



الاشتراكية لانشأ، مينا، غزّة

مَشْجُورِ عَلَى كُوَكَبِ الْعَمَلِ الْمُدْرَكِ / كَوَافِر

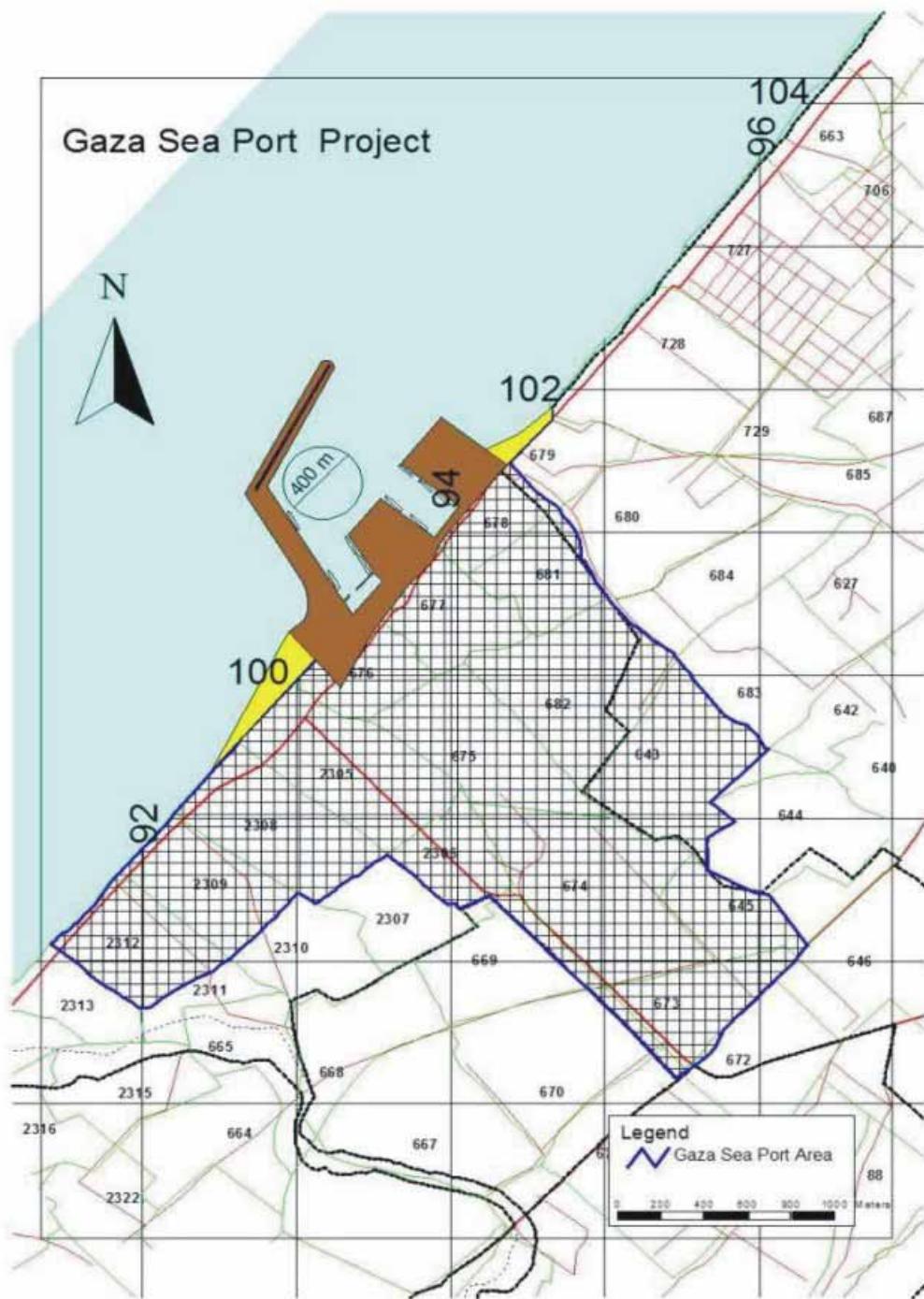


بنموذل من مرفق الائمة العالم

بالتعاون مع نقابة المهندسين



نقابة المهندسين - محافظات غزة





شكر وتقدير

يتقدم مركز العمل التنموي معا بالشكر والتقدير لكل من ساهم في إخراج هذه الدراسة على هذا الشكل و يخص بالذكر كلا من

مرفق البيئة العالمي GEF-برنامج المنح الصغيرة
نقيب المهندسين
سلطة جودة البيئة
سلطة الموانئ البحرية
نقابة المهندسين
سلطة جودة البيئة
دائرة أملاك الحكومة
وزارة الاقتصاد الوطني
وزارة السياحة و الآثار

المديدة رولا اسكندر
م.رفيق مكي
د. خالد قحمان
م. زياد عبيد
د.م.نهاد المقطري
م.سامي درابيه
أ. وليد أيوب
د. خالد أبو القمصان
د. معين صادق

مصادر محتويات الدراسة:

- دراسة تخطيطية لموقع الميناء و مراحل تنفيذه
م. زياد عبيد - سلطة الموانئ البحرية
- أثر الميناء على مدينة غزة - الجانب التخطيطي
د.م. نهاد محمود المغنى - نقابة المهندسين
- تقييم الأثر البيئي لميناء غزة الدولي
م. سامي درابيه - سلطة جودة البيئة
- الجانب القانوني و استخداماته فيما يتعلق بأراضي موقع ميناء غزة
الاستاذ/ وليد ايوب - دائرة املك الحكومة
- الأهمية الاقتصادية لإنشاء ميناء غزة الدولي
د. خالد أبو القمصان - وزارة الاقتصاد الوطني
- البعد الأثري و السياحي لمنطقة ميناء غزة
د. معين صادق - مدير عام وزارة السياحة و الآثار
- الموقع المقترن لمخازن المياه
م. حسام الخزندار - وزارة الحكم المحلي

المحتويات

٤	مقدمة
٥	محتويات الدراسة
٦	تعريفات هامة
٧	١ نبذة تاريخية
٨	٢ وصف المشروع
٩	موقع و مساحة الميناء
١١	الأهمية السياسية لمشروع ميناء غزة البحري
١٢	الأهمية الاقتصادية لمشروع ميناء غزة البحري
١٢	تمويل مشروع ميناء غزة البحري
١٣	مخطط الميناء
١٦	مناطق التشغيل في ميناء غزة البحري
١٧	٢ الآثار البيئي لإقامة ميناء غزة
٢٠	دراسة تقييم الآثار البيئي بحسب الدراسة التقييمية
٢١	التأثيرات البيئية
٢٢	آثر إقامة ميناء غزة على الجاذب التخططي لمدينة غزة
٢٥	الآثار الاقتصادي لإنشاء ميناء غزة
٢٦	المقومات الأثرية والسلالية في منطقة الميناء والبيئة المحيطة
٢٩	الجاذب للقانوني فيما يتعلق بأراضي موقع ميناء غزة
٣٢	الخلاصة
٣٣	التوصيات
٣٨	الخاتمة

تعريفات هامة:-

الميناء:- تعني المناطق الواقعة تحت سلطة إدارة الميناء و تشمل المناطق البرية و المائية و مرفاق الميناء و المناطق الملاحية و المراسي.

إدارة الميناء:- تعني الشخص (أو الأشخاص) الذي تعينه سلطة الموانئ المختصة لتولي مسؤولية إدارة الميناء و الإشراف على النواحي التشغيلية به، و يشمل ذلك من يفوض من قبل الموظفين لينوب عنه.

مرافق الميناء:- تعني كافة الأرصدة و المراسي و أماكن الرسو و الأحواض الجافة و الورش و السقالف الانتقالية و المستودعات و ساحلت التخزين المكشوفة و الطرق و العباري الواقعة تحت السيطرة الإدارية و التشغيلية لإدارة الميناء.

نحوث البيئة البحرية :- يقصد به أي تصرف غير مسموح به، مثل تفريغ أو التخلص من الزيوت أو الفضلات النفطية أو المواد السائلة الضارة التي تنقل على صورة سائبة، و المواد المؤذنة التي تنقل في طرود أو خزانات أو حاويات ، كما يعني أيضاً تفريغ أو التخلص من النفايات أو الفضلات التي يمكن أن تؤدي إلى إسعاقة أو خطر أو ضرر ضمن حدود المياه الإقليمية أو لأحد الموانئ أو البيئة المحيطة به أو للمتعاملين مع الميناء أو لصناعة صيد الأسماك.

مقدمة :-

على الرغم من إدراكنا لأهمية إنشاء الموانئ من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية فإننا يجب أن لا نغفل عن التأثير الذي تسببه الإنشاءات للحياة البحرية . فقبل اختيار موقع لإقامة هذه المنشآت لا بد من إجراء دراسة لتقييم أهمية الموقع من النواحي الترفيهية والسياحية والعلمية واعمال المحافظة على البيئة. إنشاء الموانئ له أثران: مباشر وغير مباشر. إذ يقوم الماء بحمل التربات من موقع البناء إلى المناطق المجاورة حيث تراكم تدريجيا على القاع وقد ثبت بالبحث العلمي أن مثل هذا التربس للأثربة والحجارة يقلل من فرص الحياة للأحياء المائية في المناطق المجاورة ويؤدي إلى موتها في موقع الطرم.

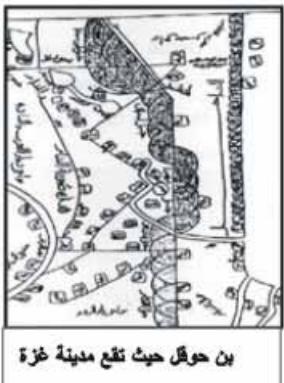
ولما لموضوع إنشاء ميناء غزة من تداعيات و آثار مختلفة على عدة مستويات منها السياسي و السياسي و الاقتصادي و الاجتماعي و البيئي و التموي فقد تبنى مركز العمل التنموي - مما بالتعاون مع نقابة المهندسين فرع غزة و بمتمويل من مرفق البيئة العالمية - برنامج المنع الصغير - فكرة عقد ورشة عمل لكافة الأطراف المعنية بفرض مناقشة الآثار البيئية الناجمة عن الإنشاء المزمع لمناء غزة و من ثم الخروج بپنوصيات تهدف إلى التخفيف من الآثار البيئية السلبية المتوقعة.

