

המסדרון היבשתי בין עזה לגדה המערבית

שאל אריאלי

מאי 2013

רקע

תושביהגדה המערבית ורצועת עזה היו מנותקים בקשר יבשתי ישיר אלו מאלו מאז 1949. מ-1967 עד לשנת 1991 הפלסטינים נהנו מחופש תנועה בין שני האזורים, אולם משנה זו הוטלו מגבלות על תנועתם, ומאז ההיתנתקות (2005) שתי הטריטוריות נותקו לחלוטין זו מזו.

כדי להבטיח את הרציפות של המדינה הפלסטינית בעתיד בין רצועת עזה לגדה המערבית, הוסכם במסגרת "הצהרת העקרונות" ב-1993, כי הסכם הקבע שיחתם בין ישראל לפלסטינים יכלול מסדרון טריטוריאלי, המחבר את שתי הטריטוריות הפלסטיניות. קשר שכזה נדרש ויתרום משמעותית לכלכלה הפלסטינית ויאפשר מסחר בינ"ל ובין-פלסטיני משופר. מסדרון זה יכלול כביש מהיר, כדרך יבשתית לכלי רכב, מסילת רכבת ותשתיות. הקמת מנהרה או גשר כרוכים בקשיים רבים והשימוש במסילת רכבת אחת או רכבת לבדה לא יספקו את האינטרסים העיקריים של הפלסטינים. יש לבחון את הקמת המסדרון מבחינה משפטית, הנדסית, תקציבית, סביבתית וביטחונית.

עד כה, סוגייה זו אומנם עלתה במשא ומתן בהיבטיה הטריטוריאליים אך לא נדונה בפירוט ביחס להיבטים שלעיל. הפלסטינים עמדו על כך שבמשא ומתן שהתקיים באנאפוליס 2008, שטחו של המסדרון לא יכלול בחישובים של חילופי השטחים בין ישראל לפלסטין, הן בשל שיעורו הקטן מאוד (4 קמ"ר) והן בשל הסדרים אחרים שהפלסטינים מוכנים להעניק לישראל בכבישים מרכזיים בגדה (1 מזרח, 443, 90). לעומת זאת, אהוד אולמרט החשיב את משקלו הטריטוריאלי של המסדרון שווה ל-0.7 אחוז משטח הגדה, בשל אי קיומו טרם 1967.

למעט עבודת הכנה בסיסית שהתקיימת במשרד לפיתוח אזורי בממשלת ישראל בשנת 2000, לא הוכנו עבודות במוסדות הרשמיים, אך כאלו נעשו על ידי גורמים חוץ מימסדיים. אחזור ואדגיש כי מדובר במסדרון בין הגדה לרצועה ולא במודל של "מעבר בטוח" שהונהג במסגרת הסכמי הביניים.

כמו כן, מן הראוי להדגיש את העובדה כי עזה נתונה כיום לשלטון החמאס והגדה לשלטון הרשות הפלסטינית בראשות אבו מאזן וסאלם פייאד. לכן, כול יישום של המסדרון יהיה מותנה בשינוי המצב המדיני ביטחוני בעזה, והפגנת ריבונות אפקטיבית של ממשלת פלסטין החדשה על שני חלקי המדינה הפלסטינית.

היבטים משפטיים

ישנם שלושה פתרונות אפשריים לסוגיית הסטטוס המשפטי של החיבור הטריטוריאלי העתידי:

1. ריבונות ישראלית על המסדרון וסמכות שיפוטית ישראלית (jurisdiction)
2. ריבונות ישראלית וסמכות שפוטית פלסטינית.
3. ריבונות פלסטינית וסמכות שפוטית פלסטינית.

העובדה שהמסדרון צפוי לחצות את ישראל ממזרח למערב, הוא אמור לפגוע ברצף הטריטוריאלי של ישראל באם הוא יהיה תחת רבונות פלסטינית. מנגד, החלת החוק הישראלי במסדרון עשויה להיות בעייתית מבחינתהניהול של המסדרון בפועל ובלתי רצויה לשני הצדדים. כמו כן, יש לזכור את עמדת הפלסטינים במו"מ שאינה מבקשת לתת שטח לישראל בתמורה למסדרון.

