



الطرق التي تقطع أوصال القدس

سامر ب. جابر

باحث من القدس - جامعة لندن

ملخص

لا يستهدف إنشاء الشوارع في القدس ربط مستوطنات إسرائيل الاستعمارية فقط، بل ويهدف أيضًا إلى فصل الأحياء العربية الفلسطينية وتحويلها إلى معازل مفتوحة محاطة بشوارع إسرائيلية. تعمل الطرق الإسرائيلية التي تمر عبر الأحياء الفلسطينية على تهميش هذه الأحياء العربية، حيث تكون مربوطة بشبكة الطرق الإسرائيلية عبر فتحات جانبية. كذلك من أجل شق الطرق الاستعمارية، تقوم السلطات الإسرائيلية بمصادرة الأراضي الفلسطينية، بدعوى أن هذه الطرق تخدم «المصلحة العامة»؛ فيما يقدم الفلسطينيون التماساتٍ لسلطة المستعمر القضائية ضد سياسة الطرق الإسرائيلية، التي تخفي مصادرة الأراضي تحت ستار المصلحة العامة، ولكن دون جدوى. بدأت إسرائيل مؤخرًا في استخدام التمييز العنصري (racial profiling) بشكل صريح للفصل بين الطرق المسموح للفلسطينيين استخدامها، وتلك التي يحق للإسرائيليين وحدهم استخدامها.

بدأ عصر طرق الفصل العنصري الصريح عندما فتحت إسرائيل طريق 4370، وخصصت قسمًا من الطريق للفلسطينيين والآخر للإسرائيليين. كما صممت إسرائيل طرقًا جديدة خصيصًا للاستخدام الفلسطيني، وهي في انتظار الإنشاء. حيث سيتم إنشاء هذه الطرق لمنع الفلسطينيين من استخدام طرق المستوطنين الاستعماريين القاطنين في محيط القدس. بشق هذه الطرق الإسرائيلية يُضاف مظهرٌ يُبرز إسرائيل كدولة فصل عنصري كاملة، إذ إن عملية فصل الطرق مبنية على مبررات عنصرية يصعب تغليفها بمبررات جيوسياسية، غير أنها تعزز واقع الاستعمار الاستيطاني الذي تعيشه القدس وباقي فلسطين.

كلمات مفتاحية: الطرق، طرق الفصل العنصري، الاستعمار الاستيطاني، المستوطنات الاستعمارية، الأسرلة.

مقدمة

كل ما تفعله إسرائيل في القدس له تداعيات سياسية ذات أثر مباشر على أهلها الفلسطينيين. أهداف إسرائيل بيّنة في القدس؛ فهي إما تسعى نحو تطهير المدينة من أهلها العرب بدفعهم للهجرة منها، أو بإلحاق الضرر بهويتهم الوطنية عبر أسرتهم، ليتحولوا إلى ملحق بنسيجها الاجتماعي الاستعماري. إحدى وسائل التضييق على الفلسطينيين هي الشوارع، التي ظاهراً تخدم كل ساكني القدس، ولكنها في الأساس أنشئت لتخدم أحياء المدينة الاستعمارية. عدد كبير من الشوارع تم إنشاؤها على أراضي المواطنين الفلسطينيين المقدسيين في المنطقة التي لم تنجح إسرائيل في تهجيرهم منها، كما نجحت عام 1948. هذا الجزء من القدس المأهول بأهله العرب، والذي في غالبيته مستعمر منذ عام 1967 لا تتجاوز مساحته 6 كم⁽¹⁾. يستعرض هذا البحث سياسة الشوارع في القدس ومدى ما وصلت إليه إسرائيل من ترسيخ البنية التحتية لسياستها الاستعمارية مع أواخر العام 2023.

(1) الإشارة هنا إلى مساحة بلدية القدس تحت الحكم الأردني.



نبذة تاريخية

للقدس منذ أواسط العهد الروماني وحتى نكبة فلسطين، أربع طرق رئيسة تصل البلدة القديمة بباقي العالم⁽¹⁾. هذه الطرق هي؛ طريق الخليل وهو يؤدي إلى مدينة الخليل في الجنوب، ويوجد منها تفرع نحو مدينة عسقلان. طريق نابلس وهو يوصل نحو شمال فلسطين. طريق يافا وهو يوصل نحو الساحل والمرفأ القديم. فيما طريق أريحا فيوصل القدس بالمدن الواقعة في شرق نهر الأردن ومدينة أريحا. بنيت الطرق الأربعة في العهد الروماني، عندما كان جنوب سوريا الطبيعية يحمل اسم فلسطين السورية (Syria Palaestina)، حيث شكّلت هذه الطرق خطوطاً عسكرية وتجارية توصل الجزء السوري من الإمبراطورية بمصر الفرعونية ثم مصر الرومانية. تم إنشاء هذه الطرق على حافة الأودية التي فيها مجارٍ للمياه (مثل وادي البيار في الجنوب بين الخليل والقدس) بحيث يستفيد المسافرون من وجود المياه، وحيث تتواجد بالقرب منها تجمعات حضرية مختلفة تحرس الطريق وتستفيد من المسافرين عليه. طرأت تغيرات طفيفة على مسارات هذه الطرق في حقب سياسية مختلفة، حيث جرت آخر إعادة تشييد وتعديل في مسار الطريق في أواخر عهد الإمبراطورية العثمانية قبيل اندلاع الحرب الكبرى الأولى (1914).

كانت إحدى نتائج النكبة، أن تم قطع طريقي القدس - يافا والقدس الخليل بسبب سيطرة إسرائيل على غرب وجنوب غرب أحياء القدس. تم إغلاق طريق يافا حتى العام 1967. بينما تم تغيير مسار أجزاء من طريق القدس - الخليل التي تصل المدينة من باب يافا (معروف باسم باب الخليل) إلى مدينة بيت لحم. أصبح يمرّ الجزء الواصل بين باب يافا وبيت لحم في بعض بلدات شرق القدس؛ مثل صور باهر وجبل المكبر. كان هذا الجزء المار ببلدات شرق القدس ضيقاً، إذ يمر بمناطق مأهولة. في أواسط ستينيات

(1) توصف هذه الطرق في العهدين القديم والجديد باسم درب الآباء، وهي طرق محتمل أن الكنعانيين بمختلف دياناتهم سلكوها خلال تواصلهم للحج والتجارة.

