



M A S

معهد أبحاث السياسات الاقتصادية (ماس)

طاولة مستديرة (10)

جلسة طاولة مستديرة

مفرق قلنديا: التبعات الاقتصادية والاجتماعية للازدحام والفوضى



## ملخص تنفيذي

### مفرق قلنديا: التبعات الاقتصادية والاجتماعية للازدحام والفوضى

التاريخ: 20 تشرين الثاني، 2012

يعاني آلاف الفلسطينيين يوميا من الازدحام المروري الخانق الذي يشهده مفرق قلنديا، إذ يتفاقم هذا الازدحام في ساعات الذروة عند خروج الموظفين والطلاب في الصباح الباكر ثم عودتهم في ساعات الظهر إلى أماكن سكنهم. تعرض هذه الورقة الخلفية أسباب وتبعات أزمة قلنديا اليومية لتخرج بتوصيات من شأنها أن تخفف هذه الأزمة وأن تحد من أثارها على الفلسطينيين.

#### المتحدثون الرئيسيون:

السيد عدنان الحسيني: وزير شؤون القدس/محافظ القدس

د. علي شعث: وكيل وزارة النقل والمواصلات

السيد رائد عليان: مدير شركة كول يو وأحد الشباب الذين أطلقوا حملة "ققعت معنا أزمة قلنديا"

الرائد حسام طه: مندوب عن شرطة المرور.

#### أسئلة النقاش الرئيسية:

إلى أي درجة تعود الأزمة في مفرق قلنديا على محدودية الطاقة الفيزيائية وسوء البنية التحتية للشارع، وعلى المخالفات والتجاوزات "والفهلوة" المرورية؟

ما الذي يمكن فعله لتخفيف حدة الازدحام والفوضى على محيط مفرق قلنديا ضمن الشروط الثلاثة التالية:

- إن ترتيبات المرور من خلال المعبر إلى القدس تقع تحت سيطرة قوات الاحتلال (أي لا نستطيع التأثير عليها حاليا).
- إن محيط مفرق قلنديا هو منطقة داخل بلدية القدس حسب التقسيمات والتعريفات الإسرائيلية (أي ليس للسلطة الوطنية صلاحيات رسمية فيها).
- إن أيدي شرطة المرور الفلسطينية مغلوطة عندما يتعلق الأمر بالسيارات المسجلة في إسرائيل (ذات اللوحات الصفراء)

#### ملخص مداخلات المتحدثين الرئيسيين:

بدأ دكتور كنفاني الجلسة بالتعريف بمشروع الطاولة المستديرة الذي يديره وينفذه معهد ماس، حيث يعنى مشروع الطاولة المستديرة بطرح مواضيع ذات أبعاد اقتصادية تهم الشارع الفلسطيني، وذلك بهدف تمرير سياسات مقترحة لصانع القرار والجهات الحكومية المعنية. وشكر د. كنفاني المتحدثين الرئيسيين والحاضرين، واعتذر عن غياب السيد رامي نصر الله مدير مركز السلام والتعاون الدولي الذي لم يستطع الحضور بسبب إغلاق حاجز قلنديا.

وقبل البدء بالحديث عن الموضوع المطروح، تم عرض فيديو قصير أعده المعهد بهدف توضيح صورة الأزمة على مفرق قلنديا. استهل د. كنفاني النقاش بالحديث عن أسباب اختيار موضوع مفرق قلنديا للبحث في هذه الجلسة، حيث يمثل مفرق قلنديا الممر الذي لا غنى عنه لكل من يتوجه من وسط الضفة الغربية إلى الجنوب والشرق، كما يمثل الطريق الرئيسي بين رام الله والقدس وبين الضفة والمنطقة الصناعية الرئيسية في عطاروت (قلنديا). وأخيراً، فإن مفرق قلنديا هو الواجهة التي

تطالع الزائر حالما يدخل أراضي السلطة الفلسطينية. وواصل د. كنفاني حديثه عن تبعات وتكاليف الازدحام والفوضى، وأشار إلى ثلاثة أشكال من التكاليف أولها التكاليف الاقتصادية المتمثلة في هدر الوقت واستهلاك المحروقات واهتلاك السيارات والتلوث البيئي وآثاره الصحية، وأشارت التقديرات الأولية أن 2% من الناتج المحلي الإجمالي في الأراضي الفلسطينية يهدر بسبب ساعات الانتظار أثناء الأزمة المرورية على مفرق قلنديا. وهناك التكاليف النفسية والاجتماعية، حيث يقضي المواطنون ثلاث ساعات أو أكثر في الازدحام المرير بعد ساعات العمل مما ينعكس سلباً على السلوك الاجتماعي مع العائلة ومع الأطفال. لا بل إن الازدحام ذاته يشجع السلوك الانتهازي والأنانية ويضعف فكرة المواطنة والتكافل. ويتمثل الشكل الثالث من التكاليف الناجمة عن أزمة قلنديا في إضعاف العلاقة بين القدس وضواحيها من جهة مع باقي الضفة الغربية من جهة أخرى. إذ أن الأزمة تعني عملياً الصعوبة البالغة لأن يستمر الفلسطينيون بالإقامة في القدس والعمل في الضفة الغربية والعكس بالعكس.

