

عمادة الدراسات العليا

جامعة القدس

الطرق والمواصلات كمركب رئيسي بمصفوفة السيطرة والضبط المكاني في القدس

ميخائيل أندريا منيب يونان

رسالة ماجستير

القدس – فلسطين

2018 م – 1439 هـ

الطرق والمواصلات كمركب رئيسي بمصفوفة السيطرة والضبط المكاني في القدس

إعداد

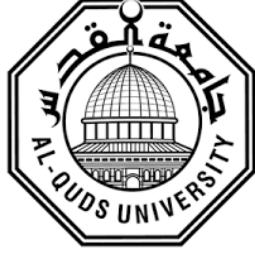
ميخائيل أندريا منيب يونان

بكالوريوس من جامعة سالفورد ، بريطانيا

المشرف الرئيس: البروفيسور الدكتور راسم خمائسي

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في تخصص الدراسات المقدسية
عمادة الدراسات العليا في جامعة القدس

2018 م – 1439 هـ



جامعة القدس
عمادة الدراسات العليا
ماجستير الدراسات المقدسية

إجازة الرسالة

الطرق والمواصلات كمركب رئيسي بمصفوفة السيطرة والضبط المكاني في القدس

اسم الطالب: م. ميخائيل أندريا منيب يونان

الرقم الجامعي: S1012550

المشرف: البروفيسور الدكتور راسم خمائسي

نوقشت هذه الرسالة وأجيزت بتاريخ 2018/2/19 من قبل أعضاء لجنة المناقشة
المدرجة أسماؤهم وتواقيعهم:

التوقيع:	البروفيسور د راسم خمائسي	1 رئيس لجنة المناقشة:
التوقيع:	د عمر يوسف	2 ممتحنا داخلياً:
التوقيع:	د علي عبد الحميد	3 ممتحناً خارجياً:

القدس - فلسطين

2018 م - 1439 هـ

إهداء

أهدي هذا الجهد المتواضع إلى كل من تهمة القدس، وحمل في نفسه وضميره هموم القدس وقضاياها، كما أهديه إلى كل من قدم لي النصح والإرشاد، وتعاون على توفير أية معلومة تثري هذا البحث، أو دلني على كل شاردة خفيت علي، أو صحح لي أية معلومة خاطئة فيه، أو وجه دفته نحو بلوغ الحقيقة والهدف، للرفع من مستوى هذه الدراسة، وإخراجها إلى حيز الوجود. وأهدي هذه الرسالة أيضاً إلى قسم الدراسات العليا، ومركز الدراسات المقدسية في جامعة القدس، امتناناً و عرفاناً مني بفضلهم لما أبدوه من اهتمام كبير بهذا العمل المتواضع ولإتاحتهم الفرصة لي ولمجموعة من الزملاء للانضواء تحت راية هذا البرنامج.

وأهدي هذا العمل إهداء خاصاً لعائلتي العزيزة وعلى رأسهم زوجتي الغالية سناء يونان وابنتي أنجيلا وابني حنا يونان وعائلته.

شكر وتقدير

كل الشكر والتقدير إلى أعضاء الهيئة التدريسية في جامعة القدس، قسم الدراسات العليا، ومركز الدراسات المقدسية الذين ربطتني بهم علاقة المعلم بالطالب وعلاقة بالصديق، لما وفره لي من علم ومعرفة وإرشاد وتشجيع، كان له كبير الأثر في تنفيذ هذه الدراسة وإتمام فصولها، حيث تعلمت من تجاربهم وخبراتهم حب البحث والدراسة والصبر على المعاناة والمثابرة لتحقيق الهدف. كما أشكر كل المؤسسات التي قامت بتزويدي بالمعلومات والدراسات التي تتعلق بموضوع القدس، حيث ساهمت هذه الجهود في إثراء هذه الدراسة وأضفاء طابع الموضوعية والمصداقية العلمية عليها.

كل الشكر والتقدير بالخاص إلى المشرف البروفيسور الدكتور راسم خمائسي لما وفره لي من معرفة وإرشاد ونصائح في تنفيذ هذه الدراسة لإتمامها حيث تعلمت الكثير منه في البحث العلمي وصياغة الدراسة غير ناسيا صبره ومثابرته في جميع مراحل كتابة الدراسة.

كما أشكر الأستاذ سلامة رزق الله على مساعدته في مراجعة الدراسة وتنقيحها لغويا.

وإن نسيت أحداً فلن أنسى شكري وتقديري لزوجتي العزيزة سناء التي عانت الكثير من مرض الفشل الكلوي وأعراضه القاسية وأنا خارج البيت بعيداً عنها أجمع المعلومات وأصنفها وهي صابرة راضية، تدعو لي بالخير والتوفيق، كما أخص بالشكر ابنتي أنجيلا وابني حنا وعائلته الذين ضحوا بالكثير من الوقت لتوفير الراحة لي أثناء الدراسة والبحث وبذلوا الكثير من الجهد والصبر داخل البيت وأنا خارجه منقطع للدراسة مدة طويلة.

كل الشكر والتقدير لكم جميعاً ومهما حاولت أن أردد لكم الجميل فلن أستطيع أن أفي بحقكم فجزاكم الله عني كل خير وسدد على طريق الخير خطاكم.

إقرار

أقر أنا "ميخائيل أندريا منيب يونان" مقدم الرسالة، بأن هذه الرسالة قدمت إلى جامعة القدس لنيل درجة الماجستير، وإنها نتيجة أبحاثي الخاصة باستثناء ما تم الإشارة له حيثما وجد، وإن هذه الدراسة أو أي جزء منها لم يقدم لنيل درجة عليا لأي جامعة أو معهد آخر.

التوقيع:

م. ميخائيل أندريا منيب يونان

التاريخ: 19.2.2018

ملخص الدراسة

أعدت هذه الدراسة ضمن برنامج الدراسات المقدسية، الذي تنفذه جامعة القدس، وقد تم اختيار موضوع "الطرق والمواصلات كمركب رئيسي بمصفوفة السيطرة والضبط المكاني في القدس" وتأثيرها على المجتمع المقدسي الفلسطيني. تضمنت هذه الدراسة كيفية استخدام وتسخير أدوات التنظيم والمخططات التي تستخدمها المؤسسة الإسرائيلية للضبط والسيطرة على القدس وأحيائها بواسطة شبكة الطرق وإدارة حركة المواصلات على المستويات المختلفة وأثارها الجيوسياسية على مدينة القدس خاصة والمجتمع الفلسطيني في الأراضي المحتلة عامة.

شملت الدراسة بحثاً جغرافياً يعتمد على خرائط متعددة منذ بدء الاحتلال، ودراسة سياسات الاحتلال المنهجية عبر السنوات. كما أنني استفدت من أبحاثي الميدانية وخبرتي في القدس منذ عملي في بلدية القدس في سبعينيات القرن الماضي، وتتبعي لأمر القدس وقضاياها فيما بعد السبعينيات ولغاية الآن، بما في ذلك دراسات للقدس وإعداد خرائط للقدس وفلسطين ومراقبتي لأوضاع القدس وما يجري فيها بصورة يومية، بما في ذلك جولاتي اليومية والمستمرة في شوارع القدس وطرقها وأزقتها، وفي هذا السياق اعتمدت على منهجيه "الباحث كلاعب، مستهلك ومنتج". هذه المنهجية منحنتي القدرة على فهم وتحليل الواقع بشكل نقدي من مصدر أولي.

هدفت الدراسة إلى إبراز ومناقشة السياسات التي وقفت وراء تخطيط شبكة الطرق والمواصلات للمدينة وتركيب العناصر المؤثرة على هذا التخطيط لتشكل جزءاً من مصفوفة ضبط وسيطرة مكانية وعمرانية وتنموية على الوجود الفلسطيني المقدسي. حاولت الدراسة فهم التخطيط الإسرائيلي وما تضمنه من نوايا لمدينة القدس، وسلطت الضوء على شبكة الطرق والمواصلات كمركب رئيسي في مصفوفة الضبط والسيطرة في القدس بتنفيذ السياسات والمخططات الإسرائيلية خلال العقود الماضية، وما تخطط له في المستقبل لصالح هدف إسرائيل الأساسي وهو صراع الوجود الإسرائيلي

على الأرض، وتثبيت الاحتلال كدولة ديموقراطية ذات تطور وتخطيط يلبي متطلبات الدولة العبرية وسكانها ومستوطناتها على حساب المواطنين الفلسطينيين المقدسيين المهمشين.

لقد شكّل التخطيط عامة وتخطيط الطرق والمواصلات خاصة أداة في يد السلطات الحاكمة الاحتلالية الإسرائيلية لضبط التطور العمراني للفلسطينيين في المدينة المقدسة. حيث تشكّل الطرق والمواصلات إحدى المركبات المركزية في فصل و/أو ربط استخدامات الأراضي وفارضة عبئاً تنموياً حيزياً للقدس وضواحيها.

بدأت مركبات المصفوفة في التغييرات الجغرافية منذ عام 1967 باستخدام الاستيطان كمركب أول، وباستخدام تطوير شبكة الطرق والمواصلات كمركب ثان، وبتأقاقات أوصلو كمركب ثالث، ويتبعها الحواجز والانتفاضة الثانية وانتفاضة الأقصى عام 2000 وجدار الفصل العنصري والمخططات التنظيمية، بما فيها مخططات هيكلية محلية موضوعية، وخطط "مخطط المتروبوليتن" لمنطقة القدس ومقترح خطة "مخطط هيكلي القدس 2020". ومن مركبات المصفوفة والعمود الفقري للدراسة والمكان وهم أصحاب المصلحة المباشرة Stakeholders : على رأسهم المواطن المقدسي الفلسطيني والمجتمع المقدسي الفلسطيني وثانيهم السلطة الاحتلالية الإسرائيلية وجميع مؤسساتها والمستوطنين والقوانين واستخدامات الأراضي ضمن التخطيط المكاني وسياسات التخطيط والمخططات. المؤسسة التخطيطية الإسرائيلية لم ولن تتوقف بتاتا عن وضع وصياغة خطط ومخططات للأرض والإنسان ولو للحظة واحدة، بل تستمر في التفكير المستقبلي والحالي بوضع سياسات استراتيجية للقدس ومحيطها قائمة على أساس السيطرة الكاملة على الأرض والإنسان غير معتبرة الوضع الفلسطيني على أرض الواقع، والمحتل يبقى هو المسيطر تحت جميع الظروف. فخطة القدس الهيكلية المتروبولية 5800 معدة لسنة 2050 (التقويم العبري 5800 سنة عبرية) والتي تحدد رؤية لتحقيق إمكانات القدس كمركز عالمي للثقافة والسياحة وجميع تبعاته بما في ذلك استخدام شبكة طرق ومواصلات للملايين من السواح وبناء مطار جديد في مشارف أريحا . وتقترح

إسرائيل مبادئ لتخطيط وتطوير منطقة القدس الكبرى في عملية مستدامة طويلة الأمد لغاية عام 2050، وتدعي حلول لجميع جوانب التخطيط والتنمية الحضرية لمنطقة القدس شاملة حدود بلدية القدس والقدس الكبرى مؤكدة على حل القضايا الاستراتيجية الثلاث السياحية (والفنادق) ونظام النقل والمواصلات والمساحات المفتوحة؛ لتحقيق رؤيتها وتطلعاتها بتحويل القدس إلى مدينة عالمية كوزموبوليتية.

وتحوي الدراسة جميع هذه المركبات وكيفية دمجها كمركب صاحب قرار ومؤثر عليه. جميع هذه التغيرات والمركبات تؤثر مباشرة لأن شبكة الطرق والمواصلات هي العمود الفقري لأي مدينة ودولة وأي تغيير في السياسة والجغرافيا للبلد يؤثر مباشرة عليهما، حيث بحثت هذه المعادلة في هذه الدراسة وبالتفصيل.

مركب الطرق والمواصلات ومركباته يساعد في حملة التهويد والأسرلة الشرسة التي تتعرض مدينة القدس وسكانها لها منذ احتلالها، وهي حملة تستهدف الوجود الفلسطيني في القدس، بهدف طمس وتهميش هذا الوجود الممتد عبر القرون والسيطرة والضبط المكاني عليها وداخلها.

تقوم السلطات الإسرائيلية بإجراءات تستهدف الأرض والإنسان الفلسطيني في القدس بهدف تقليص الوجود الديمغرافي الفلسطيني مستخدمة قوانين وإجراءات وتخطيطات عدة ومتنوعة، بما فيها إجراءات على الأرض بمصادرة الأراضي لإنشاء مستوطنات وبناء طرق وشبكة مواصلات لربطها ببعضها البعض، وبشبكة المدن الإسرائيلية أيضاً، وتكبير الوجود الديمغرافي الإسرائيلي الاستيطاني على حساب الوجود الفلسطيني، حتى يكون بنسبة 80% إلى 20% لصالح الوجود الإسرائيلي. حيث هدفت السياسات والمخططات في القدس إلى فصل وشرذمة فيزيائية حيزية للجغرافيا الفلسطينية المقدسية، بينما ربطت المستوطنات والبلدان الإسرائيلية ببعضها، ولم توفر للمواطن المقدسي الفلسطيني حق السكن المناسب وتوابعه والتكاثر الديمغرافي، ولم تؤمن له الحق في المدينة ضمن التخطيط الحضري في الصراع الحالي، بل وسعت من هذا الصراع لتنفيذ سياساتها على الأرض.

وبالرغم من كل هذه الصعوبات يبقى المقدسي الفلسطيني متمسكاً بقدسه ومجتمعه وصامداً أمام جميع التحديات الاحتلالية ومطوراً مجتمعه. ونتيجة مركب شبكة الطرق والمواصلات أعطت المحتل اليد العليا للسيطرة على الأحياء المقدسية ضمن حدود منطقة بلدية القدس المحتلة وخلقت الجيوب للكانتونات المحدودة والمحصورة والمفصولة بالقدس الشرقية، وأوجدت الضبط والسيطرة المكانية على الأرض.

Title:

Road and Transportation as a Main Component of the Matrix of Spatial Control in Jerusalem

Prepared By:

Eng. Michael Andria Munib Younan

Supervisor:

Professor Dr. Rassem Khamaisi

Abstract:

This thesis was prepared within the framework of the Jerusalem Studies Program, of the Deanship of Graduate Studies at Al Quds University. The title of the thesis was chosen "**Road and Transportation as a Main Component of the Matrix of Spatial Control in Jerusalem**" to study the impact on the Jerusalem Palestinian Community, and the implication of the planning tools and procedures employed by the Israeli Authorities for regulating and controlling Jerusalem and its surroundings using the road and transportation networks. The study defines the impacts of the roads and transportation system at different levels and their geopolitical effects on the City of Jerusalem specifically and the Palestinian Community in the Occupied Territories in general. The study included a geographical research of maps since the beginning of the Occupation and the systematic policies of the occupation over the years, my own field research and my experience in and of Jerusalem (since my employment in Jerusalem Municipality as a road and maintenance Engineer in 1970's) and my constant follow-up of Jerusalem Affairs thereafter including studies, projects, and map-making of Jerusalem and Palestine with my daily observances of the situation of Jerusalem throughout the years, my daily travels of Jerusalem on its roads and transportation systems. In this context, I relied on the methodology of "researcher as a player, consumer and producer". This methodology gave me the ability to understand and analyze the reality critically from as a first hand source.

The study highlighted and discussed the policies behind the planning of the Jerusalem city's road and transport network and its elements installations that influenced the Israeli planning to form part of the “Matrix of Spatial and Developmental Control” of the Palestinians in Jerusalem. The study gave an understanding of the Israeli planning and shed the light on the road network as a major component in matrix of control in Jerusalem and the implementation of Israeli policies and planning over the past five decades and the future of Israel's planning. This is a struggle of the Israeli presence on the ground and the establishment of the occupation as a democratic state and not as occupation in imposing the Israeli development and planning that fulfils the requirements of the Israeli State and its inhabitants, and it's settlers' community at the expense of marginalized Palestinian citizens of Jerusalem. The overall planning form and the planning of roads and transportation is a tool in the hands of the Israeli occupation authorities to control the urban development of the Palestinians in the holy city. The Israeli roads and transportation planning and developmental constitute a component in the separation and / or integration of land uses but imposes a huge burden on the space, environs and inhabitants of East Jerusalem.

The matrix components within the geographical changes since 1967 began and constituted the following components:

1. The establishment of Settlements as a first component
2. the development of the road network as a second component
3. the Oslo Accords as a third component
4. followed by the barriers as fourth
5. the Second Al Aqsa Intifada in Year 2000
6. the Construction of the Separation Wall
7. the Imposed Urban Spatial Planning on East Jerusalem and master plans
8. The plan of "Metropolitan plan" for the Jerusalem area

9. The Jerusalem Master plan 2000 for year 2020.

The Matrix of Control consists of Stakeholders and direct beneficiaries that are the backbone of the study and its space :

1. the Palestinian Jerusalemites Citizens,
2. the Palestinian Jerusalemite Community,
3. the Israeli Occupying Power and all its institutions
4. Settler Community
5. the Occupation Laws and regulations on the land-use for the spatial planning and planning policies.

The Israeli planning establishment has not and will not stop at all in formulating plans for the land and the community but continues in the future planning to develop its strategic policies for Jerusalem and its environs based on its policies for total control of the land and the human. The Palestinians as stuck firmly to their Jerusalem even though the occupier remains under control. The Israeli establishment has planned for year 2050 within its plans for “Jerusalem 5800 Metropolitan Plan “ (the Hebrew calendar is 5800 years Hebrew). The Plan sets a vision to realize the potential of Eternal Jewish Jerusalem as a world center for culture and tourism. It puts proposals for the use of a road network for millions of tourists and the construction of a new airport on the outskirts of Jericho and other means of transportations. It proposes principles for the planning and development of the Metropolitan and Greater Jerusalem area in a long-term sustainable process for year 2050. The plan calls for all aspects of spatial planning and urban development in the Jerusalem Region, within the boundaries of the Jerusalem Municipality and creating a Greater Jerusalem, stressing the solution of its three strategic components: tourism (hotels), transportation system and open areas and parks so as to result in the creation of Jerusalem the Cosmopolitan City.

The study discussed these components and analyzed them. The question to the decision-maker is how to integrate these components within the composition of the decision-making and influential plans that are currently within the making. All the changes and components of Matrix of Control affect directly on the political and economic situation since the Roads and Transport networks are the backbone of any state and any change in the policy and geography of the country.

The Road and Transportation Matrix and its components assist in the Judaization and the stringent acts that the City of Jerusalem and its Palestinian Inhabitants are subjected to since the start of the Occupation 1967. This Matrix of Control is aimed at the Palestinian existence in Jerusalem, in order to obliterate and marginalize the Palestinians of the City. The Israeli authorities are taking measures aimed at reducing the Palestinian demographic presence through various laws, procedures and planning, including land confiscation for the establishment of Jewish Settlements, road network to connect the Israeli Settlements with each other and with Israeli Cities.

This component assists in the vicious Judaization and the Israelization of Jerusalem, which aims at the Palestinian presence and Israeli spatial control in Jerusalem. The Israeli authorities are taking measures aimed at reducing the Palestinian demographic presence through various laws, procedures and planning, including confiscating land for the establishment of Israeli Settlements, road construction and transport network to connect Settlements with each other and with Israeli cities. The intention of the Israeli Authorities is to generate a 80% to 20% Israeli to Palestinian ration of demographics in Jerusalem. The Israeli policies and planning in Jerusalem formed a physical separation and fragmentation of Palestinian Jerusalem spatial geography while inter-connecting the Jewish Settlements and the Israeli cities. They deprived the Palestinian Jerusalemites from their right of housing and

demographic growth, and did not include them within their planning policies in their environs.

Despite all these difficulties, the Palestinian Jerusalemite remains steadfast in his society and his Jerusalem developing his community with all the challenges of the Occupation. As a result of the component of the Roads and Transport Network, the occupier has the upper hand for control the Jerusalem neighborhoods within the boundaries of Occupied Jerusalem creating enclaves and isolated cantons, separating the spatial and social fabric of East Jerusalem and imposing spatial control on the ground.

The Matrix of Control through the Roads and Transport Networks in Jerusalem formed and forms a physical separation and fragmentation of Palestinian Jerusalem spatial geography while linking the settlements and the Israeli Localities with the Green Line. The Matrix denied the Palestinian Jerusalemite Citizens their rights in all aspects of life including housing, spatial planning, demographic growth, and restricted planning regions and spatial development and expansion.

الفهرس

ب.....	ملخص الدراسة
ح.....	Abstract:
ز.....	الفهرس
ض.....	فهرس الأشكال والخرائط
ع.....	فهرس الجداول
غ.....	فهرس الصور
1.....	الفصل الأول
1.....	مقدمة الدراسة وهيكلتها
1.....	1 مقدمة
4.....	1.1 أهمية الدراسة
4.....	1.2 خلفية ومشكلة الدراسة
6.....	1.3 مبررات الدراسة
6.....	1.4 أهداف الدراسة
7.....	1.5 أسئلة الدراسة
8.....	1.6 فرضيات الدراسة
9.....	1.7 حدود الدراسة
11.....	1.8 محددات الدراسة ومعوقاتها
11.....	1.9 منهجية الدراسة ومستلزماتها وأدواتها
13.....	1.10 هيكلية الدراسة ومحتوياتها
17.....	1.11 التعريفات
20.....	الفصل الثاني
20.....	الإطار النظري للدراسة

20	2	مقدمة
22	2.1	مفهوم شبكة الطرق والمواصلات
29	2.2	مفهوم التخطيط
32	2.3	مفهوم الضبط والضبط المكاني والسيطرة
32	2.4	مفهوم مصفوفة السيطرة ومركباتها
36	2.5	خلاصة
37		الفصل الثالث
37		الوضع الراهن للطرق والمواصلات في القدس
37	3	مقدمة
38	3.1	التغيرات الجيوسياسية منذ 1967 " فرض الأمر الواقع " في سياق القدس
38	3.1.1	تكوين حدود القدس بعد الاحتلال
60	3.1.2	التخطيط الإقليمي الإسرائيلي
64	3.1.3	تنفيذ التخطيط الإقليمي الإسرائيلي
71	3.2	التخطيط المحلي الإسرائيلي للقدس 1967- 2017 كمركب مصفوفة السيطرة والضبط المكاني
72	3.3	خلاصة
73		الفصل الرابع
73		التغيرات الجغرافية للقدس من بداية الاحتلال كمركبات لمصفوفة السيطرة والضبط
73	4	مقدمة
74	4.1	المركب الأول: الاستيطان والتغير الجغرافي والديموغرافي
86	4.2	المركب الثاني: تطوير شبكة الطرق والمواصلات ووضعها الحالي في القدس
97	4.3	المركب الثالث: اتفاقات أوسلو
99	4.4	المركب الرابع: الحواجز
107	4.5	المركب الخامس: الانتفاضة الثانية انتفاضة الأقصى عام 2000
109	4.6	المركب السادس: جدار الفصل
118	4.7	المركب السابع: المخططات التنظيمية

118.....	4.7.1 مخططات هيكلية موضعية.....
119.....	4.7.2 خطة "مخطط المتروبوليتن" لمنطقة القدس Metropolitan Jerusalem
123.....	4.7.3 خطة "مخطط هيكل القدس" 2000 لعام 2020
129.....	4.7.4 السكك الحديدية في مخطط هيكل القدس 2000
133.....	4.7.5 تنفيذ وإنشاء السكك الحديدية الخفيفة
136.....	4.7.6 المواصلات الجوية في مخطط هيكل القدس 2000
136.....	4.7.7 جدار الضم والتوسع في مخطط هيكل القدس 2000
137.....	4.7.8 خلاصة الخطة الهيكلية لمخطط القدس 2000
138.....	4.8 تصميم وتنفيذ شبكة الطرق والمواصلات وتأثيرها على المواطنين الفلسطينيين المقدسيين
152.....	4.9 تنظيم شبكة المواصلات على أرض الواقع للسيطرة والضبط
157.....	4.10 السيطرة الكاملة الإسرائيلية
157.....	4.11 الموقف الفلسطيني الرسمي
159.....	4.12 مقارنة مركبات الضبط السبعة
161.....	4.13 خلاصة
162.....	الفصل الخامس
162.....	التخطيط والسياسات المستقبلية للطرق والمواصلات
162.....	5 المقدمة
163.....	5.1 خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس
165.....	5.2 مبادئ خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتر وبوليس
183.....	5.3 نظام الطرق والمواصلات والنقل في خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتر وبوليس
190.....	5.4 خلاصة
191.....	الفصل السادس
191.....	دراسة حالة - أحياء بيت صفافا - وشرفات وتطوير الطرق
191.....	6 مقدمة
192.....	6.1 تقسيم بيت صفافا

193.....	6.2 إعادة توحيد بيت صفافا
195.....	6.3 تخطيط المستوطنات حول بيت صفافا
197.....	6.4 تخطيط الطرق حول وداخل حيز بيت صفافا
204.....	6.5 خلق جيوب وكانتونات في بيت صفافا وشرفات
205.....	6.6 خلاصة
207.....	الفصل السابع
207.....	مناقشة نتائج تحليل المركبات للطرق والمواصلات في القدس
207.....	7 مقدمة
208.....	7.1 شبكة الطرق والمواصلات تخلق كانتونات فلسطينية
212.....	7.2 شبكة السيطرة والضبط المكاني للقدس
213.....	7.2.1 شبكة السيطرة والضبط المكاني على احياء القدس الفلسطينية
227.....	7.2.2 تسهيلات للمستوطنات حول احياء القدس الفلسطينية
236.....	7.2.3 تحليل شبكة السيطرة والضبط المكاني في القدس الفلسطينية
244.....	7.3 خلاصة
247.....	الفصل الثامن
247.....	الخلاصة، واستنتاجات الدراسة، والتوصيات
247.....	الخلاصة
247.....	استنتاجات الدراسة
250.....	التوصيات
253.....	253..... Bibliography قائمة المراجع التي استخدمت بالدراسة

فهرس الأشكال والخرائط

- شكل 1 : إطار مصفوفة السيطرة والضبط المكاني.....3
- شكل 2 : مخطط حدود الدراسة لمدينة القدس 10
- شكل 3: المكونات الصلبة والمرنة لمصفوفة التحكم المتطورة SMOC "سموك"..... 28
- شكل 4: مخطط حدود المجلسان البلديان المحليان: القدس الشرقية والغربية:..... 39
- شكل 5: مخطط الشوارع والطرق قبل 1967 بشطريها المنفصلين للقدس الشرقية والغربية..... 43
- شكل 6: مخطط حدود بلدية الاحتلال "أورشليم القدس" بعد حرب الأيام الستة 1967..... 47
- شكل 7: مخطط حدود بلدية "أورشليم القدس الموحدة" الإسرائيلية بالمفهوم الإسرائيلي بعدم إظهار خط الهدنة ومركبات عناصر الاختلاف والاحتلال..... 51
- شكل 8: مخطط حدود بلدية "أورشليم القدس" مضافا لحدود لواء القدس الإسرائيلي فاصلة إياها عن الضفة الغربية المحتلة..... 54
- شكل 9 : مخطط مصادرة الأراضي في القدس الشرقية المحتلة 1967..... 57
- شكل 10 : مخطط الطرق الإقليمي الإسرائيلي "تاما 3" أعد من قبل السلطة الإسرائيلية عام 1976..... 63
- شكل 11 : مخطط التحكم والسيطرة باستخدام البنية التحتية للطرق في إسرائيل والأراضي المحتلة..... 68
- شكل 12: مخطط توزيع التجمعات الاستيطانية التي أقيمت بين عام 1967 - 1991..... 78
- شكل 13 : مخطط توزيع التجمعات الاستيطانية التي أقيمت لغاية 1999..... 82
- شكل 14: مخطط توزيع التجمعات الاستيطانية واستمراريتها مع القدس الغربية..... 85
- شكل 15: مخطط تطوير شبكة الطرق والمواصلات ووضعها الحالي في القدس..... 88
- شكل 16: توزيع التجمعات السكانية الفلسطينية والإسرائيلية والمستوطنات 1977 حول القدس..... 92
- شكل 17: توزيع طرق القدس الشريانية لغاية 1992 ومركز توزيعها البلدة القديمة..... 94
- شكل 18 : الحواجز العسكرية ونقاط التفتيش أحاطت القدس وحول محيط القدس والحواجز الترابية عام 2002 104
- شكل 19: مخطط مركب الجدار الفاصل والمعابر العسكرية حول القدس..... 111
- شكل 20 : خطة القدس الكبرى ومتربوليتن القدس..... 120
- شكل 21 : محيط مخطط القدس الكبرى المتوقع وضم الأراضي والكتل الاستيطانية..... 122
- شكل 22: خارطة خطة شبكة الطرق في مخطط هيكلي " القدس 2000" الشامل للخطة ولم يصادق عليه رسمياً 124

- شكل 23 : خارطة مخطط "القدس 2000" للطرق والمواصلات الشريانية..... 128
- شكل 24 : مخطط خطوط القطار السريع لكل إسرائيل الخط الأزرق رابط قطار خط القدس بسائر المدن..... 130
- شكل 25 : مخطط مسار خط القطار الخفيف منذ 2011..... 131
- شكل 26: مخطط مسارات خطوط القطار الخفيف المقترحة..... 133
- شكل 27: مخطط توزيع المفارق لشارع سريع رقم 50 (مسماه القديم طريق رقم 4)..... 141
- شكل 28: مخطط سكيماي لتدرج ولتواصل الطرق وتوزيعها في القدس..... 150
- شكل 29: مخطط الثلاث حلقات المكانية للمتروبوليس..... 167
- شكل 30: رسم بياني للتكاثر السكاني حسب خطة 5080 للقدس..... 169
- شكل 31: مخطط بوابات القدس حسب خطة 5800..... 179
- شكل 32: مخطط بلدية القدس الهيكلية داخل حدود البلدية عام 2050 في خطة القدس 5800..... 181
- شكل 33: نظام الطرق والمواصلات والنقل هو العنصر الرئيسي في خطة القدس 5800..... 183
- شكل 34: مخطط موقع المطار الفلسطيني المقترح..... 186
- شكل 35: مخطط وضعية خطة مترو يليس القدس 5800 لسنة 2050 داخل الضفة الغربية..... 187
- شكل 36: مخطط وضعية مساحات حدود المترو ضمن الضفة الغربية وموقع المطار المقترح..... 189
- شكل 37 : مخطط حدود قرية بيت صفافا وشرفات أعد من قبل الانتداب البريطاني..... 192
- شكل 38: مخطط حدود قرية بيت صفافا وشرفات أعد من قبل الانتداب البريطاني..... 193
- شكل 39: مخطط هيكلية تفصيلي لاستخدام الأراضي لأحياء بيت صفافا وشرفات..... 196
- شكل 40: 4 مخططات هيكلية تفصيلية لمستوطنة غفعات همتوس..... 197
- شكل 41: مخطط توزيع نظام الطرق الذي يقطع بيت صفافا عن بعضها البعض ويفصلها عن محيطها..... 201
- شكل 42: مخطط شبكة الطرق تقطع النسيج الحضري الفلسطيني في حي بيت صفافا..... 204
- شكل 43: خلق كانتونات فلسطينية واستمرارية جغرافية إسرائيلية مع القدس الغربية والمستوطنات..... 209
- شكل 44 مخطط السيطرة والضبط المكاني بجميع مركباته..... 211
- شكل 45: شكل سكيماي مخطط السيطرة والضبط المكاني جامعاً جميع المركبات..... 212
- شكل 46: شكل سكيماي للكانتونات الفلسطينية ضمن حدود البلدية بين الطرق الفاصلة..... 213
- شكل 47: كانتون حي كفر عقب وسميراميس وحي قلنديا..... 214

- شكل 48: عناتا ورأس خميس ومخيم شعفاط..... 215
- شكل 49: حي بئر عوننا 216
- شكل 50: كانتون بيت حنينا شمالاً وجنوباً 217
- شكل 51: كانتون حي شعفاط..... 219
- شكل 52: كانتون العيسوية 220
- شكل 53: كانتون القدس البلدة القديمة..... 221
- شكل 54: كانتون الشيخ جراح ووادي الجوز والطور 222
- شكل 55: كانتون أم ليسون والسواحرة وجبل المكبر 223
- شكل 56: كانتون صور باهر وأم طوبا 224
- شكل 57: كانتونات بيت صفافا شرق وغرب وشرفات 225
- شكل 58: كانتون الولجة ودير كريميزان 226
- شكل 59: شكل سكيماطي للمستوطنات وربطها بالطرق الرئيسية 227
- شكل 60: المستوطنة الصناعية عطروت 228
- شكل 61: المستوطنات الشمالية الغربية (نفي يعقوب وبسغات زنيف) 229
- شكل 62: المستوطنات الشرقية: مستوطنة راموت ومستوطنة ريكس شعفاط..... 230
- شكل 63: مستوطنات المركز الأوسط مستوطنة: التلة الفرنسية وهار سكوبس ورامات أشكول ومعلت دفنا 231
- شكل 64: مستوطنة حارة الشرف (حارة اليهود) 232
- شكل 65: مستوطنة شرق تلبوت 233
- شكل 66: مستوطنة غفعات هماطوس 234
- شكل 67: مستوطنة جبل أبو غنيم أو هار حوما 235
- شكل 68: مستوطنة جيلو 236
- شكل 69: مخطط ثلاثي الأبعاد للكانتونات الفلسطينية المحصورة بين الطرق والمستوطنات 241

فهرس الجداول

- جدول 1 : مساحات المناطق قبل الاحتلال 1967 41
- جدول 2: مساحات حدود القدس بين عام 1967-1993..... 49
- جدول 3 : عدد المستوطنين والمستوطنات في الضفة الغربية المحتلة 69
- جدول 4 : عدد المستوطنين والمستوطنات في القدس الشرقية المحتلة عام 2002 وعام 2015 76
- جدول 5 : المستوطنات "الحلقة الداخلية" التي تفصل التجمعات السكانية الفلسطينية 83
- جدول 6 : جدول مقارنة بشأن كل مركب من مركبات الضبط السبعة 159
- جدول 7 :: تكاثر السكان في القدس المتروبوليتن افتراضياً وبيان نسبة اليهود للفلسطينيين : 63.55% يهودية
و36.45% فلسطينية 170
- جدول 8 : جدول نسبة السكان اليهود 70% والفلسطينيين 30% عام 2050 171
- جدول 9 : : جدول نسبة السكان اليهود 80% والفلسطينيين 20% عام 2050 171
- جدول 10 : جدول نسبة السكان اليهود 70% والفلسطينيين 30% عام 2050 173
- جدول 11 :: جدول نسبة السكان اليهود 80% والفلسطينيين 20% عام 2050 174
- جدول 12 : مساحات مناطق مترو يليس القدس 5800 لسنة 2050 بموجب الخطة 188

فهرس الصور

- صورة 1 : مطار القدس الدولي محطة للسفر الجوي الدولي للقدس والضفة الغربية 1961.....45
- صورة 2: مطار قلنديا المستخدم لغاية سنة 2000 تحت السيطرة الإسرائيلية.....79
- صورة 3: مطار قلنديا المستخدم لغاية سنة 2000 تحت السيطرة الإسرائيلية بالطائرات الخفيفة.....80
- صورة 4: مخطط مقطع مطار قلنديا المستخدم لغاية سنة 2000 تحت السيطرة الإسرائيلية.....80
- صورة 5 : إقامة نقاط حواجز وعبور على طول منطقة التماس في القدس وحولها صورة من 1996.....99
- صورة 6: لافتات تحذير على إقامة نقاط حواجز في القدس.....100
- صورة 7 : لافتات تحذير الفصل العنصري قبل المعابر ونقاط التفتيش.....102
- صورة 8: إقامة حواجز مؤقتة في مسار الجدار العنصري يليها بناء الجدار (2002).....107
- صورة 9: إقامة حواجز ترابية في منطقة قلنديا القدس في مسار الجدار لمعانة الشعب وحصر التنقل 2002.....108
- صورة 10: بناء الجدار الفاصل العنصري حول القدس 2003.....110
- صورة 11: الجدار الفاصل العنصري مكون من أسلاك شائكة مكهربة مطلة على مستوطنة أبو غنيم 2005.....112
- صورة 12: الجدار الفاصل العنصري قاطعا طريق أثري روماني القدس أريحا فاصلا القدس عن أبو ديس.....114
- صورة 13: الجدار الفاصل والبناء العشوائي.....137
- صورة 14: وطريق رقم 50 (جادة بيغن) ومركز توزيع للتوزيع للسير قرب المالحه والهوليلاند.....144
- صورة 15 طريق سريع رقم 50 فوق بيرنبالا.....145
- صورة 16: طريق الأنفاق الاستيطاني رقم 60 على أراضي بيت جالا وطريق أمني للجدار الفاصل من أسفله.....148
- صورة 17: التخطيط المستقبلي لطريق الأنفاق طريق رقم 60.....149
- صورة 18: إشارة شركة السفريات الموحدة في القدس الشرقية.....153
- صورة 19: علامة خطوط مانلة على الحافلات مواصلات شرقي القدس.....154
- صورة 20: خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس.....162
- صورة 21: الاستراتيجية لبناء خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتر وبوليس.....176
- صورة 22 : : شكل الحزام الفيروزي وبوابات القدس.....178
- صورة 23: تقسيم القدس الكبرى المتروبوليس ثلاثي الأبعاد.....188

الفصل الأول

مقدمة الدراسة وهيكلتها

1 مقدمة

مرت مدينة القدس عبر العصور، من بداية تاريخها المدوّن وحتى الآن تحت سيطرة مختلفة من ملوك وسلاطين وأباطرة، وتحصنت وحددت حدودها بأسوار في العصور المختلفة وحتى عصرنا الحالي فامتدت حدودها لتضمن مساحات وأطراف حولها بموجب السياسات المتباينة والمفروضة من قبل حكامها. اتصلت مدينة القدس خلال تاريخها الطويل مع محيطها بشبكة طرق رئيسة ساهمت في تطوّرها. وباتت القدس منذ بداية الاحتلال الإسرائيلي في العام 1967 تحت سيطرته الهادفة ضمن مخططاتها إلى تغيير واقع مدينة القدس وخلق واقع جديد مرتبط بسياساته التخطيطية وعلاقته بباقي الأراضي الفلسطينية التي تم إقامة إسرائيل عليها عام 1948. فمن مشاريع التخطيط الإقليمية التي قامت بها المؤسسة الإسرائيلية، وبعضها ما زال مستمرا، هو القيام بمشاريع هائلة في البنية التحتية تشمل شبكة من الطرق والمواصلات تغيّر من خلالها ملامح جميع المناطق الواقعة تحت سيطرتها، وبالأخص ملامح مدينة القدس، وتربط المناطق الواقعة تحت سيطرتها بعضها ببعض بواسطة شبكة طرق ومواصلات مرتبطة مع سائر طرق إسرائيل ليتسنى لها السيطرة والضبط “Matrix of Control” (Halper, Younan, 2009; Khamaisi, 2017). وتستخدم السلطات الإسرائيلية التخطيط كأداة مركزية من أدوات السيطرة على الأرض وضبط الإنسان الفلسطيني ومحاصرة تطوره المستقبلي (خمايسي، 2017).

وفي القدس، كما هو شأن مواقع أخرى، تم استخدام التخطيط الإقليمي والقطري والمحلي الإسرائيلي لإنشاء شبكة من الطرق والمواصلات وتوابعها لتخدم هدف قطع رباط الأراضي ببعضها. فمنعت شبكة الطرق الإسرائيلية توسع وتطور القرى والأحياء الفلسطينية، وحاصرتها، وضبطت حركة سكانها، وفصلت القدس عن محيطها البيئي والطبيعي. ففكّت الارتباط بين أحياء القدس وضواحيها ببناء حواجز انضباطية وقسمت أحياءها إلى ما يشبه الكانتونات والجيوب.

إن التخطيط والسيطرة والضبط هي جزء من أدوات الصراع الفلسطيني الإسرائيلي الذي يخبئ وراء أمن الدولة العبرية وصراع الوجود والبقاء، وإغراء أكبر عدد ممكن من يهود العالم للهجرة إلى " أرض الميعاد".

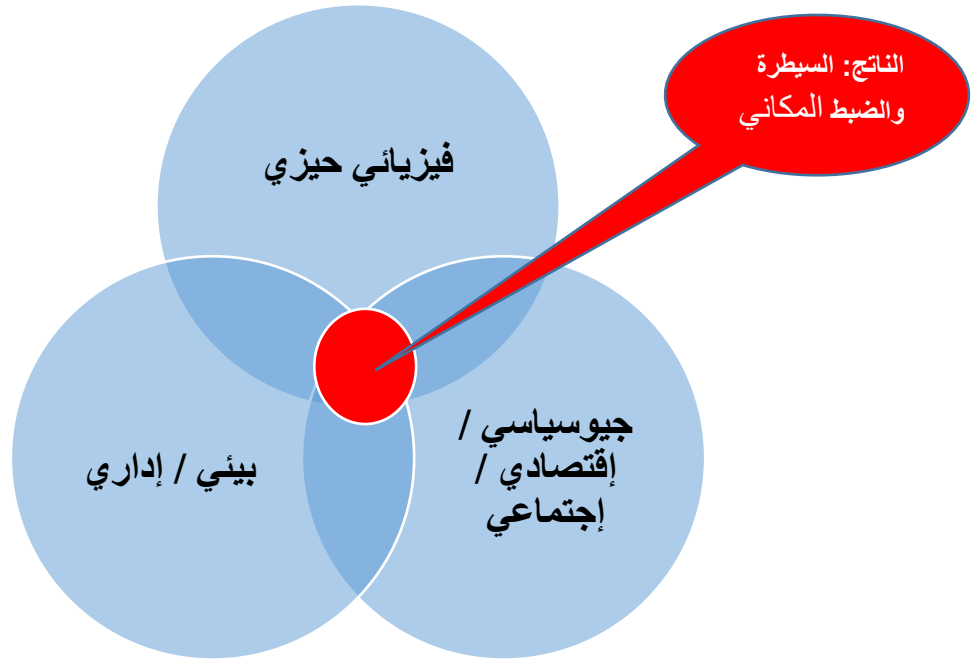
ويظهر الاحتلال للمجتمع الإسرائيلي واليهودي والدولي ولدول العالم كافة أن التخطيط للطرق والمواصلات هو جزء من تطوير البلدان الحضارية وإبراز طابع الحضارات المتقدمة، وأن إسرائيل بذلك تحاول أن تسيطر على أرض الواقع بديموقراطية حضارية ليس لها مثيل في الشرق الأوسط بالرغم من الصراع القائم. وهذا التخطيط يشكل علامة استقرار وأمن للدولة بدون إبراز النوايا الإسرائيلية الكامنة وراء ذلك والهادفة إلى السيطرة على الأراضي الفلسطينية وضبط المواطنين الفلسطينيين.

موضوع الدراسة: "الطرق والمواصلات كمركب رئيسي بمصفوفة السيطرة والضبط المكاني في القدس" من قبل السلطات الإسرائيلية المحتلة منذ عام 1967، أثر ويؤثر على المجتمع المقدسي الفلسطيني بمفرده وتجمعاته وحيزه ومدينته بصورة مباشرة أو غير مباشرة. وتستخدم المؤسسة الإسرائيلية ضمن سياساتها واستراتيجياتها للبنية التحتية شبكة الطرق والمواصلات كمركب رئيسي وأداة بمصفوفة السيطرة والضبط المكاني في القدس والأراضي المحتلة مستخدمة ثلاث مركبات أساسية في إطار المصفوفة (شكل رقم 1) :

1. الفيزيائية كاستخدام الأراضي ومصادرتها.

2. الجيوسياسية والاقتصادية والاجتماعية.

3. البيئية والإدارية المقوننة والممنهجة لإنتاج مصفوفة السيطرة والضبط المكاني على القدس الشرقية خالقة ظروفًا صعبة للمقدسيين الفلسطينيين، وسانحة للمستوطنين اليهود شبكة طرق ومواصلات متطورة تشتمل على جميع التسهيلات لاحتياجاتهم ومتطلباتهم كأولوية، وربط مستوطناتهم بعضها البعض وبالمدن الإسرائيلية الأخرى وعدم إعطاء السكان المقدسيين الفلسطينيين نفس الحقوق بل تجردهم من حقوقهم وتسلبهم حيزهم وتحصرهم في أحيائهم وهذه شرذمة فيزيائية للحيز الفلسطيني لفصله عن بعضه البعض.



شكل 1 : إطار مصفوفة السيطرة والضبط المكاني

يستخدم الاحتلال التخطيط المكاني للبنية التحتية للطرق؛ ليعيق امتداد الأحياء والقرى الفلسطينية في القدس لعزل المجتمع الفلسطيني عن بعضه وعن محيطه، مؤثرًا بذلك على النواحي الاجتماعية الفلسطينية، ومعيقًا حرية حركة التنقل للمقدسيين، وحاصرًا الامتداد للنسيج العمراني الفلسطيني،

وخالفاً تبعيات اقتصادية عليه، ومضعفاً لاقتصاده، مما أدى إلى وضع أغلبية كبيرة من المقدسيين تحت خط الفقر.

واستطاعت شبكة الطرق والمواصلات ومخططاتها أن تغير بيئة القدس الطبيعية حيث وضعت خطأً إدارية حسب الاستراتيجيات والسياسات الإسرائيلية لا تروق للمواطن الفلسطيني المقدسي، بل غيرت ملامح القدس الشرقية لتلائم مصالحها الاستيطانية وتشبع رغباتها بالتكاثر الديموغرافي اليهودي لتقليص نسبة العرب الفلسطينيين المقدسيين لأدنى حد ممكن يخطط له الاحتلال مع السكان اليهود في القدس ومحيطها. فهذه الدراسة ستتناول هذه الأمور وتوضحها وتحللها مركزة على مركبات شبكة الطرق والمواصلات، وتشرح عناصر مصفوفة السيطرة والضبط في القدس وتأثيرها على المجتمع المقدسي الفلسطيني الناتجة عن مركبات المصفوفة. حيث أن جميع الخرائط التي لم يوضع مصدر لها هي من إعداد الباحث، وجميع الصور التي بدون مصدر التقطت بعنسة الباحث.

1.1 أهمية الدراسة

تكمّن أهمية هذه الدراسة بحدائتها وقلة وجود دراسات. وهي بمثابة محاولة لفهم التخطيط الإسرائيلي وتسليط الضوء على شبكة الطرق والمواصلات والمستجدات في تنفيذ المخطط الإسرائيلي خلال العقود الماضية وفي المستقبل. هذا التخطيط والإنجاز يتم بالرغم من وجود المجتمع الفلسطيني المقدسي في القدس ثابتاً وصامداً على الأرض لفرض السيطرة والضبط عليه وعلى أرضه دون الأخذ بعين الاعتبار وجوده واحتياجاته ومتطلباته، بل يهدف في الدرجة الأولى إلى تلبية وجود ومتطلبات الدولة العبرية وسكانها ومستوطنها كأولوية، وبالمقابل وضع متطلبات واحتياجات وأهداف السكان الأصليين المقدسيين على هامش أجندتها. (خمايسي، 2013)

1.2 خلفية ومشكلة الدراسة

خلال الفترة التي مرت بها مدينة القدس مورست فيها وعليها سياسات تخطيط من نظم سياسية احتلالية أجنبية وغريبة وخارجية (خمايسي , 2009). لم يكن لها سياسات تخطيط ومخططات حيزية قانونية

ذات توجه وطني فلسطيني تحاول تنمية واستدامة تخطيطية للمدينة. في فترة الاحتلال الإسرائيلي لم يكن هنالك مخططين فلسطينيين عملوا في إعداد المخططات، ولم تكن سيادة فلسطينية على المدينة تنتج مخططات. بل العكس شكّل التخطيط عامة وتخطيط الطرق والمواصلات خاصة أداة في يد السلطات الحاكمة لضبط التطور العمراني للفلسطينيين في المدينة. حيث تشكّل الطرق والمواصلات أحد المركبات المركزية في فصل و\ أو ربط استخدامات الأراضي وفارضة عبئاً تنموياً حيزياً للقدس وضواحيها. وهذا المركب يساعد في حملة التهويد والأسرلة الشرسة التي تتعرض مدينة القدس وسكانها منذ احتلالها، وهي حملة تستهدف الوجود الفلسطيني في القدس، بهدف طمس وتهميش هذا الوجود الممتد عبر القرون والسيطرة والضبب المكاني عليها وفيها. تقوم السلطات الإسرائيلية بإجراءات تستهدف الأرض والإنسان الفلسطيني في القدس بهدف تقليص الوجود الديمغرافي الفلسطيني عبر قوانين وإجراءات وتخطيطات عدة ومتنوعة، بما فيها إجراءات على الأرض بمصادرة الأراضي لإنشاء مستوطنات وبناء طرق وشبكة مواصلات لربطها ببعضها البعض وبالمدن الإسرائيلية ضمن الخط الأخضر (Ariele, , 2017). فمثلاً إنشاء خط القطار الخفيف يربط مستوطنات القدس الشرقية بالشاطر الغربي للمدينة ويخترق الأحياء الفلسطينية في شرقها ليتسنى للمقدسيين استخدام وسيلة النقل هذه وربطهم بمنظومة الحياة الإسرائيلية (Margalit, 2006)، بالمقابل عزل القدس جغرافياً بواسطة جدار الضم والتوسع العنصري وتأثيره على حياة المقدسيين اليومية (خمايسي، 2017)، وانعكاسات هذه الأنشطة على القدس تتسبب في فصل القدس عن محيطها الفلسطيني لكي تكون من عوامل ربط أو تعلق المواطن المقدسي بمنظومة الحياة الإسرائيلية أو بالأحرى آداة لفصله (Margalit, 2006). حيث أن القدس الشرقية فرض عليها القانون الإسرائيلي منذ احتلالها عام 1967 (Lapidoth, 2011). وقد مرت عملية عزلها بمراحل تدريجية منذ ذلك التاريخ، حتى وصلت إلى حالها الآن من عزلها عن محيطها وقطع كافة الروابط مع الضفة الغربية، وفي المقابل تم ربط القدس والمقدسيين بمنظومة الحياة الإسرائيلية لتغيير نمط حياتهم ومعيشتهم متأثرة بهذا النمط الذي هو غريب على الحياة الفلسطينية (خمايسي، 2017).

تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على مدى تأثير الطرق والمواصلات على الحيز المكاني في القدس الفلسطينية وحياة المقدسيين من تغيير مستمر على أرض الواقع من قبل سلطات الاحتلال.

1.3 مبررات الدراسة

إن الدافع الأساسي لهذه الدراسة هو فهم ناقد ومحلل لأداة التخطيط الإسرائيلي لشبكة الطرق والمواصلات، وربطها إقليمياً وقطرياً ومحلياً، ودراسة كيفية تأثيرها على الواقع الفلسطيني وبخدمة الأهداف الإسرائيلية وتجاهلها للمصلحة الفلسطينية عند تخطيط شبكة الطرق للقدس. هناك عدة منطلقات لسياسات التخطيط، أولها يشمل كونها أداة تهدف إلى تلبية احتياجات المدينة ومواطنيها والمجتمع فيها (إبراهيم , 2011). أما سياسات التخطيط الخاصة بمدينة القدس فإنها لبت وتلبي احتياجات المحتل ومجتمعه الإسرائيلي والاستيطاني الذي أتى لينفذ سياسته الهادفة إلى السيطرة على المدينة، ولتنفيذ سياسة استعمارية واستيطانية لتلبية احتياجاته (خمايسي, 2017). فخلق هذا التناقض بين حاجات السكان وسياسات التخطيط المفروضة من قبل سلطات الاحتلال تناقضاً بنيوياً ووظيفياً. فكان لهذا التخطيط تأثير سلبي على تطوّر المدينة كمركز وقلب حضري فلسطيني. وإن السياسات التخطيطية للطرق والمواصلات التي نشأت خلال فترة الاحتلال أثّرت على صياغة نسيج وتنمية المدينة وعلى حياة المواطنين الفلسطينيين. وشبكات الطرق والمواصلات وأصبحت أداة تعمق التواصل بين المستوطنات والمدن الإسرائيلية وتحول دون خدمة البلدان والأحياء الفلسطينية.

1.4 أهداف الدراسة

تهدف الدراسة إلى عرض ومناقشة وإبراز السياسات التي وقفت وراء تخطيط شبكة الطرق والمواصلات للمدينة وتركيب العناصر المؤثرة على هذا التخطيط لتشكّل جزءاً من مصفوفة ضبط وسيطرة مكانية وعمرانية وتنموية على الوجود الفلسطيني المقدسي. والسؤال هو: كيف تم استخدام هذا التخطيط لشبكة الطرق والمواصلات لضبط ومنع التطوّر الفلسطيني في القدس ومحيطها؟ ويأتي ذلك من خلال عرض وموصفة ومناقشة الأدوات التالية:

1 السياسات والتخطيط والمخططات المقوونة والمطبقة كمخطط القطري (تاما 3) للطرق ومخطط لواء القدس 30/1 (Ministry of Interior and Survey of Israel , 1976)

2 مخطط "المتروبوليتان والقدس الكبرى" (Choshen, 1998)

3 مخطط رئيسي لشبكة الطرق في القدس وخطة القدس الهيكلية 2000 لسنة 2020 (Jerusalem Municipality, 2004) والذي يضمن المخططات الهيكلية والتفصيلية البلدية

ومخطط القطار الخفيف

4 خطة القدس الهيكلية 5800 لسنة 2050 (Gertner and others, 2016) والتي شملت القدس ومحيطها

5 مناقشة وتحليل التخطيط كأداة للضبط والسيطرة على الفلسطينيين ضمن الصراع الفلسطيني الإسرائيلي.

1.5 أسئلة الدراسة

1. ما الاستراتيجيات والسياسات التي تقف وراء تخطيط الطرق؟
2. كيف يُستخدم التخطيط للطرق كأداة ضبط وجزء من مصفوفة سيطرة حيزية؟
3. هل أثر استخدام الأراضي وفصل الأحياء والبلدان والفصل بين السكان في القدس وصعوبة الحركة على النسيج العمراني والاجتماعي للسكان الفلسطينيين المقدسيين؟
4. هل ساهم تخطيط الطرق هذا إلى منع نشوء النسيج الحضري بين أبناء مجموعة قومية إثنية عرقية اجتماعية فلسطينية، في الوقت الذي قاد إلى نسيج تكاملي للمجموعة الأخرى الإسرائيلية؟

5. هل هذه المخططات في حالة القدس تشكّل فصلاً وشرذمةً فيزيائيةً حيزيةً للجغرافيا الفلسطينية المقدسية بينما تربط المستوطنات والبلدات الإسرائيلية؟ أم أنها وقّرت للمواطن المقدسي الفلسطيني حق السكن وتوابعه والتكاثر الديمغرافي وأمنت له الحق في المدينة ضمن التخطيط الحضري في الصراع الحالي؟

6. كيف يعيق تخطيط الطرق تطوير وامتداد الأحياء والقرى الفلسطينية في القدس وعزل الأحياء عن بعضها البعض؟ وما هي تبعيات هذا العزل على المجتمع الفلسطيني المقدسي؟

1.6 فرضيات الدراسة

نظراً لأن التخطيط أعد من قبل المؤسسة الإسرائيلية وهي غريبة عن المجتمع المحلي الفلسطيني فإن سياستها التخطيطية العامة والخاصة بالطرق أتت لخدمة المؤسسات الحاكمة وأهدافها (Bollens, 2000) وتجاهلت مصلحة ومتطلبات المدينة وسكانها الفلسطينيين.

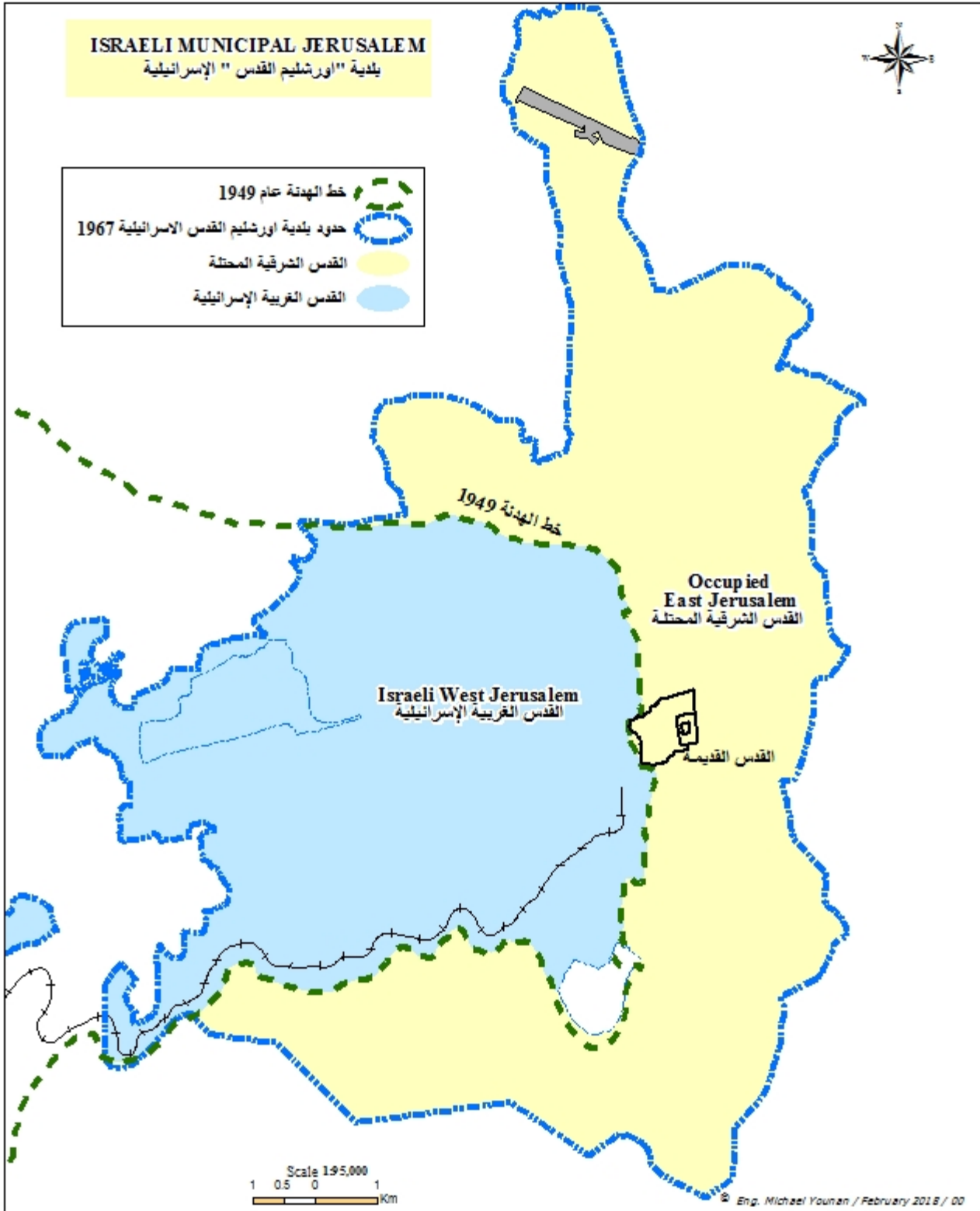
استخدم التخطيط لشبكة الطرق كجزء من التخطيط العام وكأداة ضبط وسيطرة للسلطات الحاكمة، مما قلص وحصر الحيز الحضري لمدينة القدس فيزيائياً وخلق غربة بين التخطيط والمواطنين المقدسيين. بالرغم من كون القدس الشرقية أكبر مدينة فلسطينية. وتعرف القدس الشرقية بحدودها جغرافياً في هذه الدراسة "بالمنطقة المحتلة للقدس" بعد ضمها لإسرائيل ولحدود بلدية "أورشليم القدس"¹ (مخطط رقم 3) بعد حرب عام 1967. إلا أن سياسات التخطيط والمخططات للطرق تتعامل معها كأحياء وقرى منفصلة وليس كمدينة واحدة ومركز حضري مركزي لفلسطين وتهدف بهذا إلى بتر تواصلها مع محيطها.

¹ هذه التسمية الرسمية التي تطلقها إسرائيل على القدس بشطريها الشرقي والغربي بعد التقسيم عام 1948، وبعد الضم والاحتلال 1967

1.7 حدود الدراسة

تشمل الدراسة مخطط تنظيم مدينة القدس خلال فترة سلطة الاحتلال الإسرائيلي بعد عام 1967، حيث يقوم الباحث بالتركيز على منطقة القدس الشرقية (شكل رقم 2) وعلى مخطط شبكة الطرق والمواصلات المرتبطة بها. وتأثير التخطيط على القدس الشرقية من القدس الغربية ومحيطها من مستوطنات وبلدان إسرائيلية.

وتشمل الدراسة دراسة حالة حي بيت صفافا وشرفات كحالة مستعصية لفصل أجزاء البلدة والتهام الأراضي منها بواسطة التخطيطات وإنجاز مشاريع شبكة الطرق والمواصلات خلال العقود الماضية، التي تخدم عملية ربط مستوطنات القدس بأحيائها والعمل على تواصل مستوطنات جنوب الضفة ببعضها وعلى الأخص ربط مستوطنة غوش عتصيون بالمدن الإسرائيلية ولا سيّما تل أبيب عابرة مدينة بيت صفافا وأحياء عدة من القدس.



شكل 2 : مخطط حدود الدراسة لمدينة القدس
المصدر: رسم الباحث

1.8 محددات الدراسة ومعوقاتها

واجهت الدراسة بعض المعوقات أهمها، محدودية المراجع العلمية العربية حول موضوع الدراسة، بحيث أن معظم المراجع والدراسات هي مراجع إسرائيلية وأجنبية، وبشكل خاص مصدرها وزارة الداخلية الإسرائيلية وبلدية الاحتلال في القدس. وعلى الرغم من توفر هذه المراجع، إلا أنه كان هناك صعوبة في الحصول عليها.

وفي ضوء محدودية المراجع وصعوبة الحصول على بعضها، اعتمد الباحث على العمل الميداني وخبرته العملية بمدينة القدس، إضافة إلى الاتصال المباشر ببلدية القدس والمؤسسات الأهلية، التي كان لها الدور الكبير في توفير الدراسات والأبحاث والمساعدة في إنجاز عدد من الخرائط.

1.9 منهجية الدراسة ومستلزماتها وأدواتها

اعتمدت الدراسة منهجيات متعددة وهي مراجعة الأدبيات العلمية العالمية والمحلية بشأن مفاهيم التخطيط للطرق والمواصلات، وكيفية استخدامها كأداة للسيطرة والضبط في حالة الصراع الحضري على المدينة (Bollens, 2001). وقام الباحث برصد وتجميع المخططات التي أعدت خلال فترة الاحتلال والتي جمعها خلال السنوات الماضية.

استخدمت الدراسة المنهج التحليلي المقارن من حيث تخطيطها للطرق فيزيائياً وزمنياً، واستخدام الأراضي لهذا الغرض. وقام الباحث بالبحث عن مصدر الأراضي المصادرة للطرق، ولأي تجمع سكاني تعود ملكيتها، وذلك بعد رسمها على خلفية واحدة باستخدام برنامج نظم المعلومات الجغرافية GIS. وقام الباحث بدراسة مخطط إقليمي لطرق إسرائيل (مخطط تاما 3) مركزاً على القدس. كما بحث عن العلاقة بين القدس والمدن الرئيسية والمستوطنات خارج وداخل المدينة، وكيفية ربطها بالطرق الرئيسية والالتفافية وطرق الطوق². وقام بدراسة مستفيضة لخطة ومخطط القدس الهيكلي

² طرق الطوق هي الطرق حول محيط المدينة وعابرها بدون الوصول إلى منطقة الوسط وحركة الاكتظاظ فيها

2000 لسنة 2020 ولخطة مخطط القدس التوجيهي " 5800 لسنة 2050 " (Gertner and others, 2016) لما يحتويان من مركبات وأدوات سيطرة وضبط بشأن الطرق. كذلك قام الباحث بإجراء مقابلات مع ثلاثة مهنيين ذوي علاقة بدراسة التخطيط واستخداماته وعلاقتهم في مقاومة طريق رقم 4 (أو 50) الذي يعبر بيت صفافا. ومن ثم دراسة كل منطقة في القدس على حدة والتعرف على الطرق التي تربطها وتحيط بها وتؤثر على المجتمع الفلسطيني المقدسي.

استخدم الباحث الطرق التقنية والخرائط والتصوير الجوي من خلال برامج نظم المعلومات الجغرافية GIS ومعلومات عدة تتعلق بذلك، وقام بدراسة الخطط والمخططات التنظيمية بما في ذلك المخططات المقترحة الهيكلية، والمخططات التفصيلية للمناطق المختلفة التي قامت السلطات باقتراحها.

1.10 هيكلية الدراسة ومحتوياتها

تحتوي الدراسة على الفصول التالية:

(1) الفصل الأول: مقدمة الدراسة وهيكلتها

حيث الخلفية والأهداف والمبررات وأسئلة الدراسة ومشكلاتها وأهميتها وفرضياتها، وقد تمحورت هذه المرحلة حول موضوع الدراسة، المتمثل في التأثير على القدس نتيجة الظروف السياسية والاجتماعية والاقتصادية التي يفرضها الاحتلال، وتحديد مشكلة الدراسة بمعرفة وجود مثل هذا التأثير في الواقع.

(2) الفصل الثاني: الإطار النظري للدراسة

وضع الأطر لتعريف واستخدام التخطيط وبالأخص التخطيط لشبكة الطرق والمواصلات وتشمل نظريات أساسية حول تعريف التخطيط، ورسم الإطار النظري والإطار العملي للدراسة من واقع هيكلية الدراسة شاملاً المفاهيم الأربعة التالية: مفهوم لشبكة الطرق والمواصلات، ومفهوم التخطيط، ومفهوم الضبط والسيطرة، ومفهوم مصفوفة السيطرة ومركباتها.

(3) الفصل الثالث: الوضع الراهن للطرق والمواصلات في القدس

وصف لتطور القدس منذ بدء الاحتلال عام 1967 وما واكبه من تغيرات جيوسياسية لفرض الأمر الواقع على الأرض بما في ذلك تغيير حدود القدس وربط وتطوير شبكة الطرق والمواصلات الذي وضعته السلطات الإسرائيلية في تخطيطها الإقليمي بالتطور التخطيطي لمدينة القدس وتنفيذ التخطيط الإقليمي الإسرائيلي كأداة للسيطرة والسيطرة على المناطق الفلسطينية والقدس الشرقية.

(4) الفصل الرابع: التغيرات الجغرافية للقدس من بداية الاحتلال كمركبات لمصفوفة السيطرة

والضبط

يتضمن الطرق والوسائل المختلفة لتخطيط شبكة الطرق والمواصلات الذي وضعته السلطات الإسرائيلية كأداة للسيطرة والضبط في تخطيطها، وتضمن مركبات السيطرة الرئيسية مرئية وأخرى غير مرئية وهذه المركبات تتجمع في مصفوفة معقدة، وتتكاثر مع تسارع الزمن والأحداث وتقلبات السياسات الإسرائيلية. ومركبات المصفوفة في التغييرات الجغرافية منذ عام 1967 بدأت بالاستيطان كمركب أول، وبتطوير شبكة الطرق والمواصلات كمركب ثان، واتفاقات أوسلو كمركب ثالث، ويتبعها الحواجز والانتفاضة الثانية "انتفاضة الأقصى" عام 2000، وجدار الفصل العنصري، والمخططات التنظيمية بما فيها مخططات هيكلية محلية موضوعية وخطط "مخطط المتروبوليتن" لمنطقة القدس ومقترح خطة "مخطط هيكلي القدس 2020". ومن مركبات المصفوفة ومن لهم المصلحة المباشرة والعمود الفقري للدراسة والحيز هم: المواطن المقدسي الفلسطيني، والمجتمع المقدسي الفلسطيني، والسلطة الاحتلالية الإسرائيلية وجميع مؤسساتها، والمستوطنين، والقوانين، واستخدامات الأراضي ضمن التخطيط المكاني، وسياسات التخطيط والمخططات. هذه المركبات دمجت في شبكة الطرق والمواصلات مثل طرق "طوق القدس" ومخطط القطار الخفيف. كما يتضمن هذا الفصل وصفاً لوضع الطرق والمواصلات ومدى انعكاساتها على القدس، وما تسببه من مشاكل للمقدسيين، والأثر الذي تتركه هذه المخططات والسياسات على المواطنين الفلسطينيين المقدسيين.

(5) الفصل الخامس: التخطيط والسياسات المستقبلية للطرق والمواصلات في القدس

يتضمن هذا الفصل خطة القدس الهيكلية الإسرائيلية المتروبولية 5800 لسنة 2050 والتي تقترح مبادئ لتخطيط وتطوير منطقة القدس الكبرى في عملية مستدامة طويلة الأمد لغاية عام 2050 لجميع جوانب التخطيط والتنمية الحضرية لمنطقة القدس شاملة حدود بلدية القدس والقدس الكبرى مؤكدة على حل القضايا الاستراتيجية الثلاث السياحية (والفنادق) ونظام النقل والمواصلات والمساحات المفتوحة لتحقيق رؤيتها لكي تحول القدس إلى مدينة عالمية كوزموبوليتية.

فالمؤسسة التخطيطية الإسرائيلية لم ولن تتوقف بتاتاً في وضع وصياغة خطط ومخططات للأرض والإنسان بل تستمر في التفكير المستقبلي والحالي بالرغم من تغيير الأشخاص والمؤسسات الذين يقومون بوضع سياسات استراتيجية للقدس ومحيطها تقوم على أساس السيطرة الكاملة على الأرض والبشر والحجر غير أبهة للوضع الفلسطيني على أرض الواقع، حيث يبقى المحتل هو المسيطر تحت جميع الظروف.

(6) الفصل السادس: دراسة حالة لأحياء بيت صفافا – شرفات وتطوير الطرق

الطرق المصممة داخل هذه الأحياء وحولها ليست لصالحها وليست لخدمة سكانها الفلسطينيين تحت ذريعة ما يسمى تطوير بيت صفافا مما يعنى المزيد من مصادرة الأراضي الفلسطينية ومنع التوسع الحضري للحي الفلسطيني وحرمانه من التطور. وهذه الطرق خلقت تسعة جيوب محصورة غير قابلة للتوسع، وحشرت الحي و كانتوناته بين الطرق الاستيطانية تطبيقاً لسياسة التخطيط التمييزي الاستيطاني الهادف إلى إنشاء مزيد من المستوطنات والطرق الشريانية للمستوطنات داخل القدس وفي محيطها وفي أراضي الضفة الغربية. فشبكة الطرق في وسط الحي هي أداة للسيطرة على الحي وضبط حيزه حتى لا يتوسع. فدراسة الحالة تعكس الوضع العام لجميع التجمعات المقدسية في المدينة.

(7) الفصل السابع: مناقشة نتائج التحليل والمركبات للطرق والمواصلات في القدس

مناقشة نتائج تحليل الدراسة ومقارنتها وربطها بأهداف الدراسة وأسئلتها وصولاً إلى الاستنتاجات والتوصيات.

قامت السلطات الإسرائيلية المحتلة بتطبيق هذه الأسس التخطيطية على مستوطناتها في القدس الشرقية ومستثنية الأحياء الفلسطينية في مخططاتها بل مختزقة الأراضي الفلسطينية لصالح

الاستيطان بشبكة الطرق والمواصلات الاستيطانية مفتتة النسيج العمراني بين الأحياء الفلسطينية في القدس وفاصلة الأحياء الفلسطينية عن محيطها الفلسطيني في الضفة الغربية بواسطة شبكة الطرق الحديثة وبناء الجدار العنصري الفاصل معوّقة حركة التنقل الفلسطيني باستخدام الحواجز العسكرية والسواتر الترابية والطرق والحاوالت تفكيك رباط النسيج الفلسطيني المقدسي داخل القدس وضواحيها الأمر الذي أدى إلى صعوبة الوصول للسكن والعمل وزيارة الأقارب مفككاً الروابط الأسرية ومصعباً للحياة اليومية والاجتماعية. وبالرغم من كل هذه الصعوبات يبقى المقدسي الفلسطيني متمسكاً بقدسته ومجتمعه صامداً أمام جميع التحديات الاحتلالية ومطوراً لمجتمعه ضمن الإمكانيات التي يمتلكها.

ونتيجة مركب شبكة الطرق والمواصلات أعطت المحتل اليد العليا للسيطرة على الأحياء المقدسية ضمن حدود منطقة بلدية القدس المحتلة وخلقت الجيوب للكانتونات المحدودة والمحصورة والمفصولة بالقدس الشرقية وأوجدت الضبط والسيطرة المكانية على الأرض. التحليل وضع على مستوى التجمعات السكانية ووضح التأثير المباشر وغير مباشر على المواطن المقدسي وحيزه وقدسنا.

8 الخلاصة، واستنتاجات الدراسة، والتوصيات

عرض واستخلاص نتائج الدراسة وتحليلها وربطها بأهداف وأسئلة الدراسة التي توفرت لدى الباحث للوصول إلى الخلاصة والاستنتاجات والتوصيات، ومن أهم ما أوضحت هذه الدراسة وجود تأثيرات عدة وواضحة ناتجة عن التخطيط والسياسات الإسرائيلية التي انعكست سلباً على المواطنين الفلسطينيين المقدسيين مع إبراز بعض هذه السلبيات التي أثرت على المجتمع المقدسي.

1.11 التعريفات

القدس: القدس في هذه الدراسة بموجب حدودها حسب بلدية الاحتلال بعد عام 1967 بشطريها القدس الغربية والقدس الشرقية التي ضم قسراً وأقر من قبل وزارة الداخلية الإسرائيلية.

البلدة القديمة: القدس جغرافياً داخل الأسوار

القدس الشرقية: جغرافياً في هذه الدراسة هي المنطقة المحتلة من القدس بعد ضمها عام 1967 لحدود البلدية ومساحتها 71 كيلومتراً مربعاً.

القدس الغربية: جغرافياً في هذه الدراسة ضمن حدود بلدية الاحتلال بعد عام 1967 وغرب خط الهدنة 1949 ومساحتها 71 كيلومتراً مربعاً.

أورشليم القدس: هو المسمى الحالي الإسرائيلي لمدينة القدس الواقعة ضمن حدود بلدية الاحتلال وهو اسم أطلقته السلطات الإسرائيلية بعد عام 1967، وهو مركب من العبرية والعربية أو بالأحرى اسم مركب للقدس الغربية الإسرائيلية ضمن حدود البلدة الغربية والقدس الشرقية العربية.

أورشليم: المسمى لمدينة القدس من قبل السلطات الإسرائيلية ضمن حدود بلدية الاحتلال بعد عام 1967 وفي أوقات كثيرة يسقط مسمى القدس بالعربية عمداً من مستخدميها للتأكيد على اسرأتها.

"الحوض المقدس": منطقة حول القدس والبلدة القديمة، وتعتبر مقدسة عند الديانات السماوية الثلاث وأثرية بموجب تعريف سلطات الاحتلال لها.

أسرأة القدس: تحويلها من مصدرها الفلسطيني لتصبح إسرائيلية الوصف. عملية سلب واستيلاء تمارسها إسرائيل. حيث تقوم فيها بمصادرة الأرض الفلسطينية وتغيير أسمائها ومعالمها وطمس تاريخها وإحاقها بإسرائيل.

يَهوْدَة القدس وتهويدها: تحويلها من ثلاثية الأديان السماوية حتى تصبح يهودية الدين واضعة الأديان الباقية على الهامش لإضفاء الطابع اليهودي عليها.

الاستيطان: منهجية الاحتلال الإسرائيلي لمصادرة الأراضي الفلسطينية المحتلة منذ عام 1967 وبناء مشاريع تجمعات سكانية ومناطق صناعية ومعسكرات جيش لخدمة المواطن الإسرائيلي والدولة وتسمى **مستوطنات**.

كانتون: وجمعها كانتونات وهي منطقة إدارية محصورة وصغيرة ذات كثافة سكان ضئيلة، وقد استخدمت أولاً في الريف السويسري في المناطق الغنية والجميلة ، ولكنها استخدمت في عصرنا الحالي في أديبات الصراع الفلسطيني كمناطق فلسطينية وجيوب محصورة يضيق عليها الاحتلال الإسرائيلي ويمنع تطوير بنيتها التحتية.

جيب: وجمعها جيوب وهي معرفة في الدراسة كمطقة محصورة وليس لها منافذ طبيعية كثيرة بل منفذ أو اثنين وذلك للسطيرة على الحيز وتستخدم بمعنى كانتون في أديبات الصراع الفلسطيني.

باننوتستان: وجمعها باننوتستانات وهي مأخوذة من المناطق المحصورة والجيوب المعزولة في جنوب

أفريقيا Bantustans

متروبوليتن: منطقة إدارية سكانية ذات كثافة سكانية عالية تشمل عدة تجمعات سكانية في المنطقة ذاتها، تلتف حول مدينة كبيرة وتدعى المتروبوليس، وتكون تحت إدارة واحدة والخدمات فيها مشتركة وتحت إشراف اللجان المشتركة للمنطقة.

حق السكن: الحق المعطى لكل مواطن في اختيار سكنه وحرية حركته من سكنه إلى عمله ولقضاء حاجاته اليومية بحرية مطلقة. يعتبر حق السكن من الحقوق الأساسية للإنسان، وينص الميثاق العالمي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية على أن لكل فرد الحق في سكن مناسب، بمواصفات أساسية، تشمل الحماية من تقلبات الجو ومن الأخطار الأخرى. ويعتبر الحق أن من واجب الفرد على الدولة

توفير الظروف والاحتياجات والمواد اللازمة والخدمات الأساسية للعيش الكريم، وتهيئة الظروف الاقتصادية والبنى التحتية من ماء وكهرباء وصحة وتعليم، وإنشاء شبكة من الطرق والمواصلات التي تمكن الشخص من إيجاد المسكن المناسب .

الفصل الثاني

الإطار النظري للدراسة

2 مقدمة

إن أنظمة الحكم التي تدير مجتمعات تسودها صراعات سياسية أو إثنية عرقية أو قومية، لا تقوم بتوفير احتياجات ومتطلبات السكان، بل تستغل البنية التحتية في تعميق الصراعات، من أجل فرض الضبط والسيطرة والهيمنة لصالح السلطة الحاكمة وسكانها، ولتحقيق سيطرة جيوسياسية لها على حساب فئات سكانية، تنتمي إلى قوميات، أو ديانات، أو ثقافات غير منتمية للحاكم. وهذه السياسات تؤدي إلى صراعات حضرية، تسلط الضوء على قضايا عدم المساواة في التخطيط المكاني واستغلال استخدام الأراضي، وخصوصاً استغلال أراضي الطرف الأضعف مما يفاقم الصراع "من خلال توزيع للخدمات والفوائد الحضرية للجماعات العرقية وأحيائها" في الطرف الأقوى (Coakley, 2003) (Bollens, 1999).

ترتبط المطالبات الإقليمية على المستوى الوطني وتوزيع المساحة ارتباطاً وثيقاً بالتطلعات الوطنية والسياسية ومفاهيم المجموعات للمكان الإقليمي. فالتخطيط الحضري والإقليمي هو الوضع التنفيذي للسلطة السياسية، ولها تأثير مباشر على الحياة اليومية للسكان في المدن والمناطق الحضرية (Bollens, 2007). وعادة ما تكون قوة التخطيط ومؤسساته تحت سيطرة وتوجيه إيديولوجية الدولة والقوى السياسية والاجتماعية والاقتصادية للمجتمع (Kimhi, Choshen & Assaf-shapira, 2006). ومن خلال استخدام التخطيط، تضع الحكومة والسلطات المحلية سياساتها ومبادئ توجيهية للتنمية المستقبلية. فالصراعات الإقليمية ذات الطبيعة العرقية القومية التي تشمل الاحتلال العسكري والتوسع الإقليمي وبناء المستوطنات العرقية ووجود قوات الأمن (الجيش والشرطة) وأدوات البنى التحتية للمراقبة، أصبحت جزءاً أساسياً من المشهد اليومي (Azaryahu, 2000). ويمكن لقوات الأمن القوية

(أي الشرطة المدعومة من الجيش) أن يكونا فعالين في محاولات الحكومة لتوسيع نطاق سيطرتها الإقليمية في الحيز المكاني للأقلية المحرومة، واختراقها وتجزئتها ويمكن استخدام الأمن كذريعة لخدمة مصالح الأغلبية المهيمنة التي تخلق فضاءات للمراقبة والسيطرة والتحكم والضبط (Yiftachel & Yacobi , 2006 ؛ Bollens, 2007).

عندما يصبح الصراع واضحاً في التخطيط الحضري يكون الحيز المكاني ساحة للهيمنة والسيطرة والضبط من خلال أدوات التخطيط والتخطيط الحضري. ولقد تبين من مراجعة أدبيات الصراع الحضري أن المدن المستقطبة عرقياً تحتضن أكثر من المواجهة والنتائج المباشرة من الصراع الحضري مما يمكن أن يحدث في مدن وتجمعات سكنية أخرى (Klein , 2001). الصراعات السياسية والإقليمية يكون لها أثر مكثف وكبير على خدمات المواطن مثل السكن والبنية التحتية واستخدامات الأراضي (Bollens, 2000).

إن الصراع على البنية التحتية متمثل بالصراع على الجغرافيا من خلال التوزيع الديموغرافي المفروض على الأرض من طرف المحتل والذي يعني حتمية الوجود أو اللجوء لكل طرف من أطراف الصراع (Allmendinger & Houghton, 2010).

إن الصراع القائم في الأراضي الفلسطينية عامة وفي مدينة القدس تحديداً والذي يعود بداياته إلى بدايات الاحتلال الإسرائيلي للأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967 يرمي إلى فرض السيطرة والسيادة للطرف الإسرائيلي على الطرف الفلسطيني (Morris,2004) وأرضه وحيزه المكاني باستخدام القوة وفرض سياسة الأمر الواقع في تنفيذ مخططاته وسياساته ((Barsala , 2007). وهذا هو شأن المحتل الإسرائيلي مع الفلسطينيين، في عموم الأراضي الفلسطينية المحتلة، وفي مدينة القدس وضواحيها على وجه خاص.

