

عمادة الدراسات العليا
جامعة القدس

النظرية الأمنية الإسرائيلية وانعكاساتها إزاء الأرض والتخطيط
حالة دراسية : شارع " عابر إسرائيل "

طلال عودة محمود عودة

رسالة ماجستير

القدس- فلسطين

2005

النظرية الأمنية الإسرائيلية وانعكاساتها إزاء الأرض والتخطيط
حالة دراسية : شارع "عابر إسرائيل".

رسالة ماجستير مقدمة من الطالب :
طلال عودة محمود عودة

بكالوريوس لغة إنجليزية وادابها ، من جامعة النجاح الوطنية ، نابلس

المشرف: د.موسى البديري

المشرف المشارك: أ. عوض منصور

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في معهد
الدراسات الإقليمية – برنامج الدراسات الاسرائيلية – جامعة القدس .

نيسان- 2005

المعهد: الدراسات الإقليمية

عمادة الدراسات العليا

جامعة القدس

النظرية الأمنية الإسرائيلية وإنعكاساتها إزاء الأرض والتخطيط

حالة دراسية : شارع "عابر إسرائيل "

اسم الطالب : طلال عودة محمود عودة

الرقم الجامعي : 9810925

المشرف الأول : د. موسى البديري

المشرف الثاني : أ. عوض منصور

نوقشت هذه الرسالة واجيزت بتاريخ : 2005/6/24

من لجنة المناقشة المدرجة أسماؤهم وتواقيعهم :

1- د . موسى البديري. عنه أ . عوض منصور رئيس لجنة المناقشة

التوقيع

التوقيع

ممتحناً خارجياً

2 - د . أحمد الخالدي

ممتحناً داخلياً

3- د . محمود محارب

التوقيع

جامعة القدس - القدس

2005/2004

بيان

أقر أنا مقدم الرسالة ، أنها قدمت لجامعة القدس لنيل درجة الماجستير ، وأنها نتيجة أبحاثي الخاصة ، بإستثناء ما تم الإشارة إليه حيثما ورد ، وأن هذه الرسالة أو أي جزء منها لم يقدم لنيل أي درجة عليا لأي جامعة أو معهد.

التوقيع :

طلال عودة محمود عودة

التاريخ: 2005/ 4 / 10

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي هذا إلى كل المؤمنين بحق شعبنا العربي الفلسطيني في هذه الأرض المباركة، وإلى الأوفياء الذين قضوا دفاعا عن إسلاميتها وعروبته، الشهداء الأبرار ، أخص منهم الشهيد البار "أبو الوفا" . كما أهديه إلى الأسرى في سجون الإحتلال الصهيوني، وإلى المهجرين عن وطنهم الأم فلسطين.

كما أهدي عملي المتواضع هذا ، إلى والدي ووالدتي أطال الله عمريهما، وإلى زوجتي "أم ليث" التي شاركتني كل المصاعب لانجاز هذه الاطروحة، وإلى أولادي بيسان ، لواء ، ليث ، رند ، جولان ، الذين وفروا لي كل الفرصة والهدوء لإتمام هذا البحث، وإلى اشقائي الذين كثيرا ما شجعوني لانجازي هذا .

شكر و عرفان

أتقدم بالشكر والإمتنان إلى كل من ساعد في إنجاز هذه الدراسة ، من أصدقاء وباحثين في هذا المجال في توفيرهم لي المادة اللازمة لتغطية البحث . وأتقدم بالعرفان الى الأخوة في مركز الدراسات الاقليمية في البيرة، لمساعدتي في توفير بعض المواد وتصويرها . كما أشكر الأخوة في المركز العربي للتخطيط البديل في عيلبون _ الجليل ، كذلك الأخوة في مكتبة بلدية نابلس.

وأقدم شكري و عرفاني الكبيرين إلى أساتذتي الأفاضل في معهد الدراسات الاقليمية في جامعة القدس ، الذين نهلنا من علمهم وأخذنا بتوجيهاتهم ، حيث أشكر وأمتن للدكتور محمود محارب مدير المعهد لإهتمامه ومتابعته لسير دراستي . كما أتوجه بجزيل العرفان للدكتور موسى البديري الذي إستفدت من أصالة علمه ، وأعترف بجميل كلاً من الدكتور عزيز حيدر والدكتور عصام نصار الذين إكتسبت منهما حب البحث ، وأتقدم بشكري و عرفاني للأستاذ عوض منصور الذي قدم لي النصح والتوجيهات لإخراج هذا البحث ، وشكري إلى الأساتذة في لجنة المناقشة، وأخص الدكتور أحمد الخالدي في لندن .

المخلص

تهدف هذه الدراسة إلى بحث إنعكاسات نظرية الأمن الإسرائيلية إزاء الأرض والتخطيط عليها، في أراضي 1948 التي تقوم عليها دولة إسرائيل، وأراضي 1967 المحتلة في الضفة الغربية التي اقامت عليها إسرائيل المستوطنات كوقائع على الأرض، إذا ما أخذ بعين الاعتبار، أن الأرض عنصر أساسي في المشروع الصهيوني، والإستييطان الذي كانت دوافعه تاريخية ودينية، تحدد السياسة الأمنية من ناحية تخطيطية. حيث السيطرة على الأرض والتخطيط عليها من أهم مقومات النظرية الأمنية الإسرائيلية، بما يخدم المشروع الصهيوني، ويحفظ أمنه ووجوده.

شهدت الضفة الغربية ذروة السياسة التخطيطية، من خلال المشاريع الإستيطانية في عهد الحكومات المتعاقبة، والتي كانت لها دوافعها التاريخية والقومية، والتي هي ضمن مسؤولية السياسة الأمنية. حيث نظرت هذه المشاريع وإستراتيجياتها نظرة إستيطانية إلى الضفة الغربية، وعلت الأصوات الداعية إلى دمج هذه المناطق في إسرائيل، التي بلغت ذروتها بعد وصول الليكود للسلطة عام 1977. والحديث عن الدمج ما بين أراضي 1948 وأراضي 1967، مما إستدعى البحث في ماهية ونموذج "دولة إسرائيل"، من خلال العلاقة -علاقة المنازعة- بين إسرائيل في أراضي 1948 وأراضي الضفة الغربية.

وكان هناك خطابين: خطاب يمثله إيان لوستيك، الذي يرى أن إسرائيل دولة إستعمارية، حيث تمثل أراضي 1948 "أرضها الأم"، وأراضي 1967 هي أراضي محتلة متوسع فيها، مقارنة بنماذج إستعمارية، كبريطانيا في إيرلندا وفرنسا في الجزائر. وخطاب مكسيم رودنسون، الذي لا يرى أن أرض 1948 هي "الأرض الأم" الأصلية لإسرائيل، لكنها حولتها إلى "أرض أم"، بعد أن إستعمرتها، وتعمل على تحويل أراضي 1967 في الضفة الغربية المستعمرة إلى مستوطنة، وهذا نموذج إستعماري إستيطاني. وقد ناقش لوستيك من نظرية بناء الدولة وإنكماشها، حيث رأى إمكانية وقابلية تخلي إسرائيل عن الضفة الغربية كما تخلت بريطانيا عن إيرلندا وفرنسا عن الجزائر، وإسرائيل عن سيناء. حيث قدم مقارنة بنماذج إستعمارية إنكشمت من أرض مستعمرة مضافة وليس من "الأرض الأم"، لكن الإنكماش الإسرائيلي يكون من "الأرض الأم"، وهذا الغير ممكن، لأنه يعني الإنهيار كما حدث في أنظمة إستعمارية إستيطانية في جنوب إفريقيا وروديسيا.

لم تفلح المشاريع الإستيطانية في الضفة الغربية بدمجها في جسم دولة إسرائيل، فكان الخيار أن يقام عمود فقري يتوسط فلسطين التاريخية يعمل على دمج شقيها الشرقي والغربي،

وهذا العمود هو شارع "عابر إسرائيل"، الذي إتخناه كحالة دراسية تشخص دقة خطاب أي من لوستيك أو رودنسون،

تفترض الدراسة، أن شارع "عابر إسرائيل" هو عامل الدمج والعمود الفقري لدمج أراضي الضفة الغربية "بإسرائيل" في أراضي 1948، حيث أقامت إسرائيل المستوطنات في الضفة الغربية والقدس (القدس نموذج لما يحدث في بقية الضفة الغربية)، وناقشت الدراسة إذا كان ذلك البناء هو توسعياً على أراضي محتلة، وبالتالي يكون مشروع الشارع هو مشروع ضمن توسع، لكننا خلصنا إلى أن ما يتم بناؤه في أراضي الضفة الغربية هو ضمن مشروع "بناء الدولة"، حيث يرافقه "بناء" و "إعادة هيكليّة" لأراضي 1948، متمثلة في المشاريع والخطط الإستيطانية، "النجوم السبعة"، "عبرون"، "لافون" في الجليل، وشريانها "وعمودها الفقري" شارع "عابر إسرائيل".