تتجزأ مشكلة الازدحام المروري على مفرق قلنديا إلى حركة الأفراد والمركبات المتوجهة إلى القدس والقادمة منها بالإضافة إلى حركة المركبات والأفراد المتوجهين إلى شرق الضفة وجنوبها والقادمين منها، ويرتبط هذان النوعان مع بعضهما بشكل واضح. ويقترح التركيز على الأزمة المرورية داخل الجدار، أي حركة المركبات المتوجهة إلى شرق وجنوب الضفة والقادمة منها إلى رام الله. ويكفل التركيز على الجانب الفلسطيني من المشكلة إمكانية اقتراح حلول وسياسات من الممكن العمل عليها لوقوع المنطقة المقترح التركيز عليها داخل حدود جدار الضم والتوسع.

وطرح د. كنفاني إشكالية حول الدعوة لحل أزمة قلنديا، فهل يعتبر ذلك اعترافاً ضمناً بالواقع الذي خلقه الاحتلال الإسرائيلي؟ وفي إجابته عن هذا التساؤل، أشار إلى إمكانية تصميم وتطبيق إجراءات تسهل حياة المواطنين دون أن يشكل هذا اعترافاً أو قبولاً بالوضع القائم وما يفرضه الاحتلال. إن تحسين نوعية الحياة يساهم أيضاً في الصمود كما يمثل حل إشكال مفرق قلنديا أداة لإفشال مخططات الاحتلال الخبيثة في القدس الشرقية.

وأخيراً، قام د. كنفاني بعرض سريع لإحصاءات قام بها المعهد لتعداد المركبات التي تمر من مفرق قلنديا، واستخدم خارطة توضيحية بالإشارة إلى الاتجاهات والمواقع التي استخدمها المعهد في تعداد المركبات. وتم تنفيذ التعداد بواقع ساعة واحدة في يومي الاثنين 5 تشرين الثاني 2012 (16:00-15:00)، والخميس 8 تشرين الثاني 2012 (17:00-16:00). وعند اخذ المتوسط والسيارات بالاتجاهين بعين الاعتبار يصبح الرقم 2,100 سيارة في الساعة، أو 21,000 سيارة في اليوم تقريباً. وفي ضوء ما تم عرضه، طرح د. كنفاني الأسئلة الرئيسية للنقاش (تم ذكرها سابقاً).

أشار السيد الحسيني إلى أهمية الموضوع المطروح، إذ تمثل أزمة قلنديا إحدى المشاكل الرئيسية التي تواجه الفلسطينيين بشكل يومي. كما أن التعامل مع هذه الأزمة ليس وليد اللحظة، فقد تم تناول الموضوع من أكثر من سنتين، وتوالت الجهود لحله على المستوى الرسمي. وأشار إلى أن الشارع الرئيسي المؤدي إلى مفرق قلنديا كان يحتوي على أربعة مسالك في الستينات، أما اليوم يقتصر الشارع على مسربين فقط. وأكد على ارتفاع التكاليف الناجمة عن هذه الأزمة على الأصدقاء السياسية والاقتصادية والاجتماعية.

ثم أشار إلى التسهيلات التي نفذها الاحتلال على حاجز قلنديا الشهر الماضي، والتي كان من شأنها تسهيل المرور للسيارات الخاصة والعمومية. لذا فإن أزمة العبور على الحاجز هو بيد إسرائيل. وأشار إلى إمكانية تطبيق حل مرحلي لهذه الأزمة المرورية، حيث من الممكن بناء طريق علوي لمرور المركبات القادمة من والمتوجهة إلى القدس، بالإضافة إلى نفق لمرور المركبات التي تتحرك داخل حدود جدار الضم والتوسع. وبذلك يتم فصل المركبات والتخلص من التجاوزات المرورية والأزمة على مفرق قلنديا. ويمكن لهذا الحل أن يقضي على الأزمة لبضع سنوات إلا أن تزايد عدد السكان في منطقة كفر عقب سيجعل هذا الحل مؤقت فقط. واقترح الحل الجذري المتمثل بشق طريق شرقية توصل المسافرين إلى رام الله مباشرة دون

ضرورة المرور بقلنديا. أما بما يخص السلوك، فلا بد من ضبط الممارسات الخاطئة في منطقة مفرق قلنديا. وهذا من اختصاص دوائر السير التي من شأنها إنزال عقوبة أو مخالفة من يتجاوز القانون بغض النظر عن هويته.