إن الصراع القائم على الحيز المكاني بين الطرفين الإسرائيلي والفلسطيني فرض واقعاً ملموساً لمعاناة السكان الفلسطينيين من مضايقات عدة تمسّ متطلبات حياتهم اليومية ووجودهم ولا يستطيع حتى

المحتل إنكارها أو تجاهلها بتاتاً ولم يقدم أية حلول عملية لحل هذا الصراع لصالح الفلسطينيين، ولم تسمح لذوي العلاقة (أي الفلسطينيين المقدسيين) من اتخاذ تدابير لمعالجة مشاكلهم والحد من تفاقمها (Coon, 1992). لقد اتبعت إسرائيل ومنذ بداية تأسيسها 1948 سياسة " توزيع السكان " في تجمعات سكنية متواصلة (Alterman & Forester, 2002) وتوصيل البنية التحتية للتجمعات الاستيطانية الإسرائيلية بما فيها الطرق والمواصلات، والتي تهدف إلى نشر السكان اليهود وتوزيعهم في المدن الرئيسية والمركزية وضواحيها. ومهدت لذلك، بإجراءات وخطوات تسهل على سلطات الاحتلال تنفيذ سياساتها باحتلالها لما تبقى من أرض فلسطين عام 1967 واستغلالها للظروف السياسية الحالية وقيامها بتوحيد شطري مدينة القدس وإعلانها عاصمة موحدة لإسرائيل. (Margalit, 2006)

الإطار النظري للدراسة يضع الأطر لكيفية تعريف واستخدام التخطيط لشبكة الطرق والمواصلات كأداة للسيطرة والضبط معتبراً الأدبيات أعلاه ويشمل المفاهيم التالية:

1. مفهوم شبكة الطرق والمواصلات

2. مفهوم التخطيط

3. مفهوم الضبط والسيطرة

4. مفهوم مصفوفة السيطرة ومركباتها

2.1 مفهوم شبكة الطرق والمواصلات

تتضمن شبكات البنى التحتية في أي دولة: شبكة المياه، وشبكة الطاقة، وشبكة الطرق والمواصلات والاتصالات. وشبكة الطرق والمواصلات تنقل البشر والبضائع وتسهّل حركتهم باستخدام الطرق والشوارع والسكك الحديدية والموانئ والمطارات ووسائل النقل والاتصالات المختلفة براً وبحراً وجواً وهي العنصر الأساسي لارتباط تجمعات الدولة الداخلي وتواصلها مع العالم الإقليمي والعالمي (إسرائيل الإنسان والمدى , 2016). وتتطلب إقامة البنى التحتية استثمارات كبيرة لرفع مستواها لمنح السكان

الخدمات اللازمة والأساسية وإعطائهم حرية التنقل والحركة. والبنى التحتية تقام وتطور وتمول من ميزانية الدولة. ولإنشاء وتطوير البنى التحتية لكل بلد منهج بموجب سياستها وأولوياتها، وهذه البنى مرتبطة بعوامل عدة منها الموارد الطبيعية والموارد التمويلية وتضاريس وجغرافية الأرض وعلاقة الدولة بجوارها واحتياجات السكان المتزايد (الزيادة الطبيعية والزيادة من الهجرة الداخلية والخارجية) ورفع مستوى المعيشة والإضرابات الداخلية والإقليمية وأمن الدولة وسياساتها العفوية والممنهجة وطرق التخطيط والتي تؤثر على اقتصاد الدولة الحالي والمستقبلي ومعيشة السكان القاطنون فيها (خمايسي, 2012) (Reuveny, 2003) .

تتكون مركبات شبكة الطرق والمواصلات من البنى التحتية الثابتة كالطرق والشوارع والسكك الحديدية والموانئ الجوية والبحرية وغيرها ومن البنى التحتية المتحركة كوسائل النقل والحافلات والسيارات والقطارات والطائرات والسفن وغيرها ومن بيئة إدارية كجهاز القوانين والأنظمة والمواصفات، للتخطيط، ولربط البنية التحتية الثابتة بالمتحركة كالإشارات المرورية وكاميرات المراقبة وقوانين السير وغيرها. وهذه المكونات لشبكة الطرق والمواصلات مركبة لتنتج نظام نقل للبشر وللبيضاء ووصولها لبغيتها بأمان، وبالسرعة الممكنة وانتقالها من مكان إلى آخر بطرق اقتصادية ومريحة وسهلة الاستعمال متماشية مع التطور السريع للتكنولوجيا في جميع المجالات وأمنة للمرء (وعلى الأخص من الحوادث وتلوث البيئة والضجيج) في حله وترحاله.

وأنظمة الطرق والمواصلات مخطط لها لتتسع كل وسائل النقل وحمولاتها وهي ذات عرض كاف وذات أروعة موضوعة بجودة مقبولة للمشاة لتسهل للإنسان الحركة والتنقل كجزء أساسي من حقوقه للعيش في بلده ووطنه بكرامة. وللبنى التحتية في شبكات المواصلات محطات عدة يتم فيها تحميل وتنزيل الأشخاص والحمولات كالمطارات والموانئ والمعابر ومحطات القطار والباصات والتكيسات ومواقف السيارات العمومية. (إسرائيل الإنسان والمدى ، 2016). هذا ما تعلمه المؤسسة الرسمية

الإسرائيلية وترسخ في أذهان طلابها كأنه بلد بدون نزاعات (Kimhi, Choshen, & Assaf-shapira ,2006).

إن جميع مكونات شبكة الطرق والمواصلات المذكورة أعلاه، هي أساس التنمية لأي بلد مستقر وتتطور حسب الحاجة لصالح المجتمع وسكانه، وجميع مؤسساتها تعمل لنجاحها وتطويرها لكي تنمو وتستمر الاستدامة والاستقرار. ولكن على أرض الواقع فإن إسرائيل هي بلد أوجدت النزاعات ووضعتها في أحضانها ، وهذا النزاع نشأ من كون إسرائيل دولة محتلة للأراضي الفلسطينية ولم تصرح رسمياً بذلك، بل تتدعي حق الوجود التاريخي لها على هذه الأرض وتسعى لاستملاك الأرض. وأما في إسرائيل وفلسطين (بما فيه الضفة الغربية وغزة) والجولان فهناك احتلال ونزاع منذ عدة قرون بين أطراف عدة، فنزاع إسرائيل والفلسطينيين هو نزاع بين طرفين واحتلال كما هو الحال في القدس وفلسطين (Bollens, 2000).

يعد التخطيط والتخطيط العمراني من الوسائل المهمة التي تستخدم كأداة تنفيذية للسياسة في مناطق الصراع، وقادر على التغيير الجغرافي والديمقراطي في المدن. وفي ظلّ ظروف الصراع القومي والعربي يمكن استخدام التخطيط كأداة لحل المشاكل أو تعقيدها، ويستعمل كعامل مساعد لتخفيف التوتر، كما يمكن استخدامه كسلاح يخدم الطرف المسيطر على حساب الأقلية الأضعف (Bollens, 1999). ويمكن أن يؤثر التخطيط تأثيراً مباشراً على حياة وسلوك السكان في المدن. ويجب عدم تجاهل وإهمال دور التخطيط المكاني تحت ظروف الاحتلال، لأن له الدور الأكبر في التأثير على الجغرافي والديمقراطي في الصراع الجاري بين الفلسطينيين والإسرائيليين، وله انعكاسات على السكان في المدن وخاصة مدينة القدس المحتلة.

لقد شكّلت سياسة التخطيط الإسرائيلية مورفولوجيا حضرية في القدس الشرقية الفلسطينية مما أثر على أنماط السلوك والمواقف السياسية. واستخدمت إسرائيل في سياساتها "الجغرافيا والديمقرافيا" بشكل محوري للسيطرة على القدس الشرقية وتهويدها، وتجلّى هذا في استخدام الإسكان ومصادرة

الأرض والتوسع للنمو والتطوير الإسرائيلي مما سبب ضعفاً للنضال الفلسطيني (Yousef, 2009);
(Bollens, 2007).

على الأرض شعبان يعيشان في بلد واحد، كل منهما يطمح إلى تقرير المصير مع الاعتراف بالوجود الجماعي والحقوق الوطنية للآخر. وكل طرف يحمل رؤى مختلفة من الحلول المرغوبة والممكنة للنزاع، ولغاية الآن لا يوجد حل للصراع بطريقة عادلة ومستدامة تحترم وتحمي بعضها البعض (Coon, 1992). واستناداً إلى الافتراضات القائلة بأن السلام العادل يمكن الحصول عليه وأن الأمن بالنسبة للإسرائيليين لن يأتي إلا من خلال معالجة المطالبات الفلسطينية والاحتياجات ووقف الظلم عن الطرف الآخر (Bollens, 2000). فإدارة النزاع بين الطرفين الفلسطيني والإسرائيلي، وضعت إسرائيل نفسها كطرف حاكم تضع أطر سياسية واجتماعية وتخطيطية ولها اليد العليا للتحكم وتغيير الأمر الواقع على الأرض (Cheshen, 1999) وهي الطرف المتفوق في وضع أطر للنزاع من خلال تحديد السياسات التخطيطية "كصانع للأطر" السياسي الأعلى "والصانع" هو المتحكم ونجحت إسرائيل في الاستيلاء على هذا الدور "كصانع للأطر" وكدولة للتحكم والسيطرة والضبط حيث تقدم أفعالها كدفاع عن النفس لمواطنيها ضد الإرهابيين الفلسطينيين على عكس الطرف الفلسطيني الذي يقدم نفسه كمناضل لحقه والذي يفسر من قبل إسرائيل "بالإرهاب" ويقبل بعدم التماثل هذا التفسير من مجتمعات دولية. وبهذا تكون إسرائيل هي صانعة الأطر حيث وضعت سياسات وتخطيطات وخطط ومخططات لخلق مصفوفة السيطرة والضبط على الأرض المحتل، ويمكن اعتبار مركباته جزءاً من "الجدار الحديدي الصلب"، سواء في مكباتها المرئية كالمستوطنات، وحواجز الطرق، وهدم المنازل، و "الجدار الفاصل" واستخدام السياسة للسيطرة على كل منها كالإغلاق في جيوب معزولة، والقيود المفروضة على حرية التنقل، وأنشطة البناء والأنشطة الاقتصادية. وبمركباتها غير المرئية كالقيود القانونية والإدارية الواسعة النطاق أو في قيودها والوجود العسكري الساحق، والاستخدام المتكرر للقوة. كل هذا يهدف إلى توليد اليأس بين "المواطنين" وإشعارهم أن المقاومة الفلسطينية لا تجدي نفعاً وسيتم كسرها وأنها لن تقدم إلى الفلسطينيين سوى دولة صغيرة ومحدودة. (Halper, Younan, 2009).

ففي كتاب **Matrix of Control** (Halper ,Younan, 2009) وضح عن مصفوفة السيطرة

والضبط المكاني الإسرائيلي:

منذ عام 1967 سعت حكومات إسرائيل إلى الحفاظ على السيطرة على المحتل من الأرض بالرغم من أن إسرائيل تواجه المجتمع الدولي بما فيها الولايات المتحدة، راعي إسرائيل ومؤيدها الأقوى، التي تتوقع قيام دولة فلسطينية في نهاية المطاف إلى جانب إسرائيل. لذلك لا يمكن لإسرائيل أن تدمج جميع المناطق الفلسطينية كلياً إلى كيانها؛ بل يجب أن تحافظ على بعض المساحة لظهور دولة فلسطينية أو مناطق فلسطينية. وثانياً، إذا كانت إسرائيل تريد الحفاظ على "الطابع اليهودي" لدولتها، فيجب أن تجد وسيلة لتخفيف العبء الديموغرافي الفلسطيني عن نفسها (3.6 مليون فلسطيني مقيمون في الأراضي المحتلة بما فيهم 360 ألف في القدس المحتلة). وإذا ضمت الأراضي المحتلة وأعطت الجنسية الإسرائيلية للفلسطينيين، الذين يشكلون اليوم نصف السكان بين البحر المتوسط ونهر الأردن، فإن النتيجة ستكون دولة ثنائية القومية، وناقضة الصهيونية، ولعنة لليهود الإسرائيليين.

ومن ناحية أخرى، فإسرائيل تحكم الفلسطينيين بشكل دائم ولكنها تنكر عليهم الجنسية وتنكر حقهم الطبيعي، والنتيجة هي الفصل العنصري وإبعاد الفلسطيني عن السياسات والتخطيطات الإسرائيلية. وعلى فرض أن النقل الجماعي للفلسطينيين مستبعد، فيبقى حل واحد فقط وهي إقامة دولة فلسطينية صغيرة في أجزاء من الضفة الغربية، وإن غزة التي تحررت إسرائيل من سكانها الفلسطينيين تتركها تحت سيطرتها الكاملة. وحسب أقوال نتنتياهو "الاستقلال الذاتي زائد ناقص الاستقلال". كل هذا يتطلب منح الفلسطينيين دولة مستقلة في الواقع والحفاظ على السيطرة الكاملة، والحصول على تأييد المجتمع الدولي للمضي قدماً في هذا الحل. من يدخل "مصفوفة السيطرة"، يجد متاهة من القوانين والأوامر العسكرية، وإجراءات التخطيط، والقيود المفروضة على الحركة، والبيروقراطية الكاذبة، والمستوطنات والبنية التحتية حيث تخفي السيطرة الإسرائيلية خلف "الإدارة السلمية الإسرائيلية" مما تؤدي إلى اختفاء الاحتلال من وجه الرأي العام والمجتمع الدولي. وهذا يوضح مفهوم الاحتلال لمصفوفة السيطرة والضبط التي تطبق بصورة غير مرئية. وحسب المخططات الإسرائيلية فإن نظام التحكم مصمم للسماح لإسرائيل بالسيطرة على كل جانب من جوانب الحياة الفلسطينية في الأراضي المحتلة، مع خفض المخاوف العسكرية الإسرائيلية من أجل إعطاء الانطباع إلى المجتمع الدولي بأن ما يشير إليه الفلسطينيون "بالاحتلال" هو مجرد "إدارة مناطق"، وأن إسرائيل لديها "واجب"

للدفاع عن نفسها والوضع القائم، مما يخلق مساحة كافية لدولة فلسطينية صغيرة تخفف العبء عن إسرائيل من السكان الفلسطينيين مستخدمة الصورة "الإدارية" والآليات البيروقراطية، والمعارضة الدولية وبالتالي الحفاظ على السيطرة إلى أجل غير مسمى، لإجبار الفلسطينيين على اليأس أكثر من أي وقت مضى من تحقيق دولة قابلة للحياة وسيادة حقة، وقبول أي تسوية تقدمها إسرائيل. ("الوقت إلى جانبنا"، كما قال شارون في كثير من الأحيان، وهو حجر الزاوية في السياسة الإسرائيلية).

أما الدكتور راسم خمائسي أوضح في مقاله عن " مصفوفة متطورة من السيطرة مستخدمة "سموك" (Khamaisi, 2017) **Sophisticated Matrix of Control (SMOC)** بأن الدولة الإسرائيلية احتلت المناطق الفلسطينية وتتحكم فيها باستخدام استراتيجيات وآليات مختلفة، وقد استخدم الاحتلال هذه المركبات المختلفة لتأمين السيطرة الإسرائيلية، بواسطة مصفوفة متطورة من السيطرة "سموك". وتشمل هذه المصفوفة الشعب الفلسطيني، والمؤسسات والمناطق الفلسطينية بما فيها القدس. وخلال فترة الاحتلال الطويلة، تغير وضع الشعب الفلسطيني ووضع الأراضي الفلسطينية وخاصة بعد ضم القدس الشرقية إلى إسرائيل في حزيران 1967، وفرض السيادة الإسرائيلية الكاملة على الأرض. ومصفوفة السيطرة التي يستخدمها الاحتلال الإسرائيلي، مع التركيز على التخطيط التنظيمي في المنطقة هو مثال على عنصر واحد من مصفوفة السيطرة.

كما أن التخطيط التقييدي من أعلى إلى أسفل الذي تقوم به المؤسسة الإسرائيلية يقيد التنمية الاجتماعية والاقتصادية للقرى الفلسطينية والذي يحد الأفراد والمجموعات في التجمعات الفلسطينية ويهددهم، وخاصة في المنطقة "ج" الواقعة تحت السيطرة الإسرائيلية الكاملة (التي حددها اتفاق أوسلو عام 1994 بين الإسرائيليين والفلسطينيين).

وأضاف خمائسي بأن مفهوم مصفوفة السيطرة المتطورة *SMOC*، تتطلب فهم كل السياسات والإجراءات الأيديولوجية التي يمارسها الاحتلال لمراقبة المجموعات والأفراد الفلسطينيين. ولهذه المراقبة أبعاد إقليمية ووظيفية ومؤسسية وسلوكية تفرضها السلطة المهيمنة على الشعب المحتل. هذا سموك يتضمن المكونات الصلبة واللينية.

وتلخص هذه المكونات بأربع فئات على الأقل كما هو مبين في الشكل (شكل رقم 3)

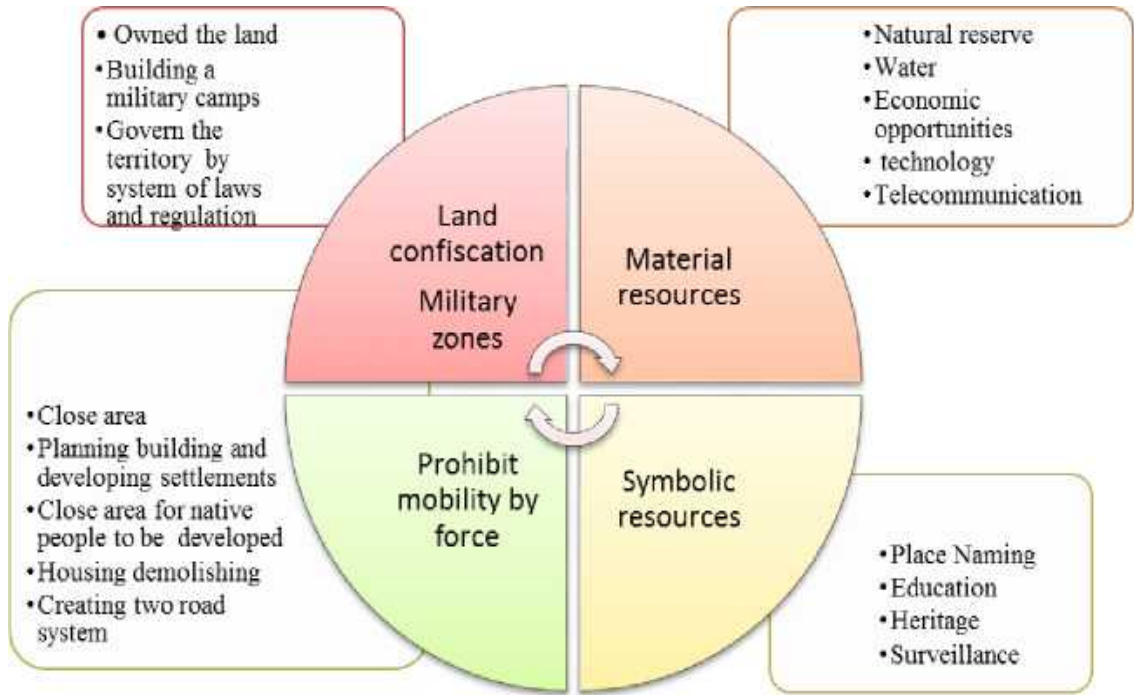
1. الفرد / الجماعة / الشعب (الوضع والحالة)

2. المستويات الوطنية والإقليمية والمحلية

3. نظام الأراضي / السياسة العامة لملكية الأراضي، والإدارة، ومبادئ التخطيط

المكاني، والسياسات والإجراءات

4. النظام القضائي



شكل 3: المكونات الصلبة والمرنة لمصفوفة التحكم المتطورة SMOC "سموك" المستخدمة من قبل الاحتلال الإسرائيلي

المصدر: الدكتور راسم خمائسي " مصفوفة متطورة من السيطرة مستخدمة "سموك" Sophisticated Matrix of Control (Khamaisi, 2017) (SMOC)

هذا "السموك" أخذ في الظهور والتطور بسبب تفرد الاحتلال الإسرائيلي بالأراضي الفلسطينية بما في ذلك تطوير نظام الفصل العنصري الزاحف، والسيطرة على الجماعات الفلسطينية والأفراد في ظل فترة احتلال طويلة، والخلط بين العقائد الدينية والدوافع الأيديولوجية الاسرائيلية، مما يقود إلى الاعتبارات الأخلاقية والسردية أن هذه الأرض تخص المحتل

الإسرائيلي فقط، وهذا يولد نزاع بين الأطراف الإسرائيلية المحتلة حول مستقبل الأرض المحتلة التي يسكنها الفلسطينيون، لا بل ويعطي الاحتلال شعوراً بالحياة الطبيعية في ظل الوضع غير الطبيعي. وقد قام الاحتلال الإسرائيلي ببناء الجدار الفاصل للسيطرة على الحركات الفلسطينية، مما أدى إلى تفتيت الأراضي التي تحكمها بواسطة مصفوفة السيطرة والضبط المتطورة "سموك". فمكونات شبكة الطرق والمواصلات تُستخدم من قبل الطرف الأقوى والحاكم والمحتل لكي يفرض سيطرته الكاملة على جميع وسائل شبكات الطرق والمواصلات لأنها العمود الفقري للبلد وتغطي 25% من استخدامات الأراضي بالتخطيط.

يعمل الطرف الأول وهو المحتل الإسرائيلي على ضبط جميع الأمور سياسياً واقتصادياً ومجتمعياً لكي يحافظ على كيانه ويعطي شعبه جميع وسائل الراحة، ويوفر له سهولة التنقل لاحتياجاته وتطوير البلد على حساب الطرف الثاني وهو الشعب الفلسطيني القابع تحت الاحتلال، لكي يضعه تحت سيطرته الدائمة ومراقبته بدون انقطاع. ويضع المحتل سياسات واستراتيجيات لكبت الطرف الثاني ومضايقته باستخدام وسائل شبكة الطرق والمواصلات لصالح الطرف الأول المحتل وعدم إعطاء الطرف الثاني الأضعف اليد العليا في أية حال وخصوصاً في التخطيط للطرق والمواصلات ويوظف المحتل نهجاً حاسماً في التخطيط المكاني.

استخدم الإطار النظري في الدراسة كأساس لدراسة المركب الرئيسي بمصفوفة السيطرة والضبط المكاني الإسرائيلية لشبكة الطرق والمواصلات في القدس وتأثيرها على المواطن الفلسطيني المقدسي في حياته وحرية تنقله.

2.2 مفهوم التخطيط

التخطيط هو تنظيم العلاقة بين المجتمع والحيز الجغرافي من حيث الاستخدام الفيزيائي للمباني والمنشآت والطرق والبنية التحتية والوظائف المتعلقة بالمكان (خمايسي , 2012) . فمسؤولية التخطيط هي من صلاحية الحكومة والمجالس والسلطات المحلية لصالح وإفادة المجتمع التي تمثله بالرغم أن هذه المؤسسات تحقق هدفها وسياساتها في حينه (خمايسي , 2012). والتخطيط هو علم وفكر وثقافة يترجم ويظهر في ثوب هندسي يستعرض الواقع ويخطو نحو مستقبل أكثر إشراقاً ويضع إطار العمل

في الحاضر لأجل حفظ احتياطي في المستقبل، والتخطيط عملية اجتماعية تهدف إلى ترشيد رصد الموارد لتحقيق أهداف أجمع عليها المجتمع في ميدان وظيفي معين لمنطقة جغرافية ما في مدى زمن محدد (خمايسي , 2012). "أن نخطط" تعني تأكد المخططين من فحص الواقع والإمكانيات ومتطلبات الوقت والساعة والمواطنين، واتخاذ القرارات لتلبية الطلبات الحالية والمستقبلية والتخطيط هو الطريق الوحيد للعمل في الحاضر بأمان وبمعرفة وبوعي لفحص إسقاطات العمل في الحاضر على خلفية الماضي بنظرة إلى المستقبل لتحقيق أهداف تم صقلها والاتفاق عليها لخدمة المواطنين. (Khamaisi,) (and Others, 2003)

يقسم التخطيط إلى أربعة مستويات: القومي (أو القطري) والإقليمي والمحلي والتفصيلي. وتختلف أنواع أهدافه لتلبي الحاجة في حينه: السياسي، والاقتصادي، والتربوي، والتنموي، والهيكلية، والاستيطاني والاحتلالي وغيره. ويتركز في هذه الدراسة التخطيط لشبكة الطرق والمواصلات وربطها ببعضها البعض في جميع المخططات والتخطيطات وأثرها على جميع فئات وعناصر التخطيط بما في ذلك النواحي الاقتصادية والاجتماعية للنسيج العمراني والتجاري والصناعي والترفيهي والثقافي والسياحي والزراعي وتطوير التنمية في الدولة (خمايسي , 2012).

التخطيط الهيكلي المكاني يكون على مستوى الدولة والإقليم والمدينة والبلدة، ويرسم الخطوط العريضة موضعاً استعمالات الأراضي الرئيسية بما فيها الطرق وأماكن التجمعات السكنية وتوسعاتها والحدائق الوطنية والموانئ المختلفة والمناطق الزراعية (خمايسي , 2012). وهذا التخطيط يربط جميع أنحاء الوطن ويبين علاقتها ببعضها البعض. فمن مكونات التخطيط الهيكلي استعمالات الأراضي وشبكة الطرق والمواصلات ومواقع الخدمات العامة وشبكات المرافق العامة وتطوير الأعمار للتجمعات السكنية (خمايسي , 2012).

أما التخطيط الإقليمي فيحدد المراكز العمرانية في مختلف المناطق الإقليمية بأعدادها وأحجامها وتوزيعها ووظائفها وعلاقتها ببعضها البعض، ويأخذ بعين الاعتبار شبكة الطرق والنقل والمرور الذي

يربط التجمعات السكانية مع ربط أسس التخطيط القومي للدولة بالجغرافيا المكانية والسيطرة على مرافق الدولة (Ariele, 2017).

والتخطيط العمراني يعالج التجمعات السكانية كوحدات عمرانية للسيطرة على الوحدة السكانية أي : البلدة أو القرية كوحدة واحدة بخصائصها العمرانية والسياسية والحضرية والاجتماعية والطبيعية وبذات الوقت رابطاً إياها كأنها جزء من الإقليم والمنطقة التي تقع بها.

فالتخطيط العمراني الهيكلي في المرحلة الأولى على مستوى التجمع السكاني يشمل جميع نفوذ التجمع أي المدينة أو القرية ويصنف استخدام الأراضي وشبكة الطرق والخدمات العامة والمرافق العامة. فالتخطيط العمراني الهيكلي يوجه ويحدد تطوير التجمع السكاني بتصنيف استخدام الأراضي محاطة بشبكة الطرق والمصنفة حسب استخدامها في التجمع إما شريانية أو خدماتية أو تجارية أو محلية، ووظيفتها محاور حركة النقل والمواصلات داخل التجمع أو ربطها بمحيطها الإقليمي أو بشرايين الطرق القومية شمالاً وجنوباً وشرقاً وغرباً. فهذا التخطيط يؤسس التجمع السكاني لتكون المدن الرئيسية متصلة بحركة مرور داخلية وخارجية قوية ومن ثم التجمعات الثانوية متصلة مع المدن الرئيسية بحركة مرور داخلية وهكذا يتم توزيع النقل في الدولة حسب الحركة النسبية (إبراهيم , 2011).

فشبكة الطرق والشوارع هي العنصر الأساسي في التخطيط المكاني على جميع مستوياته وتشغل عادة حوالي 25% من المساحة الكلية لاستخدامات الأراضي (خمايسي، 1999). تنقسم شبكة الطرق والشوارع إلى عدة مستويات: الطرق السريعة والطرق الرئيسية والطرق الثانوية والشوارع المحلية الرئيسية والثانوية والشوارع الخدماتية. فالطرق السريعة والرئيسية تصمم كطرق شريانية Arterial Roads بشبكة متواصلة على أساس كثافة الحمل المروري العالي وربطها بالتجمعات السكانية الكبرى وعالية الكثافة السكانية الحالية والمستقبلية ومد خطوط المرافق العامة وتوفير المداخل والمخارج والفتحات بين التجمعات السكانية. أما الشوارع الرئيسية والثانوية والشوارع الخدماتية داخل التجمعات السكنية فتمثل العمود الفقري للتجمع وتكون شبكة شوارع متصلة ببعضها البعض ممتدة للطرق

الرئيسية والسريعة وتخدم الوصول إلى الأحياء العمرانية في التجمع. فقد يزيد في التخطيط الوطني والإقليمي على التخطيط المحلي في شبكة الطرق والمواصلات طرق التفاقية أو حلقة مستبعدة حركة المرور عن داخل ووسط التجمعات السكنية لتفادي المراكز العمرانية.

2.3 مفهوم الضبط والضبط المكاني والسيطرة

الضبط هو الحفظ والسيطرة بالحزم في حدود معينة. فمعنى ضَبَطَهُ في المعجم ضَبَطًا: حَفِظَهُ بِالْحَزْمِ حِفْظًا بَلِيغًا. وَأَحْكَمَهُ وَأَتَقَنَهُ. ويقال: ضَبَطَ البلادَ وغيرها: قام بأمرها قياماً ليس فيه نَقْص. والضابطُ: (عند العلماء): حكم كليّ ينطبق على جزئياته هذا المعنى اللغوي (الوسيط، معجم اللغة العربية، 2016).

والمعنى المقصود للضبط في الدراسة هو التحكم الكامل على الأرض والحيز والإنسان الفلسطيني وعدم إعطائه مجالاً للحرية المطلقة بل حصره من جميع النواحي المكانية والاجتماعية والاقتصادية والحركة والتنقل. فمن ناحية نظرية أوضح العالم السياسي "إيان لوستيك" بأنه يوجد إطار في دول كثيرة في العالم لأدوات الضبط المكاني لمنع حركة واستخدام السيطرة فيها بما في ذلك كيفية السيطرة بواسطة الرقابة والارتباط والاعتماد والاضبط (Lustick, 1980) ويوجد وسائل عدة تحتفظ بها إسرائيل بالسيطرة على القدس ومواطنيها الفلسطينيين بعزلهم عن محيطهم ومصادرة أراضيهم للانتفاع الاستيطاني وتوظيف هذه الأراضي لصالح المستوطنين وتمكينهم من الاحتفاظ بها، لدفع الفلسطينيين إلى الاعتماد على الاقتصاد الإسرائيلي، وخلق نسيج حضري واجتماعي فلسطيني متكك بل وإعطاء الميزات الأعلى والأسمى للمواطن الإسرائيلي من جميع النواحي السياسية والاجتماعية والاقتصادية لإضعاف الطرف الفلسطيني وإبقائه متكلاً على الإسرائيلي اتكالاً كلياً (Bollens, 2000).

2.4 مفهوم مصفوفة السيطرة ومركباتها

مفهوم السيطرة هي التسلُّط والتحكُّم بالإشراف على الأحوال وإحصاء الأعمال وضبطها لصالح الحاكم كما جاء في معجم الوسيط. (الوسيط، معجم اللغة العربية، 2016) والتحكم هو النَّصْرَفُ الكَامِلُ كَمَا يَنْشَأُ

الحاكم ويُريدُ ضمن أنظمتها المصنفة بالمسموح والممنوع. وللسيطرة معنى زائد عن الحكم والتحكم وهو القوة، فكل مسيطر حاكم وليس كل حاكم مسيطر!

ماذا تعنى المصفوفة؟ المصفوفة هي مجموعة مركبات من عناصر ورموز أو من التعبيرات المنتظمة ويُدعى كل عنصر من هذا المجموعة بعنصرٍ أو مدخلٍ للمصفوفة. ولتحديد ومناقشة مفهوم مصفوفة السيطرة، علينا أن نفهم كلاً من المركبات السياسية والإجراءات والمخططات والخطط والاستراتيجيات التي يمارسها الاحتلال الإسرائيلي لمراقبة وضبط المجموعات والأفراد الفلسطينيين. ولهذه المراقبة أبعاد إقليمية ووظيفية ومؤسسية وسلوكية تفترضها السلطة المهيمنة وتفرض على الشعب المحتل في مضامينها ومكوناتها المرئية والمستترة الصلبة والمرنة (Khamaisi, 2017). ففي هذه الدراسة عرض مكونات المصفوفة للطرق والمواصلات الإسرائيلية وتركيبها المعقدة ونحلل الرباط والعلاقات بين المركبات المتعددة والناتج من المصفوفة، واستنتاج أثرها وتأثيرها على القدس والمواطن المقدسي الفلسطيني.

ما العلاقة بين التخطيط ومصفوفة السيطرة؟ التخطيط بجميع مستوياته يعنى منح قوة السيطرة وإعطاء صلاحية للحاكم والسلطة المخولة بالحكم والتسلط في وقت معين وحدود محدودة على حيز جغرافي معين. ويكون للحاكم المسيطر نفوذ وذرائع لتنفيذ حكمه وسيطرته على المحكوم لتكون يد الحديد مسلطة عليه بوجود أدوات وآليات مساعدة تنهي وجوده باستخدامها، ووضع المحكوم والمسيطر عليه تحت إشراف ورقابة دائمة دون أن يرفع رأسه ضابطاً جميع أموره وأعماله بموجب مشيئة الحكم والحاكم وضمن أنظمتها وقراراته في حدود لعبته. وبما أن التخطيط الرسمي حسب القوانين لاستخدامات الأرض يضبط (يسمح أو يمنع) البناء والتطوير بها، وهو مكون من عناصر سياسية واجتماعية واقتصادية ومكانية كالطرق والمواصلات وغيرها لخدمة المواطن وتسهيل أموره وحرية حركته فالسلطة تكون تحت إدارة الحاكم الذي يتحكم بعناصر التخطيط وفيما بعد الرقابة والإشراف الدائم في التنفيذ. فجميع العناصر مربوطة ببعضها وخصوصا الرقابة والإشراف فإذا كان الحاكم

صارماً ومسيطرأ كلياً فيستغل هذه الأمور للضبط الكلي، والعكس صحيح فإذا تراخى الحاكم في حكمه فالنتيجة هي الفلتان والارتخاء. كذلك فإن عملية ضبط الطرق يعمل على تحديد مواقعها واتجاهات الحركة بين هذه المواقع، أما حول الطرق فتحدد مساحات يمنع البناء فيها (مثل ارتدادات الطريق)، وعليها توضع نقاط أو محطات تراقب وتضبط الحركة، كما أن عملية إدارة حركة المواصلات هي جزء من عملية ومركب مصفوفة الضبط، وهذا ما تناولته هذه الدراسة.

وفي إسرائيل أعطي الحاكم الاحتلالي صلاحيات كاملة للحكم على المحتل الفلسطيني لينفذ نظامه الإداري في نفس البلد إلى نوعين من التخطيط (Khamaisi, 2017). الأول هو "التخطيط التقييدي" الذي يهدف إلى فرض سياسات إستعمارية على القدس المحتلة والمقدسيين، والآخر - وفي نفس الوقت والظرف - هو "التخطيط العمراني" للمستوطنات والمستوطنين في ذات الحيز (Khamaisi, 2017). تحاول هذه الدراسة المقارنة والنظر النقدي في هذين النهجين التخطيطيين في القدس من خلال مراجعة عمليات التخطيط ووضع الخطط أو الخطط المقيدة أو عدمها للفلسطينيين المقدسيين للضبط والسيطرة عليهم وعلى قدسهم وليس هناك من يحميهم من اليد القابضة الحديدية (Khamaisi, 2017).

أوجدت إسرائيل في السنوات الماضية السيطرة والضبط بذريعة الأمن القومي كلعبة جديدة قديمة للدول تقوم على المفهوم الأمني للدول وعلى مبدأ حماية الوجود والحدود القائمة لكل منها، ورعاية المصالح القومية العليا للأمة والدولة. وهذا لا يقف عند أعلى الهرم في الدولة بل يترجم وينعكس حتى أسفل الهرم في جميع سياسات الدولة وما يخضع لمرافقها بما في ذلك التخطيط القومي (أو القطري) والإقليمي والمحلي والتفصيلي بمختلف أنواعه وأهدافه لتلبي الحاجة الأمنية، في حين يجمع التخطيط السياسي والاقتصادي والتربوي والتنموي والعمراني والهيكلي والاستيطاني والاحتلالي وغيره في إطار أمن الدولة (Arieli, 2017). فالأمن القومي يحمي المنشآت والمصالح الحيوية ويؤمن أفراد ومواطني الدولة في تنميته والحفاظ على الرفاهية والاجتماعية من جميع عناصرها ومركباتها ليعكس قوة الجانب الاجتماعي والاقتصادي ولا يظهر أسنان السيطرة العسكرية مباشرة بل تتخرط ضمن

السياسات التخطيطية (العناصر المرنة والمستترة في مصفوفة الضبط والسيطرة) آخذة بعين الاعتبار الأمن القومي في جميع مخططاته (جور ، 1983). وبالرغم من كل هذه المعطيات لم يكن للمخطط الإسرائيلي خطاً طويلة الأمد لمقاومة الشعب الفلسطيني ضد الاحتلال تظهر في مخططاته، الذي لا يقبل خطه بناتاً. وقد تختلف مقاومة الفلسطيني حسب الظروف والسبب، وقد تكون ردة فعل غاضبة تحت الضغوط المستمرة والصارمة من قبل الاحتلال ومتغيرة حسب الظروف.

ففي حال الطرق والمواصلات تصنف البنى التحتية والمنشآت كالطرق والشوارع والسكك الحديدية والموانئ الجوية والبحرية والكاميرات والإشارات على الطرق وغيرها جزء من مكونات السيطرة الصلبة المرئية (Khamaisi, 2017) حيث تلتهم وتصادر أراض فلسطينية تعترض مسارها وتقع في مواقعها المخططة لتوسيع الاستيطان وبنيتها التحتية، بما فيه الطرق الواصلة إليها لتسهيل حياة المستوطنين في تحركاتهم وحرية تنقلهم، مما يؤثر سلباً على حياة الفلسطينيين، واضعة حداً لتطوير وتوسيع التجمعات السكانية الفلسطينية والتي وضحت بالتفصيل فيما بعد. وأما مكونات السيطرة المرنة وغير المرئية فتشمل السياسات والتخطيط والقوانين للطرق والمواصلات وطرق إدارتها وكيفية استغلال البنية التحتية الصلبة للسيطرة والمراقبة على الفلسطينيين، وتقييد حريتهم من الحركة والتنقل ووضعهم في كانتونات ومناطق محصورة بدون إعطائهم الحرية الكاملة لتطوير حياتهم وسكانهم تحت ذريعة القانون غير المرئي. وبهذا تكون قد تحققت مصفوفة الضبط والسيطرة على الأرض والشعب ووضع عراقيل عدة للتنمية والتطوير وحرية الفرد والمجتمع الفلسطيني ومؤثرة على حياته اليومية والاجتماعية والاقتصادية. (Khamaisi, 2017).

وخلاصة الإطار النظري للدراسة، أن يبقى الطرف الأول حاكماً مسيطرًا وسياساته واستراتيجياته تخدم صالحه، وأن يبقى الطرف الثاني المحكوم ضعيفاً مهمشاً يبرز تحت نير هذا الطرف الحاكم المحتل. ونستنتج من هذا أن شبكة الطرق والمواصلات تستخدم أداة ضغط في يد المحتل للسيطرة والضبط حتى يتسنى له ضبط جميع الأمور سياسياً واقتصادياً ومجتمعياً لكي يحافظ على كيانه ويعطي

شعبه جميع وسائل الراحة وسهولة التنقل لاحتياجاته وتطوير البلد على حساب الطرف الآخر تحت الاحتلال.

2.5 خلاصة

لقد وضع الباحث الإطار النظري لبيان طرق استخدام التخطيط لشبكة الطرق والمواصلات كأداة للسيطرة والضبط، وحل الأثر النظرية كما هي في الواقع على الأرض.

الفصل الثالث

الوضع الراهن للطرق والمواصلات في القدس

3 مقدمة

هذا الفصل بحث بالتفصيل الطرق والوسائل لتخطيط شبكة الطرق والمواصلات الذي وضعتة السلطات الإسرائيلية كأداة للسيطرة والضبط في تخطيطها، ووصف الوضع الراهن على أرض الواقع وتطوراته منذ بداية الاحتلال لغاية الوقت الحاضر. وسيقوم الباحث هذا الفصل بمناقشة الاستراتيجيات والسياسات التي تقف وراء التغيرات الجغرافية لمدينة القدس منذ بدء الاحتلال 1967 وخلال العقود الخمسة الماضية، وكيف لجأ الاحتلال إلى فرض الأمر الواقع على الأرض وعلى العناصر التي استخدمت في التخطيط وكيف غيّر من تخطيط شبكة الطرق والمواصلات في هذه الفترة، وما مدى تأثير هذا التغيير على القدس والمواطن المقدسي الفلسطيني وعلى أرضه ومسكنه واقتصاده وحياته الاجتماعية وطبيعة ارتباطه بالآحياء الفلسطينية المجاورة وعلى حرية حركته وتنقله؟

وسيناقش الباحث كيف ساهم التخطيط الإسرائيلي للطرق في بناء شبكة عنكبوتية للطرق تخدم المستوطنات والبلدات الإسرائيلية وتشرذم فيزيائياً الحيز الجغرافي الفلسطيني المقدسي، وكيف تتحول تلك الشبكة إلى أداة ضبط ورقابة على القدس والمقدسيين. وكيف أن السياسات العامة للدولة تحدد طبيعة التخطيط الهيكلي المقدسي بما في ذلك توزيع التجمعات العمرانية الحضرية والريفية والعسكرية مركزاً على النواحي الاقتصادية والاجتماعية والأمنية للدولة العبرية ويرتكز على مناطق الدولة الواحدة (Khamaisi & Others, 2003).

3.1 التغيرات الجيوسياسية منذ 1967 " فرض الأمر الواقع " في سياق القدس

3.1.1 تكوين حدود القدس بعد الاحتلال

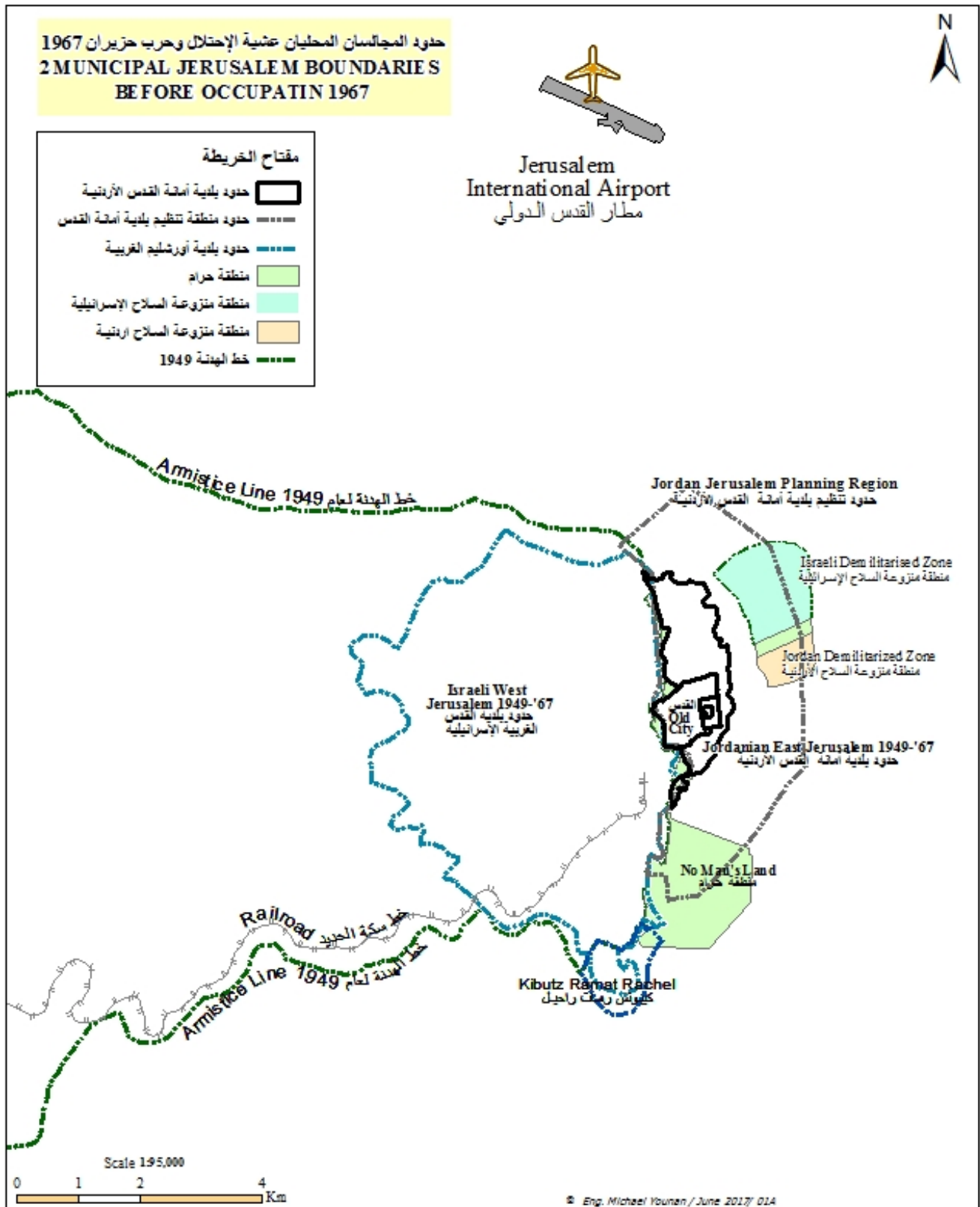
قسّمت مدينة القدس بعد الاتفاق الأممي 1947، وبعد حرب عام 1948 وعلى خط الهدنة عام 1949 وضع الخط الأخضر وهو الخط الفاصل الحدودي بين إسرائيل والأردن وقسم القدس إلى قسمين: القسم الشرقي كان تحت السيادة الأردنية في الضفة الغربية بمسماها التاريخي "القدس"، والقسم الغربي المنفصل بات تحت السيادة الإسرائيلية بمسمى "أورشليم القدس" (السهلي، 2014؛ Klein, 2001). وأصبح لشطري القدس الشرقية والغربية مجلسا بلدية منفصلان بإدارتهما. ففي القدس استخدمت المملكة الأردنية الهاشمية قانون "تنظيم المدن والقرى والأبنية" لعام 1955 مستندا لقانون وأمر تنظيم المدن الانتدابي لعام 1936، وكان مجلس بلدي "أمانة القدس" في محافظة القدس قد أقر التخطيط للمدينة، وفيما بعد استبدل القانون بأخر رقم 79 عام 1966.

وفي "أورشليم القدس" أصبح لها مجلس بلدي جديد للشطر الإسرائيلي مسؤول عن إدارتها وتخطيطها في لواء القدس الإسرائيلي، وعمل بموجب أمر تنظيم المدن الانتدابي لعام 1936 حتى إقرار قانون إسرائيلي جديد "قانون التخطيط والبناء لعام 1965" (خمايسي، 2012).

وبهذا كان لكل طرف أجنده الخاصة به ومخططاته وتنظيماته ولا علاقة بينهما. فكانت القدس في شطرها الشرقي تطور شوارعها في حدود البلدية بمساحة ما تقارب 7 كيلومترا مربعا واتصالها ممتدا لمدن وقرى الضفة الغربية والعاصمة الأردنية عمان. (شكل رقم 4)³

أما أورشليم القدس الغربية فكانت تحت سيطرة البلدية الإسرائيلية بمساحة 24 كيلومترا مربعا، وكانت تطور شوارعها مع أحيائها واتصالها بالمدن حولها امتدادا لعاصمة إسرائيل تل أبيب. (شكل رقم 4)

3 المخطط من إعداد الباحث وجميع المعلومات تحت تصرف الباحث ويقرأ مع جدول رقم 1 لمساحات ووضعية المناطق



شكل 4: مخطط حدود المجالس البلدية المحلية: القدس الشرقية والغربية: عشية الإحتلال وحرب الأيام الستة 1967
 المصدر: رسم وانتاج الباحث

الشكل رقم 4⁴ يوضح حدود المجالس المحلية للقدس الشرقية والغربية والتي يفصلها خط الهدنة المتفق عليه عام 1949. القدس الشرقية العربية كانت جزءاً لا يتجزأ من الضفة الغربية للأردن وبلدية أمانة القدس شملت البلدة القديمة (بمساحة حوالي 865 دونماً من ضمنها 140 دونماً للحرم الشريف) ومحيطها باب الساهرة والشيخ جراح ووادي الجوز وسلوان بمساحة حوالي أربعة آلاف دونماً (أربعة كيلومترات مربعة) ولها مخطط هيكلية وتفصيلي مصدق⁵. وقامت بلدية أمانة القدس العربية في ستينيات القرن الماضي بتحضير مخطط لتوسعة نفوذ البلدية ليضم مساحة إضافية أكبر بحوالي اثنا عشرة آلاف دونم (أي 12 كيلومتراً مربعاً إضافياً) لتصبح مساحتها حوالي أربعة وعشرين ألف دونم (24 كيلومتراً مربعاً) (جدول رقم 1).

ولم يصدّق على مخطط التوسعة وحدود تنظيم بلدية القدس العربية الذي أعده وسمي على اسمه المخطط كندل عام 1965 (Kendall, 1965). شملت التوسعة كل من سلوان الجنوبية ووادي حلوة والثوري والطور والصوانة ولغاية شعفاط. وكانت بلدية القدس تحت إدارة رئيس البلدية المقدسي أنور الخطيب تخدم السكان في المنطقتين ضمن القانون الأردني ووزارة البلديات الأردنية لغاية دخول الاحتلال. وكانت منطقة حرام تفصل بين البلديتين وتقسّم شطري القدس. ووجدت "جزيرة" جبل سكوبس الإسرائيلية ضمن حدود المنطقة العربية والتي كانت تحت نفوذ السلطة الإسرائيلية ومسكونة بالإسرائيليين والجيش الإسرائيلي، والتي تزودها السلطة الإسرائيلية بالتموينيات والعدة والعتاد مرة كل أسبوعين تحت حماية الأمم المتحدة وحسب اتفاق الهدنة 1949. أما مخطط كندل فشمل استخدام الأراضي كطرق التفافية جديدة حول القدس تسهّل الوصول إليها من جميع أنحاء الضفة الغربية رابطة شمال القدس بعمان، وطريق أخرى رئيسية واحدة ذات مسارين طريق القدس رام الله بعرض 20 متراً

4 أعدت هذه الخارطة بواسطة نظم المعلومات الجغرافية GIS من قبل المهندس ميخائيل يونان والمعلومات ضمن الخارطة مصدرها خرائط مجمعة خلال السنوات العشر الماضية وجميع المعلومات تحت تصرف الباحث. معلومات التجمعات السكانية مأخوذة من أطلس إسرائيل 1985 من إصدار الجامعة العبرية في القدس

5 تسمى هذه المنطقة بالحوض المقدس أي ما تحيط البلدة القديمة للقدس بما فيها أماكن مقدسة مرتبطة بالمدينة والأديان السماوية الثلاث: المسيحية والمسلمة واليهودية

باتجاه الشمال والجنوب وله طرق متفرعة أخرى تربط القدس بضواحيها وبالتجمعات السكانية كشعفاط وبيت حنينا وضاحية البريد وقلنديا ومطار القدس الدولي وبير نبالا وحزما (Kendall, 1965). وكان هذا المخطط المقترح هو الأول لتوسعة القدس بعد النكبة وقد أعطى للطرق أهمية كبرى لربط القدس بمحيطها وبالأردن ورفع الاكتظاظ المروري عن البلدة القديمة ملبية احتياجات القدس في حينه (Nasrallah, Khamaisi & Younan, 2005).

وبلدية أورشليم الغربية كانت تحت نفوذ السلطة الإسرائيلية غرباً من خط الهدنة وشملت الأحياء المقدسية: مأمون الله (ماميلا) والطالبية والقطمون والجالية الألمانية واليونانية وروميما ودير ياسين من الأحياء الفلسطينية المحتلة سنة 1948 وقد طورت السلطة الإسرائيلية أحياء أخرى جديدة لاستيعاب المهاجرين الجدد خلال فترة 1948 و1967 بما في ذلك رمات دنيا ورمات شاريت وتوسعة القطمون وبيت هكرم وتل أرزا والمنطقة الصناعية تليوت. وكانت مساحتها قرابة 12 كيلومتراً مربعاً (جدول رقم 1). وجدول رقم 1 يبين المساحات لأجزاء القدس شرقاً وغرباً (كما بدا تفصيلها في شكل رقم 4) لحدود المجالس المحلية ومحيطها محسوبة من المخطط بواسطة نظم المعلومات الجغرافية GIS.

جدول 1 : مساحات المناطق قبل الاحتلال 1967

يقرأ مع مخطط شكل رقم 4 لوضعية المكان.

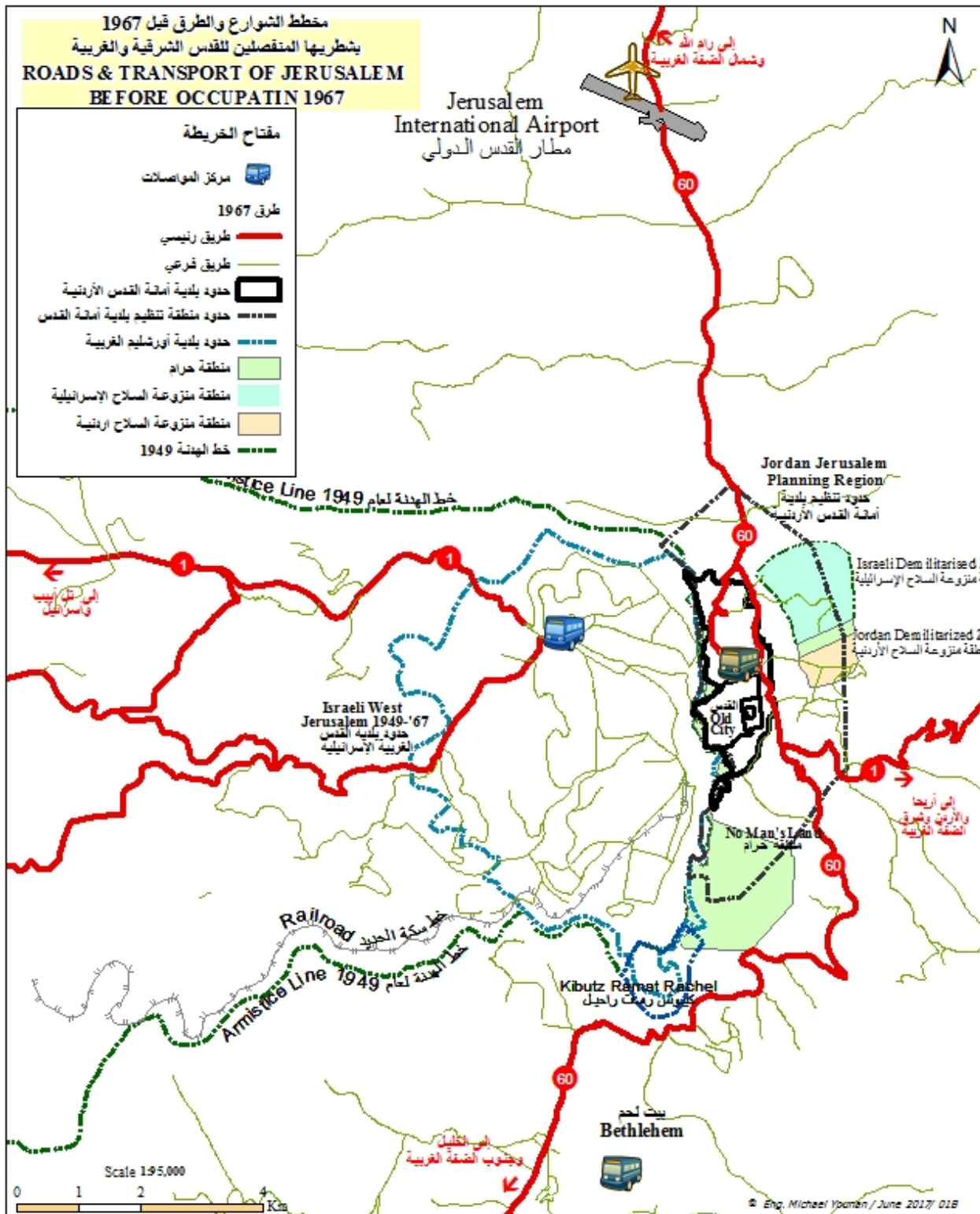
الموقع السنة	بلدية أمانة القدس العربية كم ²	بلدية القدس الإسرائيلية كم ²	منطقة حرام كم ²	كيبوتس رامات راحيل كم ²	جبل سكوبس الإسرائيلية كم ²
قبل 1967	3.76	12.10	3.32	1.12	1.67

مصدر الجدول: مخطط رقم 4 وجميع المعلومات تحت تصرف الباحث

الانفصال السياسي والجغرافي منذ 1948 ولغاية 1967 فصل أيضا شبكة الطرق الغربية عن الشرقية. فكانت مركز الحياة لبلدية أورشليم الغربية شارع يافا وتمتد إلى الأحياء ضمن المدينة وشبكة الطرق

الداخلية رابطة هذه الأحياء ببعضها، ولكن الطرق الرئيسية ربطت بين المدن الرئيسية فقط متجهة نحو الغرب إلى تل أبيب. وتعتبر نهاية شبكة الطرق الرئيسية للقدس الغربية بلا منفذ لأنه لا ارتباط بين شطري المدينة، ويعتبر منفذ المدينة الغربية غرباً وبواسطة طريق رقم 1. فقد كانت المدينة معزولة ومحصورة جغرافياً كشبه جزيرة بمنفذ واحد غرباً (أي بوابة واحدة) ولها محطة باصات مركزية في غرب المدينة بغرض المواصلات إليها من جميع أنحاء إسرائيل. وبالرغم من أن سكة الحديد ومحطتها في القدس على طرف الجالية الألمانية لم تتوقف عن العمل كانت وسيلة مواصلات ضعيفة تصل للرملة وتل أبيب عابرة طرق الضفة الغربية في أراضي بتير بقرب خط الهدنة.

وبسبب حصرها وموقعها الجغرافي لم تكن القدس الغربية مركزاً للإسرائيليين بل كانت مدينة عادية كباقي المدن العادية محصورة بدون منفذ لها شرقاً. والمجلسان المحلي للقدس كان لهما الحرية الكاملة في التصرف في حيزهما المنفصلين وتلبية احتياجات مواطنيهما وحرية الحركة والتنقل داخل وخارج البلد: فلم يكن هناك سيطرة لطرف على الآخر كما لم يكن هناك احتلال.



شكل 5: مخطط الشوارع والطرق قبل 1967 بشطريها المنفصلين للقدس الشرقية والغربية
 مصدر الخريطة: جميع المعلومات تحت تصرف الباحث

القدس الشرقية تطورت حول القدس القديمة ومركز الحياة للقدس والمقدسيين الفلسطينيين هو شارع صلاح الدين ومحيطه. والقدس الشرقية الفلسطينية أصبحت مركز حياة لجميع مدن وقرى الضفة الغربية، ومعتمد عليها "كعاصمة" للضفة الغربية الممتدة من جنين إلى الخليل، وكعاصمة ثانية للأردن في الضفة الغربية بعد عمان. فكان تطور الضفة الغربية بتجمعاتها السكانية تمتد من القدس القديمة كمركز إلى الشمال ويلاحظ هذا التطور على الخريطة أعلاه (شكل رقم 5) ملاصقا بالطريق الرئيسي وشريان الضفة الغربية شمالاً وجنوباً طريق رقم 60. فشمال مدينة القدس الفلسطينية تطورت على جانبي طريق رقم 60 بسبب وجود المطار الدولي للقدس في قلنديا (خمسة عشرة كيلومترا شمال مركز المدينة) (شكل رقم 5). ومطار القدس كان المنشأ والرابط الدولي مع جميع أنحاء العالم كنظيره في عمان. ووسيلة النقل الجوي هذه أحيت القدس في تلك الفترة وأعطت المواطنين الحرية الكاملة للتنقل الجوي.

أما وسائل النقل الأخرى والتي ربطت القدس بسائر مدن الضفة الغربية فكانت الباصات والتاكسيات العمومية التي أعطت المواطنين الحرية الكاملة للتنقل البري. فمحطة الباصات المركزية ومحطة التاكسيات المركزية في القدس كانتا خارج باب العامود وكانتا تخدمان المواصلات الداخلية في سائر مدن الضفة الغربية وقراها، وتخدم المواصلات العامة الخارجية للأردن والضفة الشرقية كعمّان وإربد والزرقاء. وهاتان المحطتان كانتا أيضا لوسائل النقل الدولية وتخدمان خطوط دولية تصل لبيروت والشام وبغداد والجزيرة العربية وطريق القدس أريحا كان المنفذ الوحيد للسفر براً إلى الشرق وللبلدان المجاورة. أما مطار القدس الدولي شمال القدس فكان يستخدم كمحطة للسفر الجوي الدولي خادماً القدس والضفة الغربية دون أية ضوابط على المواطنين الفلسطينيين المقدسيين والمواطنين في الضفة الغربية من جنين إلى الخليل. وهذا المطار أعطى جميع المواطنين الحرية للتنقل الجوي الدولي لجميع أنحاء العالم بدون قيد (صورة رقم 1 تظهر استخدام المطار حيث التقطت هذه الصورة عام 1961) (من ذاكرة فلسطين 1961; Palestine Cultural Society 1961).

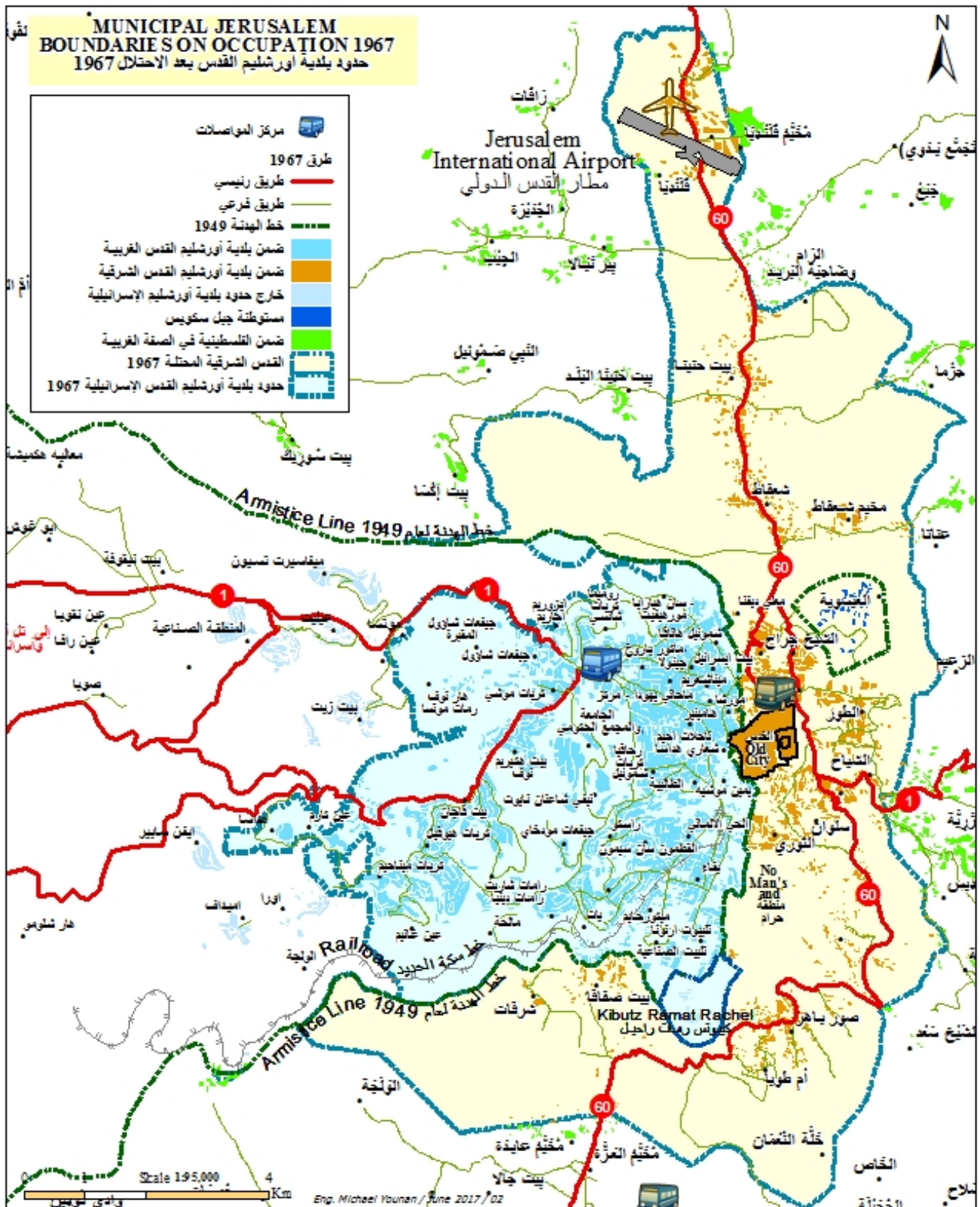


صورة 1 : مطار القدس الدولي محطة للسفر الجوي الدولي للقدس والضفة الغربية 1961

الشخصيات البارزة أمام المبنى الرئيسي لمطار القدس، في الوسط السيد روجي الخطيب، عمدة القدس، وإلى يساره الاستاذ أنور نسيبة وزير الدفاع الأردني.
مصدر الصورة: جمع عائلة تماري، 1961. القدس الربيعية، المجلد. 35 .

وبما أن خط الهدنة 1949 جزأً وفصل طريق رقم 60 من شمالها وجنوبها من باب الخليل لكنيسة مار الياس وأصبح ضمن القدس المحتلة الغربية (شكل رقم 5) فقد استخدمت طريق بديلة للتواصل بين القدس وجنوب الضفة الغربية لبيت لحم والخليل مارة من رأس العامود وجبل المكبر وصور باهر وأم طوبا وصولاً إلى مار الياس متخطية مناطق الحرام (No-mans Land). وهذا أدى إلى ازدهار قرى جبل المكبر وصور باهر وأم طوبا بسبب عبور المواصلات فيها وهذه الطريق أصبحت حركة الوصل الرئيسية بين القدس والجنوب بالرغم أن مركز حياة هذه القرى كانت بيت لحم المدينة الأقرب لهم جغرافياً.

وفي 6 تموز 1967 جرت حرب حزيران - حرب الأيام الستة - حيث غزت إسرائيل جوارها واحتلت القدس العربية الفلسطينية والضفة الغربية ونشأ الاحتلال وترعرع فيها وما زال جائماً على أرضها لغاية الآن.



شكل 6: مخطط حدود بلدية الاحتلال "أورشليم القدس" بعد حرب الأيام الستة 1967

المصدر: رسم ونتاج الباحث

بعد حرب الأيام الستة عام 1967 واحتلال إسرائيل للضفة الغربية باتت القدس بدون فصل بين شطريها الشرقي والغربي. وقامت سلطات الاحتلال الإسرائيلية مبكراً عام 1967 بإقرار أمر حكومي إسرائيلي لضم القدس المحتلة وإعطائها صبغة سياسية إسرائيلية خاصة بإعلان ضم شطري المدينة ومساحات من قرى مجاورة من الضفة الغربية (شكل رقم 6) .

بعد حرب حزيران 1967 واحتلال القدس قامت السلطات الإسرائيلية بضم 19 قرية فلسطينية لتصبح أحياء في القدس وإلغاء مجالسها القروية وحيزها الحضري القروي حاصرة هذه الأحياء السكنية حول جذر القرية ومحددة توسعها (Nasrallah, Khamaisi, Younan, 2005). وشملت مساحة الضم كل من أمانة القدس العربية بما في ذلك منطقة البلدة القديمة ومحيط باب الساهرة والشيخ جراح ووادي الجوز وسلوان ومنطقة حدود تنظيم بلدية القدس العربية، مخطط التوسعة كندل، شاملة سلوان الجنوبية ووادي حلوة والثوري والطور والصوّانة ومنطقة المجالس المحلية شمال القدس وقرى شعفاط والعيساوية وعاتا وبيت حنينا الجديدة وقلنديا ومنطقة مطار قلنديا وكفر عقب، ومن جنوب القدس شملت منطقة الثوري والسواخرة وجبل المكبر وصور باهر وأم طوبا وبيت صفافا وشرفات وجزء من لواء بيت لحم بمنطقة الولجة وبئر عونة وبيت جالا ومخيم لاجئين شعفاط. وشملت هذه المناطق مساحة شاملة لواحد وسبعين ألف دونما (71 كيلومتراً مربعاً) (Nasrallah, Khamaisi, Younan, 2005).

باتت القدس ومحيطها بمساحة 71 كيلومتراً مربعاً من أراضٍ محتلة خاضعة للقانون الإسرائيلي (بعكس أراضي الضفة الغربية المحتلة ومساحتها خمسة آلاف وثمانمائة كيلومتر مربعاً التي خضعت لقانون الاحتلال تحت إدارة الجيش الإسرائيلي ووزارته متمثلة بمكاتب الإدارة العسكرية ومركزها الرئيسي بيت إيل في رام الله في حينه) وفرض الأمر الواقع لمنطقة القدس وضمها لبلدية "أورشليم القدس" الإسرائيلية المحتلة. ومن ذلك الوقت تم تسمية القدس الشرقية (أي المحتلة العربية) والقدس الغربية سوياً "أورشليم القدس" وأصبحت مساحة بلدية "أورشليم القدس" المحتلة بين ليلة وضحاها شرقاً وغرباً بمساحة مجموعها 110 كيلومترات مربعة تحت سيطرة الاحتلال، مع إلغاء أمانة القدس

والمجالس القروية التي ضُمت. وشملت توسعة بلدية القدس الغربية من الغرب بمساحة حوالي خمسة عشرة ألف دونم (15 كيلو متراً مربعاً) وضمت منطقة عين كارم ومستشفى هداسا عين كارم وكريات مناحيم وكريات يوفيل وعير غانيم والمالحة. وتغيرت خريطة القدس وسياساتها ومركز الحياة فيها وبدأ عصر الاحتلال والسيطرة والضغط على القدس والمقدسيين الفلسطينيين. (وجداول رقم 2) يلخص مركب المساحات المكونة لبلدية القدس المحتلة المستنتجة من حدود البلدية (شكل رقم 6) وبقيت مساحتها حتى 1993 بدون أي توسيع ما. ومقارنة مع جدول المساحات رقم 1 وحدود ومساحات البلديتين قبل عام 1967 فقد التهم الاحتلال وصادر أراضٍ فلسطينية واسعة لم تحسب من قبل ضمن التخطيط المقدسي أجزءاً من القدس بل احتسبت من ضواحي القدس، ومصدر حدود القدس أخذ من الخرائط الإسرائيلية لبلدية "أورشليم القدس" المحتلة. (Ir Shalem, 1997)

جدول 2: مساحات حدود القدس بين عام 1967- 1993

يقراً مع مخطط شكل رقم 6 لوضعية المكان والمساحات المرتبطة به

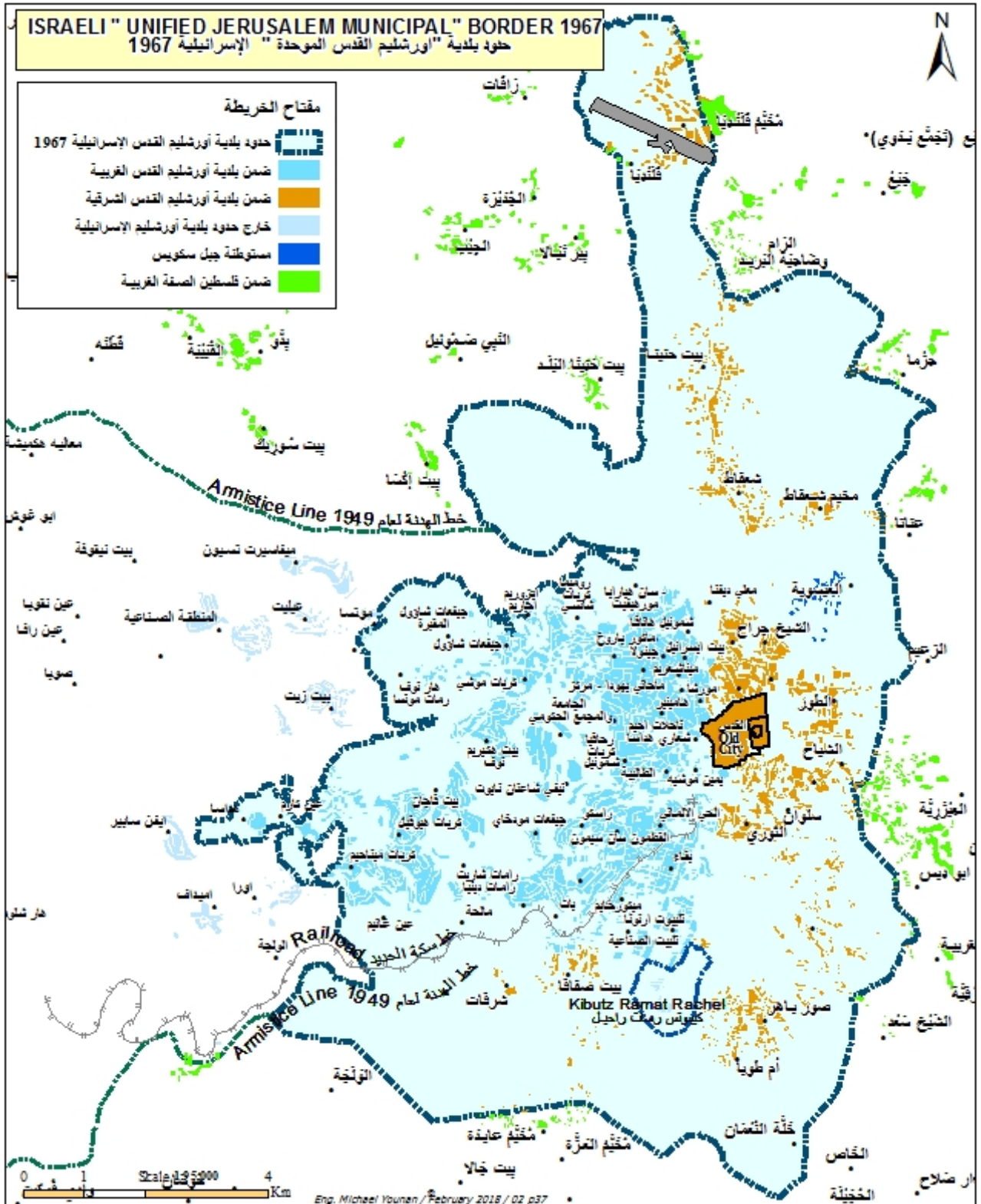
الموقع السنة	القدس الشرقية المحتلة كم ²	القدس الغربية كم ²	جبل سكوبس الإسرائيلية كم ²	مجموع مساحة نفوذ بلدية الاحتلال كم ²	كيبوتس رامات راحيل خارج البلدية كم ²
1967- 1993	71	38	1.67	110.67	1.12

مصدر الجدول: مخطط شكل رقم 6 وجميع المعلومات تحت تصرف الباحث

سيطرت السلطات الإسرائيلية بواسطة بلدية "أورشليم القدس" المحتلة على مساحة حوالي 110 كيلو مترات مربعة. حيث لاحظ الباحث - في سنوات الخمسين للاحتلال - أثناء دراسته وتجميعه للخرائط الإسرائيلية بجميع أنواعها بأنها تختلف عن غيرها من الخرائط الفلسطينية والعالمية منذ بداية الاحتلال ولغاية الآن، وهناك صراع جغرافي في الخرائط حيث أعطت السلطات الإسرائيلية والهيئات الحكومية والمحلية المحتلة نظرة وجسدت فكرة للقدس على أنها موحدة، وافتخرت بالنصر لإعادة توحيدها وبدون حواجز كوحدة واحدة، وأزالت الخط الأخضر خط الهدنة 1949 وجميع الخطوط الفاصلة، ماحية إياهم عن خرائطها وعن الوجود (موضح في مخطط شكل رقم 7). أعدها الباحث

حسبما تنشرها السلطات الإسرائيلية في جميع مؤسساتها في خرائطها السياحية مموهة الوضع الراهن على الأرض وعاكسة سياساتها الاحتلالية للقدس الموحدة ولأرض إسرائيل الكبرى ذات الأغلبية اليهودية مضيئة مركباً آخر لمصفوفة السيطرة والضبط المكاني في خرائطها للقدس وباقي الأراضي المحتلة.

يقوم مواطنو القدس الفلسطينيون الرازحون تحت الاحتلال بإعداد خريطة للقدس بما فيها الخرائط المعدة من قبل الباحث ومن قبل شركة الراعي الصالح الهندسية ومركز الخرائط الفلسطيني التابع للشركة ومؤسسات فلسطينية أخرى أعدت خرائط منذ 1993 مع بداية وجود السلطة الوطنية الفلسطينية يهدف إلى وضع ورسم الواقع الجغرافي للقدس، موضحة أجزاء القدس بشطريها المنفصلين شاملة خط الهدنة 1949 وموضحة شرقها المحتل عن غربها (مخطط شكل رقم 6) وملونة التجمعات السكانية الفلسطينية القائمة والقدس الشرقية المحتلة بلون، ويميز الشطر الإسرائيلي الغربي بلون آخر، وتميز لون المستوطنات بعد قيامها على الأرض بلون ثالث (خريطة شكل رقم 5) - ليتسنى للقارئ والباحث تمييز المركب الجغرافي والسياسي والحضري للمنطقة وكيفية التعامل معها واستخدمت هذه الخرائط بألوانها المختلفة في الدراسة لتوضيح مركب الطرق والمواصلات وكيفية استخدام السلطات الإسرائيلية بمصفوفة السيطرة والضبط المكاني على القدس ومواطنيها المقدسيين الفلسطينيين.



شكل 7: مخطط حدود بلدية "أورشليم القدس الموحدة" الإسرائيلية بالمفهوم الإسرائيلي بعدم إظهار خط الهدنة ومركبات عناصر الاختلاف والاحتلال

المصدر: رسم وإنتاج الباحث

منذ بداية الاحتلال عام 1967 وحكومة الاحتلال الإسرائيلية وبلدية القدس المحتلة هما الجهتان الرسميتان في ظل الاحتلال اللتان توضع أسس التخطيط لمدينة القدس وضواحيها. والحكومة الإسرائيلية توجه عمل التخطيط بناءً على اعتباراتها الجيوسياسية والديموغرافية. وللحكومة لجنة وزارية "لقضايا منطقة أورشليم القدس الكبرى" ⁶ , (Prime Minister's Office Israel Web Site , 2017.)

ومن ضمن عضويتها بلدية القدس ومؤسسات ووزارات حكومية وغير بلدية تلك التي تنفذ السياسات الحكومية الإسرائيلية بما فيها فرض الواقع التخطيطي والذي يشمل مصادرة الأراضي وتصنيفها وإعادة تخطيطها. فمنذ بداية الاحتلال الاستيطاني الذي يهدف إلى تعزيز " أورشليم القدس" ⁷ كعاصمة الدولة العبرية والعمل على يهودة وأسرلة المدينة المقدسة المحدد من جميع الحكومات الإسرائيلية منذ بداية الاحتلال كهدف استراتيجي، وعلى هذا الأساس وجهت الحكومات منذ عام 1967

⁶ يخول مجلس الوزراء الإسرائيلي للجان الوزارية صلاحية الاعتناء بمواضيع مختلفة واتخاذ القرارات الخاصة بها سعياً لترشيح عمل المجلس. وتصبح قرارات اللجان الوزارية سارية المفعول على صعيد الحكومة بأسرها إذا لم يطعن فيها أي وزير بعد مضي أسبوعين من توزيعها على الوزراء. يحق لمجلس الوزراء تشكيل لجنة منبثقة عنه في أي مسألة يرتئها لكن هناك عدة لجان إلزامية بمقتضى القانون. هناك عدد من الوزراء في كل لجنة ويتم تعيين أحدهم رئيساً لها بحيث تماثل الصلاحيات المعهودة إليه تلك التي يملكها رئيس الوزراء في جلسات مجلس الوزراء إذ إنه يحدد موعد اجتماع اللجنة والقضايا المطروحة على جدول أعمالها.

أما اللجنة الوزارية "لقضايا منطقة أورشليم القدس الكبرى" شكلت من الأعضاء: رئيس الوزراء - رئيس , وزير المالية, وزير البنية التحتية الوطنية، الطاقة والمياه , وزير تطوير النقب والجليل , وزير التعاون الإقليمي , وزير الأمن العام , وزير البناء , وزير التربية والتعليم , وزير الاقتصاد ووزير شؤون القدس والشتات, وزير العلوم والتكنولوجيا والفضاء , وزير العدل , وزير الاستخبارات, وزير الداخلية , وزير السياحة , وزير الثقافة والرياضة ويدعى للجنة كل من رئيس بلدية القدس , مدير عام مكتب رئيس الوزراء , مدير عام العلاقات العامة ووزير شؤون الشتات إسرائيل , مدير عام وزارة الشؤون الخارجية .

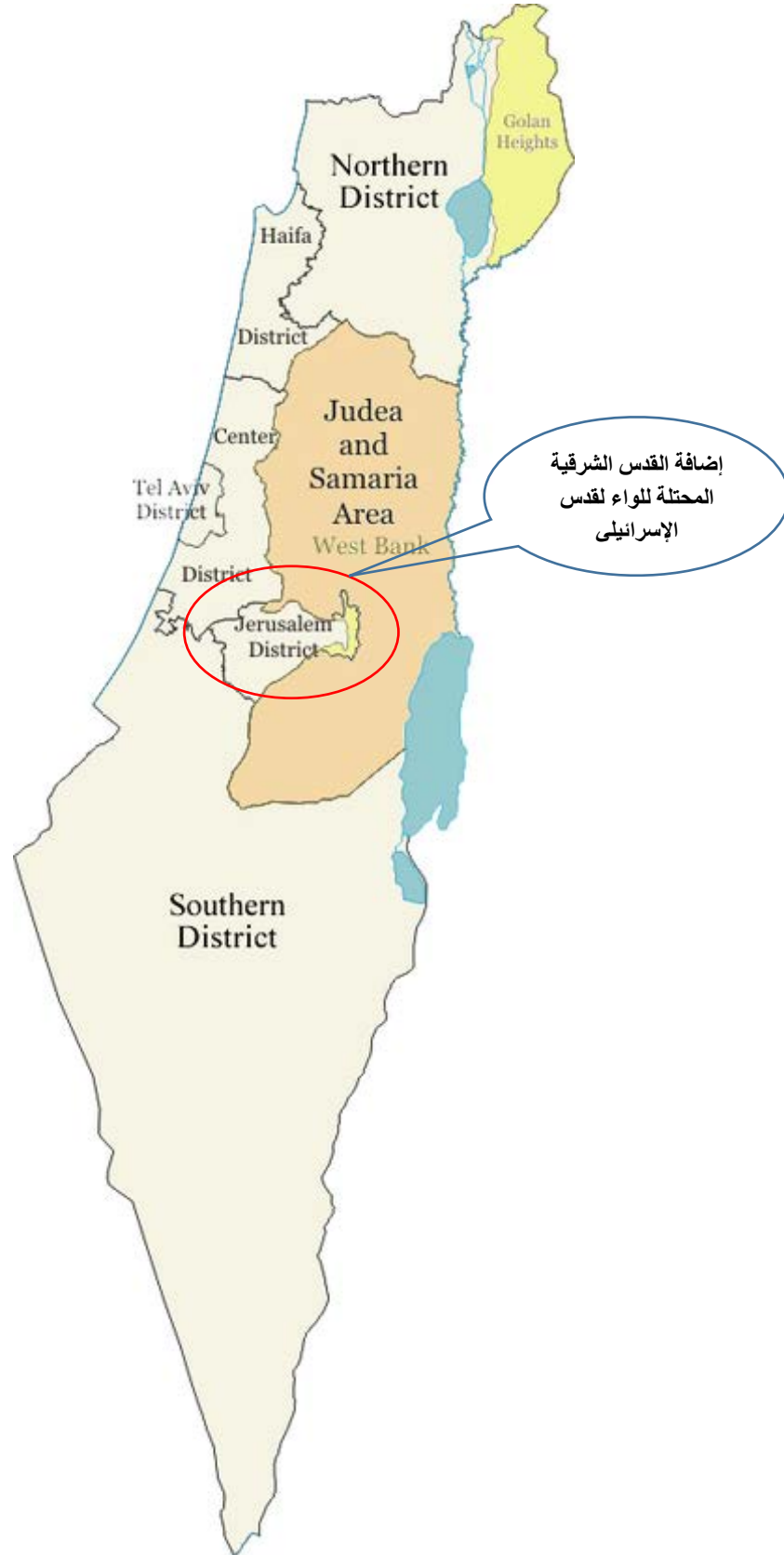
صلاحيات اللجنة الوزارية "لقضايا منطقة أورشليم القدس الكبرى" : التعامل مع المسائل المتعلقة بالقدس عاصمة لإسرائيل، بما في ذلك تطوير ورفاهية شعبه، والمسائل المتعلقة بالسلطات المحلية في القدس.
<http://www.pmo.gov.il/Secretary/ministersCommissions/Pages/jerusalem.aspx>

⁷ " أورشليم القدس " أو " أورشليم " هو الاسم الرسمي المعطى لمدينة القدس بشطريها الشرقي المحتل والغربي وذلك باللغة العربية ولكن اسم المدينة بالعبرية "يروشليم" و"جروسلم" Jerusalem بالإنجليزية. وإن اسم "القدس الشرقية" لمنطقة حدود القدس المحتلة ومساحتها واحد وسبعون ألف دونما والتي ضمت لحدود بلدية الاحتلال عام 1967.

