

مكونات الاحتلال وأثرها على مسارات الحركة الفلسطينية

دراسة تحليلية لظاهرة جغرافيا الخوف في الضفة الغربية

Occupation Components and their Impact on the Palestinian Daily Movement:

The Phenomenon of Geography of Fear in the West Bank

إعداد

بلال مصطفى محمود دغرة

إشراف

د. أحمد النوباني

قدمت هذه الدراسة استكمالاً لمتطلبات نيل درجة الماجستير في الجغرافيا من كلية الدراسات

العليا في جامعة بيرزيت، فلسطين

2015م

الإهداء

إلى المارين بأجسادهم وعقولهم عبر الحواجز الاحتلالية
إلى الذين هم أطهر منا جميعاً إلى الشهداء... إلى أحمد الزعتر

لأسرى الحرية والكرامة

إلى مخيمات الشتات...إلى اصحاب حق العودة

إلى من علمني حب الحياة وزرع في نفسي التواضع والطموح

والدي العزيز

إلى رمز التضحية والمعرفة

والدتي الحنونة

اليك يا رفيقة دربي زوجتي الغالية

إلى ابنتي العزيزة

إلى أخوتي وأخواتي وأبناء عائلتي

أهديكم جميعاً هذا العمل المتواضع

شكر وعرافان

لكل من د. أحمد النوباني أ. مورييس بقلّة د. عبد الناصر عرفات لما لهم من فضل في تحكيم

و تنقيح للدراسة.

لأعضاء الهيئة الأكاديمية والادارية في دائرة الجغرافيا لما يقدموا من جهد و وقت

إلى عبد الحافظ دبابسة، عيسى مرة، سارة صوان، فاتن قاصد، محمد حتاوي،

د. محمد سالم، سمير حرب

إلى كل الذين لم تسعفني ذاكرتي على ذكرهم

لكم مني كل تقدير واحترام

الإقرار

أنا الموقع أدناه مقدم الرسالة التي تحمل عنوان:
"مكونات الاحتلال وأثرها على مسارات الحركة الفلسطينية
دراسة تحليلية لظاهرة جغرافيا الخوف في الضفة الغربية"

“Occupation Components and their Impact on the Palestinian Daily Movement: The Phenomenon of Geography of Fear in the West Bank”

أقر أن ما اشتملت عليه الدراسة إنما هي من نتائج جهدي الخاص، باستثناء ما تمت الإشارة
إليه حيثما ورد، إن هذه الرسالة ككل، أو أي جزء منها لم يقدم من قبل لنيل أية درجة أو لقب
علمي أو بحثي لدى مؤسسة تعليمية أو بحثية أخرى.

Declaration

The work in this thesis, unless otherwise referenced, is the researcher's own work, and has not been submitted elsewhere for any other degree or qualification.

Student Name:

اسم الطالب:

Signature:

التوقيع:

Date:

التاريخ:

"مكونات الاحتلال وأثرها على مسارات الحركة الفلسطينية
دراسة تحليلية لظاهرة جغرافيا الخوف في الضفة الغربية"

**“Occupation Components and their Impact on the Palestinian Daily Movement:
The Phenomenon of Geography of Fear in the West Bank”**

إعداد: بلال مصطفى محمود دغرة

نوقشت هذه الرسالة وأجيزت بتاريخ:

التوقيع

أعضاء لجنة النقاش

د. أحمد النوباني (رئيساً)

أ. مورييس بقلّة (عضواً)

د. عبد الناصر عرفات (عضواً)

الصفحة	قائمة المحتويات
ب	الإهداء
ت	الشكر والتقدير
ث	الاقرار
ح	قائمة المحتويات
ز	قائمة الخرائط
ص	قائمة الأشكال
ط	قائمة الجداول
ظ	قائمة الملاحق
ع	الملخص باللغة العربية
ف	الملخص باللغة الانجليزية
	الفصل الأول: المقدمة العامة ومشكلة البحث
2	1.1 المقدمة
4	2.1 مشكلة الدراسة
4	3.1 أسئلة الدراسة
5	4.1 منهج الدراسة
6	5.1 أهداف الدراسة

6	6.1 العوامل التي دفعت الباحث لاختيار هذه الدراسة
6	7.1 مجتمع الدراسة
7	8.1 حدود الدراسة المكانية والزمنية
	الفصل الثاني: الإطار النظري والدراسات السابقة
10	1.2 الإطار النظري
23	2.2 الدراسات السابقة
23	1.2.2 دراسة (حسني عوض 2010)
24	2.2.2 تقرير مؤسسة يش دين 2013
25	3.2.2 دراسة (مركز معاً التتموي 2009)
26	4.2.2 دراسة (بتسيلم 2004)
26	5.2.2 دراسة (علقم وكناعنة 2003)
27	6.2.2 جغرافيا الخوف
	الفصل الثالث: الخصائص البشرية لمناطق الدراسة
29	1.3 محافظة رام الله والبيرة
30	2.3 محافظة الخليل
30	3.3 محافظة نابلس
31	4.3 محافظة بيت لحم

	الفصل الرابع: الطرق في الضفة الغربية
34	1.4 المرحلة الأولى (1948 – 1987)
35	2.4 المرحلة الثانية (1987 – 1993)
38	3.4 المرحلة الثالثة (1993 – 2000)
39	4.4 المرحلة الرابعة (2005 – النصف الأول من العام 2015)
	الفصل الخامس: المنهجية وطريقة العمل
45	1.5 منهج التحليل الكمي
45	1.1.5 تصميم الاستبيان
46	2.1.5 حجم العينة
47	3.1.5 خصائص عينة الدراسة
49	4.1.5 الأدوات المستخدمة في عملية التحليل الاحصائي
49	2.5 منهج التحليل الحيزي
49	1.2.5 جمع وادخال وتحليل البيانات
52	2.2.5 طريقة العمل
56	3.2.5 الأدوات المستخدمة في عملية التحليل المكاني
56	1. Network Analyst
57	2. Viewshed Analysis

57	3. 3D Analyst (Graph Profile)
58	4. Spatial Statistics Tools, Analysis Patterns, Average Nearest Neighbor
58	5. Kernel Density
	الفصل السادس: التحليل والمناقشة
60	1.6 أثر مكونات الاحتلال على الجانب النفسي للفلسطيني
67	2.6 أثر مكونات الاحتلال على حرية التنقل في محافظة رام الله والبيرة
68	1.2.6 الحالة الدراسية الأولى قرية كفرعين
68	1 المرحلة الأولى المسار الاعتيادي لقرية كفرعين (قبل 2000/09/28)
70	2 المرحلة الثانية المسارات البديلة (2000/09/28 - نهاية 2004)
71	أ المسارات البديلة في بدايات الانتفاضة (الالتفاف حول حاجزي النبي صالح و عطارة)
77	ب المسارات البديلة في ذروة الانتفاضة (الابتعاد عن الشارع الالتفافي رقم 465)
83	3 المرحلة الثالثة فترة ما بعد الانتفاضة الثانية (2005 - للوقت الحالي)
85	2.2.6 الحالة الدراسية الثانية قرية بيتين
85	1 المرحلة الأولى المسار الاعتيادي لقرية بيتين (قبل 2000/09/28)
87	2 المرحلة الثانية المسارات البديلة (2000/09/28 - نهاية 2004)
91	3 المرحلة الثالثة فترة ما بعد الانتفاضة الثانية (2005 - للوقت الحالي)

92	3.2.6 الحالة الدراسية الثالثة قرية بيت سيرا
92	1 المرحلة الأولى المسار الاعتيادي لقرية بيت سيرا (قبل 2000/09/28)
94	2 المرحلة الثانية المسارات البديلة (2000/09/28 - نهاية 2004)
95	3 المرحلة الثالثة فترة ما بعد الانتفاضة الثانية (2005 - للوقت الحالي)
96	3.6 منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على شبكة الطرق في المحافظة
98	4.6 أثر مكونات الاحتلال على ارتفاع وانحدار مسارات الحركة في محافظة رام الله والبيرة
	الفصل السابع: النتائج والتوصيات
117	1.7 نتائج الدراسة
120	2.7 توصيات الدراسة
122	قائمة المصادر والمراجع
125	الملاحق

الصفحة	قائمة الخرائط
37	خريطة رقم (1) مسار الممر الآمن المتفق عليه عقب اتفاقيات أوسلو
38	خريطة رقم (2) أمثلة على الطرق الالتفافية التي تم شقها بعد العام 1997
41	خريطة رقم (3) التوزيع الجغرافي لمعوقات الحركة الاحتلالية في الضفة الغربية
43	خريطة رقم (4) التوزيع الجغرافي للمعوقات الحركية حسب نوعها في محافظة رام الله والبيرة
68	خريطة رقم (5) المسار الاعتيادي لقرية كفرعين قبل (2000/09/28)
69	خريطة رقم (6) المسار الاعتيادي لقرية كفرعين وموقعه بالنسبة لمكونات الاحتلال
72	خريطة رقم (7) منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على المسار الاعتيادي لقرية كفرعين (المسارات الناتجة عن حاجز النبي صالح)
74	خريطة رقم (8) منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على المسار الاعتيادي لقرية كفرعين (المسارات الناتجة عن حاجز عطارة)
78	خريطة رقم (9) منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على المسار الاعتيادي لقرية كفرعين (مسار سنجل - كفر نعمة)
80	خريطة رقم (10) منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على المسار الاعتيادي لقرية كفرعين (مسار أم صفا - برهام)
81	خريطة رقم (11) منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على المسار الاعتيادي لقرية

	كفرعين (عجول - عطارة)
85	خريطة رقم (12) المسار الاعتيادي لقرية بيتين قبل (2000/09/28)
86	خريطة رقم (13) المسار الاعتيادي لقرية بيتين وموقعه بالنسبة لمكونات الاحتلال
88	خريطة رقم (14) منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على المسار الاعتيادي لقرية بيتين (مسارات عين يبرود وبيروود وضاحية التربية والتعليم)
92	خريطة رقم (15) المسار الاعتيادي لقرية بيت سيرا الطريق رقم (443)
93	خريطة رقم (16) المسار الاعتيادي لقرية بيت سيرا وموقعه بالنسبة لمكونات الاحتلال
94	خريطة رقم (17) منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على المسار الاعتيادي لقرية بيت سيرا (مسارات صفا وبيت عور الفوقا)
96	خريطة رقم (18) المسارات الاعتيادية لكل من كفر نعمة وبيرزيت

99	خريطة رقم (19) انحدار مسار النبي صالح واد ريا
101	خريطة رقم (20) انحدار مسار حرش ام صفا
102	خريطة رقم (21) انحدار مسار جسر عطارة
104	خريطة رقم (22) انحدار مسار عين السقي
105	خريطة رقم (23) انحدار مسار القصير
107	خريطة رقم (24) انحدار مسار مزارع النوباني
108	خريطة رقم (25) انحدار مسار أم صفا - برهام
110	خريطة رقم (26) انحدار مسار عجول عطارة
112	خريطة رقم (27) انحدار مسار كفر نعمة
113	خريطة رقم (28) انحدار مسار يبرود

الصفحة	قائمة الأشكال
12	شكل رقم (1): إجمالي عدد المعوقات الحركية في الضفة الغربية
48	شكل رقم (2): نسبة المبحوثين حسب جنس المبحوث
48	شكل رقم (3): نسبة المبحوثين حسب الفئات العمرية
48	شكل رقم (4): نسبة المبحوثين حسب المستوى الاكاديمي
48	شكل رقم (5): نسبة المبحوثين حسب مكان السكن
73	شكل رقم (6): إجمالي أطوال المسارات البديلة نتيجة حاجز النبي صالح مقارنة بالمسار الاعتيادي لقرية كفرعين
75	شكل رقم (7): إجمالي أطوال المسارات البديلة نتيجة حاجز وعطارة مقارنة بالمسار الاعتيادي لقرية كفرعين
76	شكل رقم (8): إجمالي أطوال المسارات البديلة المستخدمة في حالتي (حاجز النبي صالح وعطارة)
82	شكل رقم (9): إجمالي أطوال المسارات البديلة نتيجة منع استخدام أجزاء من الطريق الالتفافي رقم (465) مقارنة بالمسار الاعتيادي لقرية كفرعين
90	شكل رقم (10): إجمالي أطوال المسارات البديلة مقارنة بالمسار الاعتيادي لقرية بيتين
95	شكل رقم (11): إجمالي أطوال المسارات البديلة مقارنة بالمسار الاعتيادي لقرية بيت سيرا
99	رسم رقم (12): ارتفاعات مسار النبي صالح واد ريا عن سطح البحر

101	شكل رقم (13): ارتفاعات مسار حرش ام صفا عن سطح البحر
103	شكل رقم (14): ارتفاع مسار جسر عطارة عن سطح البحر
104	شكل رقم (15): ارتفاع مسار عين السقي عن سطح البحر
106	شكل رقم (16): ارتفاع مسار القصير عن سطح البحر
107	شكل رقم (17): ارتفاع مسار مزارع النوباني
109	شكل رقم (18): ارتفاع مسار ام صفا برهام عن سطح البحر
111	شكل رقم (19): ارتفاع مسار عجول عطارة عن سطح البحر
112	شكل رقم (20): ارتفاع مسار كفر نعمة عن سطح البحر
113	شكل رقم (21): ارتفاع مسار يبرود عن سطح البحر
115	شكل رقم (22): مقارنة درجات انحدار مقاطع المسارات البديلة بالمسارات الاعتيادية
115	شكل رقم (23): مقارنة درجات انحدار مقاطع المسارات البديلة بالمسارات الاعتيادية

الصفحة	قائمة الجداول
40	جدول رقم (1): العوائق الاحتلالية على الطريق الشمالي الجنوبي (طريق رقم 60)
47	جدول رقم (2): خصائص أفراد عينة الدراسة
50	جدول رقم (3): مصادر الخرائط التي تم الاستناد اليها في عملية جمع البيانات الحيزية
51	جدول رقم (4): نوع التمثيل الهندسي الذي تم اعتماده لعرض البيانات الحيزية المستخدمة في الدراسة
53	جدول رقم (5): أسماء مقاطع الطرق التي تم شقها و استخدامها أثناء فترة الانتفاضة
55	جدول رقم (6): تاريخ الحواجز العسكرية الاحتلالية في منطقة الدراسة
56	جدول رقم (7): الأدوات التي تم الاعتماد عليها في عملية التحليل الحيزي
60	جدول رقم (8): المعيار التقويمي لدرجة تأثير مكونات الاحتلال على الجانب النفسي للفلسطيني
61	جدول رقم (9): مجموع المتوسط الحسابي للإجابات و درجة القلق والتوتر لدى المواطن الفلسطيني
63	جدول رقم (10): المتوسطات الحسابية للمجال النفسي حسب الجنس
64	جدول رقم (11): نتائج فحص الالتواء والتفلطح
65	(12): نتائج اختبار (ت) لمتغير الجنس جدول رقم
65	رقم (13): المتوسطات الحسابية لإجابات الباحثين فيما يخص مصادر الخوف جدول
66	رقم (14): الفلسطيني والطرق البديلة جدول

الصفحة	قائمة الملاحق
131	ملحق رقم (1) مسار الطريق الشمالي الجنوبي قبل عام 1948
132	ملحق رقم (2) القرى المجاورة لقرية كفرعين
133	ملحق رقم (3) القرى المجاورة لقرية بيتين
134	ملحق رقم (4) القرى المجاورة لقرية بيت سيرا
135	ملحق رقم (5) المسارات البديلة الناتجة عن حاجز النبي صالح
136	ملحق رقم (6) المسارات البديلة الناتجة عن حاجز عطارة

الملخص

تتناول هذه الدراسة دور مكونات الاحتلال وأثرها على مسارات الحركة الفلسطينية في محاولة لتحليل ظاهرة جغرافيا الخوف في الضفة الغربية، حيث أثر القلق والتوتر الناتج لدى الفلسطيني من جراء تعرضه لمكونات الاحتلال الموجودة على المسارات التي استخدمها للتنقل من وإلى مكان سكنه سيما في فترة الانتفاضة الثانية.

تقسم الدراسة إلى قسمين يتعلق القسم الأول بقياس مدى القلق والتوتر لدى المواطن الفلسطيني الناتج عن مكونات الاحتلال في كل من محافظة الخليل، محافظة نابلس، محافظة رام الله والبيرة ومحافظة بيت لحم، من خلال توزيع استبانة واجراء التحليل اللازم للبيانات باستخدام برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS).

أما القسم الثاني فأعتى بدراسة التغيرات التي طرأت على مسارات الحركة في محافظة رام الله والبيرة من خلال مقارنة المسارات الاعتيادية بتلك البديلة التي فرضت على الفلسطيني في الحالات الدراسية المختارة باستخدام مجموعة من أدوات نظم المعلومات الجغرافية Network GIS Geographic Information Systems)، ابرز هذه الأدوات تمثلت في Analyst واستخدمت من أجل تحديد المسارات البديلة بشكل محوسب ومقارنتها بالحال على أرض الواقع، بالإضافة إلى أداة (Viewshed) التي استخدمت في عملية تحديد الأراضي التي تقع تحت منظومة المراقبة المرئية للمواقع الاستعمارية، بالإضافة إلى اجراء مقارنات بين مجموعة من الخرائط التي تعنى بحرية التنقل والحركة في الأراضي الفلسطينية المحتلة.

ومن أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة مدى التأثير المرئي لمكونات الاحتلال على جغرافية منطقة الدراسة، فقد عملت مكونات الاحتلال من خلال نظام المراقبة والعقاب المفروض على الفلسطيني إلى خلق ظاهرة جغرافيا الخوف، فأصبح الفلسطيني يصنف المناطق المحيطة به إلى مناطق خطرة وأخرى آمنة، يتضح هذا من نتائج تحليل الموقع الجغرافي للمسارات البديلة التي استخدمت في تلك الفترة من قبل الفلسطيني وموقعها بالنسبة لمناطق مدى الرؤية لمكونات الاحتلال.

Abstract

This research attempts to analyze the geography of fear phenomenon in the West Bank through studying the impact of colonies and checkpoints as components of occupation on mobility routes. The constant exposure to the mentioned occupation components have caused the Palestinian to look for alternative routes for commuting, especially during the second Intifada.

The research is divided into two sections; the first one measures the level of anxiety and tension caused by the occupation components among Palestinian citizens in Hebron, Nablus, Ramallah and Bireh, and Bethlehem. That was achieved by distributing a questionnaire and using SPSS for analysing the data.

The second section studies the changes in mobility routes in Ramallah and Bireh through comparing the usual routes to alternative ones imposed on the Palestinians in the chosen areas. That researcher used

GIS to determine the features of the alternative routes and compare them to the usual ones. GIS was also used to determine the parts of lands which are under Occupation visible control.

The research came to conclude that there is a visual impact for the occupation components on the region studied. It was found that occupation components created the geography of fear phenomenon among Palestinians through visible control system, and punishment methods imposed on them. Therefore, Palestinians now classify geographic regions into dangerous regions which one must avoid approaching, and others which are relatively safer.

الفصل الأول: المقدمة العامة ومشكلة البحث

1.1 المقدمة

يعد الاحتلال وما ينتج من قوانين تهدف لزيادة معاناة الشعوب المحتلة إحدى صور الاضطهاد الإنساني، ويسعى الاحتلال إلى طمس هوية الشعوب المحتلة ويوظف العديد من السياسات في سبيل تحقيق غاياته الرامية للاستيلاء على الأراضي ومقدراتها، ويعد "قانون مناطق المجموعات" والذي أُقرّ من قبل الحزب الوطني في جنوب إفريقيا مثلاً على مدى الاستبداد المطبق على الشعوب المحتلة حيث ينص القرار على فصل سكان جنوب إفريقيا فصلاً عنصرياً بناءً على أسس عرقية تمثلت في لون البشرة، فأصبح للسكان السود أماكن للسكن خاصة بهم يحظر عليهم العيش خارجها، وتم تقييد حركتهم وفصلهم في مراكز تعليمية وصحية بعيداً عن أصحاب البشرة البيضاء(عبد النور 2013).

لم يقتصر دور المُحتل على فرض القوانين بل امتد بطشه ليتجلى في عملية إعادة التوزيع الجغرافي لأماكن تواجد الشعوب المحتلة وبعثرتها على شتى بقاع الخريطة العالمية باستخدام شتى السبل.

وفي هذا السياق شهدت الأراضي الفلسطينية المحتلة أثناء الانتفاضة الثانية على وجه الخصوص عملية ممنهجة هدفت إلى إعادة رسم خريطة الحيز الجغرافي وظهر دور منظومة المراقبة والعقاب بشكل بارز في إعادة التوزيع الجغرافي للتواجد الفلسطيني على الأرض إذ

عملت هذه المنظومة على تشكيل مناطق جغرافية تشكل خطراً على الفلسطيني المتواجد فيها وأخرى تعد آمنة نسبياً.

تهدف الدراسة إلى فهم الآثار التي خلفتها منظومة المراقبة والعقاب على الفلسطيني من خلال قياس درجات التوتر والقلق لدى الفلسطيني في الضفة الغربية من جراء احتمالية تعرضه لعقاب إحدى مكونات منظومة المراقبة الاحتلالية أثناء تنقله من وإلى مكان سكنه، من جهة أخرى تهدف الدراسة إلى قياس أثر منظومة المراقبة والعقاب المفروضة على مسارات الحركة في محافظة رام الله والبيرة أثناء الانتفاضة الثانية.

مصطلحات الدراسة:

مكونات الاحتلال: يقصد بها كل من المستعمرات، الحواجز الاحتلالية، الطرق المصنفة على أنها التفافية، أفراد جيش وشرطة ومستعمري الاحتلال.

مدى الرؤية: ويقصد بها كل الأماكن المحيطة بالمواقع الاستعمارية التي يمكن رؤيتها بالعين المجردة.

المسار الاعتيادي: هو الطريق المستخدم من قبل الفلسطيني قبل اندلاع الانتفاضة الثانية.

المسار البديل: هو طريق تم استخدامه للتنقل وظهر نتيجة تأثير قيود الحركة المفروضة من قبل الاحتلال على المسار الاعتيادي.

2.1 مشكلة الدراسة

تتمثل مشكلة الدراسة في القيود التي يتم فرضها من قبل الاحتلال على حرية الفلسطيني في التنقل والحركة وما قد ينتج عنها من قلق وخوف لديه، فهناك الكثير من سكان التجمعات الفلسطينية ما زالوا يعانون من تأثير هذه القيود ويسلكون مسارات بديلة تزيد من معاناتهم، حيث تختلف حدة هذه القيود وكثافتها باختلاف الأحداث على الأرض.

3.1 أسئلة الدراسة

- (1) هل ينتج عن القيود المفروضة على حرية التنقل والحركة في الضفة الغربية آثار سلبية فيما يخص الجانب النفسي من قلق وتوتر للفلسطيني؟
- (2) هل هناك علاقة بين القيود المفروضة من قبل المحتل على حرية الفلسطيني في التنقل والحركة وبين التوزيع الجغرافي للمسارات المستخدمة في التنقل؟
- (3) هل تؤدي قيود التنقل والحركة إلى حرمان المواطن الفلسطيني من التواجد في مناطق جغرافية معينة؟

4.1 منهج الدراسة

يقسم منهج الدراسة إلى قسمين تم توظيفهما من أجل إجراء عمليات التحليل ومقارنة النتائج حيث يتمثل القسم الأول في منهج التحليل الكمي والذي يهدف إلى تحليل بيانات الاستبيان في محاولة لقياس مدى القلق والتوتر لدى الفلسطيني نتيجة احتمالية تعرضه لعقاب من مكونات الاحتلال وقيوده المفروضة على حرية التنقل والحركة في أراضي الضفة الغربية المحتلة. أما القسم الثاني فيتمثل في منهج التحليل الحيزي من خلال استخدام بعض أدوات نظم المعلومات الجغرافية (Geographic Information System (GIS) في محاولة لفهم العلاقة بين مكونات الاحتلال ومدى تأثيرها على بعض خصائص مسارات التنقل والحركة في محافظة رام الله والبيرة التي تشمل إجمالي طول المسار المستخدم وانحدار بعض مقاطع تلك المسارات بالإضافة إلى التوزيع الجغرافي للمسارات الاعتيادية والبديلة بالنسبة لمواقع مكونات الاحتلال. تم الاستعانة بعدة أدوات لجمع البيانات تمثلت في توزيع استبيان بهدف تحديد مصادر القلق والخوف وطبيعتها، بالإضافة إلى قاعدة بيانات محوسبة تحتوي طبقات جغرافية تخص شبكة الطرق ومكونات الاحتلال في محافظة رام الله والبيرة وذلك من أجل تحليل التغير الحاصل على مسارات التنقل والحركة في محافظة رام الله والبيرة، إضافة إلى مراجعة الأدبيات ذات العلاقة في الموضوع ومقارنة مجموعة من الخرائط المتخصصة بحرية التنقل والحركة في الأراضي الفلسطينية المحتلة المنشورة من قبل مؤسسات دولية وأخرى فلسطينية بالإضافة إلى مجموعة خرائط صادرة عن مؤسسات إسرائيلية.

5.1 أهداف الدراسة

تتمثل أهداف الدراسة في محاولة قياس درجة التوتر والقلق لدى الفلسطينيين في الضفة الغربية الناتج من جراء احتمالية تعرضه للعقاب المفروض من قبل مكونات الاحتلال التي قد تمثل مصادر للخوف والقلق، من جهة أخرى تهدف الدراسة إلى قياس أثر قيود التنقل والحركة على شبكة الطرق في محافظة رام الله والبيرة، من خلال قراءة العلاقة بين الانتشار الجغرافي لمسارات الحركة الفلسطينية (الاعتيادية والبديلة) التي استخدمت في الانتفاضة الثانية وبين قيود ومكونات الاحتلال.

6.1 العوامل التي دفعت الباحث لاختيار هذه الدراسة

إن المعاناة التي يعيشها الفلسطيني من جراء الاحتلال تعد من أبرز العوامل التي دفعت الباحث لاختيار هذا موضوع، من جهة أخرى تعد التجربة الشخصية للباحث فيما يخص الطرق التي كان يسلكها من مكان سكنه إلى جامعة بيرزيت في الفترة الممتدة من 2000 ولغاية 2004 عاملاً رئيسياً آخر دفع الباحث لاختيار موضوع الدراسة.

7.1 مجتمع وعينة الدراسة

الفئات المستهدفة: المواطن الفلسطيني الذي ينتقل عبر الحواجز والمسارات المحاذية للمستعمرات أبرزهم:

- سائقي مركبات النقل العام

- الركاب المسافرون في المركبات العمومية والخصوصية

- سائقي مركبات النقل العام:

تم اختيار عينة عشوائية من سائقي مركبات النقل العام على الخطوط الخارجية الرابطة بين التجمعات الفلسطينية المختلفة (مدينة، قرية، مخيم)، حيث تم مقابلتهم في المواقع المخصصة للمركبات العمومية، اقتصرت هذه العينة على فئة الذكور لعدم وجود إناث تشغل هذه المهنة. وقد تم اختيار هذه الفئة من المواطنين باعتبارها الأكثر تنقلاً وبالتالي أكثر عرضة لمعوقات التنقل المفروضة من الاحتلال.

- الركاب في وسائل النقل العام

حيث تم مقابلة بعضهم في المواقع المخصصة لوسائل النقل العام والبعض الآخر تمت مقابلتهم في أماكن دراستهم/عملهم.

1.8 حدود الدراسة المكانية والزمنية

تقسم الدراسة إلى جزئين الأول يختص بتقدير درجة التوتر والقلق لدى الفلسطيني من جراء تعرضه شبه اليومي لعقاب محتمل من مكونات الاحتلال، وقد تم اجراء هذه الدراسة في أربع محافظات هي: الخليل، نابلس، رام الله والبيرة، وبيت لحم.

أما الجزء الثاني فيناقش التغييرات التي طرأت على مسارات التنقل والحركة للفلسطيني في محافظة رام الله والبيرة بفعل منظومة المراقبة الاحتلالية في الفترة الزمنية الممتدة ما بين العام 2000 ولغاية النصف الأول من العام 2015، بحيث تقسم هذه الفترة إلى 3 مراحل زمنية رئيسية تنسم باحتوائها على أحداث جوهرية أثرت على حرية التنقل والحركة للفلسطيني.

1. المرحلة الأولى: مرحلة ما قبل اندلاع الانتفاضة الثانية أو "مرحلة الهدوء" حيث تمثل هذه

المرحلة الوضع الطبيعي فيما يخص مسارات الحركة في المحافظة. (قبل 2000/09/28)

2. المرحلة الثانية: مرحلة ذروة الانتفاضة (2000/09/28 - نهاية 2004) في هذه المرحلة

تم تشديد القيود على حرية التنقل والحركة للفلسطينيين وزيادة كبيرة في عدد الحواجز

الاحتلالية والمعوقات الحركية.

3. المرحلة الثالثة: مرحلة الوضع الحالي (2005 - النصف الأول من العام 2015) اتسمت

هذه المرحلة بما عرف بـ " التسهيلات على حركة الفلسطينيين" وقد تم إزالة العديد من

الحواجز والسماح للمركبات بالتنقل من وإلى مركز مدينة رام الله والبيرة.

الفصل الثاني: الإطار النظري والدراسات السابقة

1.2 الإطار النظري

مفهوم الحواجز الإسرائيلية

يرد في معجم اللغة العربية المعاصرة تعريف حاجز على أنه: " كل ما يَحُولُ بين الفرد وغبائه (مادياً كان مثل: الجدار، أو اجتماعياً مثل: خشية اللوم، أو نفسياً مثل: الخوف من الإخفاق). وفي المعجم الرائد نجد أن معنى حواجز (جمع حاجز) هو أسلاك أو أخشاب أو حجارة ينصبها رجال الأمن أو غيرهم لإيقاف السيارات أو المشاة.

يعرف حسني عوض الحواجز قائلاً: (هي عبارة عن موانع اصطناعية من الكتل الإسمنتية الضخمة أو العوائق الحديدية التي تسد الطرق من الاتجاهين ذهاباً وإياباً، وتمنع السيارات و الأفراد المشاة من المرور عبرها قبل الانتظار والتعرض للفحص والإهانة والاعتداء أحياناً من قبل جنود إسرائيليين مسلحين ومتحصنين في أبراج المراقبة وخلف السواتر الإسمنتية والترابية على أهبة الاستعداد لإطلاق النار على كل سيارة أو فرد يحاول اجتياز الحاجز دون السماح له من قبل الجنود بذلك (عوض 2010).

إن الهدف من إقامة الحواجز الاحتلالية يكمن في تقييد حرية المرور والتنقل وتحديدها في مسارات معينة بالإضافة إلى منع التواصل الجغرافي بين السكان، وعليه يمكن تعريف الحواجز الاحتلالية على أنها: كل ما يعرقل حركة التنقل والتواجد في أراضي وطرق الضفة الغربية من

أفراد وقوانين ومنشآت ومعدات تكنولوجية تشكل مجتمعة منظومة تحكّم تفرض سيطرتها على

الأراضي المحتلة وتنتشر الخوف والقلق لدى الفلسطيني على حياته وممتلكاته المادية.

ويشير تقرير مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة والمنشور في

عام 2011 تحت عنوان "تطورات إمكانية التنقل والوصول في الضفة الغربية" إلى أن الفترة ما

بين تموز 2010 وحزيران 2011 تميزت بغياب أية تغييرات ملموسة على نظام القيود

المفروضة من قبل الاحتلال على الفلسطيني فيما يخص تنقله داخل أراضي الضفة الغربية)

مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة (2011).