أما د. علي شعث فقد أورد إحصائية رسمية من وزارة النقل والمواصلات عام 2009 أن عدد المركبات المارة على المفرق يوميا بلغ 28,000 مركبة. قدمت العديد من الأطراف رؤى تتعلق بحلول للأزمة وكان أبرزها اقتراح USAID. وأوضح هذا المقترح أن السعة المرورية للطرق في منطقة معبر قلنديا صغيرة جدا، حيث يجب أن تحتوي ثلاثة مسارب في كل اتجاه. ولأن المنطقة لا تخضع لسيادة السلطة الفلسطينية، فلا يمكن للجهات المعنية كدائرة السير والمرور أن تعمل على تنظيم السير هناك. لذا فإن الحل بسيط ويمكن تنفيذه على مراحل، ويتمثل الحل بوضع حواجز فيزيائية تمنع تجاوز المركبات. وذكر أن العديد من الجهات الرسمية تعمل الآن على وضع مخطط لتحسين الحركة المرورية على مفرق قلنديا من خلال بناء جسر للمركبات الخارجية من والداخلة إلى القدس. سيعمل هذا الجسر كحاجز فيزيائي يمنع اختلاط المسالك المتعددة والتخفيف من الأزمة المرورية. ولا زال هذا المشروع قيد التخطيط ولم يتم البدء بتنفيذه على أرض الواقع. أما على المدى البعيد، فيمكن فتح طريق منفصل (ring road) -الذي ذكره السيد الحسيني- كحل جذري كفيل باستيعاب حركة المركبات بين القدس ورام الله عبر شارع منفصل دون الحاجة إلى المرور عبر قلنديا. كما أكد أن مشكلة السلوك الخاطيء لا بد أن تحل بحملات تثقيف وتوعية للطلاب في المدارس. واقترح إضافة فتح بوابة الرام على قائمة المطالب من الجهات الإسرائيلية لأنها ستخفف من الازدحام الخانق.

بدأ الرائد حسام طه بالتوضيح أن جهاز المرور هو قوة تنفيذية، تقوم بتنفيذ الأمور الموكلة إليها. وأكد أن موضوع أزمة قلنديا تم متابعته منذ العام 2008، حين تم تشكيل لجنة وزارية لدراسة الأزمة وأخذ التدابير اللازمة. وابتدعت عن هذه اللجنة لجنة أخرى مختصة وصلت للموقع وقامت بدراسة الأزمة وقدمت مقترحات ومخططات من شأنها تخفيف الازدحام المروري. أما الجلسات ذات العلاقة مع الجانب الإسرائيلي، فقد أفضت إلى اعتبار منطقة معبر قلنديا غير خاضعة للعمل الشرطي بل للجيش الإسرائيلي. ثم تم إعلام الجهات الفلسطينية المختصة من قبل الجانب الإسرائيلي أن تلك المنطقة تابعة للقدس، لذا لا يجوز تنفيذ أية نشاطات تنظيم مرور من الجانب الفلسطيني فيها. وبموجب الاتفاقيات بين الطرفين الفلسطيني والإسرائيلي، يجوز لشرطي المرور الفلسطيني أن يخالف السائقين من حملة الهويات المقدسية والإسرائيلية بشرط رفع المخالفة إلى الارتباط المدني حتى يتم تحصيل قيمة المخالفة للجانب الإسرائيلي. ولكن لا يلتزم الجهاز الشرطي والمروري الفلسطيني بهذا الخيار خشية إلحاق خسائر مالية باهظة بالمقدسيين والعرب حاملي الهوية الإسرائيلية (التي تبلغ أحيانا 1500 شيكل).

وأشار د. كنفاني إلى إمكانية التوصل إلى حل عملي يقوم فيه الشرطي الفلسطيني بتوقيف المركبة التي تخالف القانون وتتجاوز المركبات الأخرى وتأخيرها ربع ساعة مثلا كنوع من العقاب الرادع. ورد عليه الرائد طه إلى أن هذا النوع من الممارسة يعتبر جهد شخصي ولا يمكن العمل به إلا من خلال أوامر رسمية من الإدارة العليا.