تشكل دراسة الآثار البيئية إجراءً لمعرفة التأثيرات و النتائج البيئية المرتبطة على إنشاء مشروع تموي كبير مثل إنشاء ميناء، و ترتكز دراسة التأثيرات البيئية على المشاكل البيئية المتوقعة مثل نقص المصادر الطبيعية ، كما تبحث في مدى ما يسببه المشروع من ضرر للناس و أماكن معيشتهم و مساكنهم، و بعد أن يتم التبيؤ بالمشاكل المحتملة من خلال دراسة التأثيرات البيئية يجري تحديد الأساليب و الإجراءات التي تقلل من المشاكل المتوقعة وبيان السبل التي تزيد من مواعنة المشروع و توافقه مع البيئة المقترحة له. و تشمل عناصر دراسة الآثر البيئي كما و نوعا الأمور التالية:-

- المتغيرات الموجودة في الهواء
- تصريف المخلفات الصناعية الصلبة و السائلة إلى البحر
- توزيع الرقعة الخضراء
- انجراف التربة
- المؤثرات الاجتماعية و الاقتصادية الحضرية
- وضع مواصفات قياسية لمياه البحر و الهواء

١- نبذة تاريخية:-

ميناء غزة القديم



كان لمدينة غزة ميناء هام يقع في الشمال الغربي من مدينة غزة القديمة أي في موقع قريب الآن من منطقة "البلاخية" أو ما يطلق عليه الآن منطقة المشتل وقد تعدد أسماء هذا الميناء بتنوع الحقب الزمنية والحكام فأطلق عليه ميناء "أثيدون" أي الزهرة البيضاء، ثم ميناء "قسطنطيا" في عصر قسطنطين و"ميوما" ثم "تيدا" في الفترة الرومانية - البيزنطية، وقد تكونت حولها مدينة مستقلة عن غزة الأم في الفترة الرومانية، ثم ما لبثت أن عادت لها، وقد جاء ذكرها في خريطة "ابن حوقل".

٢- وصف المشروع^١:

إن مشروع إنشاء وتشغيل ميناء غزة البحري يعتبر من أهم المشاريع الاستراتيجية في فلسطين على الصعيد السياسي والاقتصادي والاجتماعي ، باعتباره رئة الاقتصاد الفلسطيني، وتهدف السلطة الوطنية الفلسطينية من إنشاء الميناء إلى توفير معبر حر للفلسطينيين على العالم الخارجي ، لاسيما وأنها تعتمد وبشكل كامل على الموانئ الإسرائيلية فيما يتعلق بالاستيراد والتصدير.

وإنطلاقاً من أهمية هذا المشروع، باعتباره رمزاً من رموز السيادة ، فقد بدأت السلطة الوطنية الفلسطينية في إعداد الدراسات الخاصة بمشروع ميناء غزة البحري والتفاوض مع الشركات العالمية لإنجاز هذا المشروع قبل قدومها إلى أرض الوطن ، حيث تم الاتفاق بشكل مبدئي على تنفيذ هذا المشروع مع تجمع لشركات هولندية فرنسية في تونس عام ١٩٩٢ قبل العودة إلى أرض الوطن، ومن ثم خاضت السلطة سلسلة من المفاوضات المعقدة مع الطرف الإسرائيلي للاتفاق على تنفيذ هذا المشروع الحيوي ، حيث تم الاتفاق على البدء في عملية التنفيذ عبر اتفاقية شرم الشيخ الموقعة في سبتمبر عام ١٩٩٩.

وعليه فقد تم الاستعانة بشركات استشارية عالمية في إنجاز جميع الدراسات الفنية والبيئية والتصاميم اللازمة لتنفيذ المشروع. وبتاريخ ٢٠ أبريل ٢٠٠٠ ، وقعت السلطة الوطنية



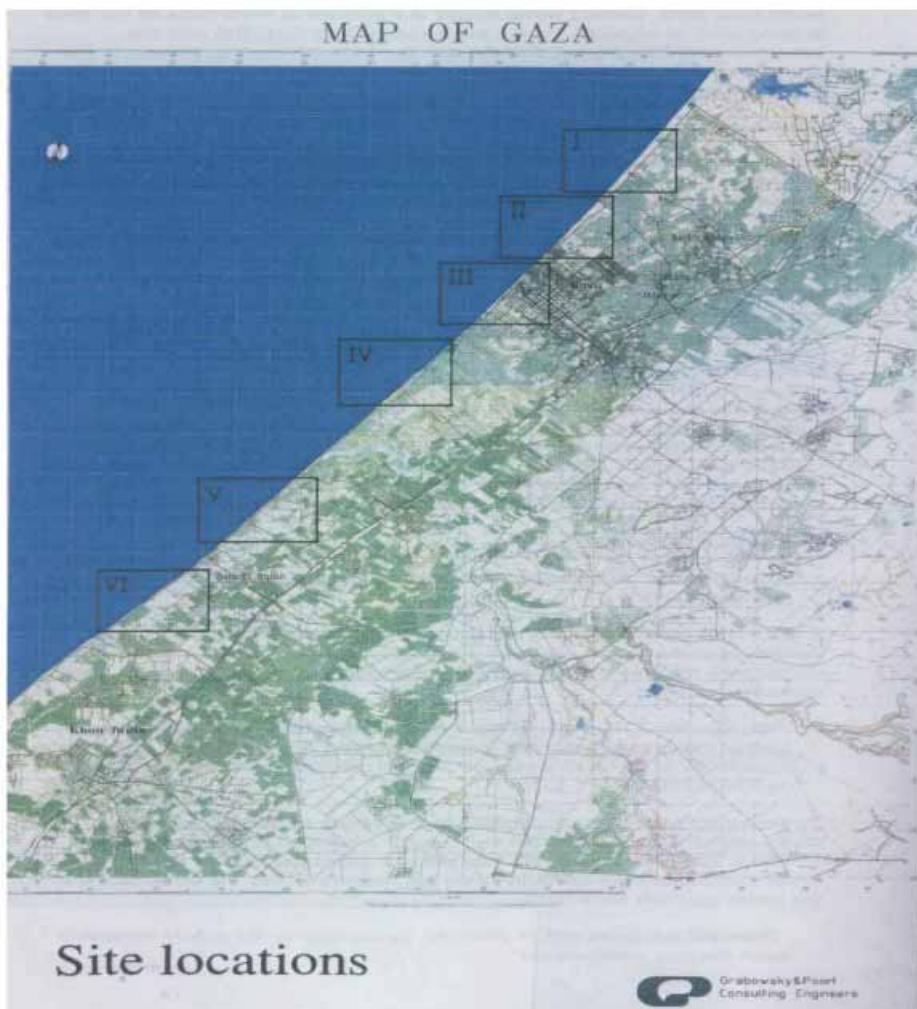
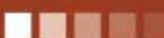
الفلسطينية كمالك للمشروع عقد تنفيذ المرحلة الأولى منه مع مجموعة شركات هولندية فرنسية كشركة مقاولة متخصصة في مجال إنشاء الموانئ تدعى مجموعة تطوير غزة الأوروبية EUROPEAN GAZA DEVELOPMENT GROUP ٢٠٠٠ أن يتم تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع في مدة قدرها ٢٥ شهراً.

موقع ومساحة الميناء:

بحسب الدراسة الأولى عام ١٩٩٤ عبر الشركة الهولندية Grabowsky & Poorts BV تمتد هذه المساحة من ٣٢٣ م جنوب طريق الشيخ عجلين وحتى ١٠٢٠ م شمال الطريق الساحلي جنوب قرية الشيخ عجلين.

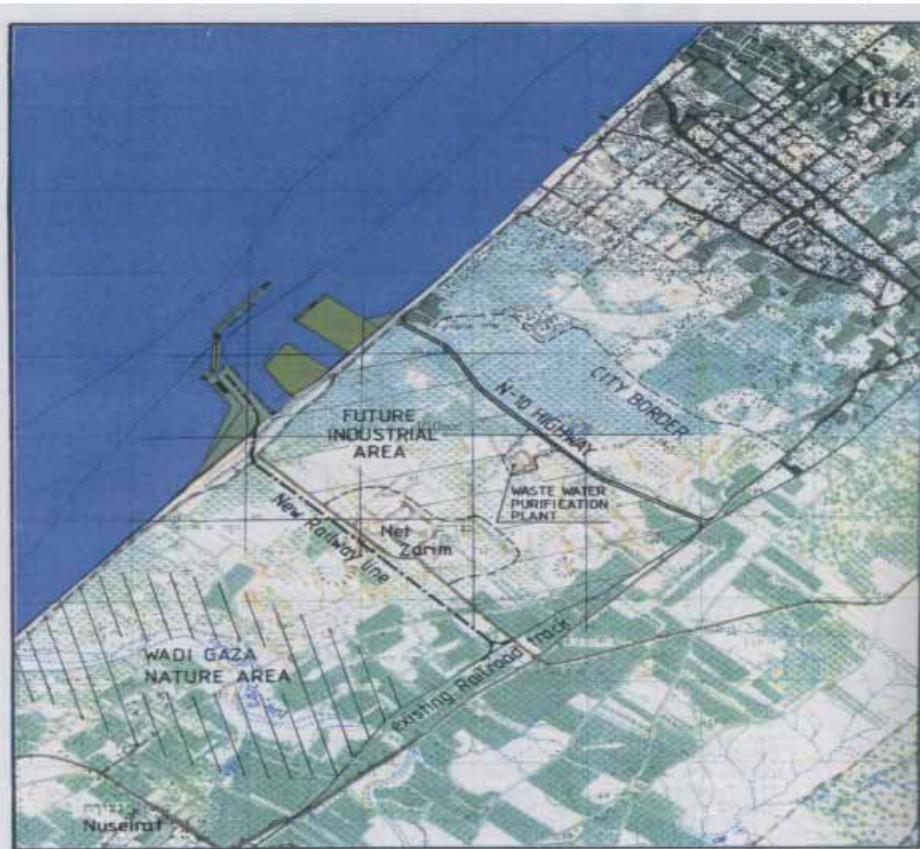
نظراً لأهمية تحديد موقع مشروع ميناء غزة البحري وما سيترتب عليه من آثار اقتصادية واجتماعية وبيئية فقد تعافت لجنة الميناء والمشكلة بقرار رئاسي صادر في تونس بتاريخ ٢١/٣/١٩٩٤ ويدعم من الحكومة الهولندية مع شركة Grabowsky & Poorts BV العالمية لإعداد الدراسات الهندسية الأولية الخاصة بإنشاء ميناء غزة البحري والمشتملة على دراسة أنساب الموقع لإنشاء الميناء، وتشير الدراسة إلى أنه تم اختيار ٦ مواقع رئيسية تمتد على طول شاطئ قطاع غزة وقد تمت دراسة هذه الواقع بصورة متكاملة بعد أن تم تحديد ٦ محدودات رئيسية يرتكز عليها اختيار موقع الميناء ممكناً تلخيصها بالتالي:

١. متطلبات تشغيل الميناء
٢. المخطط الإقليمي لقطاع غزة
٣. التواحي البيئية
٤. عامل الوقت
٥. التواحي الأمنية
٦. كلفة إنشاء المشروع والصيانة



الموقع المقترحة لإنشاء الميناء*

وخلصت الدراسة بعد إنجاز العديد من المقارنات بين هذه الموقع إلى أن الموقع رقم ٤ الواقع جنوب مدينة غزة، غرب مستوطنة نتساريم هو أقرب هذه الموقع لإنشاء الميناء.