ولغاية الحكومة الحالية الإسرائيلية كل السياسات التخطيطية بكافة أجهزتها ومستوياتها واطاعة الأطن للتخطيط كأداة للسيطرة والضبط على القدس وضواحيها.

ومنذ عام 1967 اعتبرت سلطة الاحتلال المقدسين العرب الفلسطينيين المحتلين والسكان الأصليين "مسكان مقيمين دائمين" **Permanent Residents** في مدينتهم (Lapidoth, 2011) وليس مواطنين على أرضهم. في نهاية أيلول 1967، عقد تعداد خاص في "القدس الشرقية" وأحصي 68,600 نسمة من العرب الفلسطينيين وأعطوا لقب "عرب القدس" حيث أصبحت القدس الشرقية جزءاً من إسرائيل وتضم "عرب القدس" بحقوق إسرائيلية محدودة (Lapidoth, 2011). فأصبح مجموع عدد السكان 267,800 نسمة في "أورشليم القدس" بشطريها "الموحدة" والتي شكلت جزءاً من إسرائيل وأضيف العدد لسكان إسرائيل حسب القانون الإسرائيلي للقدس، بما في ذلك 196,800 (73.5 في المئة) اليهود مقارنة مع نسبة اليهود في القدس الغربية قبل الاحتلال والتي وصلت إلى 81 في المئة (Hebrew University, 1976). ومنذ عام 1967 شملت التعدادات الإسرائيلية فيما بعد القدس الموسعة في الجريدة الرسمية الإسرائيلية (SCHMELZ, 1987) وأضيفت في حينه حدود بلدية "أورشليم القدس" لتصبح جزءاً من لواء القدس الإسرائيلي وتبنت في خرائط الوزارة الداخلية الإسرائيلية فاصلة إياها عن الضفة الغربية المحتلة كلياً (مخطط شكل رقم 8). وبذلك أضيفت القدس الشرقية لسياسات السلطة الإسرائيلية المباشرة سالخة المدينة من "الاحتلال"⁸ واطاعة إياها تحت القانون الإسرائيلي المباشر والذي يعتبر انتهاك للمواثيق الدولية لأن القدس هي جزء من الأراضي المحتلة عام 1967 كما ورد في قرارات الأمم المتحدة 224 و338. ومنذ ذلك الوقت وضعت القدس تحت نير السيطرة الإسرائيلية المباشرة وكل ما يتعلق بها الأمر الذي أوضحت هذه الدراسة.

⁸ إن ضم القدس للواء القدس الإسرائيلي يضع القدس في مكانة المدن الإسرائيلية الأخرى ويتتبع جميع شؤونها الوزارات الإسرائيلية المختلفة كل واحدة باختصاصاتها بالعكس من الضفة الغربية والتي وضعت تحت الإدارة العسكرية ضمن وزارة الجيش الإسرائيلي لتتبع جميع شؤونها (مخطط شكل رقم 8).



شكل 8: مخطط حدود بلدية "أورشليم القدس" مضافا لحدود لواء القدس الإسرائيلي فاصلة إياها عن الضفة الغربية المحتلة

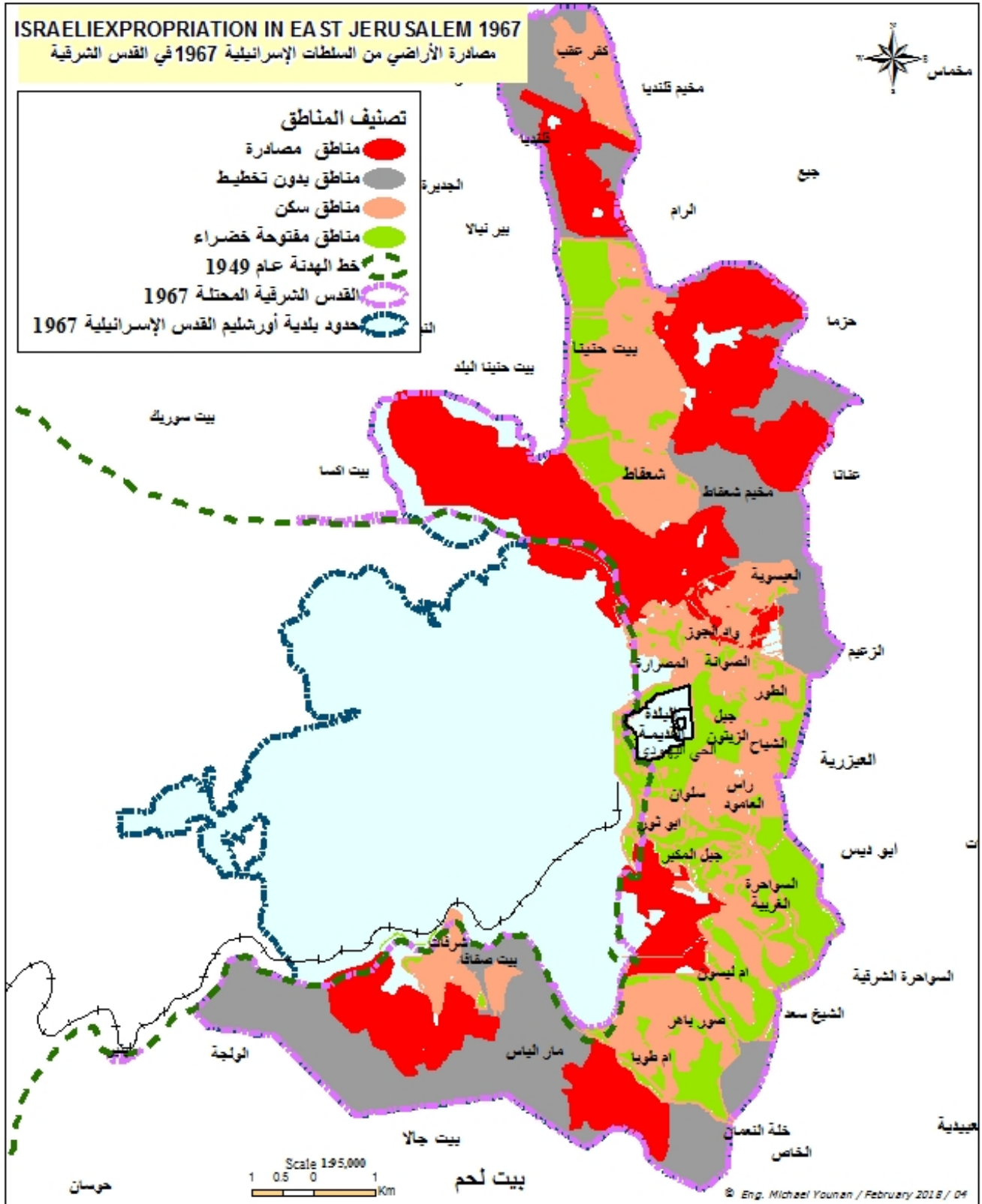
المصدر: أساس الخارطة وزارة الداخلية الاسرائيلية

لكن المقدسيين الفلسطينيين يعتبرون أنفسهم وفي قوميتهم حراس القدس والأرض والممتلكات وأماكنهم الدينية والثقافية والاقتصادية وهم الأقلية الحافظة والحارسة للمدينة المقدسة والصمود الفلسطيني والعربي على مدينتهم وأرضهم ومسكنهم ومتجرهم ومؤسساتهم الدينية والثقافية والاجتماعية. وليس للمقدسيين من حماية في النظام الحالي للسلطات المحتلة لكي يرهاها ويحمي حقوقها في السكن والتنمية وليس لها مشاركة سياسية وتمثيل لمصالحها لكي تحمي حقوق المقدسيين الأقلية، علماً أن القدس مدينتهم، بل حكم الاحتلال يخلق أجواء شاحنة حساسة وخلافات متعددة دينية وسياسية وتخطيطية وثقافية شديدة ومتنازع عليها مساندة لليهود اليمينيين والمستوطنين وشبكاتهم المحسوبة على السلطة الحاكمة (Schneider , and Susser, 2003). لإنجاح الائتلاف الحكومي الحالي مستثنية سكان المدينة من الفلسطينيين الأصليين.

فالوضع السياسي في القدس يؤثر على التخطيط، ويربط التخطيط الإقليمي والمحلي تنازلياً بالهرم التخطيطي والسياسي. وهناك مجموعة من القرارات السياسية استهدفت فرض السيادة الإسرائيلية على المدينة، وتوسيع حدود البلدية بعد احتلال شرقي القدس مباشرة 1967/6/27 وضم القدس و19 قرية وحي تحت جناحيها لفرض القانون الإسرائيلي عليها وسكانها. واعتبارها عاصمة موحدة لإسرائيل في 1980/7/30 بقرار الكنيست الذي اعتبر القدس عاصمة إسرائيل الموحدة الأبدية. وبذلك أصبح القانون الإسرائيلي مفروضاً على القدس والمقدسيين وعبئاً كبيراً عليهم مع مرور الوقت، ومؤثراً في حياة الفرد اليومية، ومركزاً لحياته ضمن المجتمع والمحيط الإسرائيلي في المدينة.

وضع الاحتلال سياساته للقدس بهدف التحكم والسيطرة على الأرض. فقام بداية في عام 1967 بإلغاء جميع التخطيط والسياسات والمخططات ما قبل 1967 والمصادق عليها والموضوعة تحت التنظيم، والصادرة عن بلدية أمانة القدس إبان الحكم الأردني (وإستخدامها كمخططات ثانوية لا سند قانوني لها) (وهذا من خبرة الباحث أثناء العمل مع بلدية القدس 1977-1980) ومن ثم مصادرة 46 ألف دونما من أراضي القدس الشرقية التي ضمتها إسرائيل لصالح المنفعة العامة كسبب أساسي للمصادرة (من

أصل 71 ألف دونما) (مخطط شكل رقم 9 وجدول رقم 2) واتضح فيما بعد أن جميع هذه الأراضي المصادرة ستستخدم لغرض البناء الاستيطاني واعتبرت السلطات الإسرائيلية خمسة وعشرين كيلومتراً مربعاً (25000 دونم) أراضياً غير منظمة لا يحق البناء عليها بما في ذلك ستة عشرة كيلومتراً مربعاً (16000 دونم) منها أراضٍ خضراء وطرق وخدمات – حسب ما جاء في المخطط - حول استخدامات الأراضي، في حين خصصت لأغراض البناء مساحة تسعة كيلومترات مربعة (9000 دونم) أو ما يعادل 7,25% من أراضي بلدية القدس " القدس الشرقية" أو 37% من الأراضي المخططة (Margalit, 2006) ويسمح بالبناء فيها بموجب " Ad Hoc " كمناطق سكن 5 (أي بنسبة بناء 50% بارتفاع طابقين) أو كمناطق سكن 6 (أي بنسبة بناء 25% بارتفاع طابق) حسب موقعها وإقرار لجنة البناء بموجب مادة رقم 78 في قانون البناء الإسرائيلي لسنة 1956 (Ir Shalem, 1997) . وإن هذا التحديد هو السيطرة على الأرض والهيمنة على المواطن (شكل رقم 9).



شكل 9: مخطط مصادرة الأراضي في القدس الشرقية المحتلة 1967

المصدر: أساس الخارطة (Ir Shalem, 1997)

ومنذ ضم القدس الشرقية تحت السيادة الإسرائيلية عام 1967 توالى الإعلان من السلطات الإسرائيلية عن بناء آلاف الوحدات السكنية للاستيطان داخل القدس وفي محيطها مع إعداد مخططات ومصادرة أراضٍ لخدمة الاستيطان في القدس ومحيطها شاملة البنية التحتية داخل التجمعات الاستيطانية والبنية التحتية للوصول إليها والخدمات والمرافق العديدة لهذه المستوطنات، حيث بدأ وجه التغيير على أرض الواقع يسيطر على القدس ومحيطها وبنيتها. أما المناطق المصادرة والموضحة باللون الأحمر على الشكل رقم 5 والتي صودرت لأغراض مرافق عامة قد حولت إلى مستوطنات ومناطق سكن لصالح المستوطنين ولسكن المستوطنين اليهود فقط. فبدأت الهجمة الاستيطانية في الضفة الغربية والقدس معاً بموجب سياسات السلطة الإسرائيلية.

في ظل المعطيات أعلاه فقد وجدت المنطقة نقطة تحول وقفزة غير مسبوقة لتطوير وتطبيق الفكر الصهيوني على أرض الواقع بالرغم من وجود العوامل التالية:

1. المشروع الدولي لنقد الدولة العبرية "إسرائيل" واحتلالها للأراضي عام 1967 بقرار مجلس الأمم 242 بتاريخ ٢٢ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٦٧ (قرار الأمم المتحدة رقم 242 لعام 1967) وفي مقدمته «انسحاب القوات الإسرائيلية من الأراضي التي احتلت في النزاع الأخير» ويؤكد "عدم جواز الاستيلاء على الأراضي بالحرب، والحاجة إلى العمل من أجل سلام دائم وعادل تستطيع الدول في المنطقة أن تعيش فيه بأمان" ⁹ والذي لم يطبق لغاية الآن.
2. السلطة الإسرائيلية لم تتجاوب مع المجتمع الدولي ولا العربي لوقف عدوانها على الأراضي المحتلة ووضعت هذه الاحتجاجات كأنها كلام في الهواء واعتبرت إسرائيل ذاتها فوق كل قانون وتشريع.
3. بعد حرب حزيران 1967 أطلقت إسرائيل اسم "توحيد" دولة إسرائيل على احتلالها للمناطق وبالأحرى هذه العبارة تستخدم "لتوحيد أورشليم" والتي أطلقت عليها مسمى "عاصمة

⁹ <http://www.un.org/ar/sc/documents/resolutions>

إسرائيل الأبدية" وبهذا فقد قفزت السلطة الإسرائيلية في تطبيق المشروع الصهيوني الكبير وهو " إسرائيل الكبرى " بين البحر والنهر¹⁰ على أسس أيديولوجية سياسية وكهدفها الأكبر والأسمى، غير آبهة بالتكاليف الباهظة المعنوية والاقتصادية والمالية لمشروعها.

4. بدأت السلطة الإسرائيلية بالتحكم والسيطرة الكاملة على الأرض والشعب المحتل والموارد الطبيعية (كالمياه) والموارد البشرية والاقتصادية في الضفة الغربية المحتلة والقدس المحتلة بوضع آليات عدة مستخدمة إعادة صياغة القانون والأوامر العسكرية والتخطيط العفوي والتخطيط الممنهج وغير الممنهج وأساليب أخرى للتوصل إلى هدفها.

5. لم تجد السلطات الإسرائيلية مقاومة رادعة من المواطنين تحت الاحتلال لوضع حد لهجمة التحكم والهجمة الاستيطانية الواسعة بل كان نوع من الاستسلام من سكان القدس والضفة لسياسة الأمر الواقع الإسرائيلي بسبب بث الخوف والرعب الإسرائيلي في صفوف الفلسطينيين والسكان الأصليين.

6. خلق مراكز حياة جديدة للقدس موجهة الأنظار إلى مركز الحياة التجاري ومحولة وجهته إلى القدس الغربية للسكان العرب واليهود لإضعاف مراكز الحياة الفلسطينية في القدس القديمة وشارع صلاح الدين ومحيطها، ليصبح شارع يافا أولها أهمية ومن ثم يتوزع باقيها في القدس الغربية، وأقامت مركز حياة ديني يهودي مركزة على حائط البراق أو المبكى (كما يسميه اليهود).

ومنذ سبعينيات القرن الماضي وسياسة الضم والتوسع وترسيخ الاستيطان الزاحف في القدس والضفة الغربية المحتلة بدأت تشمل التخطيط الهرمي الوطني والإقليمي والمحلي الإسرائيلي ابتداء من صناعات القرار في إسرائيل ومتدرجاً إلى المخططين والمنفذين فيما بعد حتى يومنا هذا (Arieli, 2017). فبدأ التخطيط بوضع خطط لتوسيع المستوطنات وتخطيط البنية التحتية الإقليمية لربطها. فمن أهم عناصر

¹⁰ <https://www.paldf.net/forum/showthread.php?t=249042>

البنية التحتية الوطنية والإقليمية والمحلية كانت تخطيط الطرق كشبكة عنكبوتية متصلة ورابطة التجمعات الاستيطانية ببعضها البعض وإلى أقصى شمال الدولة العبرية وجنوبها متصلة بغربها وشرقها.

قامت السلطة الإسرائيلية بتطوير شبكة طرق قطرية وإقليمية شريانية تخدم المستوطنات المحيطة بالقدس وتربطها بالقدس مركز دولة إسرائيل، لتسهيل حركة الإسرائيليين من وإلى القدس وتعمق مركزية إسرائيل السياسية والوظائفية. هذا ما صنعة الانتداب في ذات الوقت حيث تحولت شبكة الطرق الرئيسية الفلسطينية إلى طرق مسدودة غير مرتبطة بالمناطق المحيطة، وانحصرت بل تقلصت عملية تطوير القدس الفلسطينية بجميع أحيائها، وأقامت شبكة الطرق العنكبوتية جيوب منفصلة بشوارع داخلية ليس لها منافذ لتتزع من الفلسطينيين قوة ارتباطهم بالمدينة، وبالمقابل عززت ارتباط المستوطنين والإسرائيليين بالقدس بتوسيع المستوطنات وتطوير شبكة طرق وشبكة مواصلات لتساهم في تعميق مركزية القدس للإسرائيليين.

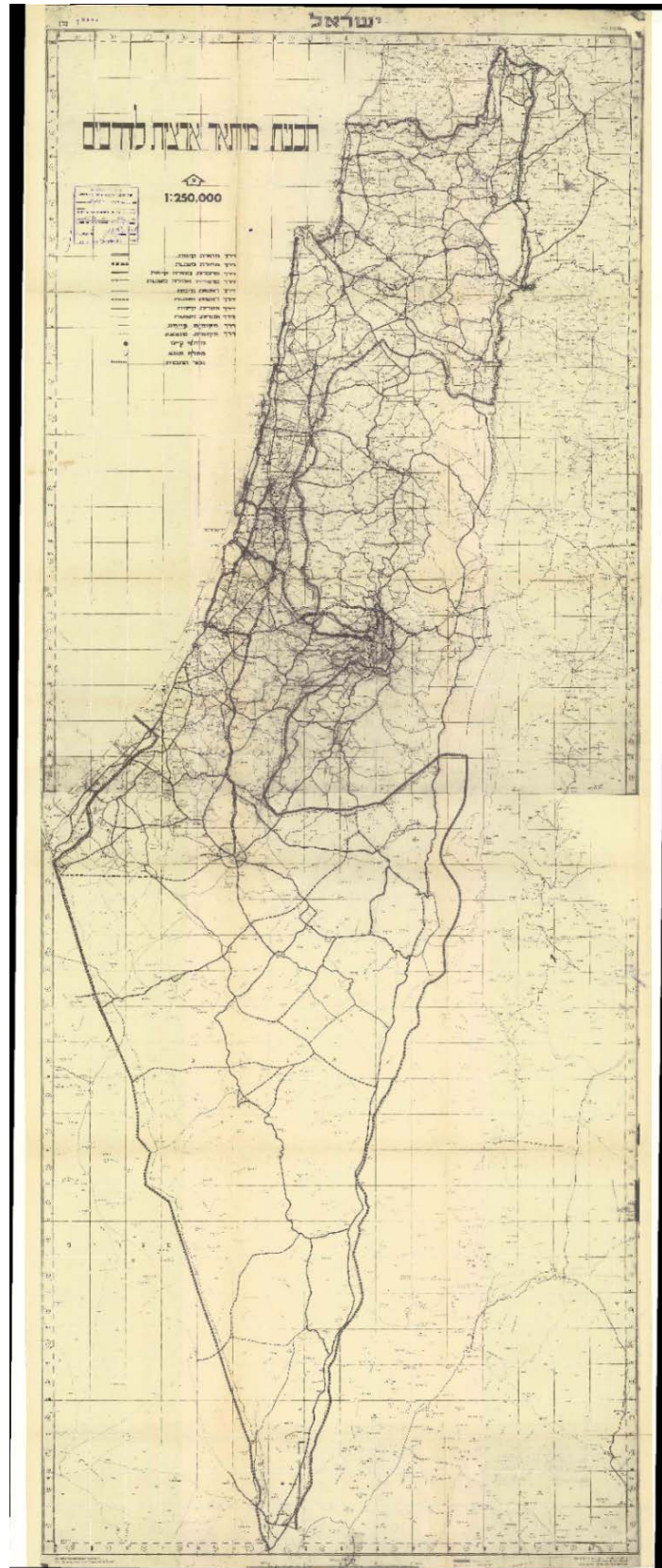
3.1.2 التخطيط الإقليمي الإسرائيلي

إن تعريف أنواع التخطيط أعلاه يوجه الأنظار إلى سياسات التخطيط في الدولة الإسرائيلية وبالأخص في موضوع الطرق والقدس. فتخطيط الطرق يربط بين التجمعات السكنية بالتخطيط الإقليمي مما يربط شبكة الطرق الإقليمية لاستخدامها في النقل والمواصلات والمرور الإقليمي مترجمة سياسات الدولة الإسرائيلية العبرية القومية في تخطيطها القومي اقتصادياً واجتماعياً في توزيع التجمعات السكانية الحضرية والريفية. فالتخطيط القومي الإسرائيلي في الأراضي الفلسطينية وبالأخص في أراضي القدس المحتلة مؤسسة على توزيع التجمعات الاستيطانية الحضرية والريفية والزراعية والعسكرية والتي تسميها السلطة الإسرائيلية "تجمعات" في الضفة الغربية و"أحياء" في القدس المحتلة والمعروفة فلسطينياً ودولياً "كمستوطنات" (خمايسي، شتاء 1999).

ونظرياً فالتخطيط يجب أن يكون على أسس علمية في كافة مراحلها ومرناً لمواجهة التغيرات خلال فترة تنفيذه ليراعي متطلبات واحتياجات السكان والتجمعات (خمايسي، 2012). ففي التخطيط الإسرائيلي للطرق خلال السبعة عقود الماضية استخدمت جميع خطوات التخطيط وربطت شبكة الطرق الإسرائيلية مع طرق الضفة الغربية بشبكة طرق عنقودية للتواصل بين التجمعات السكانية الإسرائيلية وشبكة المستوطنات في الضفة الغربية. ووضعت السلطات الإسرائيلية احتياجات التجمعات السكانية الفلسطينية في الضفة الغربية والأحياء الفلسطينية المقدسية في أدنى مستوى ضمن تخطيطها الوطني والإقليمي سياسياً وفنياً لكي تحصر التطور والتوسع المكاني الفلسطيني. ويكون للسلطات الإسرائيلية السيطرة في التخطيط الوطني والإقليمي والمحلي في الأراضي الفلسطينية المحتلة بما فيها القدس الشرقية، وقد سميت هذه الظاهرة من قبل البروفسور جيف هلبير والمهندس ميخائيل يونان بمنظومة " مصفوفة السيطرة " **Matrix of Control** (Halper, Younan, 2009). وفي وصفها " لعقبات السلام " **Obstacles to Peace** (Halper, Younan, 2004) وضعا هلبير ويونان مركبات عدة بما فيها الطرق والمواصلات كمركب رئيسي للسيطرة والضبط المكاني في القدس والضفة الغربية المحتلة.

ففي سبعينات القرن الماضي بدأت السلطة التخطيطية الإسرائيلية بوضع مخطط وطني وإقليمي للطرق في المناطق الإسرائيلية والفلسطينية كمخطط واحد لا يتجزأ رابطة شمال الدولة بجنوبها وشرقها بغربها آخذة بعين الاعتبار التجمعات السكانية والمستوطنات الإسرائيلية كعصرين أساسيين للربط المتواصل. وفي عام 1976 صادقت دولة إسرائيل على المخطط القطري للطرق "تاما 3" (مخطط شكل رقم 10) (Ministry of Interior and Survey of Israel (1976)) آخذة بعين الاعتبار جميع المناطق تحت سيطرتها من جبل الشيخ والناقورة شمالاً، ونهر الأردن شرقاً، والبحر الأبيض المتوسط غرباً، وإيلات جنوباً، ضامنة الأراضي المحتلة السورية في الجولان والأراضي المحتلة الفلسطينية في القدس الشرقية والضفة الغربية ومستثنية قطاع غزة رابطة إياه مع أراضي مصر.

شكل رقم 10 يشير إلى مخطط الطرق الإقليمي الإسرائيلي "تاما 3" 1976 حسبما ورد من مصدره وزارة الداخلية الإسرائيلية. وفي هذا التخطيط تضع السلطة الإسرائيلية يدها على الأرض وبذلك تفرض السيادة القانونية الإسرائيلية لاستخدامات الأراضي للطرق الإقليمية والسيطرة الكاملة على شبكة الطرق العنكبوتية لتلبي سياساتها ومخططاتها الاستعمارية.



شكل 10 : مخطط الطرق الإقليمي الإسرائيلي "تاما 3" أعد من قبل السلطة الإسرائيلية عام 1976

المصدر: (Ministry of Interior and Survey of Israel (1976))

3.1.3 تنفيذ التخطيط الإقليمي الإسرائيلي

بدأت السلطات الإسرائيلية بتنفيذ مخطط "تامام 3" الإقليمي (مخطط شكل رقم 10) بقوة على أرض الواقع في جميع أنحاء دولة إسرائيل في نهاية ثمانينيات القرن الماضي رابطة بلدان الدولة الرئيسية بطرق شريانية. بداية إنشاء طريق رقم 1 السريع وفتحه للمواصلات العامة عام 1977 الذي يربط بين مطار اللد والطورون والقدس¹¹. وبهذا بدأت الدولة الإسرائيلية بتحسين شبكة الطرق والمواصلات وتوصيلها بين المدن مركزة على القدس كمدينة مركزية في سياساتها وتخطيطها. ففتح الطريق الشرياني السريع رقم 1 كان له أثر في تسهيل الوصول من تل أبيب إلى القدس وتعزيزه، وهو طريق أساسي في الشبكة العنكبوتية الإسرائيلية للطرق والتي ستكون موضوع الدراسة فيما بعد.

فبداية تم تخطيط شبكة الطرق وإعلانها مبدئياً بمخطط إقليمي "تامام 3"¹² في حدود إسرائيل 1948 الخط الأخضر (خط الهدنة 1949) حيث يربط الطريق السريع طريق رقم 6 والمسمى "عابر إسرائيل" من بلدة ديمونا 13 جنوباً إلى الجليل شمالاً خارقاً وسط البلاد وقاطعاً كيلومتراً واحداً فقط في أراضي الضفة عند طولكرم وهو طريق شرياني وعمود فقري في شبكة المواصلات الإسرائيلية. وفي غرب إسرائيل تم التخطيط للطرق السريعة التي تقع على ساحل البحر الأبيض المتوسط كطريق رقم 2 و4 من الشمال وإلى الجنوب. أما في حدود الضفة الغربية فقد تم إعادة تخطيط الطرق الشريانية بطرق رئيسية باستخدام خرائط الانتداب البريطاني من عام 1942 المصدقة S15 لشمال الضفة الغربية من عام 1948 وRJ5 من عام 1942 لمحيط القدس ووسط وجنوب الضفة الغربية رابطة شمال إسرائيل بشمال الضفة الغربية غير مغيرة مسارها واتجاهها بل معتمدة على نظامها لربط المستوطنات في الضفة بالمدن والتجمعات الإسرائيلية ولحقق التجمعات الفلسطينية في الضفة الغربية بوضع الطرق قريبةً ومحاذيةً للتجمعات السكنية وحاصرة إياها ومنعها من التوسع في حرمة الطرق التي تتجاوز

¹¹ كان الرئيس أنور السادات رئيس جمهورية مصر من أوائل مستخدميها عند زيارته إسرائيل وتوقيع معاهدة السلام بعد افتتاحه بقليل (وقد رأيت موكبه ماراً فيه آنذاك)

¹² <http://www.land.gov.il/iturTabot/tochMitarMechozi.asp>

¹³ مدينة ديمونا ومحيطها تحتضن المفاعل النووي الإسرائيلي

150 متراً من طرف الطريق. والطرق الشريانية شمالاً جنوباً هي: طريق رقم 60 العابر من الناصرة جنوباً إلى وسط جنين ونابلس ورام الله والقدس وبيت لحم والخليل إلى بئر السبع. وطريق رقم 90 العابر من متولا وطبريا شمالاً إلى الأغوار وأريحا جنوباً، واصلاً البحر الميت وممتداً حتى إيلات وطوله حوالي 480 كيلومتراً. وجميع الطرق الشريانية الطولية هذه مرتبطة ببعضها البعض مكونة شبكة مواصلات قطرية لجميع أنحاء الدولة في وقت السلم الحرب مستخدمة الشبكة للحفاظ على أمن إسرائيل القومي عند نشوب أي خطر على الدولة من عناصر معادية من داخلها أو أجنبية خارجية. فسيطرتها على شبكة الطرق يعطيها التحكم في الشبكة ككل أو ببعض أجزائها حسب الظروف.

أوضح الدكتور خميسي النوايا الإسرائيلية لشبكة الطرق والمواصلات في مقالة "شبكة الطرق في خدمة السيطرة الإسرائيلية على الأرض" (خميسي , 1999) كالتالي:

شبكة المواصلات الشبكية كانت تسعى إلى تحقيق الاستراتيجية التخطيطية الإسرائيلية والتي يمكن تلخيصها بثلاث نقاط أساسية تمت صياغتها بعد حرب عام 1967 :

- منع إقامة دولة إضافية ذات سيادة غرب نهر الأردن في فلسطين الانتدابية
- منع خلق أغلبية سكانية غير يهودية في أي جزء من فلسطين الانتدابية
- منع خلق تواصل جغرافي واثني غير يهودي يمكنه من المطالبة بالانفصال الجيوسياسي عن إسرائيل.

هذه الاستراتيجيات الثلاث كانت موجهة لتخطيط وتطوير شبكة الطرق التي سعت إلى تأمين تقطيع الحيز الفلسطيني بواسطة طرق عرضية وطولية قطرية وإقليمية توصل وتربط المستوطنات الإسرائيلية في الأراضي المحتلة بإسرائيل، بالإضافة إلى تأمين حزام من الأراضي الفارغة حول هذه الطرق تمنع البناء حولها لاعتبارات أمنية وسياسية. وهكذا تحولت شبكة الطرق الطولية في إسرائيل إلى شبكة " شبكية " مركبة من طرق قطرية وإقليمية طولية وعرضية. وان طريق 6 قاطع إسرائيل يتوسط جزءاً من هذه الشبكة الطولية، ومع ذلك تقطعه عدة طرق عرضية رئيسية وقطرية وإقليمية ، حيث يوزع حركة السير فيما بينها مما يعطي أهمية لهذا الطريق.

وتربط المناطق الواقعة تحت سيطرة إسرائيل بعضها ببعض بواسطة شبكة طرق ومواصلات (كما وردت في التخطيط الإقليمي "تاما 3") مرتبطة بالقدس والضفة الغربية مع إسرائيل ليتسنى لها السيطرة والضبط "Matrix of Control" (Halper, Younan, 2009) خالقة السيطرة والتحكم الإقليمي ومن ثم المحلي على جميع المناطق بما في ذلك القدس وكما هو موضح في مخطط الشكل رقم 11 المعد من قبل الباحث.

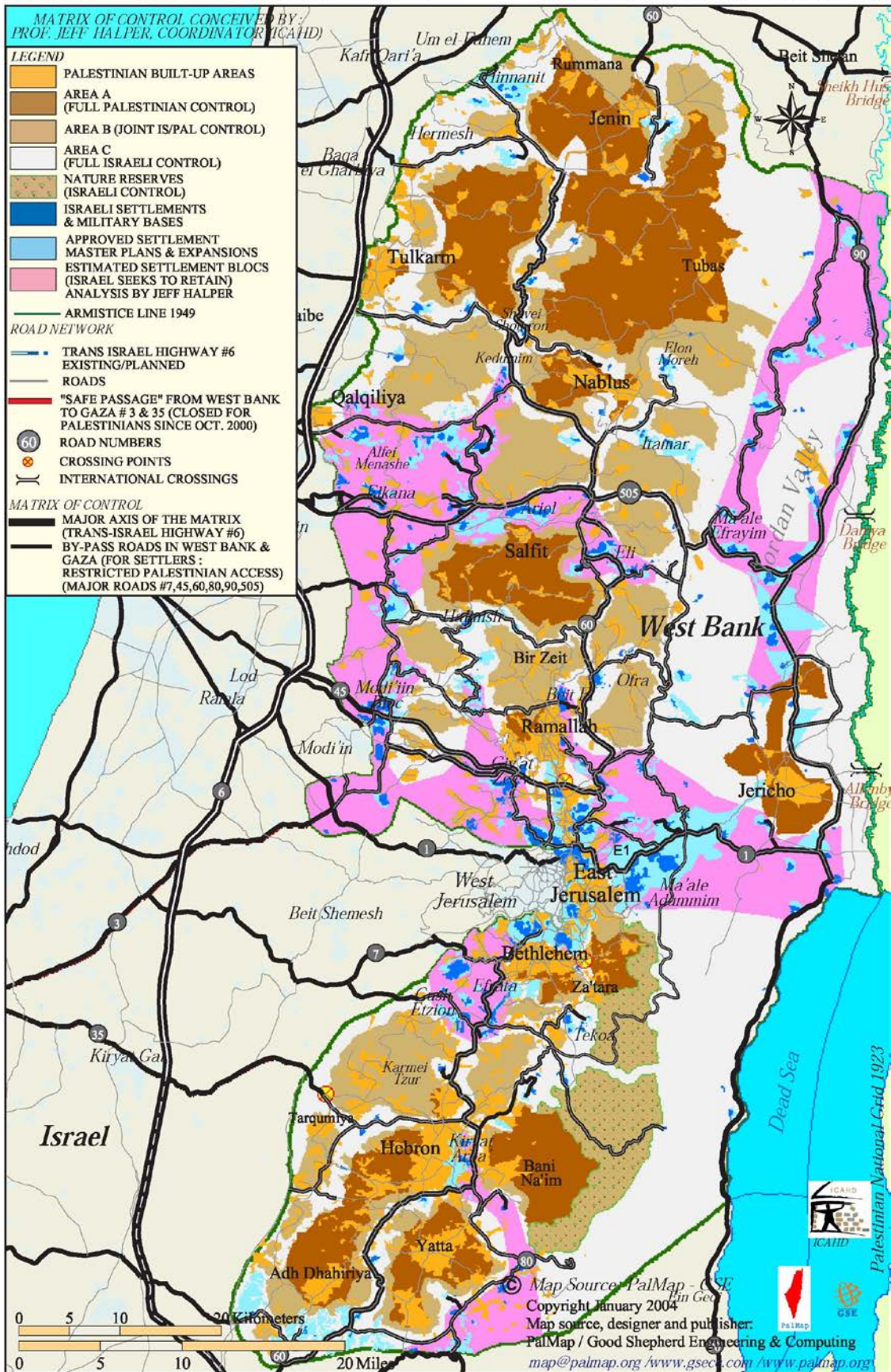
وتربط المناطق الواقعة تحت سيطرة إسرائيل بعضها ببعض بواسطة شبكة طرق ومواصلات (كما وردت في التخطيط الإقليمي "تاما 3") مرتبطة بالقدس والضفة الغربية مع إسرائيل ليتسنى لها السيطرة والضبط "Matrix of Control" (Halper, Younan, 2009) خالقة السيطرة والتحكم الإقليمي ومن ثم المحلي على جميع المناطق بما في ذلك القدس وكما موضح في مخطط الشكل رقم 11 المعد من قبل الباحث. ويوضح في المخطط إلى سياسة يسميها القادة العسكريون الإسرائيليون "الدمار البناء" (Michael , 2007) , (جريدة , (Ha'aretz (Oct. 25, 2002), (Halper, Younan 2004) .

وكما ورد في جريدة هآرتس العبرية بتاريخ 25 تشرين الأول 2002، فإن هذا المبدأ ينطوي على "التفرد بالسلطة الفلسطينية، وإعادة السيطرة الإسرائيلية الكاملة على الضفة الغربية كما كان قائما قبل الانتفاضة الأولى، والوصول إلى تسوية مع مديري الكانتونات المتعاونين". تشير خريطة مصفوفة (شكل رقم 11) إلى تقسيم الضفة الغربية إلى ثلاثة كانتونات منفصلة حسب مركبات مصفوفة الضبط والسيطرة، ومكوناتها جغرافية الكتل الاستيطانية الإسرائيلية القائمة والطرق السريعة والجدار الفاصل: الأول كانتون شمالي حول مدينة نابلس محصور بالكتل الاستيطانية في وادي الأردن من الشرق وكتلة مستوطنة أريئيل من الجنوب والجدار الفاصل من الشمال والغرب. والكانتون الأوسط الثاني سيكون جنوب كتلة مستوطنة أريئيل المحاطة بالجدار وحدود متربوليتين القدس ومستوطنات غور الأردن، وتصيح إدارته مركزية من رام الله. والكانتون الثالث الجنوبي في منطقة الخليل جنوب حدود متربوليتين القدس. وبعد إنشاء "القدس الكبرى" التي تسيطر على الجزء المركزي والأسط من الضفة

الغربية، يمكن لإسرائيل أن تتنازل عن جزر معزولة من الأحياء الفلسطينية في القدس الشرقية دون أن تتعرض للخطر وتكون السيطرة الإسرائيلية الشاملة على القدس وضواحيها.

**MAP 6 : DEFINING THE PALESTINIAN BANTUSTAN
ELEMENT 4 - THE INFRASTRUCTURE OF CONTROL**

PREPARED AND DESIGNED BY MICHAEL YOUNAN



شكل 11 : مخطط التحكم والسيطرة باستخدام البنية التحتية للطرق في إسرائيل والأراضي المحتلة

المصدر: "Obstacles to Peace" (Halper, Younan, 2004)

وبعد خمسين عاماً على الاحتلال كبير مشروع الاستيطان الزاحف في أراضي القدس والضفة الغربية ووضعت إسرائيل "رؤية المليون" مستوطن في الضفة ضمن مخططاتها الاحتلالية (جريدة القدس، 10.6.2017). فلا يمكن فصل مستوطنات الضفة عن القدس لأن المستوطنات داخل القدس الشرقية تعتبر "الطوق الأول الداخلي" للاستيطان. وإن عدداً كبيراً من المستوطنات خارج حدود القدس أنشئت في محيط القدس مباشرة لتكون امتداداً لمستوطنات القدس "الطوق الثاني" خارج حدود البلدية وتكون جميع امتداداتها وطرق الوصول إليها لجميع أرجاء إسرائيل فقط من خلال القدس، وطوق مستوطنات ثالث سيوجد فيما بعد.

فيما يلي ملخص عن مستوطنات أقيمت خارج القدس وعن عدد المستوطنين فيها خلال سنوات عدة.

جدول 3: عدد المستوطنين والمستوطنات في الضفة الغربية المحتلة

عدد المستوطنين والمستوطنات في الضفة الغربية المحتلة		
عام	عدد المستوطنات	عدد المستوطنين
1968	5	250
1977	38	1900
1986	117	48619
1997	126	152577
2005	123	245039
2015	125	382916

المصدر: (جريدة القدس، 10.6.2017) تقارير بيتسيلم والسلام الآن غزيرة بالمعلومات المحتلة

منذ عام 1977 عند تعيين آرييل شارون في اللجنة الوزارية الحكومية للمستوطنات، وسعى آرييل شارون لخلق "الحقائق على الأرض" و" فرض الأمر الواقع" التي من شأنها أن تجعل إسرائيل تتغير جغرافياً وديموغرافياً ولا رجعة عنها في تشجيع وتكبير المستوطنات في الضفة الغربية والقدس المحتلة

وبالأخص التركيز على تأسيس كتل استيطانية كبرى حول القدس ومحيطها ضمن حدود الضفة الغربية المحتلة والتي لها صلة جغرافية بالقدس وهي على النحو الآتي:

1. في شمال القدس " غفعات زئيف " ومجموعة مستوطناتها (الطوق الاستيطاني الثاني)
2. وفي جنوب القدس " غوش عتصيون " ومجموعة مستوطناتها (الطوق الاستيطاني الثاني)
3. وفي غرب القدس معلي أدوميم ومجموعة مستوطناتها (الطوق الاستيطاني الثاني)
4. وبين القدس وتل أبيب كتلة موديعين ومجموعة مستوطناتها (الطوق الاستيطاني الثالث)
5. وجوار تل أبيب كتلة " أرييل " ومجموعة مستوطناتها (الطوق الاستيطاني الثالث)

وفي القدس بدأت الهجمة الاستيطانية ببناء المستوطنات حول الأحياء الفلسطينية وعلى أطراف حدود البلدية في القدس المحتلة ("الطوق الأول الداخلي" للاستيطان) خانقة التوسع العمراني للأحياء الفلسطينية

1. شمالاً " عطروت الصناعية "
2. وشرقاً كتلة النبي يعقوب وبسغات زئيف وبسغات أمير
3. وشمال غرب القدس رموت وريكس شعفاط
4. وجنوباً جيلو وجبل أبو غنيم (هار حوما)

وكانت قرارات السلطة الإسرائيلية المتعمدة على أسس مذهبية دينية يهودية رسمية ل"التوازن الديموغرافي" وضعت من قبل لجنة غافني (B'Tselem, 1995) اللجنة المشتركة للوزارات لدراسة تنمية القدس في عام 1973، وأوصت اللجنة الإسرائيلية التكوين النسبي الديموغرافي للسكان بنسبة 30% للسكان الفلسطينيين و 70% للسكان اليهود كهدف سياسة "التحديد" (سيفيك التحالف القدس، "خطة القدس ماستر 2030). وبدأت "حروب" وصراعات على القدس تنتشر، وواحدة من هذه الصراعات الصراع الديموغرافي في القدس (خمايسي , 2009) . واستغلت السلطات الإسرائيلية السياسة الديموغرافية محددة عدد سكان القدس بموجب توصيات اللجنة للتحكم والسيطرة على السكان العرب

الفلسطينيين الأصليين في جميع مسارات الحياة ونتيجة لذلك يسهل على السلطات المحتلة السيطرة والتحكم بالأرض الفلسطينية المحتلة بوجود قليل من السكان الفلسطينيين.

3.2 التخطيط المحلي الإسرائيلي للقدس 1967-2017 كمركب مصفوفة السيطرة والضبط المكاني

في عام 1980 صادق البرلمان الإسرائيلي "الكنيست" على مشروع قانون "القدس" (Knesset, 1980) الذي طرحته غينولا كوهين من حزب هتحياء اليميني والذي أقر إعلان حدود القدس بالحدود التي رسمتها الحكومة الإسرائيلية في أمرها الحكومي في حزيران 1967 كعاصمة إسرائيل (Knesset, 1980), ويضمن:

- 1) "أورشليم القدس" كاملة وموحدة عاصمة إسرائيل.
 - 2) القدس هي مقر الرئاسة: الكنيست، الحكومة والمحكمة العليا.
 - 3) حماية الأماكن المقدسة في القدس من أي محاولة لانتهاكها أو منع الوصول الحر إليها.
 - 4) تتمتع القدس
- a. بأولوية في مشاريع الحكومة التطويرية.
 - b. تمنح الحكومة بلدية "أورشليم القدس" ميزانية سنوية خاصة لتطوير المدينة.
 - c. تأسيس لجنة أو جسم خاص لتنفيذ هذه المادة
- 5) تشمل ولاية القدس، فيما يتعلق بهذا القانون الأساسي، من بين أمور أخرى، كل من المنطقة الموصوفة في ملحق الإعلان الذي يوسع حدود بلدية القدس ابتداء من (28 يونيو 1967) وفقا لمرسوم المدن.
 - 6) حظر نقل السلطة: لا يجوز نقل أي سلطة منصوص عليها في قانون دولة إسرائيل أو بلدية القدس إلى هيئة أجنبية لا بشكل دائم أو مؤقت، سواء أكانت سياسية أو حكومية أو من أي نوع آخر مماثل من الهيئات الأجنبية.

(7) لا يجوز تعديل المادتين 5 و 6 إلا بموجب قانون أساسي تصادق عليه أغلبية أعضاء الكنيست.

وأضيفت في عام 2001 للقانون عدم نقل أي صلاحيات من السلطات الإسرائيلية لأي عنصر سياسي أجنبي.

3.3 خلاصة

باتت القدس رسمياً جزءاً من دولة إسرائيل وتحت سيادة القانون الإسرائيلي ومخططات الاحتلال بما في ذلك قانون التخطيط والبناء لعام 1965 الإسرائيلي وقوانين وتخطيطات إسرائيل المختلفة، حيث أن قوانين إسرائيل وتخطيطاتها تركز على النقاط التالية (خمايسي، 2012) :

- (1) السيطرة من السلطة السياسية العليا.
- (2) تعزيز السيطرة والهيمنة اليهودية في دولة إسرائيل، وفرض اعتبارات خاصة لليهود جغرافياً وأمنياً وديموغرافياً.
- (3) فرض الدولة الإسرائيلية مصالحها فيما يتعلق بالسياسات والتنظيم والبناء ومصادرة الأراضي واستخدامها.

الفصل الرابع

التغيرات الجغرافية للقدس من بداية الاحتلال كمركبات لمصفوفة السيطرة والضبط

4 مقدمة

يبحث هذا الفصل مركبات مصفوفة السيطرة والضبط المكاني في القدس المتعددة، والتي تضمن مركبات رئيسية مرئية وأخرى غير مرئية وهذه المركبات تتجمع في مصفوفة معقدة وتتكاثر مع الزمن ومع تقلبات السياسات الإسرائيلية. فجزء من مركبات المصفوفة غير المرئية والأساسية هي عنصر الزمن والتي تعمل على تطويل عمر الاحتلال وتفرد بالقدس المحتلة وفرض سياساته عليها، وطالما لا يوجد حل للصراع الإسرائيلي الفلسطيني فالسلطة الإسرائيلية تعمل ما شاءت وتطور سياساتها لصالحها على أرض الواقع.

ومركبات المصفوفة في التغيرات الجغرافية منذ عام 1967 بدأت بالاستيطان كمركب أول، وتطوير شبكة الطرق والمواصلات كمركب ثان، واتفاقات أوسلو كمركب ثالث، ويتبعها الحواجز والانتفاضة الثانية انتفاضة الأقصى عام 2000 ودار الفصل العنصري والمخططات التنظيمية بما فيها مخططات هيكلية محلية موضوعية وخطط "مخطط المتر وبوليتين" لمنطقة القدس ومقترح خطة "مخطط هيكلية القدس 2020". ومن مركبات المصفوفة ومن لهم المصلحة المباشرة Stakeholders وهم العمود الفقري للدراسة والحيز: المواطن المقدس الفلسطيني، والمجتمع المقدسي الفلسطيني، والسلطة الاحتلالية الإسرائيلية، وجميع مؤسساتها، والمستوطنين والقوانين، واستخدامات الأراضي ضمن التخطيط المكاني، وسياسات التخطيط والمخططات. وقد تكون المركبات حدثاً سياسياً ولكن للحدث تبعيات على أرض الواقع، ومما صدر عن الاحتلال والسلطات، مركبات لتغيير الوضع القائم مؤثرة على تطوير شبكة الطرق والمواصلات ومنشئة وضعاً آخر. وهذه المركبات موجودة في الدراسة مع بيان كيفية دمجها كمركب صاحب قرار ومؤثر عليه.

وجميع هذه التغيرات والمركبات تؤثر على دراستنا مباشرة لأن شبكة الطرق والمواصلات هي العمود الفقري لأي دولة وأي تغيير في السياسة والجغرافيا للبلد يؤثر مباشرة عليهما، حيث بحثت هذه المعادلة فيما بعد بالتفصيل.

4.1 المركب الأول: الاستيطان والتغير الجغرافي والديموغرافي

بعد حزيران 1967 قامت السلطة الإسرائيلية بمصادرة 46 كيلومتراً مربعاً من أراضي القدس الشرقية المحتلة (المشار إليها في شكل رقم 6). 35% من المساحة (24.5 كم²) المصادرة هي ممتلكات فلسطينية خاصة صادرتها الحكومة الإسرائيلية وكانت مخططة كمناطق خضراء أو مناطق مفتوحة واستخدمت فيما بعد لتأسيس أكثر من 15 مستوطنة داخل خط حدود البلدية (Ir Shalem, 1997). وخلقت سبع مستوطنات متصلة اتصالاً مباشراً مع القدس الغربية وأزالت أي علامات لخط الهدنة (الخط الأخضر لعام 1949 شكل رقم 5) وبالتالي أوجدت تقسيماً بين المناطق والأحياء السكنية الفلسطينية وحصرتها محددة التوسع الحضري أو عدمه، وفصلت بين المناطق لضمان عدم التواصل المستمر، وذلك لصالح البناء الاستيطاني في حدود "بلدية أورشليم القدس" الإسرائيلية بما فيها مستوطنة عطروت الصناعية. وباشرت العمل ببناء المستوطنات على الأراضي المصادرة وسُمّتها السلطة الإسرائيلية "الأحياء في أورشليم" وكان هذا مباشرة بعد الاحتلال 1967. وكانت نسبة التخطيط المصادق عليه في القدس الشرقية المحتلة لم يبلغ آنذاك أكثر من 8% في حزيران 1967 لعدم وجود مخططات هيكلية مصدقة للمناطق المحتلة في القدس بموجب القوانين الإسرائيلية إلا في حدود "أمانة القدس" مع العلم بأن القدس الغربية كان لديها مخطط هيكلية مصدق من عام 1959 ولم يكن بعده أي مخطط مصدق لغاية الآن. (Ir Shalem, 1997).

هذه المخططات المصدقة لم ولن تفي بهدف الواقع الاحتلالي الجديد لمدينة القدس وبلدية "أورشليم القدس" الإسرائيلية في واقعها الجديد. ورغم كل هذا بدأت السلطات الإسرائيلية بإعداد مخططات للأراضي المصادرة في شرقي القدس المحتلة لبناء مستوطنات بموجب قرار الأمر الحكومي وضمن

منطقة التوسعة والأراضي المفتوحة والخضراء حول القدس وبين التجمعات السكانية العربية (شكل رقم 9). وشاهد عام 1968 بداية عهد جديد من بناء تجمعات استيطانية سكنية وصناعية في القدس الشرقية المحتلة وخصوصا على محيط حدود شرق القدس.

كانت نهضة البناء الاستيطاني الزاحف يضمن توصيل هذه المستوطنات الجديدة بالبنية التحتية وشبكات الطرق والشوارع والمياه والمجاري وجميع الوسائل الخدماتية في أراضي فلسطينية مصادرة وصنفت بأنها أراضٍ مفتوحة أو زراعية أو خضراء. وكانت بداية هذه المستوطنات في وسط المنطقة المحتلة مستوطنات: رامات أشكول وغفعات همفتار والتلة الفرنسية وجبل سكوبس حيث فصلت مناطق شمال القدس المحتلة عن وسطها وجنوبها. وبدأت بإخلاء السكان العرب والمتاجر العربية من الحي اليهودي حارة الشرف وإعادة ترميم وبناء الحي اليهودي في القدس ضمن أسوار البلدة القديمة.

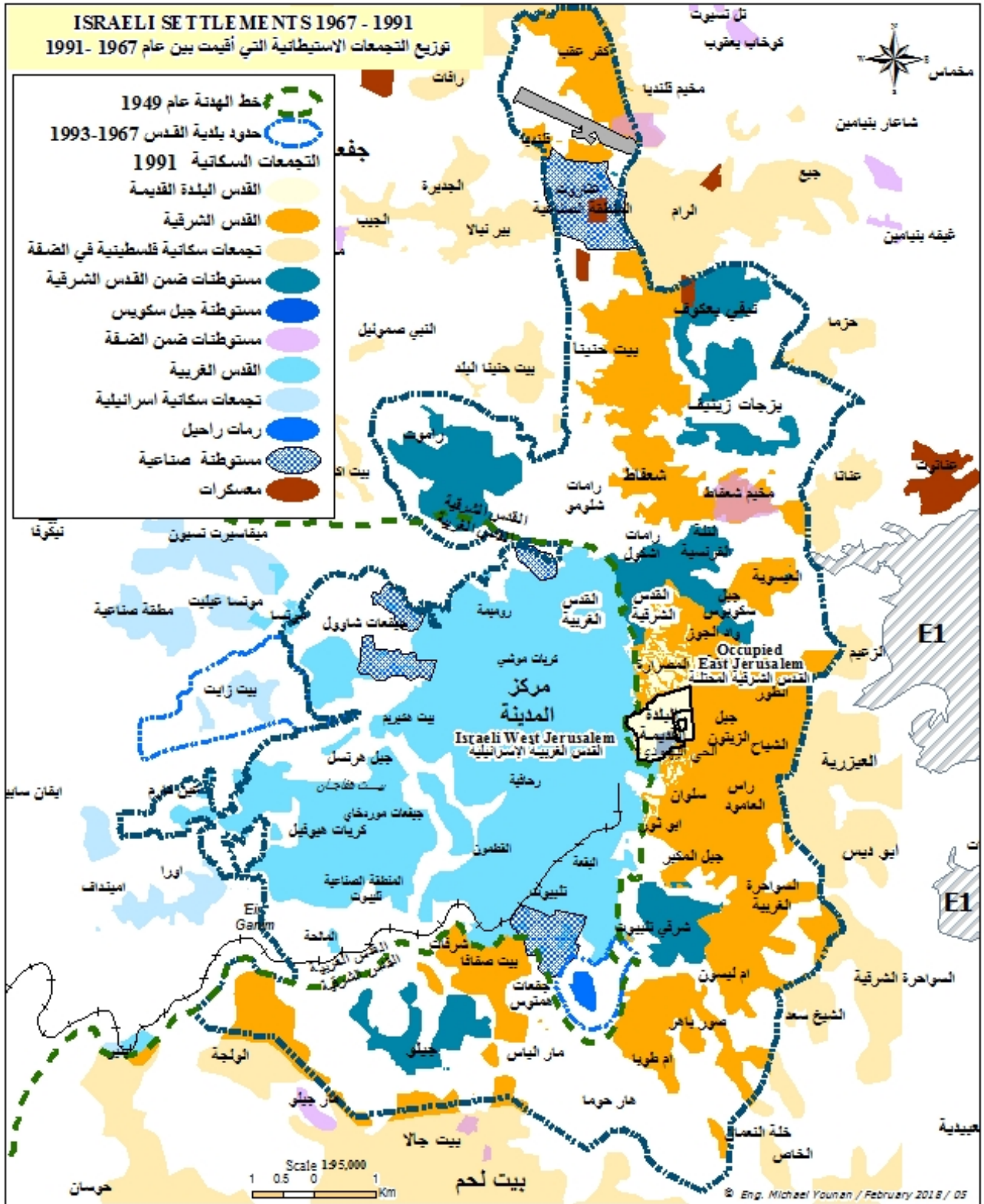
والمرحلة الثانية في البناء الاستيطاني نهض عام 1971 – 1972 حيث قامت السلطات بتوسيع المستوطنات أعلاه وبناء مستوطنات حولها مثل التلة الفرنسية ومعاليه دفنا.

ولكن الفوج التالي للمستوطنات كان بسياسة مختلفة حيث أقيمت مستوطنات جديدة حول محيط القدس المحتلة "الحلقة الداخلية" للاستيطان: ففي شمال غرب القدس، منطقة رامات ألون سنة 1970، وفي جنوب غرب القدس، منطقة جيلو على أراضي بيت جالا سنة 1971، وتلبيوت في جنوب شرق القدس سنة 1973، والنبي يعقوب شمال غرب القدس سنة 1972. وبذلك تم حصر المناطق المحتلة من جميع جهاتها وربطها بالبنية التحتية وتوسعتها لاستيعاب هذه التجمعات السكانية. وجدول رقم 4 يبين أسماء المستوطنات وأراضي القرى والأحياء التي أقيمت عليها كل مستوطنة وتاريخ إقامتها ومساحة الأراضي المصادرة (B'Tselem, May 2002) ومساحة المستوطنة وعدد السكان والمساكن عام 2002 والشكل رقم 12 يوضح مواقع المستوطنات في القدس الشرقية لغاية عام 1991 قبل توسع حدود البلدية عام 1993.

جدول 4 : عدد المستوطنين والمستوطنات في القدس الشرقية المحتلة عام 2002 وعام 2015

عدد السكان عام 2015	عدد السكان عام 2002	عدد السكان عام 2002	سنة الإنشاء	مساحة المستوطنة عام 2003 بالدم	مساحة الأراضي المصادرة بالدم	تاريخ المصادرة	أقيمت على أراضي	الاسم الحي الاستيطاني
8,020	7,867	2108	1968	2019	3345	8.1.1968	العيساوية	التلة الفرنسية
11,330	2,948	1153	1968	588		8.1.1968	شعفاط	رامات اشكول
	2,900		1968			8.1.1968	شعفاط	غفعات همفتار
10,340	3,617	907	1968	380		485	8.1.1968	
21,780	20,250	4735	1968	1759	470	14.4.1968	بيت حنينا	النبى يعقوب
					765	30.8.1970		
2,960	2,348	556	1968	122	116	14.4.1968		حارة اليهود / البلدة القديمة
44,980	38,992	8687	1971	2066	4840	30.8.1970		راموت الون
15,070	8,000	2165	1971		2240	30.8.1970	شعفاط	ركس شعفاط / راموت شلومو
14,380	12,591	4299	1973	1196	2240	30.8.1970		تلبوت شرق
30,820	27,569	8911	1971	2859	2700	30.8.1970	بيت جالا	جيلو
	10,781	290	1971	3327	1200	30.8.1970	قلنديا	عطروت الصناعية والمطار
					137	1.7.1982		
	منطقة عامة	منطقة عامة			130	30.8.1970	سلوان	جي بن - هنوم
	منطقة عامة	منطقة عامة			100	30.8.1970	البلدة القديمة	باب الخليل
	في التخطيط	في التخطيط		264	600	30.8.1970	صور باهر	منطقة رمات راحيل
			1968				الطور	جبل سكوبس
41,210	17,3647	10799		5468	4400	20.3.80	بيت حنينا	بسجات زنيف
19,950	-	-	1996	2523	1850	16.5.1991	صور باهر	هار حوما (جبل ابو غنيم)
							سلوان	مدينة داوود (عير دافيد)
			1992				بيت جالا	جفعات همطوس

مصدر المعلومات في الجدول رقم 4 لعام 2002 و 2003 :
http://www.btselem.org/arabic/jerusalem/land_expropriation_statistic
ولعام 2015 : Jerusalem Statistical Year Book 2017 , JIIS, Chapter III Population,
<http://en.jerusalemintitute.org.il>
يقراً الجدول رقم 4 مع مخططين شكل رقم 12 و 13: مخطط امتداد التجمعات السكانية في القدس الشرقية



شكل 12: مخطط توزيع التجمعات الاستيطانية التي أقيمت بين عام 1967-1991

: يقرأ مع جدول رقم 4

المصدر: رسم وإنتاج الباحث

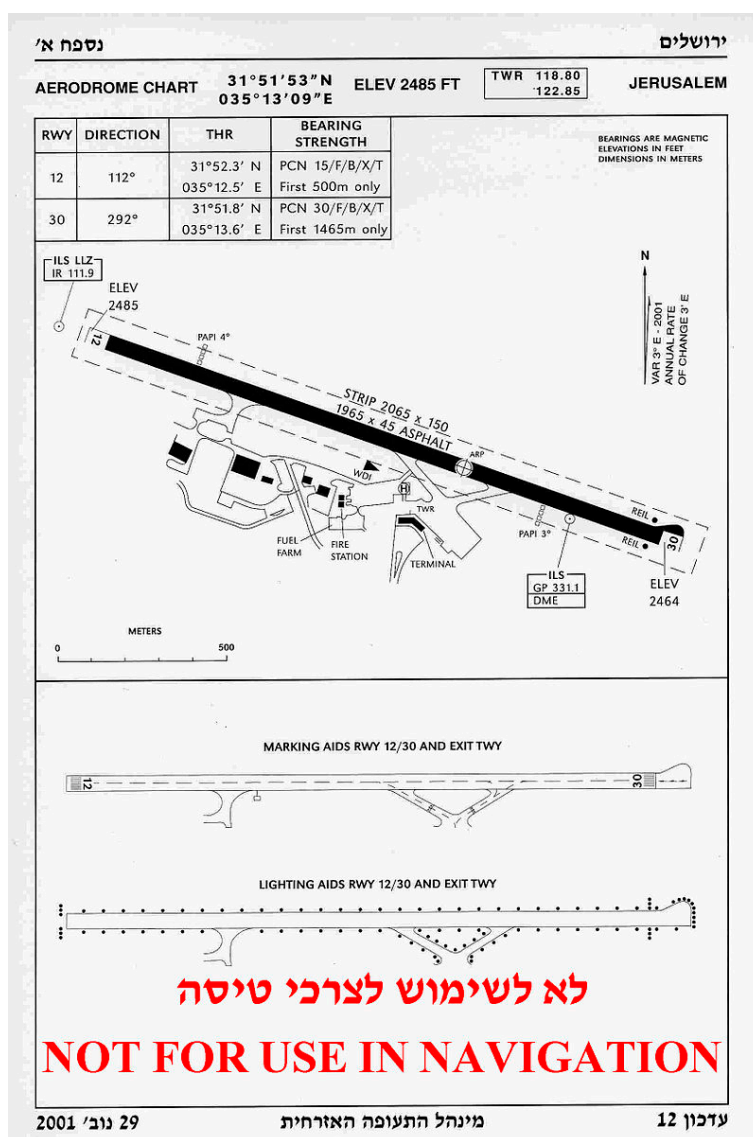
سنة 1970 تم إنشاء منطقة صناعية جديدة شمال القدس وهي منطقة عطروت الصناعية بجوار مطار القدس الدولي في قلنديا. واستولت السلطات الإسرائيلية على عدة مناطق في القدس المحتلة كمعسكرات، كقيادة المنطقة الوسطى في قلب بيت حنينا ومعسكرات أخرى صغيرة في جميع أنحاء المناطق. والجدير بالذكر أن مطار القدس الدولي في قلنديا كان فعالاً ويستقبل طائرات وهو جزء أساسي في شبكة المواصلات في حينه (صورة رقم 2 و 3 و 4). وأغلق كمطار مدني عند بداية انتفاضة الأقصى تشرين الأول عام 2000 بعيداً عن المخاطرة بالطائرات والخوف من الهجوم على عليها من الأرض في وقت الانتفاضة وضربها بال سلاح الخفيف وحولت سيطرته إلى المنشأة العسكرية الإسرائيلية. وقبل إغلاقه كمطار بسنوات عدة كان يستخدم كمطار للطائرات الخفيفة الإسرائيلية للرحلات الداخلية ورحلات الأمم المتحدة الخارجية.



صورة 2: مطار قلنديا المستخدم لغاية سنة 2000 تحت السيطرة الإسرائيلية



صورة 3: مطار قلنديا المستخدم لغاية سنة 2000 تحت السيطرة الإسرائيلية بالطائرات الخفيفة

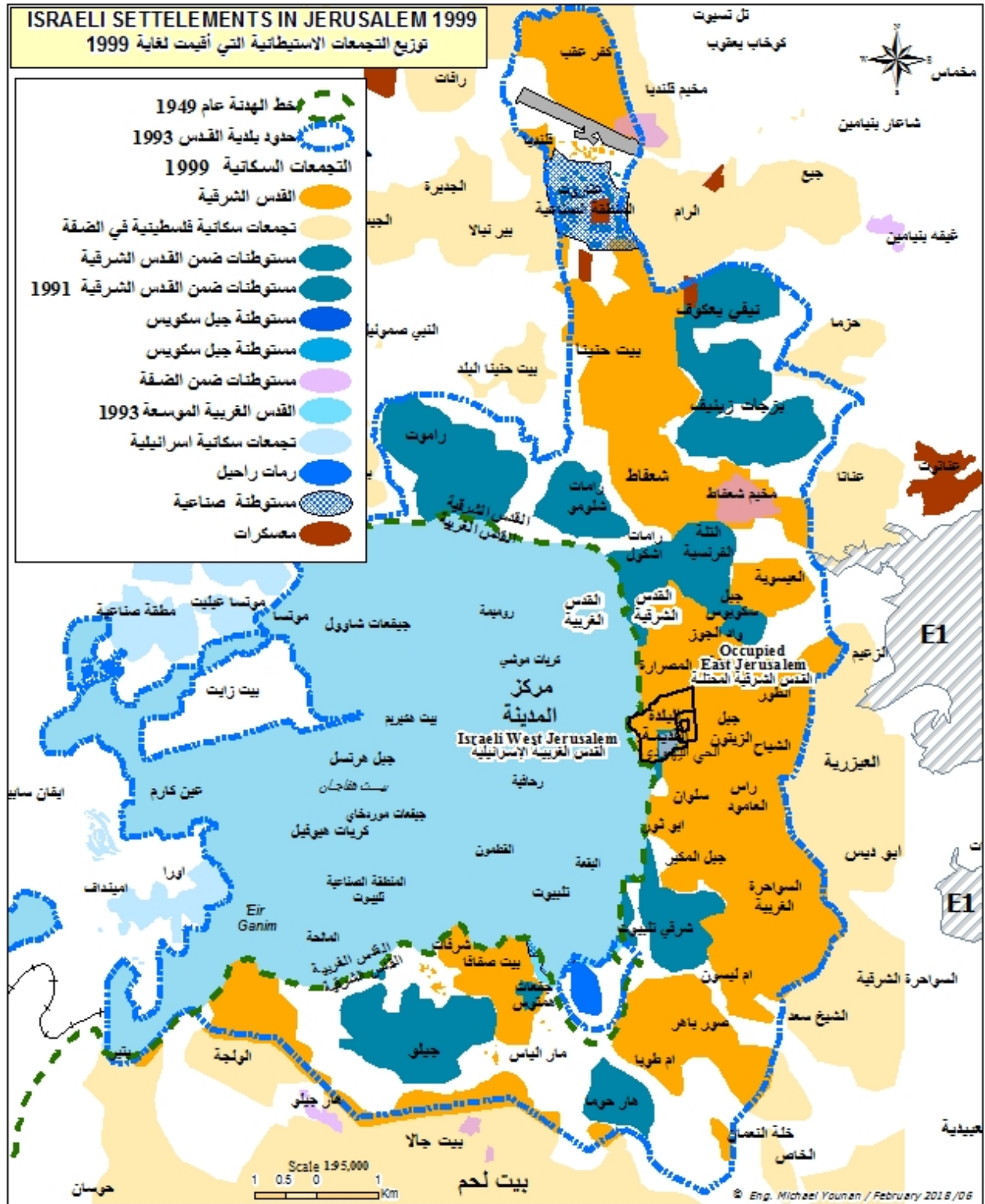


صورة 4: مخطط مقطع مطار قلنديا المستخدم لغاية سنة 2000 تحت السيطرة الإسرائيلية

المصدر: إدارة الطيران المدني الاسرائيلي

في عام 1993 صادقت السلطات الإسرائيلية على توسعة منطقة نفوذ القدس فقط من الناحية الغربية لتصبح مساحتها مئة وأربعة وعشرين ألف دونم (124 كيلومتراً مربعاً) بدون أي توسعة في شطر القدس الشرقية (شكل رقم 12) ، بل إن مساحات المستوطنات زحفت وكبرت وتوسعت بشكل ملحوظ بين سنة 1991 و1999 ويوضح الفرق بين المخططين في الشكلين رقم 12 و13. وقد تأثرت القدس الشرقية بالمستوطنات الجديدة على أراضيها وقامت المستوطنات بفسخ الاتصال بين الأحياء والتجمعات السكانية الفلسطينية، ولقد أعد الباحث جدولاً مفصلاً يبين أية مستوطنة فصلت عن غيرها وأثرت على أي تجمع سكاني مقدسي فلسطيني (جدول رقم 5)، وإضافة لذلك يبين أية مستوطنة يوجد لها اتصال مباشر مع القدس الغربية الإسرائيلية (ويوضح مخطط الشكل رقم 11 طبيعة هذا الاتصال).

بداية الاستيطان كان عدد السكان في مستوطنات الضفة الغربية والقدس الشرقية في سبعينيات القرن الماضي ضئيلاً (جدول رقم 4) ولكن بعد عقد الثمانينيات كثرت هجمة المستوطنين وازدادت أعداد الراغبين بالسكن في المناطق المحتلة (خارج مناطق إسرائيل 1948 والخط الأخضر) بسبب قيام السلطة الإسرائيلية بتشجيع المستوطنين للسكن والعمل في المستوطنات وأغدقت عليهم الحوافز المالية والسكنية والاجتماعية المشجعة لذلك بما في ذلك تخفيض قيمة الضرائب للمستوطنين.



شكل 13 : مخطط توزيع التجمعات الاستيطانية التي أقيمت لغاية 1999

يقراً مع الجدولان رقم 4 و 5

المصدر: جميع المعلومات تحت تصرف الباحث

جدول 5 : المستوطنات "الحلقة الداخلية" التي تفصل التجمعات السكانية الفلسطينية

يقرأ مع مخطط شكل رقم 13 و14

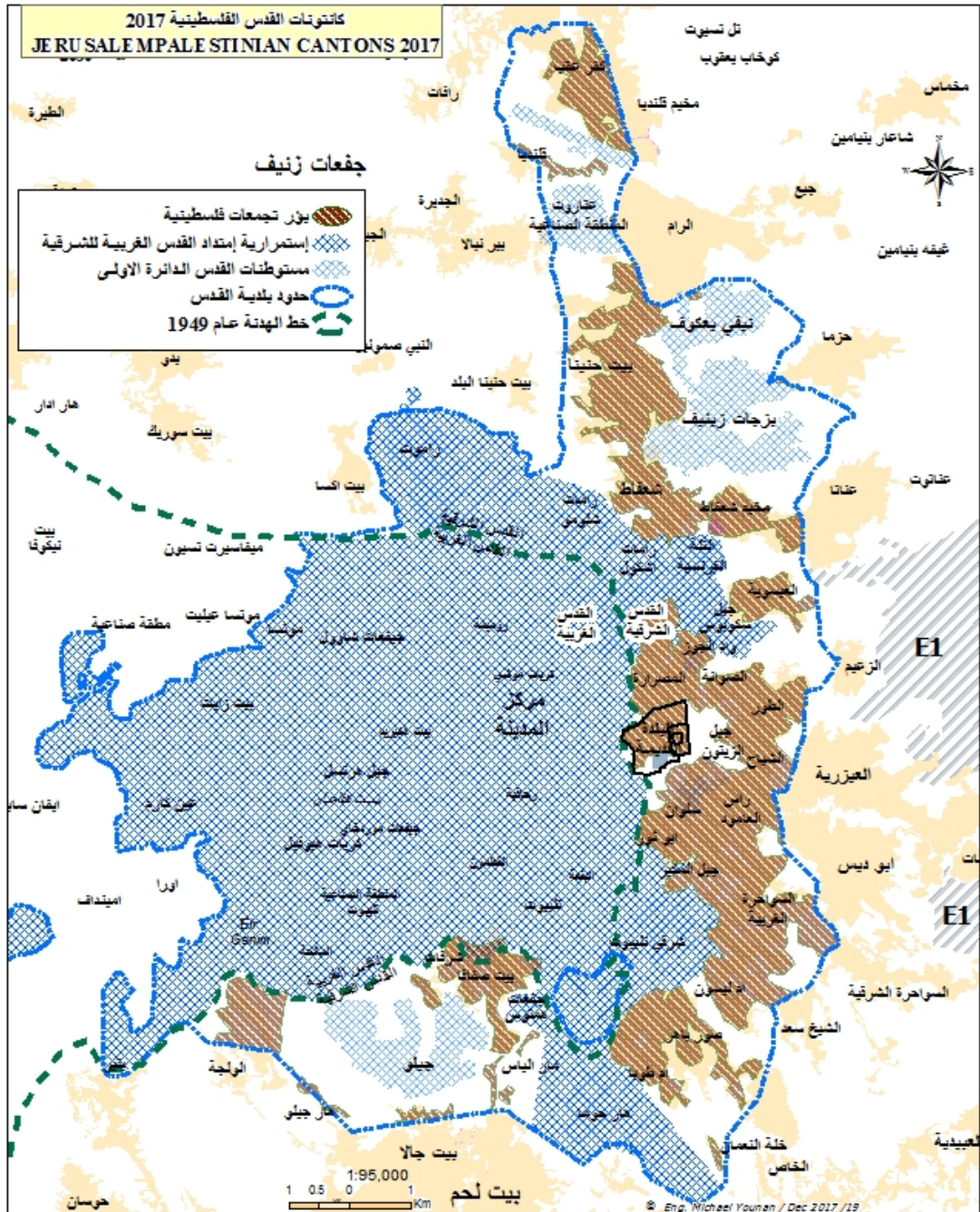
الرقم	اسم المستوطنة	موقعها في القدس	تشكل تواصل مع القدس الغربية	تفصل وتؤثر على الأحياء الفلسطينية بالقدس
1	مستوطنة عطروت الصناعية	شمال	لا	<ul style="list-style-type: none"> • كفر عقب • قلنديا • مخيم قلنديا • رافات • عشائر بدوية
2	مستوطنة النبي يعقوب	شمالي شرقي	لا	<ul style="list-style-type: none"> • حزما • عشائر بدوية
3	مستوطنة بسغات زئيف			
4	مستوطنة بسغات عومر			
5	مستوطنة راموت (الون)	شمالي غربي	نعم	<ul style="list-style-type: none"> • بيت اكسا • النبي صموئيل • بيت حنينا البلد • بدو • قطنا • القبيبة • بيت سوريك • بيت إجزا • بيت عنان • تجمع القرى شمال غرب
6	ريكيس شعفاط (رمات شلومو)	شمالي غربي	نعم	<ul style="list-style-type: none"> • عشائر بدوية
7	رمات اشكول	وسط	نعم	<ul style="list-style-type: none"> • شعفاط • الشيخ جراح • العيساوية • شمال القدس من الوسط والجنوب
8	معالوت دفنا			
9	الثلة الفرنسية			
10	رأس العمود	شرق	لا	<ul style="list-style-type: none"> • رأس العمود
11	سلوان	وسط	لا	<ul style="list-style-type: none"> • سلوان
12	الشيخ جراح/ شمعون الصديق	وسط	لا	<ul style="list-style-type: none"> • الشيخ جراح
13	الحي اليهودي	البلدة القديمة	لا	<ul style="list-style-type: none"> • أحياء البلدة القديمة • سلوان

14	باب الساهرة	البلدة القديمة	لا	• أحياء البلدة القديمة
15	شرق تلبوت (أرمون هنتريف)	جنوب	نعم	• جبل المكبر • السواحة الغربية • السواحة الشرقية • الشيخ سعد
16	جفعات هماتوس	جنوب	نعم	• بيت صفا • طباليا
17	جيلو	جنوبي شرقي	لا	• بيت صفا • طباليا • شرفات • بير عونا • الولجة
18	هار حوما (جبل ابو غنيم)	جنوبي غربي	لا	• صور باهر • أم طوبا

فوجود المستوطنات أنشأ خط تماس وفاصل في نفس الوقت بين الأحياء الفلسطينية والمستوطنات الإسرائيلية داخل حدود بلدية القدس الإسرائيلية. خط التماس الجديد الذي تم إنشاؤه باستخدام قوانين ولوائح التخطيط الإسرائيلية للموافقة بسرعة على خطط لبناء المستوطنات الإسرائيلية واقتصار التنمية الحضرية للأحياء الفلسطينية التي ليس لديها تخطيط معتمد أو لم يتم الموافقة على التخطيط المعد لها إن وجد. أما الأراضي المتبقية التي لم تتم مصادرتها والبالغة حوالي 45.5 كيلو مترا مربعا والتي لديها تخطيط إسرائيلي معتمد فيخصم تلقائياً مساحة مفتوحة بنسبة 40% لا يسمح فيها بالبناء معتمدة السلطة الاحتلالية قانون مصادرة الأراضي الإسرائيلي للاستخدام العام للمرافق العامة والطرق والشوارع وتفسيرها الخاص لكامل النسبة المسموح بها (وهذا استغلال للقانون الإسرائيلي في المناطق العربية الذي ينص على إمكانية خصم حتى 40%¹⁴ من مساحة الأرض للمرافق العامة إذا كانت للضرورة ولا يدفع أي تعويضات دون هذه النسبة) (Bimkom, 2009). ويوجد داخل المناطق المخططة مساحات

¹⁴ قانون التخطيط والبناء 1965 يسمح بتخصيص وامتلاك حتى 40% من الأرض الخاصة للمرافق العامة دون تعويض

خضراء ومفتوحة بما يقارب 40% كمساحة مفتوحة. وتعتبر المناطق غير المخططة "مناطق طبيعية مفتوحة" وعدم السماح للفلسطينيين بالبناء فيها وبالتالي فإن ما يزيد عن 10% من المساحة الكلية للقدس الشرقية متاحة فقط للسكان الفلسطينيين للبناء.



شكل 14: مخطط توزيع التجمعات الاستيطانية واستمراريتها مع القدس الغربية

يقرأ مع جدول رقم 5

المصدر: جميع المعلومات تحت تصرف الباحث

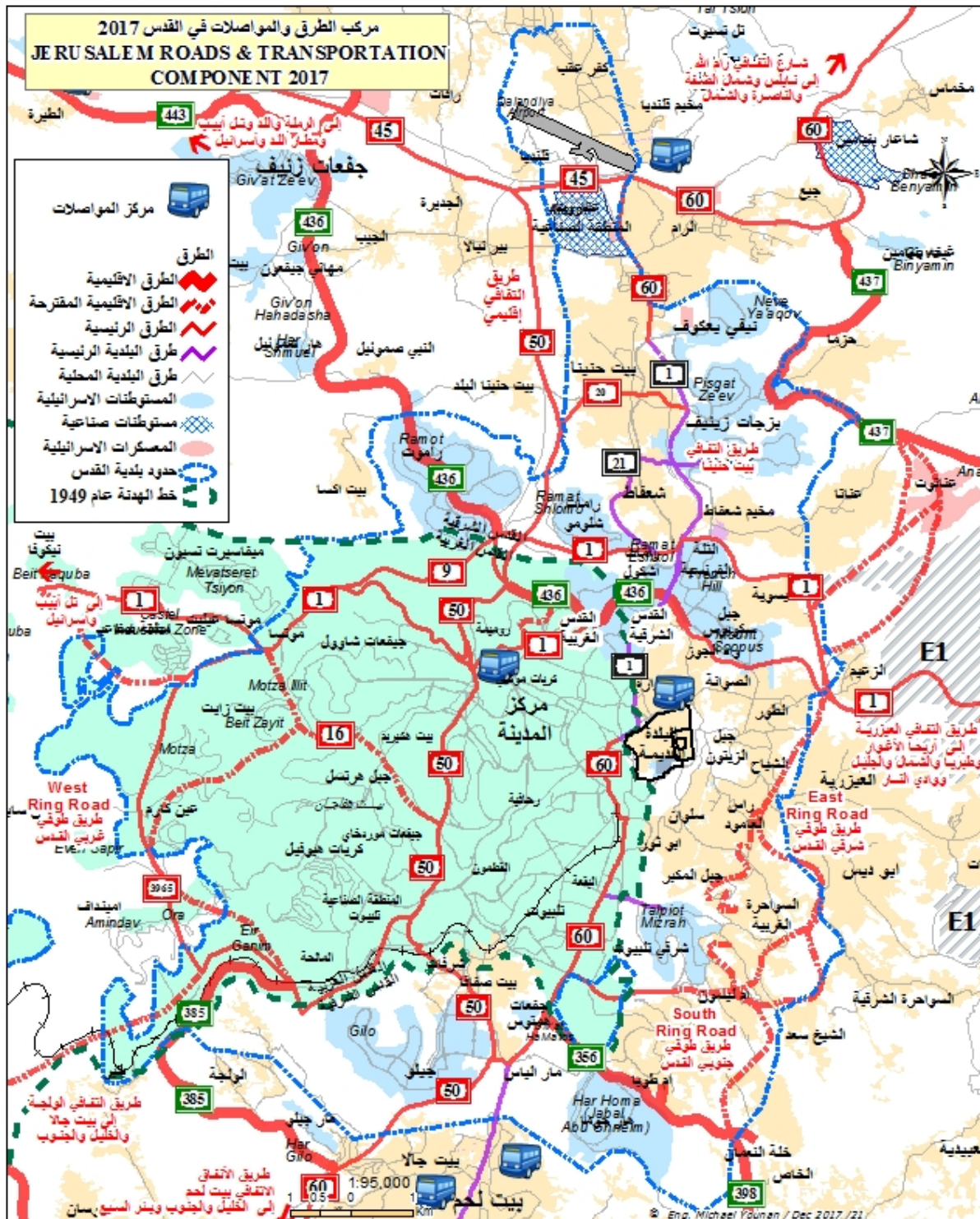
4.2 المركب الثاني: تطوير شبكة الطرق والمواصلات ووضعها الحالي في القدس

الطرق والمواصلات للمقدسيين في حيزهم الجغرافي هو جزء أساسي لحياة سكان المدينة وتنقلاتهم. فشبكة الطرق والمواصلات المخططة من قبل السلطات المحتلة الإسرائيلية وتوجهات الاحتلال للطرق والمواصلات، مركب رئيسي بمصفوفة السيطرة والضبط المكاني الإسرائيلي في القدس ويؤثر مباشرة على الظروف المعيشية للمقدسيين، بما يفرضه الاحتلال من أنظمة وقوانين وإجراءات، وما ينفذه من سياسات على أرض الواقع منذ بداية الاحتلال ولغاية الوقت الحاضر.