استهل السيد رائد عليان حديثه بالتعريف عن نفسه والتعريف بحملة فقعت معنا التي أصبحت نتائجها واضحة للعيان. وأكد على ضرورة القيام بإجراءات عملية بسيطة دون الحاجة للانتظار لتنفيذ مشاريع جسور وأنفاق. وأشار إلى أن حملة فقعت معنا ساهمت في تخفيف الأزمة، إذ أن الازدحام المروري في مسلك واحد الآن لا يعني إغلاق باقي المسالك كما كان الحال سابقا. وفي ظل انعدام الإمكانيات، فإن الحل يجب أن يكون عمليا وبسيطا. يتمثل هذا الحل بعدة مقترحات أولها توظيف رجل شرطي يزي مدني يجلس في مكان ما على مفرق قلنديا ليراقب التجاوزات ويبلغ عنها لوحدة شرطية على مدخل رام الله. وعلى هذه الوحدة الشرطية أن تقوم بإيقاف المركبة التي قامت بمخالفة مرورية وتأخير السائق لمدة من الزمن. يكفل هذا الإجراء تلقين المخالفين درسا من خلال تأخيرهم عن وجهتهم ربع ساعة مثلا. يتطلب الحل الثاني توفير كتل إسمنتية (Blocks) في ساحة بلدية رام الله ثم العمل على توفير جرافة ساعتين في الأسبوع للعمل على نقلها. وعلى الجهات المعنية كمحافظة القدس ووزارة الأشغال المساهمة في تنفيذ هذه الجهود التي لن تكلف الكثير ولن تتطلب التنسيق مع الجانب

الإسرائيلي لأخذ موافقته على المقترحات بهذا الشأن. ثالثاً، على وزارة النقل والمواصلات أن تقوم بإعادة المركبات العمومية إلى ساحة المعبر ومنع تحميل الركاب وإنزالهم أمام المخبز أو سوبرماركت يافا. حيث يسبب تحميل المواطنين من هذين الموقعين إلى تقاوم الأزمة المرورية. وجل المطلوب هو تحميل المواطنين على بعد عشرة أمتار من تلك المواقع. وأخيراً، فإن المياه ستعمر منطقة مفرق قلنديا في فصل الشتاء، مما يتطلب قيام السلطات المعنية بتسليك شبكة الصرف الصحي هناك وإغلاق المنفذ الصحي هناك بغطاء لخطورة بقاءه مكشوفاً. أما في الشارع المؤدي إلى الرام، فمن الممكن توسيع الشارع حول الدوار (دوار الرام) بهدف توفير مجال أوسع للمركبات للتحرك. أما بما يخص شارع الكسارة، فإن تواجد الشاحنات بكثرة هناك يساهم في خلق أزمة أكبر. لذا يتوجب العمل بالتنسيق مع الجهات المعنية لإخلاء البقعة المحايدة لقارعة الشارع حتى يمكن للشاحنات أن تتحرك بحرية أكبر عند وصولها للشارع المؤدي إلى مفرق قلنديا.

### ملخص النقاش:

د. ماهر غنيم، وزير الأشغال العامة  
أشار إلى أن المقترح الذي قدمه د. علي هو مقترح لم يتم الموافقة عليه، لذلك يجري الآن إعادة تقييم المقترح للخروج بمقترح أفضل ليتم تحويل الطريق بين القدس ورام الله إلى الطريق القديم (البيرة-القدس). ووضح أن الأزمة واردة حتى لو افترضنا عدم وجود الحاجز والجدار. وأخيراً، تعهد د. غنيم بتنفيذ مطالب السيد رائد عليان من توفير كتل إسمنتية للمتطوعين ووضعها في شارع المعبر للحد من التجاوزات. وأوصى بضرورة تنظيم حملات توعية وتنظيف في المدارس لغرس قيم احترام قوانين المرور في الطلاب.

الرائد حسام طه، مدير عمليات المرور  
لا نستطيع التواجد هناك من ناحية أمنية، لأن ذلك يشكل خطر على عناصر الشرطة بسبب كون منطقة مفرق قلنديا خاضعة لسلطة الاحتلال. وقد تم تكليف عشرة أشخاص قبل سنة، ليسوا من الشرطة ويلبسون زي معين، ليقوموا بتنظيم السير في مفرق قلنديا إلا أنهم لم يقوموا بعملهم على أكمل وجه، فتم الاستغناء عن خدماتهم.

محمد قرش، جمعية الاقتصاديين الفلسطينيين  
شكك في الحل المقترح من قبل السيد عليان والمتمثل بالإبلاغ عن المركبات التي تخالف القانون وإيقافها لبرهة من الزمن على مدخل رام الله. وأشار إلى أن تلك المركبات قد تسلك أي طريق آخر غير المدخل الرئيسي لمدينة رام الله. ورد عليه السيد عليان بأن معاقبة مخالف واحد بإيقافه تمثل آية فعالة كفيلة بردع الآخرين.

د. جميل الطاهر، صندوق الاستثمار الفلسطيني  
يرى أن المشكلة مرتبطة بتقافة السائقين من خلال ما دار من نقاش وحلول. ويمكن حل المشكلة من خلال وضع كاميرات مراقبة في تلك المنطقة ومخالفة السائقين المخالفين بهدف التخفيف من التجاوزات والحد من الأزمة دون الحاجة للتنسيق مع الجانب الإسرائيلي وأخذ موافقته.

