

شبكة الطرق في خدمة السيطرة الاسرائيلية على الأرض

تاريخياً تشكل فلسطين نقطة التقاء وعقدة مواصلات بين أطراف العالم القديم وممرات يربط بينها. ولقد تطورت مراكز حضرية فلسطينية على امتداد طريق الجبل التي تربط مدن بئر السبع، الخليل، القدس، نابلس، جنين، الناصرة ومنها إلى دمشق. إضافة إلى ذلك كانت طريق الغور وطريق الساحل تربط الحضارة المصرية مع حضارات تطور في شبكة الطرق، وتم تعبيد طرق إضافية تربط بين المدن الهلال الخصيب. واستمرت فلسطين تؤدي دور الممر والقلب حتى العام 1948 إقامة دولة إسرائيل على جزء منها. وخلال الفترات الانتدابية البريطانية بإقرار قوانين عرض الطرق وقوانين تخطيط العثمانية والانتدابية كانت تتطور شبكة الطرق لاعتبارات وعوامل عسكرية وسياسية، ولهذه العوامل كانت أهمية خاصة ومركزية في تطور شبكة الطرق، تحديد مساراتها وضبط التطوير الحضري والقروي حولها. أما الاعتبارات الاقتصادية فكان لها دور ثانوي (Kark, 1990; Reichman, 1971).

لقد بدأت عملية تعبيد الطرق في فلسطين بشكل عصري خلال فترة الحرب العالمية الثانية الهادفة لتأمين تنقل قواتها العسكرية

بحرية. وتمكين بسط سيطرتها العسكرية على البلاد.

*مخطط ومحاضر في جامعة حيفا



الفاحص لتطور شبكة الطرق في البلاد، يجد أنها تطورت بالأساس كطرق طولية وعلى امتداد طرق تاريخية تربط مناطق الحضارات التاريخية المحيطة بفلسطين والتي تعبر من خلالها. وان عملية تطور شبكة الطرق هذه نجدها اتجهت من الشرق إلى الغرب. وان الطرق العرضية التي نشأت لاحقاً قصيرة وتربط بين الطرق الطولية. هذه الطرق الطولية نشأت نتيجة مباشرة لشكل البلاد وتضاريسها، وان طرح طريق «قاطع» (عابر) إسرائيل» كطريق طولي متأثرة بشكل البلاد وتضاريسها.

العام ١٩٤٨م تقسيم فلسطين إلى ثلاث وحدات جيو سياسية. دولة إسرائيل أقيمت على حوالي ٧٧٪ من مساحة فلسطين الانتدابية. أما الجزء الآخر والذي اصبح يطلق عليه اسم الضفة الغربية فقد وضع أولاً تحت الوصاية الأردنية ولاحقاً ضم إليها. أما قطاع غزة فوضع تحت الإدارة المصرية، وقد سادت حالة حرب بين إسرائيل والدول العربية

المحيطة بها بما في ذلك منطقة الضفة الغربية وقطاع غزة . هذه الحالة أدت إلى تحول في حجم كثافة، وشكل شبكة الطرق في البلاد المفروض لو طبق قرار التقسيم للأمم المتحدة رقم ١٨١ العام ١٩٤٧ وبعد أن كانت فلسطين قلباً وممرًا في منطقة الشرق الأوسط، أصبحت إسرائيل «جزيرة» داخل الوطن العربي المنفصل عنها، وانقطعت شبكة تركيزهم في مناطق الأطراف اثر مباشر على سياسات التخطيط الطرق وسكة الحديد التي كانت عاملة، وتربط تركيا، لبنان، سوريا الإسرائيلية، بما في ذلك اختيار موقع طريق «قاطع إسرائيل».

فلسطين، الأردن والديار الحجازية. هذا الانقطاع لشبكة الطرق كان له اثر على شكل شبكة الطرق التي نشأت وتطورت في إسرائيل، فكانت مشابهة لمناطق غير متطورة، قدرتها الاستيعابية ومدنية ومستواها منخفض، وذلك يشمل الطرق الرئيسية والفرعية. من بين ٢٥ كلم طرق كانت في المنطقة التي أقيمت بها إسرائيل كان حوالي ١٠ كلم معبدة بالإسفلت. أما الباقي فكانت طرقاً ترابية. وعند إقامة إسرائيل تمت صياغة أهداف الدولة الجديدة التي وجهت سياسات التخطيط الحيزي والتي تتلخص بالنقاط التالية :

أما من حيث شبكة الطرق التي أورتتها سلطات الانتداب البريطاني لإسرائيل فكانت مشابهة لمناطق غير متطورة، قدرتها الاستيعابية ومدنية ومستواها منخفض، وذلك يشمل الطرق الرئيسية والفرعية. من بين ٢٥ كلم طرق كانت في المنطقة التي أقيمت بها إسرائيل كان حوالي ١٠ كلم معبدة بالإسفلت. أما الباقي فكانت طرقاً ترابية. وعند إقامة إسرائيل تمت صياغة أهداف الدولة الجديدة التي وجهت سياسات التخطيط الحيزي والتي تتلخص بالنقاط التالية :

– توزيع السكان اليهود من مناطق المركز (المدن الرئيسية) إلى مناطق الأطراف.