وقد تم نقل العمود الفقري لإسرائيل من الساحل، ليتوسط فلسطين التاريخية، بين أراضي 1948، وأراضي 1967 ليعمل على دمجها في دولة "أم جديدة"، وبالتالي إسرائيل دولة إستعمارية إستيطانية. وشارع "عابر إسرائيل" يجسد المشروع الإسرائيلي الإستعماري الإستيطاني على جميع فلسطين التاريخية في مشروع صنع "دولة الأم" قابلة للحماية، ومن الممكن إستخدام هذا "العمود الفقري" المتوسط، وبخصائصه الإنشائية، لخدمة أغراض عسكرية وتعبوية. فدمج أراضي 1967 مع أراضي 1948 هي ذروة الحلم الصهيوني لتحقيق "أرض أم موحدة"، ويعمل على حمايتها وحفظ أمنها، وبذلك تنعكس النظرية الأمنية الإسرائيلية إزاء الأرض والتخطيط عليها.

Abstract

This study discusses the implications of the Israeli security theory on planning and on the ground, within the Green Line -- the armistice line of the 1948 war (where the Israeli state is built), and in the West Bank of 1967 (where Israeli settlements have been built). Israeli settlement construction has been driven by national and religious motives and determined by security policy considerations. Land, and control over it, is a main element of Israeli security theory serving the Zionist project.

The West Bank witnessed the climax of Israeli planning policy through settlement projects under various Israeli governments. Calls for annexing the West Bank Occupied Territories were put forth when the Likud party came to power in 1977. A discussion about the integration of the land of 1948 with the land of 1967 has required a search into the nature of the state of Israel : whether it is a colonial state or a colonial-settler state. This has implications on how one regards the two territories.

Two paradigms are represented by Ian Lustick who views the Israeli state as a colonial model, and Maxime Rodinson who regards the Israeli state as a colonial-settler state. In the former model (colonial), the 1948 lands represent the state's "mother-land", and the 1967 lands are a colonial expansion comparable to two historical colonial models, the British in Ireland, and the French in Algeria. The expanded territories could undergo a contraction process in which the colonized territories are given up in a political settlement. In contrast, Rodinson's model views both the land of 1948 and of 1967 as a Zionist "mother-land in the making", a characteristic of the colonial-settler model, such as former Rhodesia (now Zimbabwe), and former Apartheid South Africa.

The Israeli settlement project in the West Bank since 1967, was not able to incorporate the area within the Israeli state. The main north–south axis (the state’s "spine") remained along the coastal plane of historical Palestine. Recent planning, however, suggests that a new "spine" is being established shifting the coastal axis to the center of historical Palestine, adjacent to the Green Line. The purpose of this endeavor is to integrate both the 1948 lands and the 1967 lands into the “mother-land” of the Zoinist colonial –settler project. This is embodied in the new Trans-Israel Highway (TIH), which is the case study in this research.

This study consists of four chapters. The first discusses whether Israel is a colonial or a colonial-settler state. The second gives an overview of the stages of Israeli settlement in the West Bank since 1967, and up to the peace process. The third chapter describes the TIH project, and discusses the arguments concerning it. The fourth discusses and analyses the strategic significance of TIH.

الصفحة	الموضوع
I	البيان
II	الإهداء
III	شكر و عرفان
IV	الملخص
VI	Abstract
أ	المقدمة
1	الفصل الاول: إطار نظري: هل إسرائيل دولة إستعمارية أم إستعمارية إستيطانية؟
2	إطار نظري.
10	الفصل الثاني:
	مراحل الإستيطان الصهيوني في الضفة الغربية والقدس بعد عام 1967.
11	اولا: تمهيد
12	ثانيا: مرحلة من عام 1967-1977 في ظل حكومات العمل".
13	المشاريع الإستيطانية :
13	١ - مشروع الون.
14	٢ - وثيقة ومشروع جاليلي.
15	ثالثا: مرحلة من عام 1977-1990 في ظل حكومات الليكود
18	المشاريع الإستيطانية:
18	١ - مشروع شارون.
20	٢ - مشروع جوش إيمونيم .
	٣ - خطة دروبلس.
21	
25	رابعا: الإستيطان في مرحلة التسوية السلميه.
31	خامسا: الإستيطان الصهيوني في القدس.
36	سادسا: خلاصة.

37	الفصل الثالث: شارع "عابر إسرائيل" والجدل حوله
38	أولاً: تمهيد.
39	ثانياً: التعريف بشارع "عابر إسرائيل"
39	١ - السياق السياسي للمشروع.
43	٢ - المصادقة على المشروع.
44	٣ - تعريف وتوصيف المشروع.
47	٤ - التكنولوجيا المستخدمة في الشارع.
48	٥ - مبررات المشروع.
49	٦ - تشريع المشروع ودور الحكومة في انشائه.
50	٧ - الشارع أداة لمصادرة الاراضي.

51	ثالثاً: جوانب الجدل حول مشروع شارع "عابر إسرائيل":
52	١ - الجانب البيئي.
54	٢ - الجانب الاقتصادي.
56	٣ - الجانب الاجتماعي.
57	٤ - الجانب التخطيطي.
59	٥ - الجانب الأمني.
60	٦ - جانب مصادرة الاراضي.
63	٧ - الجانب الديني.

64 رابعاً: خلاصة.

66	الفصل الرابع: الأهمية الإستراتيجية لشارع "عابر إسرائيل"
67	أولاً: تمهيد.
68	ثانياً: الأهمية الإستراتيجية على المستوى المحلي.
68	أ - الأهمية الإستراتيجية في اراضي الضفة الغربية.
69	١ - شبكة الطرق عبر الضفة الغربية.
71	٢ - أهمية الطرق الالتفافية للإستيطان.

73	٣ - العلاقة بين TIH والطرق الإلتفافية في الضفة الغربية.
76	ب -الأهمية الإستراتيجية على أراضي 1948:
76	١ - خطة "النجوم السبعة".
77	الأهمية الإستراتيجية لخطة "النجوم السبعة"
77	تأثير "خطة النجوم" على التجمعات العربية في أراضي 1948
78	٢ - خطة عيرون/ريحان.
79	٣ - تأثير خطة "النجوم السبعة". وخطة عيرون/ريحان على البلدات العربية في المثلث.
82	ج- إستراتيجية تهويد المثلث، النقب والجليل.
87	ثالثاً: الأهمية الإستراتيجية للمشروع على المستوى الإقليمي.
90	رابعاً: الوظيفة اللوجستية والأبعاد العسكرية "للشارع".
92	الخاتمة:
96	المراجع:
106	الملاحق:

المقدمة

يعتبر مفهوم الأمن في إسرائيل، هو العامل الأساس في رسم وتحديد السياسات والممارسات الرسمية "للدولة"، خاصة في موضوع الأرض والتخطيط عليها. إذ تحدد السيطرة على الأرض آفاق وأبعاد سياستها التخطيطية، خاصة فيما يتعلق ببناء المستوطنات وتوطين المستوطنين الإسرائيليين فيها، وما يلحق بالعملية الإستيطانية من توابع. إذ تعتبر الأرض والسيطرة عليها، من أهم مركبات النظرية الأمنية في إسرائيل، إذا ما أضيف إليها العامل الديمغرافي، الذي ركزت عليه الحركة الصهيونية منذ بدايتها، وخاصة الهجرة لإنجاح المشروع الصهيوني في فلسطين. وقد لخص بن جوريون ذلك بقوله: "أن درع إسرائيل هو في زيادة عدد سكانها". مؤكداً "أن حدود إسرائيل تحددها الأجيال القادمة". ليشكلان معاً أهم الأسس التي يقوم عليها المشروع الصهيوني.¹