القرن العشرين، قررت الحكومة الأردنية، التي كانت تحكم الضفة الفلسطينية بين 1948 - 1967 بناء طريق جديد يوصل ما بين القدس وبيت لحم يكون بديلاً للطريق الضيق المتعرج المار ببلدات شرق القدس. هذا الطريق الذي تم بالفعل البدء بتشييده عرف باسم الطريق الأمريكي، نسبة لشركة الإنشاءات التي كانت تعمل على إنشائه. عندما استعمرت إسرائيل باقي أجزاء القدس، كان الجزء الجنوبي من الشارع الأمريكي معداً للرصف، بينما كان الجزء الشمالي من الشارع في بداية إنشائه. لذلك قامت بلدية القدس الإسرائيلية بتعبيد الجزء الجنوبي من الشارع وتجاهل الجزء الآخر، الذي لم يكن هناك حاجة حيوية إليه، إذ تم إعادة فتح طريق القدس - الخليل المغلق ليعود ويمر بأحياء القدس الجنوبية؛ البقعة والطلابية (تل بيوت)، وصولاً إلى بيت لحم.

سياسة الطرق تحت الاستعمار الإسرائيلي

نشأت دولة إسرائيل في بعض أجزائها على سياسة التطهير العرقي، حيث أفرغت البلدات والأحياء الفلسطينية من سكانها في عموم فلسطين الانتدابية، وبذلك كان لها اليد الطولى في إعادة تشكيل هذه البلدات وربطها في بعضها. لقد استخدمت إسرائيل عدة سياسات للتضييق على أهالي البلدات والأحياء الفلسطينية، التي لم تتمكن بعد من إفراغها وتهجيرها، خاصة في شرقي القدس. واحدة من سياسات التضييق الاستعمارية كانت وما تزال شق وتوسيع الطرق. أدت سياسة الطرق التي تربط الأحياء الاستعمارية بعضها ببعض إلى تقطيع أوصال الأحياء العربية التاريخية من جهة، وإلى تحويل هذه الأحياء إلى معازل (غيتو) مفتوحة محاطة بشوارع تخدم المستعمرات. كما أن هذه الشوارع استحوذت على مساحات من الأرض، شكّل حاجة حيوية للأحياء العربية من أجل شق وتوسيع هذه الشوارع الاستعمارية. يسعى هذا البحث إلى تسليط الضوء على عدد من الشوارع الاستعمارية، بعضها حديثة نسبياً في القدس، والتي تم تخطيط معظمها والبدء بتنفيذها خلال مفاوضات التسوية السلمية بين الحكومة الإسرائيلية وقيادة منظمة



التحرير الفلسطينية في التسعينيات من القرن الماضي.

تصنّف سلطة الطرق الإسرائيلية الشوارع وفق أربع فئات، أُعطيت أرقامًا. الطريق المكون من رقم واحد هو طريق وطني، والطريق المكون من رقمين عبارة عن طريق يصل بين المدن، أما الطرق المكونة من ثلاثة أرقام، فهي طريق إقليمية (داخل المحافظة) وفيما الطرق المكونة من أربعة أرقام هي طرق محلية أو مقطع في إحدى الطرق السالفة. في إطار هذا البحث تصنف الطرق الاستعمارية ضمن فئتين. الفئة الأولى؛ طرق استعمارية لخدمة الربط والتوسع الاستيطاني. أما الفئة الثانية؛ فهي طرق استعمارية لخدمة الفصل العنصري.

طرق الربط والتوسع الاستعماري الاستيطاني

الشارع السريع 1

يقع هذا الشارع في بعض أجزائه على المسار التاريخي، الذي كان يوصل القدس والساحل الفلسطيني عند مدينة يافا. بعد العام 1967 تم تعديل مسار الشارع عدة مرات. يبدأ مسار هذا الشارع بعد تحديثه من الساحل في مدينتي يافا وتل أبيب ليصعد نحو القدس ثم ينحدر من القدس إلى غور الأردن. طول الشارع 94 كم (58 ميلاً) فيما يأخذ مساره الاتجاه غرب - شرق. يحمل هذا الشارع عدة أسماء حسب المقطع والمكان الذي يمر به، على أن أكبر مقطع يحمل اسم «جادة يغال يادين». يبدأ الشارع في القدس عند مفرق اللطرون في وادي اللطرون، ليمتد نحو مقبرة جفعات شاؤول اليهودية على جبل المُستريح. ثم يمر الشارع بالعديد من البلدات العربية، بدءاً من بلدة أبو غوش في غربي القدس. كما أنه يمر بالعديد من البلدات والأحياء العربية في شرقي القدس، مثل بلدة شعفاط وحي التلة الفرنسية، كما أنه يمر بالقرب من بلدة العيسوية ومخيم شعفاط للاجئين الفلسطينيين.

طول الشارع في القدس من غربها لشرقها 2, 11 كم، حيث يقع 9, 7 كم في الجزء

الشرقي و3,3 كم في الجزء الغربي من المدينة. يتكون من شبكة أنفاق وجسور، وقد جرت على مساره عدة تحديثات. يخرج الشارع من القدس باتجاه الأغوار عند الحاجز الأمني (زيتيم) المقام على أرض بلدة الزعيم، حيث يهبط من هناك باتجاه مفرق أدوميم، ويعرف باسم شارع معالي أدوميم. عند تقاطع الخان الأحمر يندمج الشارع مع شارع أريحا التاريخي، الذي يربطها مع بلدي العيزرية وأبو ديس. يتقاطع الشارع مع عدة شوارع أساسية مثل الشارع السريع 60 وشارع 436.

الطريق 16

يُعرف هذا الطريق باسم شارع شارون، ويقع في معظمه في غربي القدس، وقد تم افتتاحه في 2022. يربط هذا الطريق الجزء الغربي من القدس مع جنوبها ووسطها. يمتد الطريق على طول 7,4 كم، حيث يقع الجزء الأكبر منه داخل سلسلة أنفاق متتابعة. يربط الجزء الغربي من الطريق 16 مع الشارع السريع 1 عند تقاطع موتزا، كما يربط من الجنوب الشرقي مع الطريق السريع 50 عند تقاطع مستعمرة جفعات مردخاي. ورغم أن هذا الشارع مخطط منذ بداية تسعينيات القرن العشرين، إلا أن إنشاءه تأخر إلى العقد الثاني من القرن الحالي، وذلك إثر معارضة الصندوق القومي اليهودي، الذي استولى على الأراضي الغربية من القدس وقراها المهجرة، مثل عين كارم، وأنشأ على جزء منها ما بات يعرف باسم غابة القدس. لقد رأى الصندوق أن هذا الطريق يستولي على أراض كثيرة ويمر عبر موائط طبيعية، مما يعرضها للضرر. لذلك كان الحل هو إنشاء سلسلة من الأنفاق التي تخترق جبال القدس وتمرت تحت عدد من المستعمرات الإسرائيلية، مما رفع من تكاليف الإنشاء. إن إنشاء طريق من سلسلة أنفاق يعدّ أمراً ملفتاً، خاصة وأن السلطات الإسرائيلية لا تلجأ لمثل هذه الحلول عندما يتعلق الأمر بمراعاة احتياجات الأحياء العربية (رفض فكرة إقامة أنفاق ضمن الطريق السريع 50 في المقطع الذي يمر في القرية العربية الفلسطينية بيت صفافا).



