



ورقة موقف مقدمة من عمق شبیه¹ بتاريخ يناير/كانون الثاني 2019 من يربح ومن يخسر من قطار السلال في البلدة القديمة²؟

خلفية

في 30 كانون الثاني 2019، أودعت لجنة البنى التحتية القومية (فاتال) خطة قطار السلال في البلدة القديمة للاعتراضات. سيكون لقطار السلال في البلدة القديمة إسقاطات على المواصلات وأخرى اقتصادية، ثقافية وسياسية على البلدة القديمة والمنطقة المحيطة. إذ إن قطار السلال سيعود بالضرر على السكان، على قيم الحفاظ المعماري وعلى التعدد الثقافي في القدس.

تم دفع المشروع قدمًا من وزير السياحة ياريف لفين وسلطة تطوير القدس (هارلي). وفي المرحلة الآنية، تم تخصيص 18 مليون شيكل للمشروع، مخصصة للتخطيط وإشراك الجمهور. كما وقررت وزارة السياحة إعطاء المشروع أولوية على مشاريع أخرى، معرفة

1- عمق شبیه: منظّمة ناشطة من أجل حقوق الثقافة والتراث، تهدف إلى الحفاظ على المواقع الأثرية كمتلكات عامة تابعة لكل المجتمعات والشعوب. وتناضل المنظّمة ضد استعمال مواقع التراث والأثار كأداة سياسية في النزاع بين إسرائيل والفلسطينيين.

2- المترجم: ورقة موقف هذه المقدمة توضح حسابات الربح والخسارة بين أقطاب التأثير الإسرائيلية على حساب الهوية العربية للقدس.

إياه من فئة «الأولوية القومية»، فئة غالبًا ما يتم استخدامها لتسريع أعمال البنى التحتية وتعيد شوارع وللمداورة عن لجان التخطيط التي يتوجب أن تبت في هذه المشاريع الموصلانية.

عرفت اللجنة قطار السلال على أنه مشروع موصلات، يهدف لتخفيف الضغط عن الشوارع المؤدية إلى البلدة القديمة. وتم عرض خيار قطار السلال على أنه خيار عقلائي، تم بعد فحص خيارات موصلات بديلة كالقطار الخفيف أو كإجراء تعديلات على أنظمة السير في المحاور المؤدية إلى البلدة القديمة. ففوق المبادرين، وبعد فحص أساسي لحلول مختلفة، تبين أن قطار السلال هو الحل الأنجع، والأسرع والأوفر. ووفق ادعائهم، ومن لحظة الحصول على المصادقات للعمل، فسيكون بالإمكان إنجاز قطار السلال خلال 15 شهرًا وبتكلفة 200 مليون شيكل. كما وأن المخططين يتعهدون بأن يكون القطار أقل ارتفاعًا من أسوار البلدة القديمة.

في المرحلة الأولى، سينتقل قطار السلال بين ثلاث محطات: بدءًا بمنطقة محطة الخان، ثم إلى هار تسيون وحتى مركز كيدم في مدخل سلوان. إضافة إلى ذلك، ستبنى محطة سلال (تسمى ديبو) في «أبو طور» بجانب شارع هامفاكيد. برؤية بعيدة المدى، إلى غير الموجود حاليًا حتى في مرحلة المصادقة، فقد تم «تخطيط محطات في جبل الزيتون وفي بريخات هاشيلوح على أطراف حي وادي حلوة في سلوان». يبدو أن المشاكل التخطيطية الأساسية لقطار السلال تتركز بين محطتي هار تسيون وتلك في منطقة كيدم في سلوان. فمن أجل أن تكون حركة في هذا المحور يجب التغلب على عدة عقبات، لأنهم كما يبدو سيقومون بهدم بعض الطوابق العلوية لبيوت في القرية. بل وستكون هناك حاجة لرفع مركز كيدم بنحو 2,5 متر. وفق ما يبدو اليوم، فإن مركز كيدم يفترض أن يكون المبنى الأكبر في منطقة البلدة القديمة وأن يمتد على مساحة تفوق 15 ألف متر مربع، على بعد 20 مترًا فقط من السور.