وحين نتحدث عن العملية الإستيطانية، نقصد تلك التي نفذت في الأراضي الفلسطينية التي أحتلت بعد حرب 1967 في الضفة الغربية وغزة، والتي هي إمتداد طبيعي للمعتقدات والممارسات التطبيقية للحركة الصهيونية منذ نهاية القرن قبل الماضي، في إقامة دولة يهودية "نقية" في "أرض إسرائيل التي لا يعرف حدودها أحد...".² من خلال السيطرة والإستيلاء على الأرض وإفراغ سكانها وإحلال سكان يهود مكانهم. بعد إحتلال هذه الأراضي حاولت إسرائيل طرد ما أمكن من السكان وإستياعها، لكنها لم تتمكن من ذلك رسمياً (إلا في القدس)، نظراً للديمغرافيا الفلسطينية التي ستقوض مبدأ "نقاء الدولة اليهودية". وفي الوقت نفسه لم تكن جاهزة للتخلي عن الأراضي التي أحتلتها والتي تقع ضمن مخططها الأصلي للدولة اليهودية.³ لهذا لجأت إسرائيل الى تطبيق سياسة فرض الأمر الواقع التي تضمن لها دمج هذه الأراضي من خلال سياسة رسمية حكومية، هيئات وشخصيات غير رسمية، متمثلة في المشاريع الإستيطانية المختلفة والتي كانت لحوافز تاريخية وقومية، وهذه الإعتبارات من مسؤولية السياسة الأمنية الإسرائيلية.⁴

¹ نبيل السهلي. تطور الاقتصاد الاسرائيلي 1948-1996، دراسات استراتيجية، العدد 11، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، الطبعة الاولى 1998، ص 10 وانظر المصدرين المثبتين هناك.

² أميل توما. الصهيونية المعاصرة: دراسات (عكا: دار الاسوار، 1982)، ص 32.

³ يشمل المخطط الاصلي ما اعلنته الحركة الصهيونية في مؤتمر السلام عام 1919، فلسطين الانتدابية، جنوب لبنان حتى منابع اللباني وشرق الأردن حتى خط سكة الحجاز. انظر المصدر السابق.

⁴ اليشع افرات. الاستيطان الاسرائيلي جغرافيا وسياسيا، دار الجليل للنشر والدراسات والابحاث الفلسطينية، عمان، 1991، ط 1. ص 88.

وبلغت سياسة فرض الأمر الواقع ذروتها مع بداية تغير في النظرة للمناطق من ناحية عقائدية، وتعزز ذلك بوصول الحركة التصحيحية للسلطة عام 1977 لأول مرة ، التي دافعت عن دولة يهودية في جميع "أرض إسرائيل"^٥. كما تعززت النظرة الإستيعابية التي ينظر إليها بعض الإسرائيليين كمتمة "لوطنهم"^٦. وأصبح المجتمع الإسرائيلي بين فريقين في موقفه من المناطق بين مؤيد للدمج يرى التخلي عن أرض التوراة خيانة لمبادئ الصهيونية التي على أساسها قامت "الدولة"، ومعارض يسعى إلى خلق مجتمع يهودي نموذجي وتحقيق السلام مع العرب^٧. وكما أسلفنا، في ظل وجود الليكود في السلطة ومواقفه التاريخية والعقائدية، إضافة إلى المشاريع الإستيطانية، كان لذلك أثره في تغير جذري في الموقف من المناطق وخاصة الضفة الغربية ومستقبلها ، وزاد صوت الداعين للإحتفاظ بها تحت السيادة الإسرائيلية. إذ أن ربط ودمج هذه الأراضي وما عليها من مستوطنات، في إسرائيل هي أهم ما ترمي إليه نظريتها الأمنية. وما يترتب على عمله الربط / الدمج، من افاق سياسيه تحدد مستقبلها.

وللبحث في عمليه الدمج وترتيباتها ، يستوجب ذلك البحث في ماهيه دوله إسرائيل، من خلال الإجابة على التساؤل : هل إسرائيل هي دوله إستعماريه كما يفهم من إيان لوستك (أي أن إسرائيل في أراضي 1948 هي الأرض الأم، وأراضي ما بعد 1967 في الضفة وغزه هي الأرض الفرع المستعمره)، وفي هذه الحاله يمكن للدوله الأم إرجاع الأرض المستعمره للمنافس ، على غرار بريطانيا في إيرلندا وفرنسا في الجزائر وإسرائيل في سيناء^٨. أم هي دوله إستعماريه إستيطانيه تهدف إلى تحويل جميع أراضي فلسطين التاريخية في أراضي 1848 وأراضي 1967 إلى أرض موحده ، حسب وجهة نظر رودنسون^٩.

كيف يمكن التحقق من طرح أي منهما إن كان دقيقاً؟

لمحاوله إستكشاف ماهيه دوله إسرائيل (إستعماريه أم إستيطانيه) ، وتشخيص أي من الخطابين السابقين هو الأدق ومترتبات ذلك السياسي، والإجابة على التساؤل، إتخذنا شارع "عابر إسرائيل" كحاله دراسيه، هذا الشارع رقم 6 ، كعامل دمج ما بين أراضي 1967 وأراضي "الأم" 1948. جاءت مرحله الشارع بعد ربط المستوطنات في الضفة الغربية

^٥ Ian Lustick. *Unsettled States Disputed Lands: Britain and Ireland, France and Algeria, Israel and the West Bank Gaza*. (Ithaca & London: Cornell University, Press,1993) p9

^٦ Ian Lustick. Ibid, p. 7

^٧ Ian Lustick. Ibid, p. 8

^٨ Ian Lustick. Ibid.

^٩ Maxime Rodinson. *Israel: A Colonial Settler State?* (New York: Monad,1973).

مع اراضي 1948 من خلال شبكه طرق شرق غرب ، وجاء مشروع "العابر" باتجاه شمال جنوب على أساس جمع "الدوله" من الوسط.

وهذا إستوقفنا للحديث عن مراحل الإستيطان في الضفة الغربية والقدس منذ عام 1967 حتى مرحله ألتسويه، وتطرقنا بإشارات إلى حائط الفصل.

بناء على ما تقدم ، تناقش الدراره في إطارها النظري، كيف تختلف الدوله الإستعماريه عن الدوله الإستعماريه الإستيطانيه، من خلال نظريه توسع الدوله أو إنكماشها وتطبيق ذلك على إسرائيل، وهل خطاب إيان لوستيك دقيقا حول كون إسرائيل دوله إستعماريه (على إعتبار أن أرض 1948 هي أرض أم، وأراضي 1967 هي أرض مستعمرة قابله للإرجاع) أم ان خطاب رودنسون هو الأدق.

يتعرض **الفصل الثاني** في نقاشه لمراحل الإستيطان المختلفه في الضفة الغربية والقدس من بعد 1967 إلى (مرحلة التسويه)، حيث يتعرض للفكر الإستيطاني والمشاريع الإستيطانيه وإستراتيجيتها في كل مرحله وقسمناها الى ثلاث مراحل: 1967- 1977 و 1977-1990 و مرحله التسويه ، (وقد ركزنا على أفضه ألغرييه وإستئينا قطاع غزه ، ليس سهوا وإنما لضرورة التقيد بحجم البحث) ، وأفردنا موضوع الإستيطان في القدس نظرا لضخامة المشاريع الإستيطانيه، وأهميتها، وناقش فيه هل نجح الإستيطان في خلق أرض متكامله .

أما **الفصل الثالث** فخصص للتعريف بشارع "عابر إسرائيل": سياقه السياسي، المصادقة على الشارع، تعريفه وتوصيفه، إمتداده ومراحل بناؤه، تكلفته وتمويله، والتكنولوجيا المستخدمة فيه، تشريعه ودور الحكومه فيه، مبرراته، وجوانب أالجدل حوله.

فيما ناقش في **الفصل الرابع** تحليل الأهداف الإستراتيجيه لمشروع أالشارع (دمج 1948 و 1967) ، في دوله جديده (أرض أم متكامله) من خلال نقاش أهميته الإستراتيجيه على أراضي الضفة الغربية، وعلاقته بشبكة الطرق الإلتفافية وأهميتها للإستيطان. كما يبحث الأهمية الإستراتيجيه على أراضي 1948 ، من حيث نقاش خطط "النجوم" ، "عيرون"، وتهويد أالمثلث ، النقب ، أالجليل. وأهمية أالشارع كعمود فقري لها.

