

אפריל 2006

החומה הפנימית בדרום הר חברון

חוות דעת מקצועית

הרקע להגשת חוות הדעת

חוות דעת זו נכתבה והוכנה על ידי אדריכלים ומתכנני-ערים, הפועלים במסגרת עמותת **במקום** – מתכננים למען זכויות תכנון, עמותה רשומה (מס' 580342087), ששמה לה למטרה את חיזוק הקשר שבין זכויות אדם ואזרח למערכת התכנון בישראל.

חוות דעת תכנונית זו ניתנה בעקבות פניית העותרים באמצעות עוה"ד **נטע עמר וקמר משרקי** – אסעד משומרי משפט – רבנים למען זכויות אדם לעמותת **במקום**. לצורך בחינת המקרה הנדון יצאנו לסיור בשטח, למפגש עם האוכלוסייה, ולהכרת המרחב. בנוסף לכך ביצענו איסוף נתונים ממסמכים מחקרניים, מצילומי אוויר של השטח, ממיפוי גיאוגרפי וטופוגרפי של האזור, ומתצהירי התושבים שבאזור. מצאנו, כי קיומה של חומת הבטון בתוואי הנוכחי, לאורך הכבישים מס' 317 ומס' 60 פוגעת באוכלוסייה הפלסטינית החיה באזור. חוות הדעת שלהלן תפרט את ממצאינו ואת עמדתנו המקצועית הנוגעת להיבטים התכנוניים של הפגיעה בתושבים אלו.

א. תוואי גדר ההפרדה - רקע

תוואי גדר ההפרדה שנקבע על ידי הממשלה באוקטובר 2003 יצר באזור דרום הר חברון מובלעת בשטח של 170,000 דונם שכללה אלפי תושבים פלסטיניים. תושבים אלה עתידים להיות בין הגדר לקו הירוק ולחיות בשטח צבאי סגור תחת משטר היתרים, וכך גם עשרות אלפי דונמים של אדמות חקלאיות של תושבים הנמצאים מחוץ למובלעת. תוואי זה עקב אחר שטחי B (על פי הסכם אוסלו) וכלל את כל ההתנחלויות והמאחזים בדרום הר חברון וכן מספר כבישים או חלקיהם (316,317,356,60).

תוואי המכשול באזור דרום הר חברון כפי שאושר על ידי הממשלה בפברואר 2005, שינה את התוואי הקודם שנקבע באוקטובר 2003 על ידי קירובו לקו הירוק, למעט כמה מקומות בהם התוואי מתרחק מהקו הירוק בכדי לכלול מספר התנחלויות ומאחזים.

להלן הסטיות של גדר ההפרדה מהקו הירוק: סביב ההתנחלות אשכולות כולל מחצבה ושטחים רבים נוספים, ודרומית לאשכולות את ההתנחלות סנסנה¹. מזרחה משם סביב ההתנחלות שני הצמודה לקו הירוק, וכן סביב ההתנחלות מצדות יהודה ומאחז "נוף נשר" ברצף אחד. משם ממשיך התוואי מזרחה עם סטיות של עד 800 מטר מהקו הירוק. על פי התוואי החדש מפברואר 2005 יוותרו מחוץ לתחום הגדר ההתנחלויות טנא, שמעה, סוסיא, מעון וכרמל וכן מספר מאחזים (מצפה יאיר, אביגיל, ועוד).

¹ לישוב סנסנה הנמצא במגורים ארעיים על הקו הירוק ישנה תכנית שאינה מאושרת (505/1) הנמצאת מעבר לקו הירוק ונחשבת לתכנית הרחבה של ההתנחלות אשכולות. ראוי לציין כי תחום הישוב של ההתנחלות אשכולות מפברואר 2005 תוקן על ידי צו אלוף בדיוק באזור הזה של ההתנחלות סנסנה אשר בה החלו עבודות של הכשרת שטח ללא תכנית מאושרת.

ב. החומה הפנימית

בדצמבר 2005 הוצאו צווי תפיסה לאורך הכבישים בין ההתנחלות כרמל ממזרח להתנחלות טנא ממערב. מטרת צווי התפיסה על פי הצבא היא הקמת מעקה ביטחון לאורך הכביש שיאפשר ניתוב תנועת כלי הרכב הפלסטיניים באזור אל אותם פתחים אשר יוותרו במעקה הביטחון. זאת במטרה לאפשר לצבא לשלוט על תנועת כלי הרכב החוצים את הכביש ובמטרה לסכל תנועה רכובה של מפגעים במרחב דרום הר חברון, זאת לצורך הגנה על הישובים הישראליים בדרום הר חברון ועל דרכי הגישה אליהם.