من جهة أخرى بلغ إجمالي معوقات الحركة في الضفة الغربية (522) بحسب المسح الشامل

الصادر عن المكتب والذي أجري في العام 2011 (مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في

الأراضي الفلسطينية المحتلة 2011).

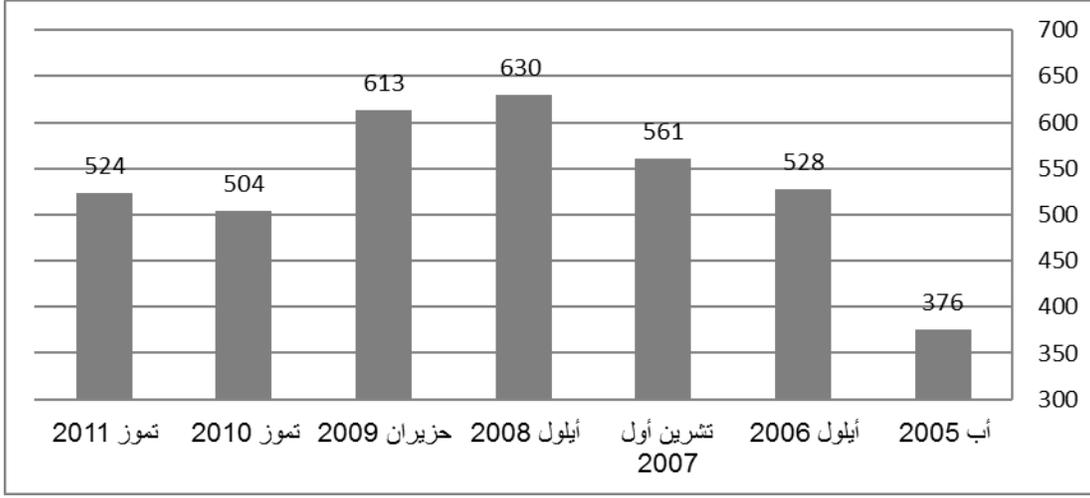
يلاحظ من البيانات المنشورة في التقرير التي تخص العدد الإجمالي لمعوقات التنقل في الضفة

الغربية للسنوات الممتدة ما بين 2005 إلى 2011 أن إجمالي المعوقات ازداد في كل السنوات

التي تلت العام 2005 (انظر الشكل رقم 1) (مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي

الفلسطينية المحتلة 2011).

شكل رقم (1): إجمالي عدد المعوقات الحركية في الضفة الغربية (2005 – 2011)



بالاعتماد على بيانات الشكل السابق يمكن القول أن حكومة الاحتلال ناورت مرة أخرى ولم تقم بتنفيذ الاتفاق الموقع مع الجانب الفلسطيني الخاص بتسهيل حرية التنقل والحركة إذ أشار تقرير صادر عن البنك الدولي تحت عنوان "القيود المفروضة على العبور والتنقل في الضفة الغربية" إلى الاتفاقية الموقعة بين الجانبين في عام 2005 تحت مسمى "اتفاقية العبور والتنقل".

(البنك الدولي 2007)

لقد تعددت السياسات والأدوات التي يصنعها الاحتلال من أجل القضاء على الوجود الفلسطيني وتعد المواقع الاستعمارية والحواجز الاحتلالية وجدار الفصل العنصري بالإضافة أفراد جيش وشرطة الاحتلال ومستعمره من أبرز الأدوات التي يستخدمها الاحتلال في سبيل تحقيق أهدافه.

لقد أثرت هذه السياسات وغيرها على كافة مجالات الحياة اليومية للفلسطيني في الأراضي المحتلة، حيث يشير تقرير البنك الدولي إلى أن الاستمرار في فرض القيود على حرية التنقل وفرض الاغلاقات يؤدي إلى زيادة تكاليف التعاملات التجارية وخلق مستوى عال من غياب اليقين والفاعلية مما يجعل المسار الطبيعي للأعمال التجارية بالغ الصعوبة، مما يؤدي إلى إعاقة النمو والاستثمار في الأراضي المحتلة (البنك الدولي 2007).

من جهة أخرى تطرقت كل من تقارير مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة والبنك الدولي بالإضافة إلى تقرير مؤسسة يش دين المنشور في العام 2013 تحت اسم "مسار النهب حالة البؤرة الاستيطانية عدي عاد"، إلى حالة الرعب والخوف التي يعيشها الفلسطيني جراء الاعتداءات المتكررة والممنهجة من قبل المستعمرين إذ أكدت التقارير على وجود حالات اعتداء وقعت على أراضي الفلسطينيين وقد شملت تلك الاعتداءات في كثير من الأحيان الاعتداء الجسدي مما أجبر الفلسطيني على الابتعاد عن الأراضي التي يتكرر ظهور المستعمرين فيها.

يتجلى مما ذكر أن الفضاء الذي يسكنه الفلسطيني مقسوم إلى قسمين يتمثل القسم الأول في الأماكن التي يشعر فيها الفلسطيني بدرجة أمان نسبي التي يمكن تحديد معالمها إذا ما تم رسم حدود القسم الثاني للفضاء الفلسطيني والذي يتمثل في الأماكن التي يشعر فيها الفلسطيني بالخوف والقلق والتوتر من جراء سياسات وأدوات ورموز الاحتلال، إن درجة حدة الاعتداءات

من قبل دولة الاحتلال ومكوناتها تؤثر على حدود وخصائص الأماكن المخيفة والأمنة من وجهة نظر الفلسطيني.

إن هذا التفاعل بين الفلسطيني وما يحيطه من مكونات احتلالية يشكل ظاهرة جغرافيا الخوف والتي تشكل حدودها مكوناً رئيسياً يلعب دوراً هاماً في رسم خريطة صراع البقاء داخل الأراضي الفلسطينية المحتلة.

فالصراع هنا يدور حول المكان وما يحتويه من خصائص طبيعية وبشرية كما يقول ساري حنفي في إحدى مقالاته أن "المشروع الاستعماري الإسرائيلي هو مشروع "تطهير مكاني" خلافاً للتطهير العرقي كونه يستهدف الأرض من أجل تسهيل الترانسفير "الطوعي" للشعب الفلسطيني وجعله أمراً حتمياً وتسعى إسرائيل من وراء سياساتها هذه إلى الحصول على أرض أوسع وسكان أقل" حيث يُقصدُ بالسكان هنا الفلسطينيون. (حنفي 2009).

وعند ملاحظة الكيفية التي تؤثر بها مكونات الاحتلال من مستعمرات وحواجز وأفراد ومعدات على المجتمع الفلسطيني نلاحظ أن هدفها الرئيسي هو خلق فضاء جغرافي يجعل المواطن الفلسطيني يشعر فيه بالخوف والقلق، وهذا يتطابق ومصطلح "صناعة الخوف" الذي أطلقه عالم الاجتماع الأمريكي (David L. Altheid)، والذي عُنِيَ بدراسة كيفية تأثير الخوف على رؤية الناس لما يحيطهم وتشكيل هوياتهم وهويات غيرهم، بالإضافة إلى بناء ردّات فعلهم من جراء الشعور بالخوف (Altheid 2003) ففي الأراضي الفلسطينية المحتلة يلاحظ كيف يحاول

الفلسطيني الابتعاد قدر المستطاع عن الأماكن القريبة من المواقع الاستعمارية والحواجز الاحتلالية فهي مناطق تتسم بالخطر كونها تشكل رموزاً للاحتلال وأداة لفرض العقاب، كما يتجلى لنا تأثير المستعمرين على حرية التنقل والحركة في حال تجمهرهم بالقرب من مفترقات الطرق الرئيسية ومهاجمتهم للمركبات الفلسطينية بالحجارة وربما الأعيرة النارية، وعليه فإن مكونات الاحتلال أنفة الذكر تعتبر مصادر لإنتاج الخوف.

و يذكر عالم الاجتماع الهنغاري Furedi أن: "الخوف يتم تحديده من خلال الذات وتفاعل هذه الذات مع الآخرين، كذلك فهو يُشكّل بواسطة منظومة ثقافية التي تقوم بدورها بتوجيه الأشخاص حول كيفية الاستجابة للمخاطر التي تهدد أمنهم" (Furedi 2007)، فعلى سبيل المثال يلاحظ على طرق الضفة الغربية ظاهرة إطفاء وإنارة مصابيح المركبات بشكل منقطع في إشارة إلى وجود شرطة الاحتلال على الطريق وبذلك يأخذ السائق المتوجه نحو الشرطة التدابير اللازمة ليتفادى مخالفة مرورية تكون في غالب الأحيان مجحفة ولا مبرر لها بل تعد إحدى أساليب القمع وتهدف إلى إيقاع كاهل الفلسطيني إقتصادياً، من جهة أخرى إعتاد الفلسطيني في ذروة الانتفاضة الثانية على المبيت بالقرب من مكان عمله أو دراسته ليتفادى بذلك قدر الامكان الاعتداءات التي قد تطاله أثناء تنقله من مكان سكنه الأصلي ومروره بالحواجز الاحتلالية ولعل ما شهدته بلدة بيرزيت من اكتظاظ لطلبة جامعة بيرزيت القاطنين فيها من غير سكانها في ذروة الانتفاضة الثانية مثال على كيفية استجابة الطلبة للمخاطر التي تهدد أمنهم و مسيرتهم التعليمية.

يسعى الاحتلال للاستيلاء على الأرض الفلسطينية وتهجير الفلسطينيين منها، يقول حنفي أن الاحتلال يسعى إلى "خلق قطاعات جغرافية تحوي فئات سكانية تم تمييزها بفعل سياسات الاحتلال والتطهير المكاني" (حنفي 2009).

من جهة أخرى يُظهر تقرير مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة أن مساحة الأراضي المصنفة (ج) تشكل أكثر من 60% من إجمالي مساحة الضفة الغربية، يقطنها 300,000 فلسطيني في 530 تجمع سكني، حيث يعيش 6,200 منهم في مناطق أعلن أنها "مناطق إطلاق نار" مما زاد من معاناتهم وتعرضهم لخطر التهجير القسري وبضيف إلى أنه وفي العام 2013 تم هدم 565 مبنى فلسطيني في مناطق (ج) مما أدى إلى تهجير 805 فلسطيني أكثر من نصفهم أطفال. (مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة 2014)

أما الحال مع المستعمرات فلا يختلف عما سبق ذكره حيث يقول ايال وايزمان في كتابه "Hollow land" "أن المواقع الاستعمارية المنتشرة في الضفة الغربية تشكل مجتمعة ما أطلق عليه "منظومة التحكم" التي لا تتوانى عن التدخل في مرور وإيقاف التدفق حسب الحاجة، وهي بذلك تحل مكان التواجد الجسدي العسكري لقوات الاحتلال في المدن والتجمعات الفلسطينية، يشير كذلك إلى أن "التحكم المرئي ضروري ليس فقط من أجل تطبيق التحكم، بل أيضاً من أجل عرض ما هو موجود من قوة لدى الاحتلال" (وايزمان 2007) ويصف المواقع

الاستعمارية " تلك المباني ذات الأسطح القرميدية الحمراء أصبحت تحل مكان الدبابة العسكرية وتقوم بتأدية وظيفتها إلى حد كبير".

كذلك الحال بالنسبة للأضواء الساطعة التي تكاد تكون من أبرز ميزات تلك المواقع، فالحدود التي تغطيها تلك الأضواء يمكن اعتبارها بمثابة محددات للتواجد الفلسطيني، يقول شارون أثناء قيامه بإحدى جولاته الاستطلاعية فوق أراضي الضفة الغربية المحتلة أنه " يجب عليهم أي الفلسطينيون أن يروا ضوء المواقع "الاستيطانية" من على مسافة لا تقل عن 500 متر" (وايزمان 2007).

نلاحظ أن هذه السياسات في مجملها تشابه إلى حد كبير الأفكار التي قام الفيلسوف الفرنسي فوكو باستعراضها في كتابه "المراقبة والمعاقبة ولادة السجن"، حيث يتطرق فوكو إلى ذلك البناء الهندسي للسجن والذي قام بتصميمه الفيلسوف الإنكليزي والمنظر الاجتماعي جيرمي بنتام في عام 1785، إذ تقوم فكرة هذا التصميم على السماح للشخص المراقب بمراقبة جميع السجناء دون أن يكون المسجونين قادرين على معرفة ما إذا كان يتم مشاهدتهم أم لا ويطلق عليه "بانوبيتيكون" وتعني المراقب العام أو المشتمل.

وصف بنتام الـ "بانوبيتيكون" على أنه "طريقة جديدة للحصول على قوة العقل على العقل" (فوكو 1990)، بتفصيل أكثر دقة يقول فوكو " إن (المشتمل) هو الصورة الهندسية البنائية لهذا التركيب...، مبدأه معروف: عند الجوانب بناء من حلقات، في الوسط برج، وفي داخل هذا

البرج نوافذ واسعة عندها يكفي وضع ناظر في البرج المركزي مما يترك أثراً نفسياً وهو الإيحاء إلى المعتقلين بحالة واعية ودائمة من الرؤية تؤمن وظيفة السلطة الأوتوماتيكي، أي جعل الرقابة دائمة في مفاعيلها، حتى ولو كانت متقطعة في عملها، إنه تجهيز مهم لأنه يجعل السلطة آلة وينزع عنها طابع الفردية، فمبدأ هذه السلطة لا يقوم في شخص بقدر ما يتجلى في توزيع مدروس للأجسام وللسطوح وللأضواء وللنظرات، في كل هذه التطبيقات يتيح البانوبتيكون استكمال ممارسة السلطة وهذا في عدة أشكال، لأنه يُمكن من تخفيض عدد الذين يمارسونها، مع الإكثار من عدد الذين تمارس عليهم هذه السلطة ولأنه يتيح التدخل في كل لحظة" (فوكو 1990)

يمكن لنا اعتبار الحيز الجغرافي الفلسطيني وما يحتويه من مكونات للاحتلال انعكاس للبناء الهندسي الذي سبق ذكره، فلا شك أن مكونات الاحتلال تلعب دوراً فاعلاً في إعادة توزيع الأفراد وفق أهوائها في الفضاء الفلسطيني من خلال منظومة المراقبة المفروضة على الفلسطيني والذي أصبح سجنًا كبيراً شارف الاحتلال على إنهاء أجزاء الهندسية من أسوار وزنازين مما سيسهل عليه عملية إعادة التوزيع الجغرافي للتواجد الفلسطيني بما يتماشى ومخططاته الاحتلالية.

لا تقتصر وظيفة المراقبة على الفترة الصباحية بل تتعدى ذلك لتشمل الليل، حيث تم إضافة مجسات للحركة وكاميرات للرؤية الليلية مما يضاعف مدى الرؤية للموقع الاستعماري، يذكر

أيضاً أنه وفي عام 2003 تم إصدار تعليمات لجنود جيش الاحتلال تعطيم الضوء الأخضر لقتل أي فلسطيني ينظر إلى المواقع الاستيطانية من خلال المنظار أو حتى يشتبه أنه ينظر إليها (وايزمان 2007) .

كما ويرى مصطفى حجازي أن " السيد المُستعمر بهذه الممارسات أنفة الذكر وغيرها يُدخل يوماً من خلالها العنف إلى بيوت وعقول المُستعمرين ويدخل أيضاً في وعيهم أنهم ليسوا بشراً وإنما أشياء" (حجازي 2005)، صحيح أن المعوقات الاحتلالية اليومية تصبح جزءاً من تفاصيل حياة المواطن اليومية وبالتالي "الاعتیاد" عليها، لكن القضية في حقيقة الأمر أصعب بكثير من مجرد "اعتیاد" فبنظرة تأملية فاحصة يستطيع كل إنسان أن يستنبط ما يخفى خلف هذا الاعتیاد ليكتشف ويلاته وتأثيره على حياته النفسية، فالإنسان الذي يعيش في ظل هذه الممارسات " العنف المفروض" الذي قد لا يستطيع أن يغير فيها الكثير ستشكل تهديداً صريحاً لقوقته وأمنه وصحته النفسية وقد يشعره بفقدان السيطرة والعجز في بعض الأحيان.

لقد شهدت الفترة الممتدة من 2001 - 2004 تغيرات جذرية على مسارات التنقل والحركة للفلسطيني، فبعد تسلم شارون الحكم ظهرت مجموعة من أعنف وسائل العقاب الجماعي التي فرضت سيطرتها على حرية التنقل والحركة في الأراضي المحتلة، واتسمت هذه الفترة بحجم معاناة وقهر وإذلال كبير لمن أراد التنقل من وإلى مكان سكنه/دراسته أو حتى مكان علاجه، ولعل حاجز حوارة وزعتره وصردا والكونتير والحمرنا بالإضافة إلى حاجز قلنديا شكلت إحدى

أبرز أدوات تنفيذ سياسة العقاب الجماعي التي أثرت على مسارات التنقل والحركة، لم يقتصر الحال على نصب الحواجز العسكرية بل امتد ليطال إغلاق كافة المداخل الرئيسية التاريخية للقرى والمدن والمخيمات ومنع الفلسطينيين من استخدام مجموعة من الطرق الرئيسية بحجة أنها طرق التفاضية تخدم المستعمرين فقط، ومن الأمثلة على ذلك منع استخدام الطريق رقم (443) الالتفافي والذي يمر بجوار مجموعة قرى تقع إلى الجنوب الغربي لمركز محافظة رام الله والبيرة التي تشمل كل من بيت سيرا وبيت لقا وبيت عور الفوقا وبيت عور التحتا وصفا بالإضافة إلى قرية الطيرة وبيت نوبا، إضافة إلى منع الفلسطينيين من استخدام الطريق رقم (465) الالتفافي والذي يمر من شمال غرب المحافظة ليتصل بالطريق رقم (60).

في معظم الأحيان كانت عملية المنع تتم بطريقة شفوية عن طريق إيقاف المركبة على الطريق وإبلاغ السائق أن الطريق ممنوعة بحجة أنها للاستخدام الإسرائيلي فقط بالإضافة إلى إطلاق النار في بعض الحالات على المركبات المارة أو فرض غرامات مالية من خلال تحرير مخالفات مرورية واهية.

تشير إحدى المقابلات المنشورة في كتاب الحواجز العسكرية وعلى لسان إحدى المعلمات التي كانت تعمل في قرية نعلين إلى تلك المخالفات بالقول "...فكنا نخطر بالمرور بأكثر الشوارع والممرات خطورة كتلك التي كانت تمر عبر مستوطنة "حلميش" ذات المستعمرين المشهورين بشراستهم والذين أطلقوا رصاصا وكلابا على المارة منا" تضيف أيضاً "...قرأت ذات مرة مخالفة

لسائق من نعلين أوقف قرب مستوطنة "حلميش" الصهيونية، كانت المخالفة كبيرة وأتذكر أنها

كانت... "في حدود راتب موظف شهري" (كناعنة وعلقم 2003)

بشكل أكثر تفصيلاً تم استخدام العشرات من الطرق البديلة في فترة الانتفاضة الثانية و أجبر

الناس على قطع بعض مقاطع الطرق سيرا على الأقدام للوصول إلى أماكن سكنهم، يقول نبيل

علقم " كنت لا أعرف غير طريق واحد يسلكه المسافرون من أهالي قرية ترمسعيا والقرى

المجاورة إلى رام الله هو طريق نابلس - رام الله - القدس والذي يمر بقرى عين سينيا ودورا

القرع ثم مخيم الجلزون إلى البيرة فرام الله،... واستعمل السائق في أول رحلة لي بعد مجيئي

طريقاً لم أعرفها من قبل: ترمسعيا - أبو فلاح - كفرمالك - دير جرير - عين بيبود - عين

سينيا - جفنا - بيرزيت - أبو قش - سردا " يقول أيضاً " منذ تاريخ 1-9-2001 استعملت

أكثر من عشرة طرق مختلفة للوصول إلى رام الله من ترمسعيا"، ويضيف " هناك عند مدرسة

للإناث في عين بيبود لا تستطيع السيارة مواصلة السير، إذ تبدأ سلسلة من الحواجز هي ستة

حواجز يفصل بين الواحد والآخر مسافة تتراوح بين 50 - 250 م... يتكون الحاجز من

جزأين: حفرة بعمق متر إلى مترين تحت سطح الشارع المسفلت، وكومة من التراب على شكل

تله صغيرة بعرض الشارع وجوانبه يصل ارتفاعها ما بين مترين إلى ثلاثة أمتار فوق سطح

الشارع" (علقم وكناعنة 2003)

على صعيد آخر تم استهداف الحالات المرضية والطارئة مثل حالات الولادة من قبل سلطات الاحتلال ومن الأمثلة على ذلك ما تم ذكره في مقابلات تحدث فيها رواتها عن الساعات الأخيرة التي سبقت حالات الوفاة أو الولادة ومنها ما ذكر عن وفاة سيدة من إحدى قرى شمال غرب محافظة رام الله والبيرة نتيجة التأخير المتعمد للمركبة التي كانت تقلها إلى مستشفى رام الله الحكومي من قبل جنود حواجز النبي صالح وعطارة وصردا (علقم وكناعنة 2003) يمثل هذا النص مثلاً على حجم المعاناة التي واجهها الفلسطيني أثناء تنقله اليومي باستخدام مسارات بديلة تقادياً لقيود الحركة المفروضة على المسار الاعتيادي الذي كان يسلكه قبل اندلاع الانتفاضة الثانية.

في تلخيص سريع للحالة الفلسطينية نجد أن المجتمع الفلسطيني يعيش حالة من عدم الاستقرار سببها منظومة المراقبة المفروضة من قبل الاحتلال حيث عملت هذه المنظومة عبر السنوات المتتالية للاحتلال إلى خلق ثقافة خوف من مكونات الاحتلال، وتعمل كحدود للنشاطات الحياتية المختلفة للمجتمع الفلسطيني ولم تقتصر ثقافة الخوف هذه على الخوف من مآني وأفراد ومركبات الاحتلال...الخ، بل وصل الحال إلى الخوف من مدى الرؤية لهذه المكونات، ولعل ما حدث في الانتفاضة الثانية من تقييد حرية التنقل والحركة دليل على مدى تأثير منظومة المراقبة على نظرة الفلسطيني وتصنيفه للمسارات التي يسلكها على أنها آمنة للتنقل أو خطرة.

هذا ما ستحاول الدراسة نقاشه في محاولة للتعرف على دور مدى الرؤية لمكونات الاحتلال في إعادة تشكيل الجغرافيا في محافظة رام الله والبيرة وخلق مناطق جغرافية خطرة وأخرى آمنة

نسبياً من وجهة نظر الفلسطيني من خلال مقارنة المسارات الاعتيادية وتلك البديلة التي أُجبر الفلسطيني على سلوكها.

2.2 الدراسات السابقة

1.2.2 دراسة (حسني عوض 2010)

يستعرض الباحث من خلالها أثر الحواجز الاحتلالية على الجوانب النفسية والاجتماعية لطلبة جامعة القدس المفتوحة في منطقة طولكرم التعليمية من خلال توزيع استبيان وقياس أثر الحواجز باستخدام مقياس ليكرت الخماسي، حيث تم سؤال أفراد العينة عن مدى شعورهم بالخوف على حياتهم ومسيرتهم التعليمية من جراء عبور الحواجز الاحتلالية بشكل يومي. وتوصلت الدراسة إلى ان درجة الآثار النفسية لطلبة الجامعة من جراء عبورهم للحواجز بشكل يومي هي درجة كبيرة، حيث بلغ المتوسط الحسابي لإجابات الطلبة على المجال النفسي 4.19 من أصل 5 درجات، من جهة أخرى توصلت الدراسة إلى وجود فروق ذات دلالة احصائية في درجة الآثار النفسية للطلبة بناءً على جنسهم حيث بلغت قيمة مستوى الدلالة الإحصائية لاختبار (ت) 0.02 وهي أقل من 0.05 فيما بلغ المتوسط الحسابي لإجابات الذكور 4.2 مقابل 3.1 للإناث. تعتبر الدراسة جيدة في مجالها ولكنها تفتقر للدلالة الحيزية حيث لم تنطرق إلى الوسائل التي يلجأ اليها الطلاب في حال اغلاق الحاجز أمامهم ومنعهم من المرور بالإضافة إلى أن استخدام مقياس ليكرت الخماسي يؤدي إلى لبس في إجابات المبحوثين لوجود

خيار محايد. ما يميز هذا البحث عن دراسة عوض تركيز البحث على البعد الحيزي لتوزيع الطرق وكيفية تأثير مكونات الاحتلال على عملية اختيار تلك الطرق من قبل الفلسطيني بالإضافة إلى قياس درجة الخوف والقلق لدى الفلسطيني.

2.2.2 تقرير مؤسسة يش دين 2013

يستعرض التقرير مدى معاناة الفلسطيني في منطقة دراسية شملت على قرى: ترمسعيا، المغير جالود وقرىوت، ويستعرض سياسات التخويف التي يقوم بها أفراد جيش الاحتلال والمستعمرين بحق أهالي تلك القرى لمنعهم من استغلال أرضهم بصورة مثمرة مما يؤدي إلى الاستيلاء عليها لاحقا بعد إعطائها طابعاً قانونياً من خلال التحايل على قانون الأراضي الأردني المعدل من قبل الاحتلال وسلطاته، كذلك يعرض التقرير خرائط تبين التوسع الاستعماري في منطقة الدراسة، بالإضافة لعرض حجم الخسائر المادية التي يتكبدها المزارع الفلسطيني من جراء سياسات التخويف والترهيب. من أبرز نتائج هذا التقرير عرض الضرر الواقع على القطاع الزراعي في مناطق الدراسة المختلفة وبحسب تقديرات بعض سكان القرى يبين التقرير تدهور في المحصول الزراعي لأصناف مختلفة منها الزيتون واللوز والعنب والذي ينعكس سلباً على المردود المالي للمزارعين، فعلى سبيل المثال ووفقاً لتقديرات محمود حزمة محمد الأعرج أحد سكان بلدة ترمسعيا فإنه وفي سنة 1998 بلغ إنتاج أشجار الزيتون 2100 كيلوغرام من الزيت

تصل قيمتها إلى 42000 شيفل وبعد انشاء البؤرة الاستعمارية "عدي عاد" عام 2000 ازدادت سياسات القمع وتقييد حرية التنقل مما أثر سلباً على الإنتاجية الزراعية لأرضه والمردود المادي الذي يجنيه، فقد بلغ الإنتاج الذي استطاع الحصول عليه بعد اخذه التصاريح اللازمة لقطف محصوله من الاحتلال إلى 70 كيلوغرام من الزيت أي ما يعادل 1750 شيفل.

أما فيما يخص الاختلاف بين التقرير وهذا البحث فيركز البحث على طرق المواصلات التي يسلكها المواطن بشكل يومي من وإلى مكان سكنه دون التركيز على نوع النشاط الذي يقوم به الفلسطيني من خلال استخدامه للطريق.

3.2.2 دراسة (مركز مع الترموي 2009)

دراسة بعنوان "طرق الفصل العنصري تعزيز الاستيطان ومعاينة المواطنين"، تشمل الدراسة على عدة جداول تسلط الضوء على الطرق الممنوع استخدامها من قبل الفلسطيني في كافة أرجاء الضفة الغربية بسبب سياسات الفصل العنصري التي تنتهجها سلطات الاحتلال بالإضافة إلى ذكر أمثلة للبدائل التي تم استحداثها والمعروفة باسم " طرق نسيج الحياة" وأخيراً تتطرق الدراسة للعواقب والآثار المترتبة على تقييد حرية الحركة على الطرق.

تتطرق الدراسة إلى الآثار السلبية التي تخلفها طرق الفصل العنصري حيث تشير الدراسة إلى زيادة نسبة الفقر بسبب تقييد حرية التنقل بالإضافة إلى مصادرة العديد من الدونمات بحجة شق طرق جديدة لاستخدام المستعمرين.

4.2.2 دراسة (بتسليم 2004)

تعرض الدراسة التي تحمل عنوان "Forbidden Roads Israel's Discriminatory Road Regime in the West Bank" أمثلة على الطرق التي تم منع الفلسطينيين من استخدامها أو تقييد حركته عليها، عن طريق مجموعة خرائط توضح المسارات البديلة التي اجبر الفلسطينيون على استخدامها، بالإضافة إلى تسليط الضوء على الجانب القانوني الخاص بحرية الفرد بالحركة والتنقل. يختلف البحث عن هذه الدراسة كونه يركز على بناء فهم شامل لتأثير مكونات الاحتلال على مسارات الحركة الفلسطينية وخصائصها من حيث المسافة والانحدار بالإضافة إلى تسليط الضوء على الطرق التي استخدمها الفلسطينيون قبل عام 2004.

5.2.2 دراسة (علقم وكناعنة 2003)

دراسة بعنوان "الحواجز العسكرية الإسرائيلية دراسة تحليلية لدور الحواجز في الاخضاع والاقْتلاع" تشمل على عدد من المقابلات التي تحمل في طياتها الكثير من تفاصيل الحياة اليومية وما شكلته المعوقات الإسرائيلية من معاناة لمن يريد التنقل بين مكان سكنه ومكان عمله أو دراسته أو حتى مركز العلاج. تعرض الدراسة مجموعة من الخرائط التي توثق مسارات الحركة البديلة وحالتها (ترايبية، معبدة) ولكن لم تحمل أية إشارة واضحة تمكن القارئ من فهم

التغير الجغرافي الذي طرأ على المسار الاعتيادي الذي كان يسلكه الفلسطيني قبل الانتفاضة. الاختلاف بين هذا البحث ودراسة علقم وكناعنة يكمن في أن البحث يحاول تسليط الضوء على البعد الجغرافي لتوزيع المسارات البديلة التي نتجت من جراء معوقات الحركة الاحتلالية في فترة الانتفاضة الثانية.

2.2.6 Geography of Fear: Understanding Student's Sense of Place, Alexandra R. Modly, Chrestomathy, Vol. 8, 2009

تعنى هذه الدراسة بتأثير الجريمة على طلاب كلية تشارلستون فيما يخص الأماكن التي يتجنبونها في مدينة تشارلستون في ولاية كارولينا الجنوبية وأماكن انتشارها والأسباب التي تدفعهم إلى ذلك من خلال الطلب من أفراد عينة الدراسة تحديد أكثر الأماكن التي يتجنبون التواجد فيها، وتلك التي يشعرون بالأمان فيها باستخدام الخرائط الذهنية بالإضافة للاستبانات، حيث تم استخدام برنامج نظم المعلومات الجغرافية لتحليل البيانات الحيزية ورسم لحدود مناطق الخوف، أبرز نتائج هذه الدراسة تمثلت في أن الطلاب يشكلون خيراتهم وتصوراتهم عن المناطق الجغرافية الخطرة من خلال تجارب الآخرين دون خبرة شخصية لهم في تلك المناطق. الفرق بينها وبين البحث أن البحث يتناول أثر الاحتلال ومكوناته على التوزيع الجغرافي وخصائص المسارات التي يسلكها الفلسطيني، وعلاقة القلق والتوتر الناتج من مكونات الاحتلال على اختيار المسارات البديلة وما لمكونات الاحتلال من تأثير على الحدود الوهمية التي يرسمها الفلسطيني في مخيلته لتحديد المناطق الجغرافية التي تشكل خطراً على ممتلكاته وربما حياته.