– فرض السيادة الإسرائيلية من خلال إقامة مدن وقرى يهودية جديدة، محل المدن والقرى الفلسطينية المنكوبة والتي طرد أهلها خلال الحرب.

– تأمين الحدود التي تم الاتفاق عليها بعد وقف إطلاق النار العام ١٩٤٨ واتفاقيات رودس العام ١٩٤٩ .

تطور شبكة الطرق في إسرائيل

كما أشرنا، حتى العام ١٩٤٨ كانت شبكة المواصلات البرية (الطرق والسكك الحديدية) في البلاد جزءاً من شبكة المواصلات في الشرق الأوسط. بعد قيام إسرائيل أغلقت الحدود مع الدول والمناطق المجاورة، وتحولت شبكة المواصلات في البلاد إلى شبكة داخلية في «دولة جزيرة». ولم يكن اتصال بري بين المناطق التي اصبح يطلق عليها بعد عام ١٩٤٨ قطاع غزة والضفة الغربية. وكذلك انقطع بقية الفلسطينيين، الذين بقوا يسكنون في وطنهم بعد نكبة العام ١٩٤٨ وما جرى خلالها من عملية طرد وتهجير وهجيج للفلسطينيين، عن اتصالهم مع العالم العربي. هذه البقية الفلسطينية تحولت إلى أقلية

٤- استيعاب الهجرة اليهودية الجديدة التي دخلت البلاد وتوزيعها السبعينيّات تم تطوير طريق القدس تل أبيب السريع. وفي أواخر سنوات الثمانينيات بدأ تطوير طريق بئر السبع تل أبيب السريع. رغم

م- السيطرة على الأراضي وتهويدها من حيث نقل ملكيتها للدولة لتطوير شبكة فلقد بقيت شبكة الطرق في إسرائيل متخلفة عن الاحتياجات. فمثلاً عام ١٩٩١ كان عدد السيارات في إسرائيل لكل

كلم طريق يساوي حوالي ٨٠ سيارة مقابل ٣٣ في بلجيكا، ٥٢ في اليابان، ٩ في ألمانيا، هكذا فإن عدد السيارات لكل ألف نسمة كان حوالي النصف في إسرائيل بالمقابل مع الدول المتطورة الأخرى.

وتأمين حركة القوات العسكرية بين مناطق الدولة وحدودها الجنوبية، الشرقية والشمالية بسهولة ودون معوقات. ولتحقيق هذه الأهداف لعبت شبكة الطرق البرية في تلك الفترة (سنوات الخمسين) وبعدها، دوراً مركزياً من أجل الاتصال والتواصل بين أجزاء الدولة الجديدة، خاصة بعد قطع جزء من الطنّقة التي كانت تربط مراكز حضرية ومناطق أخرى في البلاد. وخلال الخمسينيات كانت سياسة إسرائيل قائمة على تأمين السيطرة على أطراف الدولة (الجليل والنقب). وشكلت شبكة الطرق أداة أساسية لتحقيق هذه السيطرة. ومن بين ١٠٨٩ كلم من الطرق القطرية والإقليمية التي شقت وطورت خلال الفترة بين ١٩٤٩ - ١٩٦٢ كانت أكثر من ٢٠٪ منها في ألوية الأطراف النقب، الجليل والقدس (فيطلسون، ١٩٩٤). ولقد حظي النقب بفتح طرق كثيرة نسبياً في هذه الفترة.

وكان الهدف من شق هذه الطرق التي بلغ طولها حوالي ٦٥٧ كلم، أي حوالي ٤٠٪ من الطرق القطرية التي شقت، بهدف التغلغل إلى مناطق لاستعمالها لأغراض عسكرية وكذلك تطوير فرص اقتصادية مثل استغلال الثروات والمحاجر الطبيعية في شرق النقب وميناء إيلات في الجنوب. بالإضافة لذلك قامت السلطات الإسرائيلية بتطوير وتعبيد شبكة طرق توصل البلدات مع شبكة الطرق القطرية والإقليمية خلال سنوات الخمسينيات والستينيات نظراً لشكل إسرائيل الطولي المُشكل من منطقة متسعة نسبياً في الجليل والنقب مقابل منطقة ضيقة في

الساحل لا يزيد عرضها عن كلم في منطقة وادي الحوارث بين طولكرم ونتانيا. وهذا الشكل الجيو سياسي والتضاريس الفيزيائية، وتحقيق السياسة التي تسعى إلى توزيع السكان اليهود والسيطرة على مناطق الأطراف والحدود، أدت إلى تطوير شبكة طرق عرضية في منطقة الجليل والنقب مقابل طرق طولية في منطقة الساحل والتي تربط النقب مع الجليل والمدن المركزية (بئر السبع، تل أبيب، القدس وحيفاً).