مشاكل خطة قطار السلال في البلدة القديمة في القدس الإدارة السليمة

رغم أن لجان التخطيط والبناء هي المكان الذي يجب أن تناقش فيه خطة قطار السلال. إلا أن تعريف الخطة على أنها ذات أولوية قومية من خلال لجنة البنى التحتية القومية، مكّن السياسيين التهرب من لجان التخطيط، ومن الجهات المهنية الملتزمة بحماية البيئة،



التخطيط والحفاظ المعماري. لذلك يوجد خطر جدي أن مشروعًا كهذا، ذا تأثير جسيم على البيئة لا يمكن إلغاؤه، يتم دفعه قدمًا بهذه العنجهية والسرعة، وتتم مناقشته في لجنة تعطي للسياسيين غالبية القوة لأخذ القرارات. فلو تم البت في الخطة عبر القنوات المتعارف عليها بدلاً من التهرب من اللجان، لكان بالإمكان إقامة نقاش جماهيري ومهني معمق والوصول إلى قرار أكثر اتزانًا في الموضوع.

أولية المشروع

توجد في إسرائيل عدة قطارات سلال، واحد في متسادا وآخر في حيفا. وهي قطارات سلال ذات سلال معدودة- واحدة أو اثنتان فقط. وفي حين يجمع الجميع على أن قطار السلال في حيفا هو فشل اقتصادي ومواصلاتي، يلي قطار السلال في متسادا ضرورة. أما قطار السلال في القدس فيفترض أن يشغل 72 سلة في الساعة ليقبل 3000 شخص. نظرًا لأنها أول مرة يقام فيها قطار سلال كوسيلة مواصلات مركزية في قلب مدينة، فإن كل عاقل يفهم حجم المخاطرة في تجربة هي الأولى من نوعها، خصيصًا في مدينة ذات أهمية تاريخية ودينية كبيرة.

قطار سلال أم قطار خفيف

تعمل كل من بلدية القدس ووزارة المواصلات على إيجاد حلول مختلفة للمواصلات إلى البلدة القديمة. طالما يتم العمل على بدائل مجربة، يجب استنفاذها حتى النهاية، دون أن يقام قطار سلال في الوقت نفسه.

حماية الموروث التاريخي

من المتعارف عليه هو الفهم بأنه يجب الحفاظ على قيم حماية المظهر العام والحفاظ المعماري في المدن التاريخية، لا أن تضحي بالموروث التاريخي من أجل صراعات وتجديدات، غريبة عن النسيج المدني الخاص. فصعوبة التكيف «ضغط السياح» هي ظاهرة معروفة في العديد من مدن التاريخية في العالم، إلا أن ذلك لم يدفع بأي منهن نحو إقامة قطار سلال. ففي البندقية، مثلاً، لا يتجرؤون على التفكير بإقامة سلال للتغلب على مشاكل المواصلات وعدم نجاعة قوارب الجندول والعوامات. فلماذا إذاً يتم الاستخفاف بالقدس وبالحفاظ على خصوصيتها التاريخية- أليست كنزاً ثقافياً عالمياً بين أيدينا؟



نموذج لقطار السلال في غاي بن هينوم، من وثائق الخطة

تعدُّ على المشهد العام والمعماري

يفترض أن يمر المسار المخطط لهار تسيون فوق غاي بن هينوم. وأن يمر المسار المؤدي إلى منطقة كيدم بموازية السور جنوبي البلدة القديمة. يقترح المبادرون وتيرة 72 سلة في الساعة. العديد من الأعمدة الداعمة بين المحطات. أي إنه محور مواصلات مضغوط، يتطلب حركة دائمة لسلال على طول أسوار القدس، ليشكل مشهداً قبيحاً لأعمدة وكوابل غليظة بينها. بنظر العديدين هو مسّ لا سابق له بمشهد البلدة القديمة وغاي بن هينوم. وهو انتقال من واقع محور مواصلات طرفي بجانب حزام أخضر يحفظ قيم الطبيعة والآثار، إلى محور مواصلات رئيس يتعدى على خط الأفق الجميل والمشهور للمدينة. مختصون في الحفاظ المعماري والعديد من المعمارين، إلى جانب الجمهور الواسع، يحتجون على الذوق السيئ ومشهد السلال المعلقة فوق أسوار البلدة القديمة والذي يوحى بـ«ديزني لاند».