الفصل الثالث: الخصائص البشرية لمناطق الدراسة

الخصائص البشرية لمناطق الدراسة

1.3 محافظة رام الله والبيرة: تبلغ مساحة المحافظة 850 كم²، ويعيش في المحافظة حوالي 333,597 نسمة، موزعين على 14 تجمع حضري، 56 تجمع ريفي، و5 مخيمات. إجمالي عدد المستعمرين في المحافظة يبلغ 113,253، يتوزعون على 26 مستعمرة، منها 7 مستعمرات دينية. (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2013). أما بالنسبة لتصنيف أراضي المحافظة وفقاً لاتفاقيات أوسلو، فتبلغ المنطقة المصنفة (أ) حوالي 94.6 كم²، (ب) تبلغ 209 كم²، والمنطقة (ج) تبلغ 508 كم². (مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان 2012). من جهة أخرى يبلغ طول الجدار في المحافظة حوالي 76 كم ويقع في الأجزاء الشمالية والشمالية الغربية والجنوبية الغربية للمحافظة، إجمالي عدد الحواجز الإسرائيلية هو 12 حاجز عسكري 3 حواجز منها يتواجد عليها جنود الاحتلال بشكل متقطع باستثناء حواجز الخط الأخضر. يبلغ طول الطرق الالتفافية في المحافظة 280 كم تقريباً، أما بالنسبة للمناطق الممنوع على الفلسطيني التواجد فيها فتبلغ حوالي 226 كم² تقريباً تشمل المستعمرات. (مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان 2012)

2.3 محافظة الخليل: تبلغ مساحة المحافظة 996.6 كم²، ويعيش في المحافظة حوالي 673,349 نسمة موزعين على 20 تجمع حضري، 70 تجمع ريفي، ومخيمان اثنان. يبلغ إجمالي عدد المستعمرين في المحافظة يبلغ 18,281 يتوزعون على 20 مستعمرة منها 10 مستعمرات دينية. (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2013). أما بالنسبة لتصنيف أراضي المحافظة وفقاً لاتفاقيات أوسلو، فتبلغ المنطقة المصنفة (أ) حوالي 249.8 كم²، (ب) تبلغ 235.6 كم²، والمنطقة (ج) تبلغ 511.4 كم². (مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان 2012). من جهة أخرى يبلغ طول الجدار في المحافظة حوالي 110 كم ويقع في الأجزاء الشمالية والجنوبية والغربية للمحافظة، أما إجمالي عدد الحواجز الإسرائيلية فهو 9 حواجز عسكرية 7 من هذه الحواجز يتواجد عليها جنود الاحتلال بشكل متقطع باستثناء حواجز الخط الأخضر والحواجز في البلدة القديمة. طول الطرق الالتفافية في المحافظة يبلغ 174 كم تقريباً، أما بالنسبة للمناطق الممنوع على الفلسطيني التواجد فيها فتبلغ حوالي 226 كم² تقريباً تشمل المستعمرات (مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان 2012).

3.3 محافظة نابلس: تبلغ مساحة المحافظة 605 كم² تقريباً، ويعيش في المحافظة حوالي 368,477 نسمة، موزعين على 8 تجمعات حضرية، 53 تجمع ريفي، و3 مخيمات. يبلغ إجمالي عدد المستعمرين في المحافظة 14,637، يتوزعون على 11 مستعمرة، منها 5 مستعمرات دينية. (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2013). أما بالنسبة لتصنيف أراضي

المحافظة وفقاً لاتفاقيات أوسلو، فتبلغ المنطقة المصنفة (أ) حوالي 113.73 كم²، (ب) تبلغ 238.25 كم²، والمنطقة (ج) تبلغ 253 كم². (مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان 2012). أما إجمالي عدد الحواجز الإسرائيلية 10 حواجز عسكرية 7 حواجز منها مأهولة بالجنود الاحتلال بشكل متقطع. يبلغ طول الطرق الالتفافية في المحافظة 151 كم تقريباً، أما بالنسبة للمناطق الممنوع على الفلسطيني التواجد فيها فتبلغ حوالي 62 كم² تقريباً (مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان 2012).

4.3 محافظة بيت لحم: تبلغ مساحة المحافظة 658 كم² تقريباً، ويعيش في المحافظة حوالي 207,707 نسمة، موزعين على 11 تجمع حضري، 30 تجمع ريفي، و3 مخيمات. إجمالي عدد المستعمرين في المحافظة يبلغ 69,394، يتوزعون على 13 مستعمرة، منها 2 مستعمرات دينية. (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2013). أما بالنسبة لتصنيف أراضي المحافظة وفقاً لاتفاقيات أوسلو، فتبلغ المنطقة المصنفة (أ) حوالي 49,2 كم²، (ب) تبلغ 36,87 كم²، والمنطقة (ج) تبلغ 572,78 كم². (مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان 2012). من جهة أخرى يبلغ طول الجدار في المحافظة حوالي 82 كم، إجمالي عدد الحواجز الإسرائيلية هو 9 حواجز عسكرية حاجز واحد يتواجد عليه جنود الاحتلال بشكل متقطع باستثناء حواجز الخط الأخضر. طول الطرق الالتفافية في المحافظة يبلغ 99 كم تقريباً، أما بالنسبة للمناطق الممنوع على الفلسطيني التواجد فيها فتبلغ حوالي 264 كم² تقريباً (مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان 2012).

الفصل الرابع: الطرق في الضفة الغربية

لقد تمتعت فلسطين بشبكة موصلات برية ازدهرت في فترة الانتداب البريطاني، فقد قام الانجليز بتحسين حال الطرق القائمة وشق مسارات جديدة بهدف تسهيل سيطرتهم العسكرية على الأراضي الفلسطينية (كناعنة 2003). على صعيد آخر تم إدخال القطار البخاري للأراضي الفلسطينية في العهد العثماني ومن أبرز خطوط هذه السكة التي أنشأت في فلسطين ما عرف باسم خط درعا حيفا (منصور 2008)، بقيت الخطوط الحديدية تعمل إلى أن جاء الاحتلال الإسرائيلي فتوقف عمل الخطوط التي تصل الدول العربية المجاورة بفلسطين.

فرضت إسرائيل العديد من القيود التي طالت كافة مناحي الحياة في الأراضي الفلسطينية وقد فرضت هذه القيود في مراحل زمنية مختلفة قسمت بناءً على تواريخ أحدثت تغييراً جذرياً في مجرى القضية الفلسطينية المراحل هي:

- المرحلة الأولى الممتدة ما بين 1948 – 1987: شهدت هذه المرحلة بدايات الاحتلال للأراضي الفلسطينية وولادة معوقات الحركة.
- المرحلة الثانية الممتدة ما بين 1987 – 1993: تمثل هذه الفترة مرحلة الانتفاضة الأولى
- المرحلة الثالثة الممتدة ما بين 1993 – 2000: تمثل هذه المرحلة فترة ميلاد اتفاقيات أوسلو وما تبعها من استقرار نسبي في المناطق المحتلة.
- المرحلة الرابعة الممتدة ما بين 2005 – وحتى النصف الأول من العام 2015

في ذكر سريع لأبرز ملامح هذه المراحل وتأثيرها على شبكة الطرق البرية وحرية الحركة والتنقل الفلسطينية تم تتبع التغييرات والقيود التي طرأت على الطريق الشمالي الجنوبي باعتباره شريان التنقل الرئيسي والذي يمكن أخذه كمثال على ما طرأ من تغييرات على شبكة الطرق في فلسطين، إذ يمتد مسار هذا الطريق التاريخي من العفولة شمالاً وحتى بئر السبع جنوباً مروراً بكل من: جنين - نابلس - رام الله والبيرة - القدس - بيت لحم والخليل. (أنظر الملاحق خريطة رقم 1)

• المرحلة الأولى (1948 - 1987)

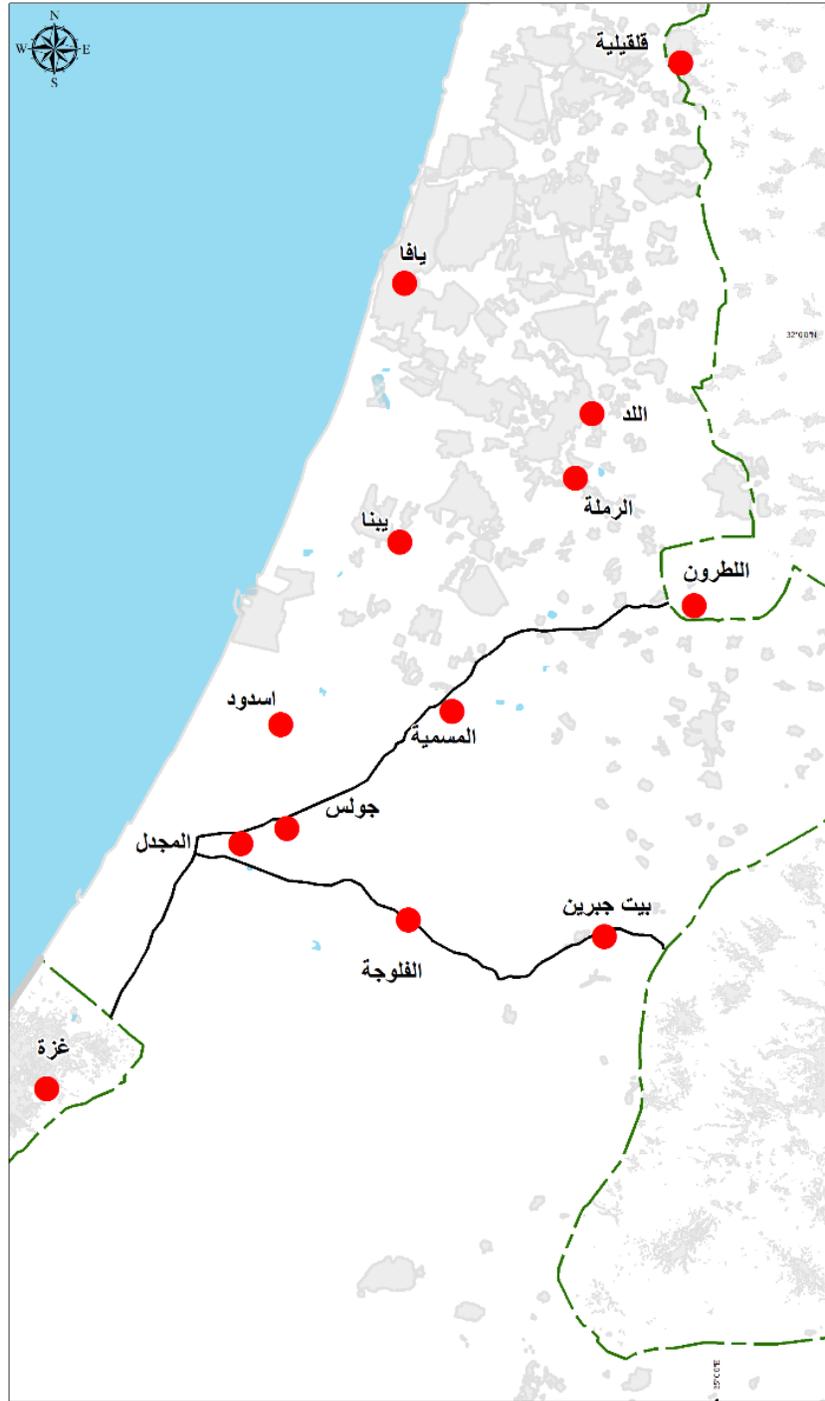
أبرز الأحداث في هذه الفترة ما نتج عن قطع للأجزاء الشمالية للطريق التي تصل مدينة جنين بالعفولة إضافة إلى الأجزاء الجنوبية التي تصل الخليل ببئر السبع وذلك بعد ترسيم خط الهدنة أو ما يعرف بالخط الأخضر عام 1949. من جهة أخرى تم احتلال أجزاء الطريق الواقعة في الجزء الغربي لمدينة القدس أو ما يعرف بـ " القدس الغربية" أما بالنسبة للتغييرات التي طرأت على الطريق الشمالي الجنوبي فتمثلت في: قطع التواصل بين العفولة شمالاً وبئر السبع جنوباً بعد ترسيم خط الهدنة 1949 أو ما صار يعرف بـ (الخط الأخضر)، كذلك بعد احتلال الجزء الغربي للقدس بقيت أجزاء الطريق الواقعة في تلك المناطق تحت الاحتلال الإسرائيلي وتم إعطاء هذا الطريق الرقم (60) بناءً على التصنيفات الإسرائيلية لشبكة الطرق. في عام 1967 وبعد

خسارة العرب للحرب أمام إسرائيل وقعت كل من الضفة الغربية بما فيها الجزء الشرقي لمدينة القدس وقطاع غزة تحت الاحتلال. وعمل الاحتلال في هذه الفترة على فرض قيود طالت كافة مناحي الحياة الفلسطينية كان أبرزها البدء بفرض نظام التصاريح، حيث كان يطلب من أي شخص يريد زيارة صديق أو قريب له في مكان غير مكان سكنه والمكوث أكثر من 48 ساعة استصدار تصريح لذلك من الإدارة المدنية (Gordon 2008)، كذلك خصصت سلطات الاحتلال طرق خاصة لمرور الفلسطينيين وحددت أوقات خاصة لذلك (Gordon 2008)، في هذه الفترة قامت "إسرائيل" أنشاء معبرين مع الأردن خصص أحدهما لنقل البضائع والآخر لانتقل الأفراد، ولاحقا وتحديدا في العام 1982 تم إنشاء معبرين في قطاع غزة مع مصر (الهيئة المستقلة لحقوق المواطن 2002).

• المرحلة الثانية (1987 - 1993)

مع اندلاع انتفاضة الحجارة بدأت الحواجز العسكرية الاحتلالية الثابتة والمؤقتة بالازدياد، فعلى سبيل المثال أقامت سلطات الاحتلال حاجز زعترة على الطريق الشمالي الجنوبي (طريق رقم 60) وذلك في العام 1987 (علقم وكناعنة 2003). بالإضافة إلى تزايد سياسات إعلان الأراضي الفلسطينية المحتلة مناطق عسكرية مغلقة وبدأت سياسة منع التجول تزداد في الضفة وغزة. كما بدأت القيود تفرض على الفلسطينيين فيما يخص الدخول للأراضي المحتلة عام 1948 والسفر إلى الخارج، فقامت سلطات الاحتلال بإعطاء كل من تم منعه من السفر والتنقل

لأسباب أمنية بطاقة هوية خضراء لتمييزه عن غير الممنوعين والذين كانوا يحملون هوية برتقالية اللون حيث تمتعوا بتصريح عام للخروج إلى إسرائيل (الدويك 1998). أما فيما يخص الدخول إلى القدس فبدأت التعقيدات تظهر في وجه من أراد الدخول للمدينة حيث منع الفلسطيني الدخول بدون تصريح ولاحقاً منعت المركبات التي تحمل لوحة تسجيل فلسطينية منعاً باتاً من دخول القدس (فراج 2008). بقي الحال على ما هو عليه إلى أن تم توقيع معاهدات السلام واتفاقيات أوسلو، الذي أدى إلى ما يعرف بإعادة الانتشار وتسلم السلطة الفلسطينية زمام الأمور في كل من أريحا وغزة. لقد وقع معظم أجزاء المسار الطريق الشمالي الجنوبي الذي يمر من الضفة الغربية في الأراضي المصنفة (ج) وهذا يعني أن السلطة الفلسطينية لا تملك السيطرة المدنية والأمنية على الطريق. تم الاتفاق في هذه الفترة على تشغيل ما عرف بـ الممر الآمن بين الضفة الغربية وقطاع غزة كما يظهر في الخريطة رقم (1) ولكن التشغيل لم يرى النور في هذه المرحلة.

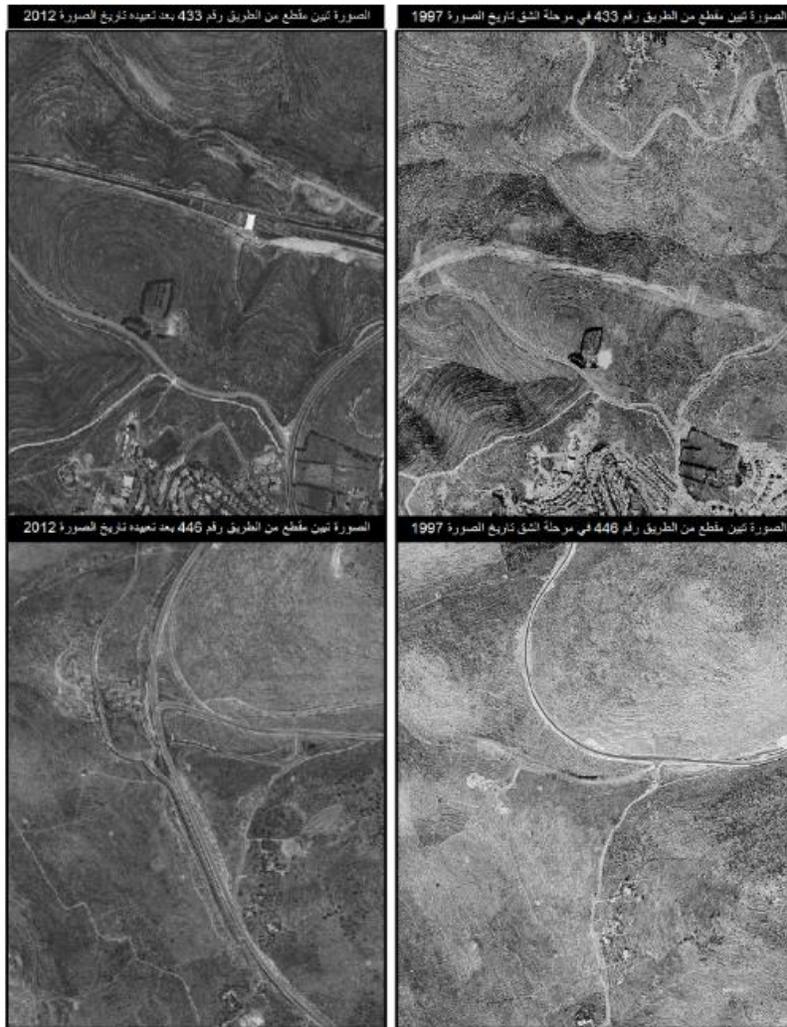


مسار الممر الآمن بين الضفة الغربية وقطاع غزة

خريطة رقم (1): مسار الممر الآمن المتفق عليه عقب اتفاقيات أوسلو

• المرحلة الثالثة (1993 - 2000)

منذ بدايات هذه المرحلة قامت "إسرائيل" بمصادرة الأراضي بهدف شق الطرق الالتفافية وتوسيع مشروع الاستيطان في الضفة الغربية. فقامت بمصادرة 21000 دونما من أجل إنشاء 28 طريقاً التفاضياً (مركز المعلومات الوطني الفلسطيني 1999).



خريطة رقم (3) : أمثلة على طرق التفاضية التي تم شقها بعد العام 1997

فيما يخص مدينة القدس بدأت حرية الحركة والتنقل للمدينة تتأثر سلباً بزيادة عدد الحواجز المنتشرة حول المدينة. في هذه المرحلة قامت إسرائيل بتشغيل مؤقت للممر الآمن دام قرابة الأسبوع بين الضفة الغربية وقطاع غزة وتحديداً في العام 1999 (قناة الجزيرة 1999)، تبين الخريطة رقم (3) أمثلة على بعض الطرق الالتفافية التي تم انشاؤها وهي موجودة بالقرب من بلدة شقبا وبيت سيرا.

• المرحلة الرابعة (2005 - النصف الأول من العام 2015)

بعد اندلاع الانتفاضة الثانية ازدادت معاناة الشعب الفلسطيني وطبق الاحتلال أبشع وسائل القمع والترهيب والإذلال، فقد أقدم الاحتلال على اجتاج المدن والقرى الفلسطينية وكثف من الحواجز الاحتلالية وقطع أوصال شبكة المواصلات من الأمثلة على هذا التقطيع ما حدث على الطريق الشمالي الجنوبي ويظهر الجدول رقم (1) إجمالي عدد معوقات الحركة على الطريق

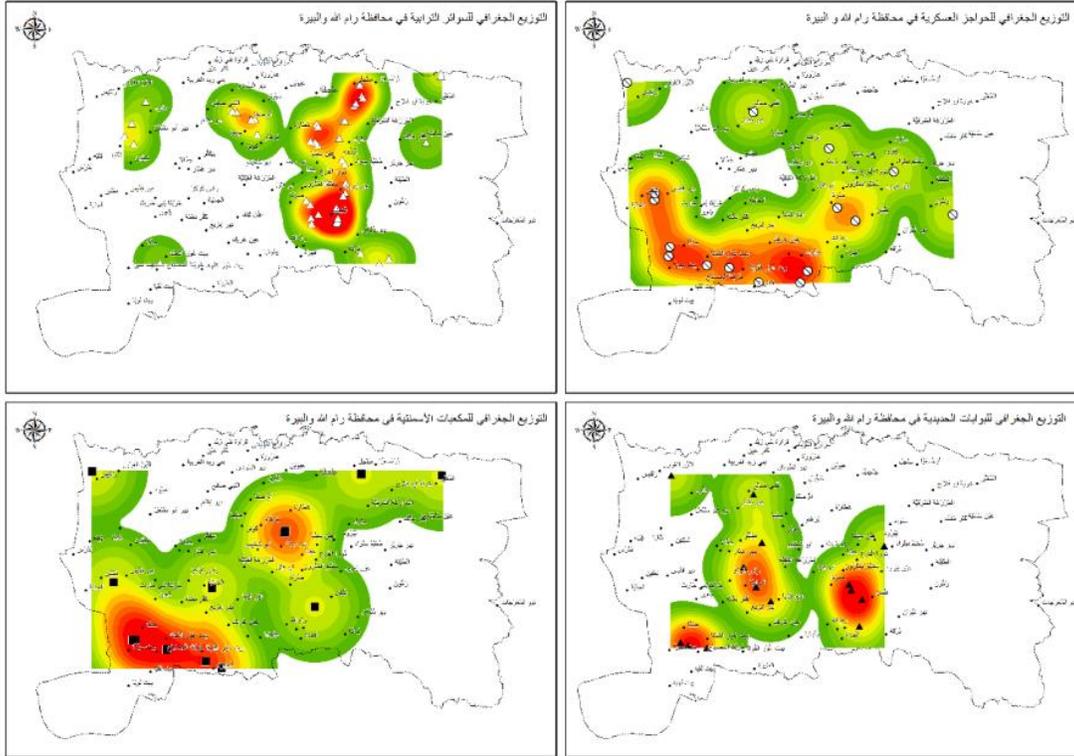
جدول رقم (1): العوائق الاحتلالية على الطريق الشمالي الجنوبي (طريق رقم 60)

بوابات حديدية	مكعبات إسمنتية	سواتر ترابية	حواجز مؤقتة	حواجز دائمة
21	24	66	9	4

فأصبح يتوجب على من يريد التنقل بين مكان سكنه إلى مكان عمله/دراسته الانتظار لساعات طويلة في ظروف صعبة على الحواجز الاحتلالية لحين السماح له بالمرور بعد التفتيش المهيمن لبطاقته الشخصية وأمتعته وحتى تفتيش جسده، ومن أبرز الأمثلة على هذه الحواجز حاجز قلنديا وحاجز حوارة والذي كان يفصل مدينة نابلس ومعظم قرأها وبلداتها عن باقي أجزاء الضفة الجنوبية، ولجأ العديد من المواطنين إلى سلوك مسارات بديلة تهدف إلى تجاوز معوقات الحركة التي تتسم بكونها طرق ترابية و وعرة وتستغرق وقتاً مضاعفاً مقارنة بالمسار الاعتيادي.

فيما يخص شبكة الطرق في محافظة رام الله والبيرة فقد شهدت أجزاء الطريق الشمالي الجنوبي الواقعة فيها تركيز ملحوظ لمعوقات الحركة، وتعرض الخريطة رقم (4) التوزيع الجغرافي وأماكن تركيز معوقات الحركة.

خريطة رقم (4): التوزيع الجغرافي للمعوقات الحركية حسب نوعها في محافظة رام الله والبيرة (2000 – 2012)



حيث صُنفت هذه المعوقات إلى أربعة أصناف في خرائط تم نشرها من قبل مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة تختص بحرية التنقل والحركة شملت هذه التصنيفات على كل من السواتر الترابية، الحواجز العسكرية، المكعبات الاسمنتية والوابواب الحديدية، ويلاحظ من الخريطة السابقة تركيز للسواتر الترابية في المناطق المحاذية لامتداد الطريق الشمالي الجنوبي، أما فيما يخص كل من الحواجز العسكرية والمكعبات الاسمنتية فقد

تركزت بشكل ملحوظ على الطريق رقم (443) وفيما يخص البوابات الحديدية يلاحظ تركزها في محيط مستعمرة بيت ايل.

ان معوقات الحركة المذكورة سابقاً ظهرت مع بدء الانتفاضة الثانية وهي تدل على سياسة العقاب الجماعي التي فرضت على سكان المحافظة وقد دفعت هذه السياسات بالسكان للبحث عن مسارات بديلة في محاولة منهم للتغلب على قيود الحركة والحفاظ على استمرارية كافة جوانب حياتهم اليومية من التوقف.

الفصل الخامس: المنهجية وطريقة العمل

المنهجية وطريقة العمل

تم الاعتماد على كل من منهج التحليل الكمي ومنهج التحليل الحيزي من أجل القيام بالإجابة عن أسئلة الدراسة، وقد اشتملت آلية العمل على شقين الأول تمثل في توزيع استبانة استهدفت سكان أربع محافظات في الضفة الغربية بهدف قياس درجة القلق والتوتر لديهم من جراء تعرضهم لمكونات الاحتلال أثناء تنقلهم اليومي منو إلى مكان سكنهم/دراساتهم حيث تجدر الإشارة هنا إلى الفترة الزمنية التي وزع الاستبيان فيها التي اتسمت بالهدوء النسبي والسلاسة فيما يخص حرية التنقل والحركة بين مختلف المحافظات باستثناء محافظة القدس امتدت الفترة الزمنية بين شهر كانون ثانيو أيار للعام 2015.

وقد تمت عملية معالجة البيانات باستخدام برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) عن طريق استخراج التكرارات والمتوسطات الحسابية لإجابات الباحثين، على اعتبارها بيانات كمية بالاعتماد على مقالة بعنوان (Analyzing Likert Data) منشورة في مجلة Journal of extension في العام 2012 التي تشير إلى انه يمكن اعتبار إجابات مقياس ليكرت كمية في حال كان هناك مجموعة مكونة من أربعة أسئلة فأكثر تهدف كلها إلى قياس صفة أو ظاهرة معينة. وهذا ينطبق على جزء المجال النفسي في الاستبانة حيث يشمل على 16 سؤالاً، من جهة أخرى فقد تم استخدام اختبار (ت) من أجل معرفة ما اذا كانت

الفروق في المتوسطات الحسابية ذات دلالة احصائية أم لا، وذلك بعد التأكد من أن البيانات موزعة توزيع طبيعي.

أما بالنسبة للشق الثاني فتمثل في جمع البيانات الحيزية عن شبكة الطرق في الضفة الغربية وتهيئتها ليتم استخدامها في انشاء (Network Analyst Dataset) بالإضافة إلى ذلك تم جمع البيانات التي تخص كل من الحواجز العسكرية الاسرائيلية، المستعمرات، الطرق الالتفافية ومعوقات الحركة التي ظهرت في الانتفاضة الثانية على شبكة الطرق الفلسطينية. وقد تم الاعتماد على (Network Analyst) من أجل تحديد الاختلاف في المسافة بين المسارات الاعتيادية وتلك البديلة، بالإضافة إلى استخدام مجموعة من الأدوات الأخرى من أجل تحديد أثر مكونات الاحتلال على مسارات الحركة التي سيتم الحديث عنها بالتفصيل لاحقاً في هذا الفصل.

1.5 منهج التحليل الكمي

1.1.5 تصميم الاستبيان

يتكون الاستبيان من ثلاثة أجزاء وقد وزعة على أربع محافظات فلسطينية تغطي جغرافياً المنطقة الشمالية والمنطقة الوسطى بالإضافة لجنوب الضفة الغربية، والمحافظات هي: الخليل، نابلس، رام الله والبيرة، ومحافظة بيت لحم.

وهي تشكل ما نسبته 57.46% من إجمالي سكان الضفة الغربية (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني 2013)، طُلب من المبحوثين الإجابة على جزء الجانب النفسي من خلال اختيار إحدى إجابات مقياس ليكرت المكون من أربعة خيارات هي (دائماً، غالباً، نادراً، أبداً)، حيث تم اعتماد مقياس تايلور للقلق الصريح بعد اجراء بعض التعديلات لتصبح الأسئلة تتماشى والغرض الذي صمم الاستبيان لها.

2.1.5 حجم العينة:

تم اختيار حجم العينة بناءً على المعايير الإحصائية التي تضمن أفضل نسبة تمثيل لمجتمع الدراسة وذلك من خلال التعويض في المعادلة التالية (Solvin's Formula) :

$$\frac{N}{(1 + N * e^2)}$$

Altares et. al. 2003

$N =$ إجمالي عدد سكان الضفة الغربية $e =$ نسبة هامش الخطأ

بحيث تكون نسبة هامش الخطأ $\pm 5\%$ وهي نسبة تستخدم في مجال بحوث العلوم الاجتماعية، وبالاستناد إلى بيانات الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني والمتعلقة بتقديرات إجمالي عدد سكان الضفة الغربية للعام 2013 بلغ إجمالي حجم العينة 400 موزعة على مناطق الدراسة توزيعاً نسبياً.

3.1.5 خصائص عينة الدراسة:

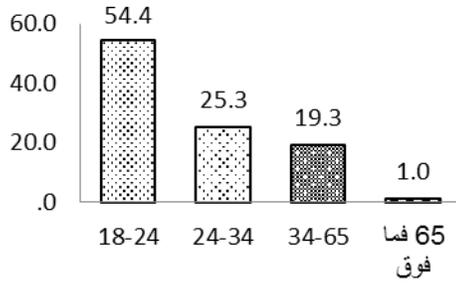
تم توزيع 400 استبانة استرد الباحث 399 استبانة مكتملة، يبين جدول رقم (2) خصائص

العينة وعدد تكراراتها نسبتها المئوية من إجمالي أفراد عينة الدراسة.