تاريخياً تطورت شبكة الطرق في فلسطين من الشرق إلى الغرب

(طرق الغور، ظهر الجبل، السفوح الغربية والساحل). وخلال أواخر سنوات الستينيات تم تطوير طريق الساحل السريع الذي يربط بين حيفا وتل أبيب غرب طريق حيفا يافا القديم، ولاحقاً في سنوات

الطريق انظر الجداول.

يتضح من الجدول (رقم ٤) أن كثافة السكان لكل كلم ٢ ازدادت في إسرائيل بنسبة ٣٣٪ بين الأعوام ١٩٤٨-١٩٩٨. بالمقارنة مع عدد السكان الذين ازدادوا بنسبة ٨٤٪ وان هناك تفاوتاً بين

زيادة الكثافة حسب الألوية. وان الزيادة الملحوظة هي للواء المركز ولواء الجنوب. لواء الجنوب يشمل أراضي النقب الخالية من السكان، وان معظم السكان مركزون في شمال النقب، كذلك فإن قلة عدد السكان فيه يؤدي إلى ارتفاع نسبة زيادة السكان. أما بشأن منطقة المركز فان هجرة السكان إليها من ألوية الأطراف ومن لواء تل أبيب دفع إلى ارتفاع ملحوظ بعدد السكان بهذا اللواء. هذا اللواء الذي تقع به معظم مساحة الأرض المخصصة لإقامة وتشغيل طريق قاطع إسرائيل والمحاذي لمنطقة الضفة الغربية من الجهة الغربية.

بالإضافة إلى زيادة السكان، كانت التغييرات السياسية والعسكرية أسلمببياً في تطوير شبكة الطرق في إسرائيل، وأثرت على تخطيط هذه الشبكة. وكان التغيير في تطور شبكة الطرق بعد احتلال الضفة الغربية وقطاع غزة خاصة بعد العام ١٩٧٧، وبعد التحول السياسي في إسرائيل بفوز حزب الليكود وتعميق الاستيطان اليهودي في الضفة الغربية وقطاع غزة.

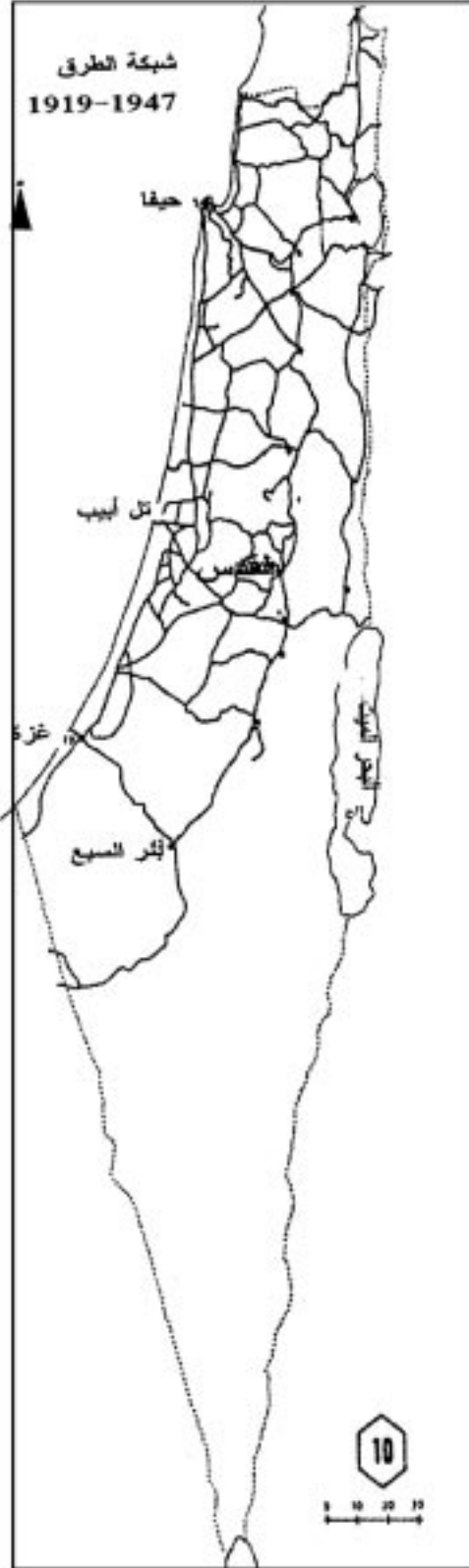
بعد حرب العام ١٩٦٧ احتلت إسرائيل شبه جزيرة سيناء المصرية، هضبة الجولان السورية وباقي الأراضي الفلسطينية، الضفة الغربية وقطاع غزة. ومن اجل تحقيق أهداف عسكرية وسياسية قامت إسرائيل بشق طرق وتوسيع طرق أخرى في هذه المناطق المحتلة لتعميق السيطرة العسكرية عليها وخدمة مستوطنات يهودية أقيمت لتثبيت الاحتلال. بعد هذا الاحتلال تحول شكل الدولة وعادت إلى سيطرتها على طرق تاريخية طويلة مثل طريق الغور وطريق ظهر الجبل التي انقطع استعمالها من قبل إسرائيل بعد حرب العام ١٩٤٨. بالإضافة لذلك سعت إسرائيل إلى تعميق ربط منطقة الغور مع منطقة الساحل مرورا بظهر الجبل بواسطة تطوير طرق عرضية، كان أهمها «طريق قاطع السامرة». كذلك أضافت إسرائيل طرقاً طويلة مثل طريق رقم ٦٠ جزء من طريق ألون الذي يقع على السفوح الشرقية لجبال نابلس، وكان هدف شبكة الطرق هذه:

أ - تغيير واقع إسرائيل من واقع الجزيرة إلى واقع له امتداد وتواصل مع محيطها.

ب - تعميق السيطرة العسكرية على المناطق المحتلة وتعميق الاستيطان بها.

ت - الوصول إلى أية نقطة داخل المناطق المحتلة بسرعة لاعتبارات عسكرية.

ث - تعميق الاتصال بين مستوطنات الغور اليهودية وبين منطقة المركز ومنحهم إحساساً بالقرب لمنطقة المركز.





شبكة المواصلات الشبكية كانت تسعى إلى تحقيق الاستراتيجية التخطيطية الإسرائيلية والتي يمكن تلخيصها بثلاث نقاط أساسية تمت صياغتها بعد حرب العام ١٩٦٧ .

. منع إقامة دولة إضافية ذات سيادة غرب نهر الأردن في فلسطين الانتدابية.

. منع خلق أغلبية سكانية غير يهودية في أي حيز من فلسطين الانتدابية.

. منع تخلق تواصل جغرافي وقومي اثني غير يهودي يمكن من المطالبة في الانفصال الجيو سياسي عن إسرائيل (1987 , Kipnis)

هذه الاستراتيجيات الثلاث كانت موجهة لتخطيط وتطوير شبكة الطرق التي سعت إلى تأمين تقطيع الحيز الفلسطيني بواسطة طرق عرضية وطولية قطرية وإقليمية توصل وتربط المستوطنات الإسرائيلية في الأراضي المحتلة مع إسرائيل، ومع ذلك تأمين حزام من الأراضي الفارغة حول هذه الطرق تمنع البناء حولها لاعتبارات أمنية وسياسية. وهكذا تحولت شبكة الطرق الطولية في إسرائيل إلى شبكة «شبكية» مركبة من طرق قطرية وإقليمية طويلة وعرضية. وان طريق ٦ تقاطع إسرائيل يشكل جزءاً من هذه الشبكة الطولية والذي يتوسطها، مع ذلك تقطعه طرق عرضية، رئيسة وقطرية وإقليمية، ويوزع حركة السير فيما بينها مما يعطي أهمية لهذا الطريق.

تخطيط شبكة الطرق :

انطلقت فكرة الحاجة إلى طريق رقم ٦ في المخطط الهيكلي القطري لشبكة الطرق في إسرائيل رقم ٣ (تاماً/٣). هذا المخطط الذي بدأ بالتفكير به في بداية الستينيات، ورسمياً تم البدء بإعداده العام ١٩٦٨، وتم التصديق عليه من قبل الحكومة الإسرائيلية العام ١٩٧٦. هذا المخطط يشكل المخطط الهيكلي القطري الرسمي الذي يوجه شق طرق خارج المدن ووضع تعليمات التطوير حولها من حيث عرض الطرق والارتداد منها. منذ العام ١٩٧٦ تم إجراء ٦٤ تعديلاً على هذا المخطط، والذي يشكل طريق رقم ٦ جزءاً منه. هذه التعديلات، هي بالأساس عينية، ولا تحدث تغييراً كبيراً في الشبكة الأساسية التي اقترحت في المخطط العام ١٩٧٦.