وفي صباح اليوم الثاني لحرب حزيران 1967 قامت المنظومة الإسرائيلية بتوحيد المناطق المحتلة عام 1967 مع المناطق المحتلة عام 1948 وجمع الموارد لصالح إسرائيل. فبداية تم إعادة فتح وتأهيل شوارع وطرق كانت قائمة، وإنشاء طرق وشوارع جديدة كانت قد فصلت منذ عام 1948 ومحت خط الهدنة والمناطق الحرام ضمن حدود مدينة القدس وأزلت جميع الحواجز لربط شطري القدس ببعضها البعض حتى يتسنى لسكان البلدة الوصول لجميع المناطق بدون أي عائق، وتأمين حركة المواصلات لجميع أنحاء المدينة، حيث وجدت حرية التنقل والحركة داخل المدينة بشطريها منها واليها، ومع الجوار ومع جميع الأراضي الواقعة تحت السيطرة الإسرائيلية.

كانت الأولوية والأهمية بمكان لشارع القدس الخليل لفتحه وإعادة تأهيله داخل المدينة المقدسة باعتبار أنه شارع شرياني يربط الشمال بالجنوب ويوصل أحياء المدينة من كفر عقب شمالاً ماراً بمطار قلنديا وبيت حنينا وشعفاط وباب الساهرة والبلدة القديمة (أراضي القدس الشرقية المحتلة) وواصلت إلى الثوري والبقة وتلبوت والمنطقة الصناعية (أراضي داخل حدود القدس الغربية) رابطاً الأراضي المحتلة في منطقة مار الياس وبيت صفا جنوباً، واصلت إلى مدينة بيت لحم. وجميع المرافق التجارية والحيوية كانت مربوطة بشارع القدس الخليل الشرياني وكان جزءاً من شارع رقم 60 الرئيسي الإقليمي، رابطاً شمال إسرائيل ابتداءً من شمال الناصرة إلى جنوبها، عابراً وسط نابلس ورام الله والقدس وبيت لحم والخليل وصولاً إلى بئر السبع جنوباً. وكان لشارع

رقم 60 أهمية مدنية وعسكرية لحركة التنقل شمالاً وجنوباً وكان تحت إدارة الأشغال العامة الإسرائيلية بأكمله، حيث سهل حركة التنقل بين جميع المدن الرئيسية بعد إعادة ربطه شمال إسرائيل بجنوبها عابراً الضفة والقدس (مخطط شكل رقم 15).



شكل 15: مخطط تطوير شبكة الطرق والمواصلات ووضعها الحالي في القدس

المصدر: جميع المعلومات تحت تصرف الباحث

وبهذا أعيد تأهيل شبكة المواصلات في المدينة منها واليها: وأعطيت شركة إيغد الإسرائيلية لحافلات النقل الامتياز لربط الخطوط بين المدن الإسرائيلية مستخدمة شارع رقم 60 بأكمله، وكانت المحطة المركزية الإسرائيلية في روميما - في آخر شارع يافا- الموزعة الرئيسية للخطوط الإسرائيلية الداخلية في القدس والخارجية للمدن. وأعطيت شركة إيغد للباصات فقط الامتياز لفتح محطة باصات ثانوية خارج باب الخليل لنقل الركاب من أحياء القدس الغربية لايصالهم إلى البلدة القديمة، وبهدف:

1. ربط مستوطنة الحي اليهودي (حارة الشرف) في البلدة القديمة المحتلة مع سائر أحياء القدس الغربية والذي أعيد تأهيله بعد إخراج جميع المواطنين العرب منه وإسكان اليهود المستوطنين المتدينين فقط فيه.

2. نقل المصلين اليهود من سائر أحياء القدس وإسرائيل لحائط المبكى الغربي (حائط البراق) ليتسنى لهم الوجود الدائم على مدار الساعة للصلاة وإثبات الوجود اليهودي في البلدة القديمة داخل القدس العربية.

3. إعادة توزيع مركز الحياة لأهالي القدس الشرقية وتوجيههم إلى مركز الحياة في القدس الغربية، حيث كان شارع يافا المركز الرئيسي للتسوق، ومنطقة تلبوت الصناعية المركز الرئيسي للصناعة والتجارة. المراكز الحكومية الرئيسية توجد في هاتين المنطقتين لمراجعة هموم المواطن الرئيسية كالبديية الإسرائيلية والتي تولت جميع شؤون مواطني القدس بشطريها (بعد إلغاء بلدية أمانة القدس والاستيلاء على ممتلكاتها والأوراق الرسمية فيها من قبل بلدية الاحتلال) ، والوزارات المختلفة ، والشرطة (في المسكوبية شارع يافا) التي قامت برعاية أمور مواطني القدس تحت الاحتلال. واستطاع الاحتلال توزيع مركز الحياة لأهالي القدس الشرقية وتوجيه أنظارهم إلى مراكز الحياة الجديدة.

وشركة إيغد لم تقدم في بداية الاحتلال خدمة النقل لمدن الضفة الغربية ولا لمناطق وأحياء شرق القدس بل مرت من خلال شوارعها لتصل أماكن ومدن امتيازها.

فالمواطن المقدسي أصبح مجبراً على تغيير نمط حياته وربطها بنفوذ الاحتلال وما يقدمه الاحتلال من تسهيلات وإلزاميات ليتماشى مع العيش في الظروف الجديدة التي فرضت عليه دون إرادته.

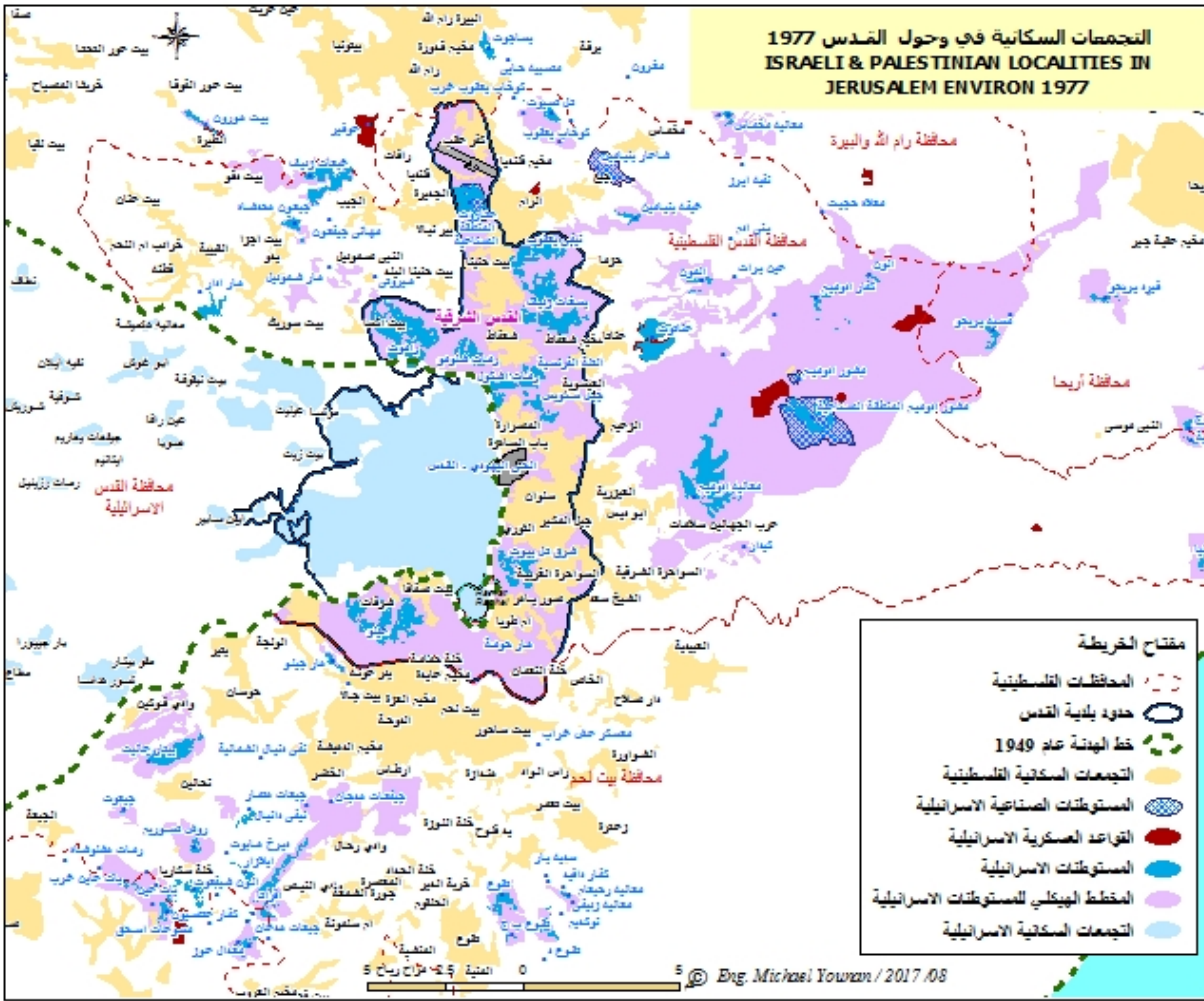
بقيت امتيازات خطوط حافلات النقل للركاب داخل حدود القدس الشرقية وضواحيها المحتلة مع أصحاب الشركات العربية التي كانت قائمة قبل الاحتلال، وأصدرت وزارة النقل الإسرائيلية في القدس رخصهم الجديدة لخطوط امتيازاتهم فقط. وأما امتياز خطوط حافلات النقل للركاب خارج حدود القدس الشرقية والضفة الغربية المحتلة فبقيت مع أصحاب الشركات العربية قبل الاحتلال، وأصدرت أيضاً رخصهم الجديدة لخطوط امتيازاتهم فقط وزارة النقل الإسرائيلية في القدس بالتنسيق مع الإدارة العسكرية للضفة. وكان أصحاب خطوط الامتياز من مواطني القدس الشرقية ومواطني الضفة الغربية وأصحاب شركات الحافلات المقدسية، حيث كانت حافلاتها تحمل أرقاماً إسرائيلية صفراء وترخيصها القدس، وأما شركات حافلات الضفة الغربية فكانت تحمل ترخيصاً من الإدارة العسكرية في بيت إيل ولونها خضراء مع اسم منطقة الترخيص، كباصات الخليل وبيت لحم وبيت ساحور وبيت جالا ورام الله ونابلس وأريحا... وظلت نفس خطوط الباصات من ترخيص القدس والضفة تعملان وتنتقلان الركاب مستخدمة محطة باب العامود للباسات كما كانت قبل الاحتلال. فكان التنقل داخل القدس الشرقية منها واليها بواسطة الحافلات العربية، وإذا لزم الأمر للسفر إلى القدس الغربية أو المدن الإسرائيلية فالمواطن مجبر على استخدام مواصلات النقل الإسرائيلية تحت امتياز شركة إيغد الإسرائيلية. وكان لخطوط التوكيسات والحافلات الصغيرة امتياز كالباصات في إسرائيل تحت ملكية الأفراد والشركات ويسمونها "شירות" أي خط خدمة للنقل لمناطق معينة.

كانت حركة التنقل لمواطني الضفة الغربية العرب إلى القدس وضواحيها حرة وبدون أي قيود، كما هو الحال لمواطني غزة المحتلة والجولان المحتل وسيناء المحتلة. وبدأت الحركة التجارية والصناعية ترتبط رويدا رويدا مع نظيرتها في إسرائيل والاعتماد على الإسرائيليين في مختلف مناحي الحياة .

ووزعت خطوط المواصلات بين المدن الكبيرة المرتبطة بالقدس الشرقية لباقي المدن الفلسطينية: رام الله ونابلس وبيت لحم وبيت جالا وبيت ساحور والخليل، وبين القرى المحيطة بالقدس: العيزرية وأبو ديس والسواحة الشرقية وضاحية البريد وبير نابالا وبيت اكسا وحزما ، وخطوط داخل القدس: السواحة الغربية وجبل المكبر وصور باهر وسلوان والثوري والشيخ جراح ووادي الجوز وشعفاط وبيت حنينا وعاتا.

كانت بداية الاحتلال وأولى سنواته تجربة لحرية حركة التنقل والمواصلات في جميع أنحاء فلسطين التاريخية وللتعرف على المناطق وكيفية تعامل المواطنين مع إسرائيل وأجهزتها المختلفة. فكانت احتياجات الطرق للمواصلات كما وأنها قبل الاحتلال لدى شطري القدس. فضمن عمل الباحث كمهندس بلدية لصيانة شوارع القدس في نهاية السبعينيات والثمانينيات فكنا نعمل على تجديد وتأهيل الشوارع وفتح شوارع جديدة ضمن الأحياء المقدسية فقط.

ولم يبق الحال على ما هو عليه بل بدأ مشروع الاستيطان الزاحف منذ عام 1968 في القدس الشرقية على الأراضي المصادرة والبناء بكثافة مشاريع إسكان لإسكان اليهود المهاجرين في المناطق المصادرة (شكل رقم 9) في القدس الشرقية. وتبعت هذه الهجمة الاستيطانية إنشاء بنية تحتية ضخمة للوصول للمستوطنات وضمن أراضيها المصادرة. فالبنية التحتية وتطويرها لم تقتصر على مستوطنات القدس الشرقية بل امتدت للمستوطنات المكوكة المحيطة بالقدس في الضفة الغربية والتي كانت لها روابط وامتدادات يومية في شمال القدس " غفعات زئيف " ومجموعة مستوطناتها وفي جنوب القدس " غوش عتصيون " ومجموعة مستوطناتها وفي شرق القدس " معلي أدوميم " ومجموعة مستوطناتها (مخطط شكل رقم 16).



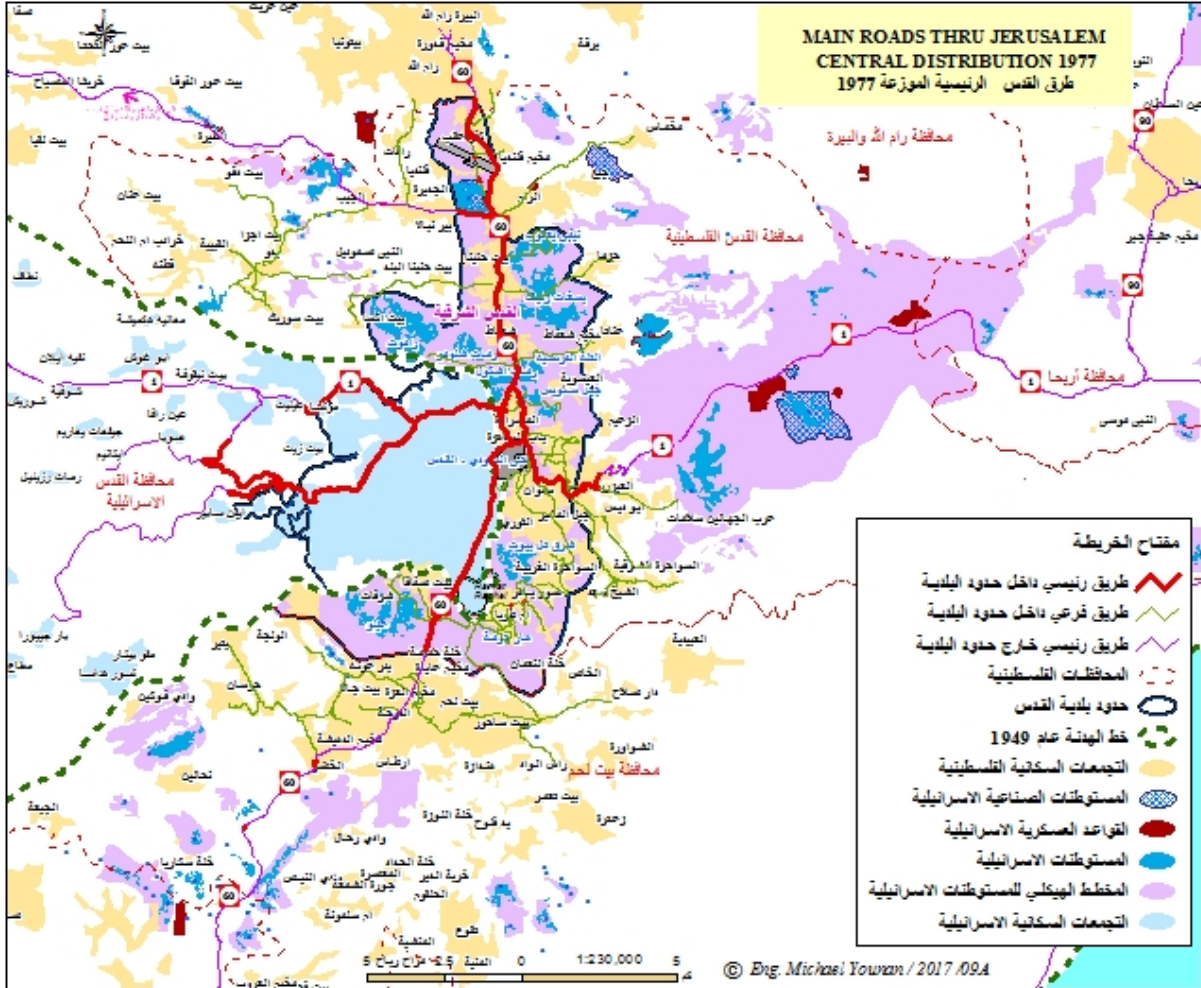
شكل 16: توزيع التجمعات السكانية الفلسطينية والإسرائيلية والمستوطنات 1977 حول القدس

المصدر: جميع المعلومات تحت تصرف الباحث

كانت البلدة القديمة للقدس محور الطرق للوصول من الشمال إلى الجنوب والمركز الرئيسي للمدن الفلسطينية (مخطط شكل رقم 17) فمن الخليل جنوباً كان طريق رقم 60 يخدم مستوطنات جنوب الضفة بما فيها مستوطنات الخليل وكتلة مستوطنات غوش عتصيون مارة بوسط مدينة الخضر ووسط مدينة بيت لحم وقبة راحيل والطنطور وكنيسة دير مار الياس عابرة شارع الخليل في حي البقعة الشمالي (حدود القدس 1948) إلى محيط أسوار القدس القديمة مارة بشارع السلطان سليمان متفرعة لشعبتين الأولى للشرق نحو كنيسة الجسمانية وراس العامود والعيزرية باتجاه أريحا وشارع رقم 90 شمالاً لطبريا وجنوباً للبحر الميت وإيلات ولفرعا الثاني شمالاً مارة بوسط شارع صلاح الدين أمام

فندق الأمريكان كولوني في الشيخ جراح وفندق الأمباسادور واصلة إلى مشارف وادي الجوز (ويمكن الوصول للجنوب عابرة المنطقة الصناعية لواد الجوز) ومن ثم شمالاً لمستوطنات الوسط والتلة الفرنسية وإلى الشارع الرئيسي في قرية شعفاط وبيت حنينا متفرعة إلى المستوطنات الشمالية في القدس غرباً راموت وشرقاً بسغات زئيف والنبي يعقوب مارة بضاحية البريد والرام واصلة إلى مدخل بير نبالا غرباً، حيث مستوطنة عطروت الصناعية شمال أقصى حدود القدس الشرقية المحتلة. فكان الوصول إلى المستوطنات في الضفة شمالاً عبر مخيم قلنديا وكفر عقب والبيرة ورام الله، وبوسط شوارعها يمتد شارع نابلس الواصل إلى مستوطنات بيت إيل ونابلس وجنين عبر طريق رقم 60 ثم إلى الناصرة والشمال. وكان مفرق الرام بير نبالا الطريق إلى مستوطنات شمال غرب القدس عابرة وسط بير نبالا والجيب إلى كتلة مستوطنات غفعات زئيف واصلة عبر قرى محافظة القدس العربية في

الضفة الغربية المحتلة غرباً إلى محيط الرملة واللد حتى تل أبيب واصلة المستوطنات غرب رام الله في طريقها.



شكل 17: توزيع طرق القدس الشريانية لغاية 1992 ومركز توزيعها البلدة القديمة

المصدر: جميع المعلومات تحت تصرف الباحث

فالقُدس كانت حلقة الوصل ومركز توزيع شبكة الطرق والمواصلات والنقل للشمال والجنوب والشرق والغرب وطرقها العابرة وسط مراكز القرى العربية المحتلة موزعة سبل المواصلات للأحياء في القدس الشرقية والغربية والقرى العربية والمستوطنات الاحتلال اليهودية خارج محيط بلدية القدس. وجغرافية القدس صنعت منها مركزاً للطرق والمواصلات (مخطط شكل رقم 17) مستخدمة طريق رقم 60 العابر شوارع القدس وضواحيها بصفته الشريان الرئيسي للطرق والمواصلات في القدس

وضواحيها. واعتبر كطريق إقليمي بالرغم أن هذا الطريق كان مستخدماً تاريخياً عبر القرون الماضية (وأغلبية مقاطعه أصلاً أنشأت من العهد الروماني) وبذلك فقد اعتبر شريان الطرق هو شريان التجارة والاقتصاد للمنطقة بأكملها، حيث تترعرع حركة النقل والمواصلات عبره، ومن الممكن تسميته مركز الحياة للقدس. فحركة السير والتنقل العربية والإسرائيلية كانت حرة بالمواصلات العامة والخاصة للمقدسيين ولجميع الإسرائيليين ولأهل الضفة الغربية وغزة و الجولان وسيناء الواقعة تحت الاحتلال ولجميع المناطق عبر القدس بدون قيود تذكر وحتى أن مطار اللد (مطار بن غوريون) كان يستخدم من قبل جميع السكان وفئات المجتمع.

وبعد بناء المستوطنات الموزعة جغرافياً على جميع أنحاء محيط ووسط القدس الشرقية وخارج حدود القدس ومحيطها شهدت حركة انتعاش تجاري واقتصادي وحركة سير وتنقل نوعي آخر ينشأ على الطرقات المؤدية للمستوطنات من خلال الأحياء العربية حيث البناء المستمر في هذه الكولونيات المستعمرة وضخ للأموال لهذه المستوطنات فنشأت حركة تجارية في هذه المسارات واعتبرها البعض حركة انتعاش جديدة للاقتصاد الفلسطيني ولكنها كانت حركة "انتعاش كاذبة ومؤقتة". فإذا استمر عبور المستوطنين من تلك الطرق انتعشت التجارة فيها وجلبت المستوطن لشراء احتياجاته من متاجر مواد البناء والمواد الزراعية، وإذا حولت السلطات مسار المستوطنين من طريق إلى آخر ولم يستخدم المستوطنون الطرق فهذا يعني أن المتاجر على الطرق الأولى تغلق أبوابها، لأن زبونها الأساسي هو المستوطن عابر الطريق وإذا لم يعبر فتنقلص أو تتوقف حركة التجارة لهذه المتاجر، والجدوى الاقتصادية لاستمراريتها قد تصبح ضعيفة وغير مربحة إذا ما قورنت بزمن مرور المستوطنين من أمامها. فكانت السلطة الإسرائيلية المحتلة في هذه الطرق والمسارات تحسن البنية التحتية نوعياً من خلال تحسين وتعريض الطرق والشوارع على حساب المواطنين العرب وأراضيهم وممتلكاتهم ليتمكن المستوطنون من وصول إلى مستوطناتهم للعمل والسكن ولم يكن هناك خوف أو تحفظ من قبل المستوطنين والإسرائيليين للتنقل بين المناطق العربية ودخول المستوطنين إلى التجمعات السكانية

العربية الفلسطينية في تنقلاتهم. ففي بعض الأحيان تكون إضرابات في الوسط الفلسطيني كمظاهرات ضد الاحتلال ومقاومة جنود المحتل بالحجارة ولكن سرعان ما يقوم الجيش بوقف هذه المظاهرات فيرجع الوضع إلى حالته الطبيعية ويمر المستوطنون من مراكز التجمعات السكانية الفلسطينية كأن شيئاً لم يكن.

وبدأت سلطة التخطيط الإسرائيلية في نهاية السبعينيات والثمانينيات بالعمل على إعداد خرائط وتخطيطات إقليمية وقطرية ومحلية لتغيير الواقع واستيعاب تكبير المستوطنات في الضفة والقدس آخذة بعين الاعتبار التواصل الكامل بين المناطق الإسرائيلية شمالاً وجنوباً وشرقاً وغرباً. وفي القدس تم استخدام التخطيط الإقليمي والقطري والمحلي لإنشاء شبكة من الطرق وتوابعها لتخدم هدفها بقطع ربط الأراضي الفلسطينية ببعضها على حساب التواصل الإسرائيلي الاستيطاني. فمنعت شبكة الطرق توسع وتطور القرى والأحياء الفلسطينية، وحاصرتها، وضبطت حركة سكانها، وفصلت القدس عن محيطها البيئي والطبيعي. ففكّت الارتباط بين أحياء القدس وضواحيها ببناء حواجز انضباطية وقسمت أحياءها إلى كانتونات وجيوب محصورة. وهذا التخطيط ظهر في مخطط الطرق الإقليمي "تاما 3" (مخطط شكل رقم 10) مع تعديلاته على مر السنين، حيث صودق على هذا المخطط الأساسي سنة 1976. ولكن المواطنين الفلسطينيين في القدس والضفة لم يفهموا ويستوعبوا فكرة التخطيط الإسرائيلي في ذلك الوقت ولم يدركوا وجوده بالأحرى بالرغم أنه وضع للاعتراض القانوني في حينه. فهينة التخطيط الإسرائيلي تخطط وهيئة أخرى تنفذ وعند التنفيذ ربما يكون بينهما سنوات أو عقود بعد المصادقة عليه وتبدأ المعارضة على المخططات أثناء التنفيذ وقد يكون الأوان قد فات على الاعتراض وعندها لا رجوع عن المخططات ولا تعديل.

في عام 1977 بدأ تنفيذ البنية التحتية للشوارع والطرق ينمو بالتوازي مع إعداد وإصدار المخططات للبنية التحتية على أساس التخطيط في مخطط الطرق الإقليمي "تاما 3" مع تعديلاته، ابتداء من طرق داخل الخط الأخضر. ففي السبعينيات والثمانينيات من القرن الماضي بدأ تنفيذ شوارع وطرق إتفاقية

(Bypass Roads) بموافقة وزارة الدفاع الإسرائيلية متخطية وملتفة عن مراكز المدن الفلسطينية وبلغت ذروة إنشاء الشوارع والطرق الالتفافية بعد عام 1987 بعد انطلاقة انتفاضة الحجارة الأولى (كمحطة أولى) وأسرت السلطات الإسرائيلية المحتلة بتنفيذ خططها الهادفة أولاً إلى إبعاد المستوطنين عن مراكز الحياة الفلسطينية بذريعة "أمن المواطنين الإسرائيليين" وبالأخص اليهود وتعطيهم ثانياً مسارات مختلفة مفصولة كلياً عن مسارات المواطنين والسكان الأصليين الفلسطينيين الراحين تحت الاحتلال وكانت هذه بداية الفصل العنصري (Halper, Younan, 2009) فمثلاً طريق القدس رام الله الشرياني بين شعفاط وقلنديا كان الطريق الرئيسي الذي يربط القدس بالشمال واستبدل هذا الشارع بطريق التفافي رقم 1 (طريق تابع البلدية) لاستخدام المستوطنين وربطه بطريق التفافي رام الله، وغيرت السلطات وظيفته الشريانية إلى شارع محلي وأصبح استخدامه للسكان المحليين الفلسطينيين، وحول المستوطنون إلى استخدام الطرق الالتفافية المعدة لهم. وثالثها خط فاصل بين الأحياء الفلسطينية الفلسطينية، مكونة كانتونات أو جزر صغيرة يمكن فصلها أو تسكيرها بسهولة والتحكم بها عند الضرورة وبدون توقف الحياة عن الجزر الأخرى. ورابعها وصول المستوطنين لإسرائيل عبرين الخط الأخضر بدون أي إعاقات وحواجز وفي أقصر مسار حتى تبقى المستوطنات جزءاً من النسيج الحضري الإسرائيلي وليس قائمة على أفراد، وخامسها عدم عبور الفلسطينيين بحافلاتهم في المستوطنات والطرق الرئيسية المؤدية لها، فهذا شعر المستوطنون بأمان مزيف وبدأت أعدادهم تتكاثر في المستوطنات وبدأت الهجرة الداخلية من إسرائيل للمستوطنات.

4.3 المركب الثالث: اتفاقات أوسلو

أما المركب الثالث للفصل فكان حدث إنشاء السلطة الوطنية الفلسطينية واتفاقات أوسلو الأولى عام 1993 وأوسلو الثانية عام 1995 حيث سلمت إسرائيل لمنظمة التحرير مناطق "أ" 18% من مساحة الضفة الغربية (ما يعادل 1044 كيلومتراً مربعاً) لتبقى تحت السيطرة المدنية والأمنية الفلسطينية الكاملة ومناطق "ب" 22% من مساحة الضفة الغربية (ما يعادل 1276 كيلومتراً مربعاً) تحت

السيطرة المشتركة المدنية الفلسطينية والأمنية الإسرائيلية (ما يعادل مجموعها 40% من مساحة الضفة الغربية 2320 كيلومتراً مربعاً) والباقي 60% من مساحة (ما يعادل 3480 كيلومتراً مربعاً) واعتبرت مناطق "ج" تحت السيطرة المدنية والأمنية الإسرائيلية الكاملة. وهذه الاتفاقات فتحت المجال للإسرائيليين بإخلاء مناطق السلطة الفلسطينية ووقف التطوير والدعم والاستثمارات فيها وتحويل الاستثمارات الإسرائيلية من الضفة الغربية للمستوطنات وتكبيرها وتطويرها "الخلق أمر واقع" لإنشاء كتل استيطانية في الدائرتين الاستيطانيتين الثانية والثالثة حول القدس: شمالاً كتلة استيطانية غفعات زئيف وجنوباً كتلة استيطانية غوش عتصيون وشرقاً كتلة استيطانية معلي أدوميم والتي ستشمل منطقة E1 والدائرة الثالثة مودعين شمالاً. وهذه الكتل الاستيطانية تستخدم القدس كمركز حياتها ومركز تنقلاتها ومواصلاتها. فالقدس وجغرافيا القدس أقرب مدينة للمستوطنات ويستخدمون بنيتها التحتية وأيضاً الكتل الاستيطانية حول القدس وهي من الخليط اليهودي المتدين ذات الصلة اليهودية الدينية التي ترتبط بالقدس وحائط المبكى وإن الوصول للقدس بالنسبة لها حتماً ويومياً ويجب أن يمر بأمان دون أي عائق. كان الباحث حاضراً عام 1992 في جلسة لجنة الاعتراض على طريق رقم 4 (الذي سمي الآن طريق جادة بيغن رقم 50) الذي يعبر بيت صفافا، وكان حاضراً في الجلسة أكثر من خمسمائة شخص من حي بيت هكرم اليهودي في القدس الغربية لاسماع اعتراضهم على الطريق للجنة الاعتراض، ولم يحضر ويعارض على الطريق إلا خمسة أشخاص فلسطينيين من سكان بيت صفافا، ولقد لفت نظري عندما وضع نائب رئيس بلدية الاحتلال في الجلسة أفرام كحילה المسؤول عن ملف التنظيم ونائب رئيس البلدية تيدي كوليك رئيس البلدية آنذاك بأن الطريق هي طريق إقليمي عابرة أراضي القدس الشرقية والغربية وتستخدم "المستوطنين من غوش عتصيون والخليل لوصولهم لتل أبيب خلال ساعة من الزمن، وهم أيضاً إسرائيليون ومن مواطني الدولة" (من ذاكرة الباحث في حضور الاجتماع في عام 1992). ونتيجة حدوث الاتفاقات بدأ التغيير الجذري في مركبات شبكة الطرق والمواصلات مما خلق مركبات جديدة في مصفوفة الضبط والسيطرة الاحتلالي.

4.4 المركب الرابع: الحواجز

المركب الرابع للفصل كانت في آذار 1996 حين قررت الحكومة الإسرائيلية إقامة نقاط عبور على طول منطقة التماس في الضفة الغربية والقدس. وتتحكم القوات الإسرائيلية المحتلة في هذه النقاط وتسمى نقاط التفتيش (أو المعروفة باللغة العبرية باسم "محسوم") (صورة رقم 5 و 6) ، وتكون بمثابة النقاط الوحيدة لدخول الفلسطينيين إلى القدس وإسرائيل في الوقت الذي أغلقت فيه جميع الطرق الأخرى البديلة بوسائط ووسائل مختلفة.



صورة 5 : إقامة نقاط حواجز وعبور على طول منطقة التماس في القدس وحولها صورة من 1996

المصدر: IPCC , Jerusalem on the Map, (2005) , Khamaisi and Younan, , Nasrallah,



صورة 6: لافتات تحذير على إقامة نقاط حواجز في القدس

المصدر: Nasrallah, , Khamaisi and Younan, (2005) , Jerusalem on the Map, IPCC

وقد أدى الفصل الفيزيائي للأحياء الفلسطينية داخل بلدية القدس الإسرائيلية من الضفة الغربية إلى فصل الفلسطينيين المقدسيين عن سكان الضفة الغربية وأهل غزة، نتيجة الإغلاق العام للضفة الغربية وقطاع غزة في عام 1993 بعد اتفاق أوسلو الأول. ومنذ ذلك الحين لا يمكن دخول سكان الضفة الغربية وحاملي الهوية الفلسطينية القدس دون تصريح خاص من السلطات الإسرائيلية. عرقل هذا الإجراء بشدة الحق في حرية التنقل والمواصلات والطرق والحقوق الأخرى المرتبطة به ونزع أبسط حقوق المواطن في الحركة وحرية التنقل وعطل العبور والتواصل بين جنوب الضفة الغربية وشمالها في الطريق الرئيسي الذي يمر عبر القدس. وتم توقيف تصاريح ورخص الحافلات العامة والمواصلات العامة حاملة أرقام رخص مركبات فلسطينية خضراء ومنعهم من استخدام خطوط امتيازهم التي استثمروا فيها خلال العقود الماضية للوصول إلى محطة باصات باب العامود والقدس وضواحيها واقتصر تصريحها على الوصول إلى المعابر ونقاط التفتيش حول القدس وداخل حدود الضفة الغربية. وبدأت معاناة شركات الباصات لفقدانها امتيازاتها ومنيت بالخسارة الاقتصادية الفادحة جراء ذلك ، وازدادت معاناة المواطن المقدسي في التنقل وخصوصاً المواطن الذي بحوزته تصريح للدخول إلى القدس وإسرائيل. وبهذا تم الفصل الحضاري وتقطيع شبكة المواصلات إلى أجزاء عدة. توقفت حافلات النقل بين القدس وبلدان الضفة كالخليل ورام الله وبيت لحم وبيت ساحور وبيت جالا ونابلس وخطوط

أخرى، وصار تنقل العمال بواسطة حافلات وسيارات الضفة العمومية والخاصة من وإلى إسرائيل، ووضع على كاهل المواطنين عبئاً إضافياً من المعاناة والخسارات المالية الإضافية وهذه الإجراءات وجهت ضربة قاسية للاقتصاد الفلسطيني بالإضافة لتقييد حركة التنقل.

وبين ليلة وضحاها طُبق الإغلاق والحصار على القدس، وشل قطاع المواصلات وانتاب الأحوال المدنية فراغ لم يعهد من قبل ولا يوجد في الأفق من حل ولا من بارقة أمل ولا من راعٍ يرعاه، والسلطة الفلسطينية ما زالت في صباها ولم يكن بإمكانها التدخل لملء الفراغ وسد متطلبات الشعب الفلسطيني، وتلبية احتياجات فرع المواصلات لكون المشاكل في مناطق ليست تحت سيطرتها المتفق عليها مع الجانب الآخر. وأصبح الفراغ والفلتان الأمني والاجتماعي والحضاري في المناطق الواقعة بين هذه الحواجز التي خلقها الاحتلال وبين مناطق السلطة الوطنية "أ" و"ب"، حيث أن قوات الاحتلال رفعت مسؤولياتها المدنية في محيط القدس في المناطق الواقعة بين الحواجز من جهة ومناطق السلطة الوطنية من جهة أخرى، وبموجب اتفاقات أو سلو فليس للسلطة الوطنية وقوات أمنها وأجهزتها التدخل في المناطق خارج سلطتها. كما أن أجهزة الشرطة الإسرائيلية وأجهزة البلدية لم تتدخل في هذه المناطق "المتروكة"، واضعة مسؤولياتها تجاه هذه المناطق كاملة في سبات، وأضحت غير مؤمنة مدنياً وما كانت قوات الأمن لتدخلها إلا لاعتقال المواطنين الفلسطينيين بين حين وآخر.

وقد أدت خطوة الإغلاق إلى تحويل جميع حركة المرور إلى طريق بديل غير مؤهل للسفر وهو طريق وادي النار الذي يقع إلى الشرق من المدينة، واصلاً العيزرية والعبودية جنوب بيت لحم، وهو لا يستخدم جميع الحافلات بدون استثناءات. وقد منع دخول السيارات الفلسطينية إلى منطقة القدس والمناطق الإسرائيلية، مما أدى إلى فصل حركة المرور الفلسطينية والإسرائيلية وإعاقة حركة النقل والمواصلات للفلسطينيين وعدم دخول الإسرائيليين للمناطق الفلسطينية بعد سن قانون المنع لهم ومنع نقل البضائع والسلع بكل حرية عبر هذه الحواجز إلا بتصاريح خاصة ووضعت لافتات تحذيرية على الطرق للمنع بهذا الخصوص (صورة رقم 7).



صورة 7 : لافتات تحذير الفصل العنصري قبل المعابر ونقاط التفتيش

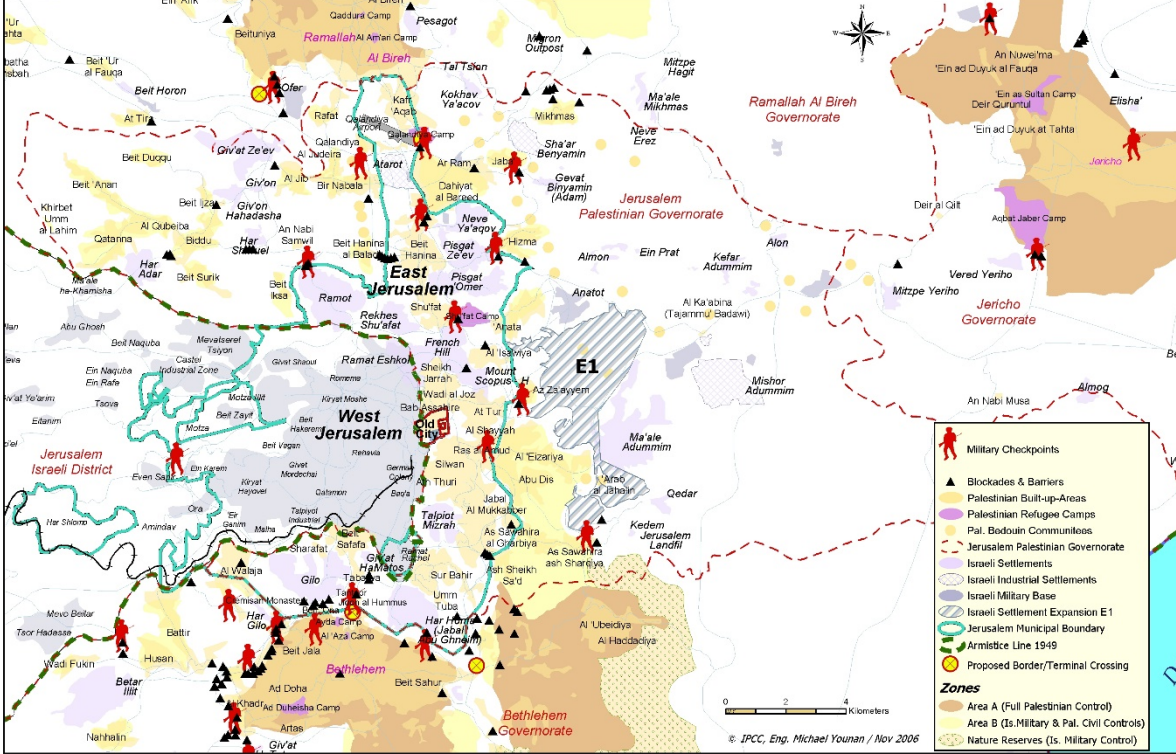
المصدر: IPCC , Jerusalem on the Map, (2005) , Nasrallah, , Khamaisi and Younan,

وأخذ المواطنون الفلسطينيون بتعبئة الفراغ حول الحواجز ونقاط التفتيش في المناطق "المتروكة" بتدبير أمورهم اليومية بحسب معرفتهم وقدراتهم، وساعد الحصار في إنشاء فلتان مدني وأمني وفتح أبواب عمل غير قانونية في فرع المواصلات. فظاهرة الفوريات بدأت تنمو وتنتشر حيث أن باستطاعة أي سائق من حملة الهوية المقدسية أن يقطن حافلة صغيرة تحمل ستة إلى عشرة أشخاص (شاحنة فورد ترانزيت كانت المشهورة Ford Transit Van) ويستخدمها كوسيلة نقل للركاب المقدسيين وحاملي التصاريح من فلسطيني الضفة ، من القدس إلى الحواجز المنتشرة في محيط القدس شمالاً وجنوباً وشرقاً وغرباً وبعد ذلك يمرون مشياً على الأقدام عابرين نقاط التفتيش وراكبين في فوريات أخرى للوصول إلى مناطق السلطة الوطنية. والسلطات الإسرائيلية في بداية الأمر شجعت هذه الظاهرة حتى لا تتوقف الفوريات وأصحابها عن العمل. وأيضاً كانت الفوريات التي تحمل أرقام صفراء

إسرائيلية تنقل العمال من وإلى عملهم في إسرائيل. وظاهرة الفوردات ملأت فراغاً كبيراً ولّبت احتياجات لحظية بل مساوئها، وأضعفت الاقتصاد الوطني لمواطني القدس والضفة معاً ووضعت الفلسطينيين مستخدمين وسائل النقل البديلة تحت خطر كبير على حياتهم بسبب عدم وجود تراخيص لحافلات القدس لنقل الركاب بالأجرة، مما يعني عدم تغطية الحوادث من قبل شركات التأمين. وكان سائقو الحافلات متهورين بالسياقة لنقل أكبر عدد ممكن من الركاب يومياً وبالسرعة القصوى ولأسباب كثيرة أخرى لا مجال لها هنا. وكانت أغلبية الفوردات بعد الحواجز في منطقة الضفة ذات نمى صفراء وغير قانونية، فإما مسروقة أو مشطوبة وليس لها أوراق رسمية أو أنها غير مرخصة أو بدون تأمين على المركبة وراكبيها، وحالتها الهيكلية يرثى لها، لا بل كانت تستخدم كوسيلة نقل في المناطق "المتروكة" لأن الراكب مضطر للوصول إلى موقع سكنه أو عمله لكونها أسهل وسيلة أمامه فيلجأ إليها.

وفي ذلك الوقت من الزمن كان لهذه الحافلات منظومة عمل ورجال يتحكمون بتنظيمها وتسييرها وكان والمجتمع الفلسطيني يستخدم هذه الوسيلة ويضخ فيها الأموال لأنها تعود عليه وعلى اقتصاده بالنفع، حتى قامت السلطات الإسرائيلية بتشجيع سائقي الفوردات ومنظمي حركتها على الانتشار في الشوارع، وقد انتشرت كظاهرة غير القانونية دون أي عائد على الاقتصاد الفلسطيني، وأجبرت ظاهرة الفوردات العدد الكبير من شركات الباصات والمركبات العمومية على التوقف عن العمل وحجبت خدمتهم عن المواطنين حيث كانت تقدم إليهم حسب الأصول.

MAP 10: THE JERUSALEM AREA CHECKPOINTS, BLOCKADES & BARRIERS



شكل 18 : الحواجز العسكرية ونقاط التفتيش أحاطت القدس وحول محيط القدس والحواجز الترابية عام 2002

المصدر: Nasrallah, , Khamais and Younan, (2005) , Jerusalem on the Map, IPCC

أحيطت حدود بلدية القدس الإسرائيلية بحواجز عسكرية ونقاط تفتيش (مخطط شكل رقم 18) في مطار قلنديا ومفرق قلنديا (عطروت) والنبي صموئيل وبيتونيا وضاحية البريد وحرما وأبو ديس والعيزرية وبيت لحم (قبة راحيل) والخضر والولجة. وأما داخل حدود بلدية القدس وفي شوارعها نصبت حواجز دائمة ونقاط تفتيش في مدخل شارع يافا ومداخل البلدة القديمة للقدس في باب الخليل وباب الجديد وباب الساهرة وباب العامود وباب الأسباط وجبل المكبر والمصرارة بحجة الأمن للمواطنين الإسرائيليين وإعاقة حركة التنقل للفلسطينيين مما شكل فصلاً واضحاً عن القدس من مناطقها الطبيعية في المدن الفلسطينية، ونتيجة لذلك تدهورت المناحي الاقتصادية والاجتماعية والمعيشية للمقدسيين سكان القدس الأصليين وكان لها تداعيات خطيرة. ونصبت الحواجز الطيارة ونقاط التفتيش المؤقتة والتي من الممكن نصبها في أي وقت بدون سابق إنذار، وفي أي مكان داخل طرقات المدينة. الأمر الذي أدى إلى

زيادة القيود على حركة الفلسطينيين والسيطرة على تنقلاتهم حيث تقام هذه الحواجز حول الخط الأخضر ومستوطنات القدس المحتلة لمنع الفلسطينيين من التحرك نحو الأحياء الإسرائيلية في القدس مما تؤثر سلباً على الحياة اليومية العادية وتشكل عائقاً أمام حركة الفلسطينيين والإسرائيليين في محيطها.

وأصبحت إقامة عشرات الحواجز ونقاط التفتيش المؤقتة خلال الأعياد المسيحية والإسلامية خاصة في البلدة القديمة ومحيطها (في منطقة الحوض المقدس) سلوك مستمر لقوات الأمن الإسرائيلية المحتلة لمنع الفلسطينيين من الدخول إلى أماكن عبادتهم وتحديد أعدادهم اتجاهاتهم. كما أن شوارع البلدة القديمة خلال الأعياد لم تنج من وحشية نقاط التفتيش وبطشها، حيث يغلقون الشوارع أمام المصلين وأمام حركة تنقل سكان أحياء البلدة القديمة ويمنعون السكان من حرية التنقل، مما يجعلهم يعانون من صعوبات الوصول إلى منازلهم بسبب الإغلاقات والحواجز المتكررة لقوات الأمن المحتلة. وأما في الأعياد اليهودية يتم إغلاق الشوارع المؤدية للبلدة القديمة حول منطقة الحوض المقدس من الثوري إلى الشيخ جراح ومنع حركة التنقل الحرة للسكان، في الوقت الذي تسهل وتيسر قوات الاحتلال حركة مئات الآلاف من المستوطنين اليهود للتنقل الحر بالحافلات المنظمة للبلدة القديمة وحائط المبكى ومحيط القدس وتسهيل الوصول لليهود بجميع الوسائل لكي تثبت يهودية القدس، والإصرار على أسرارها، وتكون هذه الأعياد اليهودية بالنسبة لهم هجمة يهودية على القدس ويلقون التشجيع على زيارتها والإقبال إليها من السلطات الإسرائيلية.

وقامت قوات الأمن الإسرائيلية باستخدام الحواجز والسواتر الترابية وحفر الخنادق في مداخل الشوارع والأحياء السكنية لتدمير هذه الشبكة ولخلق حواجز في داخلها تطوق الأحياء الفلسطينية داخل منطقة القدس وهذه ظاهرة تقوم بها السلطات الإسرائيلية لإعادة توجيه حركة المركبات والمشاة إلى طريق واحد فقط للحى الذي تتواجد فيه قوات الأمن الإسرائيلية دائماً. هذه الحواجز الترابية لم تتواجد عليها كتيبة شرطية أو عسكرية مراقبة بل وضعت لمجرد إعاقة حركة المرور والتضييق على سكان الأحياء

والحد من حركتهم لخلق "كانتونات" وجيوب من الأحياء المغلقة الفلسطينية المقدسية لسهولة التحكم والسيطرة عليها من خلال نقطة تفتيش إسرائيلية واحدة للحي، وفصل الأحياء الفلسطينية عن بعضها البعض وجعلها مفككة النسيج العمراني الفلسطيني. (يتم تطبيق هذا النظام من منفذ واحد لكل حي في التخطيط لجميع المستوطنات ولسبب رئيسي معروف هو السيطرة والضبط للحي). أمّا أنواع الإعاقات التي أحدثتها قوات الاحتلال في شوارع المدينة وطرقها فكانت تتراوح ما بين حفر للأسفلت وتخريب للبنية التحتية بعمق متر وأكثر ووضع حواجز ترابية ضخمة وقمامة في الطرق وعلى مفارقتها ومن الممكن أن يصل ارتفاعها إلى أكثر من ثلاثة أمتار ووضع صخور ثقيلة وكبيرة في الطرق ومفارقتها ووضع كتل ومكعبات خرسانية بارتفاع متر وأكثر. وضعت هذه الحواجز كلها في محيط الأحياء الفلسطينية داخل حدود بلدية القدس مما جعل معاناة السكان الفلسطينيين كبيرة وعليهم تخطي كل هذه العقبات مشياً على الأقدام للوصول إلى الجانب الآخر أو إلى أماكن سكناتهم وعملهم. وهذه الحواجز أوجدتها قوات الاحتلال كحصار للأحياء والسكان وعراقيل لحركتهم وحريرتهم وأسلوب حياتهم ولجميع الخدمات الإنسانية الأساسية لأحيائهم، وشكلت خطراً على المواطن الفلسطيني ومولدة للمتاعب والمشقات وعدم احترام لإنسانية المواطن الفلسطيني المقدسي وكرامته، وبذلك خلقت السلطات الإسرائيلية "بانتوستانات"¹⁵ (Halper, Younan, 2004) فلسطينية لتفكك النسيج العمراني الفلسطيني والتحكم في مكان سكناتهم وحياتهم اليومية. (تقارير أسبوعية مفصلة أعدت من قبل الأمم المتحدة موكلة مؤسسة أوشا في الأراضي الفلسطينية منذ عام 2002)¹⁶ (OCHA Reports)

¹⁵ بانتوستانات وهي جمع بانتوستان مأخوذة من المناطق المحصورة والجيوب المعزولة في جنوب أفريقيا Bantustans

¹⁶ www.ochaopt.org



صورة 8: إقامة حواجز مؤقتة في مسار الجدار العنصري يليها بناء الجدار (2002)

المصدر: IPCC , Jerusalem on the Map, (2005) , Khamaisi and Younan, Nasrallah, ,

4.5 المركب الخامس: الانتفاضة الثانية انتفاضة الأقصى عام 2000

أما المركب الخامس فكان حدث الانتفاضة الثانية انتفاضة الأقصى عام 2000 مما أدت الانتفاضة والأحداث اللاحقة إلى تعزيز عدم الثقة الإسرائيلية بالفلسطينيين بدعم شعبي إسرائيلي واسع لبناء الجدار العنصري الفاصل والهجمات الفلسطينية الانتحارية ضد الشعب اليهودي ونشأت رغبة للإسرائيليين في الأمن الشخصي والفصل الكامل بين الفلسطينيين والإسرائيليين حتى في القدس الشرقية وكانت نتيجة الأمن فرض السيطرة على مواطني القدس الشرقية بعزلهم في "كانتونات" أو مناطق محصورة يمكن غلقها (كما هو مبين في الصورة رقم 8) في أي وقت من الزمن والسيطرة عليها من قبل سلطات الأمن الإسرائيلية باستخدام الحواجز الدائمة ونقاط التفتيش الطيارة والمؤقتة والحواجز الترابية والإسمنتية (صورة رقم 9) لتكون السيطرة على سكان القدس كاملة شاملة، لتعطي فكرة الأمن والأمان للمواطن الإسرائيلي، كما وتم إنشاء طرق التفاقية خصيصاً للمستوطنين للابتعاد

عن المراكز السكانية الفلسطينية حيث كانت طرقهم ومواصلاتهم تمر بوسطها داخل حدود القدس وخارجها، وقد أمنت هذه الطرق سلامة المستوطنين في حركة تنقلهم أولئك الذين كانوا يواجهون الاعتداءات المتواصلة عليهم من قبل السكان الفلسطينيين في أحيائهم، وبذلك قامت الدولة "بسلب الأراضي الفلسطينية" واستخدامها لصالح المستوطنين (B'Tselem, May 2002) وقد منع الفلسطينيون بمن فيهم المقدسيين وفلسطيني الداخل أيضا من استخدام هذه الطرق في فترة الانتفاضة وبعدها، وكانت تستخدم لحركة التنقل اليهودية فقط (Halper, Younan, 2004). فالطرق الالتفافية التهمت الأراضي الفلسطينية الخاصة وعرقلت حرية التنقل الفلسطيني لصالح التنقل اليهودي الحر تحت الحراسة والقوة العسكرية والأمنية الإسرائيلية وتحت ما يسمى بالغطاء الأمني وحماية المستوطنين (B'Tselem, 2004). ونتيجة حدوث الانتفاضة استمر التغيير الجذري في مركبات شبكة الطرق والمواصلات مما خلق مركبات جديدة في مصفوفة الضبط والسيطرة الاحتلالية.



صورة 9: إقامة حواجز ترابية في منطقة قلنديا القدس في مسار الجدار لمعانة الشعب وحصر التنقل 2002

المصدر: Nasrallah, , Khamaisi and Younan, (2005) , Jerusalem on the Map, IPCC

4.6 المركب السادس: جدار الفصل

أما المركب السادس للمصفوفة فهو خلق آلية جديدة لم تكن بالحسبان وهو جدار الفصل العنصري أو جدار الضم والتوسيع (والتي تسميه الحكومة الإسرائيلية "سياج الفصل"). وهو خط التماس الذي يفصل بين الشرق والغرب. حيث وافق إيهود باراك، رئيس وزراء إسرائيل في تشرين الثاني 2000 على خطة لإقامة "حاجز لمنع مرور المركبات" من شمال غرب الضفة الغربية إلى منطقة اللطرون. وفي منتصف عام 2001، وافقت حكومة أرييل شارون على إقامة الحاجز على أساس القرار السابق والتهديدات الموجهة إلى الإسرائيليين من حركة النضال والمقاومة الفلسطينية ومنع مرور حركة السير والمشاة المروريين الفلسطينيين سويًا والتحكم بهما في نقاط معينة.

وفي نيسان 2002 أصدرت الحكومة الإسرائيلية أوامر إلى "إدارة منطقة التماس" العسكرية بالبداية فوراً في بناء سياج في منطقة عنين وطولكرم ومنطقة قلنديا شمال القدس في خط التماس (أي التماس بين الإسرائيليين والفلسطينيين). وبدأ العمل بعد ذلك بموجب أوامر عسكرية لاستملاك الأراضي الفلسطينية التي يمر بها الجدار وحفر الأرض واقتلاع الأشجار المثمرة بدون وجود مخططات تفصيلية وهيكلية للمناطق.

إن بناء جدار الضم والفصل ابتداءً من تاريخ 2002/5/20 ووضع معايير وحواجز تتحكم في إغلاق القدس وعزلها عن باقي مدن الضفة الغربية، يهدف إلى تهويد المدينة وخلق أغلبية سكانية من اليهود فيها. بالرغم من صدور رأي استشاري من محكمة العدل الدولية بتاريخ 2004/7/9 (Williams, 2006) بعدم قانونية الجدار وضرورة وقف بناءه في الضفة الغربية وتعويض الفلسطينيين عن الأضرار التي نجمت عنه. وكانت أسس تصميم مسار الجدار تقوم على استبعاد أكبر عدد ممكن من السكان الفلسطينيين من أجل الحفاظ على نسبة 72% كأغلبية يهودية في المدينة ووضعه في مواقع تضم مساحات شاسعة من الأراضي المفتوحة والخضراء دون تجمعات سكانية لالتهم الأراضي فيما بعد لصالح دولة الاحتلال. وضمن حدود البلدية قطع مسار الجدار النسيج الحضري للتجمعات السكانية

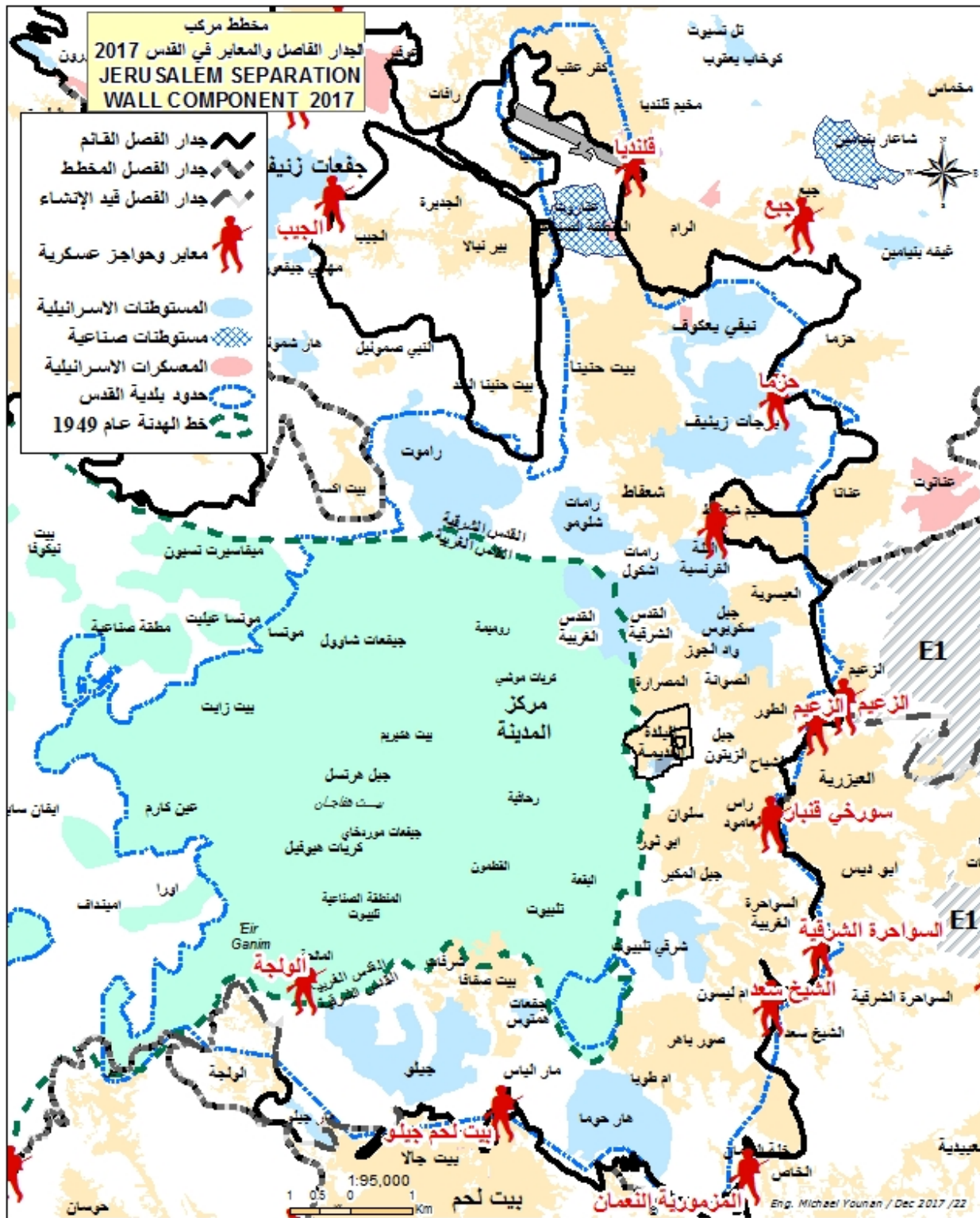
المحلية والأسر والأعمال التجارية والمدارس والسكن والطرق، والذي أضاف -إلى جانب جغرافية نسيج المستوطنات - منع التنمية الحضرية لأحياء القدس الفلسطينية فاصلة المركز الاقتصادي والثقافي والديني ومركز الحياة الفلسطيني وتحويل مناطقها السكنية والتجارية إلى جيوب منفصلة إضافة إلى عزل القدس عن محيطها الطبيعي من مدن وقرى الضفة الغربية المحتلة، وأصبح من الصعوبة بمكان التنقل إليها. وجميع هذه القيود أدت إلى هجر المواطن الفلسطيني قدسه ومغادرة المدينة للعيش في جوارها، أي في المدن والقرى المحيطة بالقدس والتي سميت آنذاك " بالهجرة الصامتة " Halper & (Younan , 2004) , (Morris, 2004) لآلاف العائلات الفلسطينية وفقدانهم لحق إقامتهم في القدس (هذا الموضوع خارج اختصاص هذا الدراسة).

ويقدر امتداد الجدار حول منطقة القدس بطول 80 كيلومتراً والذي يسمى "جدار غلاف القدس" (مخطط شكل رقم 19). وبني الجدار إما من سياج معدني مكهرب بارتفاع ثلاثة أمتار في المناطق المفتوحة، وإما من الخرسانة المسلحة بارتفاعات تتراوح ما بين ثمانية أمتار وأحد عشر متراً (صورة رقم 10) .



صورة 10: بناء الجدار الفاصل العنصري حول القدس 2003

المصدر: Nasrallah, , Khamaisi and Younan, (2005) , Jerusalem on the Map, IPCC



شكل 19: مخطط مركب الجدار الفاصل والمعابر العسكرية حول القدس
المصدر: رسم وإنتاج الباحث

وفي مواقع قرب التجمعات السكانية جدار تشتمل مكوناته على مرافق تخدم أي تفكير هجومي عسكري قاتل وراذع من مناطق عازلة على جانبيه، ويضم خندق مع شبكة من الأسلاك الشائكة حفر بعمق لا يقل عن مترين في الأرض وهي "منطقة القتل" (أي لاغتيال وقتل المتسللين من الفلسطينيين) وهذه المرافق تمنع الوصول إلى الجدار من الجانب الفلسطيني وعلى الأخص السياج المكهرب في الوسط، وعلى الجانب الإسرائيلي أنشئ طريق للدوريات العسكرية الحدودية المراقبة وهذا يردع المتسللين عبر السياج من الدخول إلى الجانب الإسرائيلي. (صورة رقم 11). وأنشأت في جانب المنطقة العازلة الإسرائيلية أبراج مراقبة للجدار، ووضعت معدات مراقبة ذات تقنية عالية للسيطرة على المنطقة بأكملها. فإن جزءاً من الضفة الغربية أضحى محاطاً بغلاف جدار القدس الذي يعرض الفلسطينيين الذين لا يحملون بطاقات هوية القدس للمعاناة حتى يصلوا إلى للقدس وأحيائها وقد يحتاجون إلى تصاريح مرور للعبور أو بدونها، وهذا يتوقف على سن المواطن واعتباراته الأمنية، وكل هذا مدعاة للتحكم بحرية الحركة والتنقل من وإلى القدس.



صورة 11: الجدار الفاصل العنصري مكون من أسلاك شائكة مكهربة مطلة على مستوطنة أبو غنيم 2005

المصدر: Nasrallah, , Khamaisi and Younan, (2005) , Jerusalem on the Map, IPCC

يتضمن الجدار إثنا عشرة معبراً حدودياً رئيسياً يتحكم بحرية الحركة والتنقل من وإلى القدس
مجهزة أمنياً بقوات ومعدات عسكرية وشرطة وحرس حدود بحيث يمكن التحكم بالمارين مشياً
على الأقدام وبالمركبات أيضاً ، وبعضها وضع لتقييد حركة المرور الفلسطينية (شكل رقم 19)

1. معبر قلنديا شمال القدس
2. معبر الأنفاق جنوب غربي القدس بيت جالا
3. معبر مزمورية جنوب شرقي القدس بيت ساحور
4. معبر جبل الزيتون
5. معبر حزما
6. معبر الزعيم
7. معبر عوفر
8. معبر عناتا مخيم شعفاط
9. معبر الولجة
10. معبر بدو
11. معبر بيتونيا
12. معبر بيت اكسا

شيد الجدار في المنطقة الشمالية من حدود بلدية القدس الإسرائيلية بالقرب من محاجر رافات وقلنديا
ويقطع كفر عقب ومخيم قلنديا للاجئين متعرجاً في أطراف التجمعات السكانية الفلسطينية من جهة
والمعسكرات الإسرائيلية من جهة أخرى. ويقطع الجدار شارع رقم 60 من وسطه - والمسمى بشارع
القدس رام الله - قاطعاً زفتة الشارع إلى قسمين القسم الغربي في القدس والشرقي في المناطق السكنية
الفلسطينية (والسبب في فصل يمين الشارع عن يساره والوصول لشطر الشارع الآخر هو العبور من
معبر قلنديا الذي يبعد على الأقل كيلومترين، ويستغرق عبوره من عشر دقائق إلى ثلاث أو أربع
ساعات حسب الظروف وحسب ضغط السير في المعبر) ويعزز إغلاق الأحياء الفلسطينية كالرام
وضاحية البريد الفصل المحكم عن مركز حياة القدس التي تعتبر جزءاً أصيلاً من القدس ومحيطها.

وشيد الجزء الشمالي الغربي من الجدار حول القدس كمظلة لتجمع الكتلة الاستيطانية غفعات زيف وجيفون لعزل قرى فلسطينية في محافظة القدس وعن مركز حياتها المقدسية وهي بيت اكسا وبيت سوريك وبدو والقيبية وقطنة وبيت عنان وبيت دقو وخربة أم اللحم وبيير نبالا والجيب وبيت حنينا البلد. أما من الجهة الشرقية لمحيط حدود القدس الشرقية فأقيم الجدار بقرب مسار حدود البلدية، وعزل العيزرية وأبو ديس والزعيم والمناطق البدوية وحزما وجنوب الرام عن القدس. وقد قطع أراضي منطقة عناتا ومخيم شعفاط ورأس خميس الواقعة ضمن حدود البلدية خالقاً جيوب سكانية منعزلة عن بعضها، والتهم أراضياً وعزل التجمعات السكانية حول القدس: كجبع وحزما وقبائل البدو في الخان الأحمر والسواحة الشرقية والسواحة الغربية والشيخ سعد والعيزرية وأبو ديس. وقد قطع الجدار شارع أريحا القدس في أبو ديس وهو "الشارع الروماني الرئيسي" الذي كان يصل القدس ببلدان المشرق منذ آلاف السنين، وتم وضع جدار إسمنتي قاصماً ومغلقاً الطريق بارتفاع لا يقل عن عشرة أمتار. (صورة رقم 12).



صورة 12: الجدار الفاصل العنصري قاطعا طريق أثري روماني القدس أريحا فاصلا القدس عن أبو ديس

المصدر: Nasrallah, , Khamaisi and Younan, (2005) , Jerusalem on the Map, IPCC

وأقيم جدار في المنطقة الجنوبية المحاذية لبيت جالا ومستوطنة جيلو وبير عونا والطنطور وقبر راحيل وجرون الحمص وشمال وشرق بيت لحم وبيت ساحور. ووضع حول قبة راحيل جدار فاصل لوصول المستوطنين اليهود المتدينين إليها من جهة القدس وإقامة ثكنة عسكرية في محيطها ملتزمة مساحات واسعة لمواقف سيارات المستوطنين عازلاً قبة راحيل (أي مسجد بلال) عن بيت لحم كلياً وإعطاء هذه المنطقة للمتدينين اليهود فقط. وقد قطع الجدار شارع القدس الخليل في مدخل بيت لحم الرئيسي - وهو الشارع الروماني الرئيسي الذي كان يستخدم للانتقال من القدس إلى بيت لحم وإلى منطقة الجنوب منذ آلاف السنين - ووضع جدار إسمنتي قاصداً ومغلقاً الطريق كلياً بارتفاع لا يقل عن عشرة أمتار. وفصل الجدار قرية الولجة تماماً عن منطقة بلدية القدس، وعزل أراضي بيت جالا ومنطقة كريمة عن القدس والتي تشكل فصلاً إضافياً وجيباً جغرافياً إضافياً بين الناس وأراضيهم، وتقيد حركتهم وتعبئتهم وتنميتهم الحضرية وتمنع وصولهم لأراضيهم الزراعية. ومن الناحية الأمنية الإسرائيلية فقد نظم الجدار الفاصل أعمال المراقبة وقلص حركة وتنقل الفلسطينيين ومنعهم من العبور إلا من خلال نقاط التفتيش والمعابر وقد بدل في أغلبية الأوقات ظاهرة الحواجز الترابية والخنادق حول القدس.

خلق الجدار الفاصل جيوب سكانية فلسطينية خارج حدوده منعزلة عن القدس المحتلة 1967 التي تخضع للسيطرة الإسرائيلية بموجب قانون "توحيد القدس" الإسرائيلي في بير عونا بالجنوب وعناتا ومخيم شعفاط ورأس خميس بالشرق وكفر عقب وقلنديا في الشمال خالقاً منطقة عازلة بين الجدار وخط حدود بلدية القدس. وأصبحت جيوباً لتجمع سكاني فلسطيني خلف الجدار بدون أي خدمات بلدية أو خدمات تقدمها الدولة لتلك المنطقة بما في ذلك تطوير وتحديث البنية التحتية وخدمات البلدية والتخطيط. وأضحت الجيوب السكانية في ضياع بلدي وفوضى عارمة وكأن بلدية وسلطات الاحتلال رفعت يديها ومسؤولياتها الخدمائية عن المنطقة، واستغل أصحاب الأراضي الفلسطينيين الفوضى وعدم وجود السلطة وأخذوا يرفعون البناء العشوائي العالي بدون رقابة من أي سلطة ما.

هذه الجيوب لن تحصل على الخدمات البلدية من بلدية القدس الإسرائيلية، وبدورها لن تصل البلدية المحتلة لهذه الجيوب السكنية لأنه من الخطر على موظفيها العبور بواسطة المعابر والحوجز الإسرائيلية إلى المناطق الفلسطينية "ا" و"ب" والطرق غير آمنة لموظفيها، على الرغم من أن البلدية لن تعفيهم من الضرائب الخدمائية أو المستحقات الأخرى، ولن يتم إعفاؤهم من ضرائب الدولة ورسوم التأمين الوطني الساري ضمن السلطة الإسرائيلية. ومن المتوقع أن يمر الجزء الشرقي من الجدار، الذي يقع خارج حدود البلدية، بكتلة معاليه أدوميم الاستيطانية.

وفصل "جدار الفصل العنصري" بين الإسرائيليين والفلسطينيين وأنشأ وضعاً جديداً على أرض الواقع حول المراكز السكنية الفلسطينية متمثلاً بكتل إسمنتية وأبراج مراقبة عالية وبوابات وطرق أمنية وأسوار إلكترونية وأسلحة قاتلة فتاكة وكاميرات للمراقبة، بينما تسوق منظومة الجدار الفاصل للجمهور الإسرائيلي وللحافل الدولية على اعتبار أن الجدار جهاز أمني يريء المقصد مكون من سياج أمني يحمي المواطنين الإسرائيليين. بينما الجدار في حقيقته وعلى أرض الواقع يحدد الحدود بين إسرائيل ومناطق الضفة الغربية والقدس الشرقية. وتسعى إسرائيل إلى ضم والتهام أكبر مساحة ممكنة من الأراضي المحتلة بأقل عدد سكان من الفلسطينيين، للتقليل من الاحتكاك بين الفلسطينيين والإسرائيليين وخفض زخم النضال والمقاومة الفلسطينية، وما تسميه السلطات الإسرائيلية بالهجمات "الإرهابية" على الشعب والممتلكات الإسرائيلية. وبالأحرى هو السيطرة الكاملة على الشعب والأراض وشبكة الطرق والاقتصاد الفلسطيني والأنشطة الاجتماعية والسياسية والدينية والصحية داخل الجيوب المقدسية التي لديها تواصل مع الإسرائيليين، ووضع المستوطنات وشبكات طرقها في القدس الشرقية ومناطق 1948 تحت حماية قوات الأمن الإسرائيلية وخاضعة لقوانينها الصارمة ولرقابتها الكاملة ووضع الفلسطينيين تحت الإشراف الكامل للجهات الرقابية الإسرائيلية عبر نقاط التفتيش والمعابر، وإرغامهم على دفع الضرائب والمستحقات للحكومة. وعلى إثر ذلك تحفظ إسرائيل

السيادة والقانون وتؤمن مصالحها في المنطقة، علماً أن السلطات الإسرائيلية تدعي بوجود " بالقدس الموحدة " على الرغم من أنها مجزئة ومنعزلة أجزاءها عن بعضها وهي غير موحدة.

والفلسطينيون ليس لديهم ما يكسبونه من هذا الجدار العنصري وهم ما زالوا يفقدون المزيد من حقوقهم كل يوم، ويتحملون المعاناة والإذلال تحت نير الاحتلال، فبالحصار على القدس وإقامة الحواجز حياً وبالإهانة وفقدان الحريته وحرية التنقل بكرامة حياً آخر، علاوة على بروز الانقسام والفرقة وعدم التواصل بين الأحياء وإنشاء جيوب في القدس "الموحدة" داخل الأحياء الفلسطينية وتفكيك المجتمع الفلسطيني ونسيجه العمراني والثقافي والمجتمعي والاقتصادي والديني وضعف العلاقات الأسرية والثقافية والمجتمعية وتعطيل الأعمال في المنطقة حتى مع الشركات والمؤسسات الإسرائيلية.

والفصل يخلق أرضاً مقسمة لا يستطيع أصحابها الفلسطينيون الاستفادة منها، وربما يكون ذلك لصالح الإسرائيليين، حيث يمكن مستقبلاً مصادرة تلك الأراضي الغير المستغلة، بالتالي يتمكن من حصر التوسع الحضري والعمراني للشعب الفلسطيني حتى لا يلبى النمو الطبيعي للسكان، ويحدد التخطيط والتنمية الحضرية، ويترتب على عدم النمو الطبيعي للسكان حالة من النظام العكسي للتنمية الحضرية وتنشأ أحياء فقيرة داخل هذه الجيوب المنعزلة والمهملة.

وستستغل قوات الاحتلال جيوب التجمعات السكانية الفلسطينية لإغلاق أي منطقة في أي وقت ولأي سبب دون إشعار مسبق كعقاب جماعي، وستصبح هذه عادة الاحتلال ضد الفلسطينيين وبصورة متكررة. بالرغم من أن القدس الشرقية أصبحت جيباً كبيراً بحد ذاتها ومفصولة عن محيطها ونسيجها الطبيعي من البلدات الفلسطينية حولها.

خفضت السلطات الإسرائيلية وبلدية القدس الخدمات العامة لهذه الجيوب أو ألغتها بسبب عدم الوصول إليها متذرة بالنواحي الأمنية لموظفيها وتجنباً للأخطار التي يمكن أن تهددهم. وإن تخفيض الخدمات يضعف الأمن الشخصي للفلسطينيين لعدم وجود أمن شرطي ولا قوات أمن لحمايتهم، وأثبتت الواقع أن القوات الشرطية الإسرائيلية تكون فقط آداة مراقبة عليهم أو لاعتقالهم متى رغبوا في ذلك. ونقاط

التفتيش والمعايير على الطرق تشكل تهديداً للفلسطينيين لأن الفلسطينيين غير مسلحين وعناصر الأمن الإسرائيلية المسلحة تهدد الفلسطينيين بالقتل العشوائي بدون معرفة الأسباب الحقيقية وراء أية قضية من قضاياهم (و فقط تكفي بسماع الرواية الإسرائيلية حيث تنقلها سلطة الأمن الإسرائيلية للإعلام) وقتل العديد من الفلسطينيين يجرى في هذه النقاط دون علم للسبب الحقيقي الكامن وراءه.

أدى حصار الفلسطينيين المقدسيين من قبل السلطات الإسرائيلية في جيب القدس والجيب داخها وانتهاج سياسة الترخيص والتخطيط الصارمة للأحياء الفلسطينية إلى ازدحام البناء والبناء غير المرخص والمهدد بالهدم من قبل السلطات، وإن هدم المنازل أصبح ظاهرة كبيرة لفصل الفلسطينيين عن حقهم في العيش الأساسي بكرامة حسب اتفاقات جنيف الدولية (Halper, Younan, 2004).

4.7 المركب السابع: المخططات التنظيمية

4.7.1 مخططات هيكلية موضعية

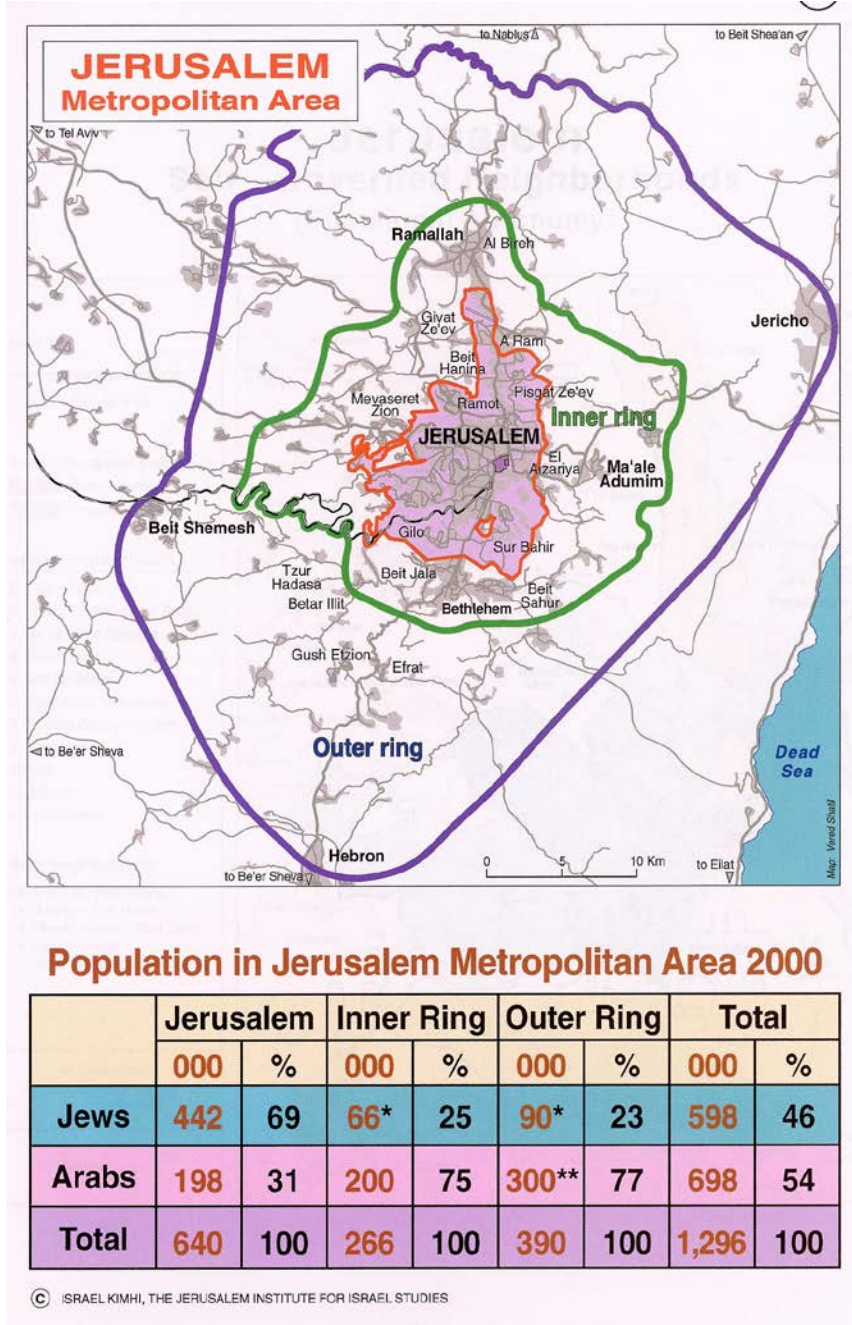
أما المركب السابع كان استمرارية إصدار مخططات تنظيمية لبعض أحياء القدس الشرقية ووضع التخطيط الإسرائيلي قبل خطة المخطط بهدف إنشاء مدينة كبيرة غير مقسمة بغالبية يهودية مهيمنة على المدينة (Bimkom, December 2009). وتم إعداد مخططات هيكلية تفصيلية جزئية من قبل السلطات الإسرائيلية بصورة منفردة وبدون مشاورة المجتمع المقدسي الفلسطيني، وجرى ذلك لعدة أحياء فلسطينية في القدس - في الثمانينيات 1983 ولغاية عام 2002 - . ولمعالجة مشكلة الأحياء العربية وبعض المخططات التي تخصصها في شرق المدينة، تمت الموافقة على بعض هذه المخططات بعد سنوات طويلة من إعدادها والبعض الآخر قيد الدراسة ينتظر الموافقة بعد سنين أطول. وبعض هذه المخططات تم إعدادها وتقديمها للجان أكثر من مرة واحدة وكل مرة يتم فيها التغيير والتبديل حسب السياسات الإسرائيلية المتغيرة في حينه، ويصبح آخر مخطط معد أو تحت الإعداد هو المخطط الذي تصدر التراخيص بموجبه والساري لتنفيذ أي مشروع بالرغم من عدم المصادقة النهائية عليه من قبل اللجان المختصة. وعند المصادقة عليه بعد سنوات طويلة من البحث تحدث تغيرات كثيرة على الأرض

وتكون متطلبات واحتياجات المجتمع الفلسطيني قد تغيرت وعدد السكان تكاثر والمصادقة المتأخرة لا تفي بالمتطلبات والغرض. وهذه المخططات وضعت فيها قيود على البناء والتطوير التهمت 40% من مساحتها الإجمالية للمرافق العامة فيها بدون اعتبارات لملكيات الأراضي وبدون حلول للسكان المحليين ومتطلباتهم ووضعت فيها خطط لا تسمح بالتنمية ولا تعالج الاحتياجات الأساسية للمجتمع بل أخذت المصالح الأولية للدولة والسلطة المحتلة كأولوية في التخطيط (ولذا لجأ كثير من المواطنين الفلسطينيين إلى البناء بدون ترخيص حسب احتياجاتهم ودون اللجوء إلى مخططات معتمدة الأمر الذي قاد إلى صراعات بين المواطنين والسلطة الإسرائيلية أدى إلى المخالفات وهدم البيوت، وكان ذلك منذ ثمانينيات القرن الماضي تحت رئاسة تيدي كوليك (Margalit, 2006) .