الطريق 20 في القدس

تم تشييده في عام 2013، بهدف توفير طريق يصل بين الطريق السريع 50 (بيغن) وبسغات زئيف (حي استعماري مقام على أرض قرية حزما)، مروراً ببلدة بيت حنينا الفلسطينية. بني الشارع على جزء من الطريق الرئيسي القديم (عبد الحميد شومان) الذي يربط بين بلدي بيت حنينا وحزما. أصبح معظم الطريق القديم طريقاً ثانوياً (طريق 4197) وتتكون الأجزاء الجديدة من جسر وطريق متعدد المسارات. بُني الجزء المشيد حديثاً، على أرض بيت حنينا، بطول يبلغ 2,5 كم (1,6 ميل). يبدأ هذا الطريق من تقاطع (20/50) وينتهي عند تقاطعه مع الطريق السريع 60. هذا الطريق هو أحد الأمثلة على التأثير المشترك لجدار الفصل العنصري الإسرائيلي، وإستراتيجية ربط الأحياء الاستعمارية الإسرائيلية بمراكز المدن الإسرائيلية الرئيسية. أدى جدار الفصل العنصري إلى عزل وفصل بلدة حزما الفلسطينية عن امتدادها التاريخي باتجاه القدس، بينما قام الطريق رقم 20 بربط الحي الاستعماري الإسرائيلي (بسغات زئيف) الذي تمت مصادرته من البلدة ببقية أنحاء البلاد.

كانت الأهداف المعلنة وراء بناء هذا الطريق، هي تخفيف الازدحام المروري عند تقاطع شارع مزراح الذي يربط الطريق السريع 60 والطريق السريع 1. هذا التقاطع مزدحم للغاية، لأنه يمثل البوابة الشرقية للقدس عبر بلدة شعفاط وحي التلة الفرنسية. الطريق 20 يوفر طريقاً بديلاً حَيَّي بسغات زئيف ونيفي يعقوب الاستعماريين، من خلال ربطهما بالطريق السريع 50 (شارع بيغن). شارع بيغن يسير باتجاه جنوب ووسط القدس من جهة، ومن الجهة الشمالية يؤدي إلى شارع 443 الواصل إلى تل أبيب. عندما قدمت حركة «السلام الآن» الإسرائيلية التماساً⁽¹⁾ إلى لجنة التخطيط التابعة للإدارة

(1) أشار إلى ذلك الصحفي الإسرائيلي عكيفا ألدان في إحدى مقالاته على جريدة هآرتس. للمزيد <https://www.haaretz.com/2011-12-02/ty-article/israel-paving-road-to-link-east-jerusa->

المدنية في الضفة الفلسطينية (فرع الجيش الإسرائيلي) ضد شق الطريق، رفضت اللجنة الالتماس بحجة أن الطريق سيخدم أيضًا السكان العرب (الفلسطينيين الذين يحملون بطاقة الهوية الإسرائيلية). ما لم تقبله اللجنة بشكل مباشر أن هذا الطريق، بوسائل أخرى، سيعزز السيطرة الإسرائيلية على البلدات والأحياء الفلسطينية الشمالية داخل حدود بلدية القدس من جهة، ويوفر طرق ربط للمستوطنات الاستعمارية الإسرائيلية المتوسعة باستمرار داخل حدود المدينة وعبر هذه الحدود في الضفة الفلسطينية.

الطريق 21 في القدس

تم بناؤه بين الأعوام (2013 - 2022) لخدمة المستوطنات الاستعمارية الشمالية، التي تم بناؤها، أو تلك التي سيتم بناؤها في المستقبل في شرقي القدس مثل نوف شموييل⁽¹⁾. الجزء الجنوبي من الطريق يبدأ من تقاطع تم تشييده حديثًا مع الطريق السريع I الواقع بين حي رمات شلومو الاستعماري وبلدة شعفاط. كما يمر الطريق ببلدة بيت حنينا، ليصل في محطته النهائية إلى منطقة عطروت الصناعية الاستعمارية. يبلغ طوله عند الانتهاء من بنائه 7,35 كم (4,57 ميل) ومن المخطط أن يكون ذا مسارين في كل اتجاه. وبما أن الشارع مبني على أراضي بلدي شعفاط وبيت حنينا، فقد تطلب ذلك من بلدية القدس مصادرة 77 دونمًا من أراضي الفلسطينيين. تقدم سكان هاتين البلديتين الفلسطينيتين بالتماس ضد خطة بناء الطريق؛ لكن لجنة التخطيط اللوائية في القدس تذرعت بضرورة مصادرة

lem-neighborhoods-to-city-center/0000017f-dec2-d3ff-a7ff-ffe2218d0000.

(1) ذلك بحسب إعلان بلدية القدس - القسم 3 من «منظومة الطرق الرئيسة المخططة للعام 2012». للمزيد يمكن الدخول إلى الأرشيف على

Archived Jan 11, 2013. Retrieved on Oct. 20, 2022 from

https://archive.today/20130111162742/http://www.jerusalem.muni.il/jer_sys/publish/showPublish.asp?pub_id=27681



الأرض لأسباب تتعلق بالمصلحة العامة، ورفضت التماسهما⁽¹⁾.