Proposed location of the Port

الموقع المقترن للميناء^٧

الأهمية السياسية لمشروع ميناء غزة البحري:

تأتي الأهمية السياسية لإيجاز مشروع ميناء غزة البحري لترسيخ مفهوم المياه الإقليمية وسيادة الدولة الفلسطينية على طول ساحل الدولة المطلة على البحر، بما في ذلك أبعاد المياه الإقليمية للدولة الفلسطينية وحقها في المصالح الدولية، من حيث ما ينبع إليها من حدود مياهها الدولية التي لها حق استغلالها كيتفا شاعت في حدود الاستخدام السلمي.

الأهمية الاقتصادية لمشروع ميناء غزة البحري:

١. إيجاد معبر حر لفلسطين على العالم الخارجي ، وفتح نافذة بحرية للتعامل مع العالم مباشرة بدون قيود على الصادرات والواردات ، تشطيط حركة الاستيراد والتصدير بحيث يتم استيراد جميع البضائع عن طريق الميناء والتصدير للعالم الخارجي.
٢. رفع درجة حرارة الصادرات للخارج وصولا إلى زيادة دخل الفرد الفلسطيني.
٣. خدمة وتعزيز دور القطاع التجاري في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة.
٤. المساهمة في إحداث تنمية اقتصادية توفر مورد دخل للاقتصاد القومي عن طريق ناتج خدمات النقل البحري، ومدفوعات الجمارك والأراضي.
٥. خلق فرص عمل بالميناء لأبناء فلسطين إلى ما يقارب ١٨٠٠ فرصة عمل أثناء الإنشاء، و ٥٠٠٠ فرصة عمل أثناء عملية التشغيل المباشر وغير المباشر ، مما يساهم في الحد من البطالة .
٦. توفير قرابة ٢٤٠ مليون دولار سنويا من مدفوعات الجمارك واستخدامها لأراضيات الموانئ الإسرائيلية.
٧. العمل على توثيق روابط التعاون والتكامل الاقتصادي السياسي مع باقي دول العالم.
٨. القدرة على المشاركة الإيجابية في اتحادات النقل البري وتحديد أسعار الشحن من خلال المؤتمرات المل hak.

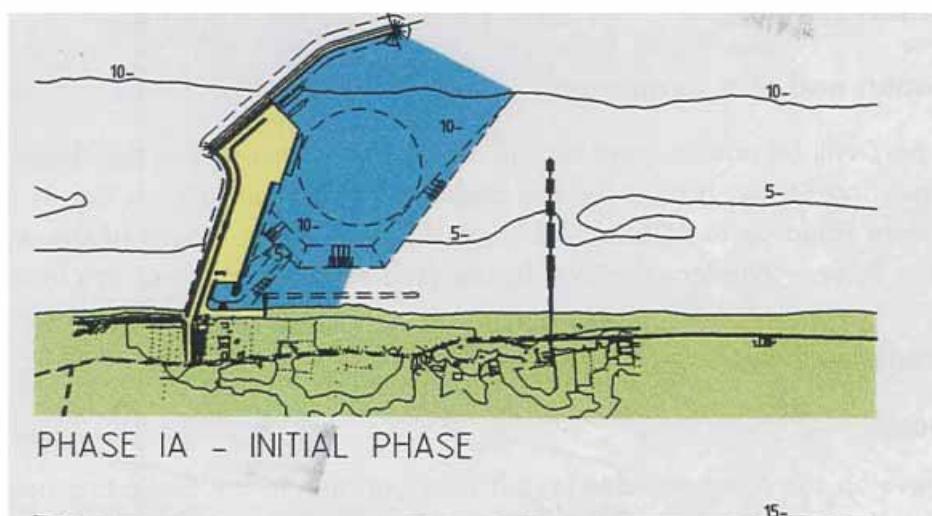
تمويل مشروع ميناء غزة البحري:

تعهدت كل من حكومتي هولندا وفرنسا بتمويل جزء من تكاليف المرحلة الأولى من المشروع ، ولسد العجز التمويلي للمشروع ، لجأت السلطة الوطنية الفلسطينية للاستفادة من قرض من بنك الاستثمار الأوروبي، كذلك ساهمت السلطة الوطنية الفلسطينية بتنظيمية جزء من تكاليف المشروع بالإضافة إلى استملك الأرض اللازمة للمشروع . والجدول التالي يوضح الجهات المساعدة في تمويل المشروع.

السلطة الوطنية الفلسطينية	بنك الاستثمار الأوروبي	فرنسا	هولندا
٤,٥٩٤,٩٠٥			
دولار أمريكي	٢٣,٦٧٨,٢٠٠		
+ ٢٠٤,٩١٥	دولار أمريكي (قرض)	١٩,٧٤٤,٩٠٢ يورو (منحة)	٢٢,٨٤٣,٢٩٦ يورو (منحة)
يورو			

مخطط الميناء:

سيتم العمل على إنشاء الميناء وفقاً للمعايير الدولية وذلك من خلال توفير المكونات الأساسية للمشروع وهي الرصيف، كاسر الأمواج، الحوض، والمباني الأساسية، وتوفير نظم الإرشاد الملاحي، والاتصالات البحرية. إضافة إلى الخدمات الأساسية المساعدة كالمياه والكهرباء والاتصالات والصرف الصحي من خلال توفير المرافق اللازمة لهذه الخدمات. وسيتم إنشاء الميناء على عدة مراحل ، ووفق المخطط التالي:



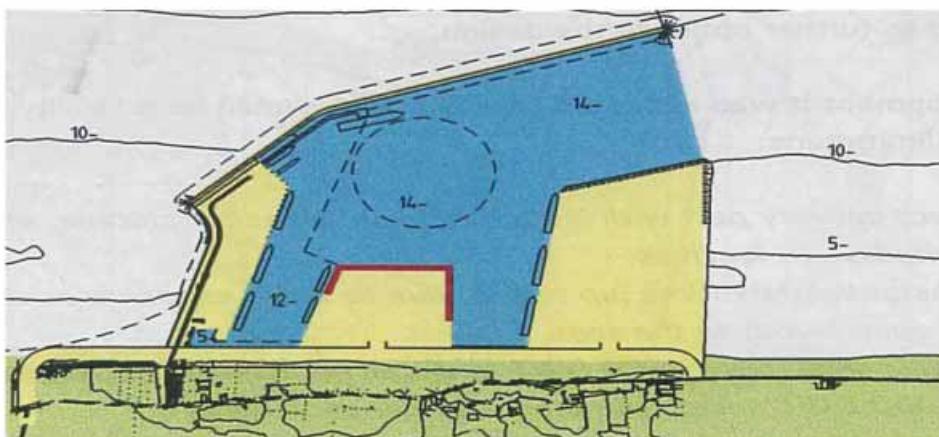
مخطط المرحلة الأولى لتنفيذ المشروع

المرحلة الأولى:

ت تكون هذه المرحلة من رصيف بطول ٢٠٠ متر لخدمة مناولة البضائع العامة والحاويات، بالإضافة إلى رصيف الدرجة بطول ١٤٠ مترًا لمناولة المعدات المتداوحة كالسيارات وغيرها ، كذلك فإن طول كاسر الأمواج يصل إلى ٧٣٠ مترًا علما بأن عمق المياه في المرحلة الأولى يصل إلى ١١ متر على الأرصفة المذكورة، وذلك لإمكانية خدمة البوارخ ذات حمولات من ١٥ ألف إلى ٢٥ ألف طن، ومن ثم سيزداد العمق ليصل إلى ١٢ مترًا لخدمة البوارخ الكبيرة. ويقدر حجم الحمولة التي من المتوقع أن يتم تناولها في ميناء غزة عند تشغيل هذه المرحلة حوالي ١,٨٩٣ مليون طن بضائع سنويًا.

المرحلة الثانية:

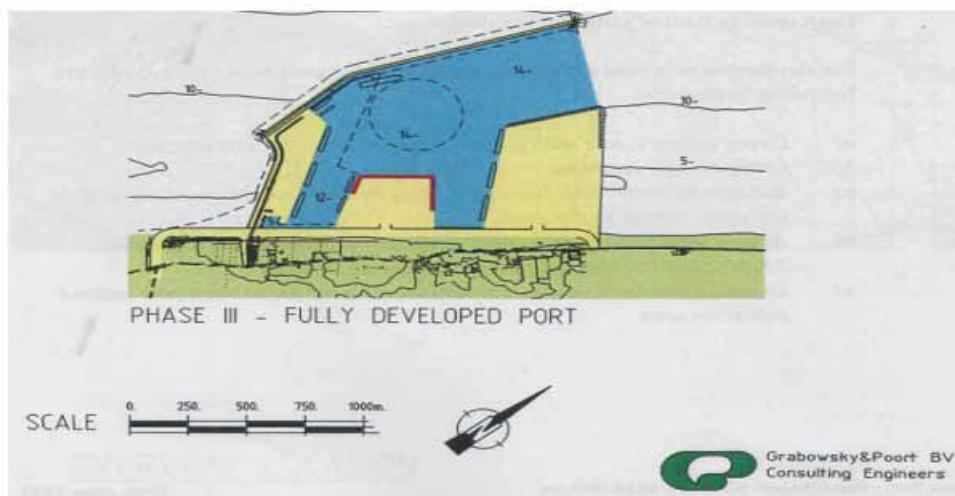
و تشمل العمل على توسيع خدمات الميناء وذلك بتجهيز محطة كاملة لمناولة الحاويات بسعة تصل إلى ٥٠٠,٠٠٠ حاوية في السنة وسوف يتم إعداد رصيف بطول ٦٠٠ متر مجهز لخدمة بوارخ بعمق مياه يصل إلى ١٤ مترًا.