دخول بلدة تاريخية من باب تاريخي

«سيلقي» قطار السلال ركابه في مركز كيدم. دخول البلدة القديمة سيكون عبر أنفاق أو من خلال باب المغاربة. من أجل فهم للبلدة وتطورها التاريخي، فيجب أن يتم دخولها بنفس الطريق التي دخلوها عبر آلاف السنين: مشياً ومن أحد الأبواب الرئيسة - باب الخليل أو باب العامود.

في مناطق الموروث العالمي لا يبنون قطار سلال

في عام 2006 أرادت حكومة سوريا بناء قطار سلال إلى قلعة شبليّة شمال الدولة. خلافاً للقدس، فإن الوصول لقلعة شبليّة يمرّ بطريق صعبة إلى رأس الجبل. المؤسسات المهنية في الأونسكو، مثل إيكوموس (ICOMOS)، ادعت أنه لا يجب بناء قطار سلال في منطقة موروث عالمي. متسادا هو موقع الموروث العالمي الوحيد في إسرائيل الذي يتم الوصول إليه في قطار سلال. وفي هذه الحالة، طالبت الأونسكو ألا يصل قطار السلال إلى الموقع نفسه. القدس هي موقع موروث ثقافي عالمي للعديد من الأسباب، وتوجد أهمية كبيرة للحفاظ على طابعه التاريخي الدولي ولمنع تطوير يمسّ بهذا الطابع.

قطار السلال يخطئ جمهور الهدف

غالبية زائري حائط المبكى هم يهود متدينون (حريديم)، إضافة إلى جمهور المحتفلين بالبار ميتسفا، الذين يأتون في أوقات متباعدة. الجمهور الحريدي لا يسكن قرب مسار قطار السلال. المحتفلون بالبار ميتسفا ليسوا بالضرورة مقدسين يسكنون في محيط محطة الخان. نظراً لأن قطار السلال يرتبط بالتسلط اليهودي على سلوان وعلى شرقي القدس ولأن من سيقوم بتشغيله هم مستوطنون أو مؤسسات يهودية متدينة، يمكننا أن نفترض أنه سيستخدمه القليل من الفلسطينيين. كما وأن مجتمعات الفنادق في القدس لا تجاور المحطة الأولى، لن يكون وصوله سهلاً وسريعاً للسياح، كما وأن العديد من مرشدي السياحة يقولون إنهم لن يستعملوه، لأنه يتطلب تقسيم المجموعة إلى عدة سلال. فمن سيخدم قطار السلال؟

من سيموّل قطار السلال؟

لا يوجد دعم لتكلفة السفر في قطار السلال من وزارة المواصلات. يعد المبادرون أن تكلفة السفر في قطار السلال ستكون مثل تكلفة السفر بالباص وأنه سيكون مربحًا. ولكن في الواقع، لا يوجد أي مكان في العالم يتم فيه تشغيل مريح لقطار سلال إذا تم اعتماد تكلفة المواصلات العامة في الدولة. وفي حالة قطار السلال في القدس لم تتم المصادقة على ميزانية تدعم تكلفة السفر. لذلك، من غير الواضح كيف سيفي المبادرون بوعدهم. تكلفة سفر مرتفعة تفسر بإمكانية المشروع الاقتصادية.