جدول رقم (2): خصائص أفراد عينة الدراسة

المتغير	مستوياته	التكرار	النسبة المئوية %
الجنس	ذكر	203	50.9
	أنثى	196	40.1
	المجموع	399	100%
العمر	18-24	217	54.5
	25-34	100	25.1
	35 فما فوق	81	20.4
	المجموع	398	100%
المهنة	لا اعمل	40	11.4
	طالب	183	45.9
	عامل	13	3.3
	سائق	73	18.3
	موظف	63	15.8
	تاجر	21	5.3
	المجموع	393	100%
المستوى الأكاديمي	عدادي فما دون	23	5.8
	ثانوي	83	20.8
	دبلوم	48	12
	بكالوريوس	235	58.9
	دراسات عليا	10	2.5

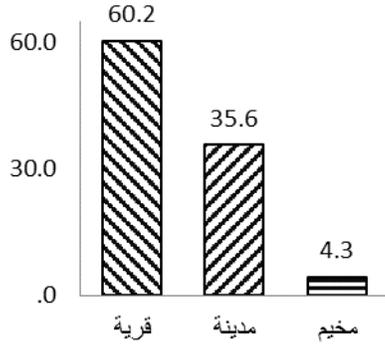
المجموع	399	%100
قرية	240	60.2
مخيم	17	4.3
مدينة	142	35.6
المجموع	399	%100



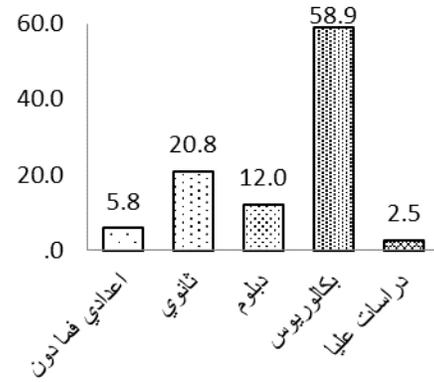
شكل رقم (3): نسبة المبحوثين حسب الفئات العمرية



شكل رقم (2): نسبة المبحوثين حسب جنس المبحوث



شكل رقم (5): نسبة المبحوثين حسب مكان السكن



شكل رقم (4): نسبة المبحوثين حسب المستوى الأكاديمي

4.1.5 الأدوات المستخدمة في عملية التحليل الإحصائي:

من أجل الإجابة على سؤال الدراسة المتعلق بالجانب النفسي ودرجة القلق والتوتر الناتج عن التعرض لمكونات الاحتلال تم الاستعانة بالمعالجات التالية الموجودة في برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) والمعالجات هي:

1. التكرارات: وذلك من أجل تحديد نتائج الأسئلة التي لا يمكن تحليلها باستخدام المتوسطات الحسابية.
2. المتوسطات الحسابية: وذلك من أجل استخراج نتائج إحصائية للمجال النفسي في الاستبانة
3. اختبار تحليل التباين الأحادي (Independent Samples T Test): من أجل فحص ما إذا كانت الفروق الموجودة بين المتغيرات ذات دلالة إحصائية أم لا.

2.5 منهج التحليل الحيزي

1.2.5 جمع وادخال وتحليل البيانات الحيزية

تم العمل على جمع عدد من الخرائط التي نشرت من قبل مؤسسات دولية، اسرائيلية أو محلية تعنى بحرية التنقل والحركة في الأراضي الفلسطينية المحتلة حيث شملت الخرائط على:

جدول رقم (3): مصادر الخرائط التي تم الاستناد اليها في عملية جمع البيانات الحيزية

اسم الخريطة	مصدرو تاريخ النشر
خرائط الاغلاق في الضفة الغربية	أوتشا 2003 لغاية 2014
خرائط الطرق البديلة في الضفة الغربية	بيتسيلم 2004، 2014
خريطة تخص الشارع البديل للطريق رقم (443)	مركز أريج

أما بالنسبة للبيانات الوصفية التي تخص حالة الطرق فقد تم اجراء مقابلات مع مجموعة من سائقي المركبات العمومية العاملين في محافظة رام الله والبيرة من أجل جمع الملاحظات فيما يخص التغيرات التي طرأت على مسارات الحركة في الفترة الممتدة من 2000 لغاية النصف الأول للعام 2015، حيث طلب من السائقين سرد وصف للمسارات التي اتبعوها في 3 فترات زمنية مختلفة هي:

1. فترة ما قبل عام 2000

2. فترة الانتفاضة الثانية 2000-2004

3. فترة ما بعد انتفاضة الأقصى 2005 - النصف الأول للعام 2015

اضافة إلى ذلك تم جمع بيانات حيزية لكل من التجمعات الفلسطينية، شبكة الطرق وتصنيفاتها ومسار جدار الفصل العنصري، تصنيف الأراضي (أ،ب،ج) وفقاً لاتفاقيات أوسلو، المستعمرات الاسرائيلية. يبين الجدول الآتي نوع تمثيل البيانات الحيزية سابقة الذكر ومصدر البيانات:

جدول رقم (4): نوع التمثيل الهندسي الذي تم اعتماده لعرض البيانات الحيزية المستخدمة في الدراسة

اسم الطبقة	نوع التمثيل	مصدر البيانات
مسطح بناء التجمعات الفلسطينية	مساحة	مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة
شبكة الطرق وتصنيفها	خطي	مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة
مسار جدار الفصل العنصري	خطي	مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان
تصنيف الأراضي (أ،ب،ج)	مساحة	مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة
المستعمرات الاسرائيلية	مساحة	مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان

من جانب آخر تم العمل على تحديد وترسيم البيانات الحيزية والتي تخص مجموعة مقاطع طرق تم استخدامها من قبل المركبات الفلسطينية تهدف للإبقاء على التواصل ما بين القرى والبلدات الفلسطينية ومركز محافظة رام الله والبيرة بالاستناد إلى بيانات المقابلات مع سائقي المركبات العمومية ومجموعة من الصور الجوية لمنطقة الدراسة. بالإضافة إلى ترسيم الحواجز العسكرية الإسرائيلية المنتشرة داخل حدود المحافظة.

2.2.5 طريقة العمل:

قام الباحث أنشاء قاعدة بيانات جغرافية باستخدام برنامج نظم المعلومات الجغرافية تشمل على شبكة الطرق وتصنيفاتها في المحافظة حيث تم العمل على تصنيف شبكة الطرق إلى طرق التفاقية وغير التفاقية بالاستناد إلى البيانات والتقارير المنشورة التي تشمل على تقرير طرق الفصل العنصري لمركز معاً التنموي والمنشور في عام 2009، تقارير مؤسسة بيتسليم والتي تعنى بالطرق الممنوعة على الفلسطينيين في الأعوام 2004، 2007، و2014، بالإضافة إلى خرائط مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة للأعوام 2003 و غاية 2014، تجدر الإشارة إلى أنه تم استثناء الطرق الموجودة داخل حدود المستعمرات كونها ممنوعة بشكل مطلق على الفلسطيني بحكم موقعها الجغرافي، كذلك فقد اشتملت قاعدة البيانات الجغرافية على مسطحات البناء الفلسطينية والمستعمرات وتصنيف الأراضي (أ،ب،ج) و جدار الفصل العنصري والحواجز الإسرائيلية حسب الفترات الزمنية التي ظهرت فيها وإجمالي عدد سكان، وإجمالي عدد المستعمرين، واعتداءات المستعمرين وتقاطعات الطرق المعرضة للإغلاق من قبل المستعمرين في المحافظة.

تم التأكد من أن مسارات شبكة الطرق في المحافظة تتطابق مع البيانات المتوفرة من صورة جوية للمحافظة للعام 2014، حيث أنهو بسبب اختلاف مصادر البيانات لوحظ وجود تداخل بين حدود المستعمرات وبين بعض الطرق الرئيسية من جراء وجود إزاحة أثناء عملية ترسيم الطرق.

أما فيما يخص مقاطع الطرق البديلة التي تم استخدامها في الفترات الزمنية التي تعنى بها الدراسة فقد تم تحديدها بالرجوع لعدة صور جوية للمحافظة في الأعوام 2007، 2009، 2012 ومقارنة المسارات مع ما تم وصفه من قبل سائقي المركبات العمومية في المحافظة حيث تشمل مقاطع الطرق التي تم تحديدها على:

جدول رقم (5): أسماء مقاطع الطرق التي تم شقها واستخدامها أثناء فترة الانتفاضة

الفترة الزمنية	وصف المقطع
2001-2000	طريق النبي صالح - واد ريا
2001-2000	طريق النبي صالح - حرش أم صفا
2004-2002	طريق عطارة - الشارع 465
2015-2000	طريق مدخل بيززيت الشمالي - جسر عطارة
2003-2000	طريق من بيززيت - الشارع 465 (واد السقي)
2015-2002	طريق بيت ريما - عابود (القصير)
2003-2001	طريق ام صفا - برهام
2015-2002	طريق عجول - عطارة
2015-2002	طريق راس كركر - كفر نعمة
2015-2003	طريق بيروود - عين سينيا
2015-2002	طريق سردا - ضاحية التربية والتعليم
2015-2000	طريق من بيت سيرا - صفا (طريق العبارة)

أما فيما يخص الحواجز العسكرية الإسرائيلية في محافظة رام الله والبيرة للفترة 2000 - 2014 فقد تم تحديد هذه الحواجز بالرجوع بشكل رئيس إلى خرائط مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة، بالإضافة إلى توثيق عدد من الحواجز التي لم يتم ذكرها في تلك الخرائط ولا حتى في تقارير بيتسيلم وأبرز هذه الحواجز حاجز صردا الاحتلالي، وحاجز عين عريك الاحتلالي. يبين الجدول رقم (6) التالي التاريخ الذي تم فيه وضع الحاجز بالإضافة إلى رقم الشارع الذي يقع عليه الحاجز ان وجد، بحيث تشير الخانة داكنة اللون بجانب اسم الحاجز على وجود الحاجز أما الخانة البيضاء فتشير إلى أن الحاجز لم يعد موجودا.

3.2.5 الأدوات المستخدمة في عملية التحليل المكاني

جدول رقم (7): الأدوات التي تم الاعتماد عليها في عملية التحليل الحيزي

1.Network Analyst	استخدمت من أجل عمل نموذج يحاكي الحركة على شبك الطرق في المحافظة
2.Viewshed	استخدمت من أجل تحديد المناطق التي يتم رؤيتها من المواقع الاستعمارية والحواجر
3.Graph profile	استخدمت بهدف انتاج رسم بياني يوضح ارتفاعات بعض المسارات عن سطح البحر
4.Average Nearest neighbor	استخدمت بهدف معرفة اذا ما كان توزيع المعوقات الحركية عنقودي ام عشوائي
5.Kernal Density	استخدمت بهدف معرفة أكثر المناطق الجغرافية في المحافظة كثافة من حيث معوقات الحركة

1 Network Analyst

لتطبيق اداة (Network Analyst) تم العمل على تهيئة ملف الطرق وادخال البيانات الرئيسية اللازمة لنجاح عملية المعالجة و التي كان أبرزها المسافة لكل مقطع طريق بالكيلومتر بالإضافة إلى الطريقة التي تتصل بها شبكة الطرق فيما بينها من جسور و أنفاق ليتم تجنب تداخل تقاطعات الطرق التي لا يمكن التنقل عليها دون استخدام جسر نفق، اضافة إلى تعريف بعض البيانات الأخرى الضرورية لإجراء عملية التحليل والتي تتمثل في تعريف اسم الطريق وتعريف ما اذا كان الطريق ذو اتجاه واحد أو يمكن استخدامه في كلا الاتجاهين.

2. View shed

من أجل تحليل مدى الرؤية وتحديد المناطق التي يمكن رؤيتها من المواقع الاستعمارية تم استخدام الأداة (Viewshed) عن طريق ادخال كل من مجموعة النقاط التي تمثل المواقع المراد استخراج مدى رؤيتها حيث تم تحديدها من قبل الباحث بالاعتماد على صور جوية بالإضافة إلى ملف الارتفاعات والذي تم تحميله من موقع (USGS) بهدف الحصول على ملف رقمي جديد يحتوي على تصنيفين هما: المناطق التي يمكن رؤيتها والمناطق التي لا يمكن رؤيتها.

3. 3D Analyst, Graph Profile.

تم استخدام أداة Stack Profile من أجل استخراج انحدار مقاطع الطرق التي تم استخدامها بعد اغلاق المسارات الاعتيادية، حيث تم قراءة قيم الارتفاعات للنقاط التي تمثل المسار باستخدام ملف الارتفاعات الرقمي ومن ثم تكون النتيجة رسم بياني يمثل طول المقطع واحداثيات الارتفاع لنقاط الموجودة عليه

4. Spatial Statistics Tools, Analysis Patterns, Average Nearest Neighbor

استخدمت هذه الأداة لتحديد شكل الانتشار الجغرافي للمعوقات الحركية الموجودة في محافظة رام الله والبيرة حيث تكون النتيجة عبارة عن منحنى التوزيع الطبيعي بالإضافة إلى قيم كل من

z ، p

5. Kernel Density

استخدمت هذه الأداة من أجل تحديد أكثر المناطق الجغرافية كثافة من حيث عدد المعوقات الحركية الموجودة فيها، حيث تكون النتيجة عبارة عن Raster تبين الكثافات بتدرج لوني.

الفصل السادس: التحليل والمناقشة

1.6 أثر مكونات الاحتلال على الجانب النفسي للفلسطيني (درجة القلق والتوتر)

يهدف الاجابة عن سؤال الدراسة الذي يخص الجانب النفسي للفلسطيني ومدى درجة الخوف والقلق الناجم عن التعرض لمكونات الاحتلال وقيود التنقل والحركة قام الباحث بتحليل نتائج

الاستبانة واستخراج المتوسطات الحسابية لفقرات المجال النفسي والذي يتكون من 16 فقرة.

ويعرض الجدول رقم (8) المعيار التقويمي الذي اعتمده الباحث من أجل تحديد درجة القلق والتوتر لدى الفلسطيني، حيث تم تحديد الدرجات بواسطة احتساب المدى لمقياس ليكرت المستخدم (3=1-4) ثم تقسيم المدى على عدد فئات مقياس ليكرت ($0.75=4/3$) ثم اضافة الناتج لقيمة الحد الأدنى للمقياس للحصول على الحد الأعلى للخلية الأولى وصولاً للخلية الرابعة (القحطاني 2010).

جدول (8): معيار تحديد درجة القلق والتوتر لدى الفلسطيني

درجة التأثير	المتوسط الحسابي (4-1)
قليلة	أقل من 1.75
متوسطة	2.5-1.75
كبيرة	3.25 – 2.6
كبيرة جدا	أكبر من 3.25

أما فيما يخص المتوسطات الحسابية لفقرات المجال النفسي يلاحظ أن اجابات المبحوثين في أغلبها تشير إلى درجة قلقو توتر كبيرة من مكونات الاحتلال، حيث بلغ المجموع الكلي للمتوسطات الحسابية 2.88 انظر الجدول رقم (9).

جدول (9) : مجموع المتوسط الحسابي للاجابات ودرجة القلق والتوتر لدى المواطن الفلسطيني

الرقم في الاستبانة	الفقرة	المتوسط الحسابي	درجة التأثير الكلية
D.1.1	أشعر وكأن حدث سيئ سيحصل معي سببه الاحتلال	2.99	كبيرة
D.1.2	أشعر بالتوتر كلما اقترب من مستوطنة أو حاجز	2.98	كبيرة
D.1.3	أشعر بالضيق عندما أعلم أن أمامي حاجز احتلالي	3.19	كبيرة
D.1.4	تنتابني صور ذهنية لأحداث حصلت معي من قبل الاحتلال كلما مررت بجانب حاجز أو مستوطنة	2.74	متوسطة
D.1.5	أتجنب قدر الإمكان جميع/أو اغلب الأماكن والشوارع التي يكون الاحتلال فيها متواجدا	3.08	كبيرة
D.1.6	انزعج عند رؤيتي عربات الاحتلال (الدوريات) و سيارات المستوطنين وتنتابني حالات ضيق	3.24	كبيرة
D.1.7	يضطرب نمومي إن كان علي في اليوم التالي المرور من مناطق يتواجد بها الاحتلال أو المستوطنين وانشغل بالتفكير في ذلك	2.51	كبيرة
D.1.8	أخاف على نفسيو أفراد عائلتي عند الاقتراب من حاجز احتلالي أو مستوطنة	3.21	كبيرة
D.1.9	أميل إلى أن أكون أكثر غضبا عند الاقتراب من حاجز احتلالي أو مستوطنة	2.67	كبيرة
D.1.10	يزداد قلبي خفقانا وأكاد اسمع دقات قلبي	2.4	متوسطة
D.1.11	اعمل على إغلاق نوافذ السيارة كلما اقتربت من مستوطنة	2.72	كبيرة
D1.12	اعمل على فتح نوافذ السيارة كلما اقتربت من حاجز احتلالي حتى وان كان لا يوجد جنود على الحاجز	2.73	كبيرة

كبيرة	3.09	اخفض صوت المسجل/ الراديو(المذياع) حتى أكون أكثر تركيزاً	D.1.13
كبيرة	3.09	اخفض سرعة السيارة أو اطلب من السائق عمل ذلك	D.1.14
كبيرة جداً	3.39	أتأكد من وضع حزام الأمان وإضاءة مصابيح المركبة	D.1.15
متوسطة	2.01	أسرع أكثر من المعتاد أو اطلب من السائق عمل ذلك	D.1.16
كبيرة	2.88	الدرجة الكلية للآثار النفسية	

مثلت الفقرات (3،5،6،8،13،14،15) أعلى متوسطات حسابية، حيث أبدى ما نسبته 81.3% من إجمالي الباحثين شعورهم بالضيق عند رؤيتهم عربات الاحتلال، وقد عبر ما مجموعه 80.7% من الباحثين عن خوفهم على انفسهم وافراد عائلاتهم في حال الاقتراب من حاجز عسكري أو المرور بالقرب من مستعمرة.

من جهة اخرى يتضح من اجابات الباحثين على الفقرة رقم (5) في الاستبيان والتي تقول "أتجنب قدر الإمكان جميع/أو اغلب الأماكن والشوارع التي يكون الاحتلال فيها متواجداً" مدى تأثير مكونات الاحتلال على نظرة الفلسطيني للأماكن التي يمكن له التواجد فيها، فقد بلغ المتوسط الحسابي لإجابات الباحثين على هذه الفقرة 3.08.

يمكن اعتبار هذه الاجابات مؤشر لاعتبار الأماكن والشوارع التي يتواجد فيها الاحتلال من خلال مكوناته ورموزه مناطق جغرافية تجعل الفلسطيني يشعر بالخوف والقلق اذا ما تواجد فيها وهذا قد يكون السبب الذي دفع الفلسطيني لسلوك المسارات البديلة التي ظهرت في فترة الانتفاضة الثانية والتي سيتم مناقشتها وتحليلها لاحقاً.

على صعيد آخر أجريت مقارنة بين جنس المبحوث ودرجة تأثر الجانب النفسي، وأشارت المتوسطات الحسابية إلى وجود تباين في اجابات كل من الذكور والاناث حيث بلغ إجمالي المتوسط الحسابي لإجابات الذكور 2.97 مقابل 2.78 لإجابات الاناث، ويعرض الجدول رقم (10) المتوسطات الحسابية لكل من الذكور والاناث على فقرات المجال النفسي.

جدول رقم (10): المتوسطات الحسابية للمجال النفسي حسب الجنس

الرقم في الاستبانة	الفقرة	المتوسط الحسابي للذكور	المتوسط الحسابي للإناث
D.1.1	أشعر و كأن حدث سيئ سيحصل معي سببه الاحتلال	3.12	2.87
D.1.2	أشعر بالتوتر كلما اقترب من مستوطنه أو حاجز	3.04	2.93
D.1.3	أشعر بالضيق عندما أعلم أن أمامي حاجز احتلاي	3.28	3.09
D.1.4	تنتابني صور ذهنية لأحداث حصلت معي من قبل الاحتلال كلما مررت بجانب حاجز أو مستوطنة	2.9	2.58
D.1.5	أتجنب قدر الإمكان جميع/أو اغلب الأماكن والشوارع التي يكون الاحتلال فيها متواجدا	3.21	2.95
D.1.6	انزعج عند رؤيتي عربات الاحتلال (الدوريات) وسيارات المستوطنين وتنتابني حالات ضيق	3.29	3.19
D.1.7	يضطرب نومي إن كان علي في اليوم التالي المرور من مناطق يتواجد بها الاحتلال أو المستوطنين وانشغل بالتفكير في ذلك	2.51	2.51
D.1.8	أخاف على نفسيو أفراد عائلتي عند الاقتراب من حاجز احتلاي أو مستوطنة	3.3	3.12
D.1.9	أميل إلى أن أكون أكثر غضبا عند الاقتراب من حاجز احتلاي أو مستوطنة	2.68	2.65
D.1.10	يزداد قلبي خفقانا وأكاد اسمع دقات قلبي	2.32	2.48
D.1.11	اعمل على إغلاق نوافذ السيارة كلما اقتربت من مستوطنة	2.82	2.62
D1.12	اعمل على فتح نوافذ السيارة كلما اقتربت من حاجز احتلاي حتى وإن	2.89	2.57

كان لا يوجد جنود على الحاجز			
2.92	3.26	اخفض صوت المسجل/ الراديو(المذياع) حتى أكون أكثر تركيزاً	D.1.13
2.84	3.34	اخفض سرعة السيارة أو اطلب من السائق عمل ذلك	D.1.14
3.15	3.63	أتأكد من وضع حزام الأمان وإضاءة مصابيح المركبة	D.1.15
2.01	1.95	أسرع أكثر من المعتاد أو اطلب من السائق عمل ذلك	D.1.16
2.78	2.97	الدرجة الكلية للآثار النفسية	

و يمكن ايعاز هذا التباين إلى سياسات الاحتلال التي تستهدف في معظم الأحيان الذكور أكثر من الاناث وقد توصلت دراسة عوض إلى نتائج مشابهة.

و لمعرفة ما اذا كانت الفروق بين الجنسين ذات دلالة إحصائية أم لا استخدم الباحث اختبار (ت) (Independent samples T Test) لدلالة الفروق في درجة الآثار النفسية تبعاً لمتغير الجنس بعد أن تم التحقق من ان توزيع المتوسطات الحسابية هو توزيع طبيعي، وتشير قيم من Skewness و Kurtosis و Shapiro-Wilk إلى أن التوزيع طبيعي(جدول 11):

جدول (11): نتائج فحص الانتواء والتفطح

Descriptive				Result	
Gender	Name	Statistic	Std.Error	Skewness & Kurtosis	Shapiro-Wilk
Male	Skewness	-.255	.173	-1.48	.083
	Kurtosis	-.261	.344	-0.76	
Female	Skewness	-.211	.174	-1.21	.065
	Kurtosis	.013	.346	0.04	

حيث أن قيم كل من skewness و Kurtosis تقع في نطاق (+1.96، -1.96) و قيم Shapiro-Wilk أكبر من 0.05 إضافة إلى ذلك يشير الرسم البياني لكل من الذكور والاناث

إلى أن المتوسطات الحسابية موزعة توزيع طبيعي الملاحق

أما بالنسبة لاختبار (ت) فقد أشارت النتائج إلى أن الفروق بين المتوسطات الحسابية لكل من

الذكور والإناث هي فروق ذات دلالة احصائية (انظر الجدول رقم 12)

جدول (12): نتائج اختبار (ت) لمتغير الجنس

مستوى الدلالة المحسوب	(ت) المحسوبة	أنثى (ن=195)		ذكر (ن=198)		الجنس
		الانحراف المعياري	المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط	
0.048	3.543	0.60115	2.78	0.50274	2.98	

و يلاحظ أن مستوى الدلالة المحسوب للمجال النفسي يساوي 0.048 و هو أقل من 0.05 و

بهذا يمكن القول أن الفروق بين الجنسين هي فروق ذات دلالة احصائية.

من جهة أخرى أظهرت نتائج الاستبيان أن أكثر مكونات الاحتلال بنأ للخوف والقلق في نفوس

المبحوثين كان على التوالي: المستعمرين فالمستعمرات ثم الحواجز العسكرية، فشرطة الاحتلال

وأخيراً الطرق الالتفافية جدول (13).

جدول رقم (13): المتوسطات الحسابية لإجابات المبحوثين فيما يخص مصادر الخوف

المستوطنين	المستوطنات	الحواجز العسكرية	شرطة الاحتلال	الطرق الالتفافية
4.17	3.31	3.26	3.25	2.31

وهذا يشير إلى أن الخوف ارتبط بالتوزيع الجغرافي لهذه المكونات حيث أن إجمالي عدد المواقع

الاستعمارية في الضفة الغربية أكثر من الحواجز العسكرية وعليه أنتت أولاً ثم المستعمرات وهي

الأماكن التي يتواجد بها المستعمرون بشكل أساسي، يلي ذلك كل من الحواجز العسكرية

وشرطة الاحتلال حيث يلاحظ مدى التقارب في المتوسطات الحسابية لكلا المكونين وقد يرجع ذلك إلى التشابه الكبير في مبدأ عمل هذه المكونات، وأخيراً جاءت الطرق الالتفافية ويمكن ان يكون سبب ذلك إلى أحد السببين التاليين، اما أن تكون تلك الطرق الالتفافية ممنوعة كلياً في وجه الاستخدام الفلسطيني، أو أن الطرق الالتفافية بحد ذاتها لا تشكل مصدر خوف اذا ما فصلت عن باقي مكونات الاحتلال المذكورة في الجدول أعلاه.

أخيراً يلاحظ أن الفلسطينيين ما زالوا يلجؤون لاستخدام طرق بديلة للابتعاد عن مصادر الخوف التي تتمثل في مكونات الاحتلال سابقة الذكر ويلاحظ من الجدول رقم (14)

جدول رقم (14): الفلسطيني والطرق البديلة

C.1.1 في الوضع الحالي، هل تضطر إلى استخدام طرق بديلة عن تلك التي تسلكها بشكل يومي؟			
النسبة المئوية التراكمية	النسبة المئوية للإجابات المكتملة	التكرار	الإجابة
10.9	10.9	43	ابدا
37.2	26.3	104	نادرا
70.9	33.7	133	غالباً
100.0	29.1	115	دائماً
	100.0	395	المجموع الإجابات المكتملة
		4	مجموع الإجابات غير المكتملة
		399	المجموع الكلي

يلاحظ أن ما نسبته 62.8% من إجمالي المبحوثين ما زالوا يستخدمون طرق بديلة، وهذا يدل على أن سياسة تقييد حرية التنقل والحركة للفلسطينيين ما زالت موجودة وتؤثر بشكل شبه يومي على مسارات الحركة التي يستخدمها الفلسطيني في رحلته اليومية منو إلى مكان سكنه/دراسته.

2.6 أثر مكونات الاحتلال على حرية التنقل والحركة في محافظة رام الله والبيرة (جغرافيا

(الخوف)

تم قياس درجة تأثير قيود الاحتلال المفروضة على حرية التنقل والحركة للفلسطيني في محافظة رام الله والبيرة من خلال مقارنة إجمالي طول المسار الاعتيادي بأطول المسارات البديلة التي أجبر الفلسطيني على سلوكها التي ظهرت نتيجة لتأثير منظومة المراقبة الاحتلالية بحيث أصبحت المواقع الاستعمارية والحوجز الاحتلالية وما تحتويه من أفراد تقوم بدور برج المراقبة الموجود في وسط السجن الذي تحدث عنه فوكو في "المراقبة والمعاقبة ولادة السجن".

تم اختيار ثلاث حالات دراسية تتوزع جغرافياً في منطقة الدراسة على النحو التالي، في الشمال الغربي قرية كفرعين، في الشرق قرية بيتين، أما الحالة الدراسية الأخيرة فتمثلت في قرية بيت سيرا في الجنوب الغربي، تجدر الإشارة إلى أن المسارات الاعتيادية التي تم تحليلها تستخدم من قبل سكان التجمعات الفلسطينية المجاورة للحالات الدراسية.

تمت عملية المقارنة بالاعتماد على أداة (Network Analyst) التي تعد إحدى أدوات برنامج نظم المعلومات الجغرافية (GIS)، بحيث تمت إضافة مكونات شبكة الطرق في محافظة رام الله والبيرة وقيود التنقل التي فرضها الاحتلال عليها مع مراعاة التسلسل الزمني لظهور هذه القيود خلال الانتفاضة الثانية.

تعرض الخريطة رقم 6 الموقع الجغرافي للمسار، ويقدر الوقت المستغرق للتنقل منو إلى مركز

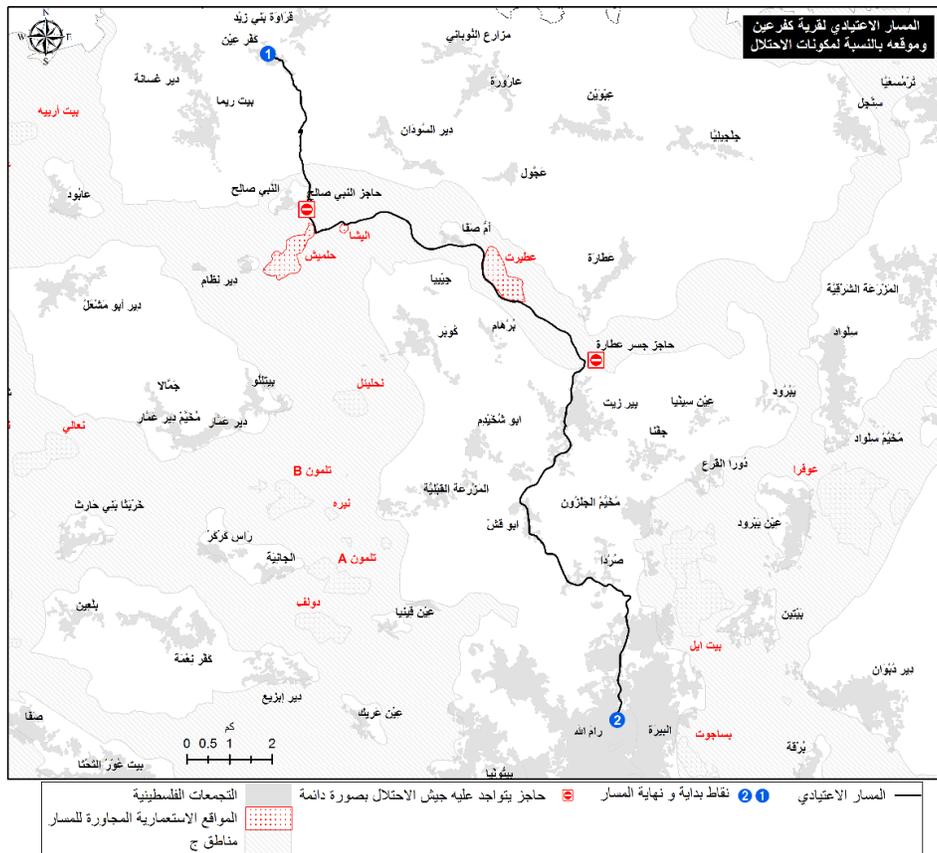
مدينة رام الله والبيرة ما بين 20-30 دقيقة.

مع بداية الانتفاضة الثانية نشر الاحتلال حواجزه على الطريق بهدف منع استخدامه من قبل

الفلسطيني، وتبين الخريطة (رقم 6) تلك الحواجز وهي حاجز النبي صالح وحاجز عطارة،

بالإضافة إلى المواقع الاستعمارية التي تقع مداخلها الرئيسية على الطريق وتشمل هذه

المستعمرات كل من ("حلميش"، "بيت أمناه"، "عطيرت").



خريطة رقم (6): المسار الاعتيادي لقرية كفر عين وموقعه بالنسبة لمكونات الاحتلال

أجبرت اجراءات جيش الاحتلال المتواجد على تلك الحواجز الفلسطيني للبحث عن مسارات بديلة بهدف تخطيها واكمال مساره إلى مركز مدينة رام الله والبيرة.

2. المرحلة الثانية المسارات البديلة (2000/09/28 - نهاية 2004)

يمكن تصنيف هذه المسارات إلى صنفين وذلك بالاعتماد على السبب الذي أجبر الفلسطيني على سلوكها، وهي أسباب مرتبطة بالتطورات التي حدثت في الانتفاضة الثانية وسياسة العقاب الجماعي.