كما يتعرض هذا الفصل بالتحليل للأهداف الإستراتيجيه والتكتيكيه للحاتط أالفصل وعلاقته بالمشروع الإستيطاني ومشروع أالشارع ودمج أراضي 1967 مع أراضي 1948 .

يجدر التنويه أن البحث أعتد في الفصلين الثالث والرابع على مصادر البريد الإلكتروني ، فموضوع الشارع جديد في ألبحث ، ولم أجد من الكتب ما أعتد عليه ، كما أن اثاره موضوعه تمت فقط في الفترة ألبتي أعلن فيها عن المشروع في نهايات عام 1998.

وفي الخاتمة، وجدنا أن المشاريع الإستيطانية ومشروع الشارع والجدار هدفت إلى توحيد أراضي 1948 وأراضي 1967، ووجدنا أهمية أراضي 1967 لمفهوم "أرض الأم".

الفصل الأول

إطار نظري: هل إسرائيل دولة إستعمارية أم دولة إستعمارية إستيطانية؟

إطار نظري

يناقش هذا الإطار الفرق بين الدولة الإستعمارية والدولة الإستعمارية الإستيطانية، من خلال طبيعة بناء الدولة، ومدى إنكماشها وتوسعها، وتطبيق ذلك على إسرائيل ضمن حدود 1948، وعلاقتها مع الأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967.

تتكون الدولة الاستعمارية، من "أرض الأم"، والأرض "الفرع" المستعمرة. فأراضي 1948 هي "الأرض الأم" بالنسبة لإسرائيل، وأراضي 1967 هي أراضي "فرع" مستعمرة، هذا ما يستشف من إيان لوستيك في كتابه *Unsettled States Disputed Lands* ، حيث يناقش العلاقة بين إسرائيل والضفة الغربية مقارنة مع العلاقة بين كل من بريطانيا/ أيرلندا وفرنسا/ الجزائر¹ ، يعالج لوستيك في دراسته الحالة الإسرائيلية الفلسطينية في أراضي 1967، فهو لا يرى أن إسرائيل في أراضي 1948 هي إستعمارية بل هي "أرض الأم"، ومجيء اليهود إلى فلسطين في أراضي 1948 ليس إستعمارا، واعتبر نجاح الحركة الصهيونية في بناء دولة إسرائيل في "الوطن الأم القديم" نموذجا بطوليا لمؤسسي الصهيونية.²

إلا أن مكسيم رودنسون في كتابه *Israel: A Colonial Settler State*، يرى أن إسرائيل دولة إستعمارية إستيطانية، مكونة من جميع الأرض الفلسطينية "كأرض أم"، ويرى أن مجيء اليهود إلى أراضي 1948 هو عملية إستعمارية، ثم تحولت إلى إستيطانية. وأن إسرائيل إنطلقت من "الأرض الأم" في أراضي 1948 المستعمرة المستوطنة، إلى أراضي 1967 في الضفة الغربية لاستعمارها ثم استيطانها. أي يرى أن إسرائيل هي دولة إستعمارية إستيطانية:

".... إن خلق/ صنع دولة إسرائيل على أرض فلسطين، هو حصيلة عملية تتوافق مع حركة التوسع الأوروبية الأمريكية في القرنين التاسع عشر والعشرين. التي كان هدفها توطين سكان جدد بين أناس آخرين، أو السيطرة عليهم اقتصاديا وسياسيا.... كان واضحا أنها عملية إسرائيلية بكل معاييرها، كان هناك إستيطان للمستعمرين، بعكس حالة الهند وجرينلاند على سبيل المثال. لم يأت المستعمرون من الوطن الأم، كما هي حالة جزيرة موريتيوس، أستبدل جزء كبير من السكان الأصليين، كما كان منذ زمن مع الهنود في نيوانجلند. لم يتركوا جميعهم في دولة معتمدين اقتصاديا بشكل مباشر على المستعمرين، لكن في دولة باستقلال سياسي للباقيين داخل إسرائيل، في حين إستيطان المستعمرين وبدء قيام الدولة جلب للبقية مصيرا لا يحكموه"³

¹ Ian Lustick. *Unsettled States Disputed Lands*: op.cit. pp. 400-402

² Ibid, p. 26

³ Maxime Rodinson. *Israel: A Colonial Settler State?* op.cit, p. 91

وأشار دونالد س. ويل في تعقيبه على كلمة وليام هاريس، أن إسرائيل دولة استيطانية، وأن محرك الاستيطان هو القومية الدينية التوسعية التي غرست الفكر الإستراتيجي للإستيطان، وأن أهم سمات الإستعمار الإستيطاني هي القومية الدينية^٤.

يميز رودنسون بين المستعمرين الذين جاؤوا من "أرض الأم" إلى أرض مستعمرة (كما بريطانيا إلى إيرلندا وفرنسا إلى الجزائر)، وبين المستعمرين الإستيطانيين الذين يجعلون من الأرض المستعمرة هي "الأرض الأم"، ولا يأتون من أرض أم واحدة، ويرى رودنسون أن الأمة الأمريكية و الأمم الأوروبية تشكل الوطن الأم لليشوف* اليهودي^٥، ويرى أن الإستعمار هو إحتلال وسيطرة وسن قوانين وتشريع للهجرة: "يستطيع المرء أن يتحدث عن الإستعمار عندما يوجد، وفي الحقيقة هو موجود، احتلال وسيطرة، عندما يكون موجودا، وفي الحقيقة موجود هجرة "بتشريع"، إنبهر اليهود بالصهيونية المهاجرة إلى فلسطين، ثم سيطروا، واحتلوا فعلا، وتبنوا قوانين لتبرير ذلك بالقانون، كل شي هناك موجود"^٦.

ما يفهم من رودنسون أن أراضي 1967 هي أراضي مستعمرة من قبل إسرائيل الإستيطانية وتريد إسرائيل تحويلها إلى أراضي مستوطنة على غرار أراضي 1948، حتى تصبح جميع أراضي الدولة الجديدة هي "أرض الأم". ولتصبح الأرض المدمجة 1948 و 1967 أراضي الدولة الطبيعية، بشرط جعل السكان الأصليين 1-2% من مجموع السكان الأصليين كما في استراليا، كندا، امريكا^٧. وإذا كانت الأمم الأوروبية والأمريكية لعبتا دور الوطن الأم "اليشوف"، "يجب أن ينظر إلى تمرد اليشوف ضد البريطانيين من منظور تاريخي، تمرد مجتمع مستعمرين ضد "الوطن الأم" حيث تختلف أهداف كل منهما: وأن المستعمرين لا ينتمون لنفس الشعب "كوطن أم"^٨، و"إذا كان من حق الإسرائيليين أن يوجدوا كمجتمع قومي، وأفضل مكان لذلك هي المناطق المحتلة، طوروها وبذلوا التضحيات للوصول إلى ذلك الهدف"^٩.

يقوم الإستعمار الإستيطاني على العنصرية، واتضح ذلك في نظرة "اليشوف" للأقلية العربية "كطابور خامس"، وسعيها إلى أن تكون دولة يهودية نقية مما يؤدي إلى دولة إستعمارية تتطور إلى دولة عنصرية، ومواجهة بين جماعتين إثنتين^{١٠}. حيث كان مخطط الصهيونية منذ بدايتها التخلص من الفلسطينيين لخلق "أرض إسرائيل" اليهودية النقية، والوصول إلى تطهير إثني كما في جنوب افريقيا، فإسرائيل وجنوب افريقيا

^٤ دونالد س. ويل، تعقيب على بحث وليام هاريس "الاستيطان الاسرائيلي في الاراضي العربية المحتلة من 1967 - 1984 : نظرة عامة ومنظور تاريخي"، في: المستوطنات الاسرائيلية في الاراضي العربية المحتلة . مجموعة دراسات، واشنطن، 22-24 ابريل 1985 . ص 95-97.

Maxime Rodinson. Op.cit, p.76

^٥ * اشارة الى المستوطنين اليهود في فترة الانتداب البريطاني،

^٦ Ibid, p. 92 يقتبس من عالم الاجتماع رين مونيور انظر الهامش 113، ص 115

^٧ عوض منصور، محاضرة بعنوان الاستشراق، دولة الامة واللجوء الفلسطينيون، شمل، رام الله 2005/3/24 .