تكلفة قطار فارغ

إذا ما بقي قطار السلال فارغًا، فسيصبح بسرعة عبثًا ماليًا وسيتم تبذير الأموال لصيانة محطاته ووسائله الفارغة. مثال على ذلك يمكننا أن نرى خط الباص المجاني، الذي ينتقل من محطة الخان إلى باب المغاربة ذهابًا وإيابًا شبه فارغ. كما وأن أي زيارة إلى قطار السلال في حيفا تكفي لإعطاء المخططين دليلًا لكم يمكن لقطار سلال فارغ أن يكون مكلفًا وذا مظهر كئيب. بخلاف الباص، والذي يمكن توقيته وفق ضغط السير، فإن كلفة صيانة قطار السلال تبقى ثابتة حتى وإن كانت حركة المسافرين ضعيفة. الحاجة لتشغيل قطار سلال أيضًا عندما لا يكون مربحًا يخلق مصاريف فائضة ودينًا للمؤسسة المشغلة.



نموذج لقطار السلال على خلفية أسوار البلدة القديمة، بناء على المعلومات المنشورة في الخطة



هدر للمال العام

حتى الآن تمت المصادقة على ميزانيات لقطار السلال بقيمة 14 مليون شيكل للتخطيط و200 مليون شيكل للإنشاء. جلياً للجميع أن هذه الميزانيات أولية فقط وستتضخم. فهذه الميزانيات لا تشمل تكلفة التشغيل الجاري وتكلفة الخسارات الناجمة عن الامتناع عن تشغيل قطار السلال أيام السبت والأعياد الإسرائيلية. لذا فمن الأفضل أن تستثمر هذه الميزانيات الضخمة في تحسين المواصلات العامة في القدس. ليكسب سكان المدينة وزوارها أكثر.

سياحة أم مواصلات

يبدو أن الأطراف السياسية التي تدفع قدمًا بقطار السلال لم تختَر بعد ورقة التين التي ستخبي المشروع خلفها. إذ إن وزير السياحة أدرج بنودًا غامضة في تعديل على قانون التخطيط والبناء الذي يتناول الفنادق، منها بند منفصل يمكن من إقامة قطار سلال لأهداف سياحية بأولوية قومية، في مسار يلتف عن لجان التخطيط. في حين يعرض المشروع أمام الجمهور الواسع على أنه خطة مواصلات تهدف إلى حل مشكلة الوصول إلى حائط المبكى. لا يشارك المسؤول عن تخطيط خطط المواصلات في القدس من وزارة المواصلات في تخطيط قطار السلال. كما وأن ميزانيات المشروع لا تأتي من وزارة المواصلات. يبدو أن من عمل على تهريب قطار السلال من برائن لجان التخطيط يعلم أنه مشروع غير مبرر وأنه كان سيتم وقفه هناك (كما حدث في عامي 2013 و2015).

قطار السلال لا يخفف من ضغط المواصلات، بل ينقله إلى مكان آخر

قطار السلال لا يهدف لأن يكون جزءاً من حل شامل لضغط المواصلات في القدس، بل قد ينقل ضغط المواصلات إلى منطقة المحطة وإلى مداخل بقعة، الألمانية وأحياء إضافية. منذ اليوم منطقة المحطة مضغوطة، والمواقف بجانبها تهدف لتلبية حاجات الزائرين في المكان لا لزائري البلدة القديمة. المبادرون للخطة يتفاخرون بأنها تجاور

خطوط القطار الخفيف، إلا أن الخطوط لم تتم المصادقة عليها ولن يتم تشغيلها إلا بعد سنوات طويلة.

تضرر سكان سلوان

رغم أن غالبية المساحة المخصصة لقطار السلال هي عامة، إلا أن سكان سلوان هم المتضرر المباشر من المشروع، لأنه سيمر فوق بيوتهم. بواقع حركة عشرات السلال كل ساعة بعلو 5-9 أمتار فوق البيوت، مشهد مهدد وأضرار لا نظير لها بجودة حياتهم. كما وأن مدخل محطة قطار السلال في سلوان سيكون من مركز كيدم، التابع لجمعية العاد. ليس واضحًا كيف سيتم إلزام الجمعية لأن تسمح بمعبر حر للفلسطينيين إلى المحطة ومنها. الأعمدة بين المحطات ستمسّ بواجهات البيوت، وفي بعض الحالات تتسبب بالضرر لأراضي المواطنين، الكنائس والمعابد. كما وقد يتم هدم الطوابق العلوية لبعض البيوت من أجل إقامة البنى التحتية لقطار السلال. لا نظن أن مشروعًا كهذا كان سيقام فوق حي في غربي القدس أو داخل إسرائيل.