يشمل الصنف الأول المسارات التي استخدمت بهدف الالتفاف على الحواجز الاحتلالية (حاجزي النبي صالح وعطارة) وهي تتسم في غالبيتها بقصر المسافة اذا ما قورنت بالصنف الثاني والذي يشمل المسارات التي اجبر الفلسطيني على سلوكها لإيجاد مسار يختلف كلياً عن المسار الاعتيادي والابتعاد تحديداً عن اجزاء المسار المصنفة على انها طريق التفافي (465).

وقد استخدمت مسارات الصنف الأول في بدايات الانتفاضة الثانية في الفترة الزمنية الممتدة ما بين (أيلول/2000 إلى شباط/2001) وبقي بعضها مستخدماً ليومنا هذا، أما الصنف الثاني فقد تم اللجوء اليه في ذروة الانتفاضة (2001-2005)، وقد تحول بعضها ليصبح الطريق

الرئيس لبعض القرى كونها أقصر من المسار الاعتيادي كمسار عجول - عطاره المستخدم من قبل سكان قرية عجول.

أ. المسارات البديلة في بداية الانتفاضة (الالتفاف حول حاجزي النبي صالح وعطاره)

بدأت الحواجز الاحتلالية والمعوقات الحركية الأخرى من سواتر ترابية ومكعبات اسمنتية وبوابات حديدية بالظهور منذ الأيام الأولى لاندلاع الانتفاضة الثانية، حيث عمد الاحتلال إلى تقطيع أوصال الضفة الغربية وزيادة معاناة الفلسطينيين، وقد اتسمت الحواجز في تلك الفترة بالتقطع في الظهور، ولكنها أدت إلى أحداث تغير على المسار الاعتيادي، تعرض (الخريطة رقم 7) أبرز المسارات التي تم اللجوء إليها في هذه الفترة وهي تشتمل على جزئين الأول يعرض المسارات البديلة الناتجة عن حاجز النبي صالح (انظر الملاحق خريطة رقم 3)، و الجزء الثاني يبين المسارات البديلة الناتجة عن حاجز عطاره (انظر الملاحق خريطة رقم 4).

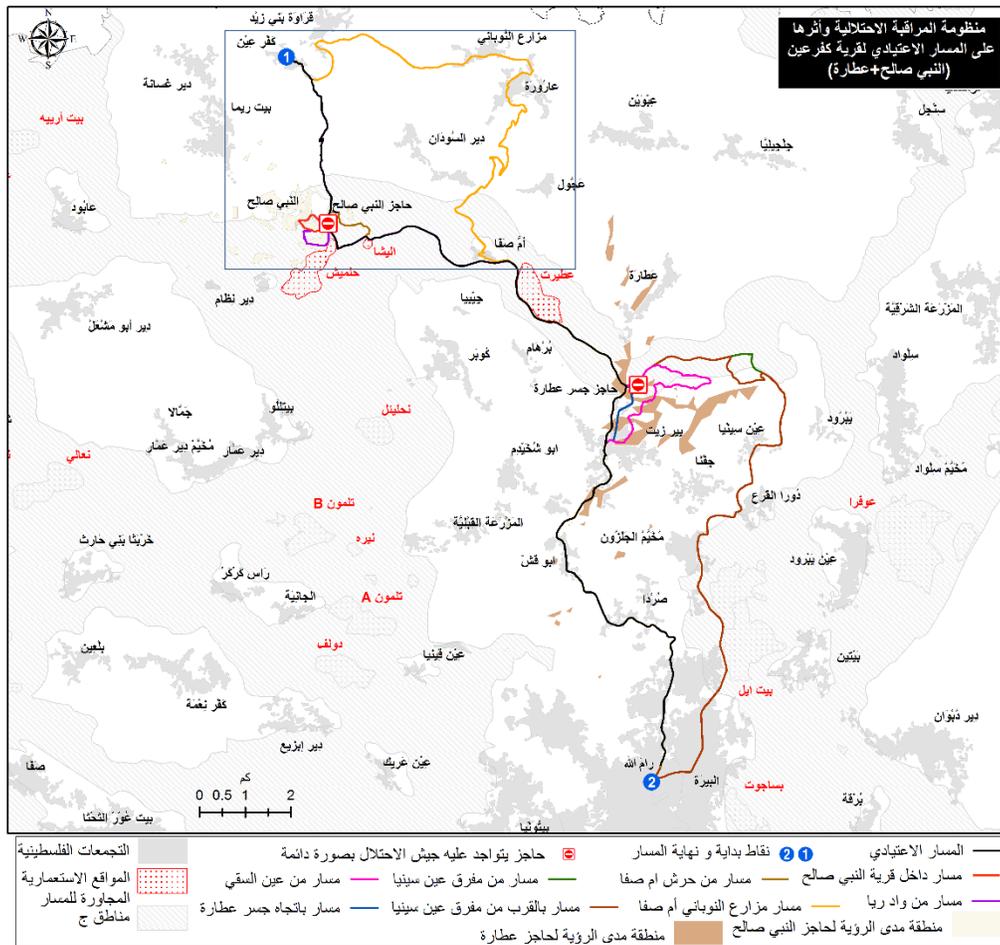
• تأثير حاجز النبي صالح على المسار الاعتيادي (المسارات البديلة)

أجبر الفلسطينيون على سلوك مسارات بديلة كانت في معظمها تلتف على الحاجز عبر أراضي زراعية ومناطق حرجية، وهي مسارات تم ايجادها دون تخطيط أو دراسة حيث كانت التقنية الوحيدة المعتمدة هي تقدير أصحاب المركبات العمومية بشكل خاص المتمثل في مدى امكانية العبور بالمركبة من تلك الأرض الزراعية أو ذلك المنحدر دون أن يلاحظ أفراد الجيش المتواجدون على الحاجز المركبة قدر الامكان استعملت 4 مسارات بديلة تميزت في غالبيتها

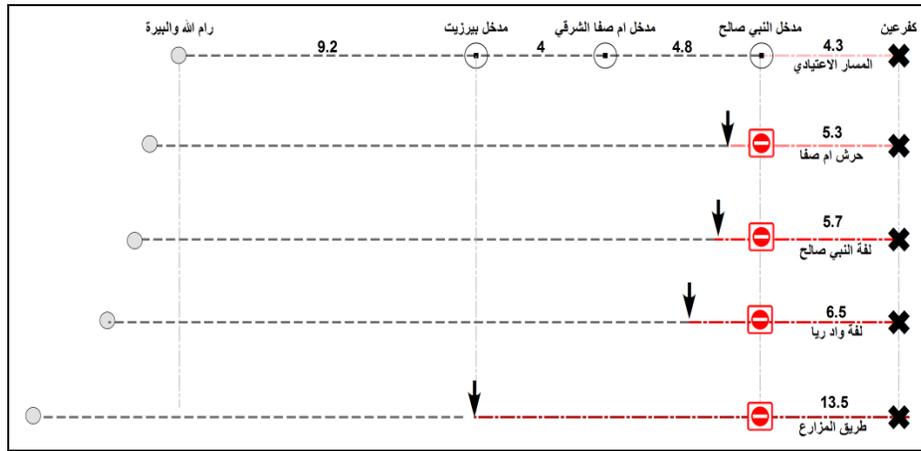
بقصر المسافة وقربها النسبي للحاجز ، فظهرت مسارات: لفة النبي صالح، لفة واد ريا، حرش ام صفا، مسار مزارع النوباني وقد استعملت كل المسارات السابقة الطريق رقم (465) للوصول إلى مركز المدينة (أنظر داخل حدود المربع المرسوم على الخريطة رقم 7)

خريطة رقم (7): منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على المسار الاعتيادي لقرية كفر عين

(المسارات الناتجة عن حاجز النبي صالح)



يلاحظ من الخريطة رقم (7) أن كل من (مسار داخل قرية النبي صالح) و مسار واد ريا يلتفان حول الحاجز ويكملان السير في الجهة المقابلة له، وقد استخدما في الحالات التي لا يتواجد فيها أفراد الاحتلال على الحاجز، أما مسار حرش ام صفا ومسار مزارع النوباني فيلاحظ أن مسارهما يحاول قدر الامكان الابتعاد عن الحاجز وقد استعملت هذه المسارات في الحالات التي يتواجد فيها أفراد الاحتلال فيه. يعرض الشكل رقم(6) المقارنة التي أجريت بين المسار الاعتيادي والمسارات البديلة.



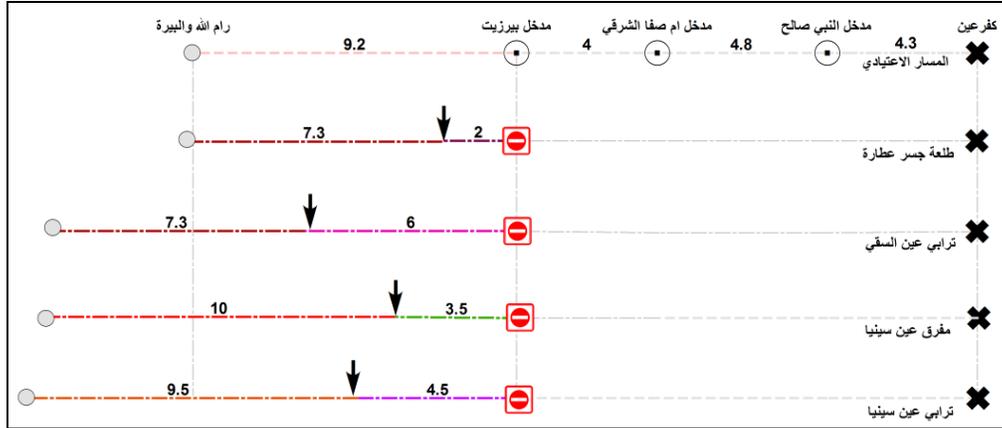
شكل رقم (6): إجمالي أطوال المسارات البديلة الناتجة عن حاجز النبي صالح

تزاوحت مسافات المسارات البديلة المستخدمة في هذه الفترة من 23.3 كم إلى 31.5 كم في ذروة الاغلاق وذلك من أجل تخطي الحاجز والوصول للطريق الرئيسي (465)، تشير اشارة التوقف الحمراء إلى مكان تواجد الحاجز فيما يشير السهم الأسود إلى النقطة التي استخدمها الفلسطيني للوصول إلى الطريق الرئيسي (465).

ويعرض الشكل رقم (7) المقارنة التي أجريت بين المسار الاعتيادي والمسارات البديلة التي تم

استخدامها حيث طرأ الاختلاف على المسار الاعتيادي بالقرب من حاجز عطاره

شكل رقم (7): المسارات البديلة التي استخدمت لتخطي حاجز عطاره



تراوحت مسافات المسارات البديلة المستخدمة ما بين 22.4 كم إلى 27.1 كم في ذروة الاغلاق وذلك من أجل تخطي الحاجز والوصول للطريق الرئيسي (465)، تشير اشارة التوقف الحمراء إلى مكان تواجد الحاجز فيما يشير السهم الأسود إلى النقطة التي استخدمها الفلسطيني للوصول إلى الطريق الرئيسي (465).

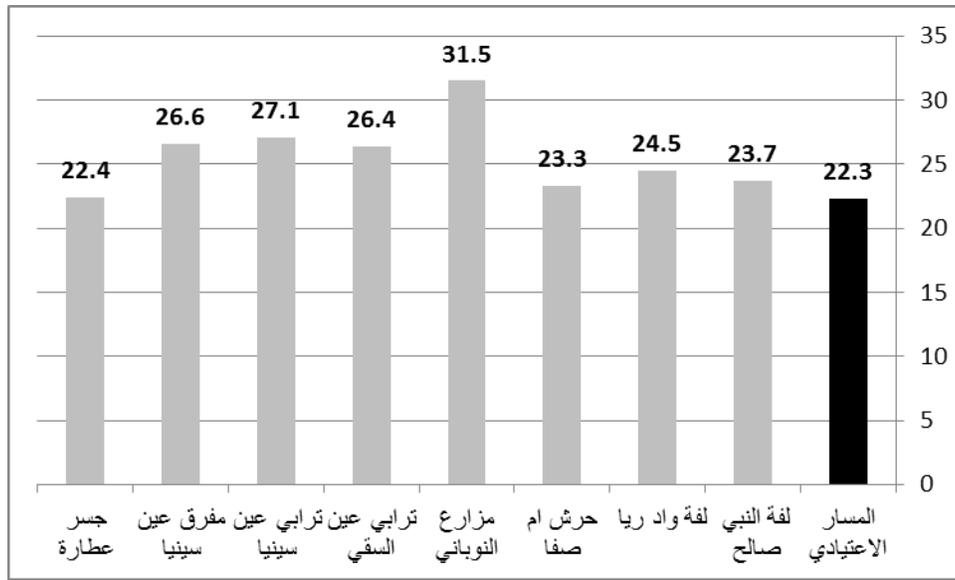
يتضح مما سبق مدى تأثير الحواجز الاحتلالية على المسار الاعتيادي، فقد قامت قوات الاحتلال المتواجدة على الحاجزين بفرض رقابتها على الأجزاء الواقعة ضمن الطريق رقم (465)، وقد تعددت أشكال الاعتداء من قبلها على كل من يتواجد في المنطقة المراقبة، مما

دفع الفلسطيني لسلوك المسارات البديلة سابقة الذكر بحيث يتخطى قدر الامكان منطقة مدى

الرؤية كما هو موضح في الخرائط (7، 8)

من جهة أخرى يعرض الشكل رقم (8) إجمالي أطوال المسارات البديلة المستخدمة في الحالتين

مقارنة بإجمالي طول المسار الاعتيادي.



شكل رقم (8): إجمالي أطوال المسارات البديلة المستخدمة في حالتين (حاجز النبي صالح وعطارة)

ب. المسارات البديلة في ذروة الانتفاضة (الابتعاد عن الشارع 465)

بدأت معالم هذه المرحلة بالتشكل بعد تسلم أرئيل شارون الحكم في إسرائيل في بدايات العام 2001 ومثلت الاجتياحات المتكررة للمدن والقرى الفلسطينية من قبل الاحتلال ذروة هذه المرحلة، عمدت إسرائيل إلى اغلاق أغلب مداخل التجمعات الفلسطينية الرئيسية، إضافة إلى اتباع سياسة منع استخدام أجزاء حيوية من شبكة الطرق بحجة أنها للاستعمال الإسرائيلي فقط مما دفع بالناس إلى السعي لإيجاد مسارات بديلة بهدف الوصول إلى مدينة رام الله والبيرة، كانت هذه الطرق وليدة اللحظة فمنها ما كان للاستخدام الزراعي وآخر تم العمل على تأهيله بعد أن بدأت المركبات العمومية باستخدامه. حيث وقعت معظم أجزاء هذه الطرق في الأراضي المصنفة "أ" و "ب". اتسمت أغلب المسارات البديلة في هذه المرحلة أنها أصبحت تتجه من قرى شمال غرب رام الله والبيرة إلى الشرق أو الغرب بدل السير باتجاه الجنوب والجنوب الشرقي والسبب الرئيس وراء هذا التغيير هو منع استخدام الطريق رقم(465) من قبل الاحتلال والاعتداء على كل من يستخدمه ويتواجد بالقرب منه، وقد بدأت المستعمرات بالتأثير على المسار الاعتيادي إلى جانب تأثير حاجزي النبي صالحو عطارة مما أدى إلى زيادة في مساحة الأراضي المراقبة من قبل مكونات الاحتلال مما أجبر الفلسطيني لسلوك المسارات البديلة التالية التي تختلف كلياً عن المسار الاعتيادي.

الواصل بين قريتي قراوة بني زيد ومزارع النوباني ثم عبتت في وقت لاحق، من جهة أخرى بلغت مسافة المسار 37.8 كم. وكانت المركبات تعتمد اعتماداً كلياً على أجزاء الطريق رقم (60) الواصل ما بين بلدة سنجلو مركز مدينة رام الله والبييرة.

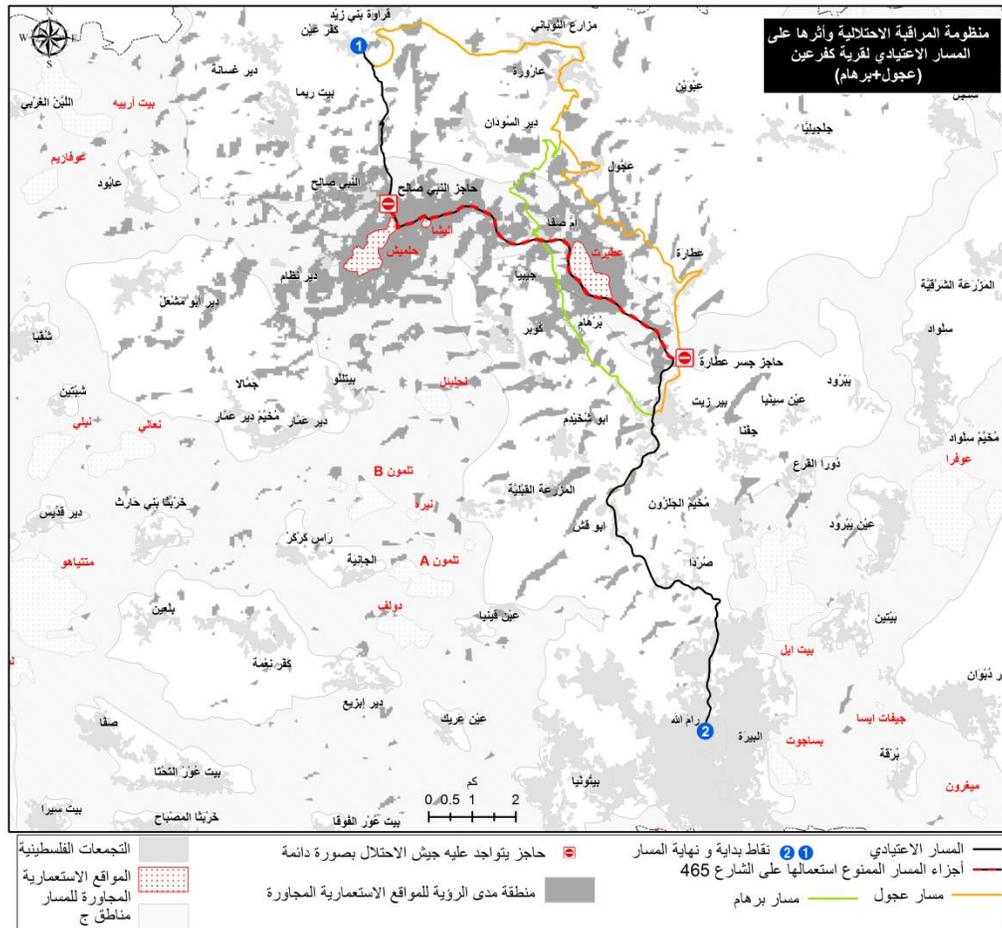
2. مسار كفر نعمة (المسار الغربي)

حيث بدأ استعمال هذا المسار البالغ طوله 44 كم بعد أن منع الاحتلال المركبات الفلسطينية من استخدام الطريق رقم (60) مما دفع بالفلسطينيين إلى تأهيل الطريق الواصل ما بين بلدة بيت ريماء وقرية عابود والمعروف باسم (القصير) للخروج من المنطقة المعزولة باتجاه بلدة شقبا، اشتمل المسار على مقطع زراعي يصل بين قريتي راس كركر وكفر نعمة حيث يمر بمجرى الوادي الواقع بينهما وقد تم تعبيده في وقت لاحق.

3. مسار ام صفا - برهام

استخدم هذا المسار كبديل للمسارات التي تستغرق وقتاً طويلاً وكبديل مناسب لطلبة جامعة بيرزيت ومن كان لديه عمل في بلدة بيرزيت والقرى المجاورة لها، ويبلغ طول المسار 25.4 كم يقسم إلى قسمين الأول معبد يربط بين قرية مزارع النوباني وصولاً لقرية ام صفا، اما الثاني فهو غير معبدو يوصل بين قرى قراوة بني زيد ومزارع النوباني، يضطر الفلسطيني لإكمال المسار سيراً على الأقدام وذلك لقطع مسافة عرض الشارع رقم (465) و مواصلة السير للوصول إلى مكان تواجد مركبات النقل العام حيث تراوحت مسافة السير على الأقدام حوالي كيلومتر واحدو

كانت المركبات تقف في منطقة لا يمكن رؤيتها من مستعمرة عطيرت القريبة. أقدم الاحتلال على قطع الطريق الممتدة من الوادي القريب إلى قرية برهام بواسطة حفر الخنادق مما أدى إلى زيادة المسافة التي يتوجب على المسافرين قطعها سيراً على الأقدام وأصبحت المسافة 7 كم ثم استخدام المركبات الموجودة في قرية برهام لإكمال الاجزاء المتبقية من المسار وصولاً إلى مركز المدينة، وتعرض الخريطة رقم (10) موقع المسار.



خريطة رقم (10): منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على المسار الاعتيادي لقرية كفر عين (مسار أم صفا - برهام)

شهد المسار كثافة في حركة السير فقد كان يربط بين محافظة رام الله والبيرة والمحافظات

الشمالية، وكان لا بد من المرور بحاجز عطارة لإكمال المسار باتجاه مدينة رام الله والبيرة.

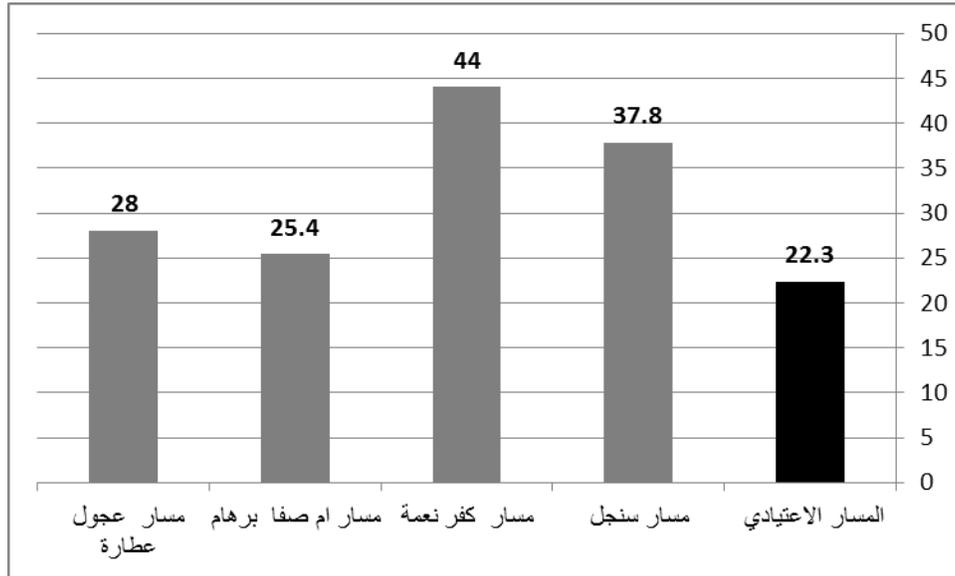
يعرض الشكل رقم (9) اطوال المسارات البديلة التي استخدمت في هذه المرحلة ويلاحظ أن

المسارات البديلة حاولت قدر الامكان الابتعاد عن الطريق رقم (465) والذي أصبح يمثل

منطقة جغرافية خطيرة على الفلسطيني بسبب اعتداءات مكونات الاحتلال، وتراوحت أطوال

المسارات البديلة في هذه المرحلة ما بين 25.4 كم و 44 كم.

شكل رقم (9): إجمالي أطوال المسارات البديلة نتيجة منع استخدام أجزاء
من الطريق الالتفافي رقم (465) مقارنة بالمسار الاعتيادي لقرية كفرعين



في تلخيص سريع للحالتين (أ أو ب) نلاحظ أن تأثير مكونات الاحتلال على المسار الاعتيادي

كان أكثر في الحالة (ب) المتمثلة في منع استخدام الطريق رقم (465) من الحالة (أ) المتمثلة

في حاجزي النبي صالحو عطارة، ويعود السبب في ذلك إلى نوع مكونات الاحتلال التي

فرضت مراقبتها على الطريق الاعتيادي، ففي الحالة (أ) مثلت الحواجز الاحتلالية المكون الوحيد الذي منع الفلسطيني من استخدام الطريق رقم (465) ولم تتجح في ذلك حيث أن أغلب المسارات البديلة استخدمت الطريق رقم (465) ووصلت للطريق في مناطق بعيدة عن مدى الرؤية للحواجز (كما تبين مسارات مزارع النوباني - ام صفا، وحرش ام صفا على سبيل المثال في الخريطة رقم 8+9)

أما الحالة (ب) فقد اشتركت المستعمرات في فرض المراقبة على الطريق مما زاد من مساحة الأراضي المراقبة وأجبر الفلسطيني على الابتعاد قدر الامكان عن تلك الأراضي والالتفاف حولها كما هو مبين في الخرائط رقم (10، 11، 12)

3 . المرحلة الثالثة (2005 - للوقت الحالي)

تقسم هذه المرحلة إلى قسمين بدأت معالم القسم الأول بالتشكل بعد ما سمي بتقديم "تسهيلات" من قبل الاحتلال في العام 2005 على حرية التنقل والحركة الفلسطينية، حيث تم إزالة حاجزي سردا وعين عريك، وسمح للمركبات بالعبور في كلا الاتجاهين بالإضافة إلى فتح الطريق رقم (465) في وجه الفلسطينيين، لا يعني ذلك أن أوضاع الطرق عادت لما كان عليه الحال قبل اندلاع الانتفاضة فقد بقيت حالة عدم الاستقرار تصيب مسارات الحركة الفلسطينية بين الفينة والأخرى، لكن بشكل عام انخفض عدد المسارات البديلة التي أجبر الفلسطيني على سلوكها

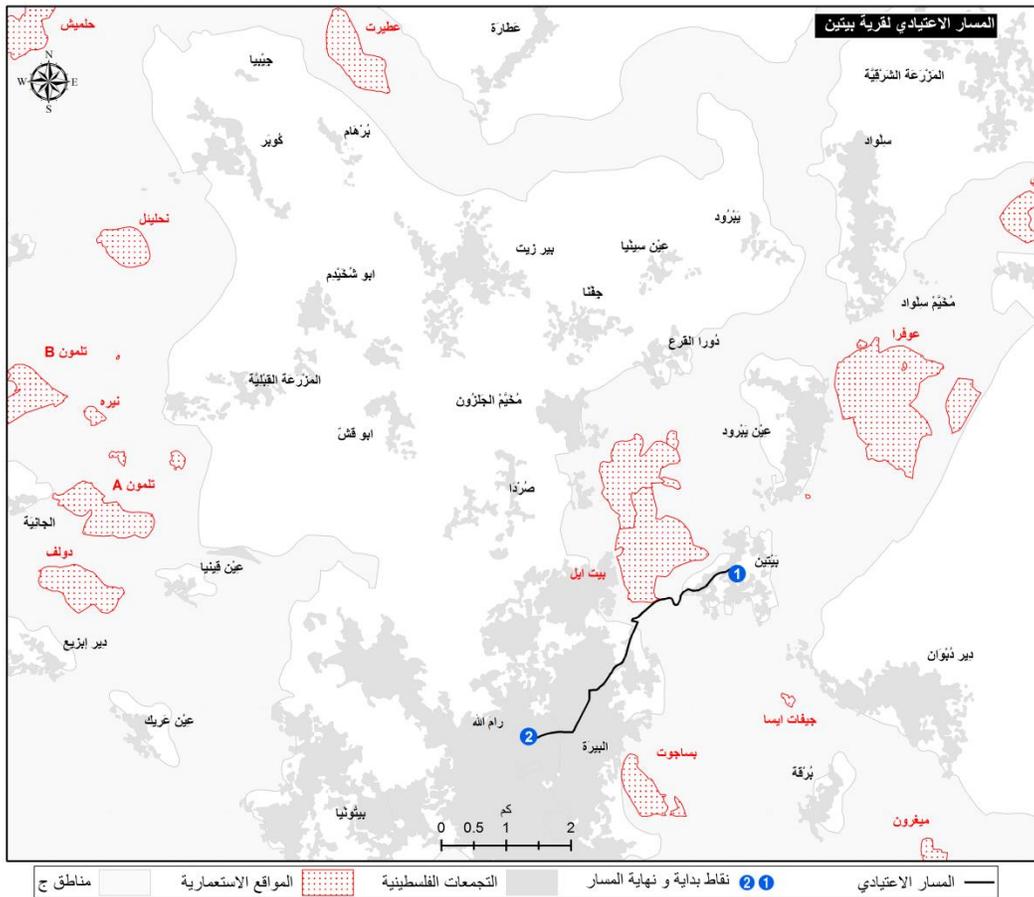
بسبب المعوقات الاحتلالية، وبقيت مداخل كل من قرية النبي صالحو الذي يعد المدخل الرئيسي للمنطقة وبلدة بيرزيت مغلقة بمكعبات اسمنتية وبوابات حديدية مع وجود متقطع لأفراد جيش الاحتلال على الحواجز الاحتلالية التي ما زالت موجودة منذ ان أقدم الاحتلال على وضعها.

أما القسم الثاني فيتمثل في الفترة الممتدة من شهر تشرين أول من العام 2015 ولغاية اقرار هذه الدراسة وأبرز ما يميز هذه المرحلة تلويح الاحتلال بسحب "التسهيلات" التي منحها للفلسطينيين في سبيل زيادة حرية التنقل والحركة وقد عادت بعض المسارات البديلة بالظهور مثل طريق القصير وطريق عجول ومزارع النوباني بالإضافة إلى حرش ام صفا.