^٨ Maxime Rodinson. Op.cit, p. 85

^٩ Ibid, p.90

^{١٠} Ibid, pp. 75-77

كلاهما دولة إستعمارية إستيطانية، عنصرية، كذلك مشروع الولايات المتحدة في معاملة الهنود¹¹. فالإبادة والأرض الخالية من البشر مرتكزان أساسيان لجوهر الصهيونية¹²، فهو خطاب إبادي في الأصل، ولا يختلف عن خطاب الإستيطان الغربي في أمريكا وأستراليا¹³.

تتعرض علاقة المنازعة في العلاقة بين إسرائيل والأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967، -إستعمارية كانت أم إستعمارية إستيطانية-، على نظرية "بناء الدولة" ومدى توسعها أو إنكماشها. وبالتالي تحديد معايير وظروف إستيعاب إسرائيل لتلك المناطق أو التخلي عنها.

يستخلص من خطاب لوستيك، أن الدولة الإستعمارية تتوسع أو تنكمش دونما تأثير على مساحة "أرض الأم"، ولا يتأثر وضعها الداخلي، أما الدولة الإستعمارية الإستيطانية، توسعها أو إنكماشها يؤثر على هيكلتها الداخلية، وعلى مساحتها، ويعاد تعريف وضعها الداخلي:

"يمكن اعتبار بناء الدولة الاقليمي، أو توسع دولة قائمة لتشمل منطقة إضافية، عملية تغيير في نوع الصراع السياسي داخل الدولة المركز التي قد تقدم جهودا للفصل عن المنطقة الجديدة... وأن ميزان العرقلة السياسية الداخلية التي تتوقعها النخبة السياسية للدولة المركز، أن تكون مرافقة مع جهود الفصل عن المنطقة المحيطة، تقيس إلى أي حد تم بناء المنطقة أو دمجت في المركز... وأن إنكماش الدولة يتضمن خفض مقياس العرقلة السياسية الداخلية التي قد تكون مرافقة مع الفصل، أأ توسيع الدولة يتضمن زيادتها"¹⁴.

ويضيف لوستيك "أن حجم ومقياس الصراعات حول فصل منطقة لا يتعارض مع بناء مؤسساتها وهويات شعبها. لهذا يمكن أن تفسر هذه الصراعات لتعني أن دمج المنطقة في المركز في مراحله الأولى... ويمكن اعتبار المنطقة أكثر إندماجا في المركز إذا نمت مقترحات الفصل عن المنطقة في عقول المنافسين لقوة سياسية، ليس لخطر فقدان شركاء ائتلاف، فرص عمل، لكن الإمكانية الحقيقية لمواجهة عنيفة وتحديات قانونية لمؤسسات الدولة"¹⁵. وقد قدم لوستيك حالتين تاريخيتين لتجربتين إستعماريتين، مرتا في حالة توسع وإنكماش لشرح العلاقة بين بناء الدولة وإنكماشها والعلاقة بين الدولة القائمة والمناطق الجديدة المضافة، وهما الحالة البريطانية الإيرلندية 1830s-1922، والحالة الفرنسية الجزائرية 1830s-1962، ومقارنة هاتين الحالتين بالحالة الإسرائيلية الفلسطينية منذ 1967 حتى الآن، (لوستيك يتحدث عن اراضي 1967). وأشار إلى أن عدم إكمال دمج كل من إيرلندا في بريطانيا والجزائر في فرنسا "يعني أن دول المركز هذه ستكون خاضعة في النهاية لتوتر عنيف"، "وأن بريطانيا وفرنسا تألمت بجدل سياسي مزمن وعميق، لفقدانها مناطق كانت تعتبر قانونيا، تاريخيا،

¹¹ Moshe Machover. "Is It Apartheid?", *News from Within*, vol. xxi, No. 1, Dec.2004 – Jan. 2005. pp12-13.

¹² عبد الوهاب المسيري، حوار شامل عن الصهيونية والعلمانية والاسلام، فلسطين، السنة الثانية، العدد6، ربيع 1999، ص 141.

¹³ المصدر السابق، 146.

¹⁴ Ian Lustick. Op.cit,p.41

¹⁵ Ibid, p. 42

وأيدولوجيا أجزاء مدمجة في الدولة المركز... وأن هذه الأزمات قد هددت النظامين البريطاني 1912-1924 والفرنسي 1957-1961^{١٦}.

وقد أثير جدل في إسرائيل حول نجاح/فشل إستيطان إسرائيل للمناطق الفلسطينية المحتلة عام 1967. وكان ذلك تعبيراً عن فرضية توسع وإنكماش الدولة، وفي هذه الحالة (إسرائيل)^{١٧}. فجزء من الإسرائيليين ينظرون للمناطق على أنها "متممة" لأجزاء أرض إسرائيل وهي أجزاء مقدسة من "الوطن". وانقسم الإسرائيليون بين مؤيد أو معارض لدمجها أو فصلها، وتعددت أسبابهم وإدعائاتهم ديمغرافية، أيدولوجية. ومر ذلك الجدل من احتلال المناطق الفلسطينية عام 1967 في مراحل زمنية وسياسية، خاصة في فترة حكومات الليكود المتعاقبة من 1977-1984 ومن ربيع 1990- صيف 1992 التي رفضت مبدأ تقسيم "أرض إسرائيل" غرب النهر^{١٨}، في ظل وتيرة عالية من الإستيطان في هذه المناطق^{١٩}.

وأصبح الإعتقاد لدى الإسرائيليين أن الليكود "نجح في التخلص من خيار الإنسحاب من الضفة الغربية وغزة، وأن إحتوائها هو مسألة وقت ولا يمكن التراجع عن الضم". وكان ميرون بنفستي^{٢٠}، أكثر المدافعين عن فرضية "أنه لا يمكن إلغاء الدمج"، مستخدماً مصطلحات "نقطة اللاعودة"، "النقطة الحرجة"، "خمس دقائق قبل منتصف الليل"، معبراً عن نفاذ الوقت واستحالة تخلي أي حكومة عن السيطرة على المناطق الفلسطينية المحتلة عام 1967، وبقي الموقف حيال "المناطق" متردداً (هل مرت نقطة اللاعودة أم لا) حيث شمل ذلك صحفيين، سياسيين والمستوطنين أنفسهم، وبعض النخب الفلسطينية^{٢١}.

إنقلب ذلك الموقف بفعل الإنتفاضة الفلسطينية الأولى عام 1987، وأصبح الموقف "أن عملية الفصل هي التي لا يمكن إلغاؤها"، حيث قال الصحفي الإسرائيلي داني روبنشتاين: "أن جميع أحلام إسرائيل في تهويد الضفة وغزة كانت وما زالت وهما باطلا". دراسة بعنوان: "الضفة الغربية لإسرائيل، نقطة اللاعودة" نشرتها مؤسسة راند الأمريكية عام 1989، عكست تأثير الانتفاضة على مفهوم حقيقة الضم، وأن إنبثاق دولة فلسطينية هو "نقطة اللاعودة" و"لا يمكن إلغاؤها"، وليس إحتواء إسرائيل "للمناطق". حتى أن ميرون بنفستي صاحب مقولة وفرضية "نقطة اللاعودة" و"لا يمكن إلغاؤها"، قال في ندوة في 1990/1/30، في معهد فان لير

¹⁶ Ibid, p. 47

¹⁷ Ibid, pp. 7-9

¹⁸ Ibid, p 9

^{١٩} للمزيد حول المشاريع واستراتيجية الاستيطان في فترة الليكود، انظر الفصل الثاني من هذه الدراسة

²⁰ Ian Lustick. Op.cit, p. 13

²¹ Ibid, pp. 14-20

في القدس: "من الممكن تقسيم الأرض وقيام دولة فلسطينية...، وبدلاً من مقولة السابق أن الدمج حتمي،... الإنسحاب الإقليمي وقيام دولة فلسطينية أصبح حتمياً"²².

إستعرضنا خطاب لوستنيك حول الفرق بين الدولة الإستعمارية والدولة الإستعمارية الإستيطانية، ومدى توسعها أو إنكماشها وتأثير ذلك على الوضع الداخلي للدولة المركز (الأم)، من خلال مناقشته للحالتين البريطانية والفرنسية، ومدى تأثير وانعكاس الإنكماش عليهما، وتطبيق ذلك التأثير على الحالة الإسرائيلية في علاقتها مع الأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967، فوجدنا أن هناك إزدواجية في الخطاب، وخط في المصطلحات مما يسيء تشخيص إنعكاسات الإنكماش، والتقييم بين إستعماري وإستيطاني، وتشخيص التوتر السياسي.