قبل إعداد مخطط الطرق «تاماً/٣» هناك لم يكن مخطط هيكلي رسمي قطاعي للطرق. خلال الفترة العثمانية كان تطوير الطرق يتم بناءً على الحاجة وليس بموجب مخطط. خلال الفترة الانتدابية لم يكن مخطط قطري ولكن

خارطة رقم ٣

أعدت مخططات هيكلية لوائية وشملت شبكة الطرق. هذه المخططات اللوائية غطت مساحة البلاد كلها وبذلك كان استمرار تخطيطي للطرق بين هذه المخططات اللوائية. كذلك أقرت سلطات الانتداب أمر الطرق والسكك الحديدية (عرضها ومسارها) لعام ١٩٢٦ وأمر الطرق والسكك الحديدية (الدفاع والتطوير) ١٩٤٣، الذي مكن المنوب السامي أو من ينوب عنه إقرار مكان الطريق، عرضه، حقوقه ومساره واستملاك ٢٥٪ من مساحة قطعة أرض أصلية لغرض الطرق بدون مقابل. وكذلك أقر امر الطرق لعام ١٩٢٦ ثلاثة مستويات من الطرق: طريق قطري عرضه ٤٠-٥٠ مترا، طريق لوائي عرضه ٤٠ - ٣٠ مترا، ومحلي عرضه ٢٠ مترا. خلال سنوات الخمسين لم تعد مخططات لوائيه للطرق واستمرت السلطات الإسرائيلية العمل بموجب المخططات الانتدابية، وتم تعديلها حسب الحاجات الإسرائيلية والتي تحقق الأهداف الاستيطانية الإسرائيلية بما في ذلك تهويد الحيز. هذه المخططات أصبحت لا تفي بأغراض الدولة خاصة بعد حرب ١٩٦٧ ما دفع الحكومة إلى المبادرة لإعداد مخطط هيكلية قطري للطرق. وكان هدف المخطط «تاماً/٣» وضع مخطط شامل لشبكة الطرق في البلاد، وهذا المخطط وضع مسارات الطرق (بدون الإشارة إلى استعمالات الأراضي المحيطة بها) القائمة والمقترحة في شبكة واحدة. لقد اعتمد مخطط الطرق على عدة مبادئ يمكن تلخيصها بالنقاط التالية (أقرت ١٩٧٨):

١. خلق شبكة طرق متكاملة ومتواصلة ومتدرجة، وليس دمج أجزاء طرق منفصلة بواسطة شبكة الطرق المقترحة يجب تأمين إمكانية التجول في حيز البلاد بكل الاتجاهات دون معوقات.
٢. توفير إمكانية الوصول من أي مكان في البلاد إلى أي مكان آخر من خلال اقصر طريق، وتأمين طرق جديدة تربط كل مدينة وقرية مع شبكة الطرق الرئيسية.
٣. بناء شبكة طرق متدرجة من ناحية وظائفية وتميز بين أنواع مختلفة من الطرق في الحيز. يجب التمييز بين طرق إقليمية، قطرية وسريعة. الفرق بين هذه الطرق يعتمد على عرضها، الوظائفية والدور الذي يجب أن تؤديه.
٤. يجب تأمين عدد من الطرق السريعة، خاصة في المناطق المسكونة بكثافة عالية، والتي يتوقع أن تعاني من ضغط السير، والمقصود، منطقة تل أبيب.
٥. تخطيط طرق قطرية مع بدائل موازية لأجل فصل بين أنواع حركة السير.
٦. يجب ملاءمة شبكة الطرق إلى الواقع الفيزيائي والطبيعي لكل منطقة.
٧. يجب اقتراح مسارات الطرق القطرية في مناطق مفتوحة، وتجاوز المناطق



المأهولة بالسكان قدر الامكان.

٨. يجب اقتراح مسارات طرق الالتفافية (By pass road) حول المراكز الحضرية لأجل تمكين حركة سير سريعة بجانب المدن.

٩. شبكة الطرق الداخلية يجب أن تأخذ بعين الاعتبار إمكانية الارتباط والتواصل مع مسارات طرق خارج الحدود السياسية للدول لأجل خلق ربط وتواصل معها عند الحاجة مستقبلاً.

في هذا المخطط الهيكلي القطري تم تصنيف أربعة أنواع من الطرق. طريق قطري سريع، طريق قطري، طريق ميتربولوني، طريق إقليمي. تصنيف هذه الطرق تم اعتماداً على اعتبارات وظائفية. وفيما يلي وصف لكل نوع من هذه الطرق.

الطريق السريع: تربط بين مدن كبيرة مركزية أو مراكز سكان رئيسية لأجل تأمين حركة سير سريعة بدون معوقات وبحد أدنى من التقاطعات. هذا النوع من الطرق هو بمثابة (أوتوستراد) وعرض الحزام المخطط والمخصص لها ١٢٠ متراً مع ارتداد ١٠٠ متر من كل جهة، مقترح بها ٦-٨ مسالك بكل اتجاه. يوجد في إسرائيل ثلاث طرق سريعة (تل أبيب القدس، تل أبيب حيفا، تل أبيب بئر السبع). وطريق ٦ مقترح كطريق قطري سريع.