2.2.6 الحالة الثانية قرية بيتين

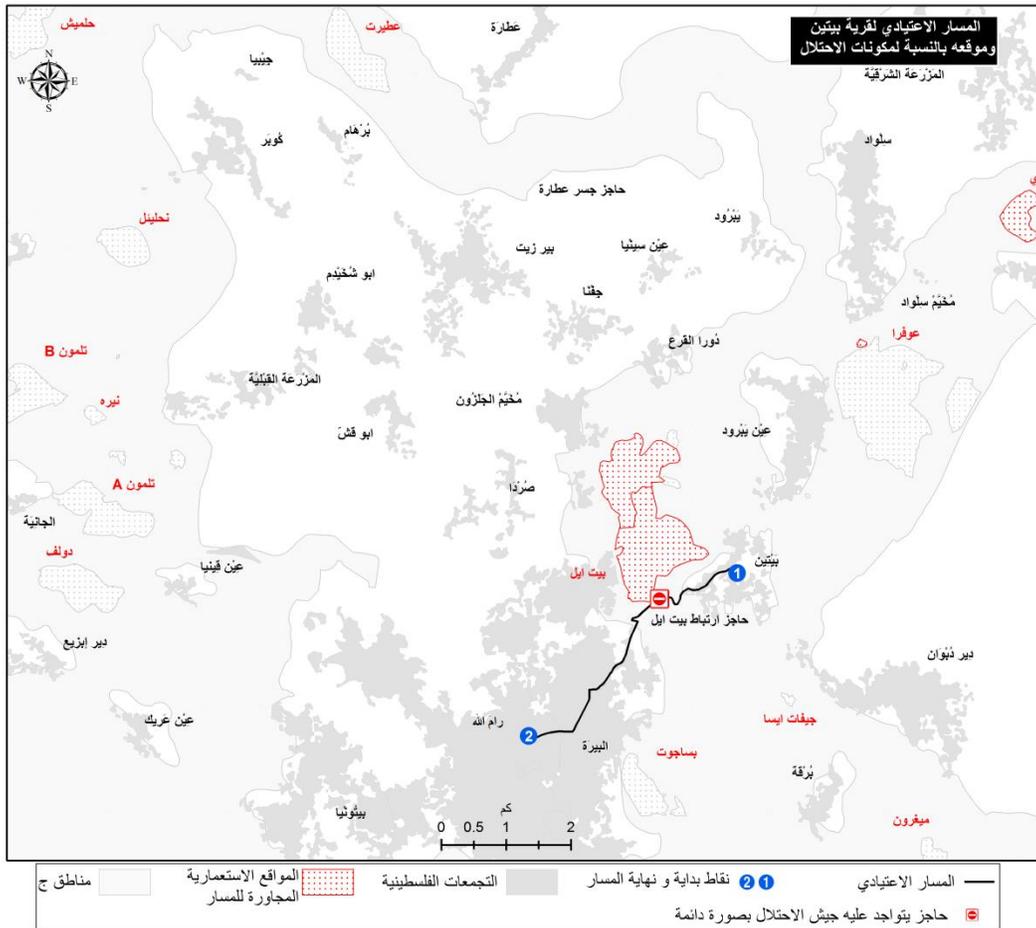
1. المرحلة الأولى المسار الطبيعي (قبل 2000/09/28)

كان التنقل من قرية بيتين باتجاه مركز مدينة رام الله واللبيرة يستغرق حوالي عشرة دقائق، فقد كانت المركبات تسلك طريقاً يبلغ طوله 5 كم يمر بمحاذاة مستعمرة بيت ايل حيث يقع مبنى ما يعرف بالإدارة المدنية (خريطة رقم 12)



خريطة رقم (12): المسار الاعتيادي لقرية بيتين قبل (2000/09/28)

بالإضافة إلى قرية بيتين كان يتم استخدام المسار من قبل سكان القرى المجاورة و الواقعة شرق مدينة رام الله والبيرة (انظر الملاحق خريطة رقم 5) بالإضافة إلى المحافظات الشمالية، فهو يمثل المدخل الشرقي لمركز مدينة رام الله والبيرة، يتصل المسار بالطريق الالتفافي رقم (466) حيث يتم السير مسافة كيلومتر واحد على هذا الطريق الالتفافي (تعرض الخريطة رقم 13 الموقع الجغرافي للمسار مقارنة بمكونات الاحتلال)



خريطة رقم (13): المسار الاعتيادي لقرية بيتين وموقعه بالنسبة لمكونات الاحتلال

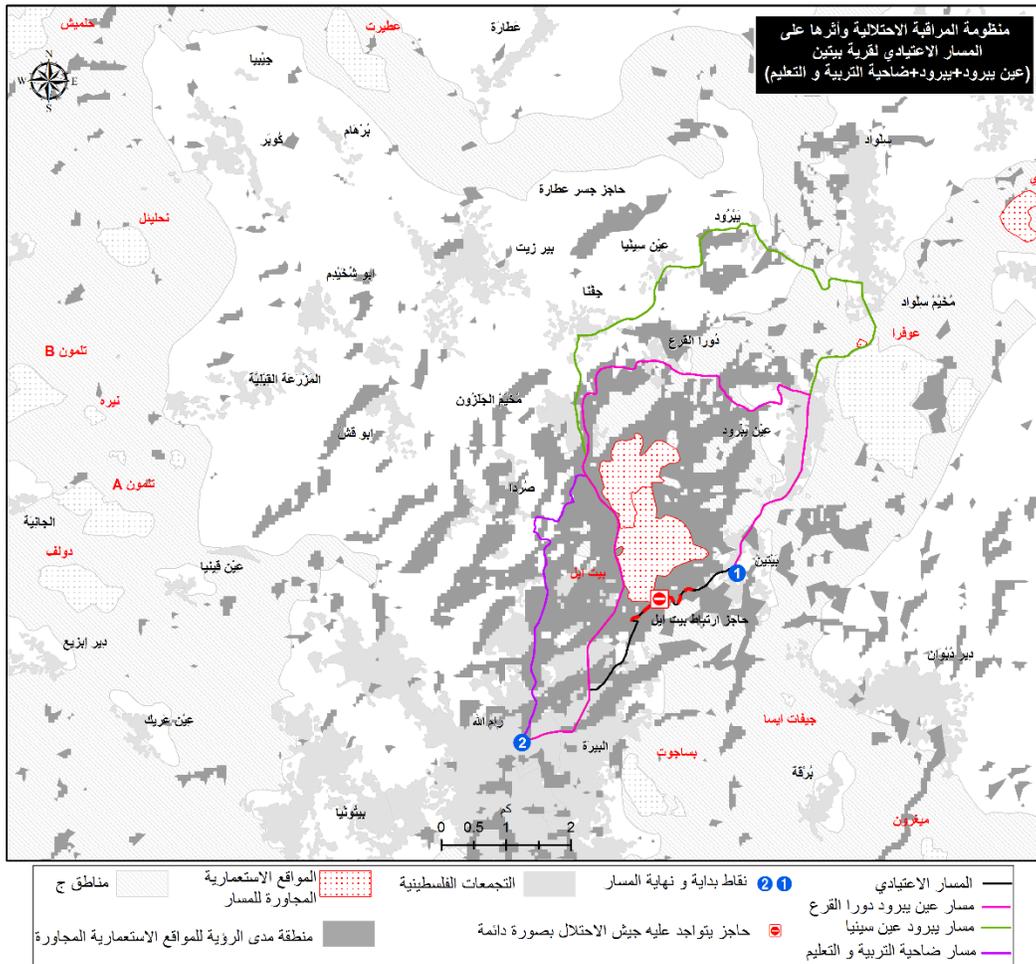
2. المرحلة الثانية المسارات البديلة (2000/09/28 - نهاية 2004)

مع بدء الانتفاضة الثانية ظهرت معوقات الحركة الاحتلالية وقطعت الطريق في وجه المركبات الفلسطينية وبدأت تمنع حركة المركبات على المسار من خلال حاجز بيت أيل أو ما يعرف بحاجز "الارتباط" مما أجبر الفلسطيني إلى قطع المسافة سيراً على الأقدام ثم استخدام المركبات الموجودة على الجانب الآخر لإكمال مساره باتجاه مركز مدينة رام الله والبييرة مع ازدياد حدة الاعتداءات من قبل الاحتلال وارتفاع عدد معوقاته الحركية لجأ أصحاب المركبات العمومية بشكل خاص للبحث عن مسارات بديلة تؤدي بهم للوصول إلى مركز المدينة، وتعرض الخريطة رقم (15) المسارات البديلة في هذه المرحلة والمتمثلة في:

أ. مسار عين يبرود - دورا القرع

حيث أجبر الفلسطينيون على تغيير اتجاه مسار رحلتهم اليومي منو إلى مكان سكنهم بحيث أصبح يمر بكل من القرى التالية، عين يبرود، دورا القرع، مخيم الجلزون، عبر الطريق الالتفافي رقم (466) و صولاً إلى مركز المدينة ليصبح إجمالي طول المسار البديل هذا 14.3 كم، حيث كان السبب الرئيس وراء هذا التغيير منع المركبات والافراد من استخدام المدخل الشرقي لمركز المحافظة عن طريق وضع مكعبات اسمنتية وحفر خنادق على مسار الطريق

الاعتیادي بالإضافة إلى تغيير مكان الحاجز الذي كان موجود قبل الانتفاضة ليصبح يقطع الطريق بين القرى الشرقية للمحافظة ومركز المدينة.



خريطة رقم (14): منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على المسار الاعتيادي لقرية بيتين (مسارات عين بيرود وبيروود وضاحية التريبة والتعليم)

من جهة أخرى يلاحظ من الخريطة رقم (14) مدى تأثير منطقة المراقبة الاحتلالية المفروضة على المسار الاعتيادي في اجبار الفلسطيني على سلوك المسارات البديلة السابقة حيث تحاول المسارات البديلة الثلاث الالتفاف حول مكونات الاحتلال بصورة تجعلها غير مرئية لمنظومة المراقبة قدر الامكان.

ب. مسار عين يبرود - دورا القرع - ضاحية التربية والتعليم

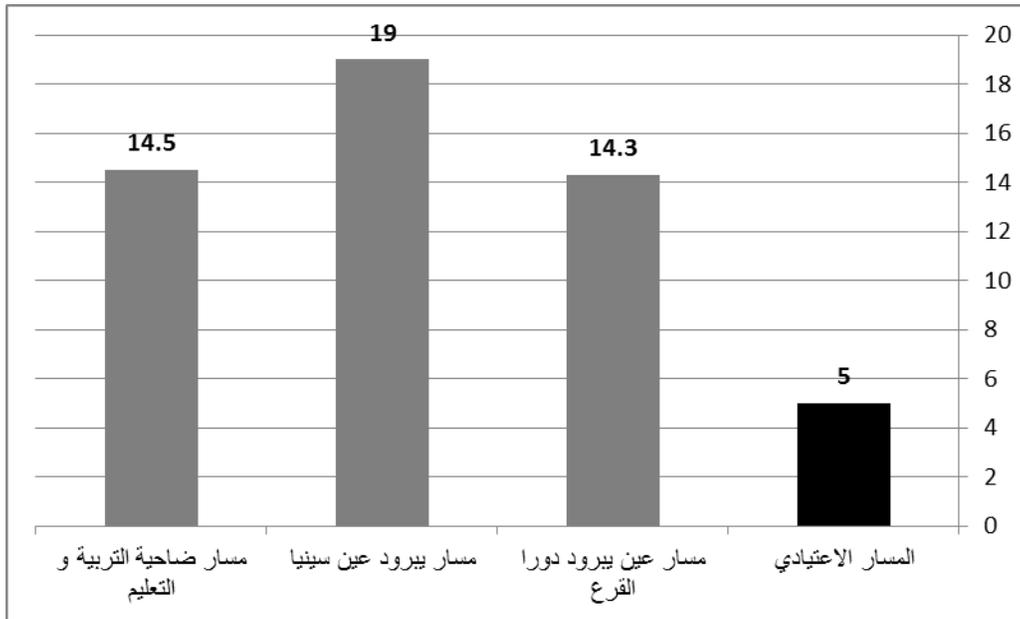
تم اجبار المركبات على استخدام هذا المسار بعد قطع الطريق رقم (466) الواقع في الجهة الغربية لمستعمرة بيت ايل ومنع المركبات الفلسطينية من استخدامه من خلال وضع بوابات حديدية على أجزاء حيوية من الطريق. أدت هذه المعوقات الحركية إلى سلوك الطريق الواصل بين مخيم الجلزون وقرية صردا عبر ما يعرف بضاحية التربية والتعليم لتصل المركبات من خلاله إلى حاجز صردا ثم تبدأ مسيرة السير على الاقدام بهدف اجتياز الحاجز وصولا إلى المركبات على الجهة الأخرى منهو اكمال المسار لمركز المدينة حيث بلغ إجمالي طول المسار 14.5 كم.

ج. مسار يبرود - عين سينيا

لم يقتصر الحال على وضع المعوقات الحركية الاحتلالية على الطرق المصنفة أنها التفاضية أو بمحاذاة المستعمرات بل تعدى ذلك ليطل الطرق الداخلية والتي لا تستخدم من قبل المستعمرين

ولا تؤدي إلى أية مستعمرات، فقد تم قطع الطريق الواصل بين قريتي عين يبرود ودورا القرع عن طريق تخريبه من خلال حفر خنادق على طول المسار ووضع أكوام ترابية تمنع المركبات من المرور، مما اجبر المركبات لاتخاذ مسار بديل عبر استخدام مسار تم شقه بين قريتي يبرود وعين سينيا ويبلغ إجمالي المسار 19 كم.

شكل رقم (10): إجمالي أطوال المسارات البديلة مقارنة بالمسار الاعتيادي لقرية بيتين



يلاحظ من الشكل رقم (10) أن مسافة المسارات البديلة تراوحت ما بين 14.3 و 19 كم وأصبح الوقت المستغرق لقطع هذه المسارات يتراوح ما بين 30 45 دقيقة في حين كانت تقطع المسافة من قرية بيتين إلى مدينة رام الله والبييرة في وقت يقدر بعشرة دقائق.

3. المرحلة الثالثة (2005 - للوقت الحالي)

تقسم هذه المرحلة إلى قسمين يمثل القسم الأول الفترة الممتدة من 2005 و لغاية بدايات العام 2015 حيث سمح الاحتلال للمركبات الخصوصية بالمرور إلى قرية بيتين وتم اعادة تأهيل المدخل ولكن لم يسمح للمركبات العمومية والتجارية من المرور وبقيت تستخدم المسار البديل (أ) وفي بعض الاحيان المسار (ب) وذلك حين يقدم الاحتلال على اغلاق الطريق القريب من مستعمرة بيت ايل (466).

يتمثل القسم الثاني لهذه المرحلة في الفترة الممتدة من شهر تشرين أولو لغاية اقرار هذه الدراسة حيث تم اعادة اغلاق مدخل قرية بيتين والطريق الذي يمر بالقرب من مستعمرة بيت ايل وأجبر الفلسطينيون على سلوك المسار البديل (ب) مما خلق أزمة مرورية خانقة ظهرت على شارع صردا وشارع الاذاعة.

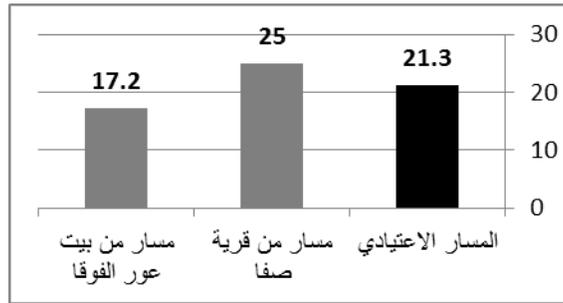
3. المرحلة الثالثة فترة ما بعد الانتفاضة الثانية (2005 - للوقت الحالي)

في شهر حزيران 2007 أقدم سكان ستة قرى مجاورة للشارع 443 إلى رفع التماس لمحكمة "العدل العليا الاسرائيلية" مطالبين بإعادة السماح لهم بالمرور عبر الطريق (443)و بحسب تقرير لمنظمة بيتسيلم فأنه في عام 2009 قررت المحكمة اعادة فتح امام حركة الفلسطينيين، وقد قام الاحتلال بعد ذلك القرار بزيادة عدد الحواجز الاحتلالية لعرقلة حركة الفلسطينيين. ثم اقدمت على اعادة اغلاق الشارع والعمل على فتح طريق بديل يصل طوله إلى 17.2 كم وقد أصبح هذا المسار بمثابة المسار الاعتيادي لقرية بيت سيرا والقرى المجاورة لها.

أما بالنسبة للفترة الممتدة من شهر تشرين أولو لغاية اقرار هذه الدراسة فيلاحظ أن قيود الحركة المفروضة على مسار بيت عور الفوقا وبيتونيا ازدادت وقد تم اغلاق حاجز بيت عور الفوقا عدة مرات في وجه المركبات الفلسطينية.

ويعرض الشكل رقم (11) مقارنة اطوال المسارات البديلة التي استخدمت في هذه الحالة وبين المسار الاعتيادي وتراوحت أطوالها ما بين 17.2 و 25 كم.

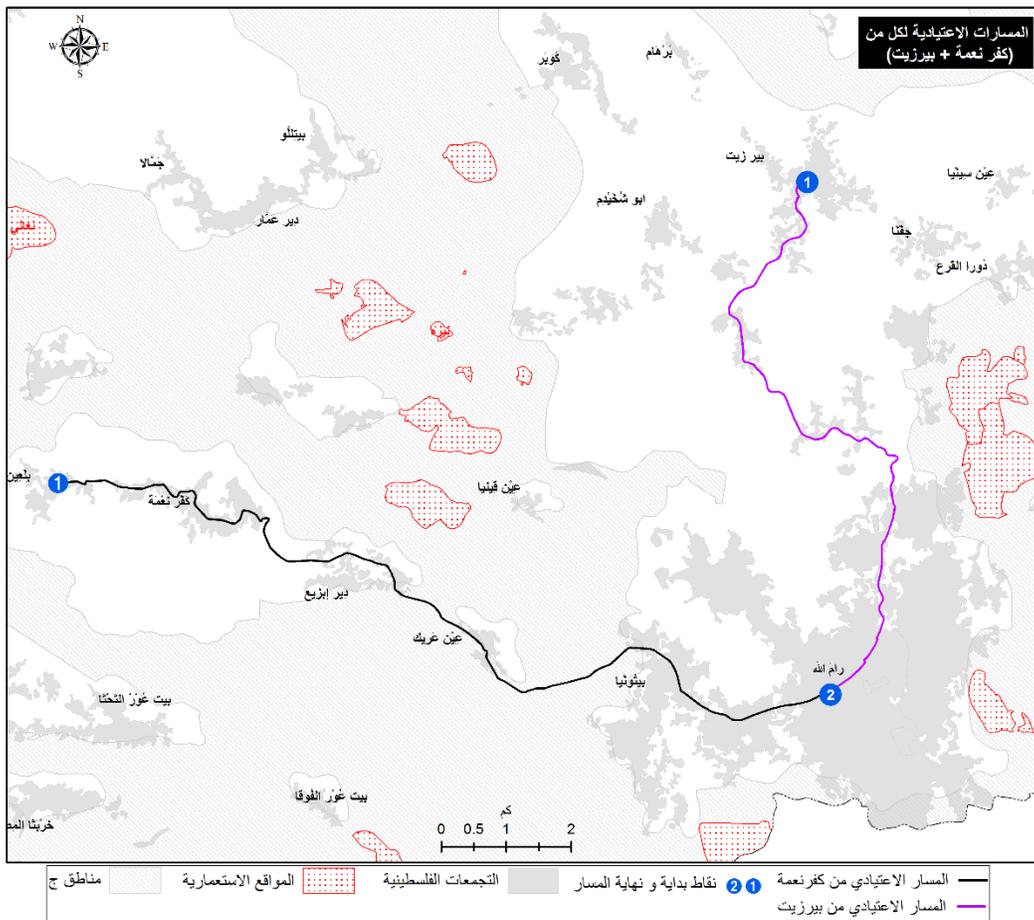
شكل رقم (11): إجمالي أطوال المسارات البديلة مقارنة بالمسار الاعتيادي لقرية بيت سيرا



3.6 منظومة المراقبة الاحتلالية وأثرها على شبكة الطرق في المحافظة

تمت دراسة حال المسار الاعتيادي لكل من بلدة بيرزيتو كفرنعمة من أجل التأكد من أن السبب وراء تغيير المسار الاعتيادي في الحالات الدراسية الثلاث يكمن في مكونات الاحتلالو مدى

نطاق مراقبتها لأجزاء المسار الاعتيادي (خريطة رقم 18)



خريطة رقم (18): المسارات الاعتيادية لكل من كفر نعمة وبيرزيت

حيث اتضح من المقابلات التي اجريت من سائقي المركبات العمومية إلى أن الطرق في كلا التجمعين لم تشهد تَغْيِيرٌ يذكر سوى في الفترة التي شهدت نصب كل من حواجز صرداو عين عريك حيث اضطر الفلسطيني إلى قطع المسافة التي يسيطر عليها الحاجز ويمنع المركبات من المرور سيراً على الأقدام، وتعرض الخريطة رقم (19) المسارات الاعتيادية لكل من بلدة بيرزيتو قرية كفرنعمة حيث يلاحظ خلو المناطق المحاذية للمسارات من المستعمرات والحواجز، في حين أشارت خرائط التحليل المكاني (8،10،11،15،18) للحالات الدراسية الثلاثة إلى تؤثر المسار الاعتيادي بشكل واضح بمناطق مدى الرؤية لمكونات الاحتلال الواقعة بالقرب من المسارات الاعتيادية حيث تمثل هذا التأثير بظهور المسارات البديلة التي سلكها الفلسطيني في الحالات الدراسية الثلاث، مما يوضح دور منظومة المراقبة الاحتلالية في تحديد المناطق الجغرافية الخطرة على الفلسطيني.

4.6 مكونات الاحتلال وتأثيرها على ارتفاع و انحدار مسارات الحركة في محافظة رام الله

والبيرة

استعرض الجزء السابق مدى تأثير مكونات الاحتلال ومنظومة المراقبة على المسار الاعتيادي وكيفية ظهور المسارات البديلة التي استخدمها الفلسطينيون أثناء تنقله من وإلى مكان سكنه، حيث لوحظ وجود اختلاف في مسافة المسارات التي تم استخدامها تبعاً لاختلاف الفترة الزمنية ومساحة المناطق التي تقع داخل حدود منطقة الرؤية لمكونات الاحتلال.

يستعرض هذا الجزء التغير النسبي الحاد في ارتفاع وانحدار المقاطع التي تم تأهيلها واستخدامها في المسارات البديلة في الحالات الدراسية الثلاث السابقة، وذلك في إشارة إلى صعوبة المسارات البديلة يجدر الإشارة هنا إلى أن المسارات البديلة تم ايجادها من قبل الفلسطينيون في محاولة لتجاوز قيود الحركة المفروضة من قبل سلطات الاحتلال على شبكة الطرق وكانت خصائص الارتفاع لمقاطع المسارات البديلة كالتالي:

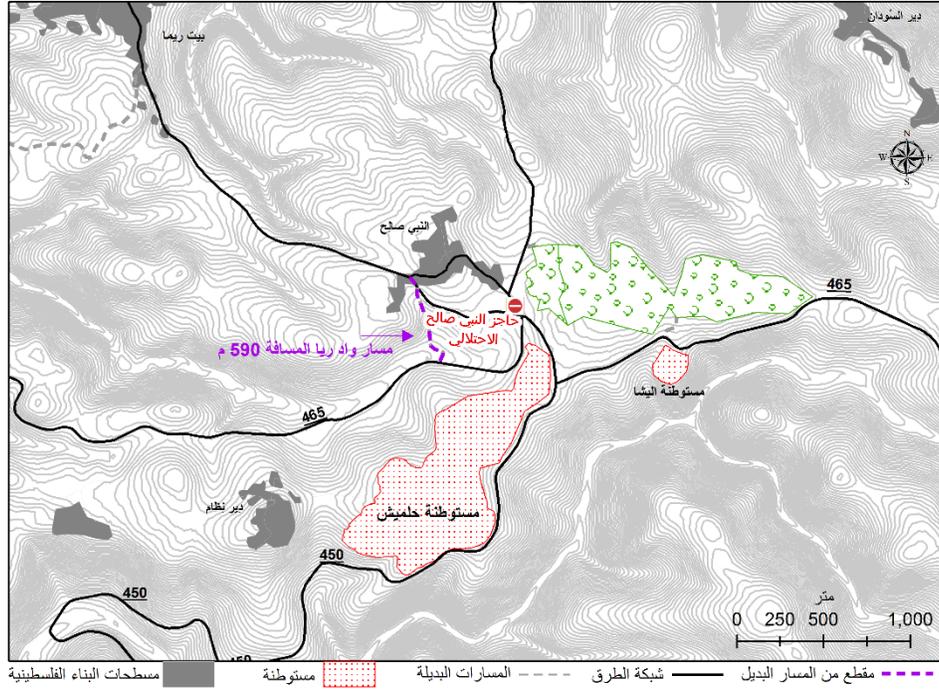
1. مسار النبي صالح - واد ريا

أجبرت المركبات على سلوك هذا المسار الوعر في الحالات التي كان يتم اغلاق حاجز النبي صالح في وجه المركبات، حيث كان المسار يستخدم في بعض الأحيان من قبل الآليات الزراعية للوصول للأراضي الزراعية الموجودة بالقرب من عين الماء الموجودة في الواد وهو غير صالح لاستخدام الكثير من أنواع المركبات بما فيها المركبات العمومية يصل المسار بين

الطريق الرئيسي المؤدي إلى قرية النبي صالحو القرى المجاورة بالطريق الرئيسي رقم (465)

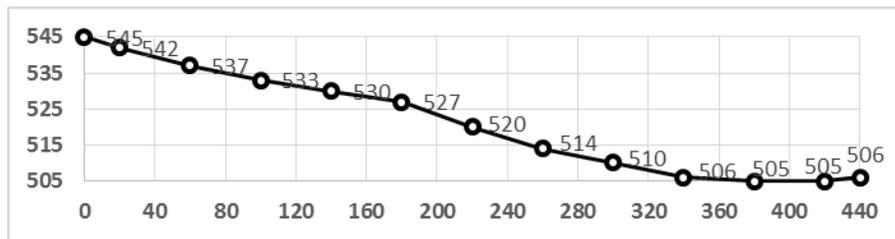
انظر الخريطة (19)

خريطة رقم (19): مسار النبي صالح واد ريا



يلاحظ من خلال تحليل خطوط الارتفاع أن المسار يبدأ عند ارتفاع 545 م فوق سطح البحر

وينتهي ارتفاع 506، حيث يبلغ طول المسار 440 م. انظر شكل رقم (12)



شكل رقم (12): ارتفاعات مسار النبي صالح واد ريا عن سطح البحر

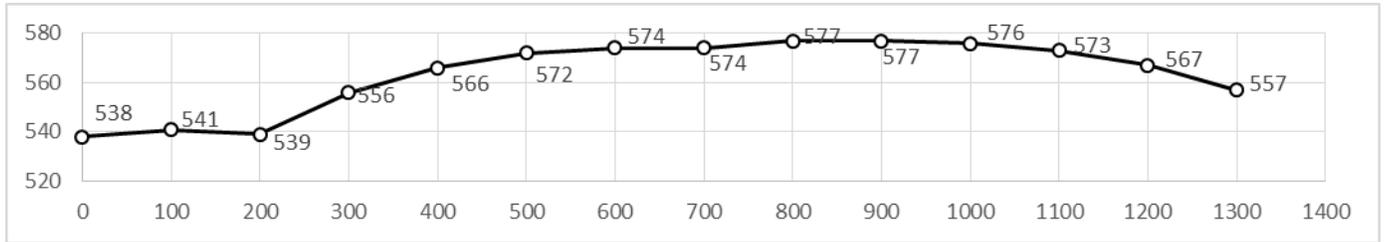
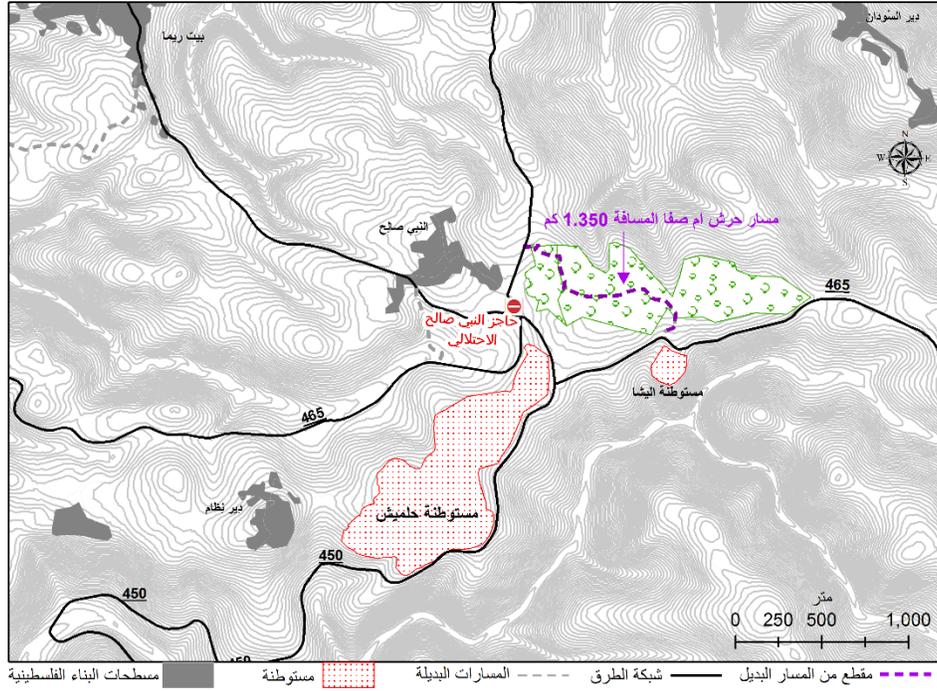
يعتبر المسار أولى نتائج التفاعل الذي حصل بين الفلسطيني ومنظومة المراقبة والعقاب المفروضة عليه من قبل المحتل، حيث كان الهدف من استخدام هذا المسار اجتياز أزمة الحاجز والتي كانت تمتد في بعض الاحيان إلى ضعف الوقت الذي تستغرقه رحلة الذهاب إلى مركز المدينة

2. مسار النبي صالح - حرش ام صفا

لجأت المركبات إلى استخدام هذا المسار كونه يمتاز بابتعاده عن مدى الرؤية لكل من حاجز النبي صالح الاحتلالي ومستعمرة حلميش، بالرغم من ذلك فهو يلتقي مع الطريق رقم (465) عند مدخل مستعمرة بيت أمناه، حيث يمر المسار داخل حرش ام صفا وهو مسار غير معبد يبلغ طول هذا المسار 1350 م، حيث يبدأ بجانب الطريق المؤدي إلى قرية كفرعين والقرى المجاورة ويبلغ ارتفاعه هناك عن سطح البحر 538 م وينتهي مقابل مدخل مستوطنة اليشا عند ارتفاع 557 م فوق سطح البحر. لقد تعرضت المركبات التي استخدمت هذا المسار إلى كمائن من قبل جيش الاحتلال حيث تم التنكيل بمن كان يتواجد في تلك المركبات وتحذيرهم من العودة إلى استخدامه. مما دفع أصحاب المركبات للبحث عن طريق بديل آخر.

يلاحظ في المسارين السابقين أنهما يلتقان في منطقة تعد قريبة نسبياً من الحاجز ولا تقع في مدى رؤيته ليلتقيا مجدداً في الطريق الرئيس (465) حيث أنه لم يكن ممنوعاً بعد على الفلسطينيين.