4.7.2 خطة "مخطط المتروبوليتن" لمنطقة القدس Metropolitan Jerusalem

في عام 1994 أعد مركز القدس للدراسات الإسرائيلية برئاسة تيدي كوليك رئيس مجلس إدارتها ورئيس بلدية القدس مخطط المتروبوليتن لمنطقة القدس (Choshen, 1998). هذا المخطط غير المصادق عليه رسمياً من قبل أجهزة التخطيط الرسمية (Kimhi, 1994) ولكن صودق عليه من قبل لجان توجيه ممثلة لأجهزة حكومية يهدف إلى تأمين التوسعات الإسرائيلية في محيط القدس بتكثيف الاستيطان الإسرائيلي الزاحف وربطه ببعضه البعض وبشبكة طرق سريعة وإقليمية، حيث يوجه هذا المخطط ويوضح سياسات إسرائيل التوسعية ويضع التصور الإسرائيلي قبل خطة المخطط لتلك المخططات التفصيلية والتنفيذية. وتقترح الخطة التي أعدها مخطوط للقدس: إقامة القدس الكبرى و"متروبوليتن القدس". وتتكون من "حلقة داخلية" للمستوطنات داخل محيط بلدية القدس مرتبطة "بحلقة خارجية" للمستوطنات في الضفة الغربية لتحول القدس من مدينة منفردة إلى منطقة مركزية مركبة تسيطر عليها السلطة الإسرائيلية في قلب الضفة الغربية. إن انفرادية التخطيط والتوجيه الإسرائيلي لم يأخذ بعين الاعتبار متطلبات واحتياجات الطرف الفلسطيني من سكان ومواطنين وسلطة وطنية

ومنظمة التحرير والسياسيين والمخططين بل وضعت السلطة الإسرائيلية خططا للقدس ومحيطها منفردة بدون شريك فلسطيني وتحت سلطتها المطلقة.



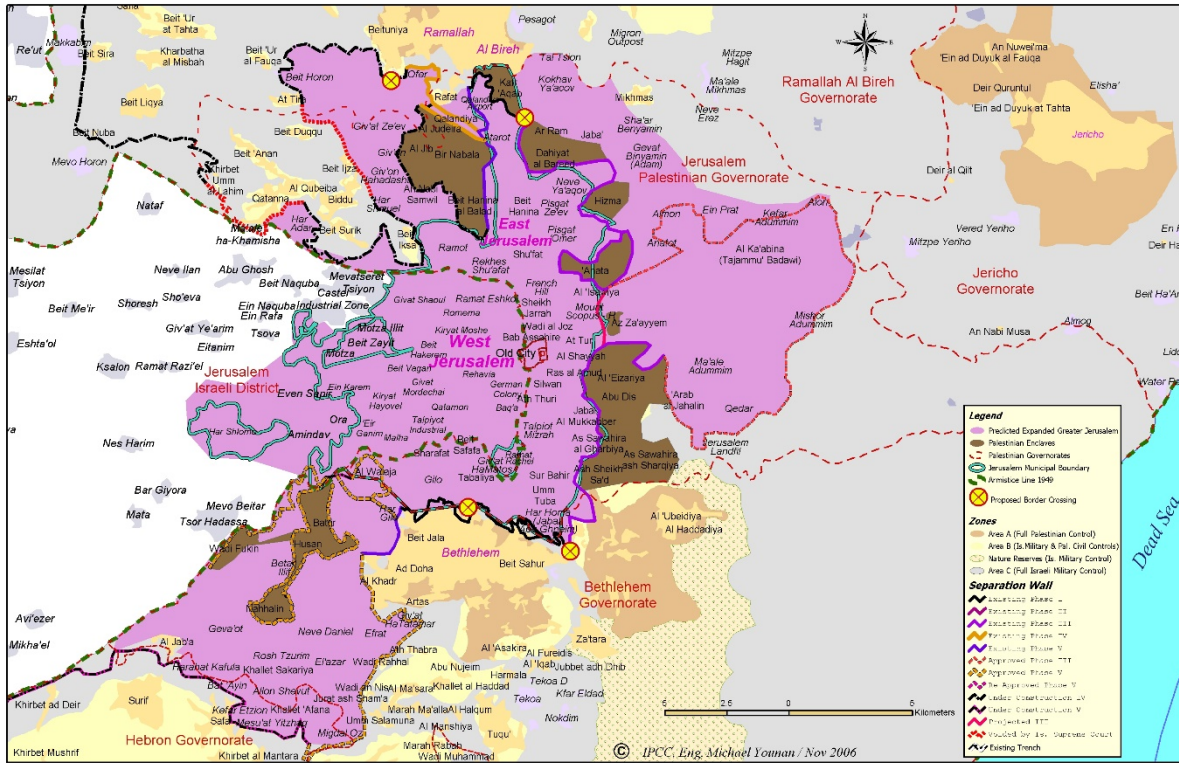
شكل 20 : خطة القدس الكبرى ومتروبوليتن القدس

تتكون من "الحلقة الداخلية" للمستوطنات داخل محيط بلدية مرتبطة "بحلقة خارجية" للمستوطنات

المصدر : (Kimhi, 1994)

وتكون "القدس الكبرى" تحت السيطرة الإسرائيلية وتشمل كتل مستوطنات: (شكل رقم 20) غفعات زئيف شمالاً وغوش عتصيون جنوباً ومعالي أدوميم شرقاً رابطة القدس الشرقية بواسطة منطقة E1 مضيقة مساحة أربعة آلاف دونم لمعالي أدوميم وبمساحة شاملة حوالي 250 كيلومتراً مربعاً وتضم نحو مئة ألف مستوطن وتلتهم المنطقة الوسطى للضفة الغربية وتسبب عرقلة التواصل الجغرافي الضروري لدولة فلسطين فاصلة شمال الضفة عن جنوبها وفصل القدس عن محيطها وبيئتها الطبيعية (الضفة الغربية) وإبعاد الفلسطينيين عن هذه المناطق لخلق منطقة عازلة ولضمان عدم الاحتكاك بين الإسرائيليين وفلسطيني الضفة الغربية، كما ويضعف الاقتصاد الفلسطيني حول القدس من سياحة وتجارة وصناعة مزيلاً القدس من قلب الدولة الفلسطينية، وهذا ما لا يمكنها من القيام كدولة متكاملة. إن رؤية "القدس الكبرى" ذات أهمية كبيرة لإسرائيل وهي التي أوقفت مفاوضات كامب ديفيد عام 2000 بين إيهود باراك وياسر عرفات برعاية بيل كلينتون (Nasrallah, Khamaisi and Younan, 2005). وتحليل الباحثين نصرالله وخمايسة ويونان وضعت في مخطط شكل رقم 21 " للقدس الكبرى " الإسرائيلية ملونة باللون البنفسجي بموجب قراءتهم للسياسات الإسرائيلية.

MAP 14: PREDICTED DE FACTO ANNEXED GREATER JERUSALEM IN COORDINATION WITH WALL TRAJECTORY AND SETTLEMENT BLOCS



شكل 21 : محيط مخطط القدس الكبرى المتوقع وضم الأراضي والكتل الاستيطانية

المصدر: Nasrallah, , Khamaisi and Younan, (2005) , Jerusalem on the Map, IPCC

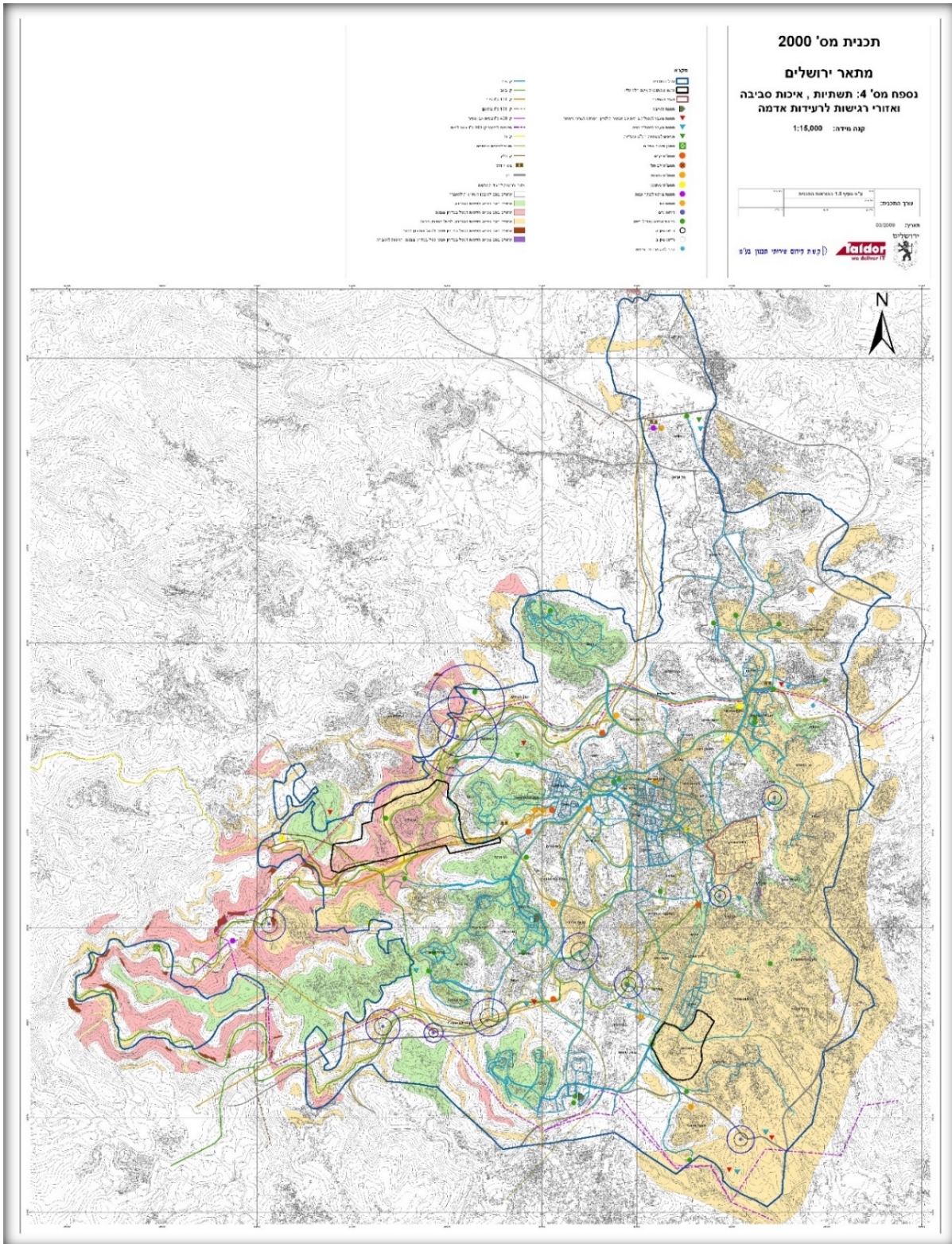
منطقة "متروبوليتان" القدس تغطي مساحات أراضٍ أكبر من القدس الكبرى حيث تشملها وتشمل محيط بلدان فلسطينية: كرام الله وبيت لحم (معتبرة أن هاتين المدينتين ما زالتا غير متطورتين وتعتمدان على القدس الإسرائيلية كاملة بجميع خدماتها ومرافقهما) وحدودهما تضم مساحة حوالي 440 كيلومتراً مربعاً من الضفة الغربية وتمتد من بيت شيمش غرباً وكريات سيفر ورام الله شمالاً وكتلة معاليه أدوميم شرقاً إلى مشارف غور الأردن لتشمل بيت لحم وبيت جالا وبيت ساحور وإفراوات وكتلة غوش عتسيون جنوباً وغرباً بيتار عيليت وتسور هاداسا إلى بيت شيمش موفرة اتصال لمستوطنات الجنوب والخليل وكريات أربع رابطة المستوطنات مع جذر القدس والبلدة القديمة كمركز

لها. وستتبع في حدودها 75٪ من مستوطني الضفة الغربية وثلاثة كتل استيطانية ومراكز إسرائيلية رئيسية. (Nasrallah, , Khamaisi and Younan, 2005).

وخطة "متروبوليتن القدس" تستخدم نهجاً تخطيطياً إقليمياً لتعزيز سكان القدس وتنشيط الاقتصاد فيها مع الحفاظ على التوازن الديموغرافي المقرر من السلطة الإسرائيلية وتقوية الارتباط بين القدس ومركز إسرائيل الاقتصادي (تل أبيب) بواسطة إنشاء بنية تحتية إقليمية في القدس ومحيطها تحت السيطرة الإسرائيلية، بما فيها طرق الترافيق وطوقه حول القدس، وطرق سريعة كطريق 45 شمالاً وطريق 39 جنوباً وطريق رقم 1 غرباً، إضافة إلى شبكة اتصالات متطورة لخلق تواصل واضح لكل من السكان اليهود والعرب كل على حدة ممتنعة عن التداخل السكاني العربي واليهودي وتقليص الاحتكاك بينهم قدر الإمكان. وتحتوي متروبوليتان القدس ترتيبات وإدارات ووظائفية تشمل البلديات والمجالس المحلية فيها للعمل كل واحد في منطقتة ولكن تحت إدارة وسلطة مركزية للتنسيق في جميع الأمور الخدمائية وخلق فرص عمل لتحسين الاقتصاد والمعيشة لسكانها وربما إيجاد وظائف ميتروبوليتانية مشتركة للسكان لتأمين حياة أفضل وتقليل الصراع السياسي والاجتماعي بين السكان وتحويل مدينة القدس من مدينة عادية إلى مدينة بصفة عاصمة.

4.7.3 خطة "مخطط هيكلي القدس" 2000 لعام 2020

أعدت السلطات الإسرائيلية بداية الألفية الثانية خطة "المخطط المحلي للقدس" والمعروفة باسم "القدس 2000" بمخطط 2020 (مخطط شكل رقم 22 : المخطط الشامل للخطة) (بالتوازي مع إعداد مخطط لواء القدس الإسرائيلي والذي شمل حدود بلدية القدس المحتلة) من قبل مخططين مختصين إسرائيليين بمبادرة من بلدية القدس ويعتبر هذا جزءاً من التخطيط الهيكلي الفيزيائي والاستراتيجي الشامل لإسرائيل على الصعيد القطري حتى عام 2020 حيث يشمل النواحي الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والآثار والبنية التحتية والطرق والمواصلات وهو ما يعرف أيضاً بإسرائيل 2020 أي الخطة الشاملة لإسرائيل في سنوات الألفين (Municipality of Jerusalem, 2009).



شكل 22: خارطة خطة شبكة الطرق في مخطط هيكلية " القدس 2000 " الشامل للخطة ولم يصادق عليه رسمياً

المصدر: مخطط مصدره بلدية القدس عام 2009, (Municipality of Jerusalem, 2009)

وشمل التخطيط شطري القدس، الشرقية والغربية، لممارسة سياسة الحكومة الإسرائيلية للحفاظ على التوازن الديموغرافي في "القدس الموحدة" أو غير المجزأة حيث كان هدفها الأول تأمين أغلبية يهودية مطلقة بنسبة 70% من السكان اليهود و30% من السكان الفلسطينيين محافظة على التوازن الديموغرافي السياسي المقرر من السلطة الإسرائيلية مفترضاً عدد سكان المدينة الإجمالي 950 ألف نسمة في عام 2020 (665,000 يهودي و285,000 عربي فلسطيني مقدسي) ووصول حوالي 4 مليون سائح للمدينة. واعتمد مخطط "بلدية القدس 2000" على مخطط لواء القدس الذي ضمن الأهداف الأساسية للمخطط وأولها إعطاء مكانة خاصة لمدينة القدس كمدينة عالمية، وكعاصمة لإسرائيل ومركز الحكم والفعاليات المتروبولينية على المستوى القطري واللوائي والمركزي الاقتصادي والثقافي والديني والإداري لمواطني إسرائيل عامة وللواء القدس خاصة وتحقيق حلم الأجداد.

واستخدم "مخطط القدس 2000" المخططات الهيكلية التفصيلية الجزئية في الأحياء العربية المعدة من البلدية بين الأعوام 1983 و2002 وشملها كمكونات أساسية في مخطط القدس 2000 لتخضع لسياسات وأهداف المخطط. وحدد المخطط في الأحياء الفلسطينية أراضي خضراء مفتوحة ومحميات طبيعية ومنتزهات (كحي البستان ووادي حلوه وجبل المكبر وجبل الطور) لحصر التوسع السكاني الفلسطيني. وشمل زيادة مساحات مخصصة للمستوطنات داخل حدود القدس لأغراض السكن وتوسيع الطرق القائمة وإقامة طرق جديدة لسهولة تنقل المستوطنين على حساب أراضي المواطنين الأصليين الفلسطينيين في شرق مدينة القدس العربية، وحماية البؤر الاستيطانية داخل التجمعات الفلسطينية. وشمل المخطط كذلك تطوير السياحة الداخلية والعالمية للقدس بتعزيز مكانتها كمدينة سياحية عالمية وإنشاء تسعة حدائق عامة توراتية في محيط البلدة القديمة "الحوض المقدس التاريخي" لتحديد التوسع وتطوير محيط البلدة القديمة حيز السكان العرب. ولتطبيق هذا المخطط لا بد من "تبييض" البناء غير المرخص في القدس الشرقية بالوسائل القانونية لحوالي عشرين ألف مخالف لإعادة "شرعنته" وتطوير البنية التحتية لمراكز تكنولوجية ومعلوماتية (هاي تيك) وتجارية وصناعية في القدس الغربية

للنهوض بالعولمة العالمية في القدس وإغراء المؤسسات العالمية بالحضور إلى القدس للاستثمار فيها مثل مايكروسوفت وانتل وغيرها لتشجيع الهجرة اليهودية للمدينة من فئة الشباب وتكون هذه المراكز العالمية حاضنة تكنولوجية تعمل بالتوازي مع أقرانها أو المركز الرئيسي لها في تل أبيب.

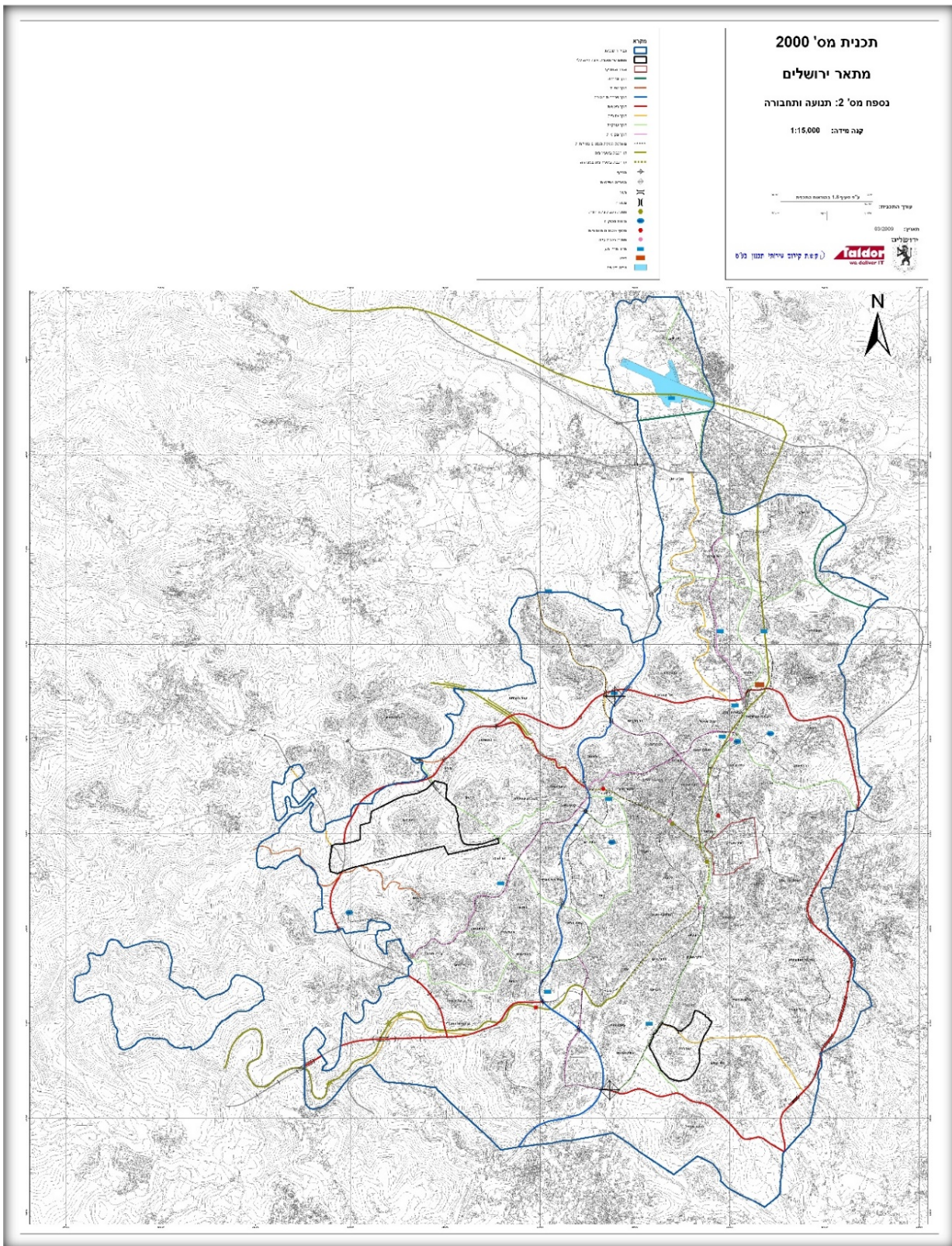
لا يذكر "مخطط القدس 2000" التطور التكنولوجي في القدس الشرقية وبذلك فإن مكانة القدس الشرقية تضعف الوضع الفلسطيني العالمي والعلمي والأكاديمي. جميع عوامل التطوير لمخطط القدس 2000 يتطلب تطوير شبكة الطرق والمواصلات كاملة على أسس تخطيطية متربونية للقدس. ويقترح المخطط تطوير وتقوية شبكة المواصلات الإقليمية والبنية التحتية في القدس ومحيطها بإبقاء السيطرة الإسرائيلية شاملة لطرق التفافية وطوقيه حول القدس وطرق سريعة وشبكة السكك الحديدية وسكك حديدية متطورة للقطار الخفيف داخل القدس والقطار السريع أيضاً، يربط القدس بالمدن الرئيسية وبمطار اللد لخلق تواصل للسكان من أجل التنقل داخل القدس وللتواصل الخارجي والدولي. ويقترح استخدام مطار قلنديا ضمن شبكة المواصلات الجوية وتطوير شبكة مواقف للسيارات العمومية والخاصة رابطة إياها مع المواصلات العامة بطريقة "اركن سيارتك في موقف عمومي وتنقل بالمواصلات العمومية" Park & Go.

ويربط "المخطط الهيكلي القدس 2000" شبكة المواصلات والاتصالات مع الشبكة الإقليمية ومخطط "تاما 3" المحدثة، مغيراً نظام شبكة المواصلات في القدس ومركز توزيع شبكة الطرق والمواصلات إلى محور شارع رقم 50 "جادة بيغن" ومحولة مركز التوزيع القديم بمحوره البلدة القديمة.

إن خطة "المخطط الهيكلي القدس 2000" ليس اقتراحاً أو تصميماً جديداً بل وقد قامت السلطات بتنفيذ جزء من مضمونه وإنشاء الشوارع والطرق المشمولة فيه خلال العشرين سنة الماضية بمراحل متقطعة مثبتة الأمر الواقع على الأرض ومجمعاً خطوات التخطيط والتنفيذ في مخطط واحد للقدس

(مخطط شكل رقم 23) (Municipality of Jerusalem, 2009)

ووضعت الخطة الهيكلية شبكة عنكبوتية للطرق واصلت شمال القدس مع جنوبها ومتقاطعة بشرقها مع غربها. وقد أقيمت الطرق الاستيطانية الرئيسية على حدود الأراضي الخضراء والمفتوحة في المخطط (الأراضي التي تم تجميدها من قبل الدولة منذ عام 1967) وبهذا يكون حد الطرق حدود المستوطنات مع ضم الأراضي الخضراء والمفتوحة لاستغلالها لصالح المستوطنات ولإقامة مرافق عامة لها. الأمر الذي يمنع التمدد العمراني والتواصل الحضري الفلسطيني ويحولها لكانتونات وجزر وربما مستقبلاً إلى جيتوهات فلسطينية ذات مواصفات دنيا مثل جيتوهات قبل الحرب العالمية الثانية في أوروبا وشانتي تاونز البرازيلية. فمن الناحية القانونية لا يمكن للبلدية مصادرة أراضٍ واستملاكها بدون مخطط هيكلي مصدق عليه من قبل الدولة واستخدامها كمرافق يهودية استيطانية، ومن الواضح أن المخطط الهيكلي "القدس 2000" يثبت سلب الأراضي الفلسطينية لصالح الاستيطان بجميع مرافقه.



شكل 23 : خارطة مخطط "القدس 2000" للطرق والمواصلات الشريانية

المصدر: مخطط مصدره بلدية القدس عام 2009, (Municipality of Jerusalem, 2009)

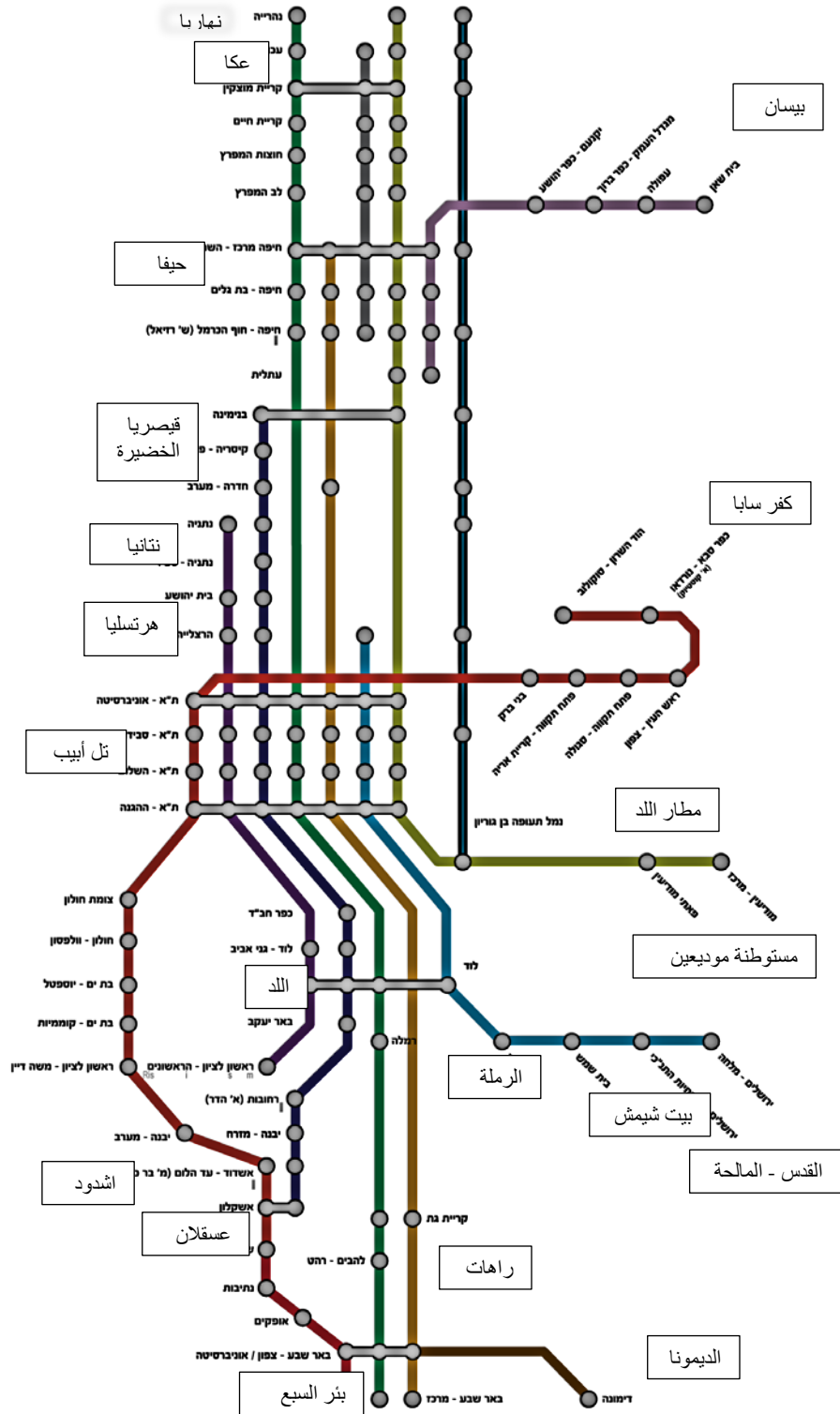
إن الأراضي الفلسطينية الفارغة هي رأس مال الاستيطان والاحتياطي الاستراتيجي للتوسع والتواجد اليهودي في القدس الشرقية حيث لا أراض باقية للتكاثر اليهودي المكثف في غربي القدس.

4.7.4 السكك الحديدية في مخطط هيكل القدس 2000

يقسم **مخطط هيكل القدس 2000** نظام النقل العام الجماعي عبر السكك الحديدية إلى قسمين رئيسيين غير مرتبطين ببعضهما البعض ولكنهما يكونان عنصراً أساسياً في النقل العام والمواصلات للسيطرة على القدس المحتلة وهما القطار السريع الذي يربط القدس بسائر المدن الرئيسية في إسرائيل والقطار الخفيف داخل القدس والمعروف عالمياً بـ"المترو".

فالقطار السريع بين المدن هو مشروع إسرائيلي إقليمي لربط القدس بمركز إسرائيل (شكل رقم 24)، والتخفيف من الاختناقات المرورية على الطرق الرئيسية التي تربط المنطقتين. ويربط كذلك مطار اللد بن غوريون ومستوطنات مديعين بالقدس، ومحتويًا على خمسة أنفاق بطول إجمالي يبلغ حوالي 37 كيلومتراً ذو اتجاهين وعشرة جسور بطول إجمالي يفوق ستة كيلومترات وسيتم تشغيل القطارات كهربائياً وستستغرق مدة السفر من تل أبيب إلى القدس ما يقارب الثلاثين دقيقة وفي ساعات ذروة حركة الموظفين تسافر ثلاثة قطارات بالساعة في كلا الاتجاهين¹⁷ (Israel Railways) وشركة قطارات إسرائيل ستشغل خدمة القطار السريع. وقد وضع رفع جاهزية القطار السريع للقدس في المخطط الإسرائيلي كأولوية عليا لربطها بسائر المدن. وألغي استخدام محطة القطار القديمة في شارع القدس الخليل وأنشأت محطة جديدة في منطقة المالحه في القدس الغربية.

¹⁷ <http://www1.rail.co.il/EN/Development/Pages/Projects1.aspx>



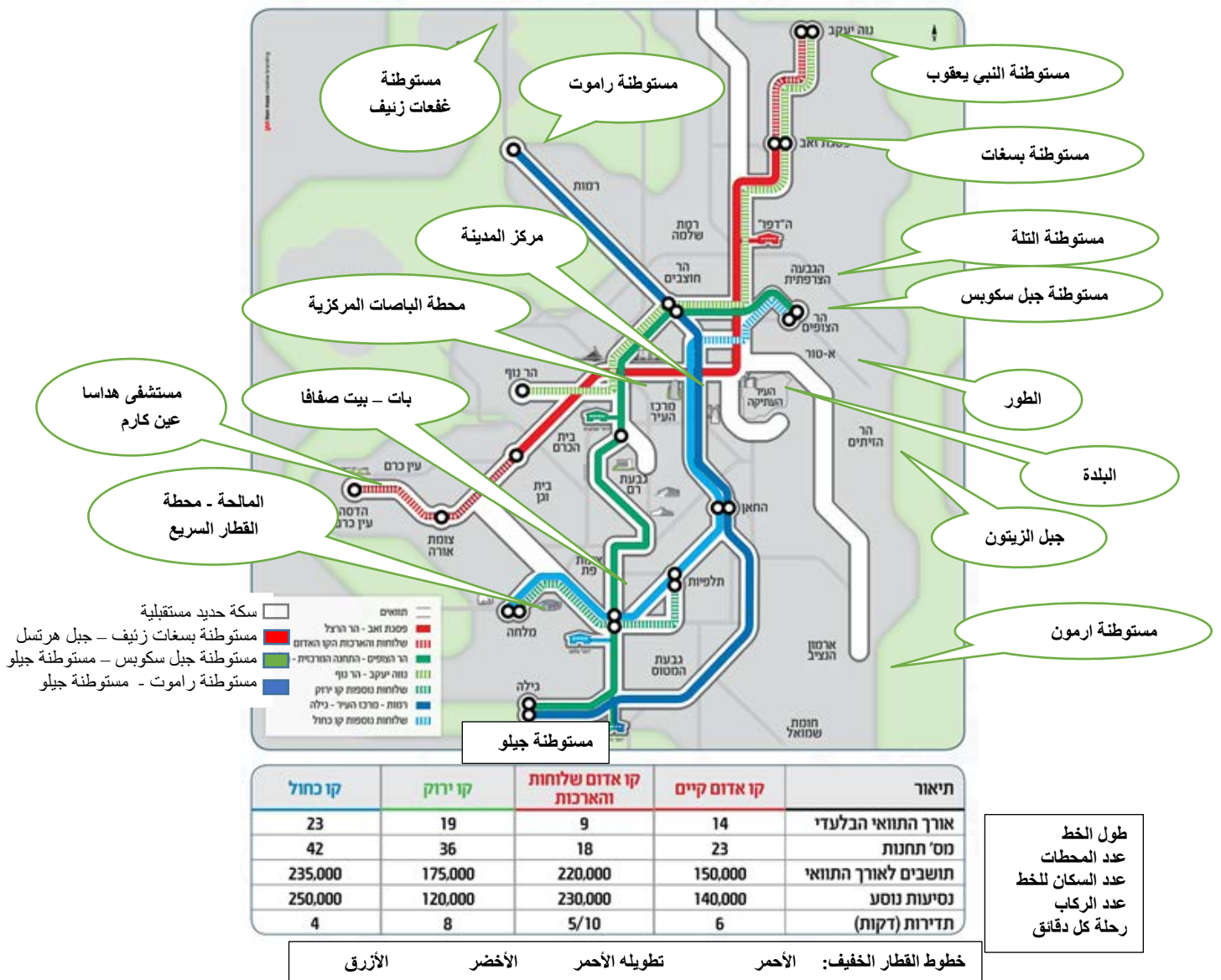
شكل 24 : مخطط خطوط القطار السريع لكل إسرائيل الخط الأزرق رابط قطار خط القدس بسائر المدن

المصدر: قطارات إسرائيل

الخفيف مخططات شاملة منذ عام 1995 وضعت في ظل حكم رئيس بلدية القدس "إيهود أولمرت" ووافقت عليها حكومة الاحتلال عام 1998، وبدأت أعمال تنفيذ البنية التحتية في الواقع عام 2000، وبدأ تنفيذ مشروع السكك الحديدية عام 2006، بعدما وضعت الحكومة الإسرائيلية شرطاً لتنفيذ مشروع القطار الخفيف في القدس أولاً، ضمن مناقصة مشروع القطار الخفيف في تل أبيب، وليس بصورة منفردة، وقامت شركة فرنسية بتلبية الشرط والفوز في المناقصة وافتتح الخط الأحمر الجزئي للجمهور في 19 آب 2011 وتدير المشروع شركة سيتي باس City Pass.

ويبلغ طول الخط الأحمر 13.8 كيلومتراً (شكل رقم 25) شاملاً 23 محطة مبتدئاً من مستوطنة بسغات زئيف ليخدم المستوطنات المجاورة في القدس المحتلة، قاطعاً وسط شارع رام الله القدس الرئيسي في شعفاط، ماراً في الشيخ جراح واصللاً لباب العامود والمصرارة في القدس المحتلة، قاطعاً خط الهدنة، وواصللاً المحطة المركزية في روميما على طول شارع يافا بأكمله، ومنتهياً في جبل هرتسل غرب القدس. وينقل يوميا حوالي 145,000 راكب. وتقوم الشركة بتطوير الخط ليصل مستشفى هداسا عين كارم في الغرب، ومستوطنة النبي يعقوب في الشمال.

وتقوم سلطات الاحتلال والهيئات التخطيطية بمزيد من التخطيطات لشبكات أخرى: الخط الأخضر والخط الأزرق لربط المدينة ومستوطناتها كما هو موضح في الشكل رقم 26. الخط الأخضر سينقل من مستوطنة النبي يعقوب لهار نوف ومستوطنة جيلو، والخط الأزرق سيخدم مستوطنة راموت ومستوطنة جيلو عابراً مركز المدينة. وبذلك تكون الخطوط الرئيسية للقطار الخفيف رابطة مستوطنات "الطوق الداخلي" في القدس وهي جزء من مركبة مصفوفة شبكة المواصلات والتي تلتهم جزءاً كبيراً من الأراضي الفلسطينية العابرة فوقها.



شكل 26: مخطط مسارات خطوط القطار الخفيف المقترحة

المصدر: سيتي باس City Pass

4.7.5 تنفيذ وإنشاء السكك الحديدية الخفيفة

فازت مجموعة سيتي باس CityPass بالمناقصة لإنشاء الخط الأول للقطار الخفيف في القدس وتشغيله لمدة 30 سنة. وحصلت المجموعة على الامتياز للمشروع الذي ينفذ بطريقة BOT - Built Operate Transfer وكلفت المجموعة بتخطيط وإنشاء وتشغيل وصيانة المشروع لمدة الامتياز وبعد ذلك يسلم المشروع للدولة. وتتألف المجموعة من خمس شركات ومجموعات مستثمرين

اقتصاديين وهي: شركة هرنيل للتأمين الإسرائيلية وصندوق إسرائيل للبنى التحتية والذي تم تأسيسه عام 2006 ومجموعة أشطروم الإسرائيلية لمقاولات البناء والبنى التحتية وشركة **ALSTOM** الفرنسية أكبر مصانع قطارات في العالم والمشغل لمجموعة دولية وشركة **Veolia Transportation** الفرنسية. وأسست شركة مقاولات جديدة باسم – EPC - Engineering Procurement Construction بالشراكة بين شركة أشطروم الإسرائيلية والشركة الفرنسية **ALSTOM**. لتخطيط وتنفيذ جميع الأعمال الهندسية وإعداد بنية تحتية لإنشاء سكك الحديد ومنظومة الكهرباء لشبكة سكة القطار الخفيف وبناء محطة كراج Depot كمركز تشغيل ومراقبة وصيانة القطارات وإنشاء المحطات وأعمال التطوير البيئية على طول مساره . وأنشأت شركة ثانية للتشغيل وصيانة المنشأة وصلاحياتها مدة الامتياز O&M- Operation & Maintenance من أجل تشغيل القطار الخفيف بالشراكة بين شركة **Connex Jerusalem Ltd** وشركة **Veolia Transportation** الفرنسية والمسؤولة عن نظام السفريات والسلامة العامة للقطار وخدمة الركاب. إن هذه الشراكة القائمة في المشروع ووضعها ضمن المناقصة الدولية لتل أبيب لهي برهان كامل على عدم قانونية المشروع الذي يغير ملامح القدس المحتلة ويسلب شوارع وأراضي السكان المقدسين منهم، بحجة أن لها فوائد دائمة لسكان القدس من خلال التجديد التكنولوجي وتوفير موصلات خدمتية وبيئية جديدة ومتطورة وهي بمثابة تحديث للبنية التحتية في مسار القطار أولاً، ورفع مستوى الاقتصاد للقدس. ولكن بنية المستثمرين توحى أن هدف المشروع ربحي بالكامل للمستثمر، وفي نهاية المطاف لدولة الاحتلال. وان التعدي على الأحياء الفلسطينية المحتلة في القدس ليس إلا ممارسة لسياسة الأمر الواقع على الأرض والسيطرة على شوارعها ووسائل النقل فيها بالوسيلة الجديدة المبتكرة وهي السكك الحديدية وتوابع منظومة القطار الخفيف. وبتحليل الباحث يرى أن المستخدم الفلسطيني للقطار الخفيف قد تحول من استخدام وسائل النقل الفلسطينية إلى وسائل النقل الإسرائيلية ومنها القطار الخفيف حيث

يزدهر الاقتصاد الإسرائيلي وينتعش وتزداد مباح الشركات الإسرائيلية على حساب الاقتصاد الوطني المقدسي الذي يضعف ويتلاشى.

يضيف التخطيط للقطارين السريع والخفيف منظومة Park & Go التي تشجع المسافرين على إيقاف سياراتهم في مواقف السيارات قرب محطات القطار واستخدام المواصلات العامة (القطار الخفيف وباصات إيغد Egged) للوصول إلى جميع الأماكن في القدس. ولهذا تم إنشاء مواقف واسعة وعديدة في القدس لإيقاف السيارات الخاصة فيها، وأسس التخطيط لهذه الفكرة هو استيعاب أكبر عدد ممكن من اليهود خلال أعيادهم الدينية - الفصح والعرش- التي يمتد كل منها في العام سبعة أيام وتشجعهم على الوصول إلى القدس لإقامة مراسيمهم الدينية، وبالأخص الوصول إلى حائط البراق والمسمى لديهم المبكى (بسبب بكائهم في الموقع الديني على دمار الهيكل الثاني عام 70 ميلادي). ففي هذه الأعياد يتم استيعاب أكثر من مئة وخمسين ألفاً من الزائرين اليهود حسب ما أفادت صحيفة جيروساليم بوست في عددها الصادر بتاريخ 7-4-2017. وتتوافد هذه الأعداد من الزائرين إلى البلدة القديمة وتتجول في أزقتها تحت حراسة مشددة من الشرطة الإسرائيلية التي تتواجد بقوة كبيرة مكونة من أكثر من 3500 شرطي، مما يعني أن السيطرة الكاملة على القدس وما حولها تكون للشرطة الإسرائيلية وتغلق الطرق والشوارع المؤدية إلى البلدة القديمة بذريعة أمن المواطن الإسرائيلي والزائر اليهودي.

مشروع القطار الخفيف في القدس هو مشروع استيطاني؛ لأنه يربط التجمعات السكانية الاستيطانية اليهودية ومركز المدينة والتجمعات الصناعية بعضها ببعض. ويلتهم أراضياً في القدس المحتلة الشرقية لصالح مسارات القطار ومحطة كراج القطار الرئيسية في عناتا، في موقع المسلخ البلدي تحديداً (أنشئ هذا المسلخ كمسلخ للقدس قبل الاحتلال عام 1967) وهو بمساحة 50 دونماً، الأمر الذي أدى إلى تقليص عرض شارع رام الله القدس في مساره داخل الأحياء الفلسطينية ولا سيما منطقة شعفاط وقسمه إلى مسارين ذوي عرض متدنٍ أقل من أربعة أمتار لكل مسار، حيث كان سابقاً ذا أربعة مسارات. وتحفظ أغلبية المقدسيين وسكان المنطقة الفلسطينية على إنشائه لما انطوى عليه من مخاطر

جسيمة على أملاكهم وأراضيهم وامتنع كثيرون عن استخدامه، لوجود كم كاف من الحافلات التي تقلهم ولم يعتمدوا في تنقلاتهم على استخدام خدمة القطار الخفيف كوسيلة نقل أساسية. ومقارنة مع القدس الغربية فإن مسارات الشوارع التي يمر بها القطار الخفيف تم إعادة تأهيلها وأنشئ فيها أربعة مسارات اثنان لكل اتجاه، مما يدل على خنق شوارع القدس الشرقية المحتلة وتوسيعها في القدس الغربية لتسهيل النقل والتنقل في الشطر الغربي من المدينة.

4.7.6 المواصلات الجوية في مخطط هيكل القدس 2000

يصنف مطار قلنديا في مخطط هيكل القدس 2000 كنظام للنقل الجوي الدولي لإسرائيل، علماً أن موقع المطار بجميع مساحاته يقع ضمن حدود القدس المحتلة وداخل الجدار العنصري الفاصل، وهذا يعني أن المخطط عزل المطار عن محيط الضفة الغربية عزلاً تاماً. مما يعني أنه من الصعوبة بمكان الوصول إلى المطار أو توسعته لأن الأراضي الواقعة في محيطه محصورة غير قابلة لتطويره. وربما يكون الحل بفتح أنفاق من جهة الشرق للوصول إليه ولمنطقة بيتونيا، ولكن مشروع المطار في الوقت الراهن ليس من أولويات السلطات المحتلة، ولم يذكر كعنصر أساسي للمواصلات، إنما يستخدم كمطقة عازلة بين القدس والمناطق الفلسطينية ضمن أراضي القدس الشرقية الواقعة ما وراء الجدار.

4.7.7 جدار الضم والتوسع في مخطط هيكل القدس 2000

لم يذكر الجدار في الخطة الهيكلية مخطط القدس 2000 ولم يصنف بأي حال من الأحوال، وكأنه غير موجود بالرغم من أن بداية العمل عليه حول القدس كان في نفس وقت إصدار الخطة، ولم يوضح مساره في المخططات المرفقة للخطة. وفي حقيقة الأمر كان قد أخذ بعين الاعتبار في الخطة عند المخططين بالرغم من عدم ذكره. فإن بناء الجدار حول مدينة القدس وبالشكل الذي أنشئ عليه قد أضاف عناصر بالغة الخطورة على وضع المدينة التخطيطي، لتخدم من حيث الجوهر أهداف المشروع الهيكلية 2020، وتسرع في تحقيق أهدافه العنصرية الديموغرافية والسياسية، وتسليخ عشرات آلاف الفلسطينيين المقدسيين من ورائه، وتمهد لوضع خطة للفلتان الأمني والبلدي

والتخطيطي الحضري في المناطق خارجه، ككفر عقب و عناتا ومخيم شعفاط وبئر عونا، مما يسفر عن تخريب النسيج العمراني والحضري في هذه المناطق، ويحولها إلى أماكن مكتظة بدون بنية تحتية تتلائم والبناء العشوائي والعالي غير القابل للسكن الآمن، فمقصد العزل هو عدم وجود سلطة محلية لإدارته وهذا بحد ذاته سيطرة غير منظمة . وتوضح الصورة رقم 13 هذا الوصف حيث من وراء الجدار البناء العشوائي العالي غير المخطط الذي بني بدون رقابة من السلطات المحلية.



صورة 13: الجدار الفاصل والبناء العشوائي
الشجرة عن يسار الصورة موقعها في حدود القدس وخلفها الجدار الفاصل وما وراء الجدار في القدس والبناء العشوائي
والعالي وبدون تخطيط وترخيص في منطقة عناتا أخذت الصورة عام 2017
المصدر: تصوير الباحث لحي كفر عقب

4.7.8 خلاصة الخطة الهيكلية لمخطط القدس 2000

لقد قادت الخطة الهيكلية مخطط القدس 2000 إلى التنمية والتطوير في القدس الغربية ومستوطنات "الحلقة الداخلية" في القدس الشرقية وأعطت إمكانات محدودة للتنمية في أحياء القدس الشرقية الفلسطينية والتي لا تفي باحتياجات التخطيط الأساسية للمجتمع الفلسطيني المقدسي في جميع مجالات الحياة، من تعليم وخدمات ومرافق عامة وصناعية وصحية حيث حصرت التنمية الحضارية في مركز الحياة الفلسطيني الطبيعي المقدسي في أحياء القدس القديمة والحوض المقدس وأعطت مجالاً ليس بكثير للتنمية الفلسطينية في الأحياء الفلسطينية البعيدة عن المركز في بيت حنينا شمالاً والسواحل الغربية جنوباً. وربما يكون التغيير والتحديث للبلدة القديمة لخدمة الهدف السياسي الإسرائيلي لتقليص

عدد السكان الفلسطينيين، ويهودة وأسر آلة البلدة القديمة، أي أن القدس في نهاية المطاف ستعطى الطابع اليهودي والإسرائيلي الذي يطغى عليها ويفقد طابعها الأصلي الفلسطيني المسيحي والإسلامي (حيث نرى اليوم استغلال بلدية الاحتلال ببرامج ثقافية يهودية ليلاً في أزقة القدس العتيقة مثل ليالي الأنوار وغيرها بعد إغلاق حوانيت المقدسين ليلاً). وما هذه الخطة للقدس 2000 إلا توجيه تخطيطي للمدينة وسيتم فيما بعد تحضير مخططات تفصيلية للمصادقة عليها.

الخطة الهيكلية "مخطط القدس 2000" وضعت للمناقشة عام 2004 من طرف مسؤولي البلدية للمواطنين، وقامت السلطات بتغييرها وتطويرها فيما بعد عامي 2007 و2009 حسبما تطلب الأمر للمصلحة الإسرائيلية. ولم يصادق نهائياً على هذه الخطة مخطط 2000 للقدس من جميع اللجان ومن المرجح أنه يستخدم كوثيقة تنفيذية وبوصلة للتخطيط والتنفيذ، وعلى الرغم من ذلك فإنه يجري التعامل مع هذا المخطط كمرجع أساسي في دوائر التنظيم في بلدية القدس (حيث أعطي المستثمرون موافقة لبناء غير قانوني في منطقة الهوليلاند والتي أدانت إيهود أولمرت فيما بعد) (رئيس البلدية وفيما بعد رئيس الوزراء) بالسجن في قضية فساد لإعطاء الرخص في الهوليلاند بدون مستند قانوني والسماح برفع مبان على ارتفاعات عالية تصل حتى 35 طابقاً في غربي المدينة، وهو غير مشمول في المخطط الهيكلية المصدق عليه للقدس عام 1956 ولكن موصى على هذه الاقتراحات في خطة مخطط هيكلية القدس (2000).

4.8 تصميم وتنفيذ شبكة الطرق والمواصلات وتأثيرها على المواطنين الفلسطينيين

المقدسين

وضعت معايير رئيسية لتصميم شبكة الطرق والمواصلات وتنفيذها في القدس المحتلة مستعينة بالمراحل والمحطات أعلاه والتي استخدمت كعوامل تغيير في التخطيط الإسرائيلي وتأثيرها على الدولة المحتلة. أولاًها: خدمة الشعب الإسرائيلي حيث تتمتع شبكة الطرق بتميز عنصري بين مستخدميها من عرب ويهود مستوطنين، وتم التخطيط لها وتصميمها من أجل الفصل بين الشعبين

الفلسطيني والإسرائيلي (والمستوطنين على وجه التحديد). وثانيها: ربطها بشبكة الطرق الوطنية الرئيسية الإقليمية في إسرائيل عمودياً: شمالاً جنوباً، وأفقياً: غرباً شرقاً، وللوصول إلى سائر المدن الإسرائيلية داخل الخط الأخضر ومستوطنات القدس الشرقية والضفة الغربية. وثالثها: تزويد الإسرائيليين بالمرور الآمن بدون أي عائق وخصوصاً مما تبديه حركة النضال والمقاومة الفلسطينية (وما يسميه الإسرائيليون "الاضطرابات")، ورابعها: سلب الأرض الفلسطينية من أصحابها مستخدمة قوانين الاحتلال العثماني والبريطاني والإسرائيلي والأوامر العسكرية الاحتلالية الإسرائيلية وقوانين أردنية استخدمت خلال السيطرة الأردنية وضمها لشبكة الشوارع بذريعة استخدامها للمصلحة العامة واستملاكها للمرافق العامة والطرق. وتعني المصلحة العامة خدمة أهداف الدولة والمجتمع اليهودي الصهيوني أولاً على المستوى القطري والإقليمي والمحلي (Hill, 1980).

قسم المخطط شبكة الطرق إلى ثلاثة أنواع: طرق رئيسية وشريانية، وطرق شريانية، وطرق محلية (الطرق الالتفافية قد تكون ضمن أي من هذه الأنواع الثلاثة). ووضعت التعليمات والإرشادات لإنجاز المخططات والتنفيذ بطريقة الانتقال من الواقع في نهاية الثمانينيات إلى خطة التخطيط بشكل تدريجي وموزعاً على مناطق عدة بموجب تغييرات بطيئة تسير باتجاه أهداف المخطط ومن بعد سنوات طويلة يظهر التنفيذ الكلي على أرض الواقع حسب المخطط وبصورة كاملة لشبكة عنكبوتية للطرق (وفي هذه الفترة من الزمن استطعنا رؤية الصورة الكاملة المنفذة على أرض الواقع في القدس بعد أكثر من ثلاثة قرون على تخطيطها وبدت كأمر واقع).

تم التخطيط لإنشاء شبكة الطرق وتطويرها وتشبيدها في منطقة القدس خلال التسعينيات وهي جارية لغاية الآن، بذريعة رفع حجم حركة المرور من وسط المدينة والنواة المحيطة بالبلدة القديمة وتطوير الطرق حسب حجم السير من وإلى مناطق القدس. ولكن تم تخطيط الشبكة التي شيدت حديثاً والمخطط لها في القدس بشكل أساسي لخدمة المستوطنات وربطها داخل حدود بلدية القدس الإسرائيلية والمستوطنات المكوكية وكتل المستوطنات حول القدس متجاوزاً التجمعات السكانية الفلسطينية وكان

ضحية هذا التطوير أصحاب الأراضي الفلسطينيين في القدس والضفة الغربية والمواطنين الفلسطينيين في القدس حيث حددت مناطق التطوير والتوسيع داخل النسيج العمراني الفلسطيني وفي أحيائهم والتي أضحت محاطة بالطرق الحديثة. وتضاريس منطقة القدس الجبلية صعبت من تخطيط شبكة الطرق، وفرضت على المخططين والمصممين استخدام الطرق الأكثر اقتصاداً وخصوصاً القائمة والمستخدمه من قبل السكان المحليين وقطعت أراضي الأحياء الفلسطينية القائمة قبل الاحتلال، وأحيانا تحولت هذه الطرقات من طرق محلية إلى طرق إقليمية، وسلب حق سكانها من استخدامها.



شكل 27: مخطط توزيع المفارق لشارع سريع رقم 50 (مسماها القديم طريق رقم 4)

المصدر: رسم وإنتاج الباحث

إنشاء وتنفيذ شبكة الطرق الجديدة في القدس (مخطط شكل رقم 27) قامت على أساس سياسي إسرائيلي ومعتقدات دينية يهودية تقضي بتوصيل القدس بجميع أنحاء إسرائيل بكل سهولة خدمة للمواطن الإسرائيلي وبدون أي إعاقة ، بحيث تتناسب هذه الشبكة مع عدد المركبات المتكاثرة ولا سيما السيارات الخاصة مع مرور السنين، ووصول الإسرائيليين واليهود المتدينين إلى القدس القديمة بدون أي عائق، وفصل الإسرائيليين عن الفلسطينيين المقدسيين في طرقهم ومواصلاتهم، ومتغيرات أخرى أخذت بعين الاعتبار كزيادة عدد السكان المحليين والمستوطنين في القدس ومحيطها وأطرافها، والمستوطنين الذين لهم علاقة يومية مباشرة مع القدس. وكان لارتفاع مستوى المعيشة أثر على زيادة حجم ومساحة ونوعية الطرق الأمر الذي أدى إلى ارتفاع عدد المركبات.

حيث لاحظ الباحث في السنوات الأخيرة تشجيع المواطنين الإسرائيليين من قبل الحكومة الإسرائيلية على زيارة القدس يومياً وبالأخص في الأعياد اليهودية حيث تغلق الطرق حول القدس القديمة ليتسنى لمئات الآلاف من المستوطنين زيارتها. فأول خطوة لهذه السياسة هو خلق طرق بديلة للمستوطنين للوصول إلى مستوطنات القدس "مستوطنات الطوق الداخلي" ومستوطنات خارج محيط القدس لإبعادهم عن التجمعات الفلسطينية وعدم وصول المستوطنين للمدن والأحياء العربية.

فأول طريق التفافي أنشئ كان طريق رقم 45 شمالاً متصلاً بطريق التفافي رام الله رقم 60 للتنقل من الشرق إلى الغرب شمال المدينة. وثانيهما تم تأهيل طريق رقم 443 وتغيير وضعه من طريق رئيسي يصل إلى القرى الفلسطينية في شمال غرب محافظة القدس إلى طريق شرياني التفافي يصل شمال القدس مع مجموعة من مستوطنات موديعين ومطار اللد وتل أبيب لاغية الوصول المباشر لهذه التجمعات السكانية الفلسطينية. وفي الجنوب أنشئ طريق رقم 385 التفافي الولجة والذي يتخطى العبور لمدينة بيت لحم (وفتح الطريق قبل إنشاء طريق الأنفاق من بيت صفافا إلى بيت لحم والمحسوب أيضاً التفافي بيت لحم). والسياسة الإسرائيلية من بدايتها تعتمد على التمويه في التنفيذ حيث كانت

تجزئ تنفيذ وإنشاء الطرق بأقسام عدة متناثرة الموقع في الطريق الواحد فتتفد جزءاً في الشمال وآخر في الجنوب وبعد ذلك جزء آخر في منطقة أخرى حتى يظهر أن التطوير هو لصالح الأحياء السكنية لتقليل المعارضة ضد التهام وسلب الأراضي في منطقة واحدة بل تلجأ لتوزيعها على مناطق مختلفة وأزمة متفرقة، وفي نهاية المسار ربطها كلعبة التركيب "الجيك سو" Jigsaw Puzzle لتكون شبكة عنكبوتية متواصلة.

ففي أحد اللقاءات الجماعية مع عضو المجلس البلدي اليميني في القدس بولاك سنة 2004 لمناقشة خطة مخطط هيكل القدس 2000 ، قال : " نحن الإسرائيليون نهىء البنية التحتية بما فيه إنشاء الطرق والشوارع في القدس وحول القدس للوصول بسهولة لجبل الهيكل أو "جبل موريا" (والمقصود في كلامه وعبارته الحرم الشريف) وإن الله سينزل من السماء الهيكل وبالنهاية الله يعمل مشيئته ونحن نكمل واجبنا على الأرض" (وهذا إقرار صادر عن عضو المجلس البلدي اليميني بولاك سنة 2004).
(هذا تفكير وكلام وخطير لبولاك يؤدي إلى النزاعات والحروب) (حسب المقولة المشهورة "جميع الطرق تؤدي إلى روما")

(أوصي للباحثين المستقبليين بفكرة للأبحاث المستقبلية إذ لم يكن موقع الهيكل وجبل مورياه في موقع الحرم القدسي الشريف الحاضر فهل سيخطئ الله في الموقع ونزول الهيكل الثالث أم ماذا؟).

وطريق رقم 50 (جادة بيغن) (تم تغيير رقم الطريق بعدما كان يعرف بطريق سريع رقم 4 جنوباً ورقم 444 شمالاً) الطريق الشريانية Arterial Road الرئيسية والعمود الفقري لشبكة الطرق والمواصلات في القدس (مخططان شكل رقم 24 و 25) ويوصل شمال القدس بجنوبها وصمم على أساس كثافة الحمل المروري العالي من خارج المدينة وداخلها وربطه بالطرق الإقليمية الرئيسية السريعة الإسرائيلية المتواصلة بالتجمعات السكنية الكبرى الإسرائيلية وأهمها تل أبيب (طريق سريع رقم 1 باتجاه الغرب) والكتل الاستيطانية حول القدس معالي أدوميم شرقاً (طريق سريع رقم 1 باتجاه الشرق عابراً نفق سكوبس وجبل الزيتون) وغوش عتصيون جنوباً (طريق سريع رقم 60 باتجاه

الجنوب) وجفعات زئيف ومودييعين شمالاً (طريق سريع رقم 443 باتجاه الغرب الشمالي) وأرئيل شمالاً (طريق سريع رقم 60 باتجاه الشرق الشمالي) ومركز طريق رقم 50 يشكل مركز توزيع هذه الطرق في محور منطقة مستوطنة راموت وتساقر فيه وسائل النقل بدون التوقف للدخول للمدينة والخروج منها.



صورة 14: وطريق رقم 50 (جادة بيغن) ومركز توزيع للسير قرب المالحة والهوليلاند

المصدر: Moriah شركة تطوير القدس <http://www.moriah.co.il/project>

ويوفر طريق رقم 50 العامودي مركز وشبكة توزيع الطرق (كما توضح صورة رقم 14) للمداخل والمخارج والفتحات الأفقية بين الأحياء والشوارع الرئيسية والثانوية والشوارع الخدمائية داخل مدينة القدس متصلة بعضها ببعض مكونة شبكة عنكبوتية لشوارع وطرق القدس ممتدة للطرق الرئيسية والسريعة موصولة إياها بأحياء القدس. ويوفر طريق رقم 50 عشرة مفارق رئيسية من شماله لجنوبه: مفرق عطروت (قلنديا) وبننسيون ننتياهو (شارع شومان) وراموت وجفعات شاؤول وكريات موشيه وجفعات مردخاي وغولومب وبنفنستي تقاطع الستاد الرياضي وجيلو وروزمارين (بيت صافا). (شكل رقم 27)

أما طريق رقم 50 شمالاً (مخطط شكل رقم 27) من مفرق طريق رقم 1 خارج حدود بلدية القدس يقطع أراضي من الضفة الغربية ويحاذي حدود البلدية الشمالية وحي بيت حنينا ويفصلها عن بيت حنينا البلد ويفصل القدس عن قرى محافظة القدس الغربية في الضفة الغربية بير نبالا وقلنديا والجديدة

وغيرها وهو بمثابة شارع طوق غربي يطوق القدس الشرقية العربية شمالاً وغرباً ويحصر الأحياء العربية على كلا جهتيه. وقد وضع على طرفي الطريق جدار فاصل خرساني مزخرف بارتفاع ثلاثة أمتار لحماية المستوطنين من البلدات الفلسطينية المحاذية من شارع بلدة بيت حنينا القديمة حتى مفرق بيتونيا ومعسكر عوفر في شارع رقم 443 ويعد هذا الجدار جزء من الجدار الفاصل العنصري بشكل حماية الطرق حيث يفسخ النسيج العمراني الفلسطيني إلى أقسام كثيرة. وأضيف كاميرات مراقبة على طول الطريق (صورة رقم 15) لمراقبة السكان الفلسطينيين القاطنين والمارين عبر الطرق والسيطرة عليهم.



صورة 15 طريق سريع رقم 50 فوق بيرنبالا

بوجود الجدار الفاصل وحماية للطرق وكميرات المراقبة الموجهة بكثافة على القرية لضبط الدخول والخروج منها

المصدر: تصوير الباحث

أضيفت لشبكة الطرق والمواصلات ثلاثة طرق التفاضية حلقية (مخطط شكل رقم 27) مستبعدة حركة المرور الاستيطانية عن داخل ووسط التجمعات السكانية لتفادي المراكز العمرانية الفلسطينية: الطريق الطوقي الأول: يبدأ من طريق الطوق الشرقي ويفصل أحياء القدس عن أحياء الضفة الغربية ويربط طريق رقم 1 الجنوبي بمحاذاة حدود بلدية القدس والجدار الفاصل في منطقة العيساوية والطور والسواحة الشرقية وجبل المكبر ليصل حتى صور باهر، ويرتبط بالطريق الطوقي الثاني الجنوبي المسمى "طريق ريكيفت" (طريق القطار) الذي يفصل الأحياء الفلسطينية صور باهر وأم طوبا عن مستوطنة شرق تلبوت ويرتبط بالطريق الرئيسي رقم 60. وثالثها الطريق الالتفافي الغربي طريق رقم 3965 الممتد غربي حدود البلدية قرب حي المالحه والولجة ويصل مستشفى عين كارم غرباً مرتبطاً مع طريق رئيسي إقليمي سريع رقم 1 المتجه نحو تل أبيب.

وبالطبع فإن إنشاء الطرق الالتفافية يتطلب مصادرة مساحات شاسعة من الأراضي الفلسطينية وهدم العديد من المنازل في مسار الطرق. وطريق الطوق الشرقي لم ينفذ بأكمله لصعوبة تنفيذه ولمصاريفه الباهظة إذ يتطلب بناء ثلاثة أنفاق وخمسة جسور ليتخطى الأحياء الفلسطينية: الزعيم والطور ورأس العامود وأبو ديس والسواحة الغربية والشيخ سعد وصور باهر، ويلتهم مساحات شاسعة من الأراضي الفلسطينية المصادرة ويهدم العديد من المنازل الفلسطينية.

وأنشئ طريق التفافي استيطاني آخر من مفرق التلة الفرنسية لعناتا بغرض الوصول إلى مستوطنات القدس الشرقية بيسغات عومر وبيسغات زئيف والنبي يعقوب وبيعد حركة وتنقل المستوطنين عن الشارع الرئيسي رقم 60 العابر من وسط الأحياء الفلسطينية شعفاط وبيت حنينا والأحياء شمال ووسط القدس.

أنشئ طريق النفق المسمى بشارع 60 (صورة رقم 16) بعد موافقة وزارة المواصلات الإسرائيلية بعرض مسار واحد في كل اتجاه لربط الكتلة الاستيطانية غوش عتصيون وإفرايم وبيتار وبيتار عيليت وكريات أربع والخليل وتسور هداسا. ومعظم هذه المستوطنات تحضن متدينين مستوطنين يهود لهم

علاقة مباشرة دينية مع القدس حيث تكون حركتهم للقدس وتل أبيب يومية عبر الطريق الوحيد الذي أعدّ لخدمتهم وهي وسيلة برية وحيدة تتم باستخدام المركبات العمومية والخاصة. تم بناء أول نفقين في إسرائيل ليتخطى مدينة بيت لحم في عام 18 1996 بعد التوقيع على اتفاقات أوسلو، وذلك كجزء من بناء الطرق الالتفافية إلى المدن الفلسطينية في الضفة الغربية (وأغت السلطات الإسرائيلية شارع بيت لحم الخليل كجزء من الطريق الرئيسي لشارع رقم 60 وأصبح شارعاً رئيسياً داخلياً). وطول النفقين الأول 300 متر والثاني 900 متر (الأطول في إسرائيل في حينه) وأنشأ بين النفقين جسر بطول مئة متر وبارتفاع 60 متراً فوق وادي أحمد المتاخم لكرميزان من أراضي بيت جالا ضمن حدود بلدية القدس. وخلال العقدين الأخيرين كثر عدد المستوطنين في كتلة غوش عتصيون ومستوطنات الجنوب فقد خلقوا حركة مرور كثيفة على طريق رقم 60 صباحاً ومساءً عند ساعات الذروة وإزدحامات مرورية كبيرة في مدخل القدس الجنوبي في محيط حي بيت صفافا. ويمر في كل اتجاه أكثر من 1300 مركبة و30 حافلة كل صباح بموجب المعلومات الصادرة عن شركة موريا. (Moriah, 2017)

¹⁸ <http://www.moriah.co.il/project>



صورة 16: طريق الأنفاق الاستيطاني رقم 60 على أراضي بيت جالا وطريق أمني للجدار الفاصل من أسفله

المصدر: Nasrallah, , Khamaisi and Younan, (2005) , Jerusalem on the Map, IPCC

فكثافة السكان العالية في المستوطنات وتزايد أعدادهم بالنمو الطبيعي والهجرة اليهودية نحو المستوطنات وتزايد عدد المركبات نسبياً عاماً بعد عام وازدياد الحاجة لتلبية وتغطية احتياجات المستوطنين، قررت السلطات الإسرائيلية ووزارة المواصلات وضع المخططات لتوسيع طريق الأنفاق ببناء نفقين آخرين بجانب النفقين القائمين (صورة رقم 17) وإضافة مسارين آخرين لكل اتجاه. والطريق ممتد اثنا عشر كيلومتراً من تقاطع بيت صفافا "روزمارين" باتجاه الجنوب لغاية مستوطنة اليعازر وكتلة غوش عتصيون الاستيطانية حيث تقدر تكاليف إنشائه بحوالي مليار شيكل ويستمر العمل فيه 4 سنوات وتقوم شركة موريا الحكومية بتطويره وتنفيذه¹⁹. وهذا يتطلب المزيد من مصادرة الأراضي للتوسعة الجديدة لطريق الأنفاق علاوة على ما خسره أصحاب الأراضي الفلسطينية في بيت جالا والخضر من مساحات كبيرة عند إقامة الشارع أول مرة .

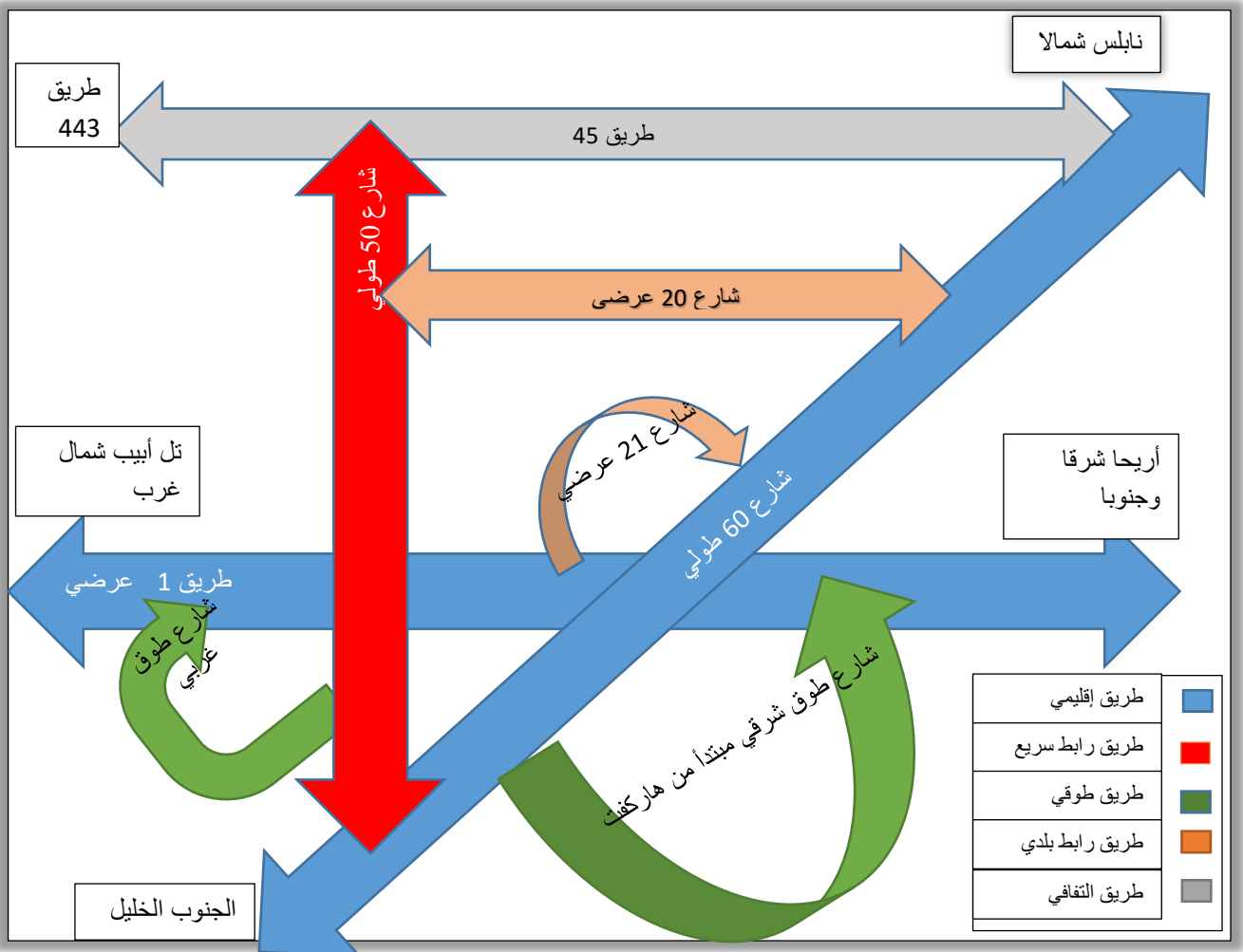
¹⁹ موقع شركة تطوير القدس موريا مشروع شارع 60 <http://www.moriah.co.il> . شركة موريا هي شركة حكومية تخطط وتنفذ مشاريع القدس بما فيه البنية التحتية والمرافق العامة في القدس



صورة 17: التخطيط المستقبلي لطريق الأنفاق طريق رقم 60

المصدر: Moriah شركة تطوير القدس <http://www.moriah.co.il/project>

قصد المخططون إنشاء طرق للمستوطنات على محيط المناطق المصادرة ووضعها على الخط الفاصل بين مناطق المستوطنات والأحياء العربية كطريق السكة الحديدية (المسمى بالعبرية "كفيش هاريكفيت") وكطريق جبل سكوبس والأنفاق (الطريق الأمريكي) وطريق بيغن الشمالي وطريق بيغن الجنوبي وشارع رقم 21 ورقم 20. وشيدت جميع هذه الطرق داخل حدود بلدية القدس الإسرائيلية لتخدم المستوطنات داخل وخارج حدود البلدية والتي تربطها بمركز المدينة المقدسة لتكون مخطط



شكل 28: مخطط سكيماي لتدرج وتواصل الطرق وتوزيعها في القدس

المصدر: إعداد الباحث

السيطرة على المكان بواسطة شبكة الطرق. لقد لخص الباحث شبكة الطرق الرئيسية المتواصلة في القدس وحولها (الرسم السكيماتي شكل رقم 28) لتوضيح طبيعة الطرق المقامة على أرض الواقع واتجاهاتها الجغرافية بالنسبة لبعضها البعض.

تستخدم الطرق السريعة والطرق الرئيسية داخل القدس وحولها من قبل الإسرائيليين والمستوطنين وخصوصاً في القدس الشرقية. وبما أن شبكة الطرق تعبر من الأحياء الفلسطينية أو تحاذي العديد منها، فقد خطط مهندسو الطرق طرقاً جديدة إلى جانب الطرق القائمة ليتفادوا التجمعات السكانية الفلسطينية وبدورها قامت بتقسيم الأحياء الفلسطينية دون مراعاة الاحتياجات والمتطلبات لهذه الأحياء في مراحل التخطيط والتنفيذ التي اتبعتها، وتركت شبكة الطرق الفلسطينية في الأحياء العربية مهملة دون صيانة أو تطوير للبنية التحتية فيها، بالرغم من مصادرة الأراضي الفلسطينية الخاصة لبناء شبكة الطرق والطرق المؤدية لها لصالح المستوطنات. وشكلت شبكة الطرق عقبة أخرى أمام الفلسطينيين وخلقت جيوباً من الأحياء الفلسطينية ودمرت النسيج العمراني وأساءت للتنمية الحضرية الفلسطينية، وقامت بتحديدتها وتقليصها طالما أن السيطرة التامة على الطرق والشوارع بأيدي المحتل. ولضمان سلامة المسافرين الإسرائيليين والمستوطنين على هذه الطرق، تم إقامة سياج أمني على جانبي الطرق بارتفاع يزيد عن المترين والنصف، ومتوجة بأسلاك شائكة لمنع الفلسطينيين من العبور أو استخدامها للطرق المحاذية لمنطقة سكنهم وإجبارهم على إيجاد طرق بديلة للوصول إلى ممتلكاتهم المنقسمة على الجهة الثانية من الطريق. حتى الحياة البرية الفلسطينية لم تسلم من هذا الخطر وهي محاصرة بين الأسوار والأشياك، وأصبحت الطرق خطراً بيئياً إذ وجدت بعض الحيوانات البرية مقتولة على الطرق أو محبوسة لا مفر لها. وفرض المخططون بمخططاتهم ارتدادات للطرق على شطري الشارع بمسافة لا تقل عن 100 إلى 150 متراً على جانبي الطرق وأسمنتها حرمة الشارع لا يجوز التصرف بها، وبالتالي خلقت منطقة عازلة للطريق إضافة لعرضه وهذه خسارة لأصحاب الأراضي المحاذية للشارع والواقعة ضمن خطوط الارتدادات لمنعهم من استخدامها والبناء عليها في وسط القدس. وتتحول الطرق

إلى لعنة لسكانها الفلسطينيين المجاورين الذين يُمنعون من الاستفادة المباشرة منها ويتحملون أعباء إضافية لإيجاد طرق جديدة وبديلة للوصول إلى أراضيهم ومنازلهم وعملهم على الجانب الآخر من هذه الطرق لاستكمال مواصلاتهم، ناهيك عن أن غبار الشوارع المتطايرة من حافلات المستوطنين العابرة في الشوارع تؤدي صحة المجاورين وتنتشر داخل بيوتهم وأماكن سكنهم.

4.9 تنظيم شبكة المواصلات على أرض الواقع للسيطرة والضبط

بعد الإعلان عن خطة التخطيط لإعادة الهيكلة "مخطط القدس 2000" في يناير 2004 انطلق مشروع إعادة تأهيل حركة النقل وشبكة المواصلات من قبل وزارة المواصلات والسلامة العامة الإسرائيلية وبلدية القدس على أسس خطة الهيكلية 2000. وضمن المشروع ثبتت امتياز 17 شركة باصات عربية من ضمنها 12 شركة باصات عربية قائمة وتعمل في الأحياء العربية، مع إضافة خمس شركات نقل جديدة لتغطي مناطق شرقي القدس من احتياجاتها للمواصلات العمومية. وأجبرت وزارة النقل والمواصلات الإسرائيلية الشركات بالعمل تحت سقف واحد وإنشاء "شركة السفريات الموحدة" في القدس (أو سفريات شرقي القدس (صورة رقم 18) مسجلة في السجل التجاري الإسرائيلي ولها الامتياز للعمل في القدس وضواحيها (وبذلك ألغيت تلقائياً جميع الرخص والامتيازات السابقة لجميع شركات الباصات التي كانت تعمل على خطوط القدس منذ عام 1967 (وبدون أي تعويضات لهم على خسائرهم). ومنحت وزارة المواصلات والسلامة العامة الإسرائيلية تراخيص جديدة لتشغيل وسائل النقل العام المسجلة في شركة السفريات الموحدة (واسمها يدل على ما هي عليه).



صورة 18: إشارة شركة السفرات الموحدة في القدس الشرقية

المصدر: تصوير الباحث

ووضع على الحافلات علامة خطوط مائلة تميز الحافلات العمومية الفلسطينية عن غيرها من الحافلات الإسرائيلية (اللون الأزرق لحافلات الشمال والأخضر للجنوب) (صورة رقم 19) والتي لها امتياز في القدس الغربية والمستوطنات كحافلات شركة إيغد. وهذا تمييز منظم للعنصرية في إسرائيل حيث أن هذه الحافلات معرضة لأن تُستوقف يومياً من قبل عناصر الأمن الإسرائيلية لتفتيشها في أي لحظة وفي أي مكان، ويتم إعاقة حركة تنقلها وتأخير مستخدميها. وقامت السلطات الإسرائيلية بإعادة تأهيل محطة الباصات المركزية في "باب العامود" شارع السلطان سليمان، وخصصتها لنقل ركاب جنوب القدس الشرقية وضواحيها، بما في ذلك معبر الزعيم وأبو ديس والعيزرية وجددت محطة الباصات الشمالية الواقعة في شارع نابلس وخصصتها لنقل الركاب شمال القدس الشرقية وضواحيها بما في ذلك معبر قلنديا وكفر عقب ورام الله وأقامت محطة جديدة في المصراة وخصصتها لنقل الركاب جنوبي القدس الشرقية وضواحيها، بما في ذلك معبر قبة راحيل في بيت لحم ومعبر الأنفاق في بيت جالا.



صورة 19: علامة خطوط مانلة على الحافلات مواصلات شرقي القدس

تميز الحافلات العمومية الفلسطينية عن الحافلات الإسرائيلية (اللون الأزرق لحافلات الشمال والأخضر للجنوب)

المصدر: تصوير الباحث

وقامت وزارة النقل والمواصلات الإسرائيلية بتقديم التسهيلات للشركات لشراء حافلات جديدة ومستعملة بعمر أقل من عشر سنوات، وترخيص الحافلات لها، على أن تكون صالحة للركاب وتنقل المواطن بكرامة، مشددة على أصحاب الحافلات بالسير حسب القانون، وأن تكون صلاحية المركبة ونظافتها دائمة، وفي أفضل حال، وقامت بتدريب طواقم السائقين والإداريين بطرق جديدة لاحترام الركاب، ووضعت محطات للباصات على الطرق في مسار هذه الخطوط شرقي القدس، ملزمة الباصات بالتوقف للتحميل والتنزيل في هذه المحطات، وملزمة السائقين باللباس الموحد المرتب، واتباع نظام مواعيد لتحريك الباصات من المحطة، واستخدام تذاكر جديدة بتعرفة موحدة حسب القانون، وتأمين الحافلات والركاب بموجب القانون. وفي بداية المطاف واجهت وزارة المواصلات والسلامة العامة الإسرائيلية اعتراضاً شديداً من أصحاب الشركات، وطالب أصحاب الشركات من

السلطات الإسرائيلية بوقف ظاهرة "الفوردات" والحافلات غير القانونية وغير المنظمة في جميع أنحاء القدس الشرقية، لإنجاح إعادة تأهيل المواصلات العامة في القدس الشرقية وضواحيها ومحيطها. وبعد استجابة السلطات الإسرائيلية والشرطة الإسرائيلية لهذا المطلب، قامت بتحرير مخالقات وتوقيف لسائقي السيارات غير القانونية الذين يقومون بتحميل ونقل الركاب، موقفة بذلك ظاهرة الفوردات والتنقل غير القانوني داخل حدود القدس الشرقية ضمن نفوذ عمل الشرطة ووزارة النقل والمواصلات الإسرائيلية، بالرغم من استمرار ظاهرة الفوردات في المناطق "المتروكة". ومن الجدير بالذكر أن الاحتلال نظم قطاع النقل والمواصلات العامة بصورة إيجابية لصالح المواطنين الفلسطينيين في القدس الشرقية وحسن أوضاعها ونظامها. وبموجب معطيات وزارة النقل والمواصلات²⁰ فإن حوالي 250 حافلة جديدة تعمل على خطوطها بتمويل من قبل الدولة بمبالغ تصل لحوالي 40 مليون شيكل، وتعمل حالياً حوالي 350 حافلة في شرق المدينة من خلال 17 شركة باصات وحوالي 105 آلاف راكب ينتفعون من خدمة المواصلات العامة يومياً في شرقي القدس، وكانت تكلفة إعادة تأهيل ثلاث محطات للحافلات و330 محطة ركاب موزعة في المدينة وشرقها نحو 24 مليون شيكل (ويعادل الدولار الواحد 3.8 شيكل).

وحسب التقرير الصادر عن مركز القدس للدراسات الإسرائيلية²¹ حول المواصلات العامة في شرقي القدس وحافلاتها، أوضح التقرير بأن عدد الرحلات اليومية في عام 1998 كان 725 رحلة وسافر فيها 18,000 راكبا ومستخدمة 72 حافلة قديمة، وفي عام 2004 بعد تأهيل حركة المواصلات العمومية ارتفع عدد الرحلات اليومية إلى 3,810 رحلات وفي عام 2006 ارتفع عدد الرحلات اليومية إلى 4,461 رحلة ووصل عدد الركاب إلى 85,000 راكباً مستخدمين 269 حافلة جديدة (منها 249 صغيرة و20 كبيرة) تحتوي على 5,778 مقعداً. وفي عام 1998 سافر 78,000 راكب يومياً في الفوردات

²⁰ بموجب موقع وزارة النقل والمواصلات الإسرائيلية بتاريخ 30.6.2017 <http://he.mot.gov.il>

²¹ كتبت في Blog د مايا حيشن بتاريخ 1 أيار 2008

http://jiis-jerusalem.blogspot.com/2008/05/blog-post_01.html

غير القانونية ضمن الف رحلة يومية في 250 حافلة وتقلص عدد ركاب الفوردات في نهاية عام 2004 إلى 24,000 راكب، وظهر التقليل الجذري في نهاية عام 2006 إلى 16,000 راكب، وتقلصت ظاهرة الفوردات حالياً وبدأت بالاختفاء من الشوارع ضمن حدود بلدية القدس تحت مراقبة شديدة من وزارة المواصلات والسلامة العامة الإسرائيلية²².