הגדר הפנימית הינה חומת בטון בגובה של 82 ס"מ² המונחת באופן רציף לאורך הכביש במרחק של עד שלושה מטרים משוליו. אורך החומה הוא כ- 41 ק"מ ובה יוותרו כ- 13 פתחים לחציית הכביש³. הכבישים לאורכם תיבנה חומת הבטון הם חלק ממערכת הדרכים המשמשת את המבקשים לנוע בין ההתנחלויות בדרום הר חברון ובין ישראל. על פי עדויות תושבים וארגונים הפועלים באזור, כבישים אילו מוגבלים לנסיעה עבור האוכלוסייה הפלסטינית, שאינה משתמשת בהם אלא חוצה אותן בלבד וגם חציה זו הינה מוגבלת על ידי הצבא.

ג. תיאור פיסי - טופוגרפי של השטח

דרום הר חברון הינו החלק הדרומי של הרי יהודה ולמעשה היחידה הגאוגרפית הדרומית ביותר בחבלי ההר המרכזי. התנאים היחודיים של המסלע, הקרקע המשקעים ומיעוט מקורות מים יציבים, עיצבו את אזור דרום הר חברון כאזור מובהק של ספר המדבר. דרום הר חברון מוקף משני עבריו במדבריות, בדרומו הנגב ובמזרחו מדבר יהודה - מדבר בצל גשם. הקרבה לשני המדבריות משפיעה מאוד על אקלים האזור ומתוך כך על הצומח, החי והאדם. בנוסף למיעוט הגשמים (כ- 300 מ"מ בממוצע בשנים האחרונות) גם מקורות מים יציבים כמעיינות ובארות נדירים בו. הכביש לאורכו מתוכננת החומה הפנימית עובר בגבהים שונים החל מ 500 מטרים מעל פני הים באזור המערבי סמוך לא - רהוה מטפס לגובה של 600 מ' מעל פני הים באזור חירבת זנוטה 700 מ' מעל פני הים דרומית לסמוע ומגיע בסופו ל מעל 800 מ' מעל פני הים באזור א טוונה. הכביש חוצה את נחל חברון במערב עובר לאורך שלוחות, חוצה נחלים עובר בדרך חצובה בהר (המתנשא משני צידי הכביש).

מערך שימושי קרקע

שטח אש מס' 918 נקבע מדרום לכביש באזור המזרחי אך רק לעיתים נדירות נערכים בו אימונים, הוא כולל את הישובים הנמצאים ממזרח ומדרום לטוואנה. הצו שהוצא בשנת 1999 הוא צו סגירת שטח מס' 6/99 ס'.

מערך הדרכים – עד לשנת 1984 כל הדרכים היו בכיוון צפון דרום ושימשו בין הערים יטא, סמוע ודאהריה לבין הכפרים והעיירות באזור הנמצאים מדרום. בשנת 1984 הופקעו שטחים לצורך סלילת

² על גבי האלמנטים מבטון הנמצאים בשטח ישנן פלטות המשמשות בדרך כלל להוספת עמודים ולהגבהה.

³ מספר הפתחים מיקומם ומהותם נמסרו בצווי התפיסה אך עדיין טרם ברור אם זהו המצב הסופי אותו מבקשים מתכנני החומה לייצר, כמו כן אין ודאות לגבי שינויים במיקומם במספרם או באופיים.

כביש שכיוונו הוא מזרח מערב לאורך כביש זה מוקמת בימים אלה החומה הפנימית. למעט כביש זה רוב הדרכים באזור זה אינן סלולות.

חקלאות- שטחים נרחבים באזור זה הינן שטחים מעובדים, בעיקר גידולי חורף עונתיים ומעט מטעי זיתים חלקים נרחבים אחרים משמשים כשטחי מרעה ונמצאים בכל המרחב משני צדי כביש 317. **אוכלוסיה וישובים** – ההתנחלויות באזור ומספר התושבים : אשכולות (230), סנסנה (0), טנא (560), שמעה (340) שני (440), סוסיא (640), מצדות יהודה (400), מעון (300) וכרמל (360). **סה"כ התנחלויות כ- 3,270 תושבים.**

הישובים הפלשתיניים באזור הם הערים דאהריה (28,000) יטא (42,000), סמוע (18,000), א ראמאדין (3,000) – ענב אל כביר (300), אל – כרמל (4,200), איעזיז (700) א תואני, (ח' טויל (א זווידין (570), אל פקיר (אל נג'אדה (230) ח' ביר אל עיד (140), ח' מעון (230) אום לספא (550) ועוד. **סה"כ תושבים פלשתיניים כ- 100,000 תושבים.**

ד. השלכות חומת הבטון על תושבי המרחב הפלשתיניים

הפגיעות העיקריות באוכלוסייה הן הפרדה מאדמות חקלאיות, הפרדה מאדמות מרעה, סרבול וחסימת הדרכים ובידודם של התושבים הנמצאים מדרום לחומה הפנימית.