ففي حالة النموذج الإستعماري، التأثير على المساحة، وأي توسع أو إنكماش له مخاضه السلبي أو الإيجابي. ومستوى هذا التأثير هنا ليس بالنسبة لوجود الدولة المركز (الأم)، لكن على مرتبة نفوذها الإستعماري، صعوداً أو نزولاً وتساؤلات حول المسببات، مما يخلق حالة شحن للوضع السياسي الداخلي. وفي هذه الحالة تبقى الدولة المركز على وضعها ومساحتها، والتأثر فقط للأراضي المضافة، وليس هناك من تهديد لكيان "الدولة الأم". والتأثر هنا يؤدي إلى توتر، لكن ليس إلى أزمة. والتوتر هو على سياسات، لكن الأزمة ليس مضمونها الوجود. فبريطانيا وفرنسا عانت من الإنكماش في المناطق المضافة لكن ذلك ليس على مستوى وجودها. أما في حالة الإستعمار الإستيطاني، طبيعة تأثير الإنكماش حرجة، لأن الأزمة ليس على شخصية الدولة، فلسفتها وطموحها السياسي ومكانتها التي هي إنعكاسات عادية، بل تهديد للكيان برمته، لأن مشروع صنع الدولة "الأم"، يوازي شخصيته الدولية. فأى إنكماش في أي منهما يؤثر على الآخر. أشار لوستنيك إلى "التوتر العنيف" الذي تعرضت له كل من بريطانيا وفرنسا لعدم إكمال دمجهما لايرلندا والجزائر. هذا النوع من التوتر هو مخاض التقلص من كيان إستعماري لأي قوة عظمى إلى كيان قطري. وهذا لم يلغى الدول في النماذج الإستعمارية. لكن في حالة الإستعمار الإستيطاني، الإنكماش هو كيان، ويلغى الكيان "والتوتر العنيف" على مستوى إستعماري إستيطاني يخلق أزمة وجود، وقد تلغى الكيان السياسي. تقلصت بريطانيا من جميع المناطق التي إستعمرتها، لكن بقيت كدولة "أم" كما هي، في حين إنهار النظام الإستعماري الإستيطاني في روديسيا (زيمبابوي حالياً في 1980 ونظام الأبارتايد في جنوب أفريقيا عام 1991).

نحاول إستخلاص الفارق بين الدولة الإستعمارية والدولة الإستعمارية الإستيطانية من خلال عرضنا لخطاب لوستنيك، نلاحظ أنه يستخدم المصطلح "إستعماري" كنعته، أما بنيويًا، يتكلم عن كيانين مختلفين، فتشخيصه للحالة الإسرائيلية ليس دقيقًا، لأنه مزج بين تشخيصين مختلفين، إستعماري (النماذج التي يقارنها وهي بريطانيا وفرنسا) وإستعماري إستيطاني (النموذج الإسرائيلي).

²² Ibid, pp. 20-22

يكنم الخلل في أساس المقارنة، إستخدامه نماذج إستعمارية، البريطانية/الاييرلندية والفرنسية /الجزائرية، وإن كانت مواطن الشبه التي قدمها بين الحالتين المذكورتين والحالة الإسرائيلية الفلسطينية، عملية من حيث: عداء السكان الأصليين، وقربها من الدولة المركز (الأم) ومساهمة مجتمعات هذه الدول في أن تكون تلك المناطق الهدف أجزاء دائمة من "أرض الأم"، ومقاومة المجتمعات الاصلية لسيطرة الدولة الأم، وإيمان المجتمعات في الحالات الإستعمارية الثلاث بضرورة الإنسحاب لتجنب الإنهيار.

قدم لوستيك هذه المقارنة في محاولة لفحص نماذج بناء الدولة وإنكماشها، وقدم التفسير السابق لشرح فشل بريطانيا وفرنسا في إستيعاب إيرلندا والجزائر، مما أدى إلى إنكماشهما ككيانين إستعماريين، وتطبيق هذه المقارنة على الحالة الإسرائيلية الفلسطينية.

يكشف تحليل لوستيك في خطابه من خلال المقارنة التي قدمها، أنها لا تنطبق على الحالة الإسرائيلية الفلسطينية، وذلك لمقارنته نظما إستعمارية، بريطانيا وفرنسا. محاولا جعل الكيان الصهيوني نموذجا إستعماري قابلا للإنكماش. ونستخلص من تناوله فشل بريطانيا في دمج إيرلندا، وفرنسا في دمج الجزائر مما أدى إلى إنكماشهما، وخضوعهما إلى أزمات، إن الشيء نفسه سيصيب الكيان الصهيوني، مطبقا النموذج الإستعماري عليه، حيث أن صفة الإنكماش صفة ملازمة للأنظمة الإستعمارية. وهذا هو الخلل والتحليل في خطابه. فأساس المقارنة ليس دقيقا، ولو كان معنيا بتحليل إسرائيل، لقدم مقارنة بنماذج إستعمارية إستيطانية، مثل روديسيا وجنوب أفريقيا، أو أمريكا، كندا، استراليا. النتيجة أنه بهذا المقارنة يطلي الإستعماري الإستيطاني بإستعماري لتبيان أن الإنكماش يلزم أي دولة استعمارية، وبالتالي إسرائيل دولة إستعمارية قابلة للإنكماش دون تهديد على وجودها.

فيما أن إسرائيل دولة إستعمارية حسب لوستيك، تنكمش أو تتوسع كبقية الدول الإستعمارية الأخرى، على أساس أن ذلك سمة من سمات بناء الدولة الإستعمارية، يكون طرحه صحيحا، عندما تكون هذه السمة لبناء الكيان الإستعماري بأراض مضافة وليست لبناء الدولة الإستعمارية الأم، والإنكماش في هذه الحالة أقل وطأة وأقل تهديدا لكيونة الدولة. أما إذا إنكشمت الدولة "الأم" يؤدي إلى تهديد وجود الكيان، وهذه هي حالة الإستعماري الإستيطاني، وإسرائيل لن تنكمش من أراضي الضفة الغربية التي تعتبرها متممة "لأرض الأم". ومن الممكن أن لا تشكل الضفة الغربية خطورة في حالة "إنكماش" إذا تم إحتواؤها. وهذا ما يريد أن يوصلنا إليه لوستيك في خطابه، من أن أي إحتواء هو إنكماش أو قد يزعم أنه إنكماش، فهل هذا "الإنكماش مع الإحتواء" ينطبق على "صفة استعماري" وبالتالي على إسرائيل؟

لجأت إسرائيل إلى فكرة "الجدار"، لإحتواء المناطق الفلسطينية وراءه، وبالتالي تسليم أي أراض تعتبره "إنكماش"، وهذا ما حاول أن يعززه لوستك في خطابه كرؤية مستقبلية قبل "الجدار"، تعزيز فكرة إمكانية "الإنكماش"، دون إنهيار، دون تهديد وجود. فتسليم أراض خلف "الجدار" ليس "إنكماش"، لأنها محاطة "بأراض الأم" من جميع الجهات. "والجدار" في هذه الحالة يدحض طرح لوستك بأن إسرائيل نموذجا

إستعماريًا، فلو كانت كذلك لكان هناك إنسحاب من أراضي 1967 بدلا من إحتوائها في "جدار"*، وهذا نهج إستعماري إستيطاني، على غرار نظام الأبارتاهايد سابقا في جنوب أفريقيا (البننوستان) .
وبالتالي، دور "الجدار" تكتيكيًا، من خلال مساره وخلقه نقاط أمنية هو إحتواء للسكان الأصليين. أما إستراتيجيا هدفه حماية "أرض الأم" (فلسطين التاريخية)، من أي عقبات تواجه مشروع بناء "أرض الأم"، "بناء الدولة"، على أرض سكان أصليين. و"لشعنة" ذلك يفرض لوستيك مصطلح "بناء الدولة"، لتجريد المشروع من طابعه العنصري. وهذا النوع من الخطاب الأكاديمي، يندرج في سياق إستعماري إستيطاني الذي يحاول إعطاء شرعية في الأدبيات الأكاديمية، لمشروع مزعوم "بناء الدولة"، والذي هو تطهير عرقي لسكان أصليين. والذي هو ضمن أدبيات الصهيونية، الترانسفير الذي طبقت في حرب 1948، والذي ينتمي إليه أيضا النظام العنصري في جنوب أفريقيا²³ .