الطريق القطرية: تربط بين مراكز ومناطق سكانية حضرية وتستمر هذه الطريق إلى خارج حدود الدولة إذا كان بالإمكان. عرض حزام الطريق المخطط هو ٨٠ متراً ويشمل بين ٤-٦ مسالك بكل اتجاه.

الطريق الميتربولوني: يقع ويقطع الحاضرات الميتربولونية ويوزع المواصلات بين أجزائها. عرض الحزام المخطط لهذه الطريق ١٢٠ متراً ويشمل ٤ مسارات بكل اتجاه.

الطريق الإقليمية: تربط مناطق مختلفة ومدناً لوائية، وعرض الحزام المخطط لها هو ٦٠ متراً ويشمل ٤ مسالك في كل اتجاه.

لا أريد أن ادخل في تفاصيل مقترحات هذا المخطط الذي يشكل أساساً لتخطيط وتنفيذ طريق رقم ٦. إلا أنني أود الإشارة إلى أن المخطط شمل كل فلسطين الانتدابية (أي: إسرائيل، الضفة الغربية وقطاع غزة). وتم اقتراح طرق طولية وأخرى عرضية تقطع منطقة الضفة الغربية ومجاورة لقطاع غزة. وحسب هذا المخطط تم شق طريق «قاطع السامرة» و«قاطع يهودا» و«شارع ألون» والتي تقع كلها داخل الأراضي الفلسطينية المحتلة العام ١٩٦٧... الخ.

وكجزء من هذا المخطط الهيكلي القطري قامت سلطات الاحتلال الإسرائيلي بالإعلان عن مخطط إقليمي جزئي للطرق: أمر عسكري رقم ٥٠؛ يشمل منطقة الضفة الغربية. هذا المخطط الإقليمي الجزئي للطرق، تم إعداده

من قبل مجلس التنظيم الأعلى التابع للحكم العسكري عام ١٩٧٩ وتم إيداعه العام ١٩٨٤. وتم شق طرق عرضية وتوسيع طرق، ومنع بناء على امتداد طرق داخل الضفة الغربية بالاعتماد على هذا المخطط. ويقوم مخطط الطرق هذا على أساس تطبيق أهداف مخطّطين أعدا في إسرائيل: الأول مشروع تاما/٣ الذي أكد على أهمية الروابط بين الضفة الغربية وإسرائيل من خلال اقتراح طرق عرضية وطولية لأغراض عسكرية بالأساس ولتخدم وتعزز إنشاء استيطان يهودي في وادي الأردن خاصة. أما المخطط الثاني فهو المخطط الذي أعدته المنظمة الصهيونية العالمية العام ١٩٨٣-١٩٨٦ والذي يسعى إلى توطين حوالي نصف مليون يهودي في الضفة الغربية، ويشتمل على اقتراح شبكة طرق تقوم على المبادئ التالية (كون، ١٩٩٥).

١- التكامل والتواصل بين شبكتي الطرق في إسرائيل وفي الضفة الغربية.

٢- فتح الأراضي المحتلة للاستيطان اليهودي.

٣- تجاوز المناطق التي يسكنها الفلسطينيون.

٤- ربط المستوطنات اليهودية الموجودة في الأراضي الفلسطينية المحتلة مع بعضها ومع إسرائيل.

هذا المخطط شكل أساساً لتنفيذ (شق وتعبيد) شبكة الطرق الالتفافية (by pass road) التي أقيمت بعد اتفاقيات أوسلو وحتى قبلها. من الجدير بالذكر أن شبكة الطرق العرضية المقترحة، تشمل على حوالي ثمانين طرق رئيسية تربط منطقة الغور مع الساحل وتقطع الطرق الطولية في البلاد وتشكل مصباً داخل شارع قاطع إسرائيل والذي سوف يشكل موزعاً لهذه المواصلات التي سوف تصب إليه من الطرق العرضية فيما لو لم يتم إقرار حل سياسي لاحقاً.

بعد إعداد المخطط الهيكلي القطري تاما/٣ تم تبنيه واعتماده من قبل المؤسسات اللوائية والمحلية. وقامت دائرة الأشغال العامة بالمبادرة لإعداد مخططات تفصيلية لإنجاز هذا المخطط. ولاحقاً تم دمج مخطط الطرق في المخططات الهيكلية القطرية تاما/٣١، الذي تمت المصادقة عليه العام ١٩٩٣ من قبل الحكومة الإسرائيلية والذي ما زال ساري المفعول (لرمن، ١٩٩٣). كذلك تم دمج مخطط الطرق في المخطط الرئيسي لإسرائيل ٢٠٢٠ (مزور، ١٩٩٧). والمخطط الهيكلي القطري لإسرائيل رقم ٣٥ مع بعض التعديلات (اسيف، ٢٠٠٠). جميع هذه المخططات القطرية والإقليمية تبنت طريق ٦ كجزء منها ورأت به أحد المحاور الرئيسية التي تمكن من تحقيق أهداف هذه المخططات.