مخطط المرحلة الثانية لتنفيذ المشروع

المرحلة الثالثة:

من خلال هذه المرحلة سيتم تجهيز الميناء بأحدث المعدات اللازمة لتناوله مختلف البضائع مثل الحاويات وبضائع الصب، وذلك علاً لأن يصبح الميناء ميناء متخصصاً لأنواع البضائع المختلفة.



مخطط المرحلة الثالثة لتنفيذ المشروع^١

المستودعات:

بحسب المخطط فإنه سيتم إنشاء منشآت التخزين باختلاف أنواعها لجمع وتخزين البضائع المشحونة أو المفرغة ، من مخازن وسقالف مفتوحة وساحات مكشوفة وصهاريج وصوامع وثلاجات وغيرها ، منشآت التخزين هذه تستخدم للتخزين قصير الأجل وتوجد مخازن للتخزين طويل الأجل في المنطقة الخلفية للميناء.

الخدمات الرئيسية بميناء غزة البحري :

- ١- المساعدات الملاحية ، وتختص هذه المجموعة من الخدمات بسلامة الملاحة والتحكم في حركة دخول وخروج السفن بالميناء.

- ٢ خدمات القطر.
- ٣ خدمات مناولة البضائع.
- ٤ خدمات النقل.
- ٥ خدمات التخزين.
- ٦ معدات مناولة البضائع الآلية .
- ٧ خدمات الإرشاد.

الخدمات المساعدة بميناء غزة البحري:

- ١ بناء وإصلاح السفن.
- ٢ التزود بالوقود.
- ٣ مجموعة الأنشطة التجارية.

مناطق التشغيل في ميناء غزة البحري:

تضم منطقة التشغيل في ميناء غزة منشآت التخزين والمعدات المختلفة لمناولة البضائع من رافعات وشوكات رافعة وجرارات مقطورات وسيور متحركة وأنابيب و مختلف أنواع الرافعات.

ونضم المنطقة الخلفية للميناء المنشآت الإدارية للسلطات والشركات العاملة داخل الميناء مثل الحجر الصحي والشرطة والجمارك والتوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتغليف ومكاتب العمالة وبعض شركات الملاحة وشركات التخزين والمستودعات الخاصة، كما ستنضم أيضاً موقع تسليم وتسلم البضائع وشبكات النقل من سكك حديدية وشاحنات ومحطات صيانة للمعدات ومرافق للتدريب وغيرها من الأنشطة المساعدة للأنشطة الرئيسية المتعلقة بمناولة البضائع.

طاقة الميناء والحمولات المتوقعة:

سيعمل ميناء غزة البحري على تنشيط حركة الاستيراد والتصدير بحيث سيتم استيراد معظم البضائع عن طريق الميناء وكذلك التصدير للعالم الخارجي ، حيث إنه يتوقع عند الانتهاء من إنشاء المرحلة الأولى أن يستقبل الميناء ٧ سفن وفي المرحلة الثانية ١٠ سفن ، وفي المرحلة الثالثة ١١ سفينة .

٣-الأثر البيئي لإقامة ميناء غزة:-

إن التأثيرات البيئية المتوقعة لإنشاء ميناء غزة البحري و التي هي أساس إعداد هذه الدراسة قد تمحورت من خلال الورشة حول عدة قطاعات و هي كما يلى :-

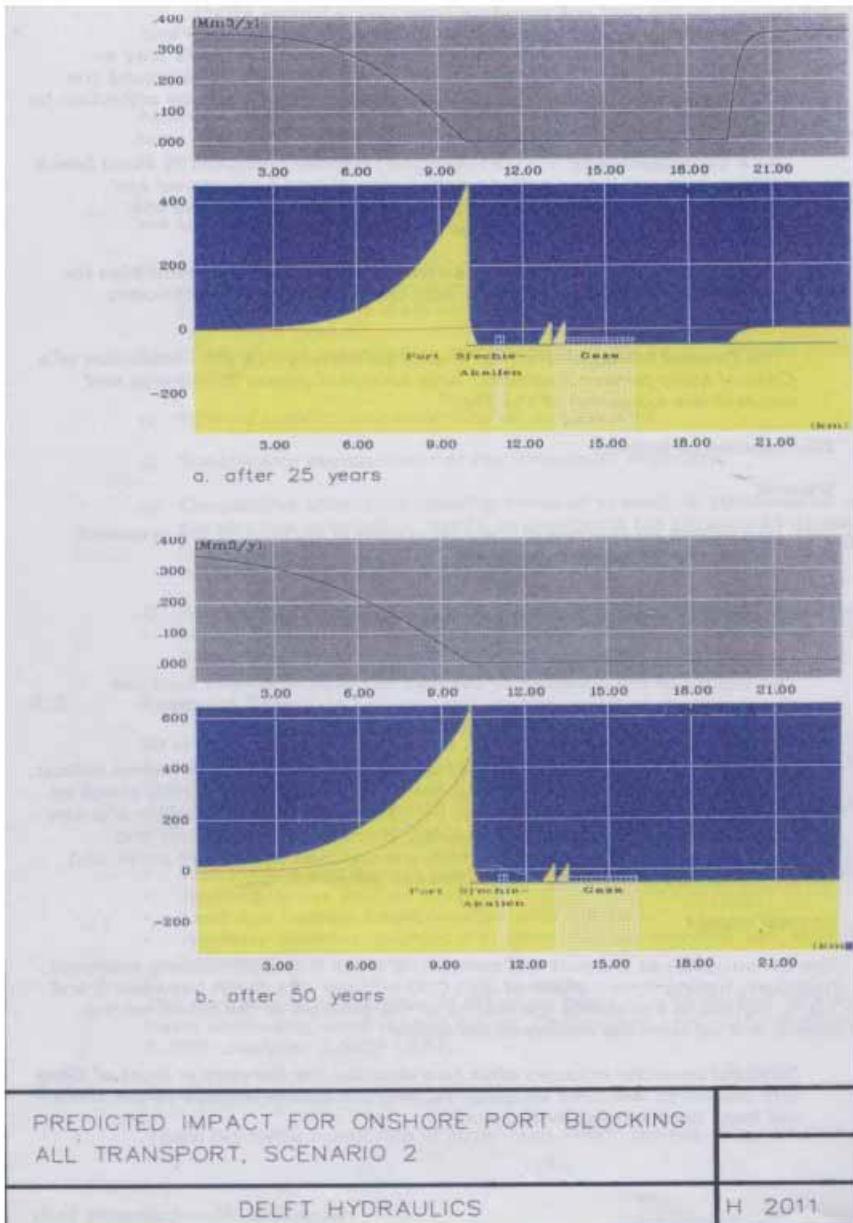
- تلوث البيئة البحرية وذلك من خلال التخلص من فضلات السفن، و التلوث بالزيوت و النفط، وتفریغ مياه التوازن و حركة السفن، و التلوث بالمواد السائلة الضارة و التلوث بالمواد المؤذنة المنقوله في طرود أو خزانات أو حاويات، والتلوث بالمواد المؤذنة المنقوله على هيئة سائلة و تلوث الهواء.
- تلوث الهواء بما ينبع من عوادم و دخان البوارخ بالإضافة إلى تطاير الغبار و مواد أخرى دقيقة تنتج من عمليات الصيانة للبواخر و السفن.
- التلوث الصوتي الناجم عن حركة البوارخ و السفن في الميناء بالإضافة لما ينبع من أصوات عن أعمال تنفيذ و مناولة البضائع
- إقامة مناطق صناعية و مرافقها على حساب الرقعة الخضراء في المدينة و المناطق الزراعية
- (أعمال النحر و الترسيب) كما أوضحت الدراسات أن إنشاء الميناء سيقوم بحجز ما حجمه ٣٥٠ ألف م³ من الرمال جنوب كاسر الأمواج الرئيسي الأمر الذي سيترتب عليه استحداث مساحات أراضي جديدة جنوب كاسر الموج وإحداث عمليات نحر وتعريمة في المنطقة الواقعة شمال الميناء (المخطط المرفق يوضح عمليات الترسيب والنحر الناجمة عن إنشاء الميناء).

ومن الجدير بالذكر أنه حتى الممارسات البسيطة للإجراءات السابقة لها أثر تراكمي، فعلى سبيل المثال ما يحدث من تحريك لرسوبيات القاع من حركة مراوح البوارخ و إلقاء الفضلات و تسرب المواد من هذه البوارخ ، و كذلك إعاقة التيارات العائمة بسبب المنشآت الساحلية مما ينجم عنه إلقاء حمولتها من المواد التي تسبب دماراً تدريجياً للموارد الحية.



Environmental impacts

التأثيرات البيئية في الميناء نتيجة عوامل التعرية^٧



رسم بياني توضيحي لتأثير إنشاء الميناء على تآكل الشواطئ

خلال ٢٥ و ٥٠ سنة القادمة^٨



تقييم الآثار البيئية^١:

جزء من عملية صنع القرار في عملية إنشاء وإدارة الميناء فإن التأثيرات البيئية المحتملة حدوثها كنتيجة للمشروع قد تم دراستها وتقييمها وعرضها ضمن تقرير التأثيرات البيئية . EIA

العوامل المؤثرة في دراسة التأثيرات البيئية EIA:

لقد تم وضع الأساس لدراسة التأثيرات البيئية لميناء غزة بوساطة المفوضية الهولندية وذلك لتخمين التأثيرات البيئية . وقد تأثر إعداد هذه الدراسة بالعديد من العوامل . وكان قرار إنشاء ميناء غزة قد اتّخذ ضمن إطار سياسي ودبلوماسي وأدت الرغبة العامة في تطوير الميناء بسرعة إلى تقليل الوقت المحدد لإجازة هذه الدراسة، كذلك فإن الموقع التقريبي للميناء كان قد تقرر قبل بدء الدراسة . ونتيجة لذلك فإن الدراسة ركزت على الموقع الذي تم اختياره وعلى السعة المقترحة للميناء وكذلك على التصميم المقترن، وعمليات تشغيل وإدارة الميناء وتطوير المرافق المتعلقة بالميناء.

