



بوابة مغلقة في حي ضاحية البريد في القدس الغربية

❖ سكة القطار الخفيف للقدس-نظام مواصلات عهويي

صادقت الحكومة الإسرائيلية على مشروع "القطار الخفيف" في عام ١٩٩٩. ويجري "تسويق" المشروع على أنه ضرورة بيئية واقتصادية من أجل تقليل الازدحام في القدس وعلى أنه سيخدم كلا من المستوطنات اليهودية وأحياء فلسطينية معينة. غير أنه هناك بعض الشكوك بأن الهدف الأساسي هو ربط المستوطنات في القدس الشرقية (نفي يعقوب، بسغات زئيف، التلة الفرنسية، معلوت دفنا وراموت) مع مركز المدينة في القدس الغربية.



انشاء خطوط لسكة "القطار الخفيف"

وتتأفي هذه الخطة مع القانون الدولي، والذي يشترط، ضمن أمور أخرى، أن "كافة التدابير التي تتخذها إسرائيل لتغيير المعالم المادية، التركيبية الديموغرافية، الهيكلية المؤسساتية أو مكانة

الأراضي الفلسطينية بما فيها القدس لا يوجد لها أي مستند قانوني" (قرار مجلس الأمن للأمم المتحدة رقم ٤٦٥ في الأول من آذار (مارس) ١٩٨٠).

إن الاتهامات حول الهدف الرئيسي من المشروع، ألا وهو تعزيز الاحتلال وسياسات الاستيطان الإسرائيلية، وكذلك الضم غير القانوني للقدس الشرقية مستندة إلى الحقائق التالية:

- يشمل المشروع على جزء من طريق رقم (٦٠)، والذي يشكل إحدى الطرق الرئيسية التي يسلكها الفلسطينيون للوصول إلى القدس ومن أجل السفر ما بين شمال وجنوب الضفة الغربية.
- لم تشارك السلطة الفلسطينية أو المواطنون والسكان الفلسطينيون في النقاشات بالرغم من ادعاء المشروع خدمته للفلسطينيين كما الإسرائيليين على حد سواء.
- لن يتمكن العديد من المسافرين الفلسطينيين المحتملين (مثل سكان حي رأس خميس، حي مخيم شعفاط للاجئين وحي عناتا) من استخدام القطار الخفيف، إذ أنهم واقعين على الجانب "الخطأ" من جدار الفصل.
- وعند الموقف الشمالي لحي شعفاط، حيث توجد قطعة أرض تتألف من (٥٠) دونماً تعود إلى عدة عائلات فلسطينية- والتي حددت حالياً على أنها "منطقة خضراء"- تم الشروع بتحويلها إلى كراج للسيارات ليوقف فيها أشخاص مركباتهم ومن ثم يستقلون المواصلات العامة. غير أنه لم يعرض على أصحاب الأرض تعويض مناسب، كما أنه لا يسمح لهم بناء حوائط وبيوت على جزء من الأرض كما هو مقترح.
- إن رسوم السفر المقترحة (٣٧، ١ دولار أمريكي)، والتي تعتبر معقولة للمسافرين الإسرائيليين ذوي الدخل العالي هي بعيدة كل البعد عن أن تكون معقولة للعديد من الفلسطينيين والذين يدفعون تقريبا نصف هذا المبلغ لنظام المواصلات العامة عبر الحافلات الصغيرة. (صحيفة لوموند دبلوماسيك، ٨ شباط (فبراير) ٢٠٠٧)

لقد ارتفع استثمار القطاع العام في المشروع من مبلغ أولي بمجموع (٥٠٠) مليون شيكل إسرائيلي جديد إلى (١,٣) مليار شيكل إسرائيلي جديد لغاية نهاية عام ٢٠٠٧. وبالإضافة إلى المشاكل المالية لمشروع القطار الخفيف، تواجه الشركتان الفرنسيتان اللتان تقومان على بنائه مبادرات متعددة داعية للمقاطعة.

ويصل طول جدار الفصل الإسرائيلي المخطط له إلى (٧٩٠) كم، بما يتضمن (١٦٧,٣) كم سيتم بناؤها داخل وفي محيط القدس (يصلح عليه "غلاف القدس"). وفي أواسط عام ٢٠٠٨، جرى تقدير أن ما نسبته (٥٠٪) من البناء قد استكمل (عبر عميم، تقدم العمل في جدار الفصل في القدس: تموز/يوليو) ٢٠٠٨). ويضم جدار الفصل الإسرائيلي في منطقة القدس حالياً وعلى أرض الواقع (٢٢٨,٢) كم مربع أو ما نسبته (٩,٣٪) من الضفة الغربية. وهو سيفصل أو سيعزل ما يزيد عن (٢٣٠,٠٠٠) فلسطيني مقدسي عن باقي الضفة الغربية، كما أنه سيفصل على نحو أكبر ما يزيد عن مليوني فلسطيني يقطنون في الجزء الشرقي من الجدار عن القدس الشرقية. وسيضم الجدار كحقيقة على الأرض ثلاث كتل استيطانية إسرائيلية رئيسية المحيطة بالقدس الشرقية وضواحيها - (غفعون، أدوميم وعتمصيون) - وأراض ملحقة بها وهي ذات ضرورة ملحة من أجل نمو السكان والتنمية الاقتصادية الفلسطينية. (دائرة شؤون المفاوضات في منظمة التحرير الفلسطينية، جدار أمام السلام: تقييم مسار الجدار الإسرائيلي، تموز ٢٠٠٨). وفي أواخر عام ٢٠٠٨، رفضت محكمة العدل العليا الإسرائيلية دعوى من قبل سكان فلسطينيين طالبوا فيها إسرائيل بتغيير مسار جدارها الفاصل لكي تبقى أحياءهم- رأس خميس، مخيم شعفاط للاجئين، ضاحية البريد وجزء من قرية عناتا- داخل المدينة بدل عزلها عن باقي مناطق القدس. وفي قرية الولجة، حي كفر عقب/ سميراميس، حي مخيم شعفاط للاجئين، يفصل الجدار إما الحي بأكمله أو جزءاً أساسياً منه عن المدينة، مما يعزل الفلسطينيين ليس فقط عن المدينة بل عن بعضهم البعض كذلك. ولدى استكمال العمل، سيكون الجدار الإسرائيلي قد قلص ليس فقط من خيارات التطور المستقبلي للمجموعات السكانية المحلية الفلسطينية، بل أنه سيقضي على مناطق شاسعة على شكل "مناطق مفتوحة" أو محمية "طبيعية" من أجل التوسع المستقبلي للمستوطنات.



حاجز قلنديا من الداخل

ويتوفر حالياً ما عدده (١٢) مسارا ومعبرا للدخول إلى القدس من الضفة الغربية. وتقتصر حركة السير الفلسطينية إلى داخل القدس فقط من خلال أربع نقاط معاير واقعة على الجدار: وهي (١) قلنديا من الشمال، (٢) غيلو من الجنوب، (٣) مخيم شعفاط

للاجئين من الشرق، و(٤) رأس أبو سبيتان ("معبار هزيتيم" باللغة العبرية) ما بين العيزرية والطور (للمشاة من سكان أبو ديس والعيزرية). أما المسارات والمعاير الثمانية الأخرى إلى داخل القدس، والتي هي مغلقة حالياً أمام الفلسطينيين من الضفة الغربية، فسبقتى مفتوحة للسكان الإسرائيليين وغير الإسرائيليين من حملة تأشيرات دخول سارية المفعول وهي كالتالي: معبر بيتونيا التجاري، حزما، الزعيم، الأنفاق على شمال-جنوب الطريق الالتفافي ٦٠، عين يالو بالقرب من مستعمرة غيلو، ومستعمرة راموت ألون، وبيير نبالا- عطاروت. وهناك خطط لأربعة مداخل إضافية في حي رأس العامود، النبي صاموئيل، حي الشيخ سعد/ حي جبل المكبر؛ وبالقرب من مدينة بيت لحم (ممر مزمورية التجاري؛ مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، تحديث للأوضاع الإنسانية، شباط (فبراير) ٢٠٠٦). وقامت السلطات



الحاجز العسكري رأس أبو سبيتان

الإسرائيلية في شباط (فبراير) ٢٠٠٩ بإغلاق البوابة المقامة عند حي ضاحية البريد وفككت حاجز حي الرام "العسكري" ، والذي شكل الممر المتبقي الوحيد ما بين القدس وحي الرام، الأمر الذي يحتم