ويتبين من هذه الخطوة الإيجابية والآثار الحسنة على المجتمع الفلسطيني من قبل السلطات الإسرائيلية أن إسرائيل إذا نوت تغيير سياساتها لتحسين الوضع الراهن وإعطاء فرص إيجابية للمواطن الفلسطيني فهي قادرة على ذلك، ويمكن للمرء أن يعيش بكرامة دون إذلال. وبالرغم من أن إسرائيل قامت بتحسين وضع المواصلات للمواطن الفلسطيني إلا أن لها مصالح أكبر ومكاسب أعظم في ذلك، فبتحسين الاقتصاد تتضاعف مشتريات الحافلات وتزيد جباية الضرائب من قبل الشركات المرخصة صاحبة الامتياز لخطوط الباصات فيرتفع مدخول الدولة، وبذلك فإن حالة فلتان الفوردات ليست من مصلحة الدولة.

بالرغم من التدخل الإيجابي لتحسين شبكة المواصلات في القدس الشرقية إما بالتنظيم أو التمويل إلا أن هناك هدفاً إسرائيلياً يتخبي وراء هذه الخطوة، إذ يريد المحتل فرض السيطرة الكلية على شبكة المواصلات وإخضاعها للرقابة عن كثب ووضعها تحت المجهر الإسرائيلي، مما يضع أعباءً اقتصادية كبيرة على كاهل شركات الحافلات كشراء حافلات جديدة تفي بالغرض وفرض الضرائب الباهظة على الشركات ورقابة الحافلات في مسارها بدواع أمنية، وتوقيفها بين الفينة والأخرى لتفتيش الركاب في أي وقت تشاء وفي أي مكان تريد لمراقبة المواطنين الفلسطينيين في سفرهم. فلا جدوى من المحتل من أن يضع المواطن الفلسطيني في أولوياته بل الأولوية تكون لصالح الاحتلال وخدمة مستوطنيه وجزءاً من المصفوفة للضبط والسيطرة على حياة المواطنين الفلسطينيين المقدسيين. فلا يوجد خطط

²² كتبت في Blog د مايا حيشن بتاريخ 1 أيار 2008

http://iis-jerusalem.blogspot.com/2008/05/blog-post_01.html

مستقبلية لتطوير شبكة المواصلات لسكان القدس الشرقية و عددهم أكثر من 350 ألف مواطن بالإضافة إلى الآلاف من مستخدمي شبكة المواصلات المقدسية من سكان الضفة الغربية المتجهين للقدس يومياً وليس لهم خيار ثانٍ إلا استخدام شبكة مواصلات القدس العمومية لتتنقلهم.

4.10 السيطرة الكاملة الإسرائيلية

وجميع عوامل التغيير والتخطيط والتنفيذ على أرض الواقع هي مركبة للسيطرة الكاملة على جميع الأراضي تحت الاحتلال وخصوصاً القدس والتي تُلخص بموجب تصريحات إيهود أولمرت رئيس وزراء إسرائيل في مؤتمر هرتسليا في كانون الثاني 2006²³ بالمقولة الأتية: "لا شك في أن الخطوة الأهم والمثيرة التي نواجهها هي التصميم في وضع حدود دائمة لدولة إسرائيل، لضمان الأغلبية اليهودية في البلاد ... ومن أجل ضمان وجود وطن يهودي، ولن نتمكن من مواصلة الحكم على الأراضي التي تقطنها أغلبية سكانية فلسطينية... وعلينا أن نضع حدوداً واضحة في أقرب وقت ممكن، وهو الأمر الذي سيعكس ذلك الواقع الديموغرافي على الأرض. وستواصل إسرائيل السيطرة على المناطق الأمنية والكتل الاستيطانية اليهودية، والأماكن التي لها أهمية وطنية عليا". مما يلاحظ بأن هذا التفكير وهذه السياسات متناقضة لهذا اليوم في أذهان السياسيين والمخططين الإسرائيليين كما اتضح ذلك في خططهم الاستراتيجية والتخطيطية المقترحة للحاضر والمستقبل للقدس والمقدسيين ولم تتغير البتة.

4.11 الموقف الفلسطيني الرسمي

أعرب السيد الرئيس محمود عباس في كلمته 24 للمؤتمر الإسلامي ملخصاً للموقف الفلسطيني بعد ثلاث وعشرين سنة من المفاوضات المستمرة بين الفلسطينيين والإسرائيليين وواضعاً القدس في قلب الصراع قائلاً: "إن حلاً عادلاً لقضية فلسطين من شأنه أن يسحب الذرائع من أيدي كل تيارات

²³ http://www.israel-commentary.org/archives/2006_01.html Thank you to Ehud Olmert for making the Israeli election choice so easy IDC HerzlianSpring 2006 update

²⁴ محمود عباس في مؤتمر منظمة التعاون الإسلامي بتاريخ 2016/3/7

الإرهاب والعنف والتطرف، وفلسطين تتطلع لرؤية السلام العادل والوثام والاستقرار يخيم على جميع أمتنا التي يجمعها دين الخير والسلام لتمضي في بناء مجتمعاتنا وتحقق الرخاء لشعوبنا والدفاع عن قضايانا وخاصة قضية فلسطين التي هي القضية الإسلامية بأسرها... وتحقيق السلام والأمن لا يتم إلا عبر تفعيل وتطبيق مبادرة السلام العربية التي تحظى بإجماع عربي وإسلامي والتمسك بمضامين هذه المبادرة وعدم تجزئتها". أما عن الاستيطان فقد أكمل كلمته موضحاً: " أن الاستيطان ووضعه لا يطاق بسبب انتشاره في كل مكان في القدس المحتلة والضفة الغربية، وسبب تكاثره مرده إلى جمع المتطرفين اليهود في أماكن استيطانية الأمر الذي يؤدي إلى ممارسات وجرائم ضد الفلسطينيين لكي تبقى المنطقة في حالة استنفار وغلجان دائماً، وتستمر الانتهاكات المتواصلة ضد الشعب الفلسطيني والمقدسات الإسلامية والمسيحية وخصوصاً في الحرم الشريف والشعب الفلسطيني رغم كل هذه المضايقات صابر وصامد ومرابط في بيت المقدس وأكناف بيت المقدس... ولم يعد مجدياً تضييع الوقت مع إسرائيل في مفاوضات لأجل المفاوضات بعد أن أفشلت إسرائيل كل فرص السلام منذ مؤتمر مدريد عام 1992 إلى يومنا هذا، الأمر الذي يجعلنا نؤكد بأنه لا يمكن للفلسطينيين الاستمرار في الالتزام بتنفيذ تلك الاتفاقيات المعقودة بيننا وبينهم وحدنا." ²⁵

فلهجة المحتل الإسرائيلي تختلف عن لهجة الفلسطيني تحت الاحتلال، فالإسرائيلي يريد تثبيت الواقع على الأرض بالتخطيط والاستيطان كما جاء في تصريحات إيهود أولمرت، وأما استراتيجية الفلسطيني هو العيش بسلام ووثام وكرامة بدون استيطان ويسعى إلى إسترجاع حقه للعيش بعيداً عن نير الاحتلال ومخططاته.

²⁵ محمود عباس في مؤتمر منظمة التعاون الإسلامي بتاريخ 2016/3/7

4.12 مقارنة مركبات الضبط السبعة

جدول 6 : جدول مقارنة بشأن كل مركب من مركبات الضبط السبعة

رقم المركب	المركب لمصفوفة السيطرة والضبط	تأثير المركب المباشر: للسيطرة والضبط
المركب الأول	الاستيطان والتغيير الجغرافي والديموغرافي	<ul style="list-style-type: none"> تغيير وتكبير حدود القدس. تغيير اسم القدس: أورشليم القدس". خلق بلدية احتلال واحدة مهيمنة على الحيز المقدسي. تغيير تصنيف استخدامات الأراضي ومصادرها. إنشاء منشآت استيطانية مكثفة وزاحفة. خط تماس فاصل بين الأحياء الفلسطينية والمستوطنات. إغلاق مطار القدس الدولي. فسخ المناطق والأحياء السكنية الفلسطينية وتقسيمها. حصار التوسع الحضري للأحياء الفلسطينية. تغيير ديموغرافي وأغلبية يهودية. صعوبة الظروف المعيشية للمقدسيين.
المركب الثاني	تطوير شبكة الطرق والمواصلات ووضعها الحالي في القدس	<ul style="list-style-type: none"> ربط المستوطنات بعضها ببعض وبالبلدان الإسرائيلية بدون عائق. خلق شبكة طرق أفقية وعمودية. تأهيل الطرق والمواصلات لصالح المستوطنات. تقوية المواصلات الإسرائيلية وتوسيع منطقة الامتياز. إضعاف المواصلات الفلسطينية وتقليص منطقة الامتياز. إعادة توزيع مركز الحياة لأهالي القدس الشرقية وتوجيههم إلى مركز الحياة في القدس الغربية. تغيير نمط حياة المقدسي وربطها بنفوذ الاحتلال. تغيير محور توزيع الطرق التاريخي من حول البلدة القديمة إلى طرق جديدة في غرب القدس. تأهيل طرق جديدة وبديلة والتفافية محورها القدس الغربية والمستوطنات. إضعاف الطرق الرئيسية وعدم تطوير الطرق في القدس الشرقية وتحويلها لطرق محلية. إضعاف الاقتصاد الفلسطيني وتحويله لدعم الاقتصاد الإسرائيلي مع صعوبة الظروف المعيشية للمقدسيين. فصل المواصلات الإسرائيلية والاستيطانية عن المواصلات الفلسطينية. خلق خط فاصل بين الأحياء الفلسطينية الفلسطينية مكونة كانتونات يمكن تجزئتها وفصلها أو تسكيرها والتحكم بها بسهولة. إنشاء خط تماس فاصل بين الأحياء الفلسطينية والمستوطنات. حصار التوسع الحضري للأحياء الفلسطينية.
المركب الثالث	اتفاقات أوسلو	<ul style="list-style-type: none"> إنشاء السلطة الوطنية الفلسطينية في الضفة وحصار نفوذها في مناطق أ و ب . توسيع نفوذ الاستيطان حول القدس في مناطق ج لإنشاء كتل استيطانية في الدائرتين الاستيطانيتين الثانية والثالثة حول القدس. حصار التوسع الحضري للأحياء الفلسطينية.

رقم المركب	المركب لمصفوفة السيطرة والضبط	تأثير المركب المباشر: للسيطرة والضبط
المركب الرابع	الحواجز	<ul style="list-style-type: none"> • إقامة نقاط عبور على طول منطقة التماس في الضفة الغربية والقدس. • الفصل الفيزيائي للأحياء الفلسطينية المقدسية. • الفصل الفيزيائي للقدس الشرقية ومحيطها في الضفة. • عرقلة حرية التنقل ونزع أبسط حقوق المواطن الفلسطيني وتقييد حريته وحركة تنقله. • ضبط حركة السكان. • ضبط الحركة التجارية والاقتصادية. • منع دخول المواطن الفلسطيني في الضفة إلى القدس بدون تصاريح مع توقف جميع سيارات الضفة من العبور إلى القدس. • تحويل جميع حركات المرور للفلسطينيين إلى طرق بديلة. • نزع امتياز شركات باصات الضفة. • خلق تبعية اقتصادية ضخمة فرضت على الفرد والمجتمع الفلسطيني. • تفكك النسيج العمراني الفلسطيني والتحكم بمكان سكنهم وحياتهم اليومية. • حصر التوسع الحضري للأحياء الفلسطينية.
المركب الخامس	الانتفاضة الثانية انتفاضة الأقصى عام 2000	<ul style="list-style-type: none"> • الفصل الكامل بين الفلسطينيين والإسرائيليين . • فرض السيطرة على مواطني القدس الشرقية بعزلهم في "كانتونات" أو مناطق محصورة يمكن غلقها. • ضبط حرية الحركة. • إنشاء طرق التفافية خصيصاً للمستوطنين للابتعاد عن المراكز السكانية الفلسطينية. • مصادرة والتهام أراضٍ فلسطينية لصالح الطرق الالتفافية الاستيطانية. • فرض السيطرة على الطرق لمنع الفلسطينيين المقدسيين وفلسطينيين الداخل من استخدام الطرق الاستيطانية في فترة الانتفاضة وبعدها وكانت تقتصر على حركة التنقل الاستيطانية اليهودية. • عرقلة حرية التنقل الفلسطيني لصالح التنقل الاستيطاني اليهودي الحر تحت حراسة القوة العسكرية والأمنية الإسرائيلية بذريعة الغطاء الأمني للمستوطنين وحمائهم.
المركب السادس	جدار الفصل العنصري أو جدار الضم والتوسيع	<ul style="list-style-type: none"> • خلق خط تماس . • منع مرور المركبات من الضفة للقدس. • حصر وسيطرة حركة التنقل وضبط حرية الحركة الفلسطينية. • استملاك ومصادرة أراضٍ فلسطينية. • وضع أراضٍ فلسطينية خلف الجدار لضمها للمستوطنات وللحيز الإسرائيلي. • إنشاء معابر وحواجز تحكم إغلاق القدس وفصلها عن باقي مدن الضفة الغربية. • قطع مسار الجدار النسيج الحضري للتجمعات السكانية المحلية من الأسر والأعمال التجارية والمدارس والسكن والطرق. • منع التنمية الحضرية لأحياء القدس الفلسطينية فاصلة المركز الاقتصادي والثقافي والديني ومركز الحياة الفلسطيني. • ضبط مناطق القدس السكنية والتجارية في جيوب منفصلة إضافية.

رقم المركب	المركب لمصفوفة السيطرة والضبط	تأثير المركب المباشر: للسيطرة والضبط
		<ul style="list-style-type: none"> • عزل القدس عن محيطها الطبيعي من مدن وقرى في الضفة الغربية المحتلة وصعوبة التنقل إليها. • خلق "الهجرة الصامتة" لآلاف العائلات الفلسطينية وفيما بعد فقدان إقامتهم في القدس. • خلق حدود جديدة. • خلق جيوب سكانية فلسطينية خارج حدود القدس. • ضياع بلدي وفوضى عارمة بدون مسؤولية بلدية وخدماتية عن المنطقة. • استغلال أصحاب الأراضي الفلسطينيين الفوضى وعدم وجود السلطة برفع البناء العشوائي العالي بدون رقابة من السلطة.
المركب السابع	المخططات التنظيمية	<ul style="list-style-type: none"> • وضع التخطيط الإسرائيلي بهدف إنشاء مدينة كبيرة موحدة بأغلبية يهودية مهيمنة وتهويد القدس. • تكثيف وتثبيت الاستيطان الإسرائيلي الزاحف وربطه ببعضه البعض وبشبكة طرق سريعة وإقليمية. • توسيع نفوذ بلدية الاحتلال للقدس الكبرى. • إنشاء متروبوليتن القدس بأغلبية يهودية. • تثبيت "أورشليم القدس" الموحدة عاصمة أبدية لإسرائيل. • قيود من السلطات على التخطيط للتجمعات الفلسطينية. • تقليص النسبة السكانية الفلسطينية. • التهام أراضي فلسطينية لصالح الاستيطان. • خلق تبعيات اقتصادية واجتماعية وجيوسياسية. • تنشيط الاقتصاد الاستيطاني. • إضعاف الاقتصاد الفلسطيني المقدسي. • إنشاء شبكة طرق ومواصلات استيطانية للطوق الاستيطاني الأول وربطها بالطوق الاستيطاني الثاني والثالث خارج حدود البلدية. • خلق فصل بين الفلسطينيين والمستوطنين. • الحفاظ على التوازن الديموغرافي اليهودي وجعله الأغلبية. • خلق كانتونات فلسطينية محصورة والحد من تطويرها وتوسيعها. • ربط القدس بجميع وسائل المواصلات: الطرق والسكك الحديدية القطار السريع والخفيف لربط المستوطنات ببعضها البعض وبالبلدان الإسرائيلية. • السيطرة الكاملة على جميع الأراضي المحتلة والقدس. • ضبط حركة السكان والتجار. • شرذمة الفلسطينيين وخلق فصل في امتدادهم ونسيجهم. • منع إقامة دولة فلسطينية.

4.13 خلاصة

تم بحث المركبات التي تبني مصفوفة السيطرة والضبط، والتي شملت عدة عوامل ملموسة أو أحداث متسارعة أدت إلى إنشاء مركبات عدة خلال السنوات الماضية وباتت جزءاً من المصفوفة.

الفصل الخامس

التخطيط والسياسات المستقبلية للطرق والمواصلات

5 المقدمة

المؤسسة التخطيطية الإسرائيلية لم ولن تتوقف بتاتاً عن وضع وصياغة خطط ومخططات للأرض والإنسان للحظة واحدة، بل هي دائمة التفكير الحالي والمستقبلي في نفس النهج والأسلوب، بالرغم من تغيير الأشخاص والمؤسسات الذين يقومون بوضع سياسات استراتيجية للقدس ومحيطها والتي تقوم في أساسها على سياسة السيطرة الكاملة على الأرض والبشر والحجر غير معتبرة الوضع الفلسطيني المحتل على أرض الواقع لتبقى هي المسيطرة تحت جميع الظروف.



صورة 20: خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس

(Gertner and others, 2016)

5.1 خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس

خطة القدس الهيكلية المتروبولية 5800 (صورة الغلاف رقم 20) (Gertner and others, 2016) هي خطة توجيهية دون غطاء حكومي أو رسمي، معدة لسنة 2050 (التقويم العبري 5800 سنة عبرية) وهي قديمة جديدة معدة من فرقة تخطيط ذات أعضاء وأسماء جديدة " وهي التي تحدد رؤية تحقيق إمكانات القدس الخالدة كمركز عالمي للثقافة والسياحة. فالخطة لا تربط ماضي العاصمة فقط بحاضرها ومستقبلها فحسب، بل تدمج "أورشليم" بشكل طبيعي مع المناطق والغابات الخضراء المحيطة بها وبذلك تستمر مركبات السيطرة والاستراتيجيات الإسرائيلية بالتطوير وعدم التخلي عن أفكارها الاستعمارية من خلال ردها لاستراتيجيات وسياسات المؤسسة المحتلة بدون صيغة قانونية. فالرسالة الافتتاحية للخطة قدمت من وزير القدس والثقافة الإسرائيلي "زئيف الكين" في خطة مخطط القدس 2050 يدعي فيها وضع رؤية تخطيطية لاندماج مختلف جوانب التنمية في مدينة القدس بما فيه السياحة والثروة الاقتصادية الناجمة عنها آخذاً بعين الاعتبار المكان وحيزه والمجتمع المتنوع داخل القدس وتعطي الخطة ثلاثة عقود من الزمن لتنفيذ وتحقيق رؤية المخطط والتخطيط لمستقبل مدينة القدس. ويؤكد على أن الخطة هي مجرد خطة توجيهية للمسؤولين في الدولة والحكومة والهيئات المحلية وبالأخص صناع القرار في التخطيط والتخطيط الحضري الإسرائيلي ويجب اعتمادها في منطقة القدس الكبرى بأكملها أو في أجزاء منها. واعتمدت اللجنة الخطط السابقة والحالية في المكاتب والوزارات الحكومية وبلدية القدس ودمجتها مع خطط إضافية مقترحة من لجنة تخطيط القدس 2050. وتدعو الخطة في هدفها الأساسي إلى تحسين الأثر الاقتصادي والاجتماعي للمواطنين ذوي التنوع في المنطقة من خلال زيادة السياحة لتلائم مخططات النمو السياحية والإقليمية والدولية متوقعة وصول عشرة ملايين سائح سنوياً من الخارج ومليوني سائح محلي للقدس الكبرى لعام 2050 مفترضة ازدهار المدينة الأساسية على السياحة ومرادفاتها وتحسين البنية التحتية لجميع المرافق لاستيعاب الأعداد

الهائلة من السياح. وتهدف الخطة إلى جمع المخططات السابقة وخطط القدس ومحيطها من مختلف الوزارات الحكومية الإسرائيلية وعلى رأسها وزارة السياحة ووزارة النقل والمواصلات ووزارة الداخلية ووزارة المالية وبلدية القدس وشركات القطاع الخاص لتغيير وجه القدس ورفع مستوى التخطيط فيها . والمخططات الحالية لهذه المؤسسات لا ترقى إلى المستوى التخطيطي للقرن الحادي والعشرين، وهي مقرة أن التخطيط الإسرائيلي الحالي مقصر ومتدنٍ بدون إعطاء الأسباب والتفاصيل، وأن التخطيط الحالي غير شامل للقدس وغير مغطٍ لجميع المرافق ولا يتطلع إلى المدى البعيد لمستقبل المدينة ولا لحل شامل لمشاكل المدينة واحتياجاتها وتنميتها ونموها الحضري.

تقترح خطة القدس 5800 مبادئاً لتخطيط وتطوير منطقة القدس الكبرى في عملية مستدامة طويلة الأمد لغاية عام 2050 وتدعي الخطة حلاً لجميع جوانب التخطيط والتنمية الحضرية لمنطقة القدس شاملة حدود بلدية القدس والقدس الكبرى ومؤكدة على حل القضايا الاستراتيجية الثلاث: السياحية (والفنادق) ونظام النقل والمواصلات والمساحات المفتوحة، لتحقيق رؤيتها، لكي تحول القدس إلى مدينة عالمية كوزموبوليتية **Cosmopolitan City** (Gertner and others, 2016). وتقترح خطة القدس 5800 إنشاء مطار جديد في منطقة جنوب القدس ليصبح أكبر مركز سفر جوي في المنطقة لاستيعاب 35 مليون مسافر سنوياً غير الستة عشر مليون مسافر سنوياً عبر مطار اللد، لازدياد الناتج القومي الإجمالي الإسرائيلي، وتحسين التوظيف في إسرائيل (مليون سائح إضافي يزيد الناتج القومي الإجمالي الإسرائيلي بنسبة 2.5٪ سنوياً). وأساس خطة القدس 5800 حل المشاكل السياسية الحالية بطريقة تحافظ على القدس العاصمة الموحدة ضمن الصراع الفلسطيني الإسرائيلي وعدم تقسيم منطقة القدس الكبرى التي من المتوقع وصول عدد سكانها إلى خمس ملايين نسمة، وحرية التنقل الشاملة لهم وللاثنى عشر مليون سائح للمنطقة سنوياً. وتكون القدس هي العاصمة التاريخية والحديثة والمستقبلية للأمة العبرية وللشعب اليهودي. وتحول القدس كمركز روحاني عالمي لخدمة الملايين من سياح الداخل والخارج.

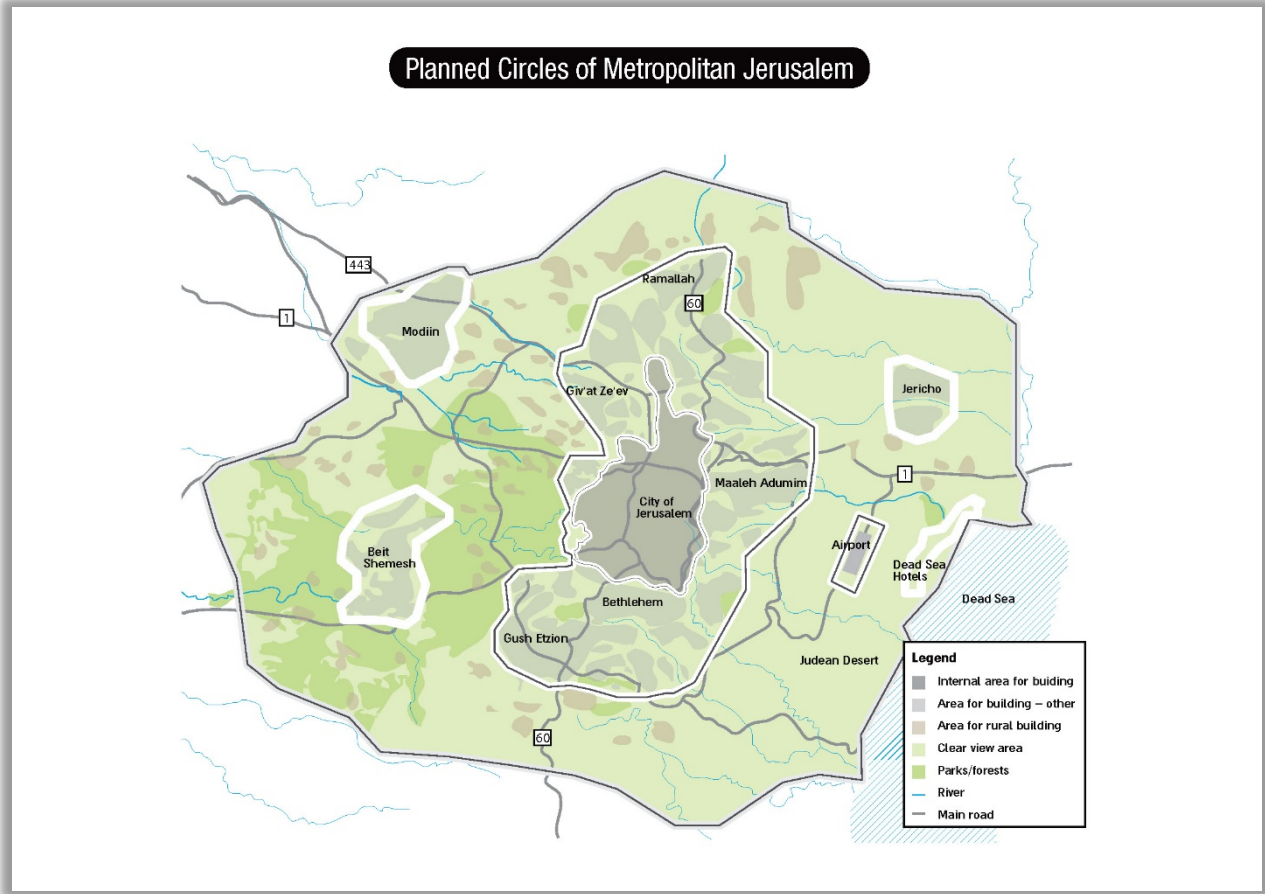
5.2 مبادئ خطة القدس لسنة 2050 المتر وبوليس

وتقوم خطة القدس 5800 (Gertner and others, 2016) للتخطيط بعيد المدى على المبادئ الستة التالية:

1. دولة إسرائيل في قلب الشعب اليهودي والقدس قلب دولة إسرائيل بالنسبة لليهود في الداخل والشتات.
2. نمو السكان اليهودي في إسرائيل على مدى العقود القادمة سيدعم من قبل الدولة لجذب هجرة اليهود العالمية من الشتات إلى إسرائيل كخيار وليس كحاجة ماسة.
3. أعدت الخطة 5800 على أسس تحليلية ومفاهيم التقدم التدريجي بهدف بناء خطة لتطوير المستقبل وزيادة فرص الازدهار لدولة إسرائيل وللشعب اليهودي.
4. إسرائيل دولة يهودية تحمي الحقوق الديمقراطية للأقليات التي تعيش ضمن حدودها. وأي قرار يتخذ سيكون على أسس السيادة الإسرائيلية والتركيبة السكانية للأغلبية اليهودية في دولة إسرائيل والقدس عاصمتها.
5. تستند خطة 5800 بتحليل الحالة الراهنة في القدس وبإنشاء متر وبوليس ذات ثنائية قومية مكونة من القدس وضواحيها التي تشكل المنطقة الاقتصادية للمتر وبوليس. حالياً تتكون القدس من منطقة بلدية القدس بنسبة مختلطة من اليهود والأقليات غير اليهودية وتبلغ النسبة 65% يهودية و35% فلسطينية. وتعد النسبة منخفضة جداً لدولة إسرائيل كدولة يهودية. وتحدد هذه النسب كما وردت في الوثائق السياسية الحكومة الإسرائيلية السابقة 75% يهودية و25% فلسطينية أو النسبة العليا بحد ذاتها 80% يهودية و20% فلسطينية.
6. ترغب الخطة المقترحة في الحفاظ على النسبة الحالية لليهود مقارنة بالأقليات بمقدار 65% يهودية و35% فلسطينية بما في ذلك أغلبية يهودية لسكان القدس الكبرى المتر وبوليتن على

مدى العقود القادمة من حلقة المتروبوليتن وأحيائها وفي المناطق الواقعة خارج حدود بلدية القدس.

حددت خطة 5800 منطقة صلاحياتها التي تشمل حدود بلدية القدس (مخطط شكل رقم 29) كجذر ونواة الهيكلية المتروبوليتنية (Gertner and others, 2016) ممتدة شمالاً وشاملة رام الله والبيرة وبيتونيا، وتجمع مستوطنات بيت إيل وجنوباً بيت لحم وبيت ساحور وبيت جالا وضواحيها ومستوطنات غوش عتصيون، وتجمع شرقاً مستوطنات معالي أدوميم و E1 وأريحا لغاية نهر الأردن والبحر الميت وغرباً مستوطنات موديعين وبيت شيمش وباب الواد وبذلك يزحف الاستيطان لإلتهاام قلب الضفة الغربية المحتلة، فاصلة شمال الضفة عن جنوبها كلياً، وبدون تواصل بين التجمعات السكانية والمناطق الفلسطينية، واضعة نهاية لحل الدولتين أو إنشاء الدولة الفلسطينية المتواصلة، لا بل خلقت جيئاً إسرائيلياً كبيراً في الضفة بالسيطرة الاستيطانية الاحتلالية حول القدس، وعزز الاحتلال من مضايقاته على جميع التجمعات الفلسطينية.



شكل 29: مخطط الثلاث حلقات المكانية للمتروبوليس

الأولى حلقة بلدية القدس وثانيها حلقة القدس الكبرى Greater Jerusalem التي تشمل بلدية القدس وبيت لحم ورام الله وثالثها الغلاف الخارجي للمتروبوليتين

المصدر: من خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس (Gertner and others, 2016)

وخطة 5800 المتروبولينية تعزز الخطط السابقة للإسرائيليين مثبتة ثلاث حلقات مكانية (شكل رقم

30) : الأولى حلقة بلدية القدس وثانيها حلقة القدس الكبرى Greater Jerusalem التي تشمل بلدية

القدس وبيت لحم ورام الله وثالثها الغلاف الخارجي للمتروبوليتين مضيئة مساحات أخرى من الضفة

الغربية لصالح الاستيطان. وهذه المساحات الإضافية ستستوعب مهاجرين مستوطنين جدد ضمن

الإطار الخارجي للمتروبوليتين ليصبح نسبة اليهود بالنسبة لغيرهم 80% إلى 20% حسب المقترحات

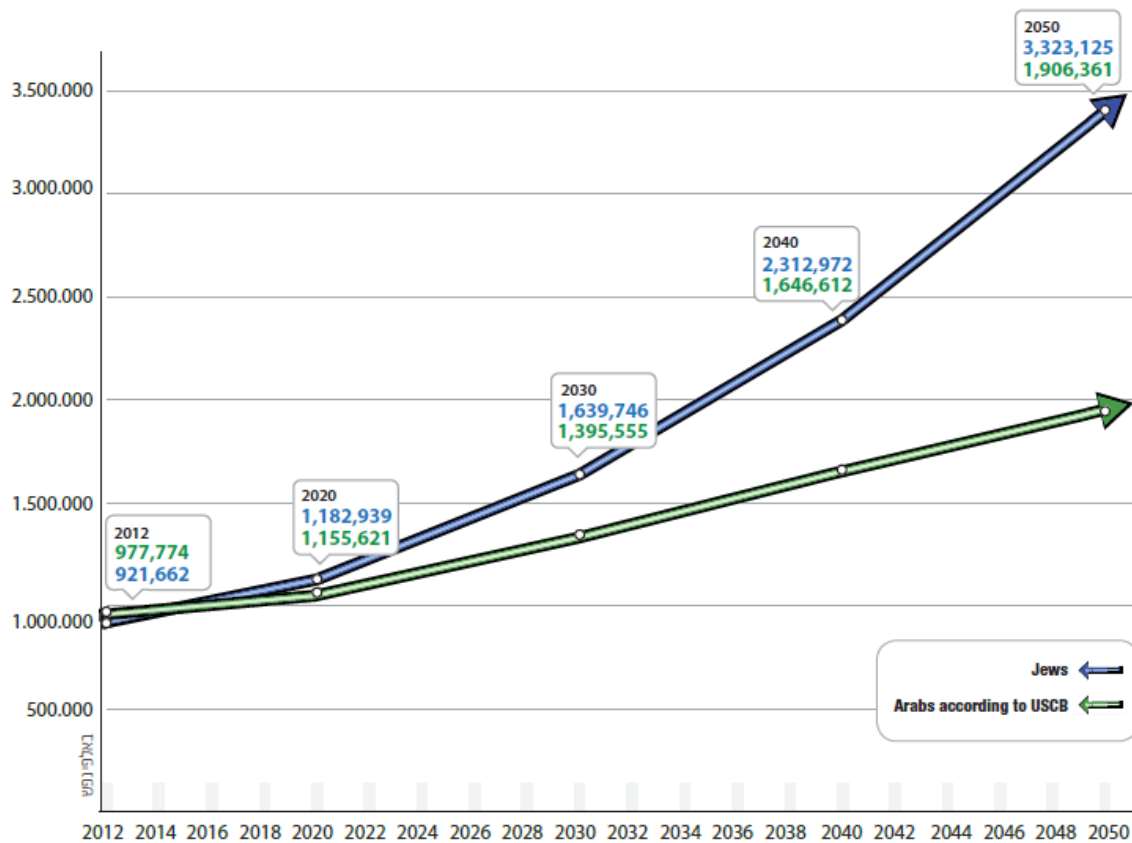
الإسرائيلية الرسمية. وحسب الخطة 5800 فإن عدد اليهود في المنطقة عام 2012 كان 977,774

نسمة ويصبح في عام 2050 مقدرا 3,323,125 نسمة في القدس الكبرى (زيادة 2,345,351 نسمة

يهودية) أما عدد الفلسطينيين عام 2012 كان 921,662 نسمة ويصبح في عام 2050 مقدراً 1,906,361 نسمة (زيادة 984,699 نسمة فلسطينية) ونسبة اليهود للفلسطينيين في عام 2012 (51.5% إلى 48.5%) من مجموع السكان 1,899,436 وستصبح نسبة اليهود للفلسطينيين في عام 2050 (63.5% إلى 36.5%) من مجموع السكان 5,229,486. أما إذا أصرت السلطات الاحتلالية على رفع نسبة اليهود مقارنة بالفلسطينيين 80% إلى 20% بحيث تبقى عدد السكان الفلسطينيين عام 2050 كما هو 1,906,361 فسيصبح عدد السكان اليهود لهذه النسبة 7,625,444 نسمة مما يعني أن ما مجموعه من السكان سيصل إلى 9,531,805 نسمة متجمعة في القدس "المتروبوليتن" وسيزيد عدد المستوطنين في بقعة الأرض الصغيرة هذه بما مقداره 6,647,670 نسمة يهودية (شكل بياني رقم 31).

فهذه الأعداد والنسب هي من الأسس التخطيطية لتوفير البنية التحتية المستقبلية وخصوصاً لشبكة الطرق والمواصلات، وعندما ترتفع النسب والأعداد فإنه يتوجب على المخططين أخذها بعين الاعتبار والا ستسبب بأزمات. فشبكات الطرق والمواصلات ستتضخم نسبياً مع التكاثر اليهودي لتوفير بنية تحتية لهم، وستقلص الفئة المقدسية نسبياً تحت الاحتلال لأن نسبة المقدسيين الفلسطينيين مخطط لها بالتقليل أو منع التكاثر، وعلى هذا فإن الخدمات والمواصلات في الطرق للأحياء الفلسطينية المقدسية لن تتطور ولن يخطط لها بالازدياد. والعدد المقترح للسكان من قبل الخطة 5080 تكشف عن تقليص أعداد السكان الفلسطينيين في القدس الشرقية، ومضاعفة أعداد المستوطنين اليهود في القدس (جدول رقم 7). وإن تكاثر المستوطنين يحتم على السلطة أن تقوم بتأهيل بنية تحتية تلائم الأعداد المترقبة وبذلك يتم وضع تخطيط جديد لشبكة الطرق والمواصلات في مناطق المتروبوليت التي ستكون تحت السيطرة الكاملة للمحتل يهدف إلى حماية مواطنيه على حساب الأراضي الفلسطينية والمواطن الفلسطيني (Gertner and others, 2016).

Population Growth Projections Greater Jerusalem through 2050 by Group



Sources: Jewish population numbers are based on the "2013 Annual Report" from The Central Bureau of Statistics (Israel) chart 2.4. Arab population data for the Ramallah and Bethlehem districts are based on those of The Palestinian Central Bureau of Statistics and the rojections of the United States Census Bureau for natural population growth through 2050.

شكل 30: رسم بياني للتكاثر السكاني حسب خطة 5080 للقدس

المصدر: من خطة 5800 القدس لسنة 2050 المترولوجيس (Gertner and others, 2016)

جدول 7 :: تكاثر السكان في القدس المتروبوليتن افتراضياً وبيان نسبة اليهود للفلسطينيين : 63.55% يهودية و36.45% فلسطينية

جدول نسبة السكان اليهود والفلسطينيين في خطة 5800 للقدس المتروبوليتن الكبرى والأعداد المنسوبة لهما لكل عقد

المصدر: الأعداد الأساسية من خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس (Gertner and others, 2016)

إعداد الجدول وتحليل الباحث

Year	2012	2020	2030	2040	2050
Jews	977,774	1,182,939	1,639,746	2,312,972	3,323,125
Palestinians	921,662	1,155,621	1,395,555	1,646,612	1,906,361
Total	1,899,436	2,338,560	3,035,301	3,959,584	5,229,486
% Jews	51.48%	50.58%	54.02%	58.41%	63.55%
% Palestinians	48.52%	49.42%	45.98%	41.59%	36.45%
Jewish % Increase		-0.89%	2.55%	6.94%	12.07%
Palestinian % decrease			2.55%	6.94%	12.07%
Decade Incremental Increase			3.44%	4.39%	5.13%

المصدر: الأعداد الأساسية من خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس (Gertner and others, 2016)

إعداد الجدول وتحليل الباحث

الجدول رقم 7 يوضح التكاثر السكاني بموجب خطة 5800 للقدس المتروبوليتن الكبرى على افتراض

أن نسبة اليهود للفلسطينيين ستبقى 63.55% يهودية و36.45% فلسطينية.

أما إذا اختلفت النسب بموجب السياسات الإسرائيلية 70% يهودية و30% فلسطينية بنفس شروط التكاثر

في خطة 5800 للقدس المتروبوليتن الكبرى فتصبح الأعداد والنسب كالتالي: (جدول رقم 8) خلال

الثلاثة قرون القادمة - مع الإبقاء على أعداد الفلسطينيين ثابتة حسبما اقترحت الخطة- فيصبح عدد

السكان الإجمالي بعام 2050 ما يعادل 6,354,537 نسمة

جدول 8 : جدول نسبة السكان اليهود 70% والفلسطينيين 30% عام 2050
بنفس شروط التكاثر في خطة 5800 للقدس المتروبوليتن والأعداد المنسوبة لهما لكل عقد

Year	2012	2020	2030	2040	2050
Jews	977,774	1,182,939	1,736,717	2,404,353	4,448,176
Palestinians	921,662	1,155,621	1,395,555	1,646,612	1,906,361
Total	1,899,436	2,338,560	3,132,272	4,050,965	6,354,537
% Jews	51.48%	50.58%	55.45%	59.35%	70.00%
% Palestinians	48.52%	49.42%	44.55%	40.65%	30.00%
Jewish % Increase		-0.89%	3.91%	10.65%	18.52%
Palestinian % decrease			3.97%	8.77%	14.55%

المصدر: الأعداد الأساسية من خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس (Gertner and others, 2016) إعداد
الجدول وتحليل الباحث

أما إذا اختلفت النسب بموجب السياسات الإسرائيلية وأصبحت 80% يهودية و20% فلسطينية بنفس شروط التكاثر في خطة 5800 للقدس المتروبوليتن الكبرى، فتصبح الأعداد والنسب (جدول رقم 9) كالتالي: خلال الثلاثة قرون القادمة - مع الإبقاء على أعداد الفلسطينيين ثابتة حسبما اقترحت الخطة- فيصبح عدد السكان الإجمالي بعام 2050 ما يعادل 9,531,805 نسمة

جدول 9 : : جدول نسبة السكان اليهود 80% والفلسطينيين 20% عام 2050
بنفس شروط التكاثر في خطة 5800 للقدس المتروبوليتن الكبرى والأعداد المنسوبة لهما لكل عقد

Year	2012	2020	2030	2040	2050
Jews	977,774	1,182,939	1,894,962	2,877,590	7,625,444
Palestinians	921,662	1,155,621	1,395,555	1,646,612	1,906,361
Total	1,899,436	2,338,560	3,290,517	4,524,202	9,531,805
% Jews	51.48%	50.58%	57.59%	63.60%	80.00%
% Palestinians	48.52%	49.42%	42.41%	36.40%	20.00%
Jewish % Increase		-0.89%	6.02%	16.40%	28.52%
Palestinian % decrease			6.11%	13.02%	22.41%

المصدر: الأعداد الأساسية من خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس (Gertner and others, 2016) إعداد
الجدول وتحليل الباحث

إن المطبخ السياسي التخطيطي الإسرائيلي يقترح نسب مئوية ولكن عندما تترجم النسب لأعداد فنرى الكم هائل والأعداد تتكاثر بالملايين.

ومن الجدير ذكره في هذه الدراسة هل للدولة العبرية القدرة الكاملة على استيعاب هذه الأعداد بنسبها المقترحة في الثلاثين عاماً القادمة؟ وهل لها القدرة على إنشاء بنية تحتية كاملة وسكن ومرافق عامة تستوعب الجميع؟ أهذا حلم أم حقيقة؟ هذا بالإضافة إلى أعداد الملايين من السياح الذين سيزورون إسرائيل كما هو متوقع إذ سيبلغ عددهم حوالي 50 مليون سائح سنوياً؟

أما سيناريو آخر بذات النسب المقترحة من المطبخ السياسي ولكن مع إبقاء أعداد اليهود ثابتة حسب خطة 5800 وتقليص عدد الفلسطينيين في المنطقة وهو السيناريو الأقرب للواقع لأنه لا يوجد أعداد كبيرة من اليهود في العالم لاستقطابهم ونقلهم إلى القدس وضواحيها. واختلاف النسب بموجب السياسات الإسرائيلية 70% يهودية 30% فلسطينية بنفس شروط التكاثر في خطة 5800 للقدس المتروبوليتن الكبرى فستصبح الأعداد والنسب (جدول رقم 10) كالتالي: خلال القرون الثلاثة القادمة - مع الإبقاء على أعداد اليهود ثابتة حسبما اقترحت الخطة- فعدد الفلسطينيين سيتكاثر خلال العديدين الأوليين ولغاية 2040 وبعد ذلك سيتم تقليص عدد السكان الفلسطينيين بشكل ملحوظ في العقد الأخير ليصبح 1,424,196 نسمة عام 2050.

جدول 10 : جدول نسبة السكان اليهود 70% والفلسطينيين 30% عام 2050

بنفس شروط أعداد التكاثر لليهود فقط حسب خطة 5800 للقدس المتروبوليتن الكبرى والأعداد المتقلصة للفلسطينيين لكل عقد

Year	2012	2020	2030	2040	2050
Jews	977,774	1,182,939	1,639,746	2,312,972	3,323,125
Palestinians	921,662	1,155,621	1,480,235	1,584,030	1,424,196
Total	1,899,436	2,338,560	3,119,981	3,897,002	4,747,321
% Jews	51.48%	50.58%	52.56%	59.35%	70.00%
% Palestinians	48.52%	49.42%	47.44%	40.65%	30.00%
Jewish % Increase		-0.89%	6.80%	10.65%	18.52%
Palestinian % decrease			1.08%	7.88%	18.52%
Decade Incremental Increase			1.97%	6.80%	10.65%

المصدر: الأعداد الأساسية من خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس (Gertner and others, 2016) إعداد الجدول وتحليل الباحث

واختلاف النسب بموجب السياسات الإسرائيلية 80% يهودية 20% فلسطينية بنفس شروط التكاثر في خطة 5800 للقدس المتروبوليتن الكبرى فتصبح الأعداد والنسب (جدول رقم 11) كالتالي: خلال القرون الثلاثة القادمة - مع الإبقاء على أعداد اليهود ثابتة حسبما اقترحت الخطة- سيؤدي إلى تقليص عدد الفلسطينيين في عام 2050 بأقل مما هو حالياً بحوالي تسعين ألف نسمة ليصل 830,781 نسمة فلسطينية على النحو التالي: (في الجدول رقم 11)

جدول 11 :: جدول نسبة السكان اليهود 80% والفلسطينيين 20% عام 2050

بنفس شروط أعداد التكاثر لليهود فقط حسب خطة 5800 للقدس المتروبوليتن الكبرى والأعداد المتقلصة للفلسطينيين لكل عقد

Year	2012	2020	2030	2040	2050
Jews	977,774	1,182,939	1,639,746	2,312,972	3,323,125
Palestinians	921,662	1,155,621	1,446,027	1,323,527	830,781
Total	1,899,436	2,338,560	3,085,773	3,636,499	4,153,906
% Jews	51.48%	50.58%	53.14%	63.60%	80.00%
% Palestinians	48.52%	49.42%	46.86%	36.40%	20.00%
Jewish % Increase		-0.89%	10.47%	16.40%	28.52%
Palestinian % decrease			1.66%	12.13%	28.52%
Decade Incremental Increase			2.55%	10.47%	16.40%

المصدر: الأعداد الأساسية من خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس (Gertner and others, 2016)

إعداد الجدول والتحليل للباحث

إن هذا التكاثر الديموغرافي مهما كانت السيناريوهات والتوسع والزحف الاحتلالي لاستيعاب الأعداد الهائلة من اليهود وتحديد أعداد الفلسطينيين في منطقة القدس الكبرى لم يتم طرحه على الفلسطينيين ولم تؤخذ بعين الاعتبار احتياجاتهم ضمن حدود منطقة التوسع الاستيطاني المتروبولوني الاستعماري. ولكن على المخططين الإسرائيليين وضع خطة لاستيعاب العدد الكبير من المهاجرين الجدد في هذه المنطقة للقيام على خدمتهم في جميع أمور الحياة خلال العقود الثلاثة القادمة. وبالرغم من أن الخطة 5800 هي غير مصادق عليها من قبل السلطة الإسرائيلية، فعلى غرار الخطط السابقة ستستخدم بعيدة عن الإعلام الرسمي الإسرائيلي ليتم قبولها، وستنفذ في السنوات القادمة لأنها تتماشى مع سياسات واستراتيجيات التخطيط الإسرائيلي، وتهدف إلى تأمين التوسعات الإسرائيلية في محيط جذر القدس من خلال تكثيف الاستيطان الإسرائيلي الزاحف، وربطه ببعضه البعض، وبشبكة طرق سريعة وإقليمية توضح سياسات إسرائيل التوسعية وتوجهها، وتطبق التخطيط الإسرائيلي العنصري على أرض الواقع قبل خطة المخطط وقبل وضع المخططات التفصيلية والتنفيذية. إن انفرادية التخطيط والتوجيه الإسرائيلي لم يأخذ بعين الاعتبار متطلبات واحتياجات الطرف الفلسطيني الذي هو شريك في الأرض

والمسكن من مواطنين وسلطة وطنية ومنظمة التحرير والسياسيين والمخططين، بل وحدها وضعت السلطة الإسرائيلية خطأً للقدس ومحيطها، بدون شريك وتحت سلطتها المطلقة. فرؤية المخطط الإسرائيلي لخطة القدس 5800 متروبوليس (Gertner and others, 2016) تتلخص في الرسم التوضيحي التالي :

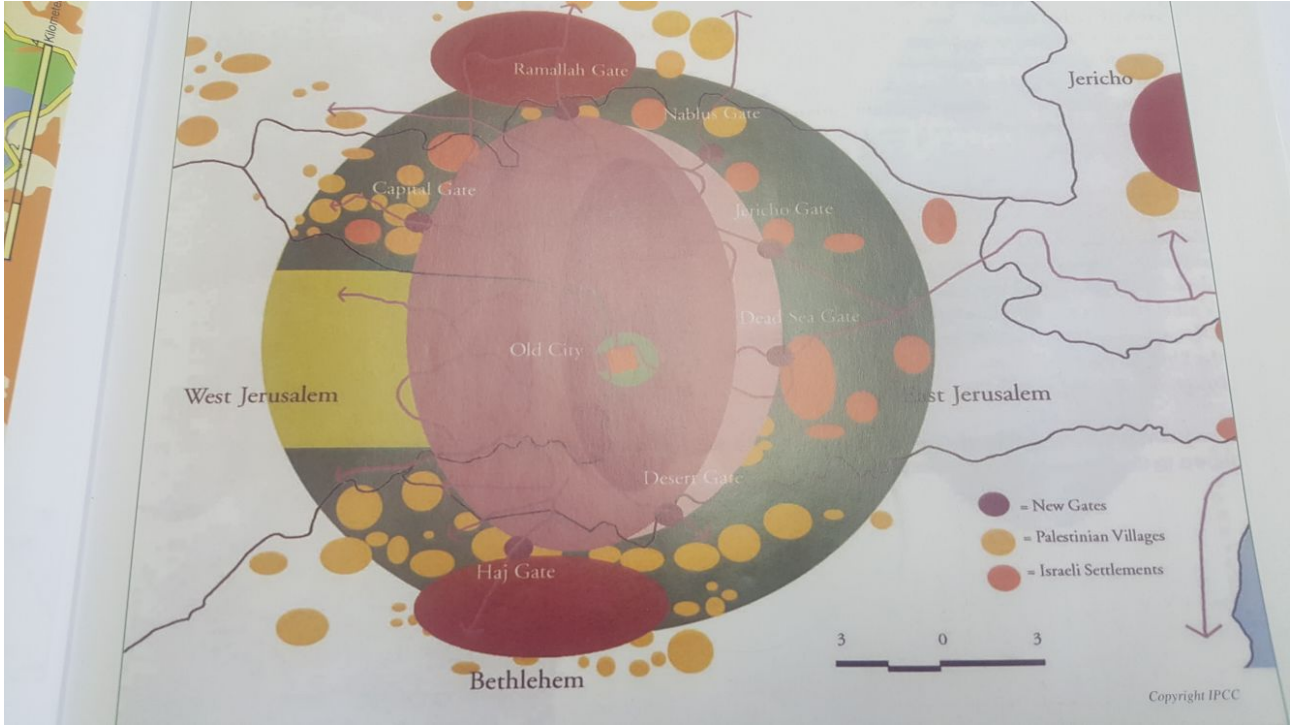


صورة 21: الاستراتيجية لبناء خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتر وبوليس

المصدر: من خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتر وبوليس (Gertner and others, 2016)

تختبئ خطة 5800 اليهودية وراء السياحة وتطويرها ورفع مستوى المعيشة في القدس، وهذه الخطة تنمي إدارة الصراع الفلسطيني الإسرائيلي، وتقوي الاحتلال الإسرائيلي، وتفرض السيطرة الإسرائيلية على المناطق لكي تبقى القدس يهودية ديموغرافياً تحت السيادة الإسرائيلية اليهودية المطلقة، لتقلص الوجود الفلسطيني أو تلغيه، حسبما ظهر في حسابات جداول أعداد السكان أعلاه. وتثبت الخطة الهيكلية من خلال إعادة بناء القدس وتغيير حدودها كعاصمة للمدينة اليهودية وتطوير الموقع كما أرادت الخطة، مع الأخذ بعين الاعتبار التحدي الديموغرافي في المدينة الجديدة، والذي يتطلب تخطيط مساحات مفتوحة في المدينة الحضرية وخلق غابات وحدائق داخل المدينة وخارجها. وتركز الخطة 5800 على إنشاء حدائق دينية توراتية وحمامات دينية (مكيفة) للقيام بالطقوس الدينية اليهودية التوراتية والتلمودية مع وجود مداخل ببوابات عدة لمشارف القدس. وقد أعدت دراسة مقترحة لبوابات القدس عام 1998 من قبل طاقم الدراسات المقدسية SPU في بيت الشرق المقدسي الفلسطيني بكتابها "تصور المستقبل" للقدس²⁶ (صورة رقم 22) .

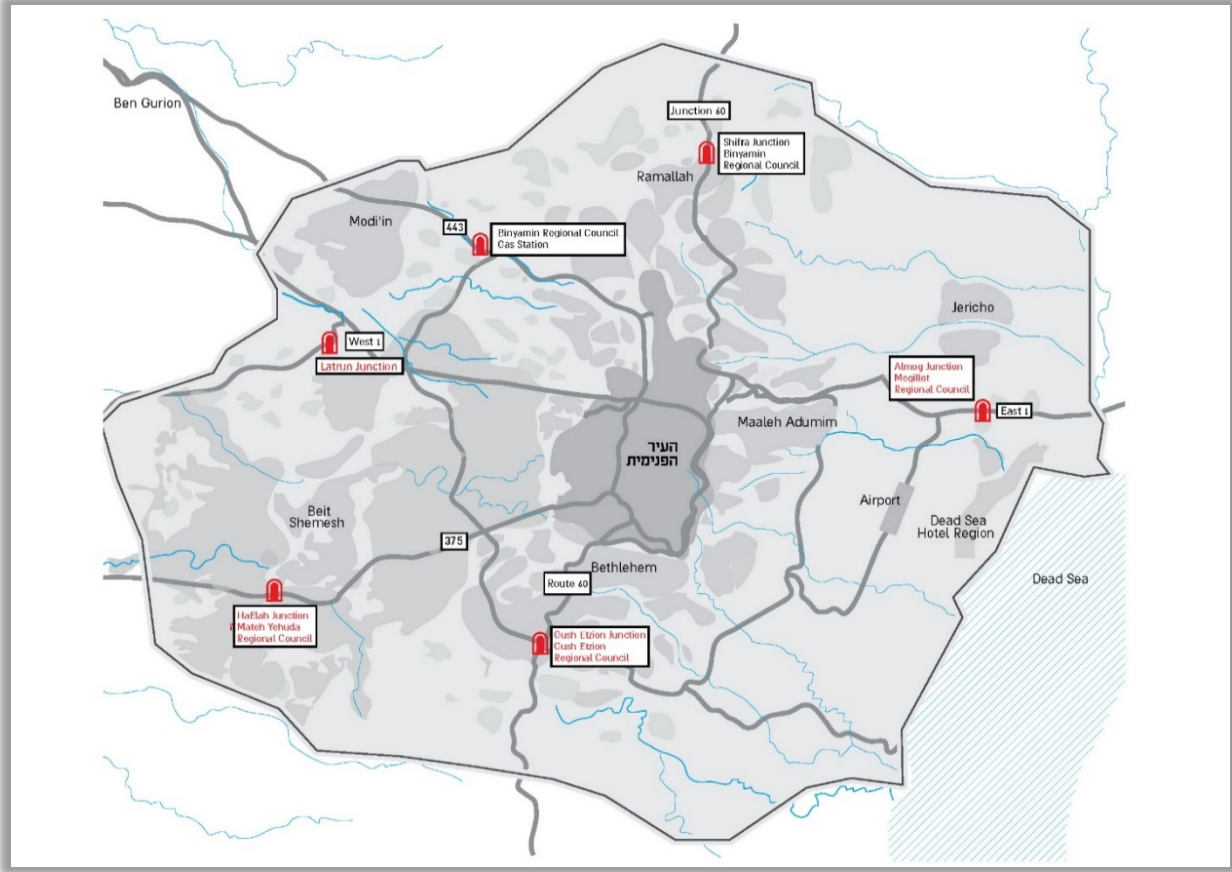
²⁶ SPU , Orient House,1998, Envisioning the Future of Jerusalem Ahla Wasahla Vision Booklet



صورة 22 : : شكل الحزام الفيروزي وبوابات القدس

صورة 22 من إعداد الدكتور راسم خميسي في وحدة SPU في بيت الشرق عام 1998 الذي يسعى لربط القدس الفلسطينية مع محيطها الفلسطيني

المصدر: SPU , Orient House,1998, *Envisioning the Future of Jerusalem Ahla Wasahla Vision Booklet*



شكل 31: مخطط بوابات القدس حسب خطة 5800

يسعى لفصل وتقطيع القدس عن محيطها الفلسطيني الطبيعي

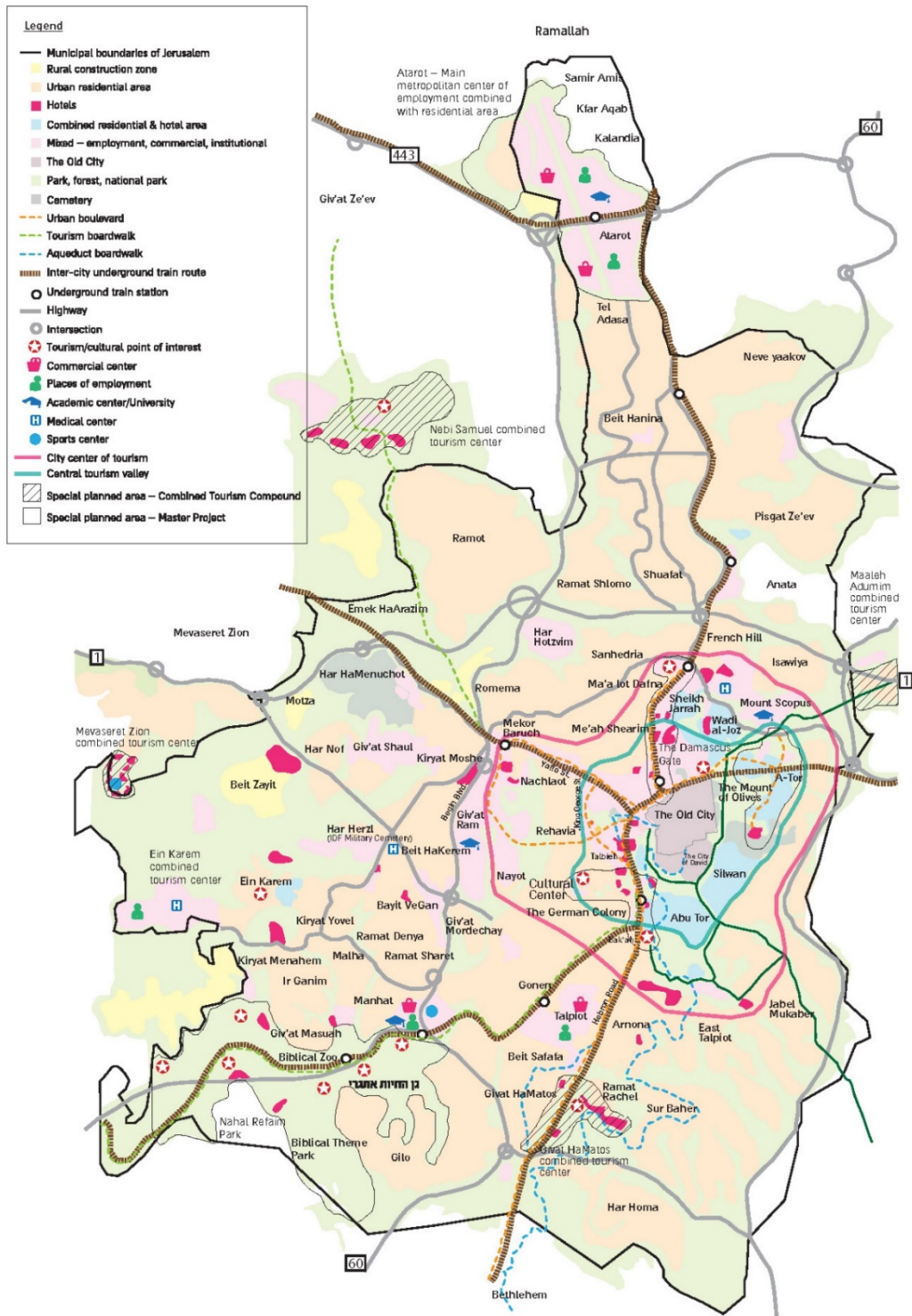
المصدر: خطة 5800 القدس لسنة 2050 المتروبوليس (Gertner and others, 2016)

وكان القصد من مشروع بوابات القدس في خطة 5800 هو إنشاء شبكة من البوابات الفيزيائية والبصرية والرمزية (مخطط شكل رقم 31) لتكون معالم وعلامات محددة على الطرق الرئيسية المؤدية إلى القدس، ليتم نشرها على طول محيط المنطقة الحضرية لتضع حدوداً للقدس.

وتستخدم خطة 5800 الهيكلية نهجاً تخطيطياً إقليمياً لتعزيز سكان القدس العبرية وتنشيط السياحة والاقتصاد فيها مع الحفاظ على التوازن الديموغرافي المقرر من السلطة الإسرائيلية (80:20) وتقوية الارتباط بين القدس ومركز إسرائيل الاقتصادي (تل أبيب) بواسطة البنية التحتية الإقليمية في القدس ومحيطها، والتي باتت تحت السيطرة الإسرائيلية بما فيها الطرق الالتفافية والطوقية حول القدس

والطرق السريعة التي أنشأت خلال العقدين الماضيين لخلق تواصل للسكان اليهود والمستوطنين. وتحتوي متروبوليتان القدس على ترتيبات وإدارات ووظائفية تشمل البلديات والمجالس المحلية فيها للعمل كل واحد في منطقته، ولكن تحت إدارة وسلطة مركزية في القدس كمركز أساسي (مخطط شكل رقم 32) للتنسيق في جميع الأمور الخدمائية وخلق فرص عمل لتحسين الاقتصاد والمعيشة لسكانها، وإيجاد وظائف ميتروبولينية مشتركة للسكان لتأمين حياة أفضل، وتقليل الصراع الاجتماعي بين السكان وتحويل مدينة القدس من مدينة عادية إلى مدينة بصفة كوزموبوليتين عالمية. **Cosmopolitan City** ولم تذكر الخطة كيفية معاملتها مع البلدان الفلسطينية ضمن حدودها.

The City of Jerusalem in the Metropolitan Jerusalem Master Plan

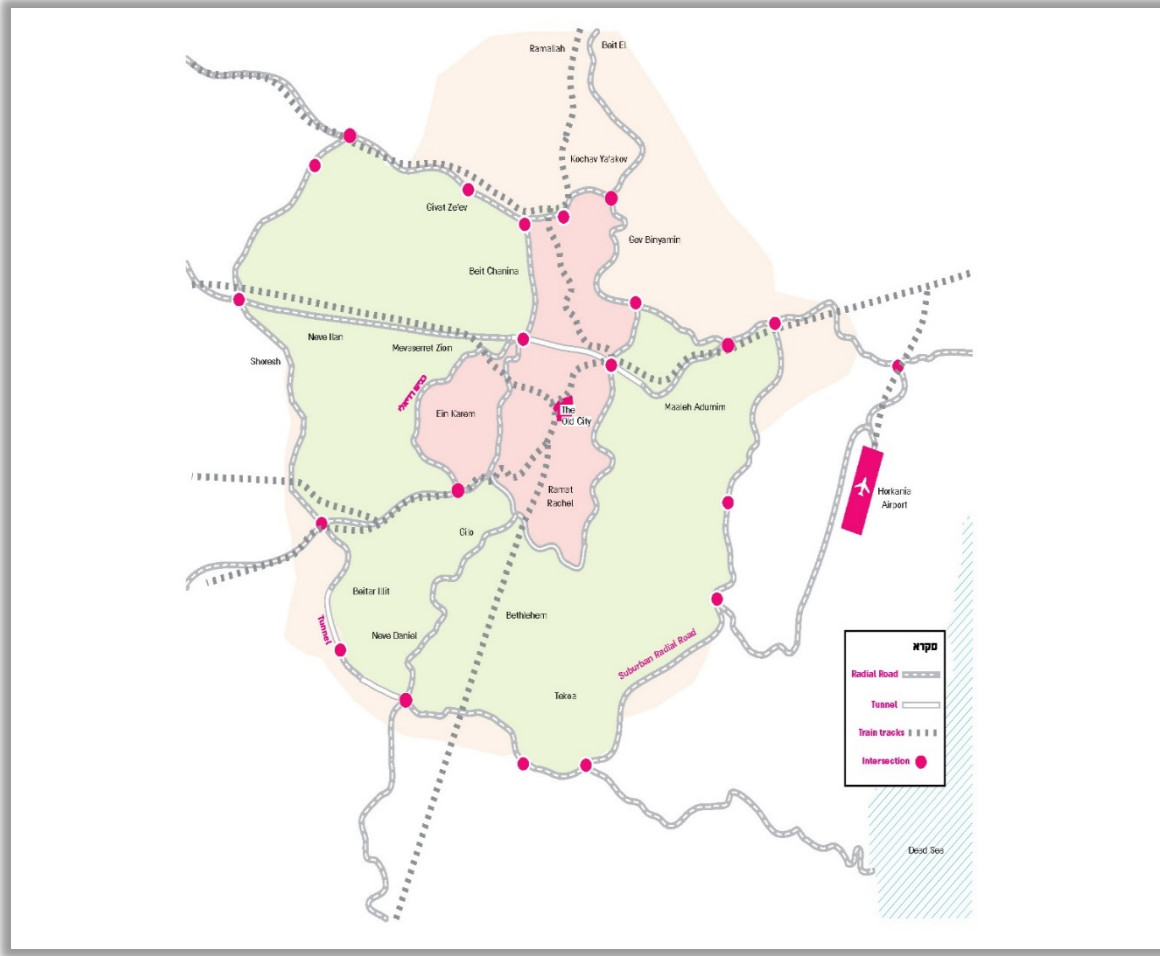


شكل 32: مخطط بلدية القدس الهيكلية داخل حدود البلدية عام 2050 في خطة القدس 5800

المصدر: من خطة القدس لسنة 2050 المتربوليس (Gertner and others, 2016)

وتشمل خطة 5800 للقدس المتروبوليس خطاً لفنادق ومرافق سياحة في القدس وتفصيلاتها، ككيفية التعامل مع مليارات السياح الوافدين، وما الإمكانيات السياحية التي يمكن تحقيقها هناك؟، وكيف يمكن إدارة السياحة الذكية في متروبوليس القدس وشبكة السياحة. وتركز الخطة على السياحة اليهودية وخصوصاً مشروع المكيفات أي الحمامات الطقوسية اليهودية التوراتية والتلمودية، ومشاريع الحدائق الوطنية كشبكة تتم عن خبرة دينية، وبوابات القدس، ووسائل النقل الطوقية حول القدس، وإنشاء قطار المترو تحت الأرض، والمطار الجديد، وركزت على الاستدامة في القدس باستخدام الطاقات المتجددة والبيئية الذكية.

ومنهجية الخطة تقوم على أساس التركيز على السياحة الدينية اليهودية لإنعاش الاقتصاد الإسرائيلي، والاستدامة في القدس الكبرى، مركزة على التجمعات اليهودية وتكاثر السكان فيها وبالأخص المستوطنات، ولتلبية التكاثر السكاني الذي يزداد بالملايين تضطر السلطة الإسرائيلية بتخطيطها في القدس 5800 إلى توسيع وتطوير البيئة التحتية وبالأخص النقل والمواصلات وسترکز عليها فيما بعد.



شكل 33: نظام الطرق والمواصلات والنقل هو العنصر الرئيسي في خطة القدس 5800

المصدر: من خطة القدس لسنة 2050 المتروبوليس (Gertner and others, 2016)

5.3 نظام الطرق والمواصلات والنقل في خطة القدس لسنة 2050 المتر وبوليس

نظام الطرق والمواصلات والنقل (مخطط شكل رقم 33) هو العنصر الرئيسي في خطة القدس 5800 وتم تصميم النظام على أسس تنظيمية سابقة للمؤسسات الإسرائيلية نيئيفي يسرائيل (شركة البنية التحتية الوطنية للنقل) وبلدية القدس وقسم التخطيط في وزارة الداخلية في القدس، على افتراض استخدام وسائل النقل العامة (وهذا بعكس نمط اليوم الذي يستخدم وسائل النقل الخاصة) وستصبح القدس "مدينة دولية" مع أعداد سكان بالملايين، بحيث يتم التنقل اليومي إلى القدس للعمل والسياحة بحوالي 4 إلى 5 ملايين شخص من السكان المحليين والزوار، و 12 مليون زائر، أو سائح، أو حاج،

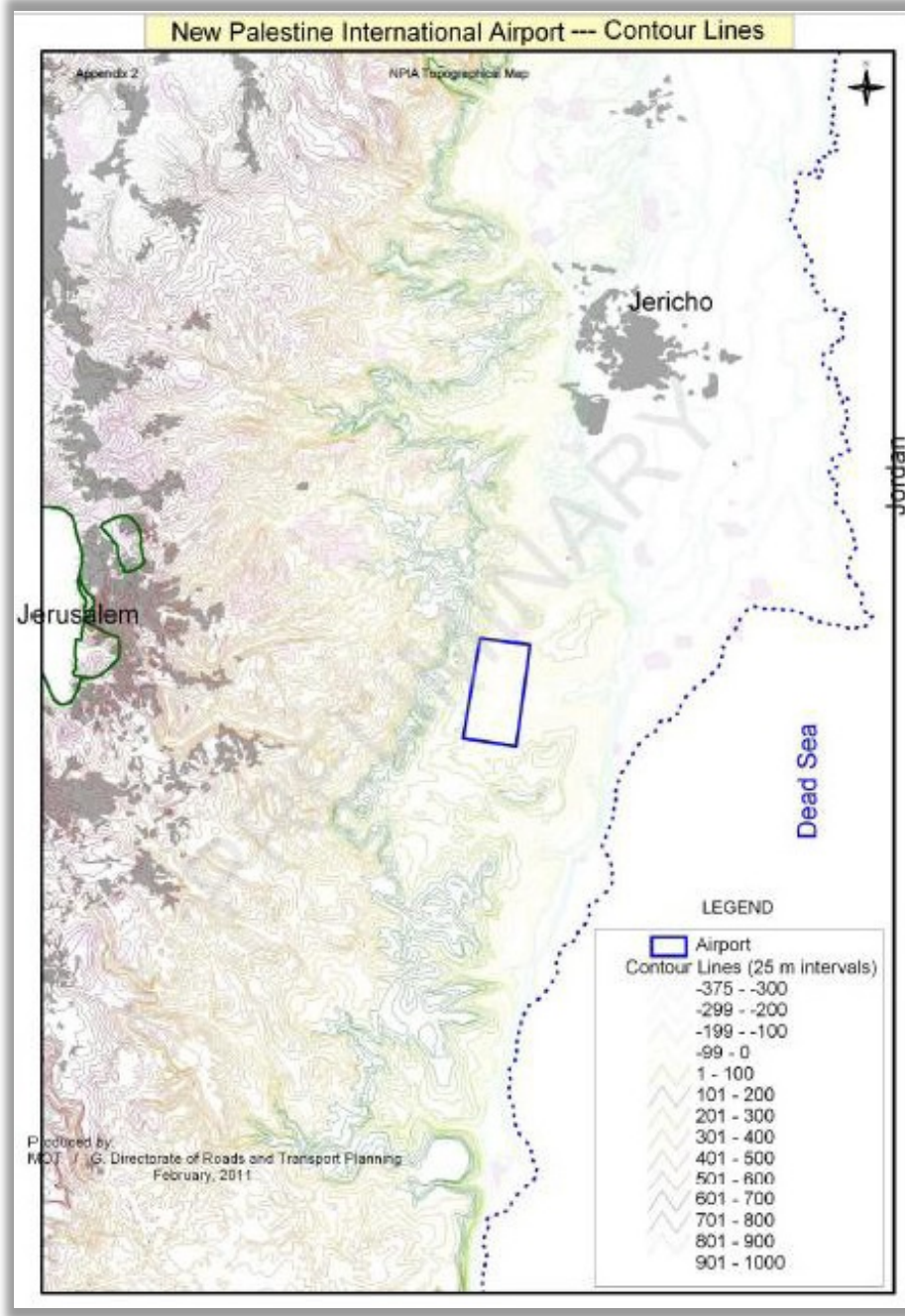
يتدفقون كل عام وسوف تكون هناك حاجة لاستثمارات غير معقولة لبناء الطرق والجسور والأنفاق، وإضافة بنية تحتية جديدة لاستيعاب هذه الأعداد الضخمة في المدينة، مع توفير كثافة في وسائل النقل لاستيعاب هذا الكم الهائل من المتنقلين. وبما أن الطرق الجديدة الحالية صممت وأنشئت تحت تضاريس منطقة القدس الصعبة والمدينة حيث تقع على جبل ضيق نسبياً وكثافة البناء عالية وشوارعها ضيقة لا تسمح للتوسعة العرضية الأفقية، ولا مجال لفتح طرق جديدة فمخطط 2050 استخدم خطط الطرق الحالية لتحويل النقل الخاص إلى النقل العام عن طريق إنشاء مواقف Park and Go بقرب محطات وسائل النقل العمومية -الباصات والقطارات- ورفع مستوى الباصات إلى **Bus Rapid Transit (BRT)** ونظام النقل السريع للحافلات بجودة عالية معتمداً على الحافلات لتوفير خدمات سريعة ومريحة وفعالة وبتكلفة مقبولة.

إن إنشاء طرق التفاقية تحيط بالقدس الكبرى هي محط الاهتمام الأول للسلطات الإسرائيلية، وجزء كبير من هذه الطرق سيلتهم أراض فلسطينية كثيرة؛ لأنها تتطلب بناء طرق إضافية تربطها بشريان حركة المرور الأساسي والثانوي في القدس، والشرابين الرئيسية الأخرى لأحياء المدينة، والتي تصل إلى جميع الأحياء ومركزها البلدة القديمة، آخذة بعين الاعتبار التوزيع الديموغرافي في المدينة والقدس الكبرى المليئة بالمستوطنات وإلى الاحتياجات المتغيرة لعملية التنقل. وإن الكم الهائل من المتنقلين يتطلب إنشاء نظام جماعي منظم يتيح التنقل لجميع الوسائل في آن واحد داخل القدس الكبرى، ويشمل بناء مطار جديد في منطقة النبي موسى على مشارف مدينة أريحا (والمسمى بالعبرية منطقة هوركانيا) ، وسيستخدم للمسافرين من محيط القدس، وسيكون نظام النقل الرئيسي للقدس بواسطة الطرق الالتفافية ونظام قطار المترو تحت الأرض وبين المدن، شاملاً ثلاثة خطوط تصل لمنطقة القدس: الخط الأول- إلى منطقة عتروت الاستيطانية الصناعية والتي ستحتوي على أربع مائة ألف عامل. وخط القطار الثاني- إلى المطار الجديد شرقاً. والخط الثالث- ممتداً من الشمال نابلس ورام الله والقدس والخليل واصلًا إلى بئر السبع جنوباً. وفي مدينة القدس إنشاء مترو الأنفاق واستكمال جميع مراحل القطار

الخفيف، ونظام الحافلات. وسيكون القطار السريع من أهم وسائل النقل ليربط المطار الجديد بمطار اللد والقدس بتل أبيب وسائر المدن الرئيسية. ومخطط 2050 يوضح كل عنصر من عناصر النقل على حدة، ولكن جميع العناصر وضعت معاً في مخطط واحد بواسطة نظم المعلومات الجغرافية وبيّنت علاقتها مع التجمعات السكانية الفلسطينية ووضحت من خلال هذا المخطط صورة التأثير على القدس.

إن مقترح المطار الجديد في منطقة النبي موسى هو أصلاً مقترح فلسطيني (شكل رقم 34 و35 و36) وقد تبناه مخطط 5800 لسنة 2050 للقدس حتى تكون جميع وسائل النقل والمواصلات تحت السيطرة الإسرائيلية الكاملة. وصرح الدكتور سعدي الكرنز وزير النقل الفلسطيني بتاريخ 20.10.2010: "نحن (الفلسطينيون) مستعدون لبدء أعمال البناء في مطارنا الجديد في منطقة البقيعة في وادي الأردن" وقد قدم الفلسطينيون مقترح المطار الجديد للحكومة الإسرائيلية في تشرين الأول 2010 وقد جمدت دراسته كالمعتاد من قبل سلطات الاحتلال.

وهذا يوحى للمرء في الوهلة الأولى أن هناك توافق مهني بين الطرفين الإسرائيلي والفلسطيني وسيعاد البحث في المقترح لاحقاً ولكن في حقيقة الأمر فهو صراع للسيطرة أولاً على حيز المطار المقترح من قبل الإسرائيليين حتى تتم الموافقة للفلسطينيين على مشروعهم. وثانياً أن يخدم المطار الجديد السياحة الإسرائيلية أولاً، ومن ثم تكثيفها مما تضطر السلطات الإسرائيلية إلى تطوير وتأهيل البنية التحتية وبالأخص شبكة الطرق والمواصلات عابرة المنطقة تحت السيطرة الاحتلالية وتجبر الفلسطينيين على استخدام خدمات المطار تحت الإدارة والسيطرة الإسرائيلية وضبط دخول وخروج المسافرين.