לאור כל האמור לעיל, האופציה השנייה היא האופציה המועדפת – ריבונות ישראלית לצד נהול פלסטיני הכולל את הסמכות השיפוטית הפלסטינית. לפתרון זה קיימים תקדימים היסטוריים: דרך ברלין שחיברה בין מזרח לבין מערב גרמניה בשנות ה-50; הכביש המהיר של אלסקה, שחיבר בין ארה"ב לבין מדינת אלסקה תוך מעבר בקנדה.

היבטים בטחוניים ובטיחותיים של החיבור הטריטוריאלי

הקמת המסדרון מצריכה התמודדות עם סוגיות בטחוניות ובטיחותיות בשני הצדדים. מנקודת הראות הפלסטינית, על המסדרון להיות בטוח מפני שיבוש התנועה על ידי ישראל. כמו כן, על המסדרון להיות בטוח ככל האפשר מפני מתקפה פוטנציאלית. בנוסף, על המסדרון להיבנות כך שניתן יהיה לתת מענה לשיקולים בטיחותיים ככל האפשר, תוך מציאת האזון למול צרכים ביטחוניים.

מזוית ההשקפה הישראלית, המסדרון הטריטוריאלי מעלה דאגות גם כן. ראשית, ישנו האיום בהסתננות בלתי-חוקית לישראל. שנית, ישנה אפשרות של שימוש במסדרון עצמו כפלטפורמה לביצוע פעילות עוינת כנגד ישראל כמו פתיחה באש או חסימה של דרכים מרכזיות באזור. חששות אלה רלוונטיים לאורך המסדרון כולו, במיוחד בנקודות הגישה המיועדות לצרכים בטיחותיים.

הדרך להתמודד עם הדאגות הבטחוניות בשני הצדדים היא על ידי הקמה של מערכת מבודדת ואיתנה באמצעות שימוש בגדרות ובנוכחות צבאית בתוך המסדרון הטריטוריאלי (כוחות פלסטיניים) ומחוצה לו (כוחות ישראלים). בהקשר הזה, כל מסדרון באשר הוא מצריך שמירה קפדנית עד אשר תושג יציבות מתמשכת בין הצדדים. חשוב לזכור כי הסיכונים הבטחוניים הכרוכים בהקמת המסדרון הטריטוריאלי בטווח הקצר משתלמים כאשר לוקחים בחשבון את השיפור במערכת היחסים בשני הצדדים, לאור היתרונות שמסדרון זה מספק, בטווח הארוך.

היבטים כלכליים

1. קושי נוכחי הנובע מההפרדה הטריטוריאלית: יש פער ניכר בין ההכרה הבינ"ל ברצף הטריטוריאלי הפלסטיני לבין החלוקה וההפרדה הפיזית-כלכלית בין הגדה המערבית לבין עזה. היעדר מסדרון רציף בניהול פלסטיני יעמיק את הנתק בין הטריטוריות מבחינה פיזית וכלכלית, יעכב את ההתאוששות הכלכלית של שתי הטריטוריות הפלסטיניות ויסכן את עתיד המדינה הפלסטינית.
2. תועלות סוציו-אקונומיות עיקריות מהמסדרון: מעבר רציף ובטוח של אנשים וסחורות בין עזה לבין הגדה המערבית יקדם את התפתחותה של מדינה פלסטינית, שאזרחיה יכולים להזדהות עם אומה אחת, ממשלה אחת ומוסדות ממשלתיים אפקטיביים. מעבר זה יסייע להתאוששות הכלכלה הפלסטינית מבלי לסכן את בטחונה של ישראל. המסדרון הטריטוריאלי יקל על המסחר בין שתי הטריטוריות וישפיע של השוק הפלסטיני וקשריו עם המדינות השכנות. חיבור כזה עשוי לחזק את השוק הפלסטיני הפנימי, להגדיל את היצע מקומות העבודה, להגדלת הייצור ולהוזלת עלויות השינוע. התפתחות זו עתידה להקל את התלות הפלסטינית בישראל בתחום התעשייה.
3. חיבור טריטוריאלי יביא לפתיחתם של שווקים חדשים עבור מוצרים של הגדה ועזה. לגדה תהיה גישה קלה יותר למצרים ודרכה גם לאפריקה ולאזור הים התיכון. באופן דומה, למוצרים מעזה יפתחו שווקים בירושלים ורמאללה, יחד עם אפשרויות לייצוא לירדן ולמפרץ. הנגישות לשווקים חדשים תשתפר עוד יותר כאשר יוקמו שדה תעופה ונמל בעזה. הרחבת המסחר תאזן את התלות הפלסטינית בישראל, מה שיביא להקטנת הפגיעות של הכלכלה הפלסטינית למשברים פוליטיים ובטחוניים.
4. חיבור כלכלי טוב יותר בין הטריטוריות הפלסטיניות יביא לירידת מחירים בעזה עבור מוצרים מהגדה. הגברת המסחר בין עזה לגדה תביא להתמחויות השווקים של שתיהן, וכך למשל עזה תוכל לייצא לגדה מזון כמו דגים ופירות, ושתי סחורות אסטרטגיות חשובות – גז ומים (ישנם מאגרי גז בקרבת החוף העזתי). עזה יכולה לספק גם חול לשוק הבנייה פלסטיני. שווקים פלסטיניים נוספים שצפויים להתפתח הם: תעשיית הפרחים, תעשיית האבנים, תעשיית הרהיטים העזתית, ייצור שמן זית מקומי, תעשיית הטקסטיל, תיירות פנימית ובינ"ל.
5. חיבור עשוי לצמצם את אי-הוודאות שיצרנים וספקים פלסטיניים צריכים להתמודד עמה. כמו כן, החיבור יאפשר לפלסטינים לבקר את קרוביהם בטריטוריה האחרת, מה שמוסיף ערך רגשי שעשוי להקל את הקושי הקיים כיום. ולבסוף, בטווח הארוך, השיפור באורח החיים הפלסטיני עשוי לצמצם את המניעים לפנייה לאלימות ובכך טמונה תועלת עתידית גם לבטחון ישראל.
6. תועלת מהקמת המסדרון בטווח הקצר: ייצור מקומות עבודה בפרויקט הקמת המסדרון הטריטוריאלי. מדובר במאות משרות לאורך 5 שנים של תהליך הקמה. פרויקט זה עשוי אף לפתח את תעשיית הבנייה הפלסטינית ואת קשריה לשווקים נוספים במידה והיו מעורבים בבנייה גם גורמים חיצוניים.