ورد الرائد حسام طه بأن حملات التنظيف والتوعية يتم تنظيمها بشكل دوري في المدارس وفي المخيمات الصيفية، وقد تم تجميع إحصائيات لتكوين فكرة عن عدد الطلاب المستفيدين من هذه الحملات. وقد تم تنفيذ برامج الشرطي الصغير يقوم فيها الطلاب بتجارب فعلية لتنظيم المرور بهدف تربية جيل يحترم قوانين المرور ويطبقها.

وأخيراً، قطع الحاضرون الممثلون عن الجهات الحكومية المعنية، كوزارة الأشغال ووزارة النقل والمواصلات بالإضافة إلى محافظة القدس، وعوداً بتنفيذ المطالب التي تقدم بها السيد رائد عليان المتمثلة بتوفير كتل إسمنتية وجرافة لنقلها إلى الموقع.

بالإضافة إلى إصدار تعميم يلزم سائقي المركبات العمومية بتحميل المواطنين في مواقع تبعد على الأقل عشرة أمتار عن المخبز وسوبرماركت يافا للحد من أثر الأزمة المرورية في تلك المواقع.

#### التوصيات المقترحة:

- ✧ يتعلق جانب من مشكلة الأزمة المرورية في مفرق قلنديا بالثقافة المرورية لدى المواطنين. لذا يتوجب تكثيف حملات التوعية المرورية بغرس أخلاقيات المرور في الأجيال القادمة.
- ✧ لا بد للأطراف الحكومية المعنية أن تجتمع وتوحد جهودها لحل المشكلة، بحيث يتم دراسة جزئيات المشكلة لاقتراح حلول عملية ممكنة.
- ✧ إن الجهود البسيطة من المتطوعين قد أثمرت نتائج جيدة أصبحت واضحة للعيان مؤخرًا. لذا على الأطراف المعنية أن تستجيب لمتطلبات المتطوعين البسيطة كتوفير كئل إسمنتية وإصدار تعميمات للمركبات العمومية لتغيير مواقع تحميل المواطنين بهدف الحد من أزمة المرور في مفرق قلنديا.
- ✧ إن السعي لحل أزمة قلنديا لا يعتبر قبولًا بالأمر الواقع الذي فرضه الاحتلال، بل سيسهم في تسهيل حياة المواطنين وتوفير التكاليف الباهظة التي تفرضها الأزمة المرورية في مفرق قلنديا، كما سيسهم في إفشال مخططات الاحتلال لإفراغ القدس الشرقية من سكانها المقدسيين.

## المهندس عدنان الحسيني محافظ القدس/ وزير شؤون القدس

### الاحتياجات

هناك إجراءات مؤقتة يمكن القيام بها لحل مشكلة التجاوزات والفهلوة المرورية التي يقوم بها بعض السائقين والتي تؤدي إلى الازدحام المروري، وبهدف التخفيف من معاناة المواطنين، وذلك لحين إنجاز قضيتين لا بد منهما لحل مشكلة قلنديا بشكل جذري يقترح التالي:

أولاً: تأهيل الدوار من خلال بناء أنفاق وجسور تخف من الإزدحامات المرورية وهو مشروع قيد البحث والدراسة للتنفيذ لدى وزارة الأشغال العامة والإسكان ووزارة الحكم المحلي.  
ثانياً: البدء في اتخاذ الإجراءات اللازمة لإنشاء طريق شرق مدينة البيرة باتجاه جبع.

### الاقتراحات

توصيتنا لحل مشكلة جبع بشكل جذري تتمثل بالتالي:

✧ البدء باتخاذ الإجراءات اللازمة لإنشاء طريق شرق منطقة (البيرة- كفر عقب- قلنديا) باتجاه جبع، وهي قضية مطروحة على طاولة النقاش في مجلس الوزراء و بانتظار إتمام الإجراءات اللازمة للبدء بالتنفيذ (التمويل ... إلخ).  
✧ إلى حين إنجاز الشارع المشار إليه في النقطة الأولى: يتم العمل بتوصية لجنة البنية التحتية الوزارية الدائمة في اجتماعها رقم (1)، بتاريخ 2012/8/2 والمتمثلة بالعمل على تطوير وإعادة تأهيل طريق قلنديا جبع في منطقة تشمل (وصلات مؤقتة بما في ذلك عمل نفق أسفل الدوار في الموقع المناسب بهدف التخفيف من معاناة المواطنين كون الموضوع لا يحتمل التأجيل)، على أن يكون التنفيذ الفني للمشروع يصب في إطار جعل البوصلة الجغرافية في طريق البيرة قلنديا إلى طريق العاصمة القدس، مع التأكيد على أن وصلات الطريق التي يتم إنشاؤها في منطقة الحاجز الاحتلالي هي وصلات مؤقتة ستوضع للتخفيف من الأعباء الملقاة على كاهل المواطنين الفلسطينيين ومنع الاختناقات المرورية في تلك المنطقة.