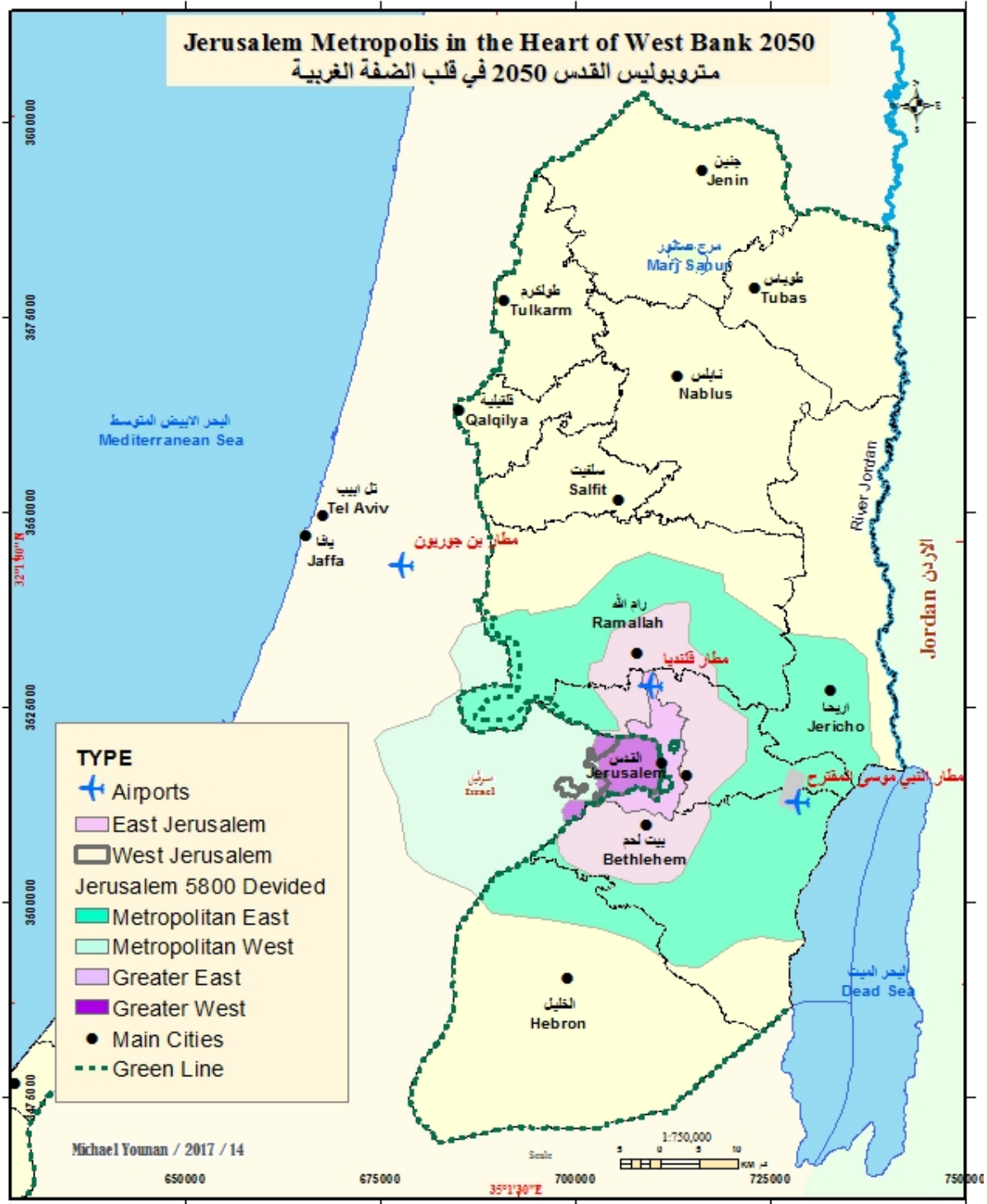


شكل 34: مخطط موقع المطار الفلسطيني المقترح

المصدر: السلطة الوطنية الفلسطينية, وزارة المواصلات

مقترحات مخطط 5800 متروبوليس القدس يغطي وسط الضفة الغربية ويقسمها إلى قسمين (شكل رقم

(36



شكل 35: مخطط وضعية خطة مترو يليس القدس 5800 لسنة 2050 داخل الضفة الغربية

المصدر: إعداد الباحث

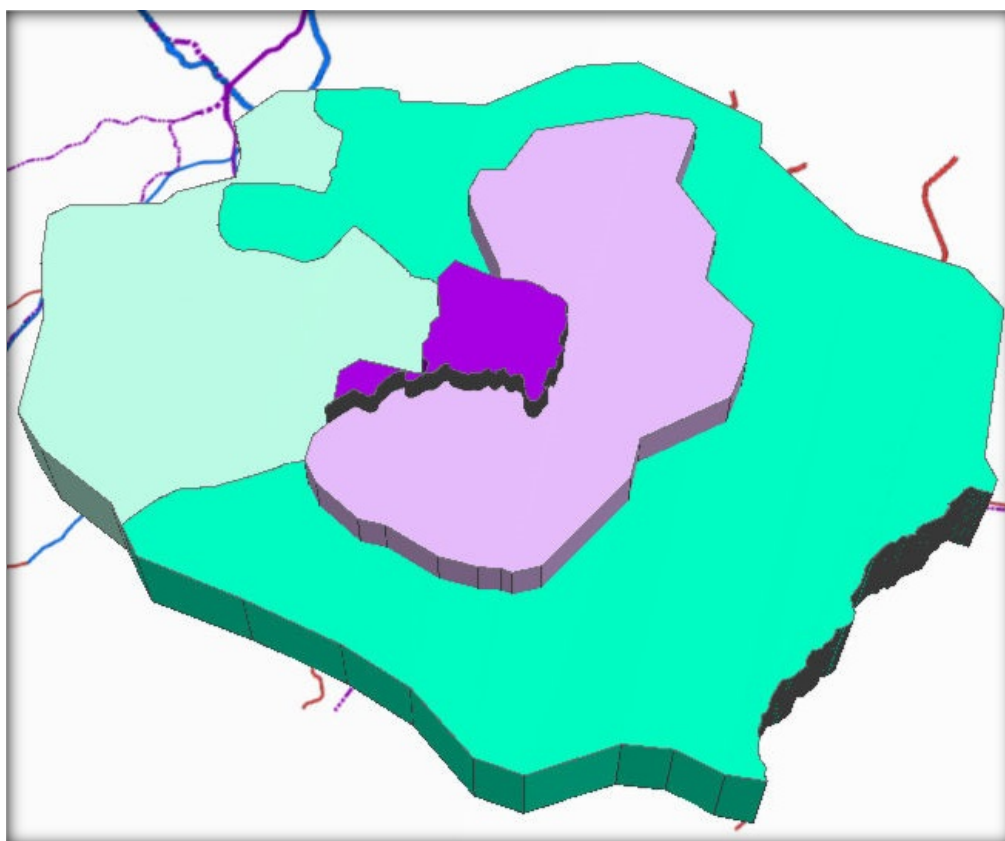
وتقدر مساحات مناطق مترو يليس القدس 5800 لسنة 2050 بموجب الخطة المقدمة من مساحات نظم

المعلومات الجغرافية GIS حسب المخطط شكل رقم 37 بجدول رقم 12 كالتالي:

جدول 12 : مساحات مناطق مترو يليس القدس 5800 لسنة 2050 بموجب الخطة

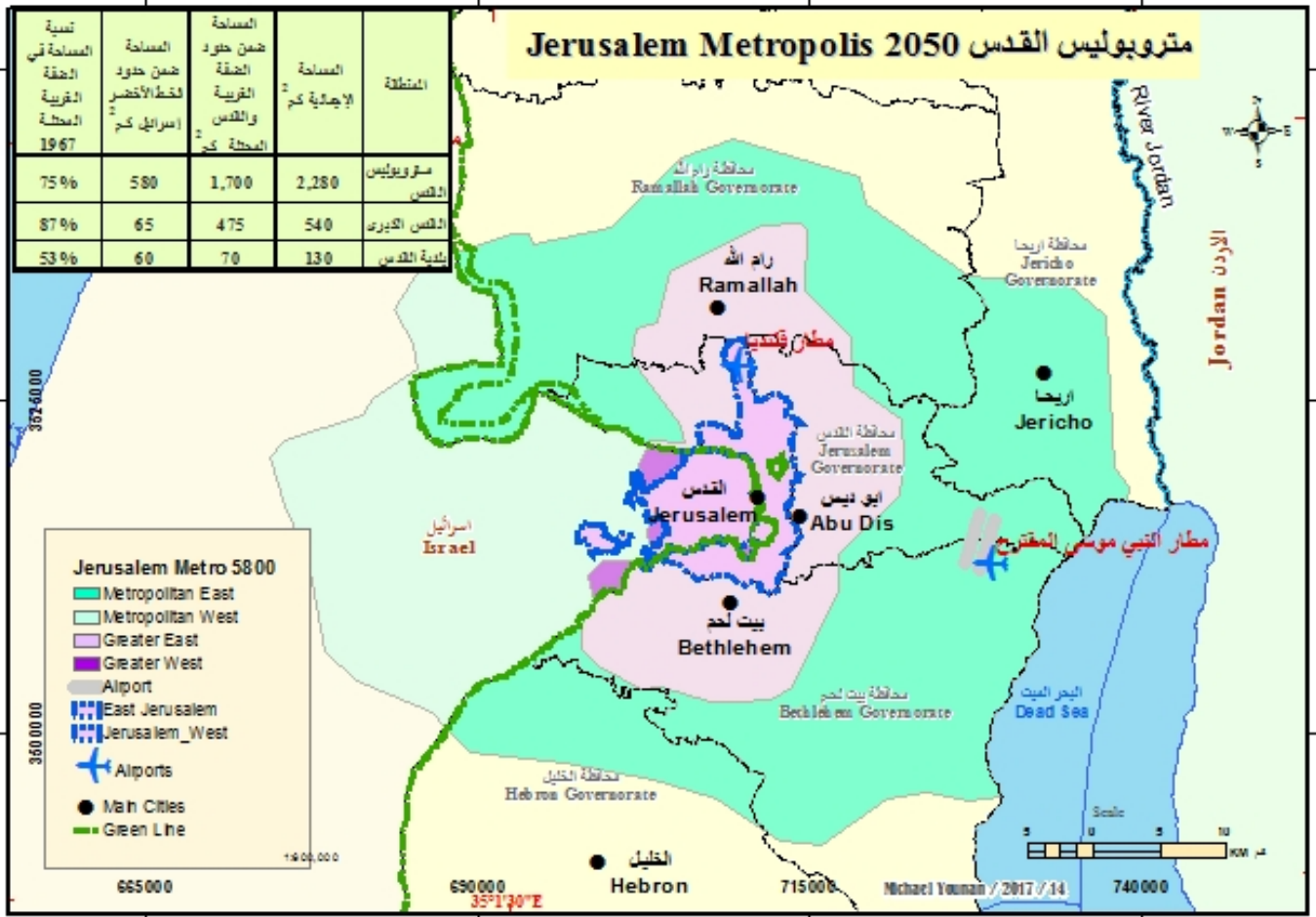
المنطقة	المساحة الإجمالية كم ²	المساحة ضمن حدود الضفة الغربية والقدس المحتلة كم ²	المساحة ضمن حدود الخط الأخضر إسرائيل كم ²	نسبة المساحة في الضفة الغربية المحتلة 1967
متروبوليس القدس	2,280	1,700	580	%75
القدس الكبرى	540	475	65	%87
بلدية القدس	130	70	60	%53

المصدر: إعداد الباحث



صورة 23: تقسيم القدس الكبرى المتروبوليس ثلاثي الأبعاد

المصدر: إعداد الباحث



شكل 36: مخطط وضعية مساحات حدود المترو ضمن الضفة الغربية وموقع المطار المقترح

المصدر: إعداد الباحث

فالمساحة الملتزمة من أراضي الضفة الغربية هي أكثر من 75% من مساحة المترابوليس و78% من مساحة القدس الكبرى وهي التي ستستخدم لاستيعاب التكاثر الاستيطاني في الحيز الفلسطيني بما في ذلك إعادة تأهيل البنية التحتية للمستوطنات ومركباتها، والمركب الأساسي هو شبكة البنية التحتية للطرق والمواصلات التي ستنشأ على حساب المواطن الفلسطيني ومصادرة أراضيهم. وسيستمر الاحتلال في السيطرة الكاملة على هذه المناطق بدون أي شريك وسيؤثر على حل الدولتين وسيعرضه إلى الخطر.

5.4 خلاصة

سيستمر الاحتلال بسيطرته الكاملة على القدس ومحيطها وضواحيها ما دام المحتل صاحب القرار وله اليد العليا في تنفيذ مخططاته بدون الأخذ بعين الاعتبار المواطن المقدسي الفلسطيني. وسيستمر بوضع خطط ومخططات للقدس وحده حسب أهوائه ورغباته ومتطلباته خدمة لمصالحه ولمصالح الاستيطان والمستوطنين في القدس.

الفصل السادس

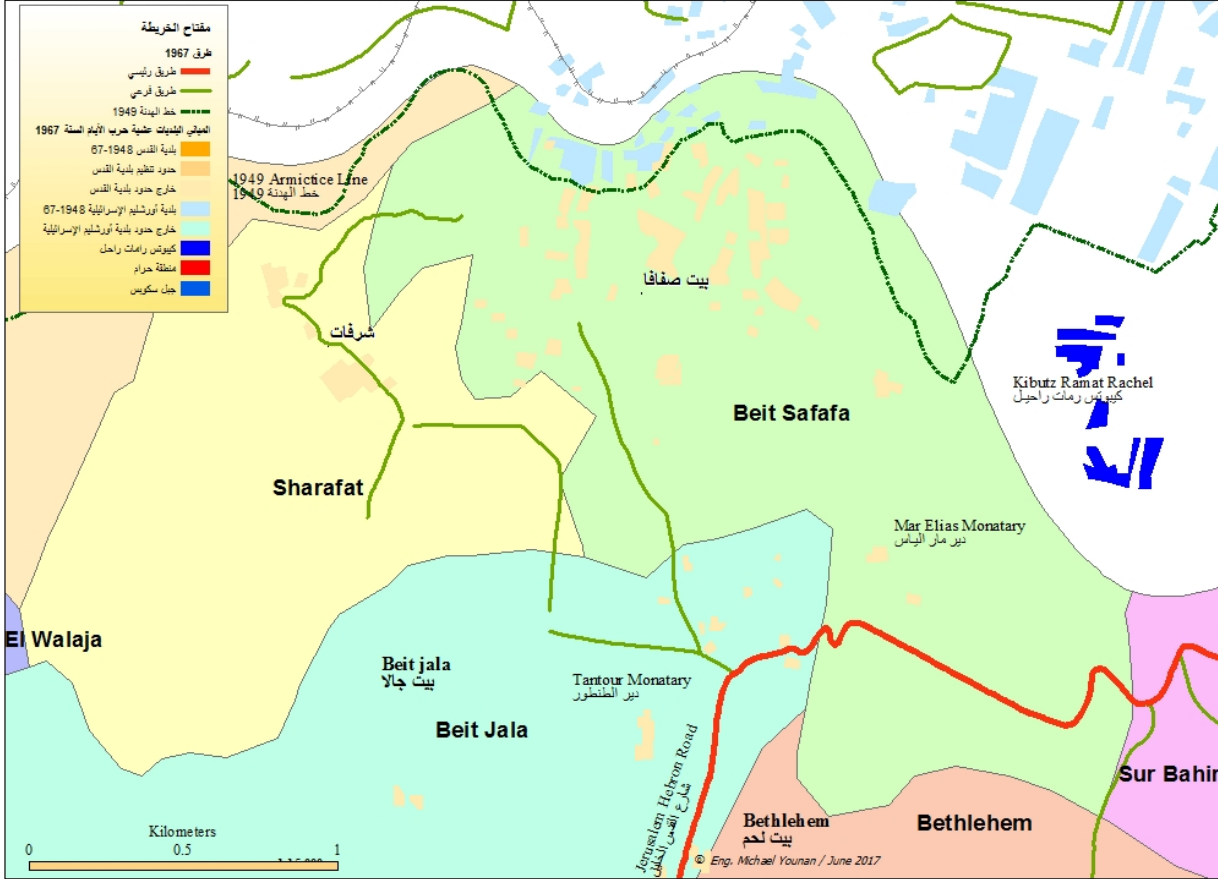
دراسة حالة - أحياء بيت صفافا - وشرفات وتطوير الطرق

6 مقدمة

تم دراسة حالة أحياء بيت صفافا وشرفات في ظل مركبات شبكة الطرق والمواصلات. وأهم المركبات في هذه الحالة كانت دراسة ثلاث مركبات أساسية: المستوطنات والطرق والتخطيط التي أثرت مباشرة على الحي.

بيت صفافا وشرفات أنشئت كقريتين متجاورتين في عام 1948 بعد النكبة شمال مدينة بيت لحم ومتاخمتين لحدود مدينة بيت جالا، وتبعد قرية شرفات عن قرية بيت صفافا كيلومتراً واحداً باتجاه الغرب موصولة بطريق فرعي على سفح الجبل. وهتان القرستان لم يكن لهما أي اتصال مع محيطهما لأن ما كان حولهما بلدة بيت جالا وأراضي الصليب الحرشية المملوءة بأشجار الزيتون والمنطقة الريفية (مخطط شكل رقم 37 و38).

حدود مجلس محلي بيت صفافا شرفات قبل 1967 BEIT SAFAFA SHARAFAT VILLAGE COUNCIL BOUDARIES BEFORE 1967



شكل 37 : مخطط حدود قرية بيت صفافا وشرفات أعد من قبل الانتداب البريطاني

المصدر: جميع المعلومات تحت تصرف الباحث

6.1 تقسيم بيت صفافا

قسمت بيت صفافا إلى شطرين وفصلهما سكة حديد وكان الشطر الغربي منها ضمن حدود إسرائيل والشطر الشرقي وشرفات ضمن حدود الضفة الغربية في الخط الأممي لحدود خط الهدنة عام 1949 واعتبرتتا قريتان في قضاء بيت لحم ومنطقتان عسكريتان يسمح لسكانهما بالعيش فيهما. وتقع أحياء بيت صفافا - شرفات جنوب القدس على الخط الأممي، وبعد حرب الأيام الستة عام 1967 وحدت قرية بيت صفافا ثانية بشطريها ولمت شمل عائلاتها تحت حي واحد في حدود بلدية القدس، وأصبحت قرية بيت صفافا وشرفات وأراضي بيت جالا المجاورة للقريتين جزءاً من القدس وتحت اسم بيت صفافا (مخطط شكل رقم 38).

دونماً (مخطط شكل رقم 38) يوضح المساحة الأصلية للقريتين بالخط الأسود والمساحة المتقلصة بالخط الأزرق والمهشرة) ويحتضنان أكثر من أحد عشر ألف نسمة.

لا يوجد في هذه المنطقة مراكز تجارية أو مواقع عمل، مع قلة في المكاتب الخدماتية. وملكية الأراضي معظمها ملكية خاصة مما يعطل تنميتها الحضرية كحي قروي له نواة كثيفة المباني في المنطقة القديمة وتحيطها مبان حديثة حتى محيطها الخارجي. أما نوع البناء فيها فهو بناء تقليدي من طابقين حتى أربعة طوابق ومغطى بالحجر المحلي. والبناء الجديد فيها شحيح بسبب عدم وجود مخططات هيكلية للمنطقة وقلة التراخيص المعطاة للمنشآت من قبل السلطات المحلية. (مخطط شكل رقم 38).

فتوحيد شطري بيت صفافا خلق رابطاً جديداً في الطرق المرتبطة مع القدس الغربية 1948 وتم فتح مدخل غربي يربط بيت صفافا بالحي اليهودي المجاور "بات" وأحياء "جونين القطمون" غرباً ومخرجاً آخر شمالاً مع المنطقة الصناعية 1948 تلبوت (وكانت تعرف بالبقعة التحتا زمن فلسطين التاريخية). هذان المدخلان كانا مغلقين بين عام 1948 و1967 بسبب وجود حدود خط الهدنة 1949. فممنذ بداية الاحتلال 1967 أصبحت قرية بيت صفافا حياً من أحياء مدينة ما يسمى "أورشليم القدس الموحدة" وهمزة وصل بين أحياء القدس اليهودية من الغرب وصولاً إلى المنطقة الصناعية الإسرائيلية تلبوت باعتبارها أقرب مسار لذلك، وأيضاً ربطت شارع القدس الخليل عابرة قلب بيت صفافا إلى تلك المناطق اليهودية 1948. ومن الجدير بالذكر أن هذه الروابط لم تكن فقط منفذاً محلياً للأحياء المذكورة والتي تصلها ببعضها البعض، بل كانت المسار الحيوي لها، ومنفذاً لكل مناطق ومدن جنوب القدس (بيت لحم والخليل وغيرها)، وكذلك للوصول إلى الشارع الإقليمي رقم 1 غرباً باتجاه تل أبيب ويافا والشمال. فأصبحت بيت صفافا بذلك محور طرق رابطة شمال البلاد بجنوبها شرقاً وغرباً على الرغم من أن موصلاتها كانت حتى أواسط الثمانينات في القرن الماضي تدار بحافلة باص واحدة تنقل الركاب من بيت صفافا إلى بيت لحم وبالعكس مرات عدة يومياً.

6.3 تخطيط المستوطنات حول بيت صفافا

أخذت تحيط بهاتين القرينتين من الجنوب - في بداية السبعينات من القرن الماضي- منشآت وأبنية مستوطنة جيلو بعد قرار سلطات الاحتلال ببناء أوائل مستوطناتها في جنوب القدس الشرقية المحتلة. فبداية كان شارع القدس الخليل طريق رقم 60 الطريق الوحيد لمدخل مستوطنة جيلو عبر مفترق دير الطنطور وشارع إقليمي رقم 60 كان الشريان الرئيسي لفلسطين شمالاً من الناصرة عابراً وسط المدن الرئيسية في الضفة الغربية: جنين ونابلس ورام الله والقدس وبيت لحم والخليل جنوباً حتى بئر السبع.

وفي مقابلة مع مدير عام المجلس الإداري لحي بيت صفافا وشرفات السيد علي أيوب عام 2016 فقد وضح أحوال طرق بيت صفافا وأراضيها التي أصبحت هدفاً سهلاً على مدى السنوات الماضية للمصممين الإسرائيليين الذين وجدوا فيها ملجأ للطرق الشريانية في المنطقة، حتى أن معظم الطرق التي نفذت تستخدم كطرق عابرة للمستوطنين داخل وخارج القدس مثل: "دوف يوسف" الذي يستخدم كمدخل رئيسي لمستوطنة "جيلو" داخل القدس، والطريق رقم 34 ورقم 39 اللذان يربطان القدس الغربية مع حي بات، والمنطقة الصناعية تلبوت، وشارع القدس الخليل، والطريق السريع بيغن الجنوبية رقم 50 (في بداية تصميمه أعطي الرقم 4 وأعيد تسميته بعد تنفيذه باسم طريق إقليمي سريع رقم 50 لإحداث بلبللة تامة بالمسميات من قبل الاحتلال) المتجه جنوباً من مفترق روزمارين لمستوطنات جنوب الضفة الغربية والمتجه شمالاً قرب ستاد تيدي لربط جميع الطرق الإقليمية السريعة الموزعة لجميع أنحاء إسرائيل ومحطة القطار السريع المالحة (مخطط شكل رقم 39).



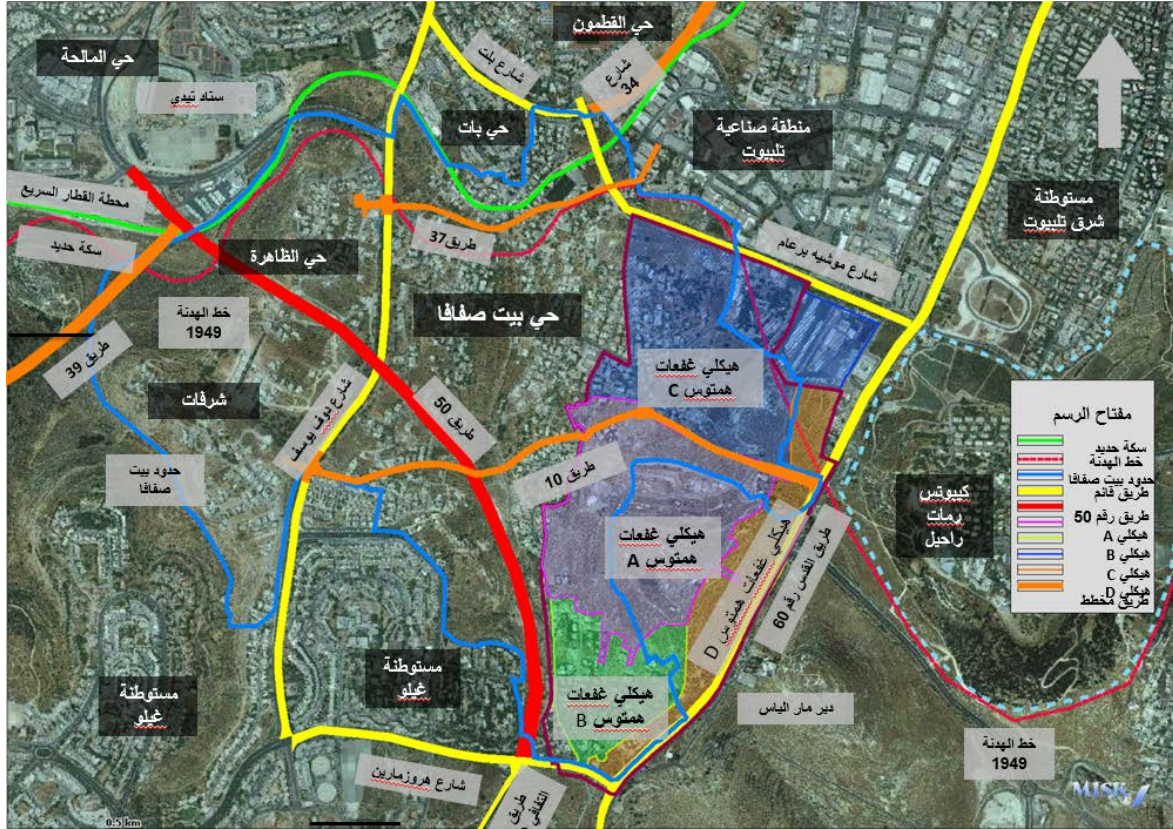
شكل 39: مخطط هيكلية تفصيلي لاستخدام الأراضي لأحياء بيت صفافا وشرفات

مبيناً الشوارع والطرق الاستيطانية عابرة وسط حي بيت صفافا وشرفات والتي أدت إلى تقطيعها والسيطرة عليها

المصدر: إدارة مجلس حي بيت صفافا

وقد سارعت سلطات الاحتلال ومخطوطها لإصدار مخططات تنظيمية تفصيلية هيكلية (مخطط شكل رقم 39) لتشمل مستوطنة غفعات همتوس (4 مخططات تفصيلية وردت في شكل رقم 40) وحي بيت صفافا وشرفات ووضع مخطط تفصيلي لاستخدام الأراضي فقط لتنظيم مستوطنة غفعات همتوس

والطرق التي تعبر الحي، وإعطائها صفة قانونية لتنفيذها، لا لتخدم المواطنين المقدسين الفلسطينيين بل لتخدم المستوطنين الإسرائيليين، ولم تلبّ هذه المخططات متطلبات المقدسين الفلسطينيين واحتياجاتهم.



شكل 40: 4 مخططات هيكلية تفصيلية لمستوطنة غفعات هماتوس

مبيناً الشوارع والطرق الاستيطانية العابرة وسط حي بيت صفافا وشرفات والتي أدت إلى تقطيعها والسيطرة عليها

المصدر: إدارة مجلس حي بيت صفافا

6.4 تخطيط الطرق حول وداخل حيز بيت صفافا

فإن الطرق المخططة العابرة للقرية (مخطط شكل رقم 40) خلقت فصلاً وظيفياً بين أجزاء القرية وإزعاجاً بيئياً جديداً لم تعرفه القرية من قبل فأصوات السيارات والحافلات على مدار الساعة تقض مضاجع الصفاقيين وتلوث عليهم الهواء من عادمات السيارات والحافلات والتشويه الجمالي "الإستيثي Esthetics" لمناظر البيئة الخلابة في القرية. ومنذ بداية الاحتلال ولغاية وقت قصير قبل الوقت الحالي لم يكن هناك وعي عام للاعتراضات على الخطط والمخططات التي تنفذها السلطات الإسرائيلية وبالتالي لم يعط القرويون وأهل القدس أهمية للتخطيط الإسرائيلي لمناطقهم وأحيائهم وبالأخص الطرق

العابرة في أراضيهم بل قبلوا المخططات على أنها أمر واقع. فمثلا المخطط التفصيلي 2317 والمصادق عليه عام 1990 صادر مساحات واسعة من الأراضي المملوكة للقطاع الخاص في بيت صفافا ولم يعترض أحد في حينه على هذا الإجراء. وبدأت الصحوة عندما تعلق الأمر بطريق رقم 50 عابر بيت صفافا في عام 1998 عندما أدرك مدير المجلس الإداري لبيت صفافا وشرفات عمق وحجم المشكلة التي تواجهها القرية في أعقاب خطط الطريق. ولجأت الجمعية لبلدية القدس لتغيير مسار الطريق وأوضحت البلدية للمحتجين بأنه لا جدوى من الاعتراضات والمظاهرات العلنية لأنه تمت الموافقة على المخططات منذ سنوات عدة، وتقوم بتنفيذ المخططات شركة موريا بأدق تفاصيلها. وبعد التعرف على المخططات من قبل مدير الإدارة ومجلسها واللجان الهندسية والقانونية ووقفوا على فكرة تخطيط الطريق عابر القرية وأدركوا مدى تأثيرها على سكان أحياء بيت صفافا وشرفات طلبت إدارة الحي من البلدية تغيير مسار الطرق لتقليل الأضرار على السكان، وأوصت الإدارة البلدية والسلطة الإسرائيلية المعنية بتنفيذ الطرق بمقترحات بديلة كحفر أنفاق وما شابه ذلك الأمر الذي رفضته البلدية ورفضت اقتراحات السكان والإدارة الأهلية وقامت السلطات بتنفيذ الطرق وتحديدًا طريق رقم 50 بدون أية تغييرات جذرية، عابرة مسارها بموجب المخطط المصادق عليه عام 1990.

طريق إقليمي سريع رقم 50 والمسمى بيغن جنوب، وشبكة الطرق التي تفصل بيت صفافا

بدأ تنفيذه في ديسمبر كانون الأول عام 2012. وهو من مجموع خمسة طرق من المقرر تنفيذها وتوسيعها عابرة منطقة بيت صفافا وشرفات والطنطور ولا تخدم السكان المحليين بل تخدم فئة المستوطنين وتفصل أراضي الأحياء الثلاثة عن بعضها البعض وعن محيطها لمصلحة عرقية إثنية لفئة أخرى، وتعلق جيوب منفصلة داخل الحي الواحد. وسلطات الاحتلال ليس لها أذان صاغية ومبالية تهتم باحتياجات السكان والقاطنين فيها ولا مستمعة لاعتراضاتهم على مشروع كتلة الطرق ولا آبهة بتأثيرها السلبي على المواطن المقدسي في المنطقة ولا مدركة لحجم الضرر الناجم عن إنشاء الطرق الفاصلة بل تسارع خطوها في تنفيذ مخططاتها الاستيطانية وسياساتها العنصرية ضد السكان الأصليين

المحليين. فالطريق السريع رقم 50 يمر في واد الطنطور جنوب القدس وداخل حدود بلدية القدس من خلال المناطق التي تزخر بالمباني في بيت صفافا والطنطور، ليس لخدمة الحي بل لإيصاله مع الطريق الشرياني الرئيسي رقم 60 طريق الأنفاق ولإيصاله بكتل مستوطنات غوش عتصيون جنوباً في قلب الضفة الغربية. وبهذه الطريقة سيتم ربط الكتل الاستيطانية الكبيرة حول القدس بالمدينة بواسطة الطرق السريعة بدون إعاقة أو توقف وبدون إشارات ضوئية مرورية وهي المقطع الأخير للتنفيذ في الطريق السريع رقم 50 من قلنديا إلى بيت صفافا ومشارف بيت جالا.

للطريق 6 مسارات وعرضه يصل إلى 75 متراً عابراً بيت صفافا بطول حوالي ثلاثة ونصف كيلومتراً وله تقاطعان من المفرق الأول ضمن شارع دوف يوسف للوصول إلى مستوطنة جيلو، والثاني مفرق شارع روزمارين قرب دير الطنطور الذي يوزع الطرق لمستوطنة جبل أبو غنيم جنوب شرق القدس وداخل حدودها ومستوطنة جيلو جنوب غرب القدس، موصلاً طريق الأنفاق المؤدي إلى الكتل الاستيطانية "غوش عتصيون" والذي يفسخ النسيج الحضري في المنطقة ويسبب أضراراً جسيمة لنسيج الحياة في بيت صفافا وضواحيها ضمن حدود بلدية القدس.

ومسار طريق رقم 50 يمر بجانب العمارات السكنية القائمة في القرية منذ سنوات طويلة وهذا يخالف أحكام المخطط الإقليمي الهيكلي للطرق "تاما 3" والذي ينص على منع إقامة أي بناء في حرمة الطريق والذي يبلغ مئة متر من وسط الشارع للطرق السريعة حتى يتسنى للطرق السريعة رؤية واضحة من حولها ويكون الطريق السريع آمناً للسكان في محيطه، وحافظاً لبيئة الطريق وبيئة المساكن من الإزعاج الصوتي والضوضاء المستمر الناجم عن مرور السيارات طوال النهار والليل ومن الغبار والهواء الملوث من دخان السيارات وأسباب أخرى. فقام المخططون بوضع الطريق على أطراف المساكن ومصادرة الأراضي والبساتين حول مساكن المنطقة غير مهتمين بصحة المواطنين الفلسطينيين وبيئتهم خارقة بذلك جميع الأحكام والقوانين الهندسية للتخطيط الحضري وخارقة قرية وحيماً هادئاً ومنزويماً واضحة المنطقة في مركز طرق ومواصلات لا علاقة لها بها ولا تخدمها.

إضافة لذلك قام المخططون بإلغاء طرق داخلية حيوية كانت تخدم المواطنين ومنعتهم من الدخول لمنزلهم ووضعت جدران عالية تصل إلى خمسة عشر متراً في بساطتهم كفاصل للطريق السريع وكسند للبنية التحتية للطريق، وقد أثر هذا الوضع على حوالي مئتي منزل في الجوار بما فيه مصادرة الأراضي لصالح البنية التحتية للطريق والتي تشمل الجسور والأنفاق ولم تنشئ السلطات طرق بديلة صالحة للاستخدام بدل الطرق التي دمرتها، لا بل في شوارع داخلية قلصت عرض الشوارع لصالح الطريق السريع ولم تتقدم بمخططات مصدقة لطرق بديلة. وصرحت مهندسة تخطيط المدن إيلا رونئيل التي صممت عدداً من المخططات في منطقة بيت صفافا المتاخمة للطريق بأن "الضرر المتوقع من إنشاء الطريق السريع رقم 4 يتطلب أراضي واسعة لتشييد الطريق وستقطع القرية إلى أجزاء على جانبي الطريق فاصلة النسيج العمراني والاجتماعي والأداء اليومي للسكان المجاورين، وهذا الطريق يسبب أذى كبيراً للسكان".

ولم توافق السلطات الإسرائيلية بما فيها البلدية ووزارة النقل على عمل نفق تحت أراضي بيت صفافا الذي اقترحه الأهالي كتصميم بديل للحفاظ على طبيعة أراضي القرية بل وافقت فقط على إنشاء نفق قصير بطول مئة وثمانين متراً بطول مقطع الطريق ولم تعط سبباً مقنعاً لعدم تلبية رغبة المواطنين في التخطيط البديل، بالرغم من أن السلطات الاحتلالية نفسها هي التي خططت الطريق رقم 39 على مشارف قرية شرفات شرقاً للسماح بتوسيع وتطوير حي المالحة اليهودي المحتل عام 1948 والمجاور لبيت صفافا واستمرارية النسيج الحضري للحي اليهودي والحفاظ على البيئة والمناظر الطبيعية فوق مسار الطريق. فإن هذا التصرف ينم عن عنصرية واضحة في التخطيط بين الأحياء اليهودية والعربية ومؤثراً سلبياً على المواطن العربي الفلسطيني وحرية ونمط حياته في جميع تفاصيلها ومحتوياتها.

إضافة إلى أن المقطع الذي يقص حي بيت صفافا يقع ضمن حدود القدس الشرقية المحتلة عام 1967 وبموجب القانون الدولي ومعاهدات جنيف لا يسمح بالتغييرات بناتا في المناطق المحتلة كسائر القدس الشرقية والضفة الغربية. (تاتارسكي، 2013) (مخطط شكل رقم 41).

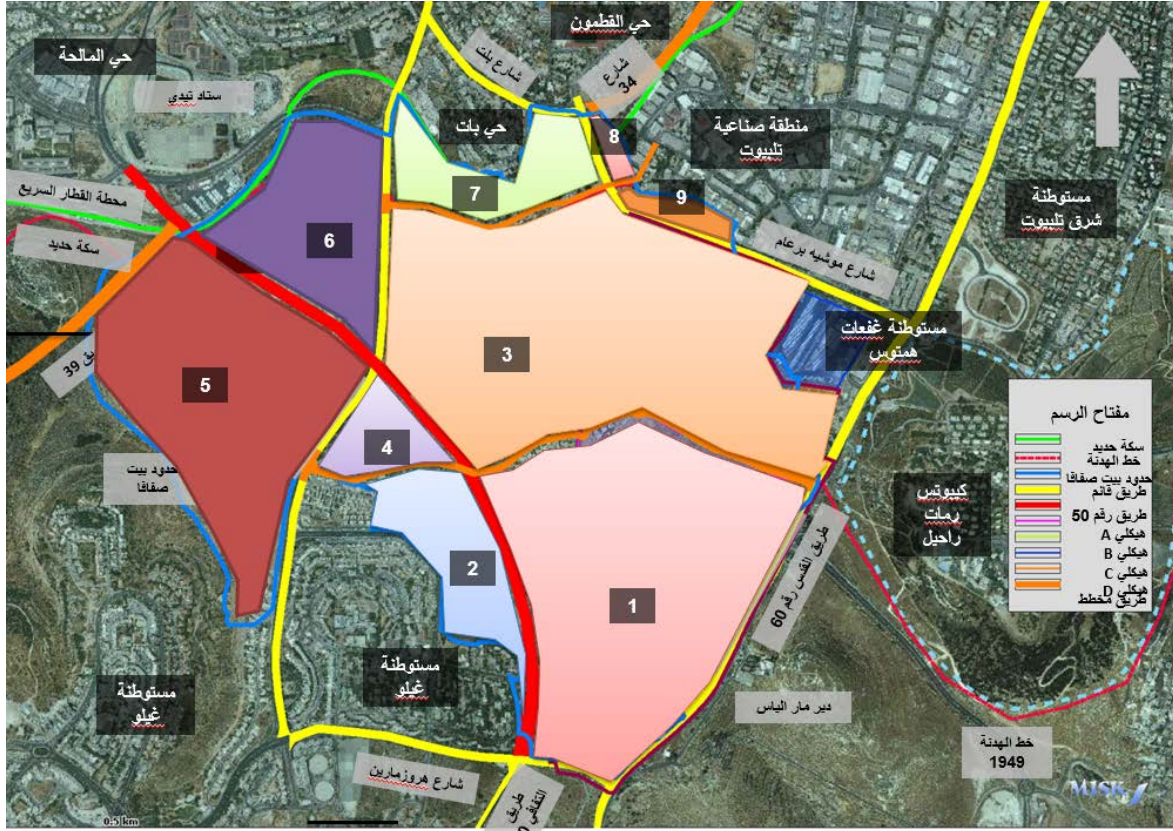
الطريق رقم 10 مصادق عليه من السلطات الإسرائيلية ويقطع بيت صفافا بطول أكثر من 1700 متر ويربط شرقاً شارع الخليل القدس ومحاذي مستوطنة غفعات همتوس شمال بيت صفافا (التي أوجدت في اليوم الأول من محادثات السلام في مدريد عام 1992) عابراً أراضي طباليا (وهي أصلاً من حدود بيت جالا والمشمولة في بيت صفافا بعد الاحتلال عام 1967) وبيت صفافا ليصل إلى شارع برنارد يوسف في القطمون ليكون حلقة وصل بين أجزاء القدس الغربية من الغرب إلى الشرق، ويعطي مدخلاً للمنطقة الصناعية تلبوت على أراضي البقعة التحتا، وسيخدم شبكة الطرق الاستيطانية في القدس لتوصيل الطريق الطوقي الشرقي مع غربي المدينة من مناطق القدس الغربية إلى مستوطنات القدس الجنوبية غفعات همتوس وجبل أبو غنيم وجيلو. وسيرتبط الطريق السريع رقم 10 مع الطريق السريع رقم 4 (أو 50) ملتهماً أراضي قرية بيت صفافا وملاصقاً للباساتين والعمارات السكنية الواقعة في وسطها مبتلعاً الأرض وما عليها من أشجار زيتون وأشجار مثمرة تعب الآباء والأجداد على زراعتها وتنميتها منذ القدم.

والطريق السريع رقم 39 مخطط له ليتصل مع طريق رقم 50 السريع ويكون طريقاً شرياني بين المدن ويصبح البوابة الجنوبية في منطقة المالحة غرب بيت صفافا ماراً من وادي بتير، وهذا الطريق سيحسن الاتصال بين بيت شيمش والقدس، وقد قدم المخطط للسلطات الإسرائيلية كمخطط ملحق مع بعض التغييرات للمخطط الأساسي الإقليمي للشوارع "تاما 3" ولغاية الآن لم تتم المصادقة النهائية عليه. واقترحت بلدية القدس عام 2011 بإزاحة رابط هذا الشارع شرقاً لتوسع منطقة تطوير المالحة بذريعة تضاريس المنطقة الصعبة وبناء حي استيطاني جديد والهدف عدم تنمية وتوسيع منطقة بيت صفافا حسبما ورد بخطة مخطط هيكلي 2000 ويكون للاستيطان الأولوية في مشروع السلطة الإسرائيلية على حساب المواطن الفلسطيني وأرضه.

والطريق السريع رقم 34 المصادق والموافق عليه من السلطات الإسرائيلية مصمماً كحلقة وصل بين حي بات ومستوطنة أورنيم وموازياً لسكة الحديد القائمة. ومسار هذا الطريق سيبتلع مساحات كبيرة من أراضي بيت صفافا عند تنفيذه (مخطط شكل رقم 41).

وشارع دوف يوسف مكون من 4 مسارات سير عريضة بطول 2 كيلو متر وقائم منذ أكثر من 30 سنة وهو طريق الوصول إلى مستوطنة جيلو من حي بات قاطعاً أراضي بيت صفافا ومقطعاً أراضيها عن بعضها البعض، ومشرفاً فوق أراضيها، وفاصلاً قرية شرفات عن بيت صفافا. وكبديل للتواصل بين شوارع الحيين القرويين أنشأت البلدية من تحت شارع "دوف يوسف" نفقاً ضيقاً بمسارين ذوي اتجاهين دون وجود أرصفة للمشاة فيه (مخطط شكل رقم 41).

أما شارع موشيه برعام فيقص حي بيت صفافا شمالاً، رابطاً حي القطمون ومنطقة تالبيوت الصناعية وشارع القدس الخليل ويعزل 40 دونماً من أراضي القرية وأربعة عمارات سكنية عنها، ويبلغ طول الشارع حوالي 1300 متر ماراً بمستوى أعلى من أراضي القرية حاداً من توسع القرية وامتدادها (مخطط شكل رقم 41).



شكل 42: مخطط شبكة الطرق تقطع النسيج الحضري الفلسطيني في حي بيت صفافا
 وخلق 9 كانتونات وجيوب داخل الحي مقتطعا وملتهما أراضي القرية

6.5 خلق جيوب وكانتونات في بيت صفافا وشرفات

وضع حيًا بيت صفافا وشرفات تحت المطرقة العنصرية فالطرق المصممة داخلها وحولها ليست للحيين وسكانها الفلسطينيين ولا لخدمة أبنائهم ، وهناك طرق إضافية مخطط لها على حساب تطوير بيت صفافا مما يعنى المزيد من مصادرة الأراضي الفلسطينية وعدم التوسع الحضري للحي الفلسطيني ومنع تطوره وخلق تسعة جيوب محصورة في داخله غير قابلة للتوسع وحشر الحي وكانتوناته بين الطرق الاستيطانية (مخطط شكل رقم 42) تطبيقاً لسياسة التخطيط التمييزي الاستيطاني الذي يعمل لصالح إنشاء مزيد من المستوطنات والطرق الشريانية للمستوطنات داخل القدس وفي محيطها في الضفة الغربية. فشبكة الطرق في وسط الحي هي أداة للسيطرة على الحي وضبط حيزه والحد من

توسعه. وبما أن الطرق عابرة للحي الفلسطيني وأكثرها بمستوى أعلى من أراضي الحي فذلك سيبيئ جودة الحياة في بيت صفافا جالبة لها مخاطر اجتماعية وبيئية وصحية، وفاصلة إياها عن بيئتها ومحيطها. حيث أن الطرق المنفذة والمخطط لها لم ولن تخدم السكان المحليين بل تضع عوائق التحرك أمامهم وتجبرهم على استخدام منافذ قليلة العدد -أربعة أو خمسة - للدخول والخروج من حيزهم مما يعطي السلطة الإسرائيلية القوة للسيطرة على منافذ الحي والضبط المكاني للحي والسكان العشرة آلاف نسمة في أي وقت تشاء، وعدم السماح لهم بالخروج من حيزهم إن اقتضت الضرورة لذلك.

6.6 خلاصة

والاستنتاجات التي يمكن الخروج بها أن تخطيط الشوارع السياسي والتخطيطي هدفه الربط بين نقطتين استيطانيتين دون الأخذ بعين الاعتبار السكان الفلسطينيين في حي بيت صفافا وشرفات، وأن السكان لن يأخذوا جدية التخطيط السياسي والحضري حين عرض عليهم للاعتراضات في بداية تسعينيات القرن الماضي ولم يتجاوبوا مع السلطات الإسرائيلية في حينه لأن المقدسي ليس من منظومتهم. وركنوا إلى وضع المخطط التخطيطي الإسرائيلي جانباً، معتقدين أنه لن يتم تنفيذه بتاتاً إلا بعد التصديق على المخططات، ولكنهم صدموا عندما بدأ تنفيذ الشوارع والطرق في عام 2010 وهنا تحرك السكان ضد تنفيذه لوقفه وخاصة عندما لاحظوا ضرراً كبيراً على وضع الأراضي التي تخصهم وعلى الحياة بصورة عامة.

إن عدم تجاوب التفكير الفلسطيني مع التخطيط السياسي والاستراتيجي الإسرائيلي في حينه إيجابياً أو سلبياً وفي الوقت المناسب يضر كلياً في مصالح السكان الفلسطينيين واضعاً الفلسطينيين تحت المطرقة السياسية الإسرائيلية، وفي الساعة الأخيرة لا يستطيع السكان الفلسطينيون التغيير من الأمر شيئاً بتاتاً، بل عليهم الرضوخ للأمر الواقع الإسرائيلي المفروض عليهم دون جدوى من المقاومة أو الاعتراض. فدراسة موضوعية لبيت صفافا تظهر للدارس استراتيجيات السلطات الإسرائيلية تجاه السكان الفلسطينيين وحيزهم حيث تعمل على الحد من تطورهم وتفرض السيطرة والضبط على حيزهم بواسطة

الطرق التي تنفذها وتكبتهم وتحبسهم في حيز صغير حيث يسهل لها السيطرة والضبط على سكان الحي.

الفصل السابع

مناقشة نتائج تحليل المركبات للطرق والمواصلات في القدس

7 مقدمة

مدينة القدس ليست وحدها وليست منفصلة عن باقي المناطق بل مرتبطة بما جاورها من قريب وبعيد ومحلي وإقليمي وعالمي. إلا أن إسرائيل اتخذت استراتيجيات وسياسات تخطيط ممنهجة بممارساتها العنصرية لتأمين السيطرة على القدس تحت ذريعة وطنية، وقومية، ودينية يهودية، لربطها بمحيطها الإسرائيلي وفصلها عن محيطها العربي أخذاً بمفاهيم وأساليب عسكرية في التخطيط المدني. فشبكة المواصلات والطرق استخدمت كجزء من مصفوفة السيطرة والضببط المكاني في القدس وكعنصر من عناصر التخطيط ضمن المركبات العديدة للتخطيط، ومركب رئيسي وأساسي، ووسيلة لتحقيق غاياتها السياسية والاستعمارية في القدس الشرقية، مؤثرة بصورة مباشرة وغير مباشرة على المواطن المقدسي الفلسطيني وسكنه وعمله وحرية تحركه وضبطه وحصر تطوره الحالي والمستقبلي. وهذه المصفوفة شملت المركب الفيزيائي، واختيار مسارات الطرق وتدرجها، وإدارة حركة المواصلات داخل القدس وخارجها، ومنها واليها، بهدف تحقيق أهداف جيوسياسية.

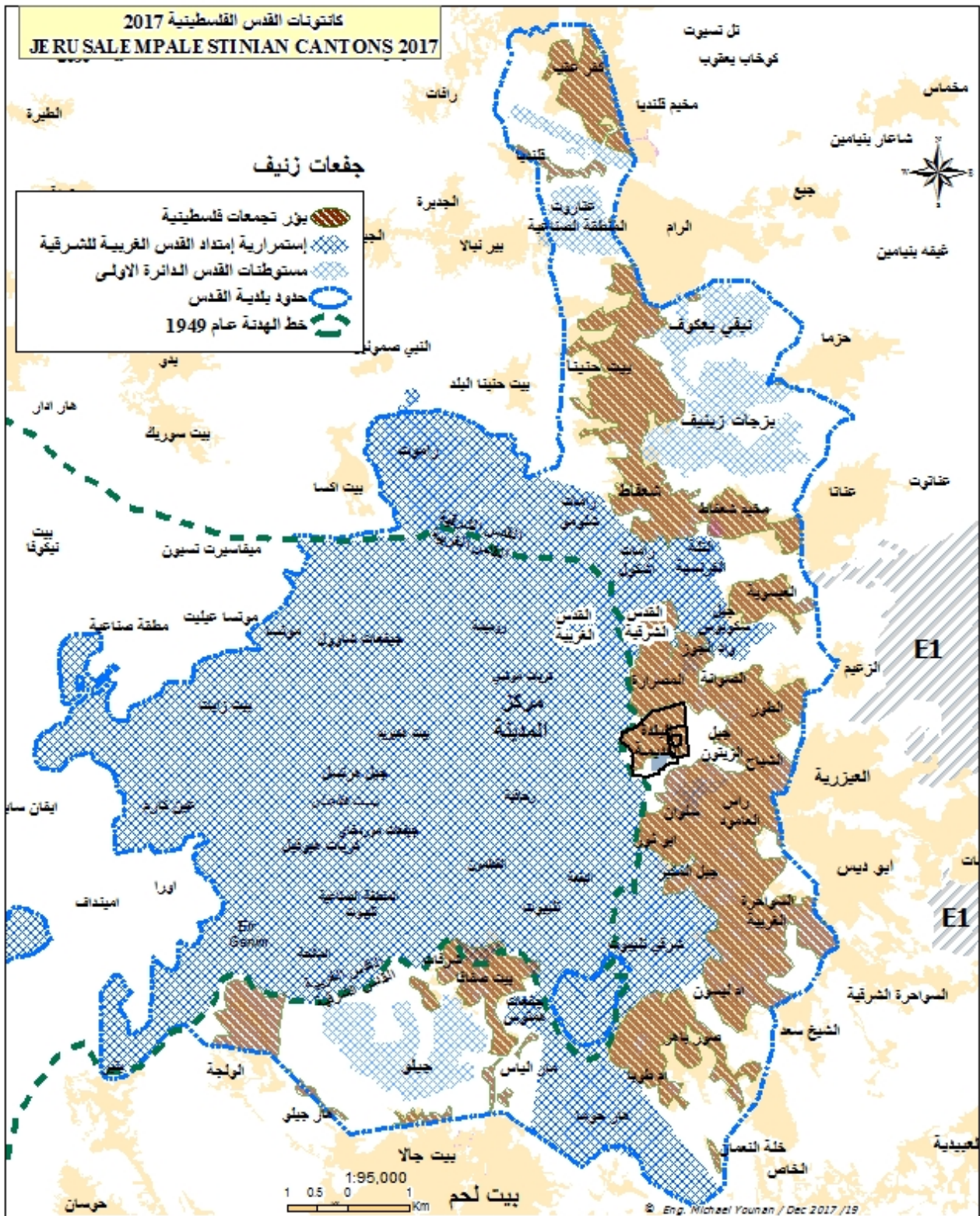
فمع بداية الاحتلال 1967 غيرت المؤسسة الإسرائيلية الاحتلالية واقع مدينة القدس بتكبير مساحة بلدية القدس ملتهمة أراضي القدس الشرقية ومصادرة أراض فلسطينية ضمن الحدود المحتلة واضعة إياها تحت السيطرة الإسرائيلية الكلية ومصنفة استخدام الأراضي المصادرة كمناطق خضراء ومناطق مفتوحة ليست للتطوير، رابطة سياساتها الإسرائيلية والتخطيطية لخدمة سكانها ومناطقها. فمن أول يوم للاحتلال وضع المحتل خطه للقدس وأصبحت القدس المركز الأساسي لإسرائيل في الواقع والتخطيط موجّهة كل سياساتها وتخطيطها نحوها لتهوديها. فأعدت فتح شبكة الطرق والمواصلات وقامت بتأهيل الشبكة لإتاحة وصول جميع الإسرائيليين إلى القدس دون أية إعاقة وخصوصاً لحائط البراق

(المبكى). ومن ثم وضعت صيغة قوانين "التوحيد القدس" ووضعها بكاملها تحت القانون الإسرائيلي والسيطرة الإسرائيلية المدنية الكاملة بعكس المناطق الأخرى المحتلة من الضفة الغربية والتي احتلت في الوقت ذاته ووضعت تحت السيطرة الأمنية العسكرية. وبدأت بوضع مخططات للقدس لجميع الأراضي المصادرة والمصنفة بأراض خضراء ومفتوحة مخططة - في بداية الأمر - لمستوطنات حول محيط القدس الداخلي خالقة الطوق الاستيطاني الأول ببناء تجمعات استيطانية في القدس المحتلة ضمن التوسع الحدودي لبلدية الاحتلال عام 1967 بعد الحرب العدوانية على القدس، خاذقة التجمعات السكانية الفلسطينية بحلقة دائرية أولى للمستوطنات في محيط حدود بلدية القدس مرتبطة بشبكة طرق محلية وإقليمية خارقة الأحياء الفلسطينية القائمة لتؤمن الاتصال السريع والسهل بين هذه المستوطنات للحفاظ عليها وعلى توسعها واتصالها مع باقي المدن الإسرائيلية داخل الخط الأخضر ومع المستوطنات ضمن حدود الضفة الغربية.

7.1 شبكة الطرق والمواصلات تخلق كانتونات فلسطينية

فنتيجة هذا التخطيط الذي وضع للمستوطنات، أنشئت شبكة طرق ومواصلات واسعة متغلغلة بين الأحياء الفلسطينية وحولها، القائمة منذ مئات السنين، وأصبحت الأحياء الفلسطينية بهذا الإجراء مفصولة عن بعضها البعض، وتمكنت المستوطنات من اختراق النسيج المكاني العمراني للأحياء وبهذا تكون السلطات الإسرائيلية قد تمكنت من الوصول إلى هدفين تخطيطيين الأول مدني والثاني عسكري أمني: أما المدني فقد ربطت المستوطنات مع باقي المدن الإسرائيلية، وأما الأمني والعسكري فقد خلقت كانتونات وجيوب محصورة في الأحياء الفلسطينية بواسطة الطرق المتواصلة التي شقتها لخدمة المستوطنات المحيطة بالأحياء الفلسطينية، مستخدمة تخطيط الطرق لتأمين السيطرة والضبط المكاني الإسرائيلي على الحيّز الفلسطيني حول محيط مدينة القدس وداخلها. وخلقت استمرارية توسع للقدس الغربية لتجمع المستوطنات كأنها جزء من القدس الغربية بتواصل جغرافي مستمر Contiguous

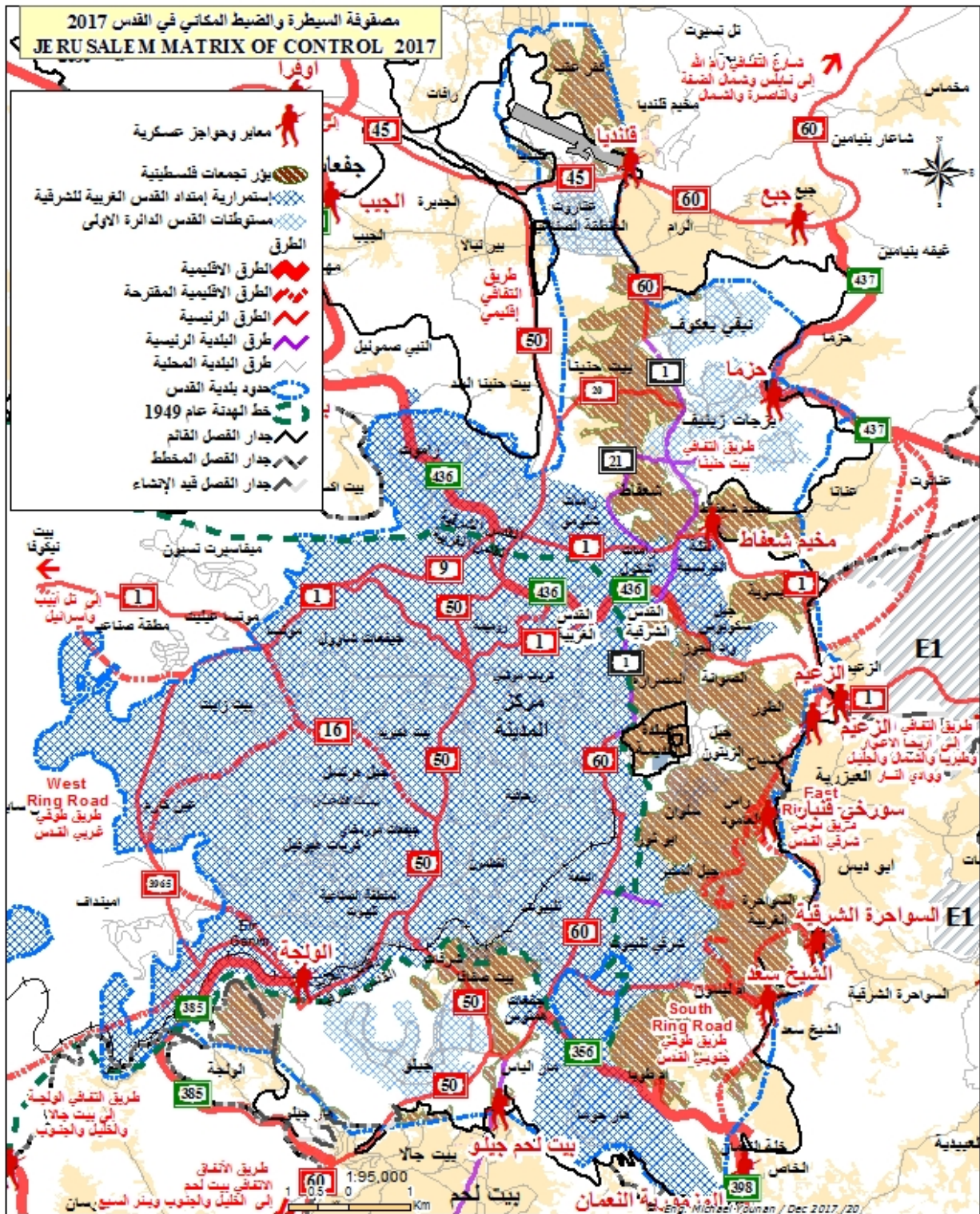
مخطط شكل رقم 43



شكل 43: خلق كانتونات فلسطينية واستمرارية جغرافية إسرائيلية مع القدس الغربية والمستوطنات

المصدر: رسم وانتاج الباحث

إن النسيج العمراني المتواصل هو من أسس التخطيط العمراني الحضري المكاني لتطوير الحيز والمجتمع معاً. ولهذا قامت السلطات الإسرائيلية المحتلة بتطبيق هذه الأسس التخطيطية على مستوطناتها في القدس الشرقية مستتنية الأحياء الفلسطينية من مخططاتها بل مخترقه الأراضي الفلسطينية ومدمرة لها لصالح الاستيطان وشبكة الطرق والمواصلات الاستيطانية مفتتة النسيج العمراني بين الأحياء الفلسطينية في القدس، وفاصلة الأحياء الفلسطينية عن محيطها الفلسطيني في الضفة الغربية بواسطة شبكة الطرق الحديثة، وبناء الجدار العنصري الفاصل معوقة ومصعبة حركة التنقل الفلسطيني باستخدام عوائق بأشكال مختلفة كالحواجز العسكرية والترابية والمعابر والطرق وبذلك حاولت تفكيك رباط النسيج الفلسطيني المقدسي داخل القدس وضواحيها مما يؤدي إلى صعوبة الوصول للسكن والعمل والتفاعل مع الأقارب والجيران مفككاً ومصعباً الحياة اليومية والاجتماعية. وبالرغم من كل هذه الصعوبات يبقى المقدسي الفلسطيني متمسكاً بقدس ومجتمعه صامداً أمام جميع التحديات الاحتلالية ومطوراً مجتمعه ضمن إمكانياته.



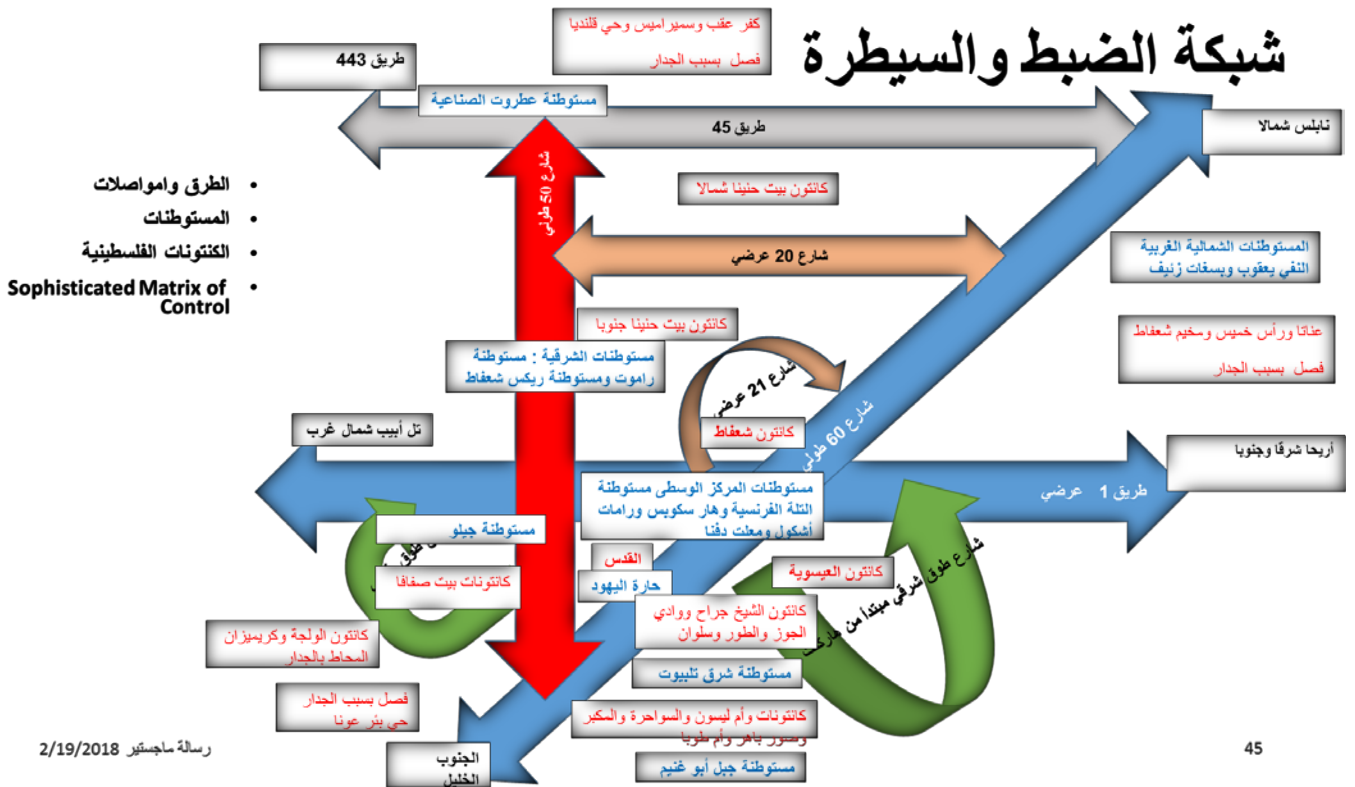
شكل 44 مخطط السيطرة والضبط المكاني بجميع مركباته

مركب الطرق والمواصلات والاستيطان والجدار والحواجز والمعابر يوضح فصل الأحياء الفلسطينية بالقدس وعزلها عن بعضها واستمرارية القدس الغربية ممتدة بمستوطناتها متغلطة في القدس الشرقية وأحيائها المشردمة

المصدر: جميع المعلومات تحت تصرف الباحث

7.2 شبكة السيطرة والضبط المكاني للقدس

المخططان في الشكلين رقم 44 و45 يجمعان جميع مركبات الطرق والمواصلات والاستيطان والجدار والحواجز ويوضحان الجيوب للكانتونات المحدودة والمحصورة والمفصولة بالقدس الشرقية والتي أنتجت مصفوفة السيطرة والضبط معطية المحتل اليد العليا للسيطرة على الأحياء المقدسية ضمن حدود منطقة بلدية القدس المحتلة والضبط المكاني على الأرض.



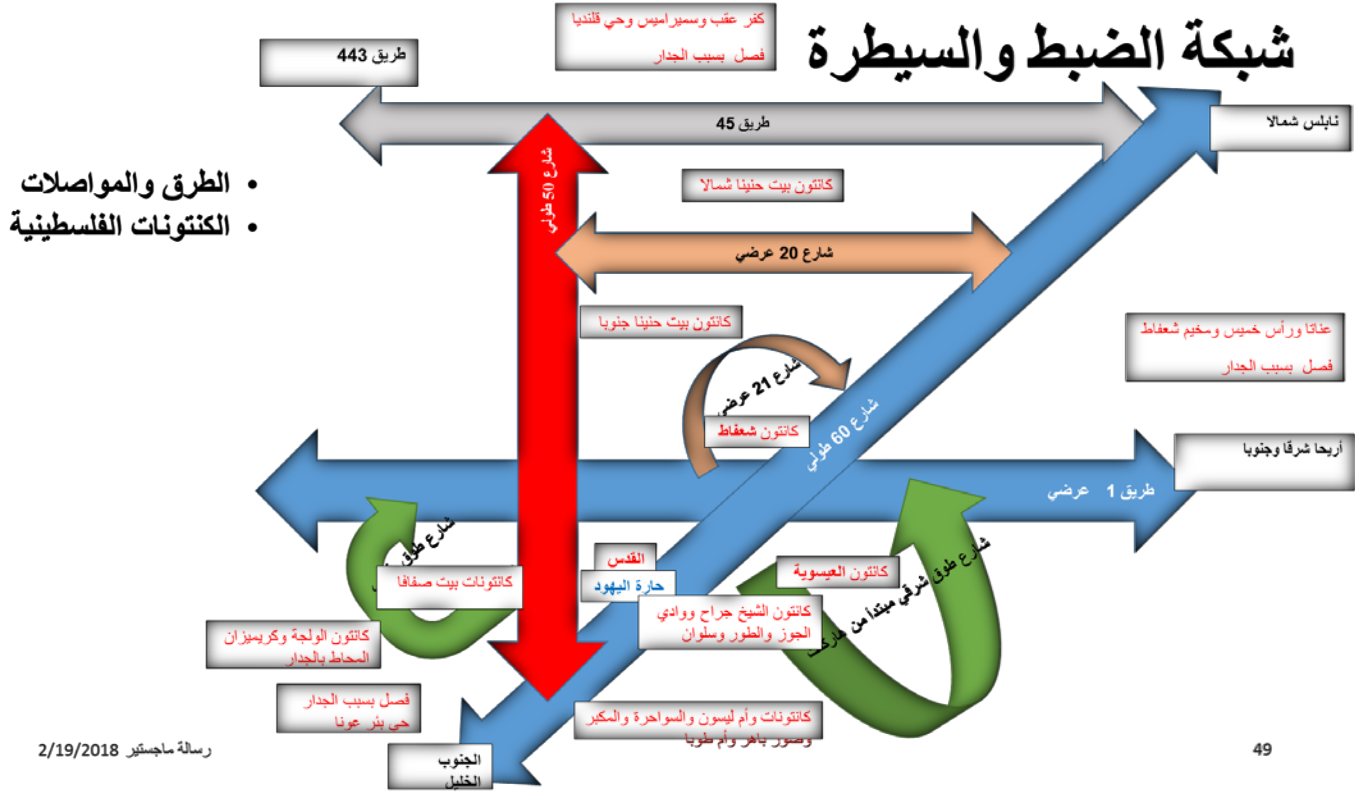
شكل 45: شكل سيميائي مخطط السيطرة والضبط المكاني جامعاً جميع المركبات

يقراً مع مخطط شكل رقم 44 مخطط السيطرة والضبط

فيما يلي تفاصيل لكل حي فلسطيني حصر نتيجة مركبات السيطرة والضبط المكاني وشكل رقم 46 يوضح سكيمايا الكانتونات الفلسطينية ومصفوفة الطرق الرئيسية في مصفوفة الضبط والسيطرة بالقدس الشرقية.

7.2.1 شبكة السيطرة والضبط المكاني على احياء القدس الفلسطينية

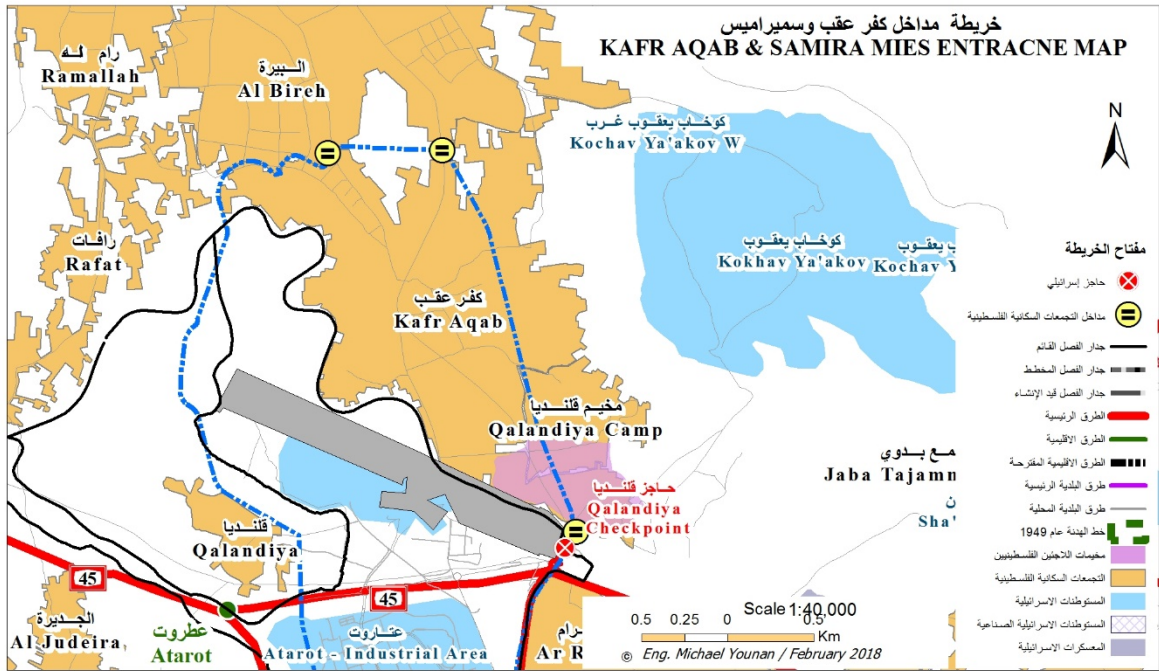
من الممكن أن يعطى الاحتلال ومؤسساته الأمنية والعسكرية حرية التنقل للحي وسكانه ولكن عندما



شكل 46: شكل سكيماي للكانتونات الفلسطينية ضمن حدود البلدية بين الطرق الفاصلة

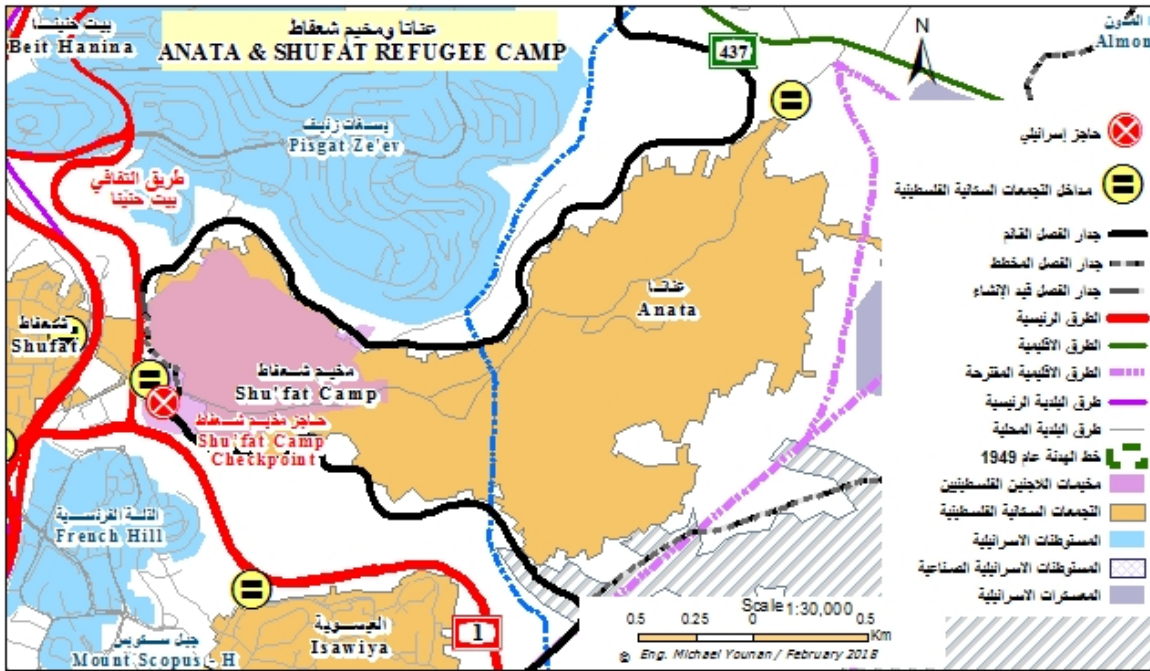
تريد السلطات الاحتلالية ضبط وحصر الحي فتضع حواجز في مداخله ومخارجه وتسيطر على الحركة والوصول للحي كما هو مبين في المخططات لكل حي :

1. شمالاً: فصل حي كفر عقب وسميراميس وحي قلنديا كلياً عن القدس بواسطة الجدار العنصري
 الفاصل شمال حاجز عسكري قلنديا منذ عام 2002. وقد رفعت بلدية القدس مسؤوليتها عن
 المنطقة لعدم قدرتها على حفظ سلامة موظفيها من الوصول إليها بعد حاجز التفتيش،
 وأصبحت من إحدى المناطق "المتروكة" وقام المواطنون المقدسيون بتدبير أمورهم اليومية
 حسب معرفتهم وقدراتهم، وساعد الحصار على إنشاء فلتان أمني ومدني وفتح أبواب عمل
 غير قانونية في فرع المواصلات كظاهرة الفوردات السارية لغاية يومنا هذا، ووجود البناء
 العشوائي غير المخطط له، وغير المرخص وبدون مراقبة (مخطط شكل رقم 47).



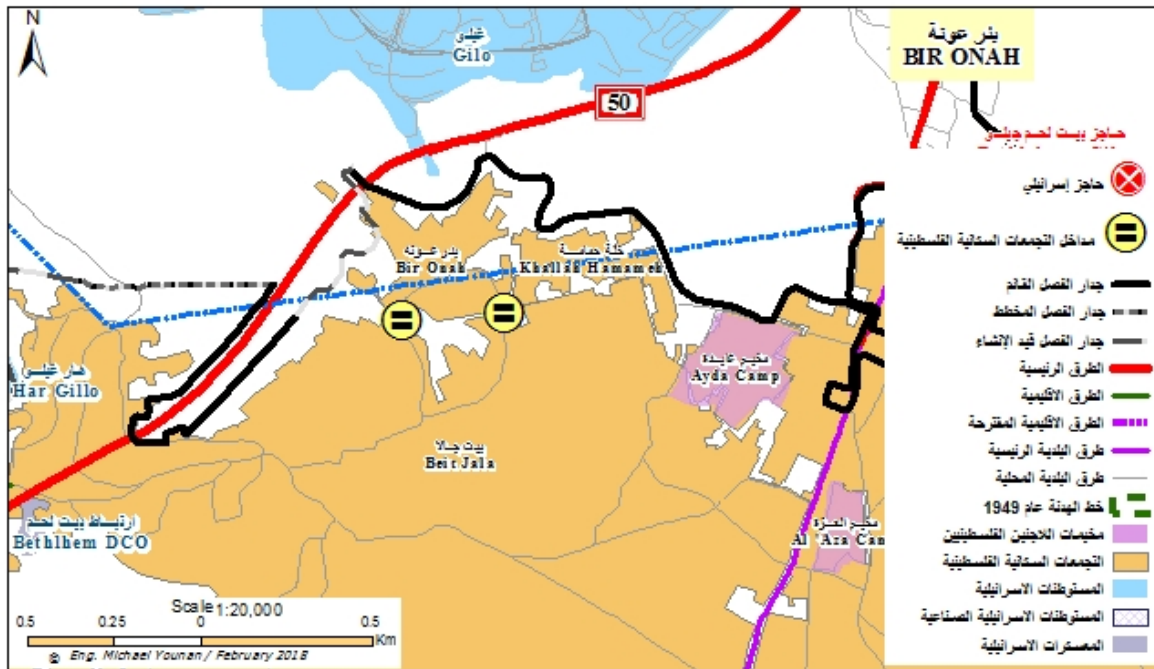
شكل 47: كانتون حي كفر عقب وسميراميس وحي قلنديا

2. شرقاً: فصل حي عناتا ورأس خميس ومخيم شعفاط عن القدس بواسطة الجدار العنصري
 الفاصل إلى الشرق من حاجز عسكري عناتا. ورفعت بلدية القدس مسؤوليتها عن المنطقة لعدم
 القدرة على تأمين سلامة موظفيها من الوصول إليها بعد حاجز التفطيش، وأصبحت من إحدى
 المناطق "المتروكة" وقام المواطنون المقدسيون بتدبير أمورهم اليومية حسب معرفتهم
 وقدراتهم وساعد الحصار على إنشاء فلتان أمني ومدني وفتح أبواب عمل غير قانونية في فرع
 المواصلات كظاهرة الفوردات السارية لغاية يومنا هذا، ووجود البناء العشوائي غير المخطط
 له، وغير المرخص وبدون مراقبة (مخطط شكل رقم 48).



شكل 48: عناتا ورأس خميس ومخيم شعفاط

3. جنوباً: فصل حي بئر عونا عن القدس بواسطة الجدار العنصري الفاصل جنوب حاجز عسكري قبة راحيل. حيث رفعت بلدية القدس مسؤوليتها عن المنطقة لعدم القدرة على تأمين سلامة موظفيها من الوصول إليها بعد حاجز التفتيش، وللوصول لهذه المنطقة لا بدّ من العبور لمناطق الضفة الفلسطينية ولا سيّما منطقتي بيت لحم وبيت جالا، وأصبحت من إحدى المناطق "المتروكة" وقام المواطنون المقدسيون بتدبير أمورهم اليومية وحسب معرفتهم وقدراتهم وساعد الحصار على إنشاء فلتان آمني ومدني وفتح أبواب عمل غير قانونية في فرع المواصلات كظاهرة الفوردات السارية لغاية يومنا هذا، ووجود البناء العشوائي غير المخطط له، وغير المرخص وبدون مراقبة (مخطط شكل رقم 49) .



شكل 49: حي بئر عونا

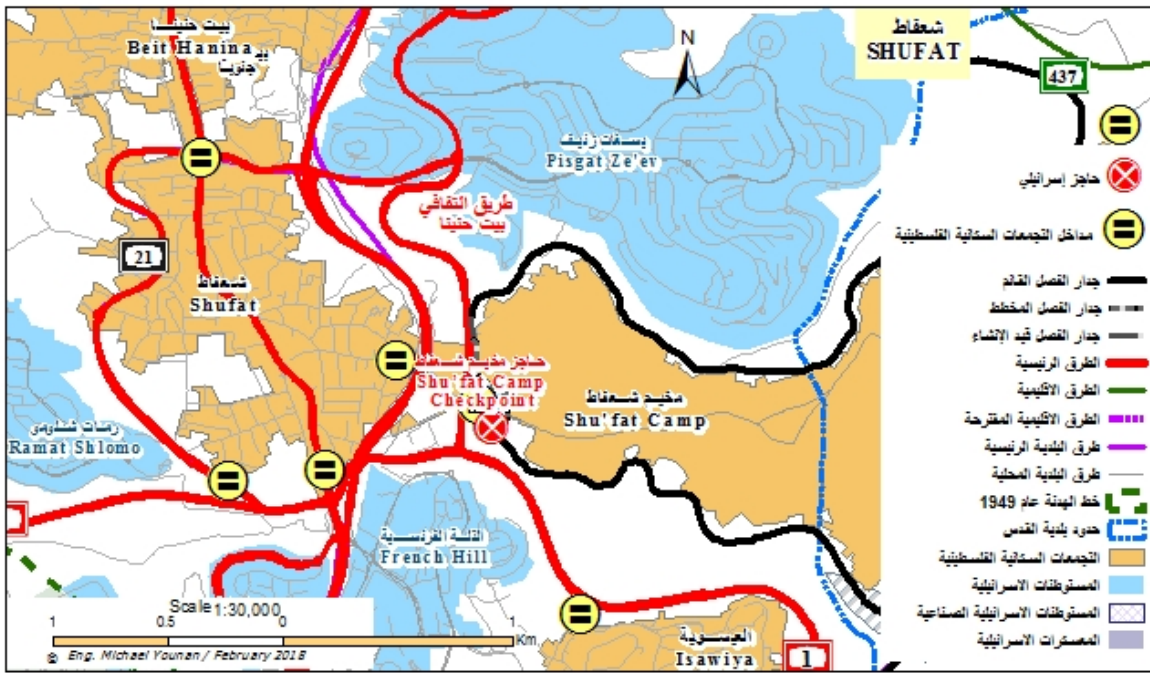
4. كانتون بيت حنينا شمالاً محدداً من الشمال بمستوطنة عطاروت الصناعية ومن الغرب طريق سريع رقم 50 ومن الشرق الشمالي الجدار الفاصل وسط طريق رام الله القدس شارع إقليمي رقم 60 (الفاصل القدس عن مدينة الرام) ومن الشرق الجنوبي شارع محلي رقم 1 (طريق التفافي بيت حنينا) فاصلاً المنطقة عن مستوطنة "نفي يعقوب" شمالاً وبسغات زئيف جنوباً ومن الجنوب الشارع العرضي رقم 20 المسمى بشارع شومان الذي يقطع بيت حنينا من وسطها وهو الشارع الرابط للمستوطنات الشرقية مع الشارع الإقليمي السريع رقم 50 غرباً وهو المنفذ الرئيس لتل أبيب ويربط شارع إقليمي التفافي رام الله رقم 60 المنفذ لمستوطنات شمال الضفة الشرقية والمستوطنات الشرقية كتلة معلي أدوميم وأريحا وأغوار الأردن والبحر الميت (مخطط شكل رقم 50).



شكل 50: كانتون بيت حنينا شمالاً وجنوباً

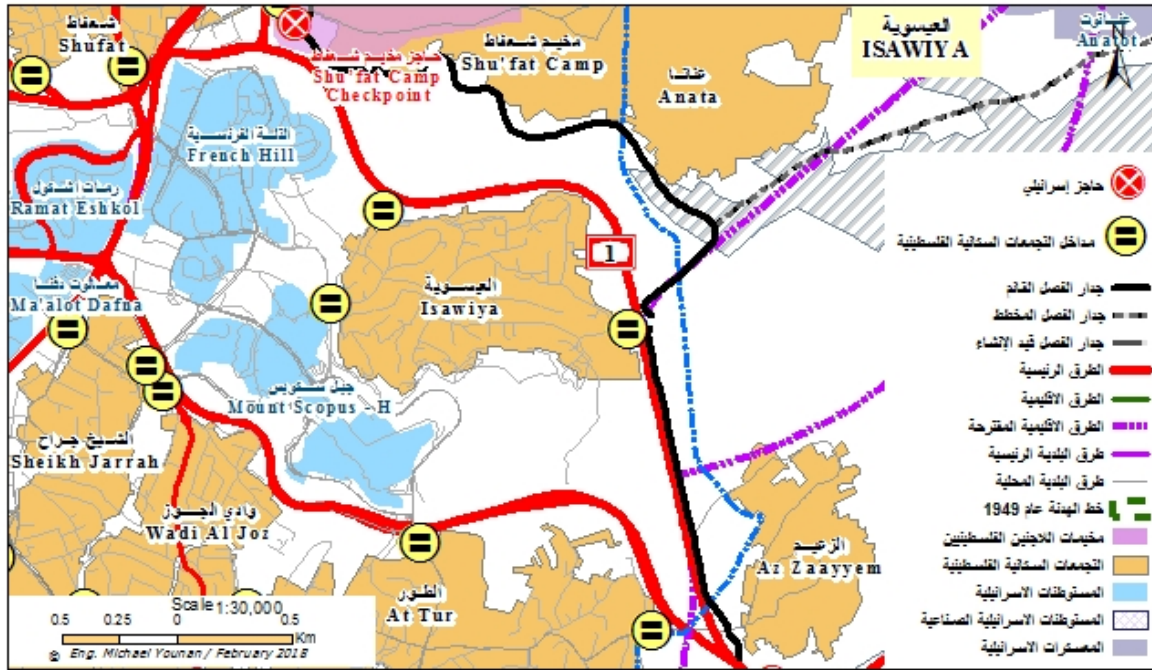
5. كانتون بيت حنينا جنوباً، محدداً من الشمال الشارع العرضي رقم 20 المسمى بشارع شومان الذي يقطع بيت حنينا لنصفيين وهو الشارع الرابط للمستوطنات الشرقية مع الشارع الإقليمي السريع رقم 50 غرباً وهو المنفذ الرئيس لتل أبيب، ويربط شارع إقليمي التفافي رام الله رقم 60 وهو المنفذ لمستوطنات شمال الضفة والمستوطنات الشرقية: كتلة معلي أدوميم وأريحا وأغوار الأردن والبحر الميت، ومن الغرب طريق سريع رقم 50 وشارع محلي رقم 1 (طريق التفافي بيت حنينا) فاصلاً المنطقة عن مستوطنة بسغات زئيف ومن الجنوب شارع عرضي استيطاني رقم 21 الذي يربط مستوطنات القدس الشرقية بسغات زئيف وشارع محلي رقم 1 مع شارع إقليمي رقم المنفذ الرئيس لتل أبيب 1 ومستوطنة رغس شعفاط غربه (مخطط شكل رقم 50).

6. كانتون حي شعفاط محددًا من الشمال والغرب بالشارع العرضي الاستيطاني رقم 21 الذي يربط مستوطنات القدس الشرقية بسغات زئيف وشارع محلي رقم 1 مع شارع إقليمي رقم 1 المنفذ الرئيس لتل أبيب ومستوطنة رغس شعفاط غربه ومن الغرب شارع محلي رقم 1 (طريق التفافي بيت حنينا) فاصلاً المنطقة عن مستوطنة بسغات زئيف (مخطط شكل رقم 51).