7. גידול ברמת המסחר הפלסטיני מבחינה אזורית: פוטנציאל הגידול במסחר הפלסטיני הוא אדיר נוכח העובדה שלפלסטינים יש הסכמי סחר חופשי עם האיחוד האירופי ועם ארה"ב, ולא פחות חשוב מכך הם שותפים לאזור הסחר הערבי החופשי.
8. כמו כן, לאור הקשרים ההדוקים בין הכלכלה הפלסטינית לכלכלה הישראלית, הגידול ביכולות המסחר והשווקים של הפלסטינים עשויים לפתוח ערוץ עקיף לייצוא מוצרים ישראליים.

היבטים הנדסיים

ערוצי התחבורה

1. כביש מהיר: הכביש המהיר מציע תנועה בלתי מוגבלת של כל סוגי כלי הרכב, בכל תנאי מזג אוויר, בכלי הרכב המקורי, ללא צורך להעביר נוסעים וסחורות מרכב אחד לאחר. למרות שיש מגבלת מהירות של 110 קמ"ש, יש חסכון בזמן הפריקה והטעינה של סחורות. עם זאת, נדרש לווסת את כמות הרכבים במסדרון, קשה לבקר את מעבר הנוסעים מהרכבים החוצה במסדרון, ויש לשקול באם יש למקם תחנות שירות על הדרך במודל של כביש מספר 6 בישראל.
2. רכבת: רכבת מאופיינת בנתיב אחד לנסיעה מבלי היכולת לשנות את הכיוון במהלך הדרך. היא מאפשרת מעבר של מספר נוסעים גדול והיקף גדול של סחורות, בנסיעה מהירה של עד 145 קמ"ש. תשתית המסילות מצריכה זכות קדימה מוגבלת מהדרך. אמצעי זה מונע את בעיית הבקרה על נוסעים שיוצאים מנתיב הנסיעה מכיוון שאין אפשרות לעצור בדרך. קל לבקר ולשלוט על מיקום הרכבת בכל רגע נתון. כל מסילה מוגבלת לרכבת אחת לכיוון אחד בכל רגע נתון ועל כן יש מגבלה שבאה לידי ביטוי במספר הרכבות ובתזמונן. החסרון העיקרי ברכבת הוא הצורך בזמן פריקה וטעינה של סחורות ונוסעים מהרכבים אליה. היא מצריכה תשתית של חניות לרכבים ואחסון; היא מצריכה אמצעי הגנה למניעת ירי מהרכבת לסביבתה ולהפך. המסילה רגישה לחבלה שעלולה לגרום להפסקת התנועה ולגרום לנזק רב לסחורה ולאנשים.
3. מונורייל (כחלופה לרכבת): מבוססת על נתיב מסילה אחד הפועל באמצעות אנרגיה אלקטרומגנטית. אפשרות זו נוסתה במקומות רבים בעולם ונתגלתה כפחות יעילה עבור שימושים מסחריים. כיום, משמשת בעיקר עבור צרכי תיירות ונמלי תעופה. יתרונותיה: מהירות עצומה של עד 250 קמ"ש ואפשרות לתשתית מוגבהת, המקלה על קשיים טופוגרפיים ומקצרת נתיבים בצורה משמעותית. יתרון נוסף הוא שהיא איננה מזהמת את האוויר. החסרון העיקרי: מגבלת משקל וכמו כן שיבוש מכשירים אלקטרוניים לאור השדה האלקטרומגנטי החזק שבאמצעותו היא נעה.