الطريق السريع 45

يقوم هذا الشارع الذي يربط الطريق السريع 50 المتجه للقدس بشارع 443 الواصل لمستعمرة معالي أدوميم، حيث يبلغ طول ما تم إنشاؤه 7, 4 كم (9, 2 ميل). يمتد الجزء المشيد من الطريق من الشرق إلى الجنوب الشرقي لمسافة 3, 3 كم، بدءاً من تقاطع جفعات زئيف مع شارع 443 ليصل إلى مفرد عطاروت المتصل بالطريق السريع 50. ثم ينعطف 90 درجة (شرق - شمال شرق) لحوالي 4, 1 كم، لينتهي في مطار قلنديا (عطاروت) الذي يقع في مجمع عطاروت الصناعي الاستعماري، الذي يقع على أرض تابعة لبلدة قلنديا (غرب حدود بلدية القدس على طريق رام الله). يمتد الجزء الأخير من المقطع الشرقي بطول 6, 0 كم بجوار حاجز (معبر) قلنديا الأمني الإسرائيلي.

يهدف هذا الطريق بعد استكمال بنائه إلى وصله بالطريق السريع 60، الواقع على طرف بلدي الرام وجبع العربيتين. حيث يتطلب بناء هذا المقطع من الطريق تنفيذ إنشاءات هندسية تفصل الحاجز الاستعماري في قلنديا، الذي يعبر من خلاله السكان العرب المحليين، عن مسار الطريق السريع 45، مما يتطلب بناء أنفاق وجسور. كما سيسهل إنشاء هذا المقطع من الطريق حركة الإسرائيليين في المنطقة المأهولة بالفلسطينيين دون الاختلاط بهم، مما يمكنهم من العبور باتجاه الشرق نحو غور الأردن وشمالاً نحو مجمع مستعمرات بنيامين. بينما يتخلص المستعمر الإسرائيلي من حالة الاختناق المروري في المنطقة ويسهل

(1) مثل الائتلاف الأهلي للدفاع عن حقوق الفلسطينيين في القدس المواطنون الفلسطينيون في التماسهم، واستند قرار الرفض إلى المادتين 189 و190 من قانون البناء والتنظيم لعام 1965. للمزيد في التقرير التالي: December 2011. p. 6. Israeli Violations in Occupied East Jerusalem. Archived Aug 6, 2016. Retrieved on Sep 11, 2022 from https://web.archive.org/web/20160806185344/http://civiccoalition-jerusalem.org/system/files/december_2011_violations_report_fi-nal.pdf

حركة مستوطنيه، فإنه يبقى الفلسطينين المسافرين على مقطع من شارع 60 بين بلدي حزما والرام، مرورًا ببلدة جبع في حالة اختناق مروري دائم دون أي بديل.

المقطع المتبقي قيد الإنشاء منذ أواسط 2021، وهو يربط الطريق 45 بالطريق السريع 60، مما يمكّن من تواصل المستوطنات الاستعمارية المتناثرة في شمال شرق رام الله بوسط القدس من جهة، وبالطرق المؤدية إلى تل أبيب (أي شارع 443) من جهة أخرى، عبر مسار قصير نسبيًا. كما سيؤدي إنشاء هذا المقطع بشكل إستراتيجي إلى تحويل هذه المستوطنات الاستعمارية الصغيرة المتناثرة في المنطقة إلى كتلة استعمارية ماثلة لكتل تجمع عتصيون ومعاليه أدميم، مما يعزّز التطور الاستعماري الإسرائيلي في هذه المنطقة⁽¹⁾. وجود هذا الشارع يؤدي إلى ترسيخ المشروع الاستيطاني الاستعماري في الضفة الفلسطينية في المنطقة الواقعة بين أريحا ورام الله.

الطريق السريع 50

يسمى هذا الطريق رسمياً بجادة بيغن. يبدأ الطريق من معهد دير الطنطور المسكوني عند مفرق روزمارين الواقع في مستوطنة جيلو الاستعمارية المقامة على أرض بلدة بيت جالا. يتبع الطريق مسارًا من الجنوب إلى الشمال، ويمتد إلى 2, 16 كم (10 أميال) عند اكتماله. يمر عبر العديد من البلدات الفلسطينية، التي تعتبرها بلدية القدس الإسرائيلية أحياء. هذه البلدات هي؛ بيت صفافا وشرفات وكلاهما يقع على بعد حوالي 5 كيلومترات إلى الجنوب الغربي من البلدة القديمة في القدس. كما يمر الشارع من جهته الشمالية ببيت حنينا وبيير نبالا، وهما بلدتان فلسطينيتان تقعان على بعد 8 كم شمال مدينة القدس القديمة. المحطة الأخيرة للطريق عند تقاطع عطاروت مع الطريق السريع 45.

(1) شركة الإنشاءات «موريه» طرحت عطاء إنشاء الشارع وتم البدء بتنفيذه، فيم حذرت حركة السلام الآن من الآثار المترتبة على إنشاء هذا المقطع. للمزيد يمكن الدخول للرابط التالي:

<https://peacenow.org.il/en/tender-for-paving-qalandia-underpass-and-other-developments-on-settlement-roads>



يربط هذا الطريق بين الأحياء الإسرائيلية الرئيسية مثل جفعات رام، وروميا (كلاهما مبني على أرض بلدة لفتا المهجرة)، والمناطق التجارية الواقعة في الجانب الغربي من القدس. يربط الطريق السريع 50 العديد من شوارع المدينة والطرق الوطنية، مثل الطريق السريع 1 (يربط تل أبيب - القدس - غور الأردن)، وشوارع 436 (القدس - جفعات زئيف). كما أن الشارع يربط مستعمرات تجمع عتصيون بمركز مدينة القدس عبر ارتباطه بشوارع الأنفاق (مقطع من الشارع السريع 60) عند مفرد دير الطنطور.

أقيم هذا الشارع على أرض تمت مصادرة بعضها خلال تسعينيات القرن الماضي، وكان بعضها مزروعا بأشجار زيتون زُرعت في العهد الروماني. هذا الشارع متعدد المسارات، والتي تصل إلى ستة في بعض الأماكن⁽¹⁾. لهذا الشارع أثر بالغ على بلدي بيت صفافا وشرفات المتلاصقتين، حيث أدى الشارع إلى تقسيمها إلى أربعة أجزاء مع بناء عدد محدود من الوصلات التي تربط بينها. بينما كان بالإمكان أن يتم تجنب الضرر الذي لحق بالسكان العرب عبر بناء أنفاق، إلا أن بلدية القدس أصرت على تنفيذ الطريق بحيث يلحق بالغ الضرر بالفلسطينيين⁽²⁾.