خريطة رقم (20): مسار حرش ام صفا



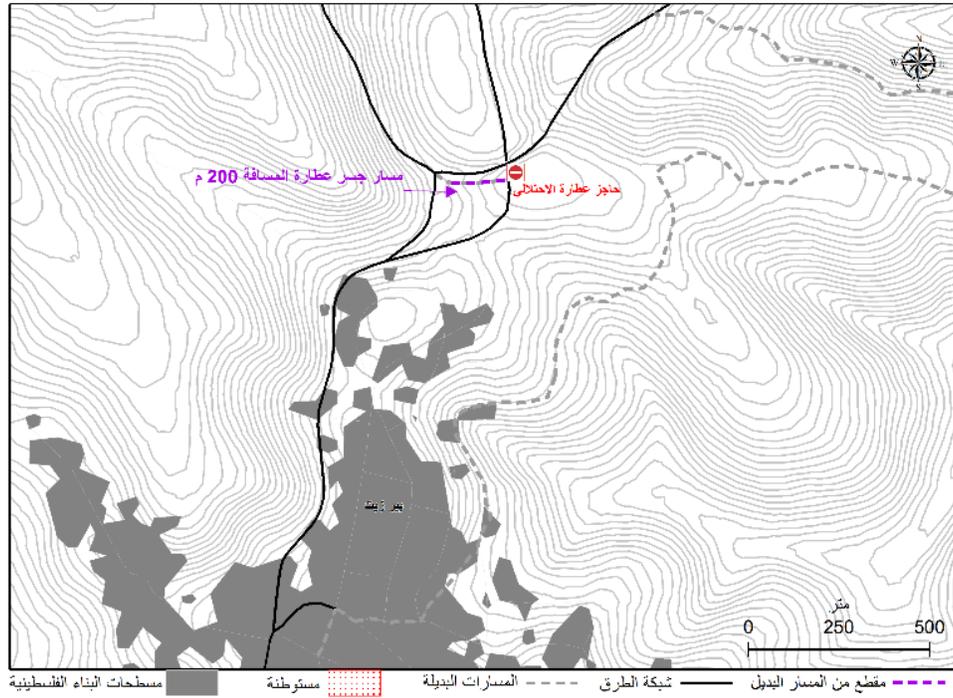
شكل رقم (13): ارتفاعات مسار حرش ام صفا عن سطح البحر

3. مسار جسر عطاره

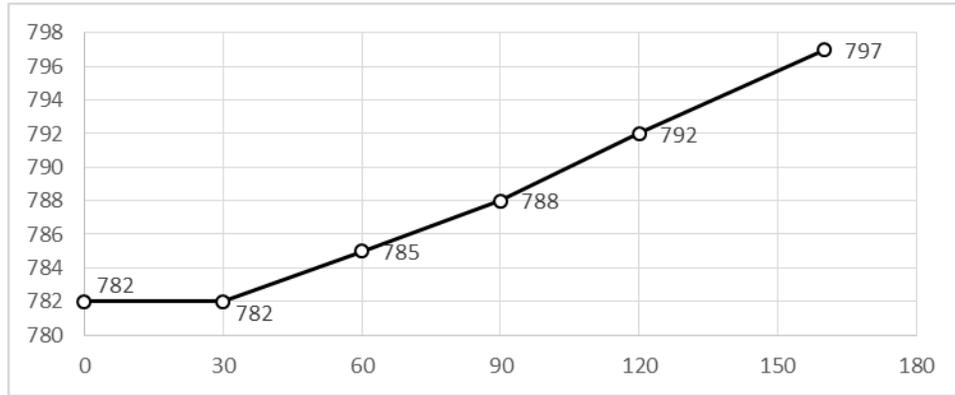
سعت قوات الاحتلال إلى تضيق الخناق على حركة الفلسطينيين من خلال إيجاد حواجز عسكرية تتحكم بدخول وخروج المركبات من خلالها وحاجز عطاره العسكري احد هذه الحواجز

الاحتلالية

خريطة رقم (21): مسار جسر عطاره



و لإحكام السيطرة قامت قوات الاحتلال بإغلاق مدخل بيرزيت الرئيسي بالمكعبات الاسمنتية والسواتر الترابية وتغيير حركة السير صعودا باتجاه جسر عطاره حيث يوجد الحاجز. يبلغ طول المسار 200 م، حيث يبلغ ارتفاعه عند نقطة البداية 782م عن سطح البحر وعند نقطة النهاية يصل الارتفاع إلى 797 م عن سطح البحر وقد كان المسار موجود قبل اندلاع الانتفاضة الثانية وقد وظفه الاحتلال في فترة الانتفاضة لإجبار المركبات للمرور من خلال الحاجز والذي كان يسيطر أيضاً على مدخل بلدة عطاره الرئيسي والوحيد

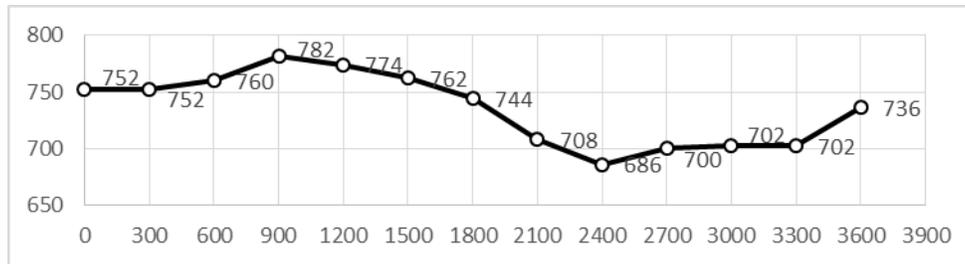
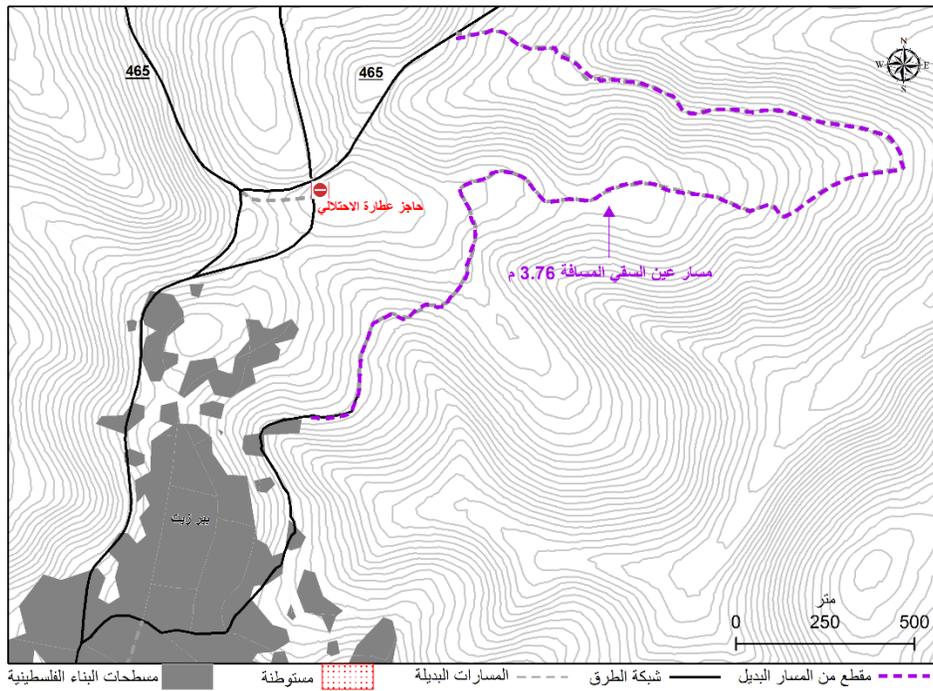


شكل رقم (14): ارتفاع مسار جسر عطارة عن سطح البحر

4. طريق عين السقي

هو عبارة عن مسار غير معبد في معظم أجزائه لاستخدام المركبات العادية وقد تم اللجوء اليه في الحالات التي كان يتم منع المركبات من اجتياز حاجز عطارة العسكري باتجاه الطريق رقم (465) الالتفافي يبلغ طول المسار 4000 م استخدم من قبل المركبات بهدف الالتفاف على حاجز عطارة العسكري واكمال الرحلة منو إلى مركز المحافظة، أما بالنسبة لارتفاعه عن سطح البحر فيبلغ عند نقطة البداية القريبة من عين السقي 736 م عن سطح البحر ويصل الارتفاع عند نقطة النهاية 752م فوق سطح البحر

خريطة رقم (22): مسار عين السقي



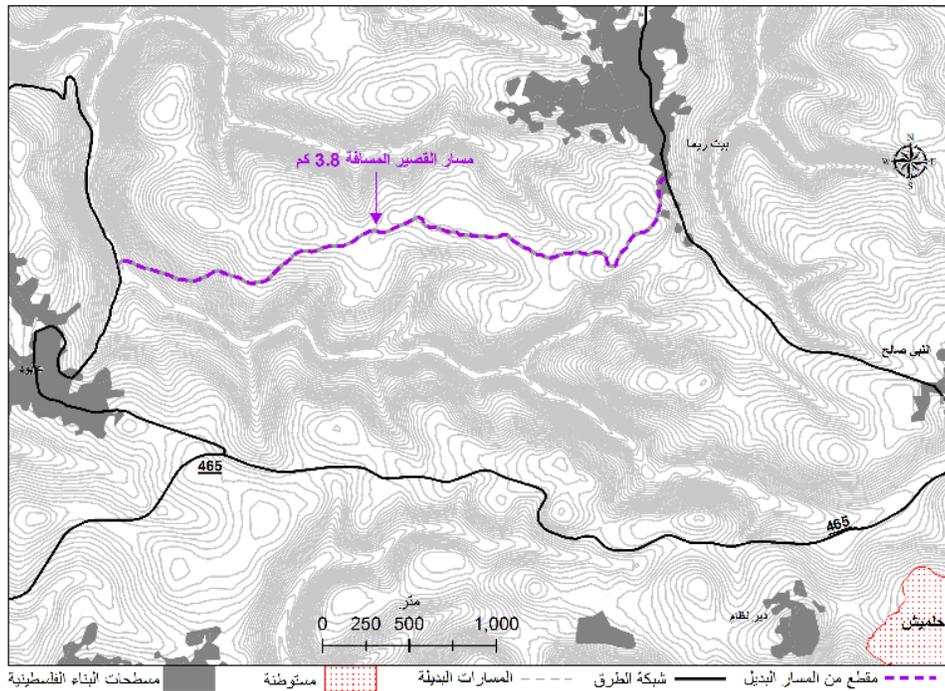
شكل رقم (15): ارتفاع مسار عين السقي عن سطح البحر

يلاحظ أن مسار عين السقي يشبه المسارات التي استخدمت بهدف الالتفاف حول حاجز النبي صالح، أما مسار جسر عطاره فقد اجبر الفلسطيني على استخدامه من قبل الاحتلال بهدف تسهيل عملية السيطرة على شبكة الطرق وتفرعاتها هناك

5. طريق القصير

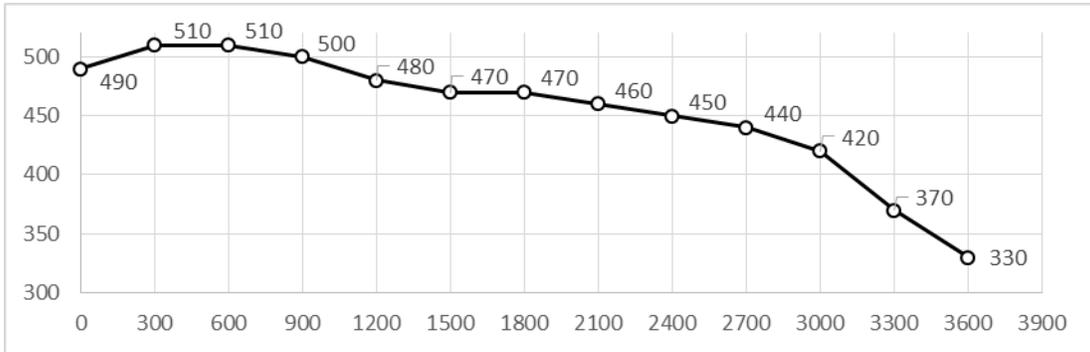
هو عبارة عن مسار بديل تم شقه وتأهيله في عام 2002 بهدف خدمة قرى المنطقة وتسهيل عملية التواصل بينها وبين مركز المحافظة بعد ان تم منع المركبات من استخدام الطريق الالتفافي رقم (465)، يصل المسار بين بلدة بيت ريماء وقرية عابود بطول يصل إلى 4000م تم تعبيد المسار في منتصف عام 2003

خريطة رقم (23): مسار القصير



و يبلغ ارتفاع المسار عن سطح البحر في نقطة البداية من بلدة بيت ريماء 490م و في اخر نقطة للمسار يصل الارتفاع إلى 330 م فوق سطح البحر ليتصل بالجزء الأخر والذي كان

موجوداً ومعبداً قبل اندلاع الانتفاضة حيث كان يخدم هذا الجزء الأخير أهالي قرية عابود فيما يتعلق ووصولهم إلى أراضيهم الزراعية الواقعة إلى الشرق من القرية بالإضافة إلى عين الماء الموجودة هناك.

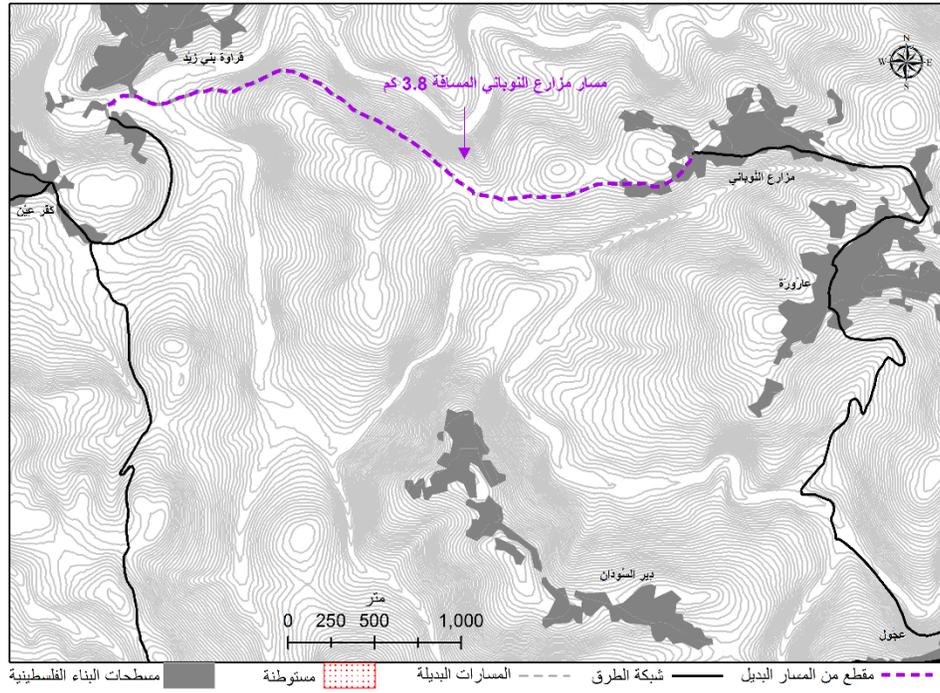


شكل رقم (16): ارتفاعات مسار القصير عن سطح البحر

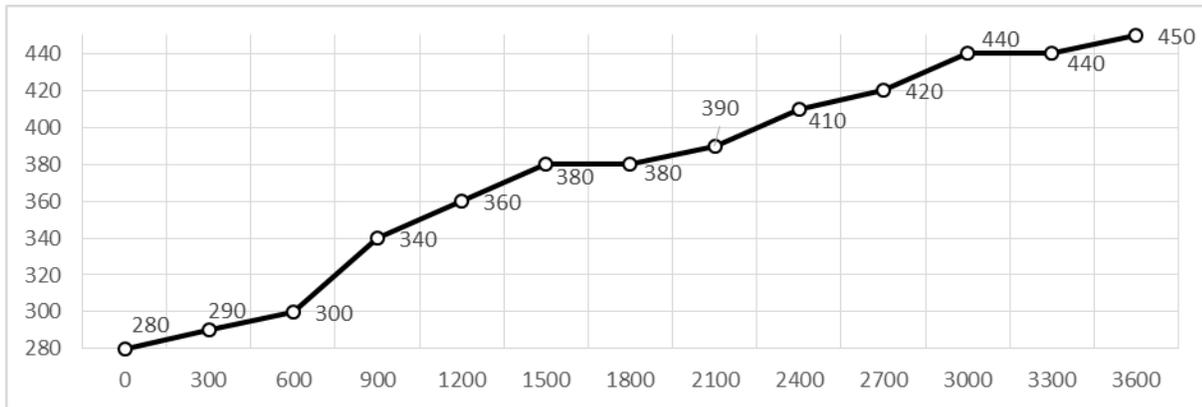
6. مسار مزارع النوباني

لقد كان المسار موجود قبل قيام انتفاضة الأقصى حيث كان يستخدم لأغراض زراعية ومع زيادة حدة الاغلاقات قامت وزارة الأشغال بإعادة تأهيل المسار ليلائم استخدام المركبات العادية، ويبلغ طول المسار 3800م حيث يصل بين طرق داخلية وقد لجأ أصحاب المركبات إلى استخدامه بعد ان أصبح من الصعب عليهم اجتياز حاجز النبي صالح الاحتلالي ومنعوا من استخدام الطريق رقم (465) الالتفافي من قبل جيش الاحتلال.

خريطة رقم (24): مسار مزارع النوباتي



أما بالنسبة لارتفاع المسار عن سطح البحر فيبلغ عند نقطة البداية حوالي 280 م عن سطح البحر أما عند نقطة النهاية فيبلغ الارتفاع حوالي 450 م فوق سطح البحر

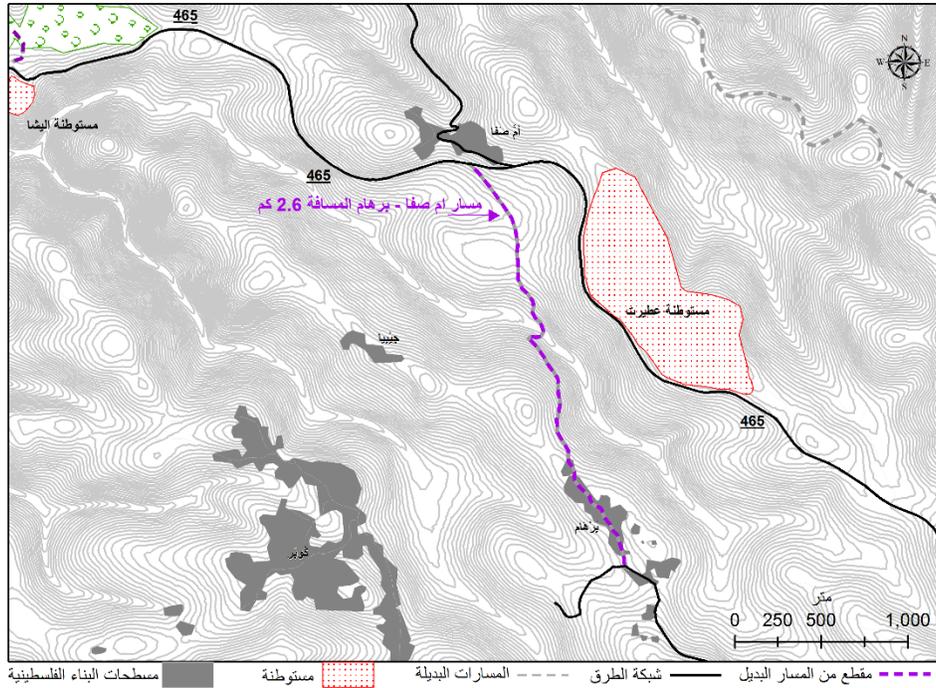


شكل رقم (17): ارتفاعات مسار مزارع النوباتي

7. مسار ام صفا برهام

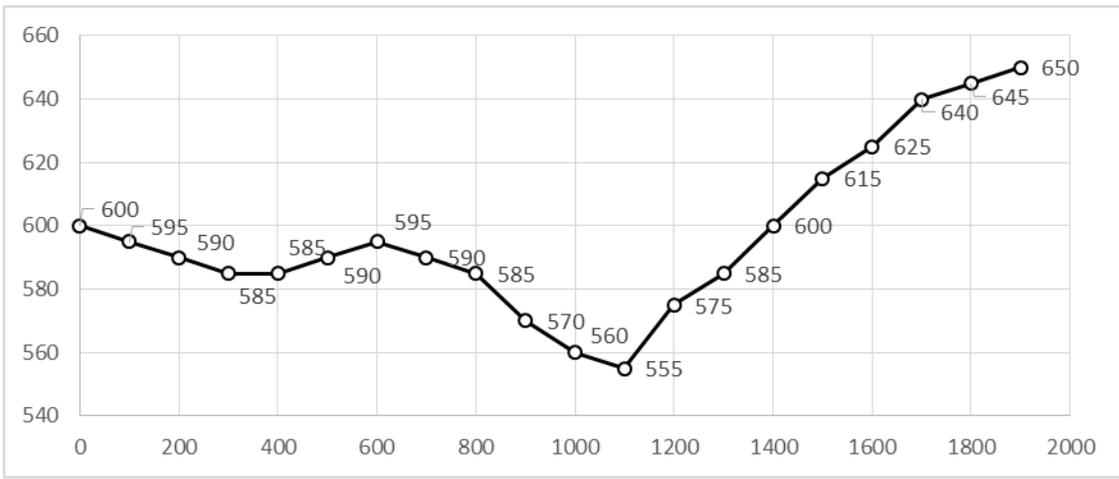
لقد تم اللجوء لاستخدام هذا المسار من قبل الأفراد بعد أن تمكن المركبات من إيجاد مسار من قرية برهام باتجاه الأراضي الزراعية القريبة من قرية ام صفا، حيث قامت وزارة الاشغال بالتعاون مع مجلس قروي برهام بتأهيل هذا الجزء وتعييده.

خريطة رقم (25): مسار أم صفا - برهام



و كان يتوجب على الركاب أن يقطعوا نصف المسافة تقريبا سيرا على الأقدام ويتم ذلك بالنزول من قرية ام صفا باتجاه الطريق الالتفافي رقم (465) ثم إلى الأراضي الزراعية وصولا إلى المركبات التي كانت تتوقف في منتصف المسار في منطقة لا يمكن رؤيتها من مستوطنة عطيرت

القريبة. يبلغ طول المسار 2000م قامت قوات الاحتلال بتخريب الأجزاء التي تم تعبيدها مما أدى إلى زيادة المسافة التي يتوجب قطعها سيراً على الأقدام أما بالنسبة لارتفاعات المسار عن سطح البحر فيبدأ المسار عن نقطة ارتفاع تبلغ 600م عن سطح البحر وينتهي عند نقطة ارتفاع 650م عن سطح البحر

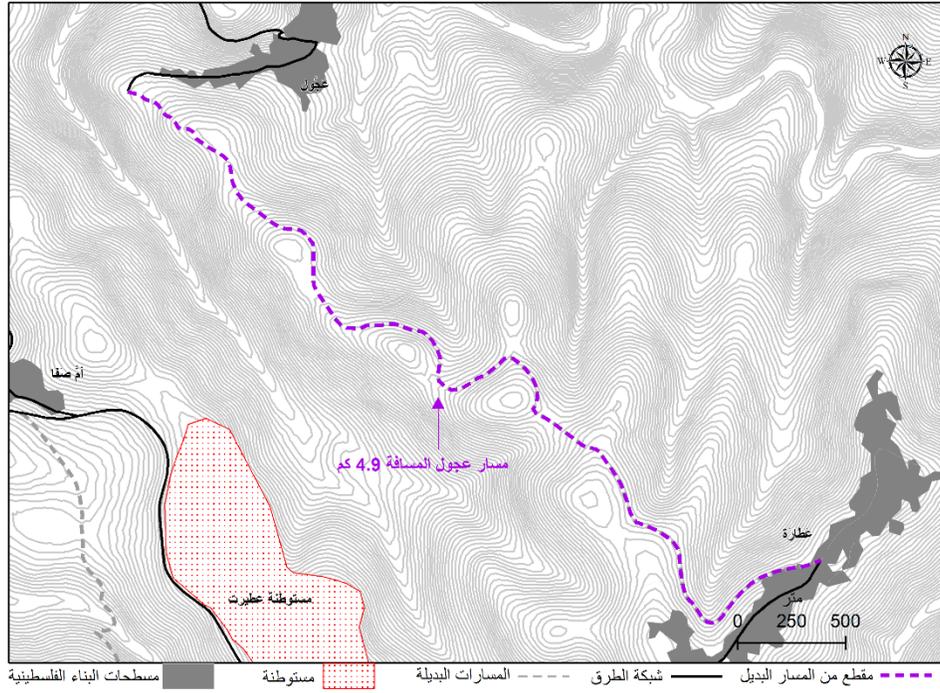


شكل رقم (18): ارتفاع مسار ام صفا برهام عن سطح البحر

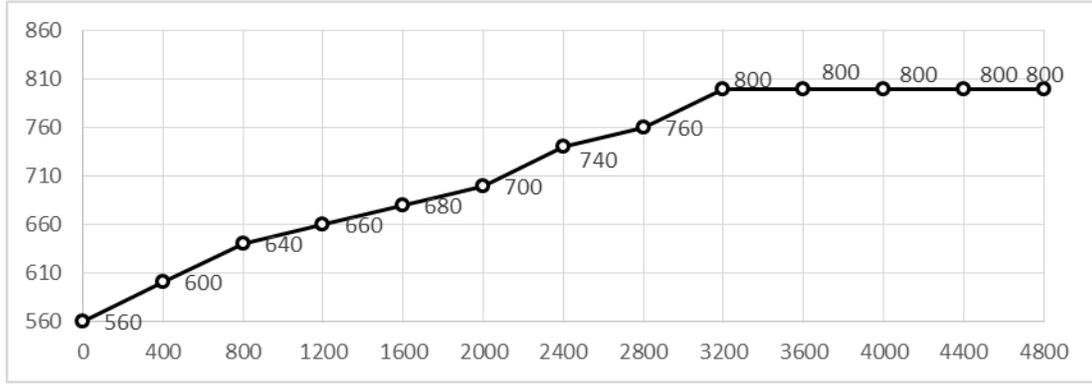
8. طريق عجول

تم العمل على تأهيل هذا المسار بعد ان تم منع المركبات من استخدام الطريق الالتفافي رقم (465) ويتيح المسار التواصل بين قريتي عجولو عطارة وقد تم استخدامه من قرى شمال وشمال غرب رام الله والبيرة بالإضافة إلى قرى محافظات الشمال يبلغ طول المسار 4800م

خريطة رقم (26): مسار عجول عطارة



أما بالنسبة لارتفاعه عن سطح البحر فيبلغ الارتفاع عند نقطة البداية 560م وينتهي عند ارتفاع 800م عن سطح البحر. يجدر الإشارة إلى أن المسار كان يعد من المسارات الحيوية حيث شهد كثافة في عدد المركبات التي تستخدمه وقد بقي من دون تعبيد فترة ما يقارب السنتان، مما فاقم من معانات الفلسطينيين

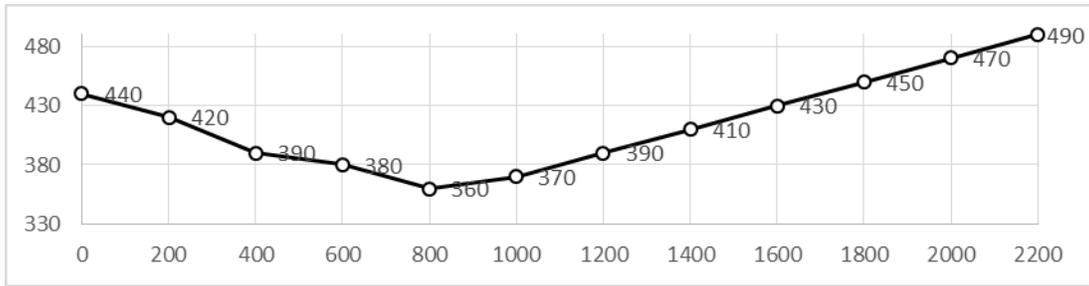
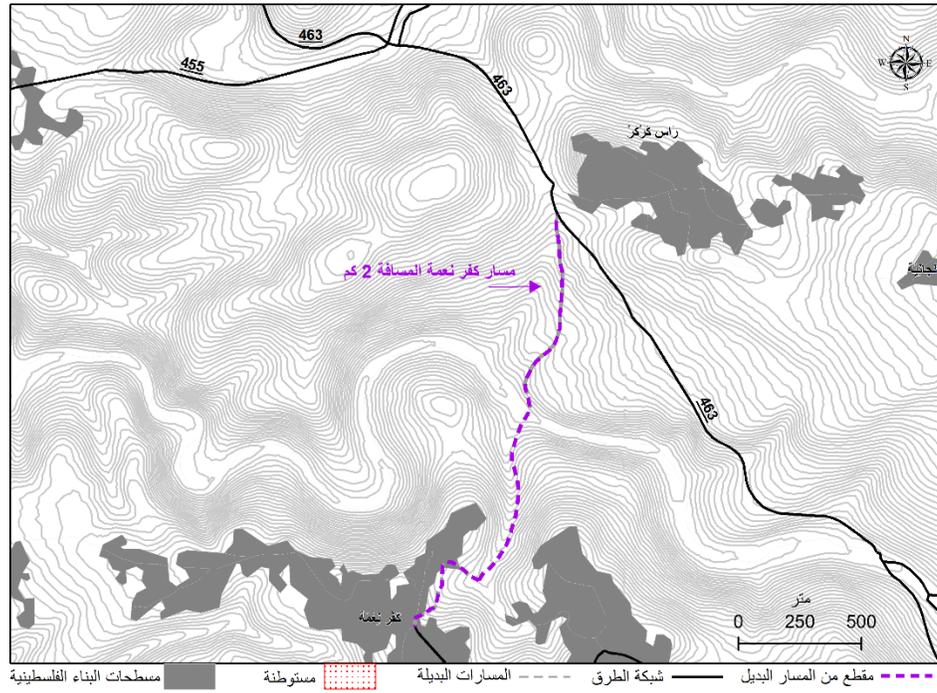


شكل رقم (19): ارتفاع مسار عجول عطارة عن سطح البحر

9. طريق كفر نعمة

تم اللجوء إلى إيجاد المسار عندما أقدمت سلطات الاحتلال على منع حركة المركبات الفلسطينية على الشارع رقم (463) الالتفافي، يصل المسار بين قرיתי رأس كركرو كفر نعمة واستخدم من قبل القرى الواقعة شمال غرب و غرب رام الله والبيرة بهدف الوصول إلى مركز المحافظة دون التوقف على حاجز صردا الاحتلالي

خريطة رقم (27) مسار كفر نعمة



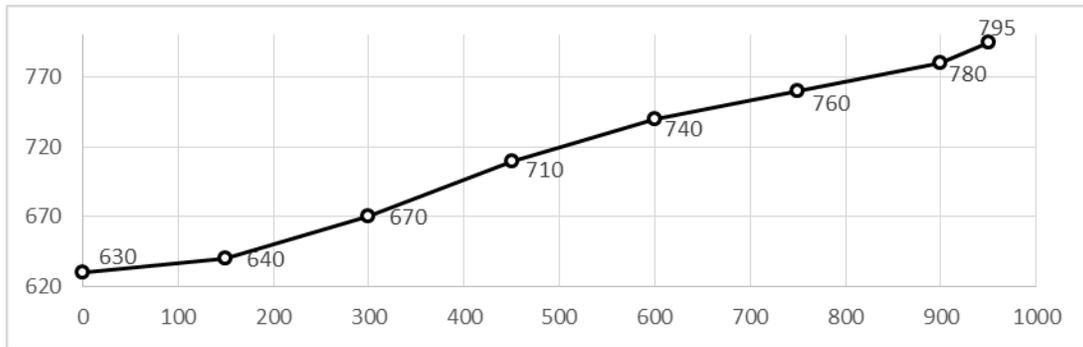
شكل رقم (20): ارتفاع مسار كفر نعمة عن سطح البحر

أما بالنسبة لارتفاع المسار عن سطح البحر فيبلغ عند نقطة البداية 440 م وينتهي عند ارتفاع 490 م، يقطع المسار مجرى مياه الوادي الواقع في المنتصف بين القرينتين مما وكانت المعاناة