"الإنكماش" الإسرائيلي من أراض في أراضي 1967 الفلسطينية، وليس من كل الأراضي، هو إعادة إنتشار القوات الإسرائيلية وليست إنكماشًا. نستطيع القول ليس كذلك لأن عملية الإنتشار غير مرافقة لتحرر السكان الأصليين، والتحرر يستوجب سيادة على الأراضي المحررة، فالإحتلال العسكري من خلال إعادة إنتشار من سمات الإستعماري الإستيطاني، والتحرير يعني أن تكون الأرض وما عليها، وفضاؤها وما تحتها للسكان الأصليين. وهذا الأمر يضع مصير دولة السكان الأصليين المحررة ككل على محك، ولا نريد أن ندخل في تصنيف لوستك لنشاط السكان الأصليين هل هو توجه إنفصالي أم تحرري²⁴، وذلك إلتزاما بحجم الدراسة. نستطيع القول، أنه في الخطاب الإسرائيلي، إنعكاس قابلية التوسع والإنكماش (الإحتفاظ أو التخلي عن الضفة الغربية) منوطة بمدى إفتراض اليهودي الإسرائيلي لإشكالية العلاقة بين إسرائيل والضفة الغربية، فإذا شعر أن لا إشكالية في إحتواء أو دمج هذه الأراضي ضمن إسرائيل، فالتوسع ليس مشكلة، وإستحالة الإنكماش. ملاحظة قارىء، إذا شعر الإسرائيلي أن هناك إشكالية في ذلك، يجادل في نجاعة إبقاء هذه الأراضي في حالة توسع بحكم التكلفة والتمن، ولذلك تحدث لوستيك عن العامل النفسي إلى جانب العامل المادي للدمج²⁵، ولهذا كان تراجع بنفستي وآخرين عن مواقفهم في نظرية "اللاعودة" و"اللا ممكن الغاؤه"²⁶ .

مما تقدم، يتحمل النموذج الإستعماري إنكماشًا دون تهديد وجوده في "أرض الأم"، ويبقى الكيان قائمًا بعد فترة الإنكماش، وهذا حال الدول الإستعمارية التي إنكشست، وعقب ذلك تحررا وإستقلالًا للسكان الأصليين. أما النموذج الإستعماري الإستيطاني، إنكماشه من "أرض الأم" المخطط لها، يهدد وجود كيانه، لانه يأتي على حساب حيز "الأرض الأم" الحيوي. وفي حالة إسرائيل، نستشف أن الضفة الغربية والقدس، باطنها

* انسحاب اسرائيل من سيناء جاء على اعتبار انها ليست "ارض الام". اما الجولان فهي جزء من حماية "ارض الام".

²³ Moshe Machover. "Is It Apartheid?", Op.cit p. 12 .

²⁴ Ian Lustick. Op.cit.p. 23

²⁵ Ibid, pp. 34-36

²⁶ Ibid, pp. 13-21.

وفضاؤها يشكلان حيزها الحيوي، أما المواقع الغير حيوية، هي مثل جنوب لبنان، سيناء، التي انسحبت منها. وقد طرح ردونسون في خطابه، أن النموذج الإستعماري الإستيطاني يعمل على "إستبدال السكان الأصليين"²⁷، وإذا لم يستطع يتم إحتوائهم، وإذا لم يستطع ينهار هذا النموذج. ولا يوجد في هذا النموذج إنكماش، لأنه يسعى إلى خلق "أرض الأم"، وفي الحالة الإسرائيلية الفلسطينية، لخلق دولة يهودية نقية لتتطور إلى دولة عنصرية²⁸. حاول لوستك أن يجعل خطابه في تفسيره للعلاقة بين إسرائيل والمناطق الفلسطينية المحتلة عام 1967 على غرار نموذج إستعماري، محاولا فرض هذا الشكل على بنية إستعماري إستيطاني، مستخدما أسلوب التلطيف في طرح هذا الخطاب، ليصور إنكماشه أمرا طبيعيا كأى نموذج إستعماري. وهذا ما تعارض مع طرح مكسيم رودنسون. لكن من خلال معالجتنا لمشروع شارع "عابر اسرائيل" سنكشف أي من الشكلين هو الأدق؟ وهذا يستوجبنا الحديث عن المشاريع الإستيطانية وإستراتيجيتها، ومن ثم عن شارع "عابر إسرائيل".

الفصل الثاني

مراحل الإستيطان الصهيوني في الضفة الغربية والقدس بعد عام 1967.

أولاً: تمهيد.

²⁷ Maxime Rodinson. Op.cit, p. 91

²⁸ Ibid, p. 77

ثانيا: مرحلة من عام 1967-عام 1977 في ظل حكومات المعراخ:

١-مشروع ألون.

٢-وثيقة ومشروع غاليلي.

ثالثا: مرحلة من عام 1977-عام 1990 في ظل حكومات الليكود

١-مشروع ألون.

٢-مشروع "جوش إيمونيم".

٣-خطة دروبلس.

رابعا: الإستيطان الصهيوني في مرحلة التسوية السلمية.

خامسا: الإستيطان الصهيوني في القدس.

سادسا: الخلاصة.

مراحل الإستيطان الإسرائيلي في الضفة الغربية والقدس بعد عام 1967

أولا: تمهيد

شكل الإستعمار الإستيطني في فلسطين العامل الأساس الذي تبنته الحركة الصهيونية لتجسيد المشروع

الصهيوني، لتبني دولة قومية من خلال إستيطان إجلائي، وتهويد البقعة الجغرافية. ومن أجل ذلك أقامت

المؤسسات الإستيطانية: الصندوق القومي اليهودي، والوكالة اليهودية، والمؤسسات الإنتاجية والنقابات العمالية والمهنية.

إلا أن هذه المؤسسات لم تبلغ مهمة التهويد وحسم الصراع على فلسطين، فأوكلت المهمة لآلتها العسكرية، وهذا ما حصل عام 1948، حيث لعبت هذه الآلة دورا بارزا في حماية وتأمين قاعدة المشروع الإستيطانيه، بل وعملت على توسيعها وتمهيد استيطانها. وإستكملت إحتلال بقية فلسطين في الضفة الغربية وقطاع غزة عام 1967. ورغم إنجازاتها إلا أنها لم تستطع تهويد فلسطين بالكامل، وكذلك المؤسسات الإستيطانية، نظرا لأن حجم رقعة الأرض المحتلة أكبر من حجم الرقعة المستوطنه، مما وضع إسرائيل أمام مسألة "الخطر الديمغرافي"، مما يزيد من إستحالة تهديد الحيز نظرا لنقص العامل الديمغرافي القادر على تهويده. ولهذا لجأت إلى الإستيطان السياسي لإعتبارات أمنية، ثم دعت إلى الإستيطان منطلقا من أسس عقائدية ودينية، متمثلة في السياسات الإستيطانية التي إتبعتها الحكومات الإسرائيلية المتعاقبة من المعراخ والليكود. تشكل ظاهرة الإستيطان اليهودي حتى الآن أكبر تغيير مادي منذ أن ظفر الإسرائيليون بالسيطرة العسكرية على الضفة الغربية في سنة 1967²⁹، واحتلت إسرائيل ثلاثة أضعاف مساحتها من الضفة الغربية، والقطاع والجولان وسيناء. وبسبب هذه الإنجازات من الحرب، تغيرت أهداف إسرائيل القومية، وتحوّلت أولوية الإستيطان والإستثمار في البنية التحتية إلى أولويات جديدة في الأرض المحتلة الجديدة³⁰، على حساب الأراضي المحتلة عام 1948 وخصوصا في منطقتي النقب والجليل³¹.