الشارع السريع 60

يمتد هذا الشارع داخل القدس على مسافة 9, 20 كم، حيث إن 2, 14 كم يقع في شرقي القدس و 7, 6 كم في غربي القدس. يبدأ مسار الشارع السريع 60 في القدس من

(1) في التقرير التالي مزيد من المعلومات عن أضرار الشارع.

<https://bimkom.org/eng/the-jewish-settler-highway-split-in-two-palestinian-neighborhood-of-jerusalem>

(2) كانت شركة الإنشاءات التابعة للبلدية «موريه» قد أشارت إلى إمكان بناء الشارع في نفق لكنها تراجعت ونفذت الشارع فوق الأرض. المزيد في الرابط التالي:

<https://www.haaretz.com/2013-08-28/ty-article/premium/israel-could-have-wouldnt-save-village/0000017f-f632-ddde-abff-fe779e3b0000>

مفرق بلدي الخضر - بيت جالا في الجنوب عبر مقطع شارع الأنفاق، ويمتد إلى الشمال عند بلدة قلنديا، التي يقام عليها معبر القدس الأمني الشمالي. هذا الشارع عابر للمدن من جنوب فلسطين إلى شمالها، حيث يبدأ من مدينة بئر السبع وينتهي في مدينة الناصرة. لقد تم إنشاء هذا الشارع في العديد من مقاطعه على نفس مسار طريقتين تاريخيتين للقدس؛ طريق القدس الخليل وطريق القدس نابلس. يجري الآن وبشكل مكثف تحديث وإعادة بناء العديد من مقاطع هذا الشارع، ليخدم المستعمرات المحيطة في القدس والواقعة في جنوب وشمال الضفة الفلسطينية، بحيث يتم ربطها بمركز مدينة القدس.

تجمع مستعمرات عتصيون (جنوب القدس) الذي تعتبره إسرائيل جزءاً من القدس الكبرى، ومستعمرة بيتار أكبر المستفيدين من هذه التحديثات على هذا الشارع، حيث إنها قلّصت مدة سفر الإسرائيليين ويسرته⁽¹⁾. فيما أعادت إسرائيل بناء مسار الشارع، منذ بداية تسعينيات القرن الماضي، بحيث يبتعد عن مراكز المدن العربية في الضفة الفلسطينية. لتغيير المسار التاريخي للشارع تم بناء عدة جسور وأنفاق. الشارع بالكامل تحت السيطرة الإسرائيلية، وممنوع على فلسطيني الضفة قيادة حافلاتهم ومركباتهم عليه في معظم مقاطعه، إلا بتصريح خاص من السلطة المستعمرة. حتى مقاطع الشارع الموجودة في الضفة تخضع مباشرة للسيطرة الإسرائيلية التي تغلقه، في فترات وأحياناً لمدة طويلة، في وجه الفلسطينيين تحت مبررات وذرائع أمنية.

شارع 417

هذا الطريق جزء من الطريق التاريخي الذي يربط القدس بغور الأردن ومدينة أريحا، مروراً ببلدة العيزرية. كما أنه كان طريقاً محورياً يربط أجزاء من مدينة القدس وضواحيها من غربها لشرقها، مثل حيّ واد الجوز والطور. لكن هذا الطريق غير متصل

(1) في الرابط شرح من الشركة المنفذة مع فيديو عن التحديثات وأهداف الشارع.

<http://www.danbenamram.com/eng/Projects-Management/436/Highway-60>



منذ العام 2006 بعد أن تم إقامة جدار الفصل العنصري الإسرائيلي في بلدة أبو ديس. كما أن إسرائيل قد أنشأت شبكة طرق ألغت أهمية ودور هذا الطريق الذي كان يخدم التجمعات الفلسطينية بما فيها القدس القديمة. تمثل شبكة الطرق المارة بمنطقة أدوميم خاصة الطريق السريع رقم 1 والطريق السريع 60 بدائل لهذا الطريق التاريخي، الذي فقد حتى اسمه التاريخي.

شارع 436

هذا الشارع هو طريق إقليمي رئيسي، يبدأ الجزء الجنوبي منه من تقاطع مع شارع 417 في حي شموئيل حناوي الاستعماري المقابل لحي الشيخ جراح الفلسطيني. ينتهي الجزء الشمالي منه في المعبر الأمني الإسرائيلي لنقل البضائع، المعروف بمعبر بيتونيا، وهو مجاور لمدينة رام الله. يربط العديد من المجتمعات الاستعمارية الإسرائيلية، مثل راموت وجفعات زئيف، مع الطرق السريعة رقم 1 و45 و50 وشارع 443. يبلغ طوله 2, 13 كم (2, 8 ميل) منها 5, 10 تمتد في الضفة الفلسطينية بمسارات متعددة (8 - 4 ممرات). تمتد أجزاء من شارع 436 إلى جانب جدار الفصل العنصري الإسرائيلي المبنيين على أراضي بلدة الجيب المقدسية.

شوارع الفصل العنصري

شارع كيدار

إنه آخر طريق فصل عنصري «غير مفتوح». حيث يستخدم هذا الطريق منذ عام 2003 حصرياً من قبل مستوطني مستعمرة كيدار، الذين لا يتجاوز تعدادهم 2000 نسمة. يبلغ طوله 4 كم، وأغلبه مبني على أراضي مصادرة من مواطنين فلسطينيين. لقد تم إنشاؤه لتجاوز الازدحام المروري على طريق 417 ضمن المقطع المار في بلدة العيزرية؛ حيث تم ربط حركة المرور من مستوطنة كيدار الاستعمارية (الواقعة بالقرب من حاجز الكونتير

العسكري) بطريق 417 عند معاليه أدوميم / مفرق العيزرية، دون الدخول بالبلدة العربية. عندما قررت السلطة الاستعمارية الإسرائيلية في بدايات 2022 فتح هذا المسار أمام الفلسطينيين المارين عبر حاجز الكونتير العسكري الإسرائيلي، احتج المستوطنون الاستعماريون في مستعمرة كيدار على القرار الذي أدى إلى إعادة إغلاق المسار بحواجز إسمنتية. هذا القرار يعني تسيير حياة المستوطنين فقط وعرقلة حياة آلاف الفلسطينيين، الذين يعبرون حاجز الكونتير العسكري ذهابًا وإيابًا باتجاه رام الله.