✧ أما فيما يخص توصيتنا بخصوص ثقافة الفوضى (الفهلوة) فإننا نقترح:

1. مراقبة مدنية رسمية مخولة وقادرة على تغريم المخالفين واتخاذ إجراءات قانونية بحقهم.
2. منع وضع البسطات والتعديات المختلفة على الأرصفة والشوارع في تلك المنطقة.

## د. علي شعث وكيل وزارة النقل والمواصلات

### مقدمة

- ✧ حاجز قلنديا العسكري: يقع جنوب مدينة رام الله على الطريق التي تصلها بمدينة القدس المحتلة، وهو مصدر معاناة دائم للفلسطينيين وأداة لتمزيق أوصال الأراضي الفلسطينية.
- ✧ يعد الحاجز من بين أكبر الحاجز العسكرية التي أقامها جيش الاحتلال الإسرائيلي عقب الانتفاضة الفلسطينية الثانية التي اندلعت نهاية سبتمبر / أيلول 2000 وهو جزء من جدار الفصل العنصري.
- ✧ يتعين على كل فلسطيني يرغب التوجه إلى القدس المحتلة أو يقدم منها إلى وسط الضفة الغربية المرور من هذا الحاجز حيث يخضع للتفتيش ويستغرق عبوره أحيانا عدة ساعات.
- ✧ حولته إسرائيل أواخر 2001 إلى حاجز عسكري ضخم أعاق إلى حد كبير تنقل المدنيين وعطل الحركة الاقتصادية وزاد من عزلة القدس.
- ✧ يقع الحاجز بمحاذاة بلدة قلنديا التي تقع على مسافة 4 كيلومترات تقريبا إلى الجنوب من رام الله، وتبعد 11 كيلومترا عن المدينة المقدسة.
- ✧ بات من ضمن منشآت عسكرية أقامها جيش الاحتلال الإسرائيلي على أراض صادرها في قلنديا بما فيها الأرض التي كان يحلم الفلسطينيون بإقامة مطار عليها.
- ✧ أحيط بمناطق عازلة وأسلاك شائكة وحواجز إلكترونية إضافة إلى بوابات وكاميرات تمنع دخول الأشخاص إلا من خلال ممرات شبيهة بالأقفاص وحواجز دوارة يرتفع كل واحد منها لأكثر من مترين.
- ✧ يعتبر معبر قلنديا بوابة للإذلال ومصدر لمعاناة كبيرة للعمال والموظفين والمرضى الذين ينتقلون من القدس المحتلة إليها.

رفض المقترح المقدم من USAID استنادا لقرار مجلس الوزراء الفلسطيني الحكومة 9 بالخصوص ويحمل الرقم (10/10/09 أ.ق) لسنة 2005.

وأهم ما جاء بالقرار بخصوص موضوع هذا العرض رفض مشاريع الطرق التي رسمتها إسرائيل لخدمة أهدافها السياسية والاستيطانية والتي حاولت تجنيد التمويل الدولي لها ومقاومتها والتصدي لها لدى صياغة الإستراتيجية الوطنية الفلسطينية للبنى التحتية.

## ورقة خلفية لجلسة طاولة مستديرة حول: مفرق قلنديا: التبعات الاقتصادية والاجتماعية للازدحام والفوضى

لماذا مفرق قلنديا؟ حسناً، لأسباب ثلاثة:

أولاً، لأنه الممر الذي لا غنى عنه لكل من يتوجه من وسط الضفة الغربية إلى الجنوب والشرق.  
ثانياً، لأنه الطريق الرئيسي بين رام الله والقدس وبين الضفة والمنطقة الصناعية الرئيسية في عطاروت (قلنديا).  
ثالثاً، لأنه الواجهة التي تطالع الزائر حالما يدخل أراضي السلطة الفلسطينية.

### المشكلة:

هل الازدحام المروري الخانق في مفرق قلنديا، والمعاناة اليومية للمواطنين التي تفوق حد الوصف، قدر لا مفر منه؟ الازدحام والفوضى وما ينتج عنهما من تأخير يترافق مع ثلاثة أشكال من التكاليف الباهظة:

- ✧ أولاً، التكاليف الاقتصادية المتمثلة في هدر الوقت واستهلاك المحروقات واهتلاك السيارات والتلوث البيئي وأثره الصحية.
- ✧ ثانياً، التكاليف النفسية والاجتماعية. إن قضاء المواطن والمواطنة مدة تبلغ أحياناً ثلاث ساعات أو أكثر في الازدحام المرير بعد ساعات العمل ينعكس على سلوكه/ سلوكها الاجتماعي مع العائلة ومع الأطفال. لا بل إن الازدحام ذاته يشجع السلوك الانتهازي والأنانية ويضعف فكرة المواطنة والتكافل.
- ✧ ثالثاً، وهذا جانب غالباً ما يتم إهماله على الرغم من أهميته السياسية والوطنية، إن استمرار الأزمة على مفرق قلنديا يؤدي إلى إضعاف العلاقة بين القدس وضواحيها من جهة مع باقي الضفة الغربية من جهة أخرى. إذ أن الأزمة تعني عملياً الصعوبة البالغة لأن يستمر الفلسطينيون بالإقامة في القدس والعمل في الضفة الغربية والعكس بالعكس. أي أن الأزمة المستديرة في قلنديا تساهم بشكل غير مباشر في تفريغ القدس من الفلسطينيين (كما يقول الشاعر الذكي الذي رفعته منظمة "شارك" الشبابية).

### تأطير المشكلة:

يمكن أن نجري مشكلة الازدحام والفوضى المرورية في مفرق قلنديا إلى قسمين:

- ✧ المشاكل والتأخير المتعلق بدخول السيارات والشاحنات إلى القدس عبر الحاجز/ نقطة التفتيش الإسرائيلية.
- ✧ المشاكل المرتبطة بحركة السيارات الفلسطينية في طريقها ذاهبة أو قادمة من الرام أو جنوب وشرق الضفة.

وعلى الرغم من الإقرار بأن هذين النوعان من المشاكل مترابطان ويغذيان بعضهما البعض، إلا أننا نقترح أن يتم تناولهما بشكل منفصل وأن يتم التركيز فقط على النوع الثاني من المشاكل. ويعود السبب في هذا إلى أن المشاكل المرتبطة بإجراءات الدخول إلى القدس تبقى في النهاية من الصلاحيات الحصرية لجيش الاحتلال الإسرائيلي.

### صندوق: الادعاءات الإسرائيلية بتسهيلات المرور على حاجز قلنديا<sup>1</sup>

أعلن مكتب الإدارة المدنية عن إجراءات جديدة تم تطبيقها منذ منتصف شهر حزيران 2012 لتخفيف الأزمة المستحكمة على حاجز قلنديا سواء للسيارات أو للمشاة. علماً بأن الإجراءات الجديدة تسري حصرياً على حاملي هوية القدس. تقدر الإدارة المدنية عدد الذين يعبرون حاجز قلنديا يبلغ نحو 15 ألف شخص يومياً، وأن نسبة 65-75% من هؤلاء يحملون هوية القدس.

#### الإجراءات الجديدة:

- السماح لحاملي هوية القدس بالبقاء في السيارات عند عبور الحاجز، إذ كان عليهم سابقاً الخروج من السيارة واستخدام معبر المشاة إذا لم يكونوا من أفراد عائلة السائق.
- تم فتح خمسة مسارب للمشاة في فترة الذروة الصباحية ومن الساعة 4 صباحاً بدلاً من 6 صباحاً. وتخصيص 3 مسارب منهم لحاملي هوية القدس والباقي للحاصلين على تصاريح العبور للقدس. كما سيتم فتح 3-4 مسارب في الأوقات الأخرى حسب الحاجة.
- السماح لمستخدمي المواصلات العامة من حملة هوية القدس البقاء في الباصات إذا كانت أعمارهم أقل من 14 سنة أو أكبر من 45 سنة. أما الركاب بين 15-44 سنة فما زالوا مضطرين لمغادرة الباصات والمرور من خلال البوابات وأجهزة كشف المعادن. وتقول الإدارة المدنية في القدس، أن الإجراءات الجديدة قلّصت فترة عبور الحاجز من 45 دقيقة إلى 15 دقيقة.

[http://www.ochaopt.org/documents/ocha\\_opt\\_movement\\_and\\_access\\_report\\_september\\_2012\\_english.pdf](http://www.ochaopt.org/documents/ocha_opt_movement_and_access_report_september_2012_english.pdf)<sup>1</sup>

#### مقاومة أم اعتراف بالأمر الواقع؟

يقودنا هذا إلى إشكالية أخرى على درجة من الأهمية:

هل تشكل الدعوة إلى حل أزمة مفرق قلنديا، والتخفيف من معاناة المواطنين، اعترافاً ضمنياً بالواقع الذي خلفه الاحتلال الإسرائيلي؟

بكلمات أخرى، هل حل الإشكال الحياتي للسكان يحمل في طياته انعكاسات سياسية سلبية؟

هذا سؤال مشروع ويبدو لنا انه لم ينل ما يستحقه من نقاش ولم يتم التوصل إلى إجماع وطني حوله.