جدول رقم ١ : زيادة الطرق والسيارات في إسرائيل بين عام ١٩٧٠-١٩٩٩.

السنة	١٩٧٠	١٩٨٠	١٩٩٠	١٩٩٥	١٩٩٩	نسبة الزيادة بين ١٩٩٩-٧٠
طول الطرق كلم	٩٢٩٠	١١٨١٠	١٣١٩٩	١٤٧٥١	١٦١١٥	٧٣
طول الطرق القطرية والإقليمية كلم ^٢	٣٢٣٩	٣٣٨٢	٤٠٩٢	٤٨٤٥	٥٢٦٠	٦٢
مساحة الطرق القطرية والإقليمية كلم ^٢	١٩٤٠٦	٢٢٩٢١	٨٧٨٠٢	١٠٣٠٧٢	١١٥٨١٤	٤٩٦
عدد السيارات الكلي	٢٣٣,٢٦٦	٥٢٥,٥٣٩	١٠١٥٤٠٤	١٤٥٩٠٠٠	١٧٢٩٧٥٧	٥٤٩
عدد السيارات لكل ١٠٠٠ نسمة	١,٨٨	١٣٧	٢١٠	٢٦٠	٢٨٦	٢٢٥

المصدر : استخرجت المعلومات من : دائرة الإحصاء المركزية، كتاب الإحصاء السنوي رقم ٥١ لعام ٢٠٠٠، القدس (بالعبرية).

جدول رقم ٢ : تطور شبكة الطرق ، عدد السائقين وعدد المركبات حسب أنواعها خلال الفترة ١٩٦٧-١٩٩٧.

السنة	طول الشوارع كم	سائقون بالآلاف	مركبات خاصة	مركبات عمومية
١٩٦٧	٨,٥١٨	٣١٢	٩٧	٤٧
١٩٧٧	١١,٠١٠	٨١٧	٣٠٨	١٠١
١٩٨٧	١٢,٩١٨	١,٤٢٣	٦٩٧	١٣٢
١٩٩٧	١٥,٤٦٤	٢,٤٠٨	١,٢٢٩	٢٧٤

المصدر : دائرة الإحصاء المركزية، كتاب الإحصاء ١٩٩٩ رقم ٤٩ القدس (بالعبرية).

جدول رقم ٣ : زيادة عدد سكان إسرائيل بين ١٩٤٨ - ١٩٩٨* (آلاف)

السنة	١٩٤٨	١٩٦١	**١٩٧٢	١٩٨٣	١٩٩٥	١٩٩٨
مجموع عدد السكان	٨٢٧,٧	٢,١٧٩,٥	٣,١٤٧,٨	٤,٠٣٧,٤	٥,٦١٢,٣	٦,٠٤١,٤
القدس	٨٧,١	١٩١,٩	٣٤٧,٤	٤٧٢,٩	٦٧٥,٢	٧١٧,٠
الشمال	١٤٤,٠	٣٣٧,٠	٤٧٤,٠	٦٥٦,٠	٩٤٦,٩	١,٠٢٦,٧
حيفا	١٧٥,١	٣٧٠,٣	٤٨٣,٨	٥٧٥,٣	٧٤٣,٠	٧٨٨,٦
المركز	١٢٢,٠	٤٠٧,٠	٥٧٩,٧	٨٣٠,٧	١,٢١٦,٣	١,٣٥٨,٢
تل أبيب	٣٠٥,٧	٦٩٩,٣	٩٠٧,٢	١,٠٠٠,٢	١,١٤٢,٠	١,١٣٨,٧
الجنوب	٢١,٤	١٧٣,٩	٣٥٤,٢	٤٧٨,٧	٧٥٤,٧	٨٤٠,٠
منهم عرب	١٥٦,٠	٢٤٧,١	٤٦١,٠	٦٨٦,٩	١,٠٢٣,٧	١,١٢٧,٥

* تم اختيار سنوات اجري بها إحصاء عام، إضافة إلى تسجيل السكان حسب وزارة الداخلية.

المصدر : دائرة الإحصاء المركزية، كتاب الإحصاء السنوي رقم ٥١ لعام ٢٠٠٠ القدس، جدول ٧,٢.

** منذ العام ١٩٦٨ تقوم دائرة الإحصاء المركزية الإسرائيلية بضم عدد سكان القدس الشرقية الفلسطينيين كجزء من سكان إسرائيل بعد ضمها وبسط السيادة الإسرائيلية عليها العام ١٩٦٧.