لقد تذرع المستوطنون الإسرائيليون بحسب محاميهم، بأنهم «يشعرون بعدم الأمان للقيادة مع الفلسطينيين على هذا الطريق». هذه الذريعة تتجاهل أن هؤلاء المستوطنين يقودون باقي الطريق بعد مقطع كيدار مع نفس الفلسطينيين. سلوك المستوطنين العنصري هو مثال آخر على ممارسة الحقوق الحصرية التي يتمتع بها أقل من 2000 مستوطن يسلكون هذا الطريق. ويؤثر سلوكهم على حياة المسافرين الفلسطينيين من محافظتي الخليل وبيت لحم، الذين يعلقون يوميًا في الازدحام المروري في العيزرية.

طريق نسيج الحياة

نسيج الحياة هو تعبير إسرائيلي، يشير إلى ثلاث طرق مخططة، وتهدف إلى إعادة توجيه حركة مرور الفلسطينيين بعيدًا عن كتلة أدوميم الاستعمارية. لقد أقرت اللجنة العليا للتخطيط التابعة للإدارة المدنية في الجيش الإسرائيلي مخطط إنشاء طريق نسيج الحياة، على أن ينفذ خلال السنوات القادمة⁽¹⁾. هذه الطرق هي:

الطريق الأول؛ مكون من قسمين، حيث يربط القسم الأول بلدات الزعيم، عناتا، حزما، والرام الفلسطينية ببعضها البعض. بعد ذلك سيتم ربط هذا القسم بقسم

(1) إقرار مشروع شبكة الشوارع مع تحليل سياسي لها موجود على صفحة حركة السلام الآن يمكن الوصول لها على الرابط التالي:

<https://peacenow.org.il/en/road-allow-e1-construction-is-being-promoted>



ثاني، يتكون من مقطع يرتبط بالجزء الشمالي من الطريق الدائري الشرقي عند شارع 4370 (طريق الفصل العنصري).

الطريق الثاني؛ يربط بين بلدي الزعيم والعيزرية. إذ سيمنع هذا الجزء أي حركة مرور فلسطينية من الوصول إلى منطقة E1 وكتلة أدوميم. يتكون هذا الجزء من نفق تحت الجدار العازل الذي يحيط بالقدس. كما أن هذا الجزء سيمتد بجانب الجدار الفاصل المزمع إقامته حول كتلة أدوميم الاستعمارية، والذي سيتم بناؤه حال إنشاء هذا المقطع من الطريق.

الطريق الثالث؛ فمخصص لحركة مرور الفلسطينيين المارين بين منطقة أريحا، بمن فيهم الآتون من الأردن ومنطقة جنوب الضفة الفلسطينية (بيت لحم والخليل). يبدأ الطريق من تقاطع مستعمرة متسييه يريجو مع الطريق السريع 1 (10 كم شرق مستوطنة معاليه أدوميم الاستعمارية) وينتهي بالقرب من مستوطنة كيدار الاستعمارية عند نقطة تفتيش الكونتير العسكرية. سيمنع هذا الطريق الفلسطينيين من دخول كتلة أدوميم الاستعمارية، كما أنه يهدف إلى إبقاء حركة المرور الفلسطينية خارج منطقة E1.

قد يبدو للوهلة الأولى أن إسرائيل تبني شبكة الطرق هذه «نسيج الحياة» في إطار تسهيل حياة الفلسطينيين. لكن في الواقع أنه منذ احتلال الضفة الفلسطينية عام 1967، لم تقم إسرائيل ببناء أي طريق لخدمة الفلسطينيين في الضفة الفلسطينية، بما في ذلك القدس. أي طريق يتم بناؤه يخدم المجتمعات الاستعمارية الإسرائيلية بشكل مباشر، أما استفادة الفلسطينيين فهي كتحصيل حاصل. شبكة الطرق هذه التي تبدو أنها في خدمة الفلسطينيين، هدفها المحوري إبعادهم عن المنطقة لتوسيع مستوطنة معاليه أدوميم الاستعمارية في منطقة E1 من ناحية. كما أن هدفها الإستراتيجي هو إبعاد الفلسطينيين عن الطرق التي يستخدمها المستوطنون الاستعماريون داخل وحول الكتلة الاستعمارية

«أدوميم» في إطار تعميق سياسة الفصل العنصري.

أطلقت إسرائيل على هذا الطريق اسم «نسيج طريق الحياة» لربط التجمعات السكانية الفلسطينية في جنوب وشمال الضفة الفلسطينية ضمن سياسة استبدال التواصل الجغرافي بين هذه التجمعات بالتواصل المروري. تداعيات هذه السياسة هي الالتفاف على إمكانية إقامة دولة فلسطينية في الضفة الفلسطينية متواصلة جغرافياً من جهة، وإخراج ليس القدس فقط من هذه الدولة المتصورة، وإنما أيضاً المستعمرات المحيطة بالقدس عبر ضمها. هذا يفسر سبب تسمية وزير حرب إسرائيل في عام 2020 نفتالي بينيت شبكة الطرق هذه بأنها «طريق السيادة»⁽¹⁾. إن إنشاءها سوف يجعل أي تسوية سياسية بين إسرائيل والقيادة الفلسطينية على أساس الدولتين عملياً غير قابل للتطبيق من الناحية الفنية. وفعلياً يتم الترويج لشبكة طرق نسيج الحياة من السياسيين الإسرائيليين عبر حياكة نسيج ضخم من الأكاذيب، التي تهدف إلى التستر على الفصل والسيطرة والعنصرية؛ والتي تقدم الطريق على أنه سيسهل الحركة ويزيل الاحتكاك بين الفلسطينيين والمستوطنين الإسرائيليين ويسمح للفلسطينيين بالتنقل بسهولة بين جنوب وشمال الضفة الفلسطينية.