مع أنه كان واضحاً أن كل المعلومات المتعلقة بما سبق سوف تكون موجودة حال بدء الدراسة فإن بعضها لم يتوفّر في تلك الأثناء مثل حركة المرور المتوقعة على الميناء . وكان تحضير دراسة التأثيرات البيئية قد تأثرت بمدى توفر المعلومات ، وكان مقرراً أن تستغرق الدراسة الوقت نفسه الذي سيستغرقه التصميم التفصيلي والذي يتم إعداده بوساطة مصممي الموانئ بالتعاون مع المعهدين ، وعلى كل حال ولأسباب عديدة فقد تأخرت أعمال المساحة لتصميم الميناء كثيراً وأدى ذلك إلى عدم توفر معلومات ضرورية عن التربة وطبيعة الظروف البحرية وأماكن جلب الرمل ومواد الإنشاء . وعلى ذلك فإن الدراسة قائمة على المعلومات المتوفّرة . ومع الأخذ بعين الاعتبار حقيقة أن بعض المعلومات لم تكن موجودة وكذلك الوضع السياسي الحالي في قطاع غزة فإن هذه الدراسة أعطت رؤية عامة كافية للتأثيرات البيئية المحتملة لمشروع ميناء غزة البحري .

العوائق والثغرات في المعلومات المطلوبة لدراسة الآثار البيئي لميناء غزة الدولي:

العواائق:

- في مرحلة تقييم الآثار البيئي لإقامة الميناء كان هناك نقص في توفر قوانين بيئية وخطيطية، كذلك لا يوجد معايير لتجنب التأثيرات البيئية في قطاع غزة.

- عدم وضوح الرؤية والتوقعات الاقتصادية بقطاع غزة بسبب الوضع السياسي.
- عدم وجود معلومات عن تطوير المناطق الصناعية.

ثغرات المعلومات المحددة:

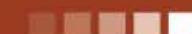
- لا يوجد معلومات عن تغذية المياه الجوفية في التقييم، ولذلك فإن مرحلة التشغيل على إعادة تغذية الخزان الجوفي صعبة التقدير.
- لا يوجد معلومات عن المنطقة وتوزيع سلاسل الكركارات المكتشوفة على طول الساحل.
- لا يوجد معلومات عن حالة قاع البحر.
- مناطق جلب مواد الإنشاء لم يتم تحديدها.
- لا يوجد معلومات دقيقة حول الأرض المطلوبة لكل مرحلة من مراحل تطوير الميناء.
- لا يوجد معلومات دقيقة حول كميات مواد البناء المطلوبة لكل مرحلة من مراحل تطوير الميناء.

التأثيرات البيئية:

إن دراسة التصميم المقترن للميناء تظهر أن عملية إنشاء وتشغيل الميناء سيكون لها تأثيرات بيئية كبيرة وجديرة بالاعتبار.

وتصاحب إنشاء وتشغيل الميناء العديد من التأثيرات البيئية السلبية، وأهم هذه التأثيرات والأخطار هي:

- ١- الجرف الساحلي على الجانب الشمالي للميناء.
- ٢- خطر النمو العشوائي للصناعة والإسكان في محيط الميناء.
- ٣- الأخطار البيئية المحتملة نتيجة غياب القوانين البيئية.
- ٤- استنزاف مصادر المياه الجوفية القليلة الموجودة.
- ٥- انتشار النفايات الصلبة.
- ٦- هدم وفقدان المنازل الموجودة حالياً في منطقة الميناء.
- ٧- احتمال فقدان بعض الأماكن الأثرية والمناظر الطبيعية.



- إن الأثر البيئي الناجم عن الميناء هو الأثر البيئي نفسه الناجم عن إنشاء أي ميناء.
- حسب دراسة الأثر البيئي للميناء فإن حدود مدينة غزة تبعد عن الميناء المسافة المطلوبة و الخاصة بالتللوك الهوائي (٣٠٠ متر) والتلوك الضوضائي (١٠٠٠ متر).
- بناء على دراسة المخطط الإقليمي فلا توجد أولوية كبيرة لحماية الموقع حيث محدودية الأهمية الزراعية للمنطقة ووجود بعض الأماكن الأثرية ووادي غزة الذي يحتاج إلى الحماية لا يتأثر بإنشاء الميناء.

٤- أثر إقامة ميناء غزة على الجانب التخطيطي لمدينة غزة^{١٠}

يصبو التخطيط العمراني لمدينة غزة إلى تحقيق عدة أهداف فعلى صعيد البنية السكنية وال عمرانية يبحث عن توفير بيئة صحية آمنة و مريحة ووقف البناء العشوائي و تطوير الخدمات الأساسية، وعلى صعيد التنمية الاجتماعية يبحث عن توفير المرافق و الخدمات الاجتماعية و الخدمات العامة و على صعيد التنمية الاقتصادية يبحث عن توفير مساحات للنشاط التجاري في موقع مناسبة و توفير مناطق كافية للصناعة و أما على صعيد حماية المصادر الطبيعية فيهدف إلى الحفاظ على المياه الجوفية و المناطق الخضراء و الأراضي الزراعية و تجميع مياه الأمطار و حماية الشواطئ وحفظ مياه البحر من التلوث

تبلغ مساحة مدينة غزة حوالي ٤٥ كم^٢ و يصل تعداد سكانها نهاراً إلى أكثر من ٦٠٠،٠٠٠ نسمة بحيث يكون معدل كثافتها السكانية تعادل ٢٦ شخصاً/دونم، و بذلك يمكن اعتبار المدينة محاصرة تخطيطياً

أهداف التخطيط العمراني لمدينة غزة:-

- في مجال البنية السكنية وال عمرانية : توفير بيئة صحية آمنة مريحة ووقف البناء العشوائي و تطوير الخدمات الأساسية.
- في مجال التنمية الاجتماعية : توفير المرافق و الخدمات الاجتماعية و الخدمات العامة من مدارس و مراكز صحية و مرافق و مساحات مفتوحة و الحفاظ على الطابع التقليدي .
- في مجال التنمية الاقتصادية : توفير مساحات للنشاط التجاري في موقع مناسبة و توفير مناطق كافية للصناعة .

- حماية المصادر الطبيعية من مياه جوفية ومناطق خضراء وأرض زراعية وتجميع مياه الأمطار وحماية الشواطئ وعدم تلوث مياه البحر .

ميناء غزة وعلاقته بالاتجاه التخطيطية للمدينة:-

- أرصفة الميناء في المياه تمتد من جامع الشيخ عجلين حتى مفترق شارع الشهداء تقربياً .
- المنطقة المخصصة لخدمات الميناء حوالي ٨٠،٥٠٠ دونم حسب المرسوم الرئاسي رقم ١ لسنة ٢٠٠٠ وتحد الحد الجنوبي لمدينة غزة الحالي تماماً بل و تأخذ من ذلك الحد حوالي (١٠،٠٠٠) دونم .
- لا توجد خطة معتمدة للتوزيع استعمالات الأرضي لتلك المنطقة بعد .

الآثار المترتبة على وجود الميناء على شاطئ غزة:-

- تبعيات تخطيطية ووظيفية - سلبية
- تبعيات بيئية (النهر البحري - تلوث المياه - تلوث الشواطئ (الرمال)) - سلبية
- أعباء خدمانية (نظافة - طرق - مرافق)
- تبعيات اقتصادية - إيجابية
- تبعيات اجتماعية وتغيير في النظام الاجتماعي .

البعيات التخطيطية والوظيفية:-

- توسيع المدينة :

- يحرم الميناء أي توسيع مستقبلي مناسب لازم نتيجة الزيادة السكانية
- الأرض المخصصة للميناء هي الاتجاه الوحيد الممكن والملازم للتوسيع المدينة
- يحرم المدينة من مشاريع استراتيجية مكملة لهيكل المدينة الأصلي
- عزل المدينة عن محاطها الجنوبي خاصة

- استعمالات الأرضي :

- استعمالات الأرضي المقترن غير ملائم وظيفياً مع استعمالات الأرضي المقترن لمدينة غزة من حيث:

- الجانب المنافي واتجاهات الرياح
- انعدام التكامل الوظيفي (سكن بجانب ورش وصناعات)

- يحرم المدينة من أنماط مكملة لاستعمالات الأرضي (سياحي - سكن منخفض الكثافة - مشاريع استثمارية نوعية)

- إقحام عنصر إقليمي واستراتيجي وطني هام بعناصره المختلفة في منطقة مكتلة أصلاً.

- المناطق المفتوحة :

- حرمان المدينة من شاطئ البحر كمنطقة مفتوحة ومتنفس للسكان في وقت تتدنى فيه المناطق المفتوحة في المدينة علماً بأن شاطئ البحر يلعب دوراً هاماً كمكان عام ومفتوح للاستجمام لكافة شرائح المجتمع وخاصة قليلة ومتوسطة الدخل .

- حركة المرور :

إنقل شوارع المدينة بحركة مرور إضافية وثقيلة في طبيعتها والتأثير على البنية التحتية للمدينة من طرق ومرافق

الموقع المقترن لمخازن الميناء^{١١}

- المنطقة المراد إقامه المشروع عليها هي منطقة سياحية من الدرجة الأولى في المنطقة الإقليمية الواقعة جنوب مدينة غزة.

- إن كافة القطع و القسام التي شملت ضمن قرار تخصيص موقع مخازن الميناء هي ملك خاص للمواطنين بحسب مستخرجات القيد

- يعتبر موقع المشروع الامتداد السكاني الطبيعي و المستقبلي لمدينة غزة و المنطقة الوسطى.

- يوجد الغزان الجوفي في المنطقة المحددة

- ارتفاع أسعار الأرضي في المنطقة المحددة

^{١١} الموقع المقترن لمخازن الميناء. حسام الخزندار. وزارة الحكم المحلي

وفي حال تنفيذ المشروع في المكان المحدد فإن هذا من شأنه أن يؤدي إلى تدمير المنطقة الساحلية لمدينة غزة و انعدام التمدد الطبيعي للمدينة و للمنطقة الوسطى، خاصة و أن المدينة مقبلة على التوسيع المستقبلي من حيث الزيادة الطبيعية في عدد السكان و التي تقدر ب ٤% سنويًا مما يعني أنه بعد مرور ٢٠ عاماً فإن عدد السكان سيتضاعف و سيكون من المستحيل إيجاد حل لمشاكل الإسكان القادمة.