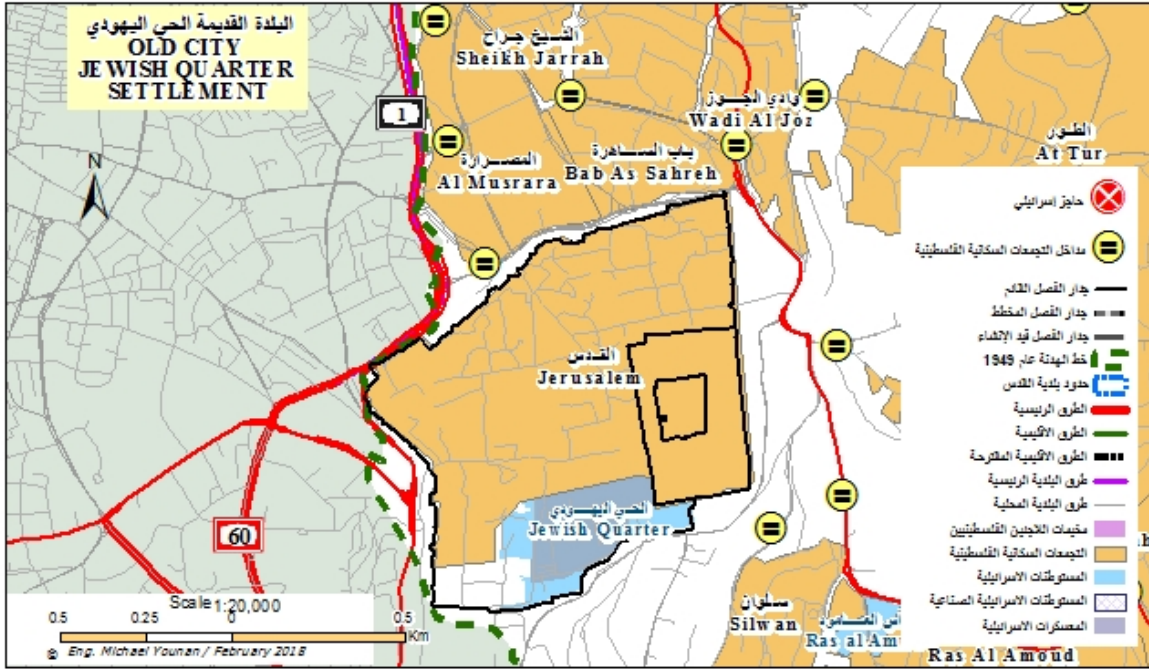
شكل 51: كانتون حي شعفاط

7. كانتون العيسوية محددًا من الشمال والشرق بشوارع إقليمي رقم 1 المنفذ الرئيس لتل أبيب شمالاً وأريحا والأغوار شرقاً ومن الجنوب والغرب مستوطنة التلة الفرنسية ومستوطنة هار هتسوفيم (مخطط شكل رقم 52).



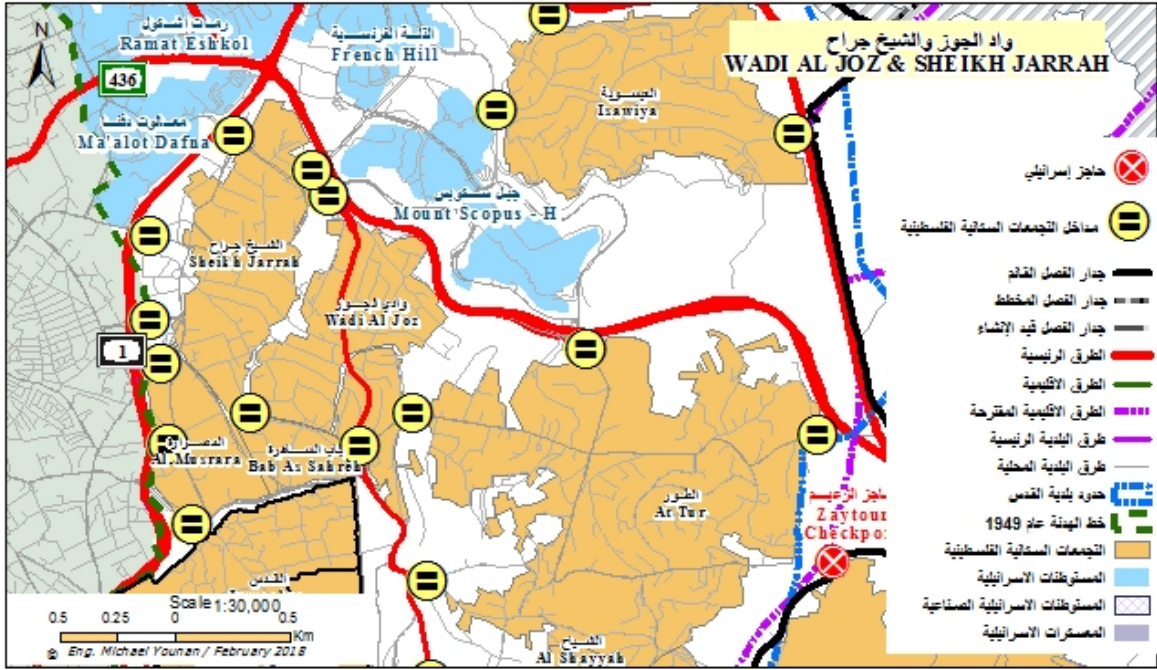
شكل 52: كانتون العيسوية

8. كانتون القدس البلدة القديمة المحاطة بأسوارها ومداخلها السبعة أبواب للقدس: ومستوطنة حارة الشرف (حارة اليهود) تحدد وتنتهك حرمة النسيج الحضري الفلسطيني ضمن حدود البلدة القديمة (مخطط شكل رقم 53).



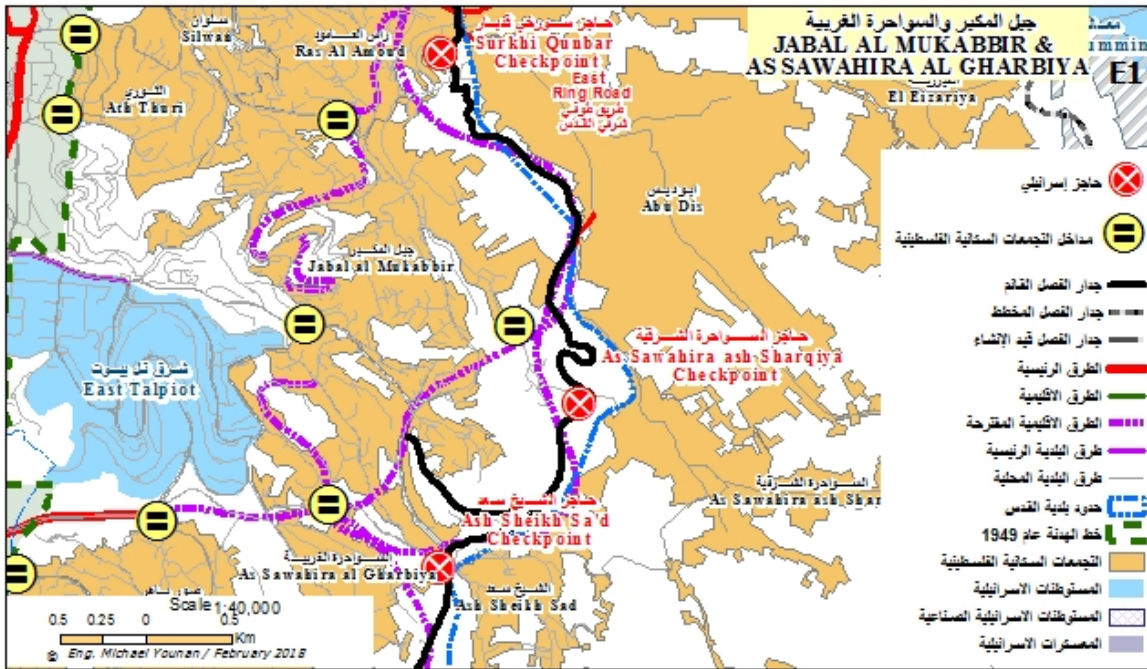
شكل 53: كانتون القدس البلدة القديمة

9. كانتون الشيخ جراح ووادي الجوز والطور محدداً من الشمال بمستوطنة التلة الفرنسية ومستوطنة هار هتسوفيم ومن الشرق الشمالي شارع محلي رقم 1 ومن الشرق الجنوبي شارع إقليمي رقم 60 (مخطط شكل رقم 54).



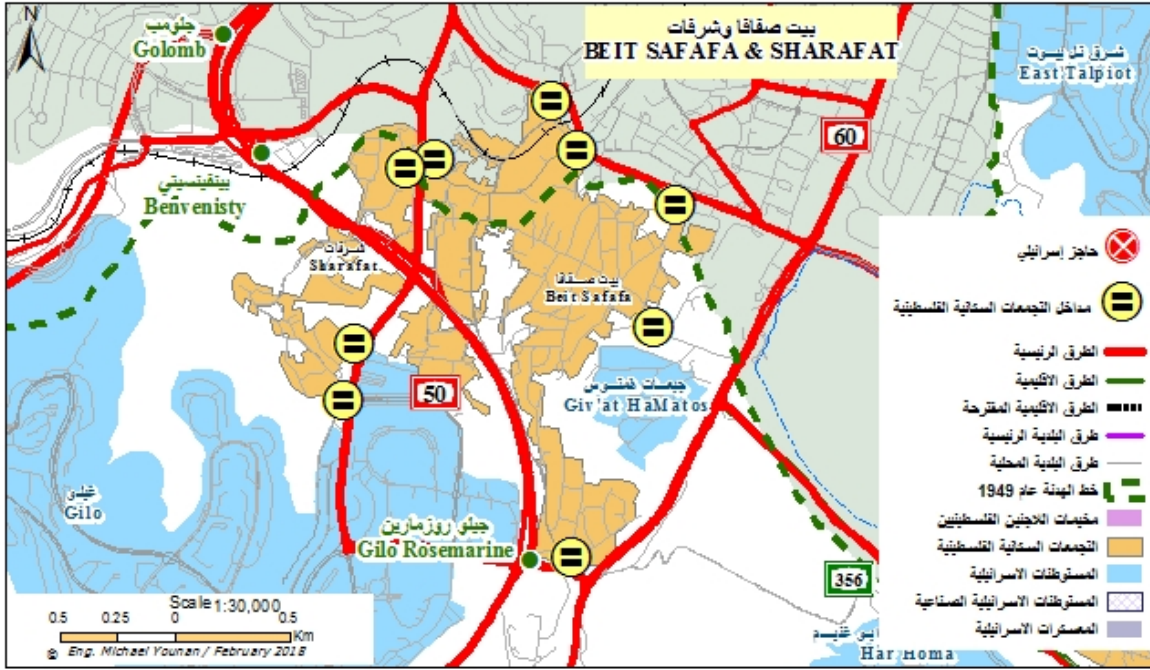
شكل 54: كانتون الشيخ جراح ووادي الجوز والطور

10. كانتون أم ليسون والسواحرة والمكبر محدداً من الشرق بالجدار الفاصل وطريق الطوق الشرقي ومن الغرب والجنوب بشارع إقليمي رقم 60 ومستوطنة شرق تلبوت (مخطط شكل رقم 55).



شكل 55: كانتون أم ليسون والسواحرة وجبل المكبر

12. كانتون بيت صفافا شرقاً محدداً من الشمال بحدود القدس الغربية ومن الغرب بشارع إقليمي سريع رقم 50 ومستوطنة غيلو ومن الشرق بمستوطنة غفعات همتوس وشارع إقليمي رقم 60 ومن الجنوب بشارع مدخل مستوطنة غيلو المسمى هاروزمارين (مخطط شكل رقم 57).



شكل 57: كانتونات بيت صفافا شرق وغرب وشرافات

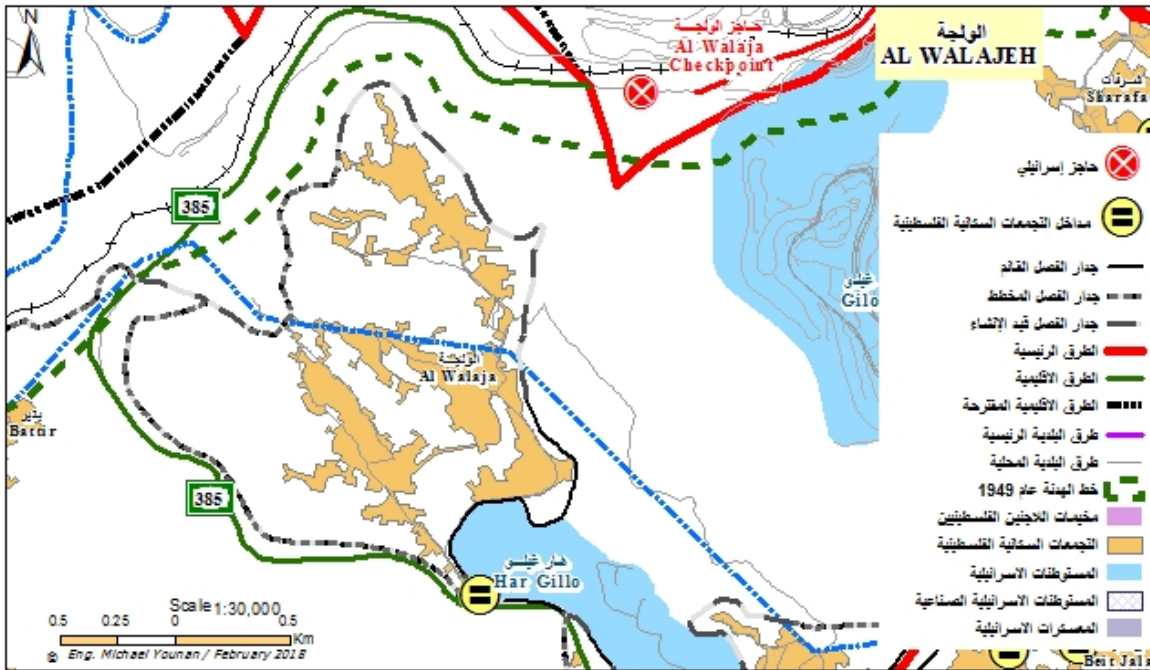
13. كانتون بيت صفافا غرباً وشرافات محدداً من الشمال بحدود القدس الغربية ومن الشرق والجنوب بمستوطنة جيلو ومن الشرق بشارع إقليمي سريع رقم 50 (مخططان شكل رقم 57 و42).

14. كانتون الولجة المحاط بالجدار العنصري ومستوطنة هار جيلو في الضفة الغربية ويمكن

الوصول إليها من مدينة بيت جالا وشارع التفافي الولجة (مخطط شكل رقم 58).

15. كانتون دير كريميزان المحاط بالجدار العنصري ويمكن الوصول إليه من مدينة بيت

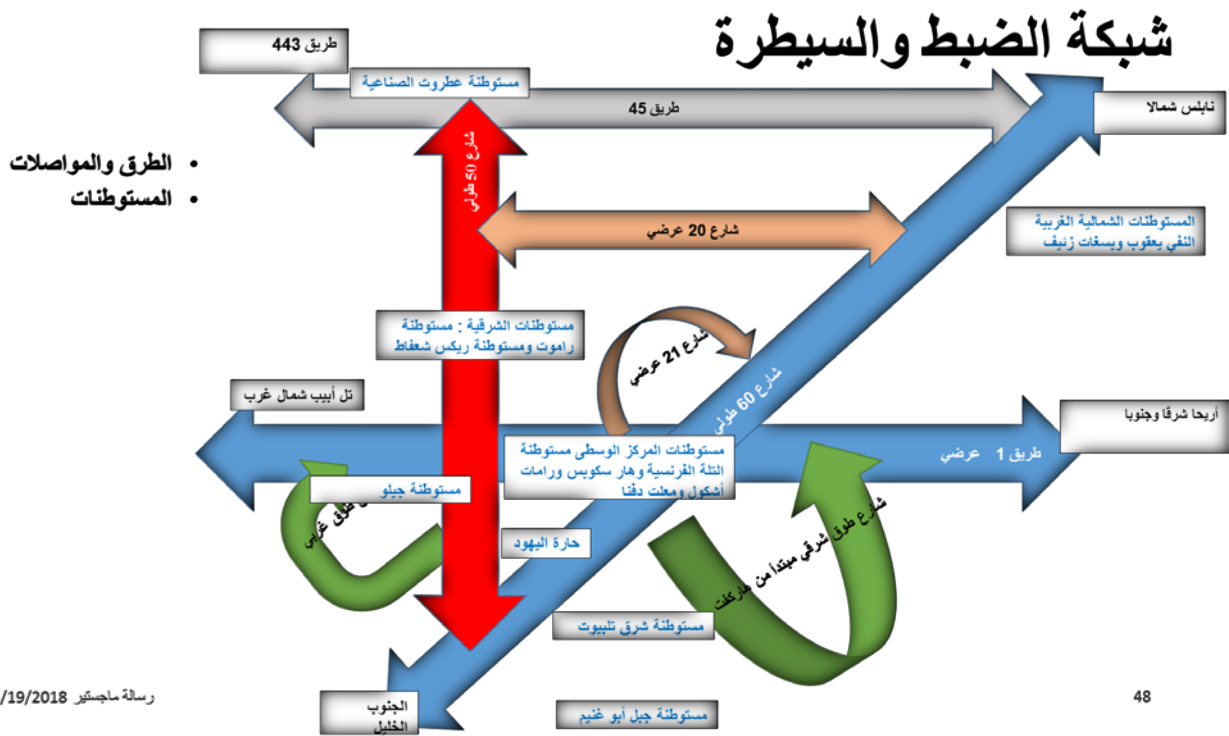
جالا (مخطط شكل رقم 58).



شكل 58: كانتون الولجة ودير كريميزان

7.2.2 تسهيلات للمستوطنات حول احياء القدس الفلسطينية

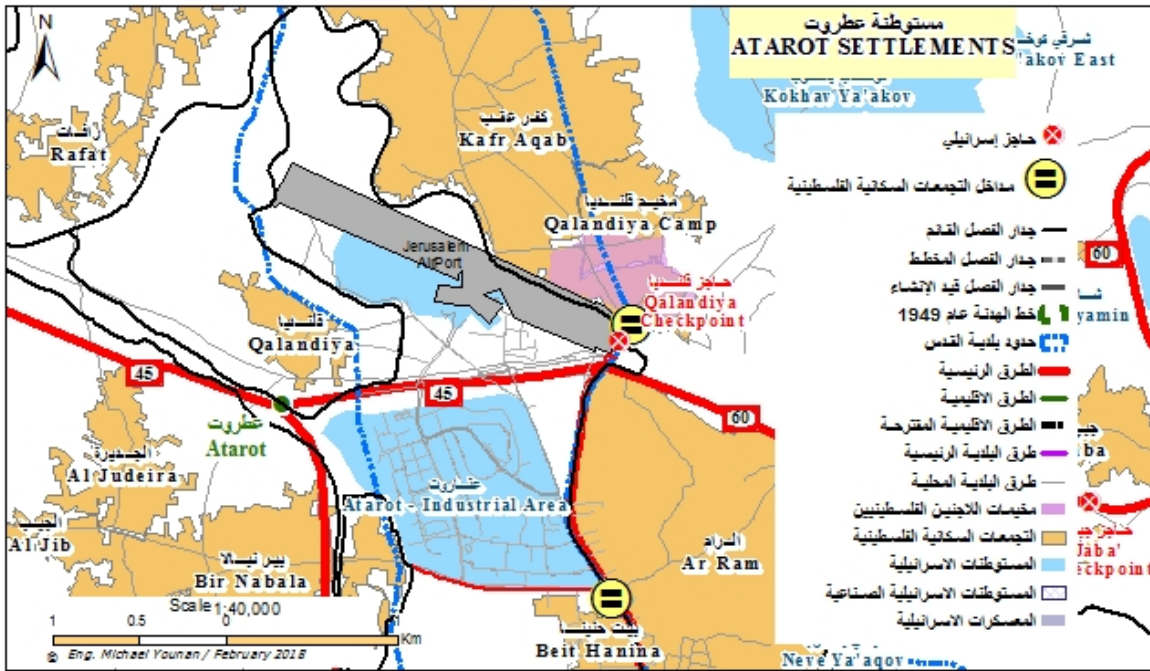
فنتيجة شبكة الطرق الاستيطانية (شكل رقم 59). ومركباتها خلقت هذه الكانتونات المحصورة، والطرق المؤدية إليها محصورة ومعدودة، وفي بعض الأحيان لا يتوفر للكانتون سوى مدخل واحد لا غير أو مدخل بعيد يجب الالتفاف للوصول إليه، وإن الفصل بين النسيج الحضري للأحياء الفلسطينية واضح بهدف شرذمته وتخريبه الممنهج من قبل السلطات الاحتلالية وبواسطة شبكة الطرق الاستيطانية ومركباتها والمستوطنات الزاحفة نحوها.



شكل 59: شكل سكيماي للمستوطنات وربطها بالطرق الرئيسية

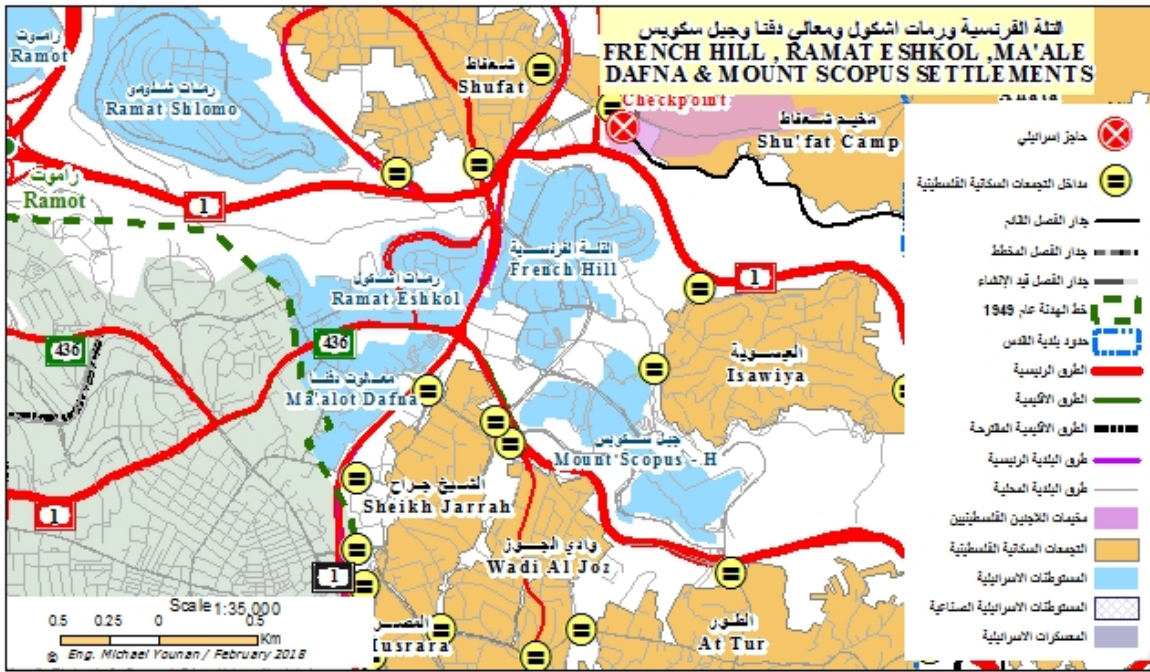
أما ربط المستوطنات داخل القدس ضمن الطوق الاستيطاني الأول فهي كالتالي:

1. شمالاً: المستوطنة الصناعية "عطروت" مرتبطة بشوارع التفافي رقم 45 لتصل بكل سهولة شمالاً لتل أبيب ومطار اللد وجنوباً بطريق إقليمي سريع رقم 50 (مخطط شكل رقم 60).



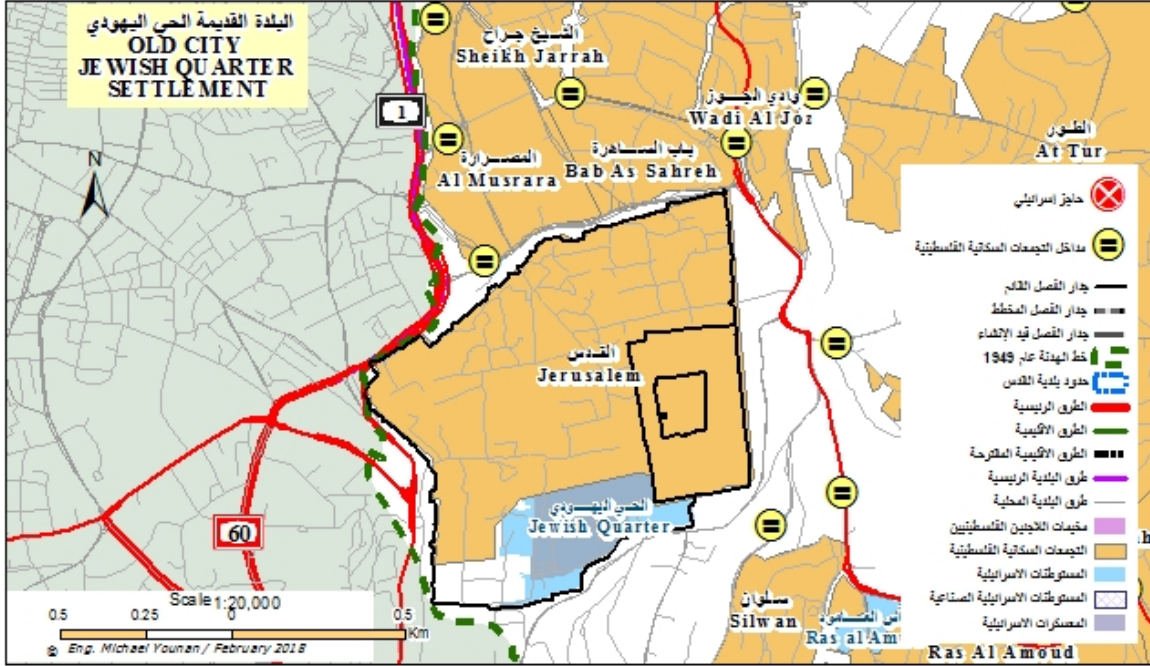
شكل 60: المستوطنة الصناعية عطروت

4. مستوطنات المركز الأوسط مستوطنة: التلة الفرنسية و هار سكوبس ورامات أشكول ومعلت دفنا، ولها ارتباط مباشر مع القدس الغربية وشبكة الطرق الرئيسية المؤدية إلى جميع أنحاء إسرائيل بواسطة طريق إقليمية رقم 1 وقد أصبحت حلقة الوصل الاستمرارية مع القدس الغربية (مخطط شكل رقم 63).



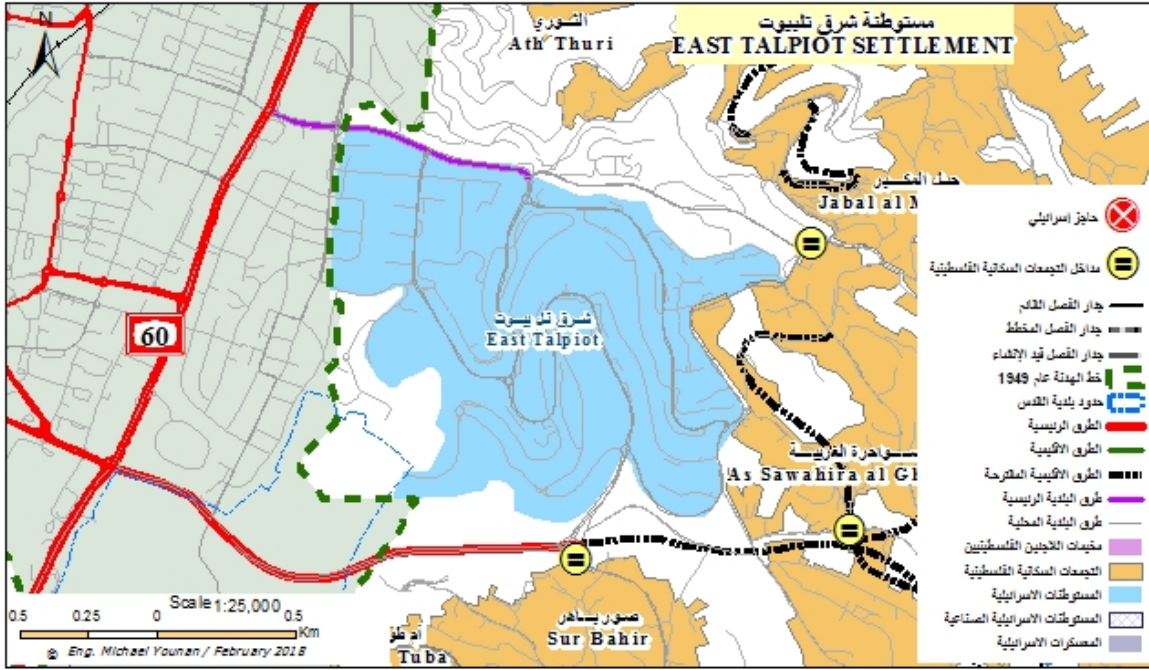
شكل 63: مستوطنات المركز الأوسط مستوطنة: التلة الفرنسية و هار سكوبس ورامات أشكول ومعلت دفنا

5. مستوطنة حارة الشرف (حارة اليهود) ولها شبكة مواصلات دائمة من جميع أنحاء البلاد وجميع الطرق توصل اليها (مخطط شكل رقم 64).



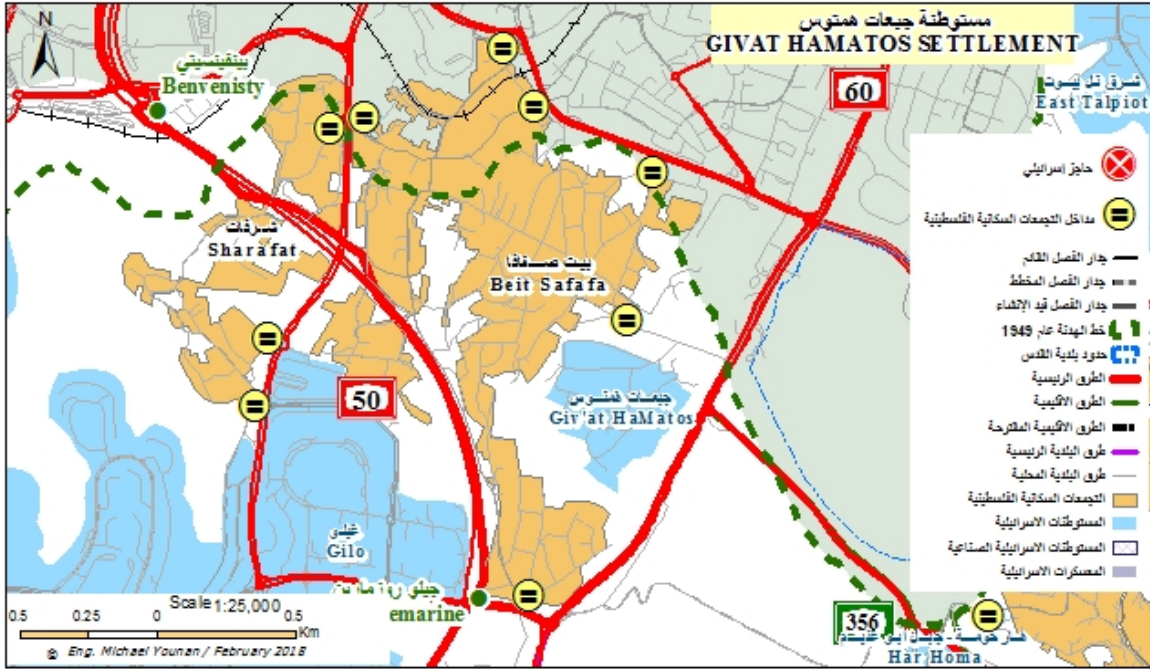
شكل 64: مستوطنة حارة الشرف (حارة اليهود)

6. مستوطنة شرق تلبيوت ولها ارتباط مباشر مع القدس الغربية وهي شبكة الطرق الرئيسية لجميع أنحاء إسرائيل بواسطة طريق إقليمية رقم 60 وقد أصبحت حلقة وصل مع القدس الغربية (مخطط شكل رقم 65).



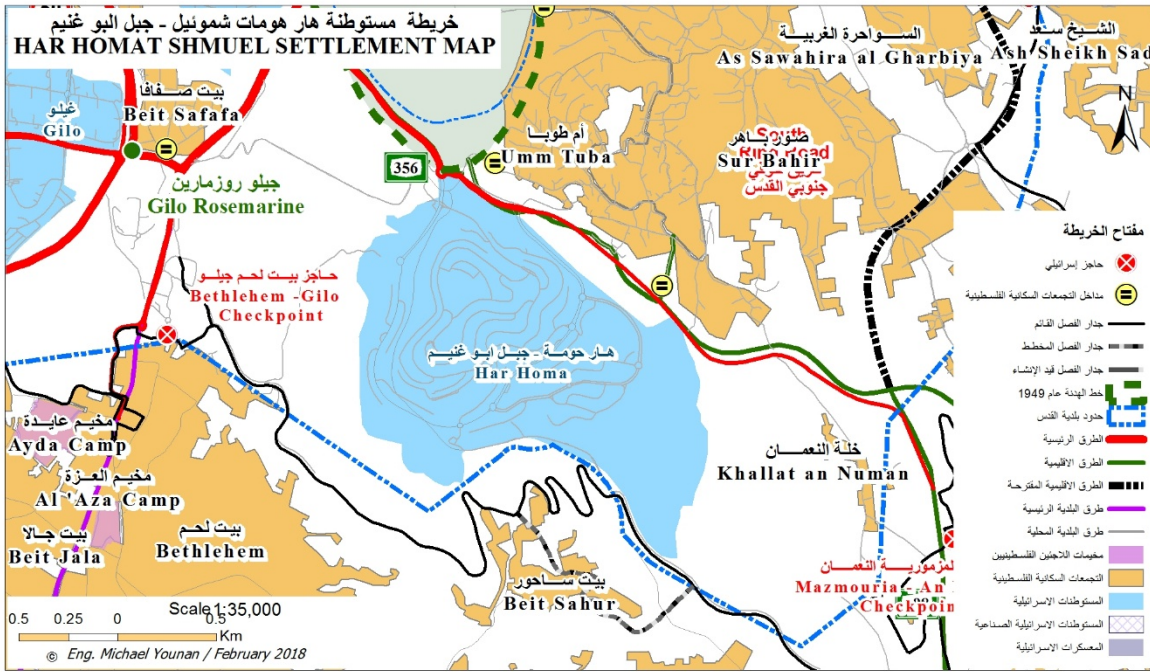
شكل 65: مستوطنة شرق تلبيوت

7. مستوطنة "غفعات هماطوس" ولها ارتباط مباشر مع القدس الغربية وشبكة الطرق الرئيسية لجميع أنحاء إسرائيل بواسطة طريق إقليمية رقم 60 وقد أصبحت متواصلة مع القدس الغربية (مخطط شكل رقم 66).



شكل 66: مستوطنة غفعات هماطوس

8. مستوطنة جبل أبو غنيم أو "هار حوما" جنوب شرق القدس ولها ارتباط مباشر مع القدس الغربية وشبكة الطرق الرئيسية لجميع أنحاء إسرائيل بواسطة طريق إقليمية رقم 60 وطرقها تربط المستوطنات في منطقة بيت لحم الشرقية بواسطة شارع التفافي رقم 398 وقد أصبحت متواصلة مع القدس الغربية (مخطط شكل رقم 67).



شكل 67: مستوطنة جبل أبو غنيم أو هار حوما

9. مستوطنة "جيلو" جنوب غرب القدس مرتبطة بطريق إقليمي رقم 50 يربطها بجميع الطرق الرئيسية المؤدية إلى جميع أنحاء البلاد الإسرائيلية ومستوطناتها ومرتبطة بشوارع إقليمي والتفافي بيت لحم رقم 60 وطريق الأنفاق الواصلة إلى مستوطنات الضفة الغربية الجنوبية (مخطط شكل رقم 67).



شكل 68: مستوطنة جيلو

7.2.3 تحليل شبكة السيطرة والضبط المكاني في القدس الفلسطينية

فاستراتيجية تخطيط الاحتلال للمستوطنات وتخطيط شبكة الطرق والمواصلات الاستيطانية في القدس هدفه تأمين مستعمرات مليئة بالمستوطنين اليهود بأغلبية أثنىة قومية يهودية في قلب المدينة المقدسة بنسبة أكثر من 70% كما جاء في مخططاتها منذ عام 1967 ولغاية الآن، وكما جاء في تخطيطها المستقبلي لمدينة القدس وتحديداً تخطيط القدس الكبرى والقدس المتروبوليت للأعوام 2020 و2050 إضافة إلى استراتيجية تخطيط الاحتلال للمستوطنات وتخطيط شبكة الطرق والمواصلات الاستيطانية

تخطيط القدس الكبرى والقدس المتروبوليت للأعوام 2020 و 2050 مكونة من الحلقة الدائرية الثانية والثالثة من المستوطنات الصغيرة والكبيرة خارج محيط القدس ملتصقة وبعيدة عن محيطها في الأراضي المحتلة في الضفة الغربية شمالاً وشرقاً وجنوباً بل متواصلة ببعضها البعض وبمستوطنات القدس حتى في الحلقة الدائرية القطرية لسائر البلاد بواسطة شبكة عنكبوتية أفقية وعمودية للطرق والمواصلات مؤمنة الاتصال السريع والسهل بين المستوطنات ومدن فلسطين المحتلة عام 1948.

إن التخطيط للقدس الكبرى والمتروبوليت ليس فقط لربط القدس بمحيطها الاستعماري الاستيطاني فحسب بل لتأمين مستعمرات مليئة بالمستوطنين اليهود بأغلبه أثنىة قومية يهودية حول المدينة المقدسة بنسبة ديموغرافية تصل أكثر من 70% إلى 80% من اليهود. وبهذا تكون الأولوية لحق السكن والتكاثر الديموغرافي لليهود، بحث تقوم السلطات الإسرائيلية بتأمين جميع الحقوق لمواطنيها اليهود في القدس وضواحيها، ولكن في الوقت ذاته فصلت الحيز الفلسطيني من استراتيجيتها لشرذمته وحصر ديمغرافيته ومنع تكاثره في ذات الحيز أي في مدينته وضواحيها، ودون أن تؤمن للمقدسي الفلسطيني الحق بالسكن والعمل والتنقل الحر ضابطة ومصعبة حياته اليومية وواضعة عراقيل لحياته المستقبلية ومستمرة بإدارة الصراع معه وعزله عن محيطه الطبيعي والعضوي.

أما شبكة الطرق والجدار العنصري والمستوطنات فقد فصلت القدس المحتلة عن محيطها الطبيعي والعضوي من خلال مصادرة الأراضي المفتوحة والخضراء حتى محيط الأحياء المقدسية الفلسطينية، وأنشأت على محيط الأراضي المسلوقة الطرق الاستيطانية مكونة حاجزاً فيزيائياً حول جغرافية الأحياء الفلسطينية، مما أضحت هذه الأحياء الفلسطينية مطوقة ومحصورة، الأمر الذي منعها من التطور ومن امتدادها العمراني الحضري المكاني، الحالي والمستقبلي، ووضعها في جيوب محصورة ما أدى إلى عزلها عن بعضها البعض وحدّ من استمرارية النسيج الفلسطيني الحضري المكاني وأوقف تطوره وخلق أحياء غيتوهات تعيش دون خط الفقر.

فقد خلق الاحتلال جيوباً محصورة للسيطرة على الحيز ولم يعط بديلاً للتطور العمراني، ولم يضع مخططات هيكلية حديثة وصالحة لهذه الأحياء، بل تركها رهينة للتخطيط العشوائي وغير المنظم، ولم يعطها الحق الكامل في العيش والسكن والمأوى ووضع المواطن المقدسي الفلسطيني بين المطرقة والسندان وتحت الضغوط الخانقة يتخبط لكي يدبر معيشته دون تخطيط ودون استكمال لاحتياجاته اليومية والحضرية، وإذا بنى فإنه لا يقوم بالبناء إلا لسد احتياجاته الأساسية وإيجاد مأوى له ولعائلته، ولا تتركه السلطات الإسرائيلية الاحتلالية بحاله بل تقوم بمخالفته ومعاقبته بفرض أموال طائلة عليه لصالح ميزانيتها، وتهدم مأواه على حسابه. فهذا عزل تخطيطي واجتماعي وسكني وحضري لا يمكن المرء تحمله ولا يمكنه من العيش بكرامة بموجب القوانين الإنسانية الدولية.

إن مكانة القدس في الديانة والحضارة والقومية اليهودية والاحتلالية (كما يدعي اليهود الصهاينة) هي عاصمة أبدية للشعب اليهودي وحيز موروث من التاريخ قبل ثلاثة آلاف سنة، ولكنها في حقبة الأمر أرض مغتصبة من الإسرائيليين الصهاينة والتفكير الصهيوني الحالي ومنذ سنوات القرن الماضي، متجاهلين مكانة القدس لدى الشعب الفلسطيني وسكانها الأصليين ولدى الشعوب التي لديها مصالح في القدس وإن سياسة محو الآخر وإزالة حضاراته بحد ذاتها لها تأثير سلبي على الفلسطينيين.

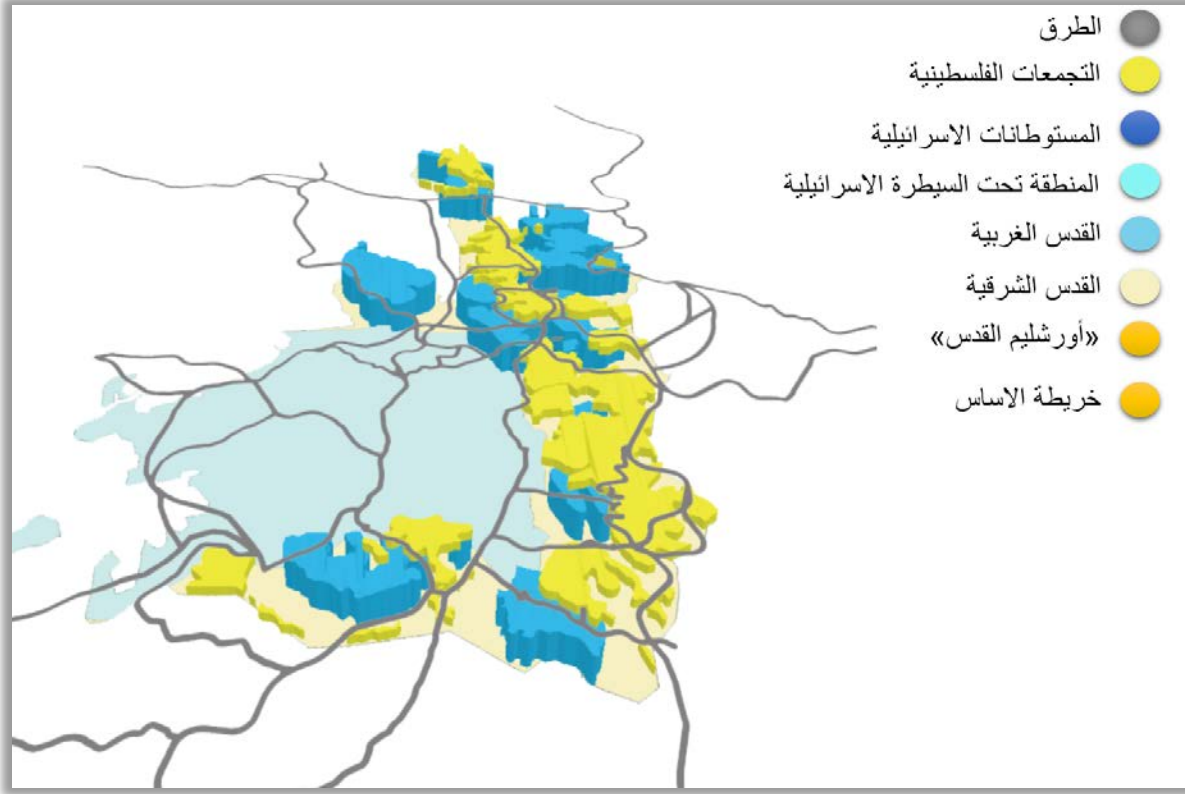
وقد رأينا في الآونة الأخيرة في مواجهات المقدسيين للاحتلال في المسجد الأقصى في تموز 2017 حرب إثبات الوجود والسيادة بالرغم من جميع المضايقات التي قام بها الاحتلال ضد السكان المقدسيين ووضع أدوات مراقبة على أبواب الحرم الشريف للسيطرة الكاملة على الأرض والبشر ولكن المقدسيين وقفوا سداً منيعاً أمام هذه المحاولات ووجهها لوجه أمام المحتل، فبإصرارهم وصمودهم رفعت جميع الوسائل الرقابية وأساليب السيطرة، وعادت السيادة على جميع مرافق الحرم الشريف للشعب المقدسي والأوقاف الإسلامية، وبهذه الوقفة الجماعية أنجزت المقاومة الشعبية الجماعية الفلسطينية الشيء الكثير وثنت الاحتلال عن مخططاته الضبطية وجعلته يتنحى عنها.

إن التخطيط الإسرائيلي الإقليمي أو الهيكلي أو التفصيلي للطرق والمواصلات بجميع وسائله وشرائعه جاءت بقوانين وأوامر عسكرية إسرائيلية وكانت أذرع الأخرى المتعددة كالجدار الفاصل والكاميرات ومخططاتها تنفيذ بالقوة العسكرية أيضاً سواء أكانت بالسرعة الممكنة أو بطيئة على فترات مختلفة في أمكنة وأزمنة مختلفة بعيدة عن بعضها أو قريبة بالوقت والمكان كلها في النهاية متصلة ببعضها البعض في الغاية والهدف وهو فرض السيطرة على المكان من قبل سلطة الاحتلال وتثبيت الواقع الاحتلالي. وباتت إسرائيل مقتنعة أن التخطيط المقنن والتنظيم المكاني يؤمنان الأمن القومي الإقليمي والمحلي للدولة الإسرائيلية لإعادة رسم الحدود وتوزيع السكان وإقامة الأحياء والتجمعات السكانية الاستيطانية وتطوير شبكة الطرق والمواصلات لتحقيق السيطرة وكشف عضلاتها وقوتها أمام الشعب الفلسطيني، لكسر شوكته حتى يضحى بلا كرامة في وطنه، وفاقداً لحيزه، ومشوشاً في حياته، وملاحقاً من السلطة الاحتلالية من الناحية الأمنية، ومطارداً في لقمة عيشه، وفاقداً لحرية، وغير متصل بمحيطه، ومعزولاً عن أهله وشعبه وجيرانه وأصدقائه، ومحروماً من الطرق والمواصلات المحيطة به فهي ليست من حقه ولا يسمح له باستخدامها.

ولكن للمحتل سياسة استراتيجية ديموغرافية تقوم على إيجاد أغلبية عرقية يهودية في القدس المحتلة بنسبة (70% +) مؤسسة جميع خططها ومخططاتها على تأمين استمرار السيطرة والهيمنة والضبط وفرض السيادة واستغلال الموارد والضغط على السكان الأصليين الفلسطينيين، وهم ليسوا بشركاء في حيزهم ولا في تقرير مصيرهم. وأوضحت هذه الدراسة أن الاستراتيجيات والسياسات التخطيطية للسلطات الإسرائيلية من بداية الاحتلال وحتى هذه اللحظة قائمة على أساس استمرار الاستيطان وتكاثره في القدس وحولها على شكل دوائر ابتداء من الدائرة الأولى جذر القدس (البلدة القديمة والحوض المقدس) مرتبطة بالدائرة الثانية وهي مستوطنات القدس المحتلة داخل حدود بلدية القدس وعلى محيطها، ومتغلغلة في الدائرة الثالثة خارج محيط بلدية القدس – ولكن في محيطها القريب - مكونة حيزاً دائرياً للقدس الكبرى (Greater Jerusalem) وضامة الدائرة الرابعة متروبوليتن

القدس تحت جناحيها لمستوطنات الضفة الغربية المحتلة والتجمعات السكانية الفلسطينية والإسرائيلية ومتواصلة مع الدائرة الإقليمية لسائر أنحاء البلاد، رابطة جميع الدوائر بشبكة طرق ومواصلات عنكبوتية مؤمنة لعبور المستوطنين الإسرائيليين بسهولة وبسرعة دون عوائق وتضبط حركة النقل والتنقل الفلسطيني وتضعه في أحياء وتجمعات محصورة ومحاطة بشبكة الطرق وعناصرها المختلفة مما يهدد حل الدولتين.

بما أن التواصل الفلسطيني قد قطع وأجبر على الانقسام (على حساب التواصل الإسرائيلي) ووضع في كانتونات وجزر غير قابلة للتوسع وتحت السيطرة الاحتلالية وتهدد إقامة الدولة الفلسطينية وعاصمتها القدس وحرمان الفلسطينيين من حقهم في المدينة المقدسة لأن المحتل وضع بصمته وسير مخططاته ونفذ تخطيطه في القدس وصارت المدينة أمراً واقعاً بطابع يهودي وإسرائيلي، ولا مكان للفلسطينيين في حيزهم بل أصبح الحيز بحوزة الإسرائيليين وسيطرتهم، ومهياً لخدمة مصالح المجتمع اليهودي والمستوطنين، وشبكة الطرق والمواصلات فرضت نفسها على الجميع كما خطط لها الإسرائيليون وموضح بشكل مخطط ثلاثي الأبعاد (مخطط شكل رقم 69).



شكل 69: مخطط ثلاثي الأبعاد للكائنات الفلسطينية المحصورة بين الطرق والمستوطنات
المصدر: رسم وانتاج الباحث

فإن كل ما كتب في هذه الدراسة هو ما عايشه وواجهه الباحث في حياته اليومية كمقدسي بكل ما انطوى عليه من إعاقات وصعوبات ومشقات العيش والسكن والتنقل خلال حياته منذ بداية الاحتلال ولغاية الآن، بل كان شأنه في ذلك شأن كل مقدسي فلسطيني تحمل المشاق والصعوبات والإذلال. لكنه رغم ذلك عاش حياة مقدسية صامدة صابرة في وجه الاحتلال مدافعاً عن حقوقه وحارساً لأرضه مع أخوانه المقدسيين والقدس ستبقى القدس أمام جميع المعوقات والحوادث الفيزيائية والمعنوية.

إن استراتيجيات وسياسات المحتل الحالية وكل سياسات الحكومات الإسرائيلية المتعاقبة كانت تهدف إلى السيطرة والهيمنة بالقوة على القدس وشعبها ومقدساتها وما زالت في خطر إلى يومنا هذا جراء هذه السياسات التدميرية والتمييز العنصري الذي تنتهجه ضد المقدسيين، ولا سيما عدم اكترائها بوضع

تخطيط واقعي ومفصل يلبي احتياجات المواطنين المقدسين الفلسطينيين وأخذ احتياجاته بعين الاعتبار ووضع التخطيط الذي يضمن له حقوقه.

فعلى مدى خمسة عقود كاملة لم تتوقف آلة التهديد والطمس للهوية العربية الفلسطينية الإسلامية المسيحية عن المدينة المقدسة وما زالت ممعنة في تهويدها واسرأتها وعزلها عن المدن الفلسطينية المجاورة وإحاطتها بأحزمة ودوائر استيطانية من جميع جوانبها بواسطة المركب الأساسي لمنظومة الاحتلال باستخدامها شبكة الطرق والمواصلات كعنصر للسيطرة والضبط.

وإن مواصلة إسرائيل لسياسات التضييق والخنق الاقتصادي ضد أهل القدس، بفرض الضرائب الباهظة عليهم، واستخدام هذه الضرائب والغرامات الباهظة لتطوير البنية التحتية للمستوطنات والشطر الغربي الإسرائيلي للمدينة، وعدم إعطاء التراخيص لبناء المساكن والمشاريع الحيوية والاستثمارية لأسباب عدة منها: عدم وجود مخططات هيكلية لأحياء القدس الفلسطينية، وتطبيق سياسات العقوبات الجماعية من هدم للمنازل لذات الأسباب، والاعتقالات التعسفية بهدف ترويع المقدسين وتفريغ القدس من سكانها الأصليين الفلسطينيين، كل هذا يؤثر سلباً على المواطن الفلسطيني ويحرمه من حقه في السكن والتنقل والعيش بكرامة.

وإن الخطورة الأعظم في الصراع السياسي الفلسطيني الإسرائيلي تكمن في تحويل هذا الصراع إلى صراع ديني بسبب انتهاكات المستوطنين والمتطرفين لحقوق الفلسطينيين بحماية من قوات الاحتلال الإسرائيلية تحت شعارات دينية واهية، ومن خلال سلسلة اعتداءاتها على المقدسات المسيحية والإسلامية والاعتداء على السكان الأصليين وحيزهم وخاصة المساس بكنيسة القيامة من خلال فرض الضرائب عليها وبالمسجد الأقصى المستهدف دائماً والذي كان في صيف السنة الحالية مسرح صراع ومواجهة مع قوات الاحتلال.

ففي هذه الدراسة وضع الباحث معرفة في استخدام شبكة الطرق والمواصلات ومركباتها المفعمة بالتغيرات والمركبات التي تؤثر مباشرة على شبكة الطرق والمواصلات؛ لأنها العمود الفقري لأي

دولة وأي تغيير في السياسة والجغرافيا للبلد، والتي اتبعتها الحكومة الإسرائيلية لكي تحرم المواطن الفلسطيني المقدسي من حقه في القدس مدينته التي يحميها ويصونها بمعرفته الخاصة فهذه المركبات العنصرية تضمن التغييرات الجغرافية وتفرض الأمر الواقع على القدس الشرقية وتخضعها للقانون الإسرائيلي العنصري الذي يعمل لصالح المحتل ويطرد المواطن الفلسطيني من أرضه ويحرمه من مواطنته ويجعله بمثابة "مقيم دائم" ليس أكثر بدون حقوق تحميه في وطنه وتصون كرامته.

وإن فرض القانون الإسرائيلي على القدس المحتل هو أكبر عبء احتلالي يسلب القدس من عربيتها الفلسطينية الأصلية ويؤدي إلى أسوأها وتهويدها لتطوير الفكر الصهيوني على أرض الواقع خالقة مراكز حياة جديدة للمواطن الفلسطيني غير معتاد عليها.

وكان الاستيطان من المركبات الأولى التي تعنى بالتخطيط وبسياسة الضم وتوسيع وترسيخ الاستيطان الزاحف في القدس المحتلة، وعلى إثر إقامة الاستيطان في القدس ومصادرة أراضي المقدسيين قامت السلطة الإسرائيلية بتطوير شبكة طرق قطرية وإقليمية شريانية عنكبوتية ورابطة التجمعات الإسرائيلية التي تخدم المستوطنات بالقدس وبمركز دولة إسرائيل لتسهيل حركة المستوطنين الإسرائيليين من القدس وإليها لتعميق مركزية إسرائيل السياسية والوظائفية، مترجمة سياسات الدولة الإسرائيلية العبرية القومية في تخطيطها القومي اقتصادياً واجتماعياً في تخطيط شبكة الطرق والمواصلات، معطية أولوية للمستوطنات وعدم أخذ احتياجات المواطنين الفلسطينيين في التخطيط الإسرائيلي الاحتلالي بعين الاعتبار، وجل اهتمامها منصب على مصادرة الأراضي الفلسطينية لصالح مشروعها الاستيطاني وخدمة للسيطرة الإسرائيلية على الأرض الفلسطينية وضبط المواطن المقدسي الفلسطيني ومنع استمرارية تواصله في حيزه.

وهناك مركب آخر في التخطيط الإسرائيلي الاحتلالي مرتبط بالمشروع الاستيطاني ألا وهو "رؤية المليون" مستوطن في القدس ومحيطها وتخطيط البنية التحتية لزيادة عدد المستوطنين بكميات هائلة في مدة قصير وفي جغرافية محدودة، ووضع التكوين النسبي الديموغرافي للسكان بنسبة 30% للسكان

الفلسطينيين و70٪ للسكان اليهود لتطبيق سياسة "التحديد" والولاية الكاملة الإسرائيلية على القدس. وسياسة الصراع الديمغرافي على القدس أثرت مركبات مصفوفة السيطرة المتعددة والضبط المكاني في القدس والمركبات الرئيسية المرئية وغير المرئية والمتكاثرة مع الزمن وتقلبات السياسات الإسرائيلية.

فمركبات المصفوفة غير المرئية والأساسية هي عنصر الزمن وتطويل عمر الاحتلال وتفرد الاحتلال الإسرائيلي على القدس المحتلة وفرض سياساته عليها، وما دام لا يوجد حل للصراع الإسرائيلي الفلسطيني فالسلطة الإسرائيلية تعمل ما شاءت وتطور سياساتها لصالحها على أرض الواقع. ومركبات المصفوفة في التغييرات الجغرافية منذ عام 1967 بدأت بالاستيطان كمركب أول وتطوير شبكة الطرق والمواصلات كمركب ثان واتفاقات أوصلو كمركب ثالث ويتبعها الحواجز والانتفاضة الثانية انتفاضة الأقصى عام 2000 وجدار الفصل العنصري والمخططات التنظيمية بما فيها مخططات هيكلية محلية موضوعية وخطط "مخطط المتروبوليتن" لمنطقة القدس ومقترح خطة مخطط هيكل القدس 2020 وتخطيط مقترح خطة مخطط متروبوليت القدس 2050. ولكن العمود الفقري ومركب المصفوفة الأساسي ومن لهم المصلحة الأولى في ذلك هم: المواطن المقدس الفلسطيني والمجتمع المقدسي الفلسطيني الذي لم يكن بالحسبان ولكنه تأثر سلباً في حقه من مركب المصفوفة الاحتلالية لتمسكها بالسيطرة الكاملة والضبط عليهم والمتمثلة بالسلطة الاحتلالية الإسرائيلية وجميع مؤسساتها والمستوطنين والقوانين الجائرة المطبقة، واستخدامات الأراضي ضمن التخطيط المكاني، وسياسات التخطيط والمخططات الاحتلالية.

7.3 خلاصة

إن التخطيط الإسرائيلي الأكثر خطورة والأهم الذي نواجهه كمقدسيين فلسطينيين هو التصميم الدائم والمتجدد لدولة إسرائيل، لضمان الأغلبية اليهودية في البلاد والذي يظهر جلياً في جميع سياساتها وتخطيطها من أجل ضمان وجود "وطن يهودي عاصمته القدس" على حساب المواطن الفلسطيني

المقدسي من خلال استغلال أرضه ومصادرتها وحصره في جيوب وكنوتونات لمواصلة الحكم والسيطرة الاحتلالية عليه وعلى الأراضي التي تقطنها أغلبية سكانية فلسطينية، بهدف فرض الواقع الديموغرافي على الأرض.

وتواصل إسرائيل السيطرة على المناطق بذرائع أمنية حسب رؤيتها وعلى الكتل الاستيطانية اليهودية، والأماكن التي لها أهمية وطنية إسرائيلية وليس لها حدود. فالتفكير والسياسات الإسرائيلية الاحتلالية مترجمة وواضحة في الخطط الاستراتيجية والتخطيطية المقترحة للحاضر والمستقبل للقدس والمقدسيين من قبل السياسيين والمخططين الإسرائيليين، وبالأخص في التخطيط والإنشاءات في شبكة الطرق والمواصلات. فالصراع الديموغرافي النسبي المقترح من الإسرائيليين من 70% وحتى 80% (النسبة الحالية هي 65% يهودية و35% فلسطينية مقدسية) يعني أغلبية إسرائيلية مقلقة وخطيرة على الوجود الفلسطيني المقدسي.

فهذه الدراسة ترجمت النسب لليهود والفلسطينيين حسبما ورد في تخطيط المتروبوليت 2050 وقد اتضح في الدراسة بأن نمو الشعب اليهودي في القدس مؤسس على النسب العليا حتى 80% الأمر الذي يقود إلى طرد المواطن الفلسطيني المقدسي خارج حيزه مبقياً عدد الأنفس المقدسية الفلسطينية بدون تكاثر لغاية عام 2050. وهذه هي مصفوفة الضبط على المواطن المقدسي الفلسطيني حتى لا يزيد من عدد الأنفس بل من أجل تقليصها في حيزهم لضمان عدم تطوير الأحياء الفلسطينية وإبقائها كما هي ببنيته التحتية المترهلة وشبكة طرقها ومواصلاتها حتى عام 2050 محصورة في الجيوب الكانتونية، وعدم إعطاء المواطن الفلسطيني حقه الكامل الأساسي لبقى تحت السيطرة الاحتلالية ورحمة المحتل.

إلا أن مضاعفة أعداد المستوطنين في الحيز الفلسطيني من 977,774 مستوطن في عام 2012 إلى 3,323,125 حسب خطة 5800 القدس 2050 المتروبوليس، يهدد التواجد الفلسطيني في حيز القدس ومحيطها حيث أن البنية التحتية لأكثر من مليوني مستوطن تستدعي إعادة تأهيلها لاستيعاب هذا العدد الضخم خلال الثلاثين سنة القادمة، مما سيضاعف مساحات الأراضي المستخدمة لشبكة الطرق

والمواصلات، وبما أن هذا التكاثر الديمغرافي اليهودي الاستيطاني سيكون في الحيز الفلسطيني وعلى حساب الأراضي الفلسطينية والمواطن المقدسي الفلسطيني، فشبكة الطرق والمواصلات ستخطط لصالح الاستيطان اليهودي، وبالمقابل سيتم لحم الحقوق الفلسطينية للمقدسيين وسيطرة المحتل على النفوذ الفلسطينية المقدسية لضبط حيزهم المقدسي، وبهذا سيستمر الصراع الإسرائيلي الفلسطيني إلى مدى أطول، جراء هذه السياسات الاستعمارية والعدوانية، ويضعف لا بل يعرقل الحلول السلمية وعلى الأخص حل الدولتين السلمي بين الفلسطينيين والإسرائيليين؛ لأنه ليس من الممكن من أي حكومة إسرائيلية بعد عام 2050 مع وجود أكثر من 3,3 مليون نسمة يهودية استيطانية في القدس ومحيطها إعادة توزيع وتسكين هذا الكم من النفوس خارج حدود القدس وضواحيها المحتلة في المناطق المحتلة داخل الخط الأخضر. ولا أحد يعلم كيف يكون التوجه السياسي لجميع الأطراف في ذلك الوقت.

الفصل الثامن

الخلاصة، واستنتاجات الدراسة، والتوصيات

الخلاصة

تخلص الدراسة إلى أن استخدام مصفوفة الضبط من قبل الإسرائيليين بواسطة شبكة المواصلات والطرق بشكل انتقائي وحسب الظرفية جاءت لتحقيق استراتيجيات وسياسات تخطيط إسرائيل الممنهجة لتأمين السيطرة الإسرائيلية على القدس الشرقية وربطها بمحيطها الإسرائيلي تحت ذرائعها الواهية : الوطنية، والقومية، والدينية اليهودية بهدف الهيمنة الإسرائيلية على مقدرات الشعب الفلسطيني وطمس معالمها العربية خدمة للمستوطنين اليهود ومستوطناتهم.

استنتاجات الدراسة

شبكة المواصلات والطرق استخدمت كجزء من مصفوفة السيطرة والضبط الحيزي في القدس واستخدمت كذلك:

- كعنصر من عناصر التخطيط ضمن المركبات العديدة للتخطيط
- كمركب رئيسي وأساسي، وكوسيلة لوصول الاحتلال لغاياته في القدس الشرقية
- كمؤثر مباشر أو غير مباشر على المواطن المقدسي الفلسطيني وعلى سكنه وعمله وحرية تحركه وضبطه وحصر تطوره الحالي والمستقبلي.
- كمركب فيزيائي: ويعني اختيار مسارات الطرق وتدرجها، وإدارة حركة المواصلات داخل وخارج القدس ومنها واليها، لتحقيق أهداف جيوسياسية.

- كعوازل فصلت الأحياء الفلسطينية عن بعضها البعض وخرقت النسيج الحيزي العمراني للأحياء وخالقت كانتونات وجيوب محصورة للأحياء الفلسطينية مستخدمة تخطيط الطرق لتأمين السيطرة والضبط الحيزي الإسرائيلي على الحيز الفلسطيني حول محيط مدينة القدس وداخلها.
- كوءاء يتغلغل بين الأحياء الفلسطينية القائمة وحولها ليحد من نموها ويعمل على تقزيمها.
- جاءت شبكة المواصلات لتأمين مستعمرات مليونة بالمستوطنين اليهود بأغلبه إثنية قومية يهودية في قلب المدينة المقدسة بنسبة أكثر من 70% حسب مخططاتها منذ عام 1967 ولغاية الآن، كما ورد في استراتيجية تخطيط الاحتلال للمستوطنات وتخطيط شبكة الطرق والمواصلات الاستيطانية في القدس. أما في تخطيطها المستقبلي لمدينة القدس فقد اتضحت صورة تخطيط القدس الكبرى والقدس المتروبوليت للأعوام 2020 و 2050.
- وجاءت الشبكة لتجمع الحلقة الدائرية الثانية والثالثة من المستوطنات الصغيرة والكبيرة خارج محيط القدس لتجعلها متواصلة ببعضها البعض وبمستوطنات القدس بما فيها الحلقة الدائرية القطرية لسائر البلاد بواسطة تلك الشبكة العنكبوتية الأفقية والعمودية للطرق والمواصلات مؤمنة بذلك الاتصال السريع والسهل بين المستوطنات ومدن فلسطين المحتلة عام 1948.
- وجاءت لتأمين مستعمرات مليونة بالمستوطنين اليهود بأغلبه إثنية قومية يهودية حول المدينة المقدسة بنسبة ديموغرافية تصل إلى أكثر من 70% إلى 80% .
- وجاءت لتأمين البنية التحتية للكعمهائل من المستوطنين في القدس وحولها على حساب المواطن الفلسطيني وحيزه.
- وجاءت لتفصل الحيز الفلسطيني عن بعضه البعض، وتشرذمه وتحاصر ديمغرافيته وتكاثره في ذات الحيز (أي في مدينته وضواحيها) ولا تعطي للمواطن المقدسي الفلسطيني الحق في

السكن والعمل والتنقل الحر بل هي ضابطة ومصعبة حياته اليومية والمستقبلية وعازلة كيانه عن محيطه الطبيعي والعضوي.

- وتستمر سلطات الاحتلال بإدارة الصراع مع الشعب الفلسطيني المقدسي وقبض حريته.
- وسياسة الاحتلال المتواصلة هي تكاثر الاستيطان في القدس وحولها بشكل دوائر ابتداءً من الدائرة الأولى جذر القدس (البلدة القديمة والحوض المقدس) المرتبطة بالدائرة الثانية مستوطنات القدس المحتلة داخل حدود بلدية القدس وعلى محيطها ومتغلغلة في الدائرة الثالثة خارج محيط بلدية القدس بمحيطها القريب مكونة حيزاً دائرياً للقدس الكبرى (Greater Jerusalem) وضامة الدائرة الرابعة متروبوليتن القدس تحت جناحيها لمستوطنات الضفة الغربية المحتلة والتجمعات السكانية الفلسطينية والإسرائيلية لتصبح القدس مدينة كوزموبولية عام 2050 موصولة بالدائرة الإقليمية المؤدية لسائر أنحاء البلاد ورابطة جميع الدوائر الاستيطانية بشبكة طرق ومواصلات عنكبوتية مؤمنة عبور المستوطنين الإسرائيليين بيسر وسهولة وسرعة فائقة دون أية عوائق أو معيقات.
- ضبط حركة النقل والتنقل الفلسطيني وتضييق الخناق عليه في أحياء وتجمعات محصورة ومحاطة بشبكة طرق بعناصرها المختلفة.
- وضع الفلسطيني في كانتونات وجزر غير قابلة للتوسع وتحت السيطرة الاحتلالية.
- منع إقامة دولة فلسطينية وعاصمتها القدس وتطبيق حل الدولتين لأن التواصل الفلسطيني قد قطع وأجبر على الانقسام والتشردم (لتعزيز التواصل الإسرائيلي على حسابه) والحرمان من حقه في المدينة المقدسة عاصمة دولته الموعودة.
- المحتل وضع بصماته وسيّر مخططاته ونفذ تخطيطاته في القدس وصارت المدينة أمراً يهودياً وإسرائيلياً واقعاً ولا مكان للفلسطينيين هناك.

- الحيز الفلسطيني قد فرض عليه والتواصل قد حدد له، وأصبح برمته في حوزة المحتل وسيطرته، وصيره الاحتلال لصالح المجتمع اليهودي والمستوطنين.

التوصيات

التوصيات التطبيقية على أرض الواقع صعبة في الظروف الحالية لأن الاحتلال ماض على قدم وساق بتنفيذ خطته الاستيطانية في القدس ووضع يد السيطرة كاملة بيد الاحتلال وسلطاته وإخراج المواطن المقدسي من مخططاته وسياساته بل لجمه لثلاثين سنة مقبلة في ذات اللجام وفي حيز محصور بدون تطوير وتحسين بل مستخدمة جميع نفوذ الاحتلال لتقوية البنية التحتية لصالح الاستيطان بما في ذلك استمرارية إعادة تأهيل شبكة الطرق والمواصلات في المناطق الفلسطينية وحصر المواطن المقدسي في حيزه الحالي لسنين طويلة بدون تأهيل.

1. أوصي المواطن الفلسطيني المقدسي بالثبات في أرضه ومسكنه وعمله في القدس مخططاً

أعماله ويوميته للبقاء في القدس وضواحيها، وعدم هجرتها.

2. وأوصي المسؤول الفلسطيني الوطني ممثل المواطن الفلسطيني بفهم مصفوفة الضبط

والسيطرة لأنه أمر ضروري لفهم مصادر الصراع الحالي والعقبات التي تعترض حلها؛

لتمكينه من التصدي لمركباتها بالوسائل السياسية والدبلوماسية ونشرها في الوسائل

الإعلامية بموضوعية، وليس بالشعارات والكلام، لإقناع العالم بخطورتها على النسيج

الفلسطيني للمطالبة بعد ذلك بتفكيكها لإرجاع الحق لأهله، هذه هي الطريقة الوحيدة من

وجهة نظر الباحث التي يمكن بها توقيف الحملة الإسرائيلية المستمرة "الخلق الحقائق على

الأرض".

3. وأوصي بدعم صمود المقدسي في حيزه داخل المدينة المقدسة حتى لا يتركها ويهجرها

والوقوف إلى جانبه الدفاع عن حقوقه وقضاياها أمام السلطات الاحتلالية بالرغم من

الصعوبات والتحديات التي يواجهها يومياً.

4. وأوصي بالتصدي بكل حزم لايقاف خطط الاحتلال المستقبلية للقدس وإظهار أعمال الاحتلال وخطرسه أمام العالم على أنه احتلال وليس ما يقوم به هو عمل تطويري حضري ديموقراطي كما يدعي وربما خلق مجموعة مفكرة من الدارسين والباحثين للبحث بهذا الموضوع ووضع خطط وطرق كيفية التصدي المبكر لخطط الاحتلال المستقبلية.
5. أوصي ببدء دراسات لتوثيق متطلبات التجمعات السكانية لكل فرد على حدة وتجديدها سنويا مع وضع خطط بديليه لتلبية احتياجات المواطنين الفلسطينيين في القدس الشرقية ونشرها بجميع تفاصيلها ليتمكن الشعب من فهم ما يحاك ضده.
6. أوصي أن تكون القدس ورقة مفتوحة للنقاش في كل اجتماع على مستوى القيادة الفلسطينية، وأن يعين مسؤول أو وزير بصفة دائمة ليضع القدس والمواطن المقدسي الفلسطيني على جدول أعماله للتصدي المبكر لمواجهة مصفوفة الضبط للخطط المستقبلية الاسرائيلية.
7. أوصي وزارة التربية والتعليم العالي أن تخصص للقدس مساقات وكتب خاصة في المدارس والجامعات والمعاهد الفلسطينية ليطلع أبناؤنا عن كذب على ما يجري في القدس من ممارسات.
8. أوصي السلطة الفلسطينية ووزاراتها بتخصيص جوائز قيمة للتأليف والتوثيق في مختلف المجالات حول القدس وقضاياها.
9. أوصي الطلبة والدارسين بعمل الأبحاث اللازمة التي تحافظ على القدس ومكانتها العربية وتوثق ممارسات الاحتلال غير المشروعة في كافة جوانب الحياة. وتوثق المعاناة التي يعيشها الفلسطيني في أرضه بسبب ممارسات الاحتلال.

Bibliography قائمة المراجع التي استخدمت بالدراسة

1. إبراهيم ، ع. ، (2011) ، مستويات التخطيطي ومدخل عام لتخطيطي المدينة
2. السهلي، ن ، (2014) ، إسرائيل وتهويد التعليم بالقدس، الجزيرة
3. إسرائيل الإنسان والمدى (2016) ، مركز التكنولوجيا التربوية ، عدة محررين
4. تاتارسكي ، أفيغ ، (نيسان 2013) ، مقالة " طريق السريع 4 جنوب وشبكة الطرق التي تفصل بيت صفافا" غير عميم وشري كرونيش، بيمكوم
5. جبور ، س. ، (1983) ، إيغال ألون وآخرون ، تطور العقيدة الإسرائيلية خلال 35 عاما، قبرص: مؤسسة الدراسات الفلسطينية
6. جريدة القدس 2017، 6، 10 مقال يوتيم بيرغر في جريدة هآرتس العبرية المترجم ، بعد خمسين عاما على الاحتلال.....مشروع الاستيطان....معطيات وحقائقwww.alquds.com.....
صفحة 11
7. خميسي ، ر ، (2017) ، أيديولوجية، سياسات وأدوات السيطرة على الأرض وتهويد المكان
8. خميسي ، ر ، (2009) ، دراسة حول السيطرة الزاحفة والإحياء الحضري ، سياسة إسرائيل في القدس القديمة كنموذج
9. خميسي ، ر ، (1999) ، شبكة الطرق في خدمة السيطرة الإسرائيلية على الأرض ، قضايا استراتيجية
10. خميسي ، ر ، (شتاء 1999) ، استراتيجية الاستيطان في الأراضي المحتلة وأثره في التخطيط القطري والتنمية في فلسطين ، مجلة الدراسات الفلسطينية ، مجلد 10 ، العدد 37 ، ص 43
11. خميسي ، ر ، (2012) ، دورة تدريبية تخصصية للمهندسين ، المحامين وممثلي الأحياء حول قضايا التخطيط والتنظيم في القدس الشرقية، مركز التعاون والسلام الدولي
12. خميسي ، ر ، (خريف 2012) ، اغتيال أسماء المواقع والمشهد الحضري الفلسطيني العام في القدس ، حلويات القدس، العدد الرابع عشر
13. خميسي ، ر ، (2013) ، تحديات السكن والإسكان في القدس، الواقع والمعوقات والاحتياجات والسياسات المطلوبة
14. قرار الأمم المتحدة 242 , (1967) ,
<http://www.un.org/Depts/dpi/palestine/ch3.pdf>
[http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/242\(1967\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/242(1967))

15. سيفيك التحالف القدس، "خطة القدس ماستر 2030: التداعيات والمخاطر التي تهدد الوجود الفلسطيني في القدس":
www.aidajerusalem.org/uploadss/01_07_10986663827.pdf
16. من ذاكرة فلسطين، 1961،: www.facebook.com/Palestine.our.homeland
17. الوسيط، معجم اللغة العربية، 2016
18. Allmendinger, P. & Haughton, G. (2010) ,Spatial planning, devolution, and new planning spaces. *Environmental and Planning C: Government and Policy*, 28, 803-818.
19. Alterman, R. & Forester, J. (2002) , Planning in the Face of Crisis: land use, housing, and mass immigration in Israel.
20. Ariele, S. , (2017), Messianism Meets Reality, The Israeli Settlement Project in Judea and Samaria: Vision or Illusion, 1967 – 2016
21. Azaryahu, M. (2000). Israeli Security spaces. In J. R. Gold & G. Revill (Eds.), *Landscapes of Defense. Singapore: Prentice Hall: Pearson Education.*
22. B'Tselem, 1995 , Discrimination Policies , Confiscation of Land for Planning and Building in East Jerusalem , P 30-38 , 45-48 (بتسيلم، سياسة التمييز: مصادرة الأراضي، التخطيط)
والبناء في القدس الشرقية، 1995، ص. 38-30، 45 - 48.
23. B'Tselem, (May 2002) , Land Grab, Israel's Settlement Policy in the West Bank
24. B'Tselem, (2004) , Forbidden Roads: Israel's Discriminatory Road Regime in the West Bank
25. B'Tselem , (2011),
http://www.btselem.org/arabic/jerusalem/land_expropriation_statistic

26. Barsala A., (2007), Ground to a Halt Denial of Palestinians' Freedom of Movement in the West Bank, Jerusalem; *B'TSELEM*,
http://www.btselem.org/Download/200708_Ground_to_a_Halt_Eng
27. Bimkom , December 2009 , Planning in Jerusalem: The Implications of the New Outline Plan of Jerusalem for Palestinian Neighborhoods
28. Bollens, S., (1999), Urban Peace Building in Divided Societies: Belfast and Johannesburg. Boulder, Colorado: *Westview Press*.
29. Bollens, S., (2000), On Narrow Ground: Urban Planning amidst Ethnic Conflict in Jerusalem and Belfast, *New York: State University of New York*.
30. Bollens, S., (2001), Sarajevo, Johannesburg, Jerusalem and Nicosia in City: Vol. 5, No. 2 pp169-187.
31. Bollens, S. (2007): Cities, Nationalism, and Democratization. *New York, NY: Routledge*.
32. Cheshen, A. et al. (1999), Separate And Unequal: The Inside Story of Israeli Rule in Jerusalem, *Cambridge: Harvard University Press*
33. Choshen, M, (1998) , Jerusalem on the Map: Basic Facts and Trends 1967-1996, *Jerusalem Institute of Israeli Studies*,
34. Coakley, J. (2003). The Challenge. In J. Coakley (Ed.), The Territorial Management of Ethnic Conflict. London: Frank Cass publishers
35. Coon, A. (1992), Town Planning Under Military Occupation, *Dartmouth, Aldershot*
36. Gertner, S. and others , (2016), 5800 Jerusalem 2050, A Futuristic Vision for Metropolitan Jerusalem, *Global Metropolis Group*

37. Halper, J. ; Younan, M., (2004) , Obstacles to Peace , *ICAHD, The Israeli Committee Against House Demolitions*
38. Halper, J. ; Younan, M., (2009), Matrix of Control , *ICAHD, The Israeli Committee Against House Demolitions*
39. Hebrew University, (1976), Jerusalem 1967-1975 Community and Economical Statistics
40. Hill, M. (1980), Urban and Regional Planning in Israel”, in: Bilski, R. (ed) Can Planning Replace Politics? The Israeli Experience, Martinus Highoff, The Hague, 259-282.
41. Ir Shalem, (1997) , East Jerusalem: The Current Planning Situation: a Survey of Municipal Plans and Planning Policy in Hebrew Language, Author U. Amon.
42. Israel Railways, <http://www1.rail.co.il/EN/Development/Pages/Projects1.aspx>
43. Jerusalem Municipality, (2004) , The Jerusalem 2000 Outline Plan, Report No.4 : The Proposed Outline Plan, and Highlights of the Planning Policy www.jerusalem.muni.il.
44. Kendall, H. (1965), The Planning of Jerusalem (Jordan) and Region, Master Plan Addendum
45. Khamaisi, R. and Others, (2003), Envisioning the Future of Jerusalem. *IPCC, International Peace and Cooperation Center, East Jerusalem.*
46. Khamaisi, R. (2017), De-facto Counter Planning against the Sophisticated Matrix of Control: The Palestinian and Israeli Case in Area C , *Yamazakijakashi ed. Report for the JSPS Grant-in-Aid ‘challenging Exploratory Research 2015-16 (No, 15K12954) Cultural Practices against Militarization: The Compilation Regional Geographies and the Restoration of Landscapes in Okinawa and Palestine.,48-80*

47. Kimhi, I. , (1994) , Metropolitan Jerusalem , *Jerusalem Institute of Israeli Studies*,
48. Kimhi, I. K., Choshen, M., & Assaf-shapira, Y. (2006). Jerusalem as a Component of Israel's National Strength: Indicators of the State of the Capital and a View to the Future. *Paper presented at the Sixth Herzliya Conference, Herzliya, Israel*
49. Klein, M. , (2001), Jerusalem : the Contested City, *NY Press*
50. Knesset , (1980) , Basic Law : Jerusalem Capital of Israel,
https://www.knesset.gov.il/laws/special/eng/basic10_eng.htm
51. Lapid R. (2011), Jerusalem Some Legal Matters , *Jerusalem Institute of Israeli Studies*
52. Lustick I. , (1980) , Arabs in the Jewish State: Israel's Control of a National Minority. Pp. xiv, 385. *Austin, TX: University of Texas Press*.,
53. Margalit, M., (2006) , Discrimination in the Heart of the Holy City, Jerusalem: *IPCC, International Peace and Cooperation Center , East Jerusalem*.
54. Master Plan for Jerusalem 1968. 1970. Jerusalem Municipality, Jerusalem.
55. Michael, K. (2007). **The Dilemma behind the Classical Dilemma of Civil–Military Relations. *Armed Forces & Society*, 33, 518-546**
56. Ministry of Interior and Survey of Israel (1976). و، 3مخطط الطرق القومي تاما
<http://www.land.gov.il/iturTabot/tochMitarMechozi.asp>
57. Moriah, 2017, <http://www.moriah.co.il/project> موقع شركة تطوير القدس موريا
شركة موريا هي شركة حكومية تخطط وتنفذ مشاريع القدس بما فيه البنية التحتية والمرافق العامة في القدس
58. Morris, Benny , (January 9, 2004) an interview in *Ha'aretz magazine*

59. Municipality of Jerusalem, (2009), Jerusalem Master Plan 2020, *Jerusalem Municipality*
60. Nasrallah, R. , Khamaisi, R. and Younan, M. (2005) , Jerusalem on the Map, *IPCC, International Peace and Cooperation Center , East Jerusalem.*
61. OCHA Reports, www.ochaopt.org
62. Palestinian Culture and Society , 1961, Flying the Flag: Aviation and Its Significance in Israel and Palestine
<https://apps.cndls.georgetown.edu/projects/palestinian-culture-and-society/exhibits/show/flying-the-flag--aviation-and-airports>
63. Prime Minister's Office Israel Web Site , 2017,
<http://www.pmo.gov.il/Secretary/ministersCommissions/Pages/jerusalem.aspx>
64. Reuveny, R. (2003), Fundamentalist colonialism: the geopolitics of Israeli–Palestinian conflict, School of Public and Environmental Affairs. *Political Geography*, 22, 347-380.
65. SCHMELZ, U. (1987), American Jewish Year Book 1987 - *The Population of Reunited Jerusalem, 1967-1985* .
66. Schneider, J. and Susser, I. (ed.). (2003). Wounded Cities: Destruction and Reconstruction in a Globalized World. *Oxford: Berg.*
67. Williams, S. , (2006) , Has International Law Hit the Wall - An Analysis of International Law in Relation to Israel's Separation Barrier, *Berkeley Journal of International Law*, Vol 24, Issue 1 Article 4
68. Yiftachel, O. & Yacobi, H. (2006). Barriers, Walls, and Urban Ethnocracy in Jerusalem. In P. M. a. T. Rieniets (Ed.), *Cities of Collision: Jerusalem and the Principle of Conflict Urbanism* Berlin: Birkhaeuser - *Publishers for Architecture.*
69. Yousef, O. (2009), Urban Morphologies of Conflict: Palestinian Life and Israeli Planning in Jerusalem, *University of California, Irvine*, PhD Dissertation.