האוכלוסייה בין הקו הירוק לבין החומה הפנימית. ראשוני התושבים החיים בכפרים אלו הגיעו לאזור בראשית המאה ה-19 וגרו במערות הרבות הנמצאות באזור. גם היום תושבים רבים חיים ומשתמשים באותן מערות. כיום חיים באזור כ- 2,000 תושבים אשר רוב פרנסתם מרעיית צאן ומעיבוד האדמה, מיעוטם עובדים בערים הסמוכות הנמצאות מצפון. הכפרים אינם מחוברים לרשת חשמל מיעוטם משתמש בגנראטורים. תשתיות מים אינן בנמצא ואספקת המים מתבססת על איסוף מי גשמים בבורות מים או בקניית מים המובלים על ידי מיכליות (מחירים של המים הוא פי 10 ממחיר מים המובלים בצינור). הדרכים בין הכפרים אינן סלולות, ובשל הטופוגרפיה ההררית, הנסיעה באזור קשה מאד. לפיכך התנועה העיקרית היא באמצעות טרקטורים, רכבי שטח וברכיבה על גבי בעלי חיים או בהליכה. שירותים בסיסיים מינימליים נמצאים בכפרים וכוללים בין השאר שני בתי ספר יסודיים (אחד בא- טוואנה והשני באימנזיל), מרפאה בסיסית נמצאת בא- טוואנה. אוכלוסייה זו נשענת על הערים יאטא, סמוע, דאהריה וכן על העיירה אל כרמיל, שם מסופקים השירותים הבסיסיים כגון שרותי חינוך, בריאות, ושירותים נוספים. דרכי הגישה אל המרכזים העירוניים הנמצאים מעבר לכביש חסומות ברובן על ידי מכשולים שונים המונעים חצייה של הכביש. תנועת המכוניות בין אזור זה למרכזים העירוניים מוגבלת עד מאד, ולפיכך הגישה מתבצעת בשני שלבים : מדרום -עד הכביש ומהכביש לאחת הערים הנמצאת מצפון. באותו אופן פועלים אף רכבי ההצלה במקרי חירום.

חומת הבטון הנמוכה אמנם לא תמנע לחלוטין את מעברם הרגלי של חלק מהתושבים ואולם היא תמנע בבירור את מעברם של זקנים, ילדים ואנשים עם מוגבלויות. קוביות הבטון וסוללות העפר אינן מונעות כיום את מעברם של בעלי החיים, כולל צאן וחמורים בהם משתמשים תושבים לתנועה יומיומית, אך הקמת חומת בטון רציפה תקטע תנועה זו שתנותב אך ורק למספר פתחים מצומצם בחומה.

1. האוכלוסייה מצפון לגדר הפנימית.

תושבים רבים החיים מצפון לכביש מחזיקים אדמות ורועים את עדריהן מדרום לכביש. אלפי דונמים מאדמות דאהריה הנמצאות מדרום לכביש שייכות לכ- 950 תושבים המעבדים את אדמתם ומפרנסים מאות רבות של משפחות. אדמות אלו יופרדו על ידי החומה והגישה אליהם תהפוך להיות קשה ולעיתים אף בלתי אפשרית. רועים הרועים את צאנם באדמות מרעה הנמצאות מדרום לכביש עוברים במקומות רבים את הכביש, עם הקמת החומה הפנימית יצטרכו לעבור קילומטרים רבים עם צאנם בכדי להגיע אל אזור המרעה. הפתחים הבודדים והמרוחקים לעיתים מספר קילומטרים מאדמות המרעה לא יאפשרו גישה נוחה, אם בכלל, לרבים מהרועים. כלי התחבורה ההולך ונעשה נפוץ לנוכח קשיי העבירות הם חמורים אך אלה אינם יכולים לעבור מעל החומה ויצטרכו גם הם לעבור אך ורק דרך הפתחים אשר יאריכו את הדרך במספר קילומטרים.

ה. סיכום

החומה הפנימית תשפיע בעיקר על הולכי הרגל – רועי הצאן, מובילי החמורים, ילדים בדרכם, זקנים, נשים ואנשים עם מוגבלויות שאינם מסוגלים לטפס על החומה הרציפה. כלי רכב בלאו הכי אינם יכולים לעבור ב 90% מתוואי החומה את הכביש מפאת מכשולים כגון: מעקות בטיחות מברזל, סוללות עפר, וקוביות בטון. כמו כן חלקים גדולים מהכביש אינם ניתנים לחצייה בשל תנאים טופוגרפיים כגון ואדיות, מצוקים וגבעות שאינן עבירות לכלי רכב ובוודאי מהוות מכשול משמעותי יותר מחומת הבטון הנבנית. בניית מכשול לאורך הכביש כאשר מטרתו היא ניתוב תנועת כלי רכב אל פתחים ספורים באותו מכשול אינה מחייבת את הצבתו באופן רציף ובמיוחד לא במקומות שאין באפשרותם של כלי רכב לחצות את הכביש. מחסומים קיימים מנתבים ממילא את תנועת כלי הרכב והתושבים. בניית מכשול רציף באורך של 41 ק"מ אינה יכולה שלא להעלות שאלות בדבר מהותו ובמיוחד שהשלכותיו על האוכלוסייה הפלסטינית המקומית מרחיקות לכת עד לכדי פגיעה ממשית במרקם החיים.