جدول رقم ٤ : كثافة السكان لكل كلم^٢ يابسة وحسب الأولوية في سنوات* مختلفة في إسرائيل .

اسم اللواء	المساحة كلم ^٢ *	١٩٤٨	١٩٦١	١٩٧٢	١٩٨٣	١٩٩٥	١٩٩٨	% زيادة السكان بين ٤٨-١٩٩٨
المجموع الكلي	٢١.٦٧١	٤٣.١	١٠٧.٦	١٥٤.٨	١٨٦.٧	٢٥٢.٨	٢٧٢.٨	٥٣٣
القدس	٦٥٢	١٥٩.٥	٣٤٤.٥	٥٥٤.٠	٧٥٤.٢	١.٠٣٥.٦	١.٠٩٩.٧	٥٩٠
الشمال	٤.٤٧٨	٤٤.٢	١٠١.٤	١٤٢.٣	١٤٥.٧	١٧٨.٩	٢٢٩.٣	٤١٨
حيفا	٨٦٣	٢٠٩.٢	٤٣٣.٦	٥٦٦.٥	٦٧٣.٧	٨٦٠.٩	٩١٣.٨	٣٣٧
المركز	١.٢٧٦	١٠٠.٢	٣٢٧.٨	٤٦٦.٧	٦٦٨.٨	٩٥٣.٢	١.٠٦٤.٤	٩٦٢
تل أبيب	١٧١	١.٨٣٤.٠	٤١١٣.٥	٥٣٣٦.٧	٥٨٨٣.٨	٦٦٧٨.٦	٦٦٥٩.٣	٢٦٣
الجنوب	١٤.٢٣١	١.٥	١٢.٣	٢٥.١	٣٣.٩	٥٣.٠	٥٩.٧	٣٨٨.٠

ملاحظات : * تم اختيار سنوات إجراء المسح العام للسكن والسكان في إسرائيل.

** المساحة تشمل مساحة اليابسة، وتشمل القدس الشرقية وهضبة الجولان بعد احتلالهما العام ١٩٦٧، وفرض السيادة الإسرائيلية عليهما.

المصدر : دائرة الإحصاء المركزية، كتاب الإحصاء السنوي رقم ٥١ لعام ٢٠٠٠ صفحة ١١٦-١١٧-١١٨.

المراجع

- ١- افرات إ. (١٩٧٨). إسرائيل نحو سنة ٢٠٠٠، نظرات حيزية في التخطيط والتطوير، إصدار احياسيف، تل أبيب.
 - ٢- اسيف، ش واخرون (٢٠٠٠)، مخطط ميكلي قطري لاسرائيل رقم ٣٥، وزارة الداخلية، القدس.
 - ٣- دائرة الاحصاء المركزية، كتاب الاحصاء السنوي، رقم ٤٩ (١٩٩٩)، القدس، (بالعبرية)
 - ٤- دائرة الاحصاء المركزية، كتاب الاحصاء السنوي رقم ٥١ (٢٠٠٠)، القدس، (بالعبرية).
 - ٥- فيطلسون، ع. (١٩٩٤)، تطور جهاز المواصلات في إسرائيل على خلفية اعتبارات اقتصادية، سياسية وعسكرية: في أبحاث جغرافية ارض إسرائيل رقم ١٤، الجامعة العبرية، القدس صفحة ٢٣٧ - ٢٤٩.
 - ٦- كون، أ. (١٩٩٥)، التنظيم الهيكلي الإسرائيلي للمدن في الضفة الغربية، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بيروت.
 - ٧- لرمين، ر. واخرون (١٩٩٣)، مخطط قطري رئيس لاستيعاب المهاجرين والتطوير في اسرائيل، وزارة الداخلية، القدس، (بالعبرية).
 - ٨- مزور، أو اخرون (١٩٩٧)، اسرائيل ٢٠٢٠، مخطط رئيس لاسرائيل بسنوات الالفين، التخنيون، حيفا.
- 9- Center for Engineering and Planning (1991), Future Transportation Infrastructure Needs for the Palestinian People in The West Bank and Gaza Strip, Ramallah.
- 10- Kark, R. (1990), "Transportation in Nineteenth Century Palestine" Reintroduction of the Wheel.
- 11- Kipnis, B. (1987), Geopolitical Ideologies and Regional Strategies in Israel, Tijdschrift voor Economische en Sociologische Geographys, 38 pp125-138.
- 12- Reichman, S. (1971),?Partition and Transfer Crystallization of the Settlement Map of Israel Following the War of Independence, 1948-1950?.

صدر عن « مدار »



حزيران ٢٠٠١



آذار ٢٠٠١