الطريق الدائري الشرقي

من المخطط أن يلتف الطريق الدائري الشرقي حول القدس من الشرق، على أن يربط المستوطنات الاستعمارية في جنوب الضفة الفلسطينية بمستعمرات وسط الضفة وشمالها. ولن يتمكن الفلسطينيون سكان الضفة الفلسطينية من استخدام معظم أجزاء الطريق لأنها موجودة داخل المنطقة، التي تم ضمها إلى القدس، وتقع داخل الجدار العازل، كما

(1) وردت تصريحات بينيت في الصحف الإسرائيلية، والتي أوردت أيضاً مقاطع لسانة إسرائيليين يروجون لإنشاء شبكة الطرق هذه. من الصحف التي غطت موضوع إنشاء شبكة الطرق هذه كانت تايمز أوف إسرائيل على هذا الرابط:

<https://www.timesofisrael.com/bennett-orders-paving-of-sovereignty-road-allowing-uninhibited-e1-construction/>



ولن يتمكن الفلسطينيون من الوصول إليها إلا بتصريح سفر إسرائيلي. الجزء المعروف من هذا الطريق هو «طريق الفصل العنصري». الجزء الآخر معروف تحت مسمى «الشارع الأمريكي». تم تمويل الطريق الأمريكي من الخطة الخمسية لتطوير شرقي القدس، التي خصصتها الحكومة الإسرائيلية للفلسطينيين من سكان المدينة ضمن (القرار 3790)، وذلك كجزء من إعادة تدوير ضرائب الفلسطينيين المقدسين. وضعت إسرائيل شروطاً قاسية حدّت من قدرة الفلسطينيين على تطوير أراضيهم على جانبي الطريق. أجزاء الطريق الدائري التي تم إنشاؤها أو التخطيط لها هي:

أ - شارع 4370

هو جزء من الطريق الدائري الشرقي ويبلغ طوله 4,5 كم. يبدأ من مفترق بلدة عناتا مع طريق 437 في شمال شرقي القدس - شارع 437 يربط المنطقة الصناعية الاستعمارية ميشور أدوميم مع مستوطنة جفعات بنيامين الاستعمارية، حيث يرتبط بشوارع 60 وشارع 45 القادم عبر نفق (تحت الإنشاء) من تحت معبر قلنديا الاستعماري. - وجهته النهائية هي الوصول للطريق رقم 1 في التلة الفرنسية (للإسرائيليين)، فيما يصل إلى الحاجز الأمني الإسرائيلي على مدخل القدس (للفلسطينيين سكان الضفة) عند طرف بلدة الزعيم. يخدم مستوطنات منطقة بنيامين الاستعمارية الواقعة بين شرق رام الله وجنوب غرب منطقة الخان الأحمر.

يتكون هذا الشارع من مقطعين متجاورين، واحد للإسرائيليين وآخر لاستخدام الفلسطينيين. الجانب المخصص لسكان الضفة الفلسطينية يؤدي إلى مفترق بلدة الزعيم (حاجز زيتيم الأمني) المتصل بالطريق السريع رقم 1. هذا الاتصال بالطريق رقم 1 للفلسطينيين مؤقت، حيث سيتم وصل المقطع المخصص لهم بشوارع (نسيج الحياة) الذي يربط بلدي الزعيم بالعيزرية دون دخول مستعمرة معالي أدوميم. الجانب الآخر من الشارع مخصص لاستخدام المستوطنين الاستعماريين الإسرائيليين لتوصيلهم لوسط

مدينة القدس. يوفر هذا الشارع العازل للمستوطنين الإسرائيليين من منطقة شرق رام الله في الضفة الفلسطينية نقطة وصول أخرى إلى القدس والطريق السريع 1. أما مسارات الشارع المسموح لفلسطينيي الضفة السياقة عليها، فهي عبارة عن مسارين مغلقين للمركبات للقيادة حول القدس، مع عدم وجود إمكانية لدخول المدينة. لذلك اكتسب الشارع كنية شارع الفصل العنصري، بسبب فصل الممرات بجدار خرساني يبلغ ارتفاعه 8 أمتار، يعلوه سياج معدني⁽¹⁾.

ب - الشارع الأمريكي⁽²⁾

هذا الشارع مقسم إلى ثلاثة أقسام. من أجل بناء هذه الأجزاء، سيتم هدم عشرات من منازل الفلسطينيين، ومصادرة وتخریب مئات الدونمات من أراضيهم. أجزاء الشارع هذه هي:

(1) الشارع الأمريكي - المقطع الجنوبي: يبلغ طوله 4, 2 كم، ويبدأ من شارع القدس الخليل التاريخي بالقرب من دير مار الياس غرب مدينة القدس القديمة، ليمر نحو بلدة أم طوبا ومستعمرة هار حوما على جبل أبو غنيم في الجنوب الشرقي.

(1) حتى الصحف الأوروبية التي عادة ما تتردد في وصف ممارسات إسرائيلية بالعنصرية أشارت لهذا الشارع بمسمى «شارع الفصل العنصري». في الرابط لمقال إخباري لصحيفة الغاردين يشير لذلك:

<https://www.theguardian.com/world/2019/jan/23/israel-west-bank-route-4370-apartheid-road-protest>

(2) غطت وسائل الإعلام العالمية أخبارًا تتعلق بمخطط وبعض أحداث تنفيذ الشارع كما تحدثت عن تداعيات إنشائه السياسية. الرابط التالي لوكالة رويترز:

<https://www.reuters.com/article/us-israel-palestinians-road-exclusive-idUSKBN23M1LM>

إضافة لذلك، فقد وفرت حركة السلام الآن مجموعة خرائط عامة لمقاطع الطريق متوفرة على الرابط التالي:

<https://peacenow.org.il/en/confiscation-order-for-the-eastern-ring-road-was-issued>



ثم يمتد باتجاه بلدي صور باهر وجبل المكبر في الشرق. تم فتح هذا الجزء من الطريق أمام حركة المرور في منتصف عام 2021. هذا المقطع من الشارع الأمريكي متصل بطريق ليبرمان، عند أنقاض بلدة مزوريا الأثرية، الذي يصل المستوطنات الاستعمارية الواقعة في الجنوب الشرقي من بيت لحم إلى مركز مدينة القدس.

(2) الشارع الأمريكي - المقطع الأوسط: هذا المقطع من الشارع مكون من مرحلتين، لكل مرحلة جزء خاص بها، حيث يمكن تسميتهما بالمقطع المؤقت والمقطع الدائم من الشارع. تم افتتاح الجزء المؤقت من الشارع بطول 3,3 كم، حيث يمر عبر بلدة جبل المكبر على طريق قديم وضيق تم توسيعه وتحديثه ليخدم التجمعات الاستيطانية الاستعمارية الإسرائيلية القريبة.

أما الشارع الدائم، فحسبها هو مخطط له، فمساره يلتف على بلدي جبل المكبر وصور باهر، لذلك يسمونه «التفافي صور باهر». يبلغ طوله حسب المخططات 3,4 كم. بعض أجزاء هذا الجزء تم البدء به ويتكون من جسور وأنفاق وتقاطعات. وهنا فإن إنشاء مقاطع طويلة من هذا الجزء من الشارع يتطلب نقل أجزاء من جدار الفصل العنصري المحيط بالقدس في تلك المنطقة لإيجاد متسع للشارع. نقل الجدار وإعادة بنائه يعني الاستيلاء على أراضٍ فلسطينية بعضها للشارع وبعضها لجدار الفصل والبعض الآخر ارتدادات أمنية للجدار والشارع.