تزداد في فصل الشتاء وتحديداً عند وجدد جريان مائي في الواد

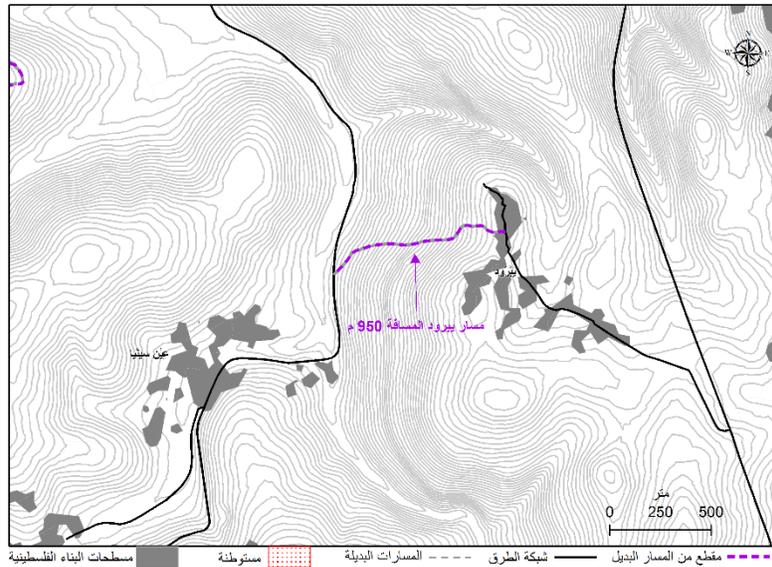
10. طريق يبرود

استخدم هذا المسار بعد أن أقدمت قوات الاحتلال على قطع الطريق الواصل بين قريتي عين يبرود ودورا القرع، بالرغم من أن هذا الطريق هو طريق داخلي لا يستخدم من قبل المستعمرين مما دفع أهالي القرى الشرقية إلى إيجاد مسار بديل يربط بين قريتي يبرود وعين سينيا من بهدف تسهيل عملية الوصول إلى مركز المحافظة و يبلغ طول المسار 950م



شكل رقم (21): ارتفاع مسار يبرود عن سطح البحر

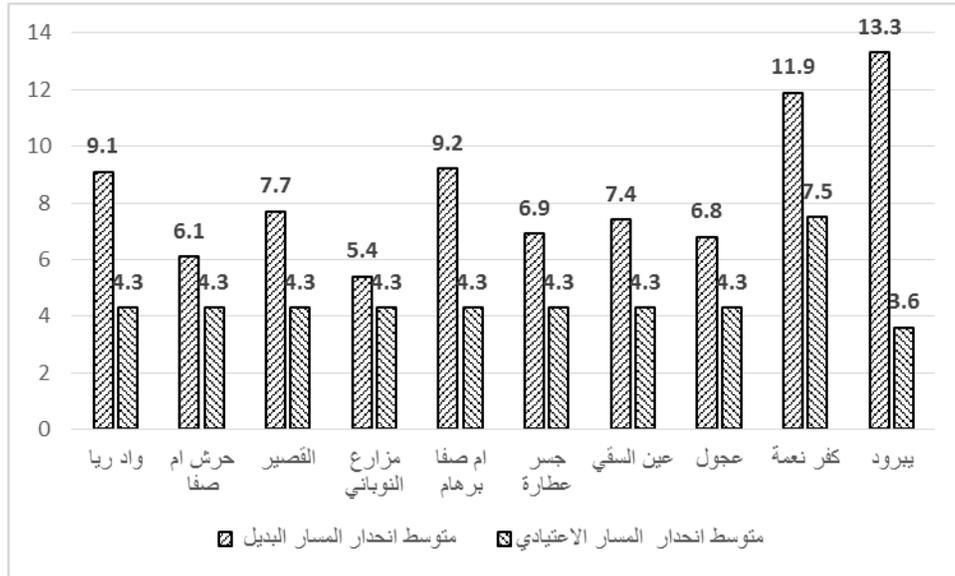
خريطة رقم (28): مسار يبرود



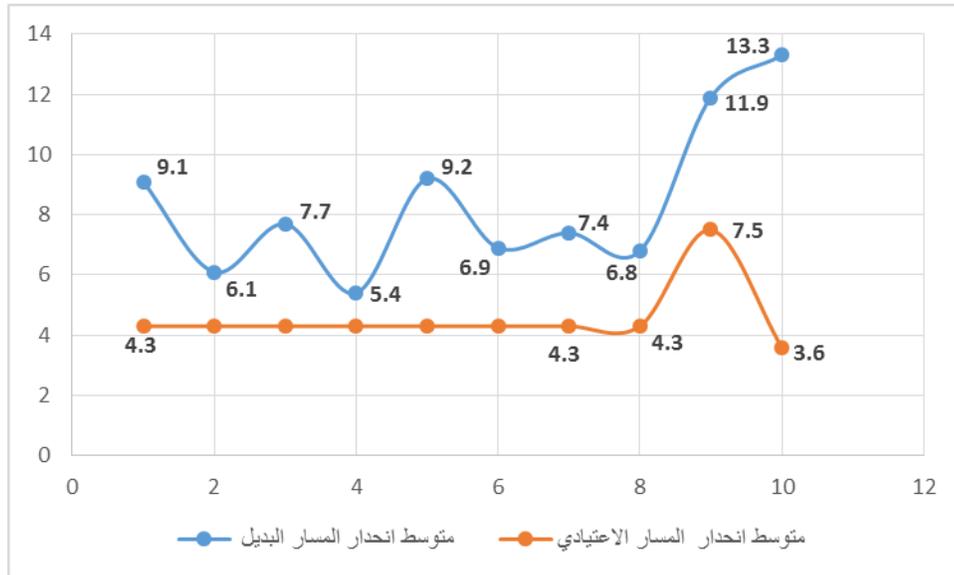
يمكن ملاحظة نوعان من المسارات البديلة النوع الأول المتمثل في المسارات من (1 إلى 4) اتسم بقصر في المسافة وزيادة في الانحدار وقد تم فتحها بواسطة سير المركبة في المناطق التي يمكن لها السير فيها ولم يتم شقها أو التخفيف من وعورتها باستثناء طريق جسر عطارة التي كانت موجودة قبل اندلاع الانتفاضة الثانية، يرجع السبب في ذلك إلى اقتصار قيود الحركة على نوع واحد هو الحاجز العسكري.

أما النوع الثاني المتمثل في المسارات من (5 إلى 10) اتسم بزيادة في المسافة مقارنة بالمسارات من (1 إلى 4) حيث يلاحظ أن هذه المسارات ابتعدت قدر الامكان عن قيود الحركة التي أصبحت تشمل بالإضافة إلى الحواجز العسكرية كل من الطرق الالتفافية والمواقع الاستعمارية بالإضافة إلى البوابات الحديدية والمكعبات الاسمنتية والسواتر الترابية وقد وجدت أغلب هذه المسارات والتي استخدمها في الفترة التي تمثل ذروة الانتفاضة بعكس مسارات النوع الأول والتي وجدت وتم استخدامها في بدايات الانتفاضة بالإضافة إلى ان بعضها ما زال يستخدم في الحالات التي يتم فيها اغلاق للمسارات الاعتيادية الحالية مثل طريق القصير.

يبين الرسم البياني التالي درجات الانحدار للمسارات البديلة مقارنة بدرجات انحدار المسارات الاعتيادية في الحالات الدراسية الثلاث.



شكل رقم (22): مقارنة درجات انحدار مقاطع المسارات البديلة بالمسارات الاعتيادية



شكل رقم (23): مقارنة درجات انحدار مقاطع المسارات البديلة بالمسارات الاعتيادية

الفصل السابع النتائج والتوصيات

النتائج والتوصيات

1.7 النتائج

من خلال تحليل مخرجات الاستبانة الموزعة في الربع الأول من العام 2015 وقراءة مخرجات التحليل المكاني لتوزيع مسارات الحركة الفلسطينية والتي استخدمت أثناء الانتفاضة الثانية في محافظة رام الله والبيرة نجد أن أبرز النتائج كانت الآتية:

1. يعيش الفلسطيني في الضفة الغربية تحت درجة تأثير كبيرة للتوتر والقلق الناجم عن

مجموعة من القيود المفروضة من قبل المحتل على شبكة الطرق التي تستخدم في

الحياة اليومية من قبل الفلسطيني، وهذا ما تشير اليه نتائج الاستبانة، حيث يبين

المتوسط الحسابي لإجابات الباحثين على أسئلة المجال النفسي أن درجة القلق

والتوتر من مكونات الاحتلال هي درجة تأثر كبيرة بواقع 2.88 من أصل 4 نقاط

وتعتبر هذه النتيجة اجابة لسؤال الدراسة الأول.

2. يتحكم التوزيع الجغرافي لمكونات الاحتلال (مستعمرات، حواجز عسكرية) بالإضافة

إلى الطرق الالتفافية بالتواجد الفلسطيني في الأماكن التي يحتلها، فقد أشارت نتائج

الاستبيان أن غالبية الباحثين يتجنبون التواجد في الأماكن التي يتواجد به الاحتلال

من خلال مكوناته، ويتضح ذلك في اجاباتهم على الفقرة رقم (5) حيث بلغ المتوسط

الحسابي 3.08 من أصل 4 درجات. وتعتبر هذه النتيجة اجابة لسؤال الدراسة الثالث

3. أكثر مكونات الاحتلال تأثيراً على الفلسطيني في الضفة الغربية تتمثل في المستعمرين وأقلها تتمثل في الطرق الالتفافية ولعل السبب في ذلك يعود إلى ارتباط اعتداءات المستعمرين في الأماكن التي تتواجد فيها المستعمرات بغض النظر عن ما إذا كان الطريق مصنف على أنه التفافي أم لا، وهذا يتضح من اجابات المبحوثين على القسم (F.1) في الاستبانة.
4. ما زالت ظاهرة اجبار الفلسطيني على سلوك مسارات بديلة موجودة حيث أفاد ما نسبته (62.8%) من المبحوثين أنهم وفي الوضع الحالي في الضفة الغربية يستخدمون مسارات بديلة.
5. فرض الاحتلال سيطرته على مسارات الحركة وتحكم في حرية حركة الفلسطينيين عليها من خلال منظومة مراقبة وعقاب.
6. قد يكون هناك علاقة بين تصنيف الأراضي وفقاً لاتفاقيات أوسلو وبين عدد المسارات التي استخدمها الفلسطيني حيث وجد أن عدد المسارات المستخدمة في الحالة الدراسية الأولى (قرية كفرعين) أكثر مما تم استخدامه في كل من الحالات الدراسية الثانية والثالثة مع العلم أن الحالة الدراسية الأولى تقع في الأراض المصنفة "أ" أما الحالات الدراسية الثانية والثالثة فتقع في الأراضي المصنفة "ب".
7. ان اختلاف مكونات الاحتلال أدى إلى اختلاف إجمالي المسافة المقطوعة من قبل الفلسطيني (مسافة المسار البديل) في الحالات الدراسية الثلاث حيث لوحظ انه في

حال كان الحاجز العسكري هو المكون الوحيد الذي يعيق حركة الفلسطيني فان مسافة المسارات البديلة المستخدمة تعد قصيرة مقارنة في حال اشتراك كل من المستعمرات والحواجز في فرض القيود على حركة الفلسطيني.

8. لوحظ أن المسارات الاعتيادية الفلسطينية التي لا تمر بالقرب من المستعمرات لم تشهد تغيير يذكر الا في الحالات التي تم وضع حاجز عسكري على المسار الاعتيادي مما اجبر الفلسطينيين على اجتياز الحاجز سيراً على الأقدام مثال قرى كفر نعمة، دير ابزيع، عين عريك، بالإضافة إلى بلدة بيرزيت، المزرعة الغربية، أبو شخيدم، برهام، كوبر وجيبيا. وهذا ما تم استنتاجه بعد اجراء مقارنة بين مسارات التنقل في الحالات الدراسية الثلاث وبين مسارات كل من بلدة بيرزيت وقرية كفر نعمة.

9. تجنب الفلسطيني قدر الامكان حدود منطقة الرؤية لمكونات الاحتلال، وهذا يمكن ملاحظته من خلال خرائط الحالات الدراسية الثلاث والتي عرضت المسارات البديلة التي سلكها الفلسطيني في الفترات الزمنية المختلفة، حيث يلاحظ أن أغلب المسارات تتجنب قدر الامكان مناطق مدى الرؤية لمكونات الاحتلال (المستعمرات والحواجز العسكرية).

2.7 الخاتمة والتوصيات

لعل التذبذب الذي شهدته حالة الاستقرار النسبي لحرية التنقل والحركة في الأراضي الفلسطينية المحتلة مثل أبرز الصعوبات التي واجهها الباحث أثناء إجراء الدراسة، ان الفترة الزمنية التي تم من خلالها قياس درجة الفلق والتوتر لدى الفلسطيني في الضفة الغربية اتسمت بالهدوء النسبي حيث تؤثر الأحداث على أرض الواقع إلى المساس بالمسارات الاعتيادية التي يسلكها الفلسطيني، وقد شهدت محافظة الخليل قبل توزيع الاستبانة إغلاقا وحصار من قبل الاحتلال، في المقابل شهدت محافظة نابلس اغلاقات مشابهة ما لبثت ان امتدت لتطال باقي محافظات الضفة الغربية.

أما فيما يخص محافظة رام الله والبيرة فقد أغلقت العديد من مداخل التجمعات الفلسطينية واجبر الفلسطيني لسلوك مسارات بديلة بعضها استخدم في فترة الانتفاضة الثانية وقد يكون هناك مسارات بديلة لم تستخدم في تلك الفترة.

من جهة أخرى يمكن البحث في أثر الاغلاقات وتقييد حرية التنقل والحركة على اعادة تكوين النقل الاقتصادي والخدماتي لتجمعات فلسطينية على حساب أخرى تمتعت قبل تقييد حرية التنقل والحركة بكونها مركزاً تجارياً وخدماتياً للكثير من التجمعات المحيطة بها.

المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

المراجع باللغة العربية:

الدويك، عمار. 1998. الحركة عبر الحواجز تقرير حول تقييد حرية حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة، الهيئة المستقلة لحقوق المواطن، فلسطين.

تاريخ الاسترجاع 17.11.2014 www.ichr.ps/pdfs/legal5

مركز المعلومات لشؤون الجدار والاستيطان، 2012. التقرير السنوي 2012، وزارة الدولة لشؤون الجدار والاستيطان، فلسطين

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2013، المستعمرات الإسرائيلية في فلسطين التقرير الإحصائي السنوي ، فلسطين

تاريخ الاسترجاع 10.5.2014

http://www.pcbs.gov.ps/pcbs_2012/Publications_AR.aspx

حنفي، ساري. 2009. التطهير المكاني: محاولة جديدة لفهم استراتيجيات المشروع الكولونيالي الاسرائيلي، مجلة المستقبل العربي، العدد 360.

تاريخ الاسترجاع 26.03.2014 <http://www.caus.org.lb>

حجازي، مصطفى. 2005. التخلف الاجتماعي مدخل إلى سيكولوجية الإنسان المقهور، المركز الثقافي العربي، لبنان.

مؤسسة يش دين، 2013. مسار النهب حالة البؤرة الاستيطانية عدي عاد.

(تاريخ الاسترجاع 17,11,2014) <http://www.yesh-din.org>

الأمم المتحدة مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، 2011، تطورات امكانية التنقل والوصول في الضفة الغربية.

تاريخ الاسترجاع 25.6.2013 <https://www.ochaopt.org>

منصور، جوني. 2008. الخط الحديدي الحجازي: تاريخ وتطور قطار درعا - حيفا. مؤسسة الدراسات المقدسية، رام الله.

مركز العمل التتموي/معاً. 2009. طرق الفصل العنصري تعزيز الاستيطان ومعاينة المواطنين.

تاريخ الاسترجاع 26.03.2014 <http://www.maan-ctr.org>

عبد النور، سامر. 2013. ما وراء جنوب افريقيا: فهم الأبرتهايد الاسرائيلي، شبكة السياسات الفلسطينية، كاليفورنيا.

تاريخ الاسترجاع 11.10.2014 <https://al-shabaka.org>

عوض، حسني. 2010. الآثار النفسية والاجتماعية الناتجة عن الحواجز الاحتلالية الاسرائيلية لدى عينة من طلبة جامعة القدس المفتوحة المارين عبرها يوميا، جامعة القدس المفتوحة، فلسطين.

تاريخ الاسترجاع 17.03.2013 www.qou.edu

علقم، نبيل، شريف كناعنة. 2003. الحواجز العسكرية الاسرائيلية دراسة تحليلية لدور الحواجز في الاخضاع والاقلاع، مركز فلسطين للدراسات والنشر، فلسطين.

فوكو، ميشيل. 1990. المراقبة والمعاينة ولادة السجن (مترجم للعربية)، مركز الانماء القومي، لبنان.

فراج، خالد. 2008. الطريق إلى الخليل، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، فلسطين.

تاريخ الاسترجاع 20.09.2015 www.palestine-studies.or

المراجع باللغة الانجليزية:

Altheide, David.2003. Creating Fear: News and the Construction of Crisis (15.10.2014) <http://www.cjsonline.ca>

B'TSELEM.2004. Forbidden Roads Israel's Discriminatory Road Regime in the west bank. (15.09.2014)

http://www.btselem.org/publications/summaries/200408_forbidden_roads

B'TSELEM.2007. Ground to Halt Denial of Palestinians' Freedom of movement in the west bank. (15.09.2014)

http://www.btselem.org/publications/summaries/200708_ground_to_a_halt

Furedi, Frank. 2007. The only thing we have to fear is the 'culture of fear' itself (30.09.2014) www.frankfuredi.com/articles2007.shtml

Gordon, Neve. 2008. Israel's Occupation, University of California, USA

Journal of Extension, Analyzing Likert Data, 2012, V50

<http://www.joe.org/joe/2012april/tt2.php>

Modly, R, Alexandra, Geography of fear: Understanding student's sense of place, Chrestomathy, V. 8, p 115 – 146 (20.10.2014)

<http://chrestomathy.cofc.edu/archives/volume8.php>

Weizman,Eyal. 2007,Hollow Land Israel's Architecture of occupation, Uk

الملاحق



استبانة تحت عنوان " أثر الحواجز الإسرائيلية على مسارات الحركة الفلسطينية "
 أخي الكريم/ أختي الكريمة

الموضوع: تعبئة استبانة

كجزء من استكمال متطلبات درجة الماجستير، يقوم الطالب بلال مصطفى دغرة بإجراء دراسة تتعلق في "أثر الحواجز الإسرائيلية على مسارات الحركة الفلسطينية في الضفة الغربية".

تهدف الدراسة لقياس مستوى تأثير الحواجز الإسرائيلية على مسارات الطرق التي يسلكها المواطن الفلسطيني داخل الضفة الغربية في حياته اليومية. من جهة أخرى قياس مدى القلق الناتج عن هذه الحواجز.

نرجو منكم الإجابة عن أسئلة الاستبانة بموضوعية ودقة علماً أن هذه البيانات يراعى فيها السرية التامة حيث ستستخدم البيانات لأغراض البحث العلمي فقط.

شاكرين لكم حسن تعاونكم

معلومات عامة

1. الجنس
1. () ذكر 2. () أنثى
2. العمر
1. () 18 - 24 2. () 24 - 35 3. () 35 - 65 4. () 65 فما فوق
3. المستوى التعليمي
1. () اعدادي فما دون 2. () ثانوي 3. () دبلوم 4. () بكالوريوس 5. () دراسات عليا
المهنة 6. () غير مستكمل للدراسة
1. () لا أعمل 2. () طالب 3. () عامل 4. () سائق 5. () موظف 6. () تاجر 7. () غير ذلك الرجاء التحديد
4. مكان السكن
1. () قرية 2. () مدينة 3. () مخيم
5. اسم القرية/البلدة/المدينة التي تسكن فيها: _____

• H. إذا كنت طالب

H.1 هل يؤثر تغيير الطريق الذي تسلكه بشكل يومي على مستوى تحصيلك الدراسي

1. () دائماً 2. () غالباً 3. () نادراً 4. () لا يؤثر أبداً

نادراً () لا يؤثر أبداً

H.2 هل يؤثر تغيير المسار على نسبة حضورك للمحاضرات

1. () دائماً 2. () غالباً 3. () نادراً 4. () لا يؤثر أبداً

H.3 هل سبق وأجبرت على عدم إكمال مساق معين بسبب الاختلاف الذي يطرأ على الطرق التي تسلكها للوصول إلى

مكان دراستك

1. () دائماً 2. () غالباً 3. () نادراً 4. () لا يؤثر أبداً

• K إذا كنت سائق

K.1 هل يتأثر معدل إنفاذك على الوقود المستخدم أثناء قيامك بنقل الركاب باستخدام طرق بديلة

1. () دائماً 2. () غالباً 3. () نادراً 4. () لا يتأثر أبداً

2. K هل يتأثر معدل إنفاكك على أعمال صيانة المركبة عند استخدام طرق بديلة

1. () دائماً 2. () غالباً 3. () نادراً 4. () لا يتأثر أبداً

• **G إذا كنت صاحب/ سائق مركبة نقل بضائع استهلاكية**

1. G هل تتأثر جودة البضائع التي تقوم بنقلها عند استخدام طرق بديلة

1. () دائماً 2. () غالباً 3. () نادراً 4. () لا تتأثر أبداً

2. G هل تعاني من كساد أو تلف للبضاعة عندما يطرأ اختلاف على الطرق التي تسلكها عادة لتوصيل/ بيع بضاعتك

1. () دائماً 2. () غالباً 3. () نادراً 4. () لم يحدث مطلقاً

الجزء الأول: تأثير الحواجز الاسرائيلية على المواطن الفلسطيني

B.1 عند مرورك بالقرب من حواجز أو مستوطنات أو سلوك إهدى الطرق التي يكثر فيها تواجد للمستوطنين وجيش وشرطة

الاحتلال هل تشعر بـ:

1. دائماً	2. غالباً	3. نادراً	4. أبداً	
				B.1.1 أنك معرض لإطلاق نار من قبل المذكورين أعلاه
				B.1.2 أنك معرض للاعتقال أو الإهانة اللفظية أو الجسدية
				B.1.3 أنك معرض لعمليات إلقاء حجارة من قبل المستوطنين
				B.1.4 أنك معرض لأن تصادر مركبتك/ أو الحصول على مخالفة مرورية بسبب استخدامك لطريق ممنوع عليك استخدامه من قبل الاحتلال
				B.1.5 أنك معرض لان تقضي وقتاً أطول منتظراً السماح لك بإكمال الطريق

B.2 في حال تعرض مسار رحلتك المعتاد إلى الإغلاق أو زيادة حدة الاعتداءات من قبل المستوطنين وجيش وشرطة الاحتلال هل قمت أو فكرت في:

4.أبدا	3.نادرا	2.غالبا	1.دائما	
				B.2.1 استخدام طريق بديل عن الطريق المعتاد
				B.2.2 تأجيل ذهابك إلى مكان عملك/ دراستك لحين عودة الأمور إلى طبيعتها
				B.2.3 الانتظار في إحدى أجزاء الطريق لحين عودة الأمور إلى طبيعتها

B.3 في حال سماعك بوجود أعمال إلقاء حجارة من قبل المستوطنين على الطريق التي تسلكها بشكل يومي هل تقوم بـ:

4.أبدا	3.نادرا	2.غالبا	1.دائما	
				B.3.1 هل تقوم بالتأكد من صحة الخبر قبل استخدامك للطريق
				B.3.2 هل تقوم بالانتظار لحين تأكدك من أن أحداث إلقاء الحجارة توقفت
				B.3.3 هل تقوم باستخدام الطريق بالرغم من استمرار أحداث إلقاء الحجارة
				B.3.4 هل تقوم باستخدام طريق بديل دون انتظار توقف أحداث إلقاء الحجارة

الجزء الثاني: مجال أوقات تغيير الطريق ضع إشارة ✓ أمام الإجابة

C.1.1 في الوضع الحالي، هل تضطر إلى استخدام طرق بديلة عن تلك التي تسلكها بشكل يومي؟

1. () دائماً 2. () غالباً 3. () نادراً 4. () لا أضطر لاستخدام طرق بديلة

C.1.2 إذا كنت تستخدم طرق بديلة، هل يعود السبب إلى (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

1. () تواجد لدوريات الشرطة الإسرائيلية
2. () وجود أزمة مرورية على حاجز عسكري
3. () اعتداءات من قبل المستوطنين
4. () إغلاق مؤقت لمداخل الطريق التي تستخدمها
5. () منع شقوي من قبل جيش الاحتلال بعدم استخدام الطريق الذي تستخدمه بشكل يومي
6. () غير ذلك، حدد

C.1.3 هل تضطر أحياناً لاستخدام طرق في الليل تختلف عن تلك التي تسلكها في النهار

1. () دائماً 2. () غالباً 3. () نادراً 4. () لا أضطر لاستخدام طرق في الليل تختلف عن طرق النهار

C.1.4 إذا كنت تستخدم طرق في الليل سبب استخدامك لها يعود إلى: (يمكن اختيار أكثر من إجابة)

1. () الطريق التي تسلكها في الليل مضاءة
2. () الطريق التي تسلكها في الليل مكتظة بالسيارات العربية
3. () الطريق التي تسلكها في الليل لا تمر بالقرب من المستوطنات
4. () غير ذلك، حدد

F.1 من وجهة نظرك اي التالية تشكل لك توتراً وقلقاً أكثر من غيرها 1 = أقل قلقو توتر 5 = أكثر قلقو توتر

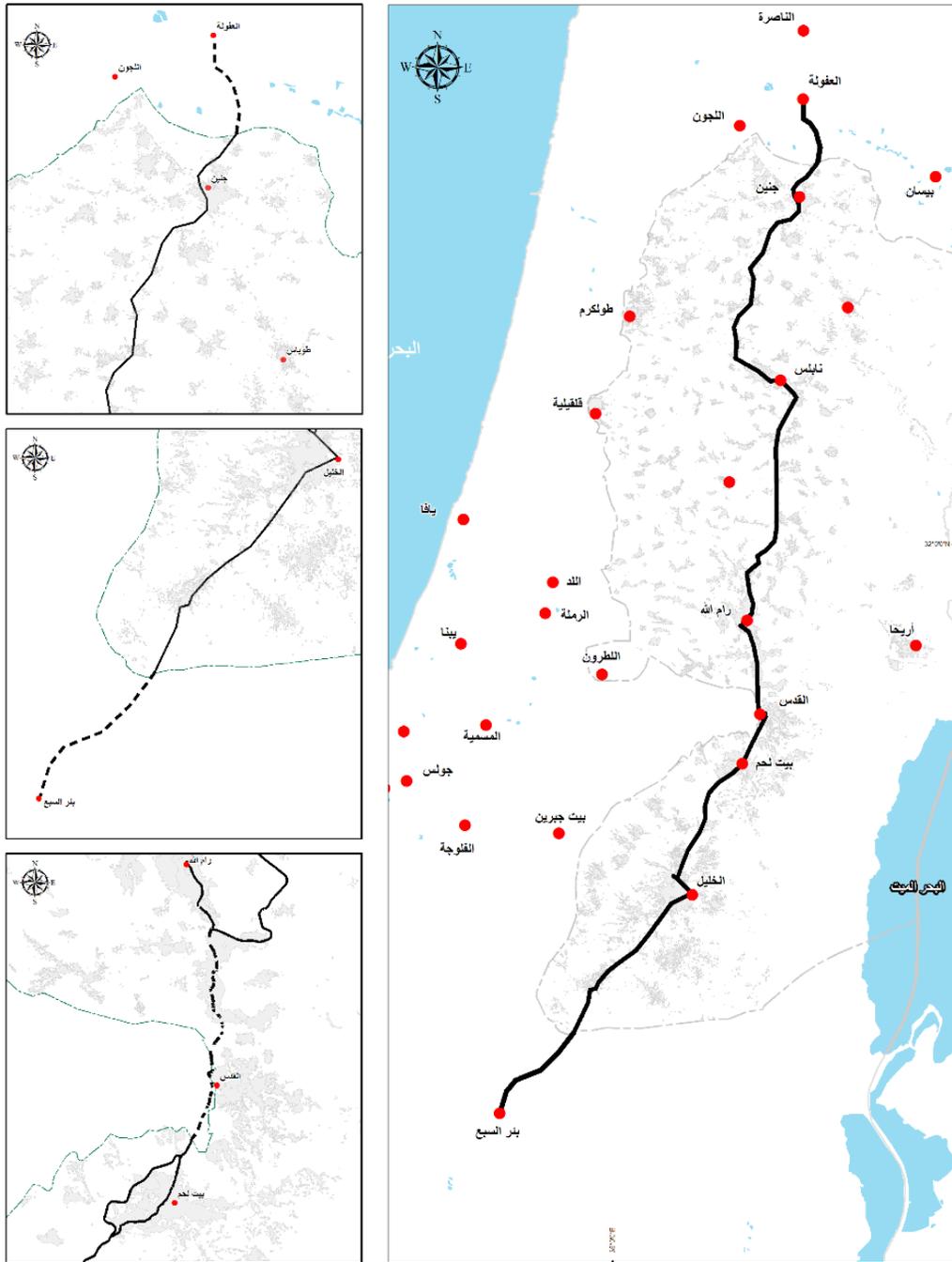
() الطرق الالتفافية () المستوطنات () الحواجز () المستوطنين () شرطة الاحتلال

D عندما أقرب من حاجز احتلالي أو مستوطنة بنتابني ما يلي:

4.أبداً	3.نادراً	2.غالباً	1.دائماً	
				D.1.1 أشعر وكأن حدث سيئ سيحصل معي سببه الاحتلال
				D.1.2 أشعر بالتوتر كلما اقترب من مستوطنه أو حاجز

				D.1.3 أشعر بالضيق عندما أعلم أن أمامي حاجز احتلالي
				D.1.4 تتتابني صور ذهنية لأحداث حصلت معي من قبل الاحتلال كلما مررت بجانب حاجز أو مستوطنة
				D1.5 أتجنب قدر الإمكان جميع/أو اغلب الأماكن والشوارع التي يكون الاحتلال فيها متواجدا
				D1.6 انزعج عند رؤيتي عربات الاحتلال (الدوريات) و سيارات المستوطنين وتتتابني حالات ضيق
				D.1.7 يضطرب نمومي إن كان علي في اليوم التالي المرور من مناطق يتواجد بها الاحتلال أو المستوطنين وانشغل بالتفكير في ذلك
				D.1.8 أخاف على نفسي وأفراد عائلتي عند الاقتراب من حاجز احتلالي أو مستوطنة
				D1.9 أميل إلى أن أكون أكثر غضبا عند الاقتراب من حاجز احتلالي أو مستوطنة
				D.1.10 يزداد قلبي خفقانا وأكاد اسمع دقات قلبي
				D.1.11 اعمل على إغلاق نوافذ السيارة كلما اقتربت من مستوطنة
				D1.12 اعمل على فتح نوافذ السيارة كلما اقتربت من حاجز احتلالي حتى وإن كان لا يوجد جنود على الحاجز
				D1.13 اخفض صوت المسجل/الراديو(المذياع) حتى أكون أكثر تركيزا
				D.1.14 اخفض سرعة السيارة أو اطلب من السائق عمل ذلك
				D1.15 أتأكد من وضع حزام الأمان وإضاءة مصابيح المركبة
				D.1.16 أسرع أكثر من المعتاد أو اطلب من السائق عمل ذلك

ملحق رقم (1): مسار الطريق الشمالي الجنوبي قبل عام 1948



مسار الطريق الشمالي الجنوبي