

(٧, ٨١٪). أي أكثر من أربعة أخماس مساكن المحافظة مضاءة بالكهرباء، والنسبة الباقية (٣, ١٨٪؛ لازالت تعتمد على الكاز في الإضاءة<sup>(١٧)</sup>.  
أما فيما يتعلق بمرفق طرق النقل فتحتوي محافظة الخليل على شبكة متنوعة من الطرق تمثل وسيلة الربط الأساسية سواء ما بين المحافظة وأجزاء فلسطين الأخرى، أم ما بين مدينة الخليل ومدن وقرى محافظتها ، وتنقسم الطرق في المنطقة محل الدراسة إلى ثلاث مجموعات، الأولى عبارة عن طرق رئيسية معبدة يزيد عرضها عن ٦ م، وهذه تشكل مداخل ومخارج المدينة وكذلك محاور نوها وأهمها: طريق الخليل - القدس الذي يمر ببلدة حلحول، بمحاذاة مخيم العروب، وهذا الطريق يشكل مدخل ومخرج الخليل الشمالي ومحور نموها في هذا الاتجاه، ثم طريق الخليل - بشر السبع، الذي يخترق بلدة الظاهرية ويمر على مقربة من قرية الرجيحة، وهو يمثل مدخل ومخرج ومحور نمو المدينة الجنوبي الغربي، ومن الطرق الرئيسية الأخرى أيضاً طريق الخليل - بيت جبرين، وهذا يخدم بصورة أساسية المستعمرات الصهيونية المنتشرة في شمال غرب المحافظة مثل تيلم وأدوره. وما قيل عن الخط السابق يقال عن الطريق الذي يربط الخليل بأجزاء محافظتها الجنوبية الشرقية والجنوبية.

أما المجموعة الثانية من الطرق فهي معبدة ولكنها أقل عرضاً من سابقتها حيث يتراوح اتساعها ما بين ٣ - ٦ م، وهذه المجموعة تخدم بالدرجة الأولى المراكز العمرانية الكبيرة في المحافظة، فهي تربط هذه المراكز بمدينة الخليل وكذلك بعضها البعض، ومن أمثلتها طريق بيت أمر - صوريف - خاراس - نوبا - بيت أولا - تروقوميا - اذنا - الظاهرية. ثم طريق دورا - الرجيحة - يطا - السموع. ومنها أيضاً طريق الخليل سعير - الحدود الشمالية الشرقية للمحافظة.

أما المجموعة الثالثة والأخيرة فهي طرق يتراوح عرضها ما بين ٣ - ٤ م، أي أنها ضيقة، ويرتبط وجودها بخدمة بعض قرى المنطقة مثل بيت كاحل، تفوح،

---

١٧ - المصدر: موسى سمحة وآخرون، الصراع الديموغرافي في فلسطين المحتلة، مصدر سابق، ص ص ١٦٣ - ١٦٤.