(3) الطريق الأمريكي - المقطع الشمالي: يمتد هذا الجزء من الشارع على مسافة 3 كم، منها 1,6 كم عبارة عن جسرين ونفق تحت القرى الفلسطينية (بلدة السواخرة وإحياء بلدة سلوان وصولاً لبلدة الطور). تنفيذ هذا الجزء وصل لمرحلة ترسية العطاءات. بالتزامن مع ترسية العطاءات، أصدر الجيش الإسرائيلي أمرًا بمصادرة الأراضي الفلسطينية الواقعة خارج حدود بلدية القدس تمهيدًا للبدء في التنفيذ. كما تمت مصادرة 55 دونمًا من حي الطور الفلسطيني في شرقي القدس لإقامة

هذا الجزء من الشارع الأمريكي. كما أنه بحسب مخططات هذا الجزء من الطريق الدائري فإنه سيعمل على ربط مستعمرات أدوميم مع باقي أجزاء القدس وعبرها مع باقي أجزاء فلسطين.

أنفاق التلة الفرنسية⁽¹⁾ - العيسوية -

في إطار مخطط بلدية القدس لتخفيف الازدحام في شمال المدينة وربطها مع المستعمرات المقامة في الشرق، أي بين أريحا والقدس (نفق 1+2)، أو لربط مستعمرات حزام القدس الشمالية (نفق 3+4) يتم إنشاء أربعة أنفاق مع شوارعها، على أن يتم الانتهاء من إنشائها بحلول 2024. تمتد هذه الأنفاق على مسافة 5, 3 كم بحيث يمتد اثنان منها من الشرق إلى الغرب، ليتم ربط مستعمرة معالي أدوميم وما حولها مع وسط القدس. أما النفقان الآخران فيعملان على الربط بين مستعمرة راموت المقامة على أرض قرية النبي صموئيل العربية ومستعمرتي بسغات زئيف والنبي يعقوب المقامتين على أرض مجموعة قرى فلسطينية، منها شعفاط، بيت حنينا، الرام وحزما (تعتبر المستعمرات الثلاث جزءاً من مستعمرات حزام القدس في إطار تأمين أغلبية يهودية في شرق القدس). مجموعة الأنفاق هذه والشوارع التي تربط بينها، إضافة إلى الأحياء الاستعمارية التي تخدها، تحوّل قرية العيسوية إلى تجمع سكني معزول وغير قابل للتوسع.

تعمل هذه الأنفاق (نفق 1+2) عند الانتهاء من إنشائها على الربط مع الطريق السريع 1، الذي يربط القدس مع تل أبيب، مما يمكّن مستعمرات البحر الميت ومستعمرة معالي أدوميم من التواصل مع مدن ساحل البحر الأبيض المتوسط، مروراً بالقدس دون الحاجة للتوقف أو تباطؤ السرعة، مما يشجع المزيد من المستوطنين اليهود للانتقال للسكن في هذه

(1) تصفها الصحف العبرية بأنها جزء من خطة تطوير المواصلات في القدس. للمزيد على صحيفة يديعوت أحرونوت على الرابط التالي:



المنطقة. أما نفقا 4+3 فهما جزء من شبكة المواصلات الداخلية في القدس، التي تسعى لربط مستعمرات حزام القدس الشمالية مع وسط القدس من خلال القطار الخفيف الذي يصل إلى التلة الفرنسية.

النبى صموئيل⁽¹⁾: حالة بلدة فلسطينية مقدسية

في حين أن الأحياء الإسرائيلية الاستعمارية في القدس مرتبطة ببعضها البعض ومع مراكز المدن الكبرى، فإن بلدة النبي صموئيل هي مجرد مثال واحد على التجمعات الفلسطينية، التي تعاني من الحصار وتقطع الأوصال. حيث إن للبلدة مدخلًا واحدًا تسيطر عليه نقطة تفتيش عسكرية إسرائيلية مقامة على طريق مستوطنة راموت الاستعمارية. طريق البلدة يمر عبر نفق أسفل الطريق السريع 443. تستغرق رحلة أهل البلدة إلى القدس (إذا كان لديهم تصريح مرور إسرائيلي) أو إلى رام الله حوالي ساعتين، بينما كانت تستغرق 15 دقيقة قبل فصل البلدة عن امتدادها الحضري بالشوارع والجدران العازلة. في المقابل هناك مستعمرة جفعات زئيف التي أقيمت على أجزاء من أرض النبي صموئيل (وبلدات أخرى)، فهناك أكثر من طريق يخدمها منها الطريق السريع 443 الذي يربطها بمنطقة القدس وتل أبيب.

(1) تصف وسائل إعلام مختلفة بلدة النبي صموئيل بأنها في قفص غير مرئي. هذه المقالة على سبيل المثال <https://www.972mag.com/living-inside-an-invisible-cage-welcome-to-nabi-samuel>

جدول: شوارع القدس

طول الشارع في القدس (كيلومتر)			نهاية الشارع (القدس)	بداية الشارع (القدس)	اسم الشارع	رقم الشارع
الخط الأخضر	الضفة	الكلي				
3,3	7,9	11,2	مفرق الخان الأحمر	مفرق اللطرون	جادة يغال يادين	1
4,7		4,7	مفرق جفعات مردخاي	مفرق موتزا	جادة أرئيل شارون	16
	2,5	2,5	بسغات زئيف	بيت حنيئا	شارع شمعون	20
	7,35	7,35	قلنديا/ عطروت	شعفاط/ رامات شلومو		21
	4,7	4,7	قلنديا/ عطروت	جفعات زئيف/ سجن بيتونيا		45
8,1	8,1	16,2	عطروت	مفرق دير الطنطور	جادة بيغن	50
6,7	14,2	20,9	قلنديا/ عطروت	مفرق الخضر/ بيت جالا		60



2,8	13,3	16	العيصرية	لفتا		417
2,8	10,4	13,2	بيتونيا	مقبرة سنهدريا		436
	4,5	4,5	جبل المشهد (سكوبس)	مفرق عناتا	شارع الفصل العنصري	4370
	4	4	مستعمرة كيدار	مفرق العيصرية/ معالي أدوميم	كيدار	