كما أن وجود الخزان الجوفي في منطقة المشروع سيؤثر على استغلال المياه للشرب و للإستخدام الآدمي و هذا من أهم المشاكل الرئيسية التي يعاني منها سكان قطاع غزة فتنفيذ المشروع يعني تلوث هذا الخزان الجوفي نتيجة لترابك الوحدات الصناعية و الكيماوية التي ستنشأ في المنطقة.

٥- الأثر الاقتصادي لإنشاء ميناء غزة :-

العوامل المباشرة لأهمية ميناء غزة البحري:

تكتسي الأهمية الاستراتيجية لميناء قطاع غزة البحري كونه البوابة الاقتصادية الحيوية لإعادة إحياء غزة اقتصادياً والضفة الغربية بعد الانتهاء من قضايا المعبر الآمن وبالتالي الخروج من عنق الزجاجة باتجاه العالم الخارجي وإعادة الثقة بالمناخ الاستثماري واستقطاب الاستثمارات الخارجية وإعادة تأهيل الاستثمارات القائمة والمتوافقة نتيجة أسباب سياسية واقتصادية .

لهذا فإن مشروع إنشاء وتشغيل ميناء غزة البحري يعتبر من أهم المشاريع الاستراتيجية على الصعد السياسي والاقتصادي والاجتماعي باعتباره المتنفس الوحيد باتجاه العالم الخارجي بصورة مستقلة حيث تهدف السلطة الوطنية الفلسطينية من إنشاء الميناء إلى توفير معبر آمن حر للفلسطينيين لاسيما أنها تعتمد بشكل كامل على الموانئ الإسرائيلية بحركة الاستيراد والتصدير .

أولاً: الأهمية الاقتصادية لإنشاء مشروع ميناء غزة^{١٧} :

- ١- تشجيع وتنشيط حركة التجارة الخارجية مع العالم الخارجي والاستفادة من الاتفاقيات التجارية الموقعة مع مصر والاتحاد الأوروبي وبعض الدول .

^{١٧} ورقة عمل الأهمية الاقتصادية لإنشاء ميناء غزة البحري بـ خالد أبو القصسان

- إعادة الثقة في تشغيل وتنشيط الاستثمارات الزراعية والصناعية كأسلوب أمثل لرفع حالة الاقتصاد اتجاه العالم الخارجي وتعزيز قدرة القطاع الخاص .
 - خلق فرص عمل كمرحلة أولى ١٨٠٠ فرصة عمل أثناء مرحلة الإنشاء و ٥٠٠٠ فرصة عمل أثناء التشغيل وبالتالي الحد من مشكلة البطالة .
 - توفير ٢٤٠ مليون دولار سنوياً مدفوعات الجمارك لإسرائيل نتيجة استخدامنا لأراضي المواتي الإسرائيلية وهذا بلا شك يخفف عبء البطالة في قطاع غزة.
 - إعادة تأهيل المناطق المحاذية للميناء جغرافياً وبيئياً وحضارياً بحيث تصبح مركز استقطاب استثماري كبير .
 - الدخول في المؤسسات والمنظمات الدولية الخاصة بالملاحة البحرية التابعة للأمم المتحدة والجامعة العربية .
- ٦- **المقومات الأثرية والسياحية في منطقة الميناء والبيئة المحيطة^{١٢}**
تُرَخِّرُ المَنَاطِقُ الْمُمَتَّدَةُ إِلَى الشَّمَالِ مِنْ وَادِيِّ غَزَّةِ حَتَّى مَنْطَقَةِ الْمِينَاءِ بَعْدَ مَنْطَقَةِ الْهَامَةِ لِلْسِّيَاحَةِ الْقَ ثَافِيَةِ وَالْبَيِّنِيَةِ الْمُسْتَدَامَةِ يُمْكِنُ تَطْوِيرُهَا وَتَأهِيلُهَا فِي إِطَارِ مَشْرُوعِ إِنشَاءِ مِينَاءِ غَزَّةِ .

تُتَخَصُّ أَهْمُّ هَذِهِ الْمَقْوِمَاتِ فِي مَوَاقِعِ التِّرَاثِ الْحَضَارِيِّ، وَشَاطِئِ الْبَحْرِ مَعَ اسْتِثْمَارِ جُزْءٍ مِنَ الْمِينَاءِ فِي النَّقْلِ السِّيَاحِيِّ، وَكَذَلِكَ مَحْمِيَّةِ وَادِيِّ غَزَّةِ .

لولا: موقع التراث الحضاري

كشفت الحفريات الأثرية خلال السنوات الأخيرة عن عدد من الموقع الأثري في المنطقة التي شملتها دراسة الأثر البيئي للميناء في منتصف التسعينيات. هذه الموقع تجسد تاريخ المنطقة، وتعكس مراحل التطور الحضري في العمارة والفنون عبر العصور، وتشهد كذلك على العلاقات التاريخية بين فلسطين والحضارات المجاورة في مصر وبلاط ما بين النهرين، وكذلك مع حضارات البحر الأبيض المتوسط، مما يجعلها من أهم مقومات السياحة الثقافية.
خضعت هذه الموقع لحفريات أثرية فلسطينية، وكذلك فلسطينية أوروبية مشتركة أضيفت إلى قائمة الموقع المكتشفة قديماً مثل موقع تل العجول الواقع في المحيط البيئي لمنطقة الميناء من الجهة الجنوبية، و موقع تل التين.

وفيما يلي أهم المواقع الأثرية الواقعة في المحاط البيئي لمنطقة الميناء، وهي مدرجة من الأقدم تارياً إلى الأحدث:

موقع تل التين (تل السكن الجنوبي):

موقع تل التين هو من أهم هذه المواقع الأثرية التي يمكن استثمارها سياحياً في منطقة الميناء، فهو يحتوي على أطلال أكبر مدينة كنعانية محصنة في جنوب فلسطين يتم اكتشافها حتى اليوم، ويجسد مرحلة مبكرة من التطور الحضري في جنوب غرب فلسطين خلال العصر البرونزي المبكر (٣١٥٠ إلى ٢٠٠٠ قبل الميلاد).

يقع تل التين عند النهاية الشمالية لمدينة الزهراء جنوب مدينة غزة، وقد تم اكتشافه في العام ١٩٩٨، وبالصدفة أثناء تجريف الرمال لإقامة وحدات سكنية هناك، ويطلق على هذا الموقع أيضاً اسم تل السكن الجنوبي تمييزاً له عن تل السكن الواقع في البلدة القديمة لمدينة غزة.

موقع تل العجل:

يقع هذا التل الأثري الهام في منطقة المغراقة، على الضفة الشمالية لوادي غزة ، وذلك عند تقاطع طرق تجارية قديمة هامة، ووسط منطقة خصبة، ومياه وفيرة، وأبار مياه عذبة، هذا إلى جانب قرينه من البحر.

لقد جسدت الآثار المعمارية والحضارية المكتشفة في التل نموذجاً من التطور الحضري لسكان جنوب الوادي ومنطقة ميناء غزة، وعلاقتهم بالحضارات المختلفة، ومنها المصرية، وحضارة ما بين النهرين، واليونان وجزيرتي قبرص وصقلية.

موقع أثرية أخرى قريبة يمكن ربطها سياحياً بمنطقة الميناء:

ومن أهم المواقع الأثرية القريبة من منطقة الوادي التي تعود إلى تلك الفترة، وتشهد على مرحلة بدايات عهد المسيحية، والمستوى الرافق في البناء والتخطيط، ورقي مدرسة صناعة الفسيفساء والتنوع في تصميمات الزخارف في تلك الفترة تراه في دير القديس هيلاريون الواقع في منطقة التصيرات بالقرب من شاطئ البحر، حيث تكمن أهمية هذا الموقع سياحياً في كونه يحتوي على أطلال أقدم دير في فلسطين أنشأه القديس هيلاريون الذي كان أول من دخل الراهبة إلى فلسطين في بداية القرن الرابع الميلادي (Glucker: ١٩٨٧).



ثانياً: شاطئ البحر

لأنك أن شاطئ البحر، وخصوصاً في المناطق الخالية من المنشآت الخاصة، هو المتنفس الطبيعي الوحيد للسكان، ومقوم هام للسياحة المحلية والوافدة أيضاً، وأصبحت المناطق الخالية من شاطئ قطاع غزة، كمنطقة الميناء، رصيداً استراتيجياً لإبد من التخطيط السليم لاستثماره بعد أن أغلقت المباني الخاصة المقامة على شاطئ مدينة غزة أي منفذ للسكان تجاه البحر. وحيث أن التقديرات الحالية تشير إلى أن ميناء غزة سيكون في قسم هام من شريط الشاطئ فمن المفترض بالتزامن أو في إطار مشروع الميناء أن يتم تخصيص جزء من أرصفة الميناء، ومرافق خدماته لتكون مؤهلة للنقل السياحي الداخلي والخارجي، وكذلك تأهيل جزء من الشاطئ الملائم لحرم الميناء ليكون متوجعاً ساحرياً للزائر والمقيم. هذا الاستثمار سيتكامل بالتأكيد مع مقومات سياحية أخرى في محيط الميناء، وهي موقع التراث الحضاري التي ذكرناها، وكذلك مع محمية وادي غزة.

النتائج المتوقعة من تطوير قطاع السياحة في منطقة الميناء ولا شك أن مقومات السياحة الفلسطينية المستدامة في منطقة الميناء ومحبيه الجغرافي والتاريخي والبيئي في إطار مشروع ميناء غزة يمكن توقع منه النتائج التالية:

- حماية الشاطئ وبيئته من التلوث.
- حماية موقع التراث الحضاري.
- زيادة مناطق الاستجمام الحالية في قطاع غزة وتطويرها.
- تعزيز الاقتصاد الوطني الفلسطيني.
- المساعدة في خلق فرص عمل.

ولتحقيق أفضل النتائج في المجالات السابقة يتطلب الأمر إجراء دراسات حول القضايا التالية:

- التوقعات السكانية المستقبلية في قطاع غزة بشكل عام وفي منطقة الميناء وبيئته بشكل خاص.
- شبكة المواصلات الحالية ووضع تصور لتوسيعها بما ينلائم مع مشروع الميناء والتطور الحضري المستقبلي والتنمية السياحية المستدامة.
- مرافق البنية التحتية لتكون مؤهلة لخدمة المشاريع المستقبلية والتطور الحضاري.
- موقع التراث الحضاري، وتشخيص مقومات كل منها، ودمجها في خطة التنمية.
- تعزيز التبادل الثقافي بين الحضارات.