שיטות בנייה:

1. על פני השטח: השיטה הקונבנציונאלית לכבישים ומסילות. יתרון: גמיש מבחינת תכנון הנתיב על השטח מבחינה טופוגרפית ואי פגיעה בדרכים אחרות ואתרים הנמצאים על הדרך. חסרון- ביטחוני וניראות.

2. מסדרון תת-קרקעי: יתרונות: אי נראות של הדרך ואי פגיעה בתנועה המתבצעת מעל לפני השטח; יתרון בטחוני לאור אי הנראות. חסרונות: עלויות גבוהות ומשך זמן ארוך לביצוע; השפעה פסיכולוגית שלילית על נהגים; צורך באוורור ודרכי מילוט; סכנה גדולה במקרה של שריפה ותאונות; כאשר מתרחשת תאונה המנהרה נחסמת בקלות; מגבלה על מהירות התנועה וגודל כלי הרכב
3. גשר: לרוב נהוג לעשות שימוש בגשרים הכוללים כבישים או מסילות רכבת למרחקים קצרים אולם ניתן ליישם גם למרחקים ארוכים. יתרונות: מאפשר באופן נורמלי יחסית את המשך החיים והתנועה תחת הגשר. אולם, הקמת הגשר מצריכה לשנות את תוואי הדרך שנמצא תחתיו. קל למנוע מאנשים וכלי רכב לצאת מתחומי הגשר לסביבתו, אולם יש צורך ביציאות חירום. החיסרון העיקרי של מערכת הגשרים היא אפשרויות מוגבלות לפיתוח עתידי, למשל כאשר עומס התנועה גדל יהיה צורך בבניית גשר נוסף. חסרון נוסף הוא פגיעות גבוהה לפעולות חבלה. בנוסף לכך הגשר פוגע בנוף של הסביבה לאור הנראות הגדולה שלו.
4. כביש מהיר שקוע: המטרה להסתיר את מערכת התנועה מהנוף. על פי עקרון זה הדרך תעבור דרך ערוץ מלאכותי המבוסס על ערוצי נחלים קיימים. ההפרדה בין התנועה לבין הסביבה מושגת על ידי הנמכת גובה הדרך ב 6-10 מטרים. היתרון: צמצום הנראות והמתווה האופקי של הדרך. חסרונות: הנזק הנגרם למערכות אקולוגיות סביב הדרך; עלויות הקמה גבוהות וצורך בפיוני כמויות עפר גדולות בתהליך ההקמה.

מסקנות

1. המונורייל אינה יכולה לבדה לענות על ציפיות הפלסטינים מבחינת היקף המסחר הנדרש.
2. לרכבת יש יתרונות רבים אך היעדר רכבת בגדה ובעזה תותיר לה לחבר רק בין שתי הנקודות. רכבת לא תספק לחלוטין את הצרכים הנדרשים.
3. חלופות הגשר והמנהרה נמצאו בעייתיות ויקרות, בעיקר משום שאין את הגמישות הנדרשת לפיתוח והרחבה בעתיד. חלופת המנהרה סובלת מבעיות בטיחותיות רבות. הגשר מתגבר על חלק מחסרונות המנהרה, אולם סובל מחסרונות משלו הכוללים פגיעה בנוף הסביבתי ותלות בתוואי הדרך, עלויות יישום והפעלה גבוהות וגמישות מאוד מוגבלת.
4. האלטרנטיבה המועדפת כלכלית, היא על כן, דרך על פני השטח המשולבת עם מסילת רכבת לאורכה. אך החלופה העונה על הצרכים הביטחוניים והקשיים הניראותיים היא מסדרון שקוע בו יבנו הכביש המהיר ומסילת רכבת, ויונחו תשתיות של מים, גז וחשמל.

נקודות חיבור אפשריות לחיבור הטריטוריאלי ברצועת עזה

1. ארז: ממקום בצפון עזה, בעל נגישות נוחה מישראל (כביש 4) ומהצד הפלסטיני (הדרך הראשית), ארז הוא מעבר עמוס להולכי רגל ולסחורות. לאור סיבות אופרטיביות וביטחוניות, עדיף להפריד את המסדרון הטריטוריאלי מנקודת החיבור עם ישראל. הקרבה לכביש 4 היא יתרון כאשר מתחשבים בתנועה לעבר מעבר הגבול עם מצרים.

2. קרני: ממוקם בצפון עזה, בעל טרמינל גדול להעברת סחורות בין ישראל לעזה. היתרון שלו הוא הגישה הנוחה לעיר עזה והשטחים הפתוחים הנמצאים בקרבתו, העשויים להוות עתודה לפיתוח עתידי.
3. כרם שלום: ממוקם בדרום מערב עזה ומשמש כטרמינל מרכזי בין עזה, מצרים וישראל. יתרונו בכך שהוא מהווה חיבור אפשרי למצרים. חסרונו בשימושים הרבים אשר נמצאים כבר על השטח, וריחוקו היחסי מהעיר עזה ומהגדה המערבית.

נקודות חיבור אפשריות לחיבור הטריטוריאלי בגדה המערבית

1. תרקומיה: ממוקם באזור המזרחי של אזור חברון בדרום הגדה המערבית, על כביש 35, המהווה את הדרך הטובה היחידה באזור לאור הטופוגרפיה ההררית של אזור חברון. במקום יש טרמינל גדול לישראל, אם כי המקום הגדול מאפשר הפרדה בין המעבר לישראל לבין המעבר לעזה.
2. אל מג'ד: ממוקם בדרום מערב אזור חברון, בין שקף לשומריה, בנקודה הקרובה ביותר לרצועת עזה. יתרונו הוא במעבר המצומצם ביותר בטריטוריה ישראלית ובבידודו היחסי משימושים אחרים. חסרונו בצורך לסלול דרך חדשה שתחבר אותו לדרך ההררית המרכזית (כביש 60). הדרך הזו כבר נמצאת בתכנון ואושרה אך טרם נסללה. יתרון משמעותי של מקום זה הוא האפשרות להמשיך את מסילת הרכבת לתוך עומק הגדה המערבית.
3. מעברי כרמים: ממוקם בדרום אזור חברון ומשמש כמעבר גדול מדרום הגדה לבאר שבע ולנגב. יתרונו בחיבור לדרך ההררית והמרחבים הפתוחים שמסביבו. חסרונו הוא הקרבה לכפרים ישראלים כמו מיתר וכרמים ובקרבה שבין המעבר לישראל והמעבר הטריטוריאלי לעזה.

והמלצות להמשך הליכים

1. מומלץ לקדם במידי תהליך תכנון שיאושר מבחינה חוקית, הנתמך בתוכנית הנדסית ראשונית על מנת לקבוע ולהבטיח את הנושא, כולל בחינתו.
2. יש לקדם תכנון משותף עם נציגים פלסטיניים מקצועיים, ונציגיו של ארגון תורם כמה שיותר מהר.
3. ברגע קבלת אישור הממשלה ולאחר קבלת אישור מן השר הרלוונטי, יש לפעול להכנת התוכניות הנדרשות: לאומית, ותוכניות תשתיות אזוריות או לאומית.
4. התהליך הראשוני והיקף הזמן הנדרש להקמה מצריך גיוס מוקדם וקידום הפרוייקט על מנת להנות מהתועלת שלו כמה שיותר מהר מרגע חתימה על הסכם בין הצדדים.

סכום ההצעה.

1. ריבונות ואדמיניסטרציה
 - הפרוזדור יהא בריבונות ישראלית.
 - הפרוזדור יהיה בתחום השפוט ובניהול אדמיניסטרטיבי פלסטיני.

2. החוק החל וסמכות שיפוטית

- החוק הפלסטיני יקבע את אופן הניהול והשימוש בפרוזדור, והוא יחול על כל האנשים וכלי הרכב שיעברו בו ועל כל השימושים שייעשו בו.

- לבתי המשפט הפלסטינים תהא סמכות שיפוטית מועדפת על הפרות חוק שתעשנה בשטח הפרוזדור.

3. נתיב ומבנה פיזי

- נתיב הפרוזדור יהא בין הגדה המערבית לרצועת עזה.
- מסלולו המדויק של הפרוזדור ייקבע על-ידי מדינת ישראל בהיוועצות עם הרשויות הפלסטיניות, תוך לקיחה בחשבון, בין היתר, של מאפיינים טופוגרפיים, סביבתיים, אקלימיים, ביטחוניים ותכנוניים, ותוך ניסיון לתכנן את המסלול הקצר ביותר האפשרי.
- כביש הפרוזדור יהא נמוך יותר בגובהו מגובה פני הקרקע.
- במקומות מסוימים כביש הפרוזדור יכוסה או שיהפוך למנהרה, במטרה לאפשר לכלי רכב, אנשים ובעלי חיים לחצותו. לחלופין, ייתכן שלשם כך ייבנה גשר עילי.
- לאורך נתיב הפרוזדור ייבנו מספר מחלפי חירום שיהיו סגורים בשעת שגרה. המחלפים ייפתחו אך ורק מסיבות ביטחוניות, בטיחותיות ובאירועי חירום, תוך תיאום בין שני הצדדים.
- הפרוזדור יהיה רחב דיו כך שתתאפשר בנייה של מסלול נסיעה בין-עירוני בן שני נתיבים בכל כיוון, לרבות קווי רכבת וקווי תשתיות אחרים. הפרוזדור יהיה גבוה דיו כך שיתאפשר לכל כלי-רכב לעבור בו בהתאם לתווי תקן בינלאומיים.
- בקביעת מסלולו של הפרוזדור, לרבות שיפועים, עיקולים וכיוצ"ב, יילקחו בחשבון התשתיות המתוכננות להיבנות בפרוזדור.

4. תשתיות

- הממשלה הפלסטינית תוכל להקים לאורך הפרוזדור תשתיות שיחברו את הגדה המערבית ואת רצועת עזה זו לזו, ובכלל זאת, בין היתר:

(1) קווי מתח גבוהים.

(2) צינור דלק.

(3) צינור מים. קווי תקשורת לרבות תקשורת נתונים

- הממשלה הפלסטינית תוכל לבנות מסילת רכבת לאורך הפרוזדור.

5. ביטחון

- אף אדם לא יכנס או יצא מהפרוזדור אלא באמצעות נקודות הכניסה והיציאה ברצועת עזה
- ובגדה המערבית. במקרי חירום, תורשה יציאה גם באמצעות מחלפי החירום.
- לאורך הפרוזדור תוקם מערכת ביטחון, שתכלול:

(1) מחסום לאורך הפרוזדור.

- (2) מצלמות טלוויזיה במעגל סגור וציוד מעקב אלקטרוני אחר.
- (3) כוח ביטחון ישראלי שיוצב מחוץ לפרוזדור ויהא הגורם האחראי לביטחון בשטח.
- (4) כוח ביטחון פלסטיני שיהא הגורם האחראי לאכיפת החוק בתוך שטח הפרוזדור.
- הכניסות לפרוזדור והיציאות ממנו תהיינה באחריותה הבלעדית של המדינה הפלסטינית.
 - כל צד יקים חדר מבצעים בו יתקבלו נתונים ממערכות המעקב שימוקמו לאורך הפרוזדור. חדרי המבצעים של שני הצדדים יהיו בקשר שוטף האחד עם השני.
 - לא תורשה העברת כלי נשק באמצעות הפרוזדור, אלא אם הוסכם על כך באופן מפורש על-ידי שני הצדדים. כלי נשק שהעברתם תאושר, יועברו במכולות שתהיינה נעולות באופן אלקטרוני, ושמיקומן ומצבן (פתוח/סגור) יבוקרו על-ידי חדר המבצעים הישראלי.
 - כוחות המשטרה הפלסטינית יורשו לשאת נק"ל בפרוזדור.
 - הפרוזדור יישאר פתוח באופן קבוע וייסגר אך ורק כאשר הממשלה הפלסטינית תרצה בכך.
6. מימון
- הקהילה הבינלאומית תגייס כספים לשם הקמתו של הפרוזדור.
 - הממשלה הפלסטינית תישא בעלויות התחזוקה והתפעול של הפרוזדור