على أي حال، إننا من أصحاب الرأي القائل بأنه من الممكن تماماً تصميم وتطبيق إجراءات تسهّل حياة المواطنين دون أن يشكل هذا اعترافاً أو قبولاً بالوضع القائم وما يفرضه الاحتلال. إن تحسين نوعية الحياة يساهم أيضاً في الصمود. وإن حل إشكال مفرق قلنديا هو أداة لإفشال مخططات الاحتلال الخبيثة في القدس الشرقية.

#### الإحصاءات:

اليوم: الخميس 2012/11/8 الساعة: 16-17		اليوم: الأثنين 2012/11/5 الساعة: 15-16		
نسبة	عدد	نسبة	عدد	
100	998	100	1,076	السيارات من رام الله باتجاه مفرق قلنديا
74	740	74	797	- سيارات عادية
26	258	26	279	- سيارات أجرة (فورد)
18	178	31	336	- سيارات توجهت إلى القدس
82	820	69	740	- سيارات ظلت داخل الجدار

عند اخذ المتوسط والسيارات بالاتجاهين بعين الاعتبار يصبح الرقم 2,100 سيارة في الساعة، أو 21,000 سيارة في اليوم تقريباً.

قمنا بسؤال عدد من الأشخاص الذين يمرون من مفرق قلنديا يومياً عن تقديرهم لأسباب الأزمة المرورية المستحكمة: كم منها يعود على:

- أ. محدودية الطاقة الفيزيائية وسوء البنية التحتية للشارع وارتفاع عدد السيارات، وكم يعود على
- ب. المخالفات والتجاوزات "والفهلوة" المرورية التي يقوم بها بعض السائقين والتي تؤدي إلى الاختناق المروري.

كانت الإجابات متباعدة و متعارضة إلى درجة كبيرة مما يدل على نقص المعلومات والتحيز لصالح التجارب الذاتية المنفردة على حساب التقييم الشامل. ولهذا السبب قررنا أن نحيل هذا السؤال أيضا إلى المشاركين في الجلسة الحوارية.

#### السؤال موضع النقاش:

السؤال موضع البحث إذن هو التالي: إلى أي درجة تعود الأزمة في مفرق قلنديا على محدودية الطاقة الفيزيائية وسوء البنية التحتية للشارع، وعلى المخالفات والتجاوزات "والفهلوة" المرورية؟

ما الذي يمكن فعله لتخفيف حدة الازدحام والفوضى على محيط مفرق قلنديا ضمن الشروط الثلاثة التالية:

1. إن ترتيبات المرور من خلال المعبر إلى القدس تقع تحت سيطرة قوات الاحتلال (أي لا نستطيع التأثير عليها حاليا).
2. إن محيط مفرق قلنديا هو منطقة داخل بلدية القدس حسب التقسيمات والتعريفات الإسرائيلية (أي ليس للسلطة الوطنية صلاحيات رسمية فيها).
3. إن أيدي شرطة المرور الفلسطينية مغلولة عندما يتعلق الأمر بالسيارات المسجلة في إسرائيل (ذات اللوحات الصفراء).

#### 4. رسم توضيحي لمفرق قلنديا



**سجل الحضور لجلسة الطاولة المستديرة**  
**مفروق قلنديا: التبعات الاقتصادية والاجتماعية للازدحام والفوضى**  
**التاريخ: 20 تشرين الثاني، 2012**

المؤسسة	الاسم
الشرطة الفلسطينية	الرائد حسام طه
الشرطة الفلسطينية	محمد قطوسة
مركز الجهاز الإحصائي الفلسطيني	شروق عقل
جمعية الاقتصاديين الفلسطينيين	محمد قرش
وزارة النقل والمواصلات	د. علي شعث
وزارة النقل والمواصلات	فرسان صمودي
وزارة النقل والمواصلات	مازن الديك
محافظة القدس، وزارة شؤون القدس	عدنان الحسيني
محافظة القدس	أحمد صيام
معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني - ماس	ديانا أبو العيون
معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني - ماس	نيفين شوبكي
معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني - ماس	دجى ميخائيل
البنك الإسلامي العربي	خالد عورتاني
باديكو	عدنان أبو الحمص
صندوق الاستثمار الفلسطيني	جميل طاهر
جامعة بيرزيت	د. فتحي سروجي
كول يو	رائد عليان
كول يو	هلال البرور
وزارة الحكم المحلي	رشا سليمان
جامعة بيرزيت	سوسن دويك
جامعة بيرزيت	ماجدة سالم
وزارة الأشغال العامة والإسكان	ماهر غنيم
وزارة التخطيط والتنمية الإدارية	هيثم أبو عبيد
كلية بارد في جامعة القدس	عماد عدوان
وزارة الاقتصاد الوطني	عبد السلام شبيطي