٧-الجانب القانوني فيما يتعلق بأراضي موقع ميناء غزة^{١٤}

أولاً: المركز القانوني للأراضي المنوي إقامة الميناء عليها ومرافقه:
يقع الموقع المقترن على أراضي حكومية وأراضي خاصة على جزء من قسائم البلاوكات
(٦٧٤، ٦٧٥، ٢٣٠٥، ٢٣٠٦، ٢٣٠٧، ٢٣٠٨) الواقعة جنوب غرب مدينة غزة.
ليس لدينا حصرًا دقيقاً لمساحة الإجمالية لهذه الأرضي ولكن الثابت لنا حتى تاريخ
١٤/٥/١٩٩٤ أن مساحة الأرضي منها ٤ دونماً مملوكة ملكية خاصة وباقى المساحة أراض
حكومية.

ثانياً: الحقوق التي كفلها الدستور الفلسطيني لحق الملكية:
إن حق الملكية أقوى أنواع الحقوق وقد كفل القانون الأساسي "الدستور الفلسطيني" هذا الحق
لأصحابه بالمداد:-

- المادة ٣/٢١ "الملكية الخاصة مصونة ولا تنزع الملكية ولا يتم الاستيلاء على العقارات أو المنقولات إلا للمنفعة العامة وفقاً للقانون في مقابل تعويض عادل أو بموجب حكم قضائي"
- المادة ٤/٢١ "لا مصدارة إلا بحكم قضائي"

^{١٤}الجانب القانوني واستخداماته فيما يتعلق بإنشاء ميناء غزة أوليد ايلوب (أملاك الحكومة)

ثالثاً- الخطوات القانونية الواجب اتباعها في مثل هذه الحالة:
لا بد هنا من اتخاذ الإجراءات القانونية الواجبة الاتباع في حالة نية الجهة المسؤولة تنفيذ مشروع الميناء على أراضي الموقع المقترن استناداً لقانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٤٣ "قانون استملك الأرض للغاليات العامة" ولما كان الأمر هنا يقع على تقييد استخدامات الأراضي الخاصة المقترن إقامة مشروع الميناء عليها لصالح الميناء ومرافقه ، لذا لا بد من الاستناد إلى التالي:

- المادة ٣/د من قانون الاستملك للغاليات العامة رقم ٢٤ لسنة ١٩٤٣ م "يجوز للمندوب السامي" رئيس السلطة الوطنية الفلسطينية" فرض أي حق من حقوق الارتفاع أو أي قيد من القيود على ممارسة حق من الحقوق المتفرعة من حق الملكية للأرض" استعمال، استغلال، تصرف" على أن يدفع العوض أو التعويض الذي يتلقى عليه أو يتقرر بمقتضى أحكام هذا القانون"
- المادة ٥/١ من قانون الاستملك للغاليات العامة رقم ٢٤ لسنة ١٩٤٣ "إذا رغب المندوب السامي" رئيس السلطة الوطنية الفلسطينية" في استملك أية أرض لأية غاية، يتخذ التدابير لنشر إعلان برغبته هذه في الواقع الفلسطيني كما ويتخذ التدابير أيضاً لعرض نسخة من هذا الإعلان في أماكن ملائمة من الأرض التي يراد استملكها أو بالقرب منها، ويتخذ التدابير أيضاً لتبلغ الإعلان المذكور إلى أي شخص قد يكون اسمه مقيداً في سجلات الأراضي باعتباره مالكاً للأراضي أو صاحب حق منفعة فيها.

رابعاً: الخطوات الفنية الواجب اتباعها:-

- ضرورة الطلب من دائرة المساحة بعمل رفع مساحي لموقع الأرضي المنوي إقامة مشروع الميناء ومرافقه عليها وتجهيز مخطط تصصيلي يحدد فيه حدود الملكيات والقصائم والبلوكات.
- ضرورة الطلب من دائرة تسجيل الأراضي تزويدنا ببيانات عن أصحاب الحقوق على هذه الأرضي.
- إن الخطوتين المذكورتين أعلاه لا بد من البدء بهما قبل اتخاذ أية إجراءات قانونية تتطرق بالاستملك كي تتوفر لدينا كافة المعلومات عن هذه الأرضي ومن ثم يكون إعلان الاستملك مستوفياً للبيانات الصحيحة المطلوبة فيما يخص الموقع والحقوق المترتبة على هذه الأرضي.

النظم والقوانين الواجبة التطبيق

- قانون الاستملك للغابات العامة رقم ٢٤ لسنة ١٩٤٣ م
- قانون رقم ٥ لسنة ١٩٦٠
- مادة أولى / لا يجوز تملك الأموال الخاصة المملوكة للحكومة أو الأشخاص الاعتبارية العامة وكذلك أموال الأوقاف أو كسب أي حق عيني عليها بالتقادم كما لا يجوز التعدي عليها وفي حالة حصول التعدي يكون للجهة صاحبة الشأن كما لا يجوز التعدي عليها وفي حالة حصول التعدي يكون للجهة صاحبة الشأن حق إزالته إدارياً بحسب ما تقتضيه المصلحة العامة.
- مادة أولى مكرر / لا يقبل الادعاء بالتقادم في كسب أي حق عيني عن أيام مدة سابقة في الأموال والأموال غير المنقوله المبينة في المادة الأولى من هذا القانون أو الدفوع المبينة في المادة ٢٠ من قانون الأراضي أمام المحاكم النظامية في القطاع.
- قانون ضريبة الأموال في القرى رقم ٥ لسنة ١٩٤٢ وتحديداً المادتان ٣٧ و ٤٣ منه.
- قانون رقم ١١ لسنة ١٩٨٨ بشأن تشجيع الاستثمار في فلسطين.
- قانون الأراضي العمومية رقم ٦ لسنة ١٩٤٢
- قرار الحاكم الإداري رقم ٤٧ لسنة ١٩٦٤ بشأن تشكيل لجنة تقرير قيمة الأراضي.



-الخلاصة :-

نخلص من هذه الدراسة إلى أن إنشاء ميناء غزة البحري يأتي بالدرجة الأولى كقرار سياسي سيادي يهدف إلى ضمان الاستقلال الاقتصادي وضمان حرية التنقل والحركة والسفر. ومن الجدير ذكره أن إنشاء الميناء في الموقع المقترن سيكون له آثار إيجابية على القطاع الاقتصادي حيث سيوفر منفذًا بحريًا للتجارة الخارجية من استيراد وتصدير حيث سيختلف من العقبات التي كانت تواجهها حركة التجارة الفلسطينية من تأخير وحواجز وإتلاف البضائع و خاصة الزراعية منها و سيفتح أبواب التصدير أمام المنتجات الزراعية والصناعية. و من جهة أخرى فإن إنشاء الميناء سيخلق آلافًا من فرص العمل حيث من المتوقع أن يتم تشغيل ١٨٠٠ عامل في عملية إنشاء الميناء بالإضافة إلى خلق أكثر من ٥٠٠٠ فرصة عمل ثابتة في عمليات الشحن والتغليف و منولة البضائع والجمارك وكافة الأعمال الأخرى.

إن اختيار موقع إنشاء الميناء تم في وقت سابق لأوانه حيث تم تحديد الموقع قبل الانتهاء من إعداد دراسة تخمين الآثر البيئي بل إن الدراسة تمت على الموقع الذي تم اختياره لتقييم الآثار البيئية، وقد خلصت الدراسة إلى أن إنشاء ميناء غزة البحري في المكان الذي سيق تحيده له آثار بيئية سلبية منها أعمال التعرية والترسيب التي تحدث كنتيجة للتغيرات البحرية بالإضافة إلى الإضرار بالحياة البحرية كنتيجة لحركة السفن والبواخر بالإضافة إلى التلوث المتوقع حدوثه، وقد أوضحت الدراسة ما يمكن توقعه من تلوث في الهواء نتيجة لعمليات البواخر وأعمال الصيانة للسفن ، و ما يمكن أن ينشأ من تلوث سمعي نتيجة للضجيج والضوضاء المتوقعة عند وصول و مغادرة السفن و خلال عمليات التحميل و التغليف و المنولة و التسليف وغيرها. من الجدير ذكره أيضًا أن المنطقة المقترن تخصصها لخدمات الميناء أقرب إلى أن تكون أراضي زراعية منها مناطق صناعية وبالتالي فإن استخدام هذه الأراضي سيسبب في فقدان رقعة مأهولة لأن تكون منطقة زراعية خضراء.

و إذا كان إنشاء الميناء البحري في مدينة غزة يمثل ضرورة على مستويات مختلفة و في قطاعات هامة فإن هناك الكثير من الاعتبارات والإجراءات التي يجب الالتزام بها لضمان الإنشاء والأداء السليم للميناء بغض تقليل الآثار السلبية التي قد تنشأ نتيجة لإنشائه و عملها و خاصة الآثار البيئية المتمثلة في عمليات النحر والتعرية والترسيب، و تلوث البيئة البحرية و تلوث الهواء و التلوث الصوتي وقد خلصت الدراسة إلى بعض التوصيات التي من شأنها التخفيف من الآثار البيئية السلبية الناجمة عن إقامة الميناء و تشغيلها

٩- التوصيات

إعادة جريان نقل الرمل لتقليل الجرف الساحلي:

إن التغذية الأولية للشاطئ شمال مدينة غزة تتطلب حوالي مليون ونصف متر مكعب من الرمل والتي ستأتي من نتائج الحفر لتعزيز حوض الميناء، وقد قدر المصممون بأن الرمل الناتج عن الحفر سيكفي لتعزيز الجانب الشمالي للشاطئ. ويجب التأكد من ذلك عند اكتمال التصميم النهائي. وهذه النتيجة ستكون كافية في مدة الثلاث إلى خمس سنوات القادمة لحفظ الساحل من الانجراف.

وبعد ذلك يجب خلق نظام لإعادة تزويد الجانب الشمالي من الميناء بالرمل، ويتمثل ذلك في نقل الحجم نفسه من الرمل الموجود سابقاً إلى حاليته الأولى كل سنة ويجب أن يشبه الرمل الجديد الرمل الأصلي السابق الذي تم نحره بفعل الجرف. وإذا كان مصدر الرمل الجديد من الجانب الجنوبي للميناء، حيث تبدأ الترسيات الرملية بالإضافة إلى ذلك فـيكون مشابهاً ولو كان من منطقة المياه العميقة فتحصل على مادة أثعم، ولذلك فإنه يوصى في هذه الحالة الذهاب فيما وراء المنطقة ذات عمق ٢٠ متر لتجنب الإضرار بالميناء ومورفوديناميكية المنطقة بواسطة الجرف وكما بالميناء.