إلا أن الضفة الغربية تعرضت لأكبر هجمة إستيطانية من حيث عدد المستوطنات أو حجم المساحة المصادرة لصالح المستوطنات³²، وذلك نظرا لأهمية هذا الإستيطان بالنسبة لإستراتيجية إسرائيل ومستقبلها³³. وذلك من خلال مجموعة من المشاريع الإستيطانية، ومن قبل جهات إستيطانية، ومن خلال توجه رسمي لإستغلال نتائج حرب 1967 لإلغاء الموافقة التاريخية على تقسيم "أرض إسرائيل"، وإكمال عملية تهويد فلسطين عن طريق خلخلة الأوضاع السكانية بالمناطق المحتلة³⁴. ومنذ بداية إحتلال الضفة الغربية، كان الإستيطان على رأس أولويات الحكومات الإسرائيلية المتعاقبة، سواء في برامجها الإنتخابية أو الحزبية، أقوال النخب من قياداتها، الخطط والمشاريع الإستيطانية المقترحة والميزانيات اللازمة لتنفيذها، وفق رؤى هذه القيادات لمستقبل هذه الأراضي. فقد مر الإستيطان بعد 1967 في

²⁹ انطوني كون. التنظيم الهيكلية الاسرائيلي للمدن في الضفة الغربية، القانون والبلدوزر في خدمة الاستيطان اليهودي. مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ترجمة محجوب عمر، ط1، بيروت، يناير 1995، ص 181.

³⁰ Elisha Efrat. *Geography and Politics in Israel since 1967*. (England: Frank Cass, 1988). p3.

³¹ Rassem Khamayseh. "Israel Planning and House Demolishing Policy in the West Bank", (Copyright Passia, Palestinian Academic Society of International Affairs, East Jerusalem, Dec. 1989). P6.

³² عبد الرحمن ابو عرفة. الاستيطان التطبيق العملي للصهيونية، وكالة ابو عرفة للصحافة والنشر، القدس، 1981، ص238.

³³ نظام محمود بركات. الاستيطان الاسرائيلي في فلسطين، بين النظرية والتطبيق، مركز دراسات الوحدة العربية، ط1، بيروت، شباط 1988، ص133.

³⁴ عبد الرحمن ابو عرفة. المصدر السابق.

عدة مراحل هدفت لتحقيق عدة أهداف: (أهمها- كما سنرى - تحويل أراضي 1967 إلى أراضي مستوطنة ودمجها في أراضي 1948، لتصبح جميعها أرض "أم واحدة")، وكل مرحلة لها استراتيجيتها ، وسنتعرف عليها من دراستنا للمشاريع التي طرحت في كل مرحلة، في محاولة الإجابة على السؤال، هل نجحت هذه المشاريع الإستيطانية في خلق "أرض أم" متكاملة من أراضي 1948 وأراضي 1967 ومدمجة عضويًا؟

ثانياً: مرحلة 1967-1977 في ظل حكومات "العمل".

وضعت حكومات "العمل" الإستيطان أولى أولوياتها حتى عام 1977، وبرز ذلك من خلال الممارسات على الأرض، من مصادرة الأراضي إلى إقامة المستعمرات الإستيطانية والعمل على توسيعها، منطلقاً من إعتبارات أمنية إستراتيجية، سياسية وتوسعية. وأعتبرت أن الإستيطان في هذه المناطق هو جزء لا يتجزأ من الخطة الإستراتيجية والسياسية للدولة³⁵. للتعرف على السمات العامة لإستراتيجية الإستيطان في هذه المرحلة التي على أساسها وضعت الحكومات أولوياتها ومواقف الحكومات من الضفة الغربية، سنتحدث عن المشاريع الإستيطانية التي قدمت فيها، والتي تبلورت لدى قيادات حزب المعراخ، ومثلت آراءهم الشخصية، إلا أنها لم تصل إلى مستوى أن تكون سياسة رسمية، بدءاً بمشروع ألون الداعي إلى إستيطان المناطق الآمنة، وضم مناطق معينة من الأراضي المحتلة إلى إسرائيل كجزء لا يتجزأ من سيادتها³⁶، ومشروع دايان الخاص بالدمج الاقتصادي لسكان المناطق بإسرائيل، ووثيقة جاليلي التي فتحت المجال لمزيد من الإستيطان³⁷. وتجمع الروايات عن الإستيطان في الضفة الغربية أنه بدأ بخطة ألون بعد الحرب مباشرة³⁸، ومع عدم إقرارها، بقيت باسم صاحبها فقط. إلا أنه كان لها تأثير معتبر على خارطة الإستيطان الإسرائيلي طوال فترة حزب التجمع العمالي في السلطة³⁹.

المشاريع الإستيطانية:

1- مشروع ألون: (انظر الملحق رقم (2)).

بعد شهر تقريبا من إحتلال الضفة الغربية ، وبتاريخ 16/7/1967، قدم وزير العدل آنذاك إيغال ألون مشروع تسوية وإستيطان حمل إسمه، لكن الحكومة الإسرائيلية، رفضته رغبة منها عدم الإلتزام بمشروع

³⁵ وليد الجعفري. المستعمرات الإستيطانية الإسرائيلية في الأراضي المحتلة 1967-1980، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، الطبعة الأولى، بيروت، 1981، ص xxv

³⁶ موسى الدويك. إستراتيجية الإستيطان الصهيوني في الأراضي العربية المحتلة بعد عام 1967، المستقبل العربي، العدد 216، شباط 1997، ص 36 وما بعدها. كذلك أبو عرفة. مصدر سابق، ص 241.

³⁷ نظام محمود بركات. مصدر سابق، ص 152.

³⁸ انطوني كون. مصدر سابق، ص 205.

³⁹ Elisha Efrat. Op.cit, p. 35.

معين^{٤٠}. في حين يذكر ميرون بنفستي وخياط، أن مشروع ألون قدم الى مجلس الوزراء الاسرائيلي في تموز 1967، وقدم معدلا في حزيران 1968 وديسمبر 1968، ويناير 1969 وسبتمبر 1970^{٤١}.
اهم بنود هذا المشروع^{٤٢}:

- أن تكون الحدود الشرقية لإسرائيل هي نهر الأردن والخط الذي يمر وسط البحر الميت وهي الحدود بين إسرائيل والمملكة الهاشمية. وأن تضم إسرائيل قطاعا عرضه 6-10 ميل على طول غور الأردن، لخلق تجمع دفاعي جغرافي - إستراتيجي.
- شريط أرضي آخر بعرض عدة كيلومترات من شمال طريق القدس حتى طريق عطروت - اللطرون ويشمل اللطرون - من الشمال وحتى السفوح الشرقيه لجبال الخليل، اضافة الى منطقة غوش عتصيون، الخليل، بيت لحم - ممر يربط باقي الضفة الغربية مع الاردن على محور رام الله - أريحا.

كان رأي ايغال ألون: يجب ان تكون حدود إسرائيل الدائمة قابلة للدفاع عنها من ناحية استراتيجية ، باعتمادها على عوائق طبوغرافية تساعد على صد أي هجوم، وشن هجوم مضاد . وأن تكون الحدود سياسية ببناء المستوطنات على طولها^{٤٣} ، مع تجنب التجمعات العربية الرئيسية من عمليات الاستيطان، والحصول على أكبر قدر من الارض بأقل السكان لضمان نقاء الدولة، لأنه ليس من مصلحة إسرائيل السيطرة على جميع الضفة الغربية من منطلق ديمغرافي، وأن يكون تواجدا يهوديا في نقاط الدفاع الإستراتيجية في الضفة^{٤٤}. ودعت الخطة إلى ضم القدس لإسرائيل، ومحاولة تطويقها بطوق من المستوطنات التي تجعل عملية رجوعها للسيادة العربية أمرا مستحيلاً^{٤٥}.
فكان هذا المشروع من أبرز الموجهات للسياسة الإستيطانية في هذه المرحلة، فهو يقضي علانية بضم الهضبة السورية ، قطاع غزة، القدس، الغور والخليل إلى إسرائيل^{٤٦}. ورغم عدم تبنيه رسميا ، أصبح مشروع

^{٤٠} نظام محمود بركات. مصدر سابق، ص153.

^{٤١} Meron Benvenisti and Shlomo Khayat. **The West Bank and Gaza Atlas**. The Jerusalem Post, 1988, p.63,

^{٤٢} Elisha Efrat. Op.cit, p. 36.

كذلك نظام محمود بركات: مصدر سابق، ص 153

^{٤٣} ميرون بنفستي. **الضفة الغربية وقطاع غزة، بيانات وحقائق اساسية**، ترجمة ياسين جابر، تقديم خالد عايد، دار الشروق للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الاولى، 1987، ص 158.

^{٤٤} David Newman. **Jewish Settlements in the West Bank, the Role of Gush Emunim**. (Durham: Centre for Middle Eastern and Islamic