تضرر تجار البلدة القديمة ومحيطها

تعتمد المراكز التجارية في شارع يافا، ميلا وشارع صلاح الدين على حركة السياح إلى البلدة القديمة، غالبية الزوار يدخلون إليها من باب الخليل وباب العامود. وإقامة قطار سلال جنوب المدينة ستخلق محورًا سياحيًا بديلاً وتتسبب بضرر اقتصادي للعديد من التجار.

الأرباح الاقتصادية لجمعيات مثل العاد وصندوق تراث حائط المبكى

إقامة مسار مواصلات سياحي جديد، مع إمكانية نقل نحو 3000 شخص في الساعة إلى قلب المدينة القديمة، سيدرّ أرباحًا ضخمة لجهات تصوغ وتحدد مسار الزيارة والمحطات المختلفة على طولها. يبدو إذًا، أن الربح الأكبر هو جمعية العاد، التي تسيطر على مدينة داود ومركز كيدم، وصندوق تراث حائط المبكى، الذي يدير «أنفاق حائط المبكى».



رواية تاريخية لجمهور أسير

خلافًا للحاضر، حيث يصل الزائر إلى حائط المبكى من خلال أزقة وأسواق البلدة القديمة، فإن تجربة الزوار الذين سيأتون عبر قطار السلال إلى البلدة القديمة ستكون مختلفة تمامًا: لن يمشوا في نسيج مديني متنوع وحافل، بل سيتم الإلقاء بهم في مواقع بدفع، كمدينة داود وأنفاق حائط المبكى. مواقع تظهر رواية «مغلقة»، مصممة وفق توجهات قومية دينية، تعتمد وفق ادعائهم على أثريات، وتخفي من العين والوعي الأجزاء غير اليهودية في تاريخ القدس. وجود رواية المسيحيين والمسلمين في القدس، في الماضي والحاضر، تخفي كأنها لم تكن في مسار تحت الأرض في «واقع فترة الهيكل الثاني» أو بوصول من الجو، مباشرة إلى مراكز سياحة ودعاية تديرها جمعيات مع أجندة دينية قومية ومحط خلاف.

تعزير الاستيطان في شرقي القدس

مسار قطار السلال المؤدي إلى هار تسيون موجود داخل حدود القدس من عام 1967. من هار تسيون وحتى منطقة كيدم يمر المسار في القدس الشرقية، أساسًا فوق قرية سلوان. مسار قطار السلال يصل غربي القدس بشرقها. كما ذكرنا، ففي المرحلة الأولى سيتم الربط حتى سلوان. لاحقًا سيصل المسار إلى جبل الزيتون ولبركة هشيلواح، الموجودة في الطرف الجنوبي لحي وادي الحلوة في سلوان. مشروع قطار السلال يربط بالموصلات والوعي، مواقع في مدينة تاريخية مع المستوطنات الإسرائيلية في شرق القدس. وسيلة موصلات من غربي المدينة إلى شرقيها ستزيد وتيرة الزيارات إلى المواقع التي تحت سلطة جمعية العاد في شرق المدينة.

ملخص

قطار السلال هو مشروع تجريبي، أدت ظروف سياسية ومصالح مبادرين إلى الدفع به قدمًا، في الموقع الأكثر أهمية وحساسية في منطقتنا - البلدة القديمة في القدس. رغم أنه يتم عرض المشروع على أنه حل لأزمة موصلات ولحاجة سياحية، هدفه هو سياسي -

تعزير السلطة الإسرائيلية في شرقي القدس من خلال رواية و«فرض حقائق على الأرض»، ما يلغي إمكانية تنازل تاريخي في البلدة القديمة، ويلغي التنوع الثقافي الغني للمدينة. قطار السلال سيمسّ بشكل جدي بالطابع التاريخي للبلدة القديمة ومحيطها ويشوّه جمالها المشهور، الذي يستقطب زوارًا من كل العالم.