والشروط نفسها كذلك تطبق لخلق مواد من أجل استصلاح وتغذية الشاطئ إلى الشمال من الميناء بالرمل، يجب أن تتدنى شمال مراتض الأمواج الحالية، وهذا يعني أن هذه المراتض يمكن أن تبقى في مكانها والتعامل مع الجرف الساحلي بفعالية. ويجب أن تكون عملية إعادة تغذية الساحل بالرمل عملية مستمرة تطبق مرة أو مرتين في العام. ويجب أن يوضح أنه إذا تم تقليل أو إلغاء لعملية تغذية الشاطئ سوف يؤدي ذلك إلى تكاليف أكبر في تصليح الضرر المتسبب من الجرف الساحلي أكثر من تغذية الساحل بالرمل بشكل منتظم.

ويتطلب من دراسة الآثار البيئية أن تناقش شروط العقود بإعادة تغذية الشاطئ الشمالي بالرمل ليتم تضمينه في الاتفاق المالي لإنشاء الميناء الذي سيتم توقيعه بين الممولين والسلطة الفلسطينية، وهذا الشرط يلزم السلطة الفلسطينية أن تقوم بعملية التغذية الاسترجاعية للرمل. والميزانية السنوية لعمليات إعادة تغذية الشاطئ حوالي ٣٥٠،٠٠٠ متر مكعب من الرمل بتكلفة ٢ مليون دولار سنوياً.

إن عمليات التجريف المطلوبة من أجل إعادة تغذية الشاطئ يجب أن تتم بوساطة متعدد تجريف يتم اختياره ضمن إجراءات طريقة المزايدة التنافسية الدولية "ICB".

كما أنه من الموصى به أن يتم نقل منطقة استعمالات الأراضي للميناء (المخازن) إلى المنطقة الشرقية وذلك لقربها من المنطقة الصناعية القائمة و من مقع خط لسكة الحديد المقترن، بالإضافة إلى أن سعر الأرض في المنطقة الشرقية أقل من سعر الأرض في الموقع المقترن حيث يعادل ما نسبته ١٠% فقط.

توصي الدراسة بضرورة التنسيق المسبق قبل بدء أعمال التجريف مع الجهات المختصة بفرض المحافظة على الآثار التي من الممكن الكشف عنها و التعاون معها للتقليل من حجم الأضرار المتوقعة للموقع الأثري.

تقييم المكان من الناحية الوظيفية:

حيث إنه لا يوجد قوانين تتعلق بإدارة البيئة والتخطيط الهيكلي لقطاع غزة، لذلك فإنه من المهم جداً أن تتأكد السلطات الفلسطينية المختصة بأن مسافات كافية يتم تخصيصها للفصل بين نشاطات الميناء والمناطق الحساسة الأخرى مثل الأماكن السكنية والترفيهية. كذلك فإن نقل البترول المكرر "PLG" ، والغاز الطبيعي المسال "LNG" ، وتخزينها يجب أن لا يسمح به في أية مرحلة من مراحل تشغيل الميناء.

ولعدم وجود القوانين البيئية والتخطيطية فینصح بأن يتم وضع عقبات فيزيائية قدر المستطاع في الأماكن الفاصلة بين الميناء والمناطق السكنية، وذلك من أجل منع نشوء أماكن سكنية وصناعية عشوائية في تلك المنطقة، والذي يؤدي إلى زيادة التأخير في مرحلة الإنشاء، وطرق أخرى لتجنب المشاكل البيئية وهي مصادر الأراضي بوساطة السلطة المختصة.

التشريع البيئي:

من أجل تنمية مستدامة في قطاع غزة فلتنا بحاجة إلى هيكلية للتشريع البيئي للميناء والنشاطات الصناعية والبنية التحتية. والتشريع يحتاج أن يتم تطويره في خلال السنة القادمة وذلك من أجل حفظ المياه الجوفية والمياه السطحية وتخطيط وتقسيم المناطق الصناعية ومستويات التلوث بالنسبة للصحة العامة. وبالتالي فإن التشريعات لابد من إعدادها فيما يتعلق بالاحفاظ على الطبيعة، تلوث الهواء، إدارة مصادر المياه، تخفيف الضوضاء، تقييم التأثيرات البيئية، وتنفيذ وفرض هذه التشريعات. ومن المفضل البدء في الإطار العام للتشريع البيئي الذي يمكن أن يتم توسيعه لاحقاً بتفاصيل أكثر.

بعض الاتفاقيات الدولية سوف تتطلب تصديقاً من البرلمان قبل أن يتم تطبيقها، والبعض الآخر تحتاج فقط موافقة الحكومة. ومن غير الممكن عمل جدول زمني لإعداد وتشريع القوانين البيئية، وسوف يعتمد ذلك بشكل كبير على الحالة السياسية الداخلية والخارجية في قطاع غزة. وستستطيع السلطة الفلسطينية أن تشن هذه القوانين بالاستعانة بخبراء الدول الأخرى. إن وضع نظام متكامل للعناية البيئية "IECS" ، لسلطة ميناء غزة لمنع التدهور البيئي والتلوث يجب أن يكون جزءاً أساسياً من عملية الإدارة للميناء، وتطوير هذا النظام "IECS" يجب أن يكون من مهمة الموظف البيئي.

ادارة الميناء:

من المفترض أنه سيكون هناك سلطة للميناء منظمة بشكل جيد، والتي سوف تتعامل مع الأمور البيئية المرتبطة بالميناء. ويجب كذلك وضع أنظمة للميناء وهذه الأنظمة يجب أن تقابل الاحتياجات الضرورية لإدارة بيئة آمنة وجيدة لعمليات الميناء. ويقترح أن يتم تخصيص ملكية الميناء إلى جسم عام ضمن إطار وزارة المواصلات.

إجراءات التعويض:

تقتصر دراسة التأثيرات البيئية أن يتم تطبيق الإجراءات التعويضية التالية:

- تأهيل المناطق الطبيعية القيمة في محيط وادي غزة وذلك بإزالة السد الموجود في الوادي، وسيساعد ذلك في حل مشكلة البركة الرائدة في نهاية وادي غزة إلى البحر.
- عمل سلاسل صخرية ومواطن صناعية للأسمك. الطبقات السفلية الصلبة مثل سلاسل الكركارات هي أماكن ذات إنتاج مرتفع نسبياً لأصناف الأسماك المختلفة. وبعض هذه السلاسل

سوف تختفي مع عملية إنشاء الميناء، ويمكن أن يتم عمل المواطن الصناعية للسمك لتعويض الخسارة في هذه السلسل.

- تطوير منطقة سياحية جديدة في جزء آخر من قطاع غزة، حيث سيتم فقدان من ٢ إلى ٤,٥ كيلو متر من الشاطئ في الموقع المقترن للميناء. ويقترح في هذا الصدد أن يتم تحديد جديد للشواطئ التي سيتم تخصيصها لإيواء السياح الآن وفي المستقبل.
- تحديث دراسة التأثيرات البيئية المختلفة لمنطقة الميناء قبل وأثناء وبعد تنفيذ المشروع، وذلك في ضوء المستجدات البيئية المختلفة خصوصاً بعد مرور عشر سنوات على إجرائها.
- وضع خطة خاصة لضمان حماية شاطئ البحر من التلوث، فهو المنتفس الوحيد لسكن القطاع، وأحد المقومات الأساسية لتطوير السياحة.
- إعداد دراسة خاصة بتغذية المياه الجوفية ودراسة الغزان الجوفي واتعاقبها على تقييم الآثار البيئية لإقامة الميناء

إجراءات احتراطية للحد من المخاطر البيئية بعد تشغيل الميناء

- وضع نظام لتطبيق الجزاءات على من يقوم برمي فضلات السفن في عرض البحر داخل حدود الميناء أو على الشاطئ، وتفعيل هذا النظام.
- بحظر التخلص من فضلات المواد السامة أو الحشوات الخشبية أو الطباري في أي موقع من الميناء ، كما لا يسمح بضم أي سوائل من السفينة إلى البحر و الذي يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية و تأثر نظافتها.
- عدم السماح بتغريب أو ضخ مياه التوازن الملوثة إلى البحر و على السفن التأكد من إغلاق جميع مخارج المياه بشكل يمنع تلوث أو إلحاق الضرر بمرافق أو منشآت الميناء أو الممتلكات الأخرى

- منع تفريغ أي زيت أو خليط زيت و ماء أو مواد ضارة أو جثث حيوانات داخل الميناء برا و بحرا دون الحصول على موافقة إدارة الميناء.
- ضمان إغلاق جميع منافذ الصرف الموجودة على سطح السفينة أثناء عمليات التزود بالوقود أو منألة الزيوت لمنع تدفقها أو تسربها للمياه.
- منع خروج الدخان بشكل مفرط من المداخن أو أنابيب العادم داخل حدود الميناء في حالة تسرب أية كمية من الزيت إلى عرض البحر على رياضنة السفن القيام على الفور بمعالجة التلوث باستخدام المواد الكيماوية المشتبه أو بأي طريقة يراها المختصون.
- الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة كاتفاقية (بازل) للتحكم بنقل النفايات الخطرة عبر الحدود



١٠- الخاتمة

في نهاية هذه الدراسة و التي وضعت بين أيدينا صورة شبه مكتملة عن الآثار التي يتوقع أن تترجم عن إقامة مشروع ميناء غزة البحري في مختلف المجالات وعلى مختلف القطاعات المؤثرة و المتأثرة، والتركيز بشكل أساسي على الأخطار البيئية المتربّبة حدوتها كنتيجة لإنشاء و تشغيل الميناء والتطرق إلى بعض الاعتبارات الاحتياطية البيئية و التي قد تساهم في التخفيف من الآثار البيئي لإقامة الميناء، فـ بن مركز العمل التنموي/معا يتوجه بالشكر إلى المؤسسة الممولة لهذه الدراسة (مرفق البيئة العالمي GEF - برنامج المنح الصغيرة SGP) لاهتمامه بطرح هذه القضية لما لها من آثار سلبية و إيجابية على المجتمع الفلسطيني، كما و يتوجه المركز بالشكر إلى كافة المؤسسات التي شاركت في هذه الورشة أو في إعداد هذا التقرير أو في توفير المعلومات .