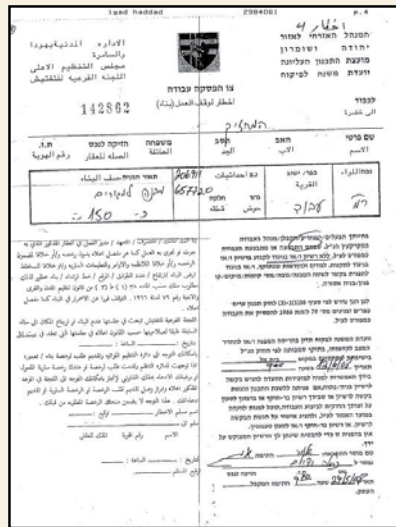


إلى مقاطعة فعليه"، الانتفاضة الإلكترونية، ٥ أيار (مايو) ٢٠٠٩. وكتيجة لهذه المبادرات، قامت (فيولا)، والتي كان يفترض بها إدارة نظام "القطار" في أعقاب بنائه، بترك المشروع في أوائل حزيران، كما أفيد عن محاولتها بيع حصتها البالغة (٥٪) من اتحاد شركات (سيتي باس).

❖ هدم المنازل

إن سياسة إسرائيل في القدس الشرقية موجهة سياسياً، وهي تهدف إلى الحفاظ على الأغلبية اليهودية في المدينة؛ وبالتالي يصعب على الفلسطينيين كثيراً الحصول على تصاريح بناء. وطبقاً لأرقام صادرة عن وزارة الداخلية الإسرائيلية وبلدية القدس الغربية، شيد ما عدده (١٥,٠٠٠-٢٠,٠٠٠) مبنى في القدس الشرقية بدون تراخيص، أي حوالي ما نسبته (٤٠) بالمائة من المجموع الكلي للبناءات. ويقدر أنه مقابل كل مبنى يتم إنشاؤه وفقاً لتصريح، يبنى عشرة من دون تراخيص. (مثير مرغليت، لا مكان يضاها المنزل - هدم المنازل في القدس الشرقية، اللجنة الإسرائيلية لمناهضة هدم المنازل، ٢٠٠٧).

وتتمثل إحدى العقبات الأساسية في الحصول على تراخيص بناء في الإعلان عن مناطق شاسعة من القدس الشرقية على أنها "غير ملائمة للبناء" أو "خضراء" أو "مساحة مفتوحة"، حيث يحظر البناء فيها. وتعني هذه السياسة أن نسبة لا تزيد عن (١٢٪) من القدس الشرقية، والتي تم تطويرها أصلاً على نحو مكثف، هي



صورة عن أمر هدم منزل فلسطيني

ما تبقى لأغراض الإسكان الفلسطينية. كما أن مناطق مخصصة لخطط البناء الإسرائيلية المستقبلية من أجل البناء الحكومي و/أو مناطق تفتقد للبنى التحتية هي أيضاً غير مسموحة للبناء الفلسطيني. بالإضافة إلى ذلك، وفي العديد من الحالات يكون من الصعب إثبات ملكية الأرض، إذ لم يوثق الفلسطينيون (كواشيتهم - أوراق الطابو) في فترة الحكم العثماني، الانتداب البريطاني والعهد الأردني أو الاحتلال الإسرائيلي. وهناك عامل معقد ويتمثل في حقيقة أن الأرض تعود غالباً إلى عدة ورثة وبعضهم من الصعب تحديد عناوينهم للحصول على المصادقة المطلوبة. وتجري "معاينة" سلسلة من البناء "غير القانوني" بطريقتين: بواسطة غرامة مالية (والتي تصيف مبلغاً هاماً للميزانية البلدية! ففي الفترة الممتدة من (٢٠٠١-٢٠٠٦)، جبت البلدية ما معدله (٥,٢٥) مليون شيكل إسرائيلي سنوياً). التقرير الخاص لمكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية لشهر أيلول، أزمة التخطيط في القدس الشرقية، ٢٠٠٩) والمطالبة إما بإيجاد تصريح أو إعادة الوضع القائم، أي من خلال هدم البناء. ولغاية عام ٢٠٠١، ترك أصحاب المنزل الذين دفعوا الغرامة لشأنهم، حتى وإن لم يحصلوا على رخصة للبناء. غير أن بلدية القدس الغربية بدأت ومنذ عام ٢٠٠١ بإعادة فتح قضاياهم واتهام أصحاب المنزل ليس فقط بالبناء غير القانوني بل أيضاً بعجزهم عن الامتثال لقرار المحكمة واحتلال مبنى بدون تصريح. ينعكس أسلوب آخر من العقاب في مصادرة معدات البناء وطلب غرامات باهظة لتسريحها، وذلك بهدف تخويف المتعهدين وإلحاق أضرار اقتصادية كافية بهم من أجل الامتناع عن تزويد الخدمات لأشخاص بدون تصاريح بناء. ويتكرر على نحو متزايد السجن لمدة ٣-٦ أشهر لسكان القدس الشرقية لفشلهم في الحصول على تصريح بناء وكذلك أن يقوموا بهدم منازلهم (م. مرغليت، لا مكان يضاها المنزل...، اللجنة الإسرائيلية لمناهضة هدم المنازل، ٢٠٠٧).

ففي آذار (مارس) ٢٠٠٩، وعلى سبيل المثال، توقف مجلس مقاطعة ساندويل وضواحيها في المملكة المتحدة عن الأخذ بالاعتبار عطاء (فيولا) للتعاقد، وفي نيسان (أبريل) ٢٠٠٩، خسرت (فيولا) تعاقداً في بورودو فيما صوت مجلس ستوكهولم الجماهيري ومجلس مدينة غالوي في أيرلندا ضد تجديد تعاقدات مدنهم مع (فيولا). وفي شهر حزيران (يونيه) من العام ٢٠٠٩، سستمع المحكمة العليا نانثيرن لدعوى قضائية مقدمة من جمعية التضامن بين فرنسا وفلسطين ضد (فيولا) وشركة (ألتسوم) للنقل، وذلك بخصوص البناء والعمل في سكة القطار الخفيف في القدس الشرقية. بالإضافة إلى هذا، دعت "اللجنة الوطنية الفلسطينية لمقاطعة إسرائيل" إيران إلى إبطال عقود كل من (فيولا) و(ألتسوم) في البلاد. (أدري نيوهوف وعمر البرغوثي، "تحويل عبارات الدعم

نظام سكة حديد "القطار الخفيف"

في عام ٢٠٠٠، ربحت الشركة الفرنسية ألتسوم العطاء الدولي لبناء نظام سكة الحديد لقطار القدس الخفيف، وفي عام ٢٠٠٢، فازت كونيكس، وهي شركة تابعة لشركة فرنسية أخرى تدعى فيولا، بحقوق التشغيل. وشكلت كلتاهما لاحقاً اتحاد شركات يدعى "سيتي باس" إلى جانب شركتين إسرائيليتين، "أشتروم" للبناء و(بولار) للاستثمار، بالإضافة إلى مصرفين إسرائيليين، (هيواليم وليثومي)، وقد تم توقيع العقد في تموز (يوليو) ٢٠٠٥ ("مسار قطار الأبرتهاد الكهربائي في القدس"، ليموند الديلو ماسية، ٨ شباط (فبراير) ٢٠٠٧). وبدأ العمل في نيسان (أبريل) ٢٠٠٦ ويهدف تشغيل مسلك النقل الأول بطول (٨, ١٣) كيلومتراً بما يتخلله من (٢٣) محطة وقوف و(٢٥) قطاراً ما بين (بساتين زيتون) و(جبل هرتسل) خلال العام ٢٠٠٩، وذلك لخدمة حوالي ١٠٠,٠٠٠ مسافر يومياً. وهناك تخطيط لإنشاء ثمانية مسالك في غضون العام ٢٠٢٠. إلا أن (سيتي باس) قامت بتأجيل تحقيق الهدف المحدد لعام ٢٠٠٩ إلى أيلول (سبتمبر) ٢٠١٠، وألح مديرها العام، (يثير نافيه)، في شباط (فبراير) ٢٠٠٩ إلى إمكانية حصول تأخيرات إضافية.

وعلى عكس سلفه أوري لوبوليانسكي، يقال إن الرئيس الحالي لبلدية القدس، (نير بركات)، "يعارض" المشروع بسبب تكاليفه وكذلك نظراً لتزايد التلوث الجوي والاختناقات المرورية في المدينة. وفي آذار (مارس) ٢٠٠٩، نقل على لسانه عرضه إلغاء المشروع بعد استكمال المسلكين الأولين واستبدال ما تبقى من شبكة سكة القطار المخططة (خمسة مسالك أخرى) بحافلة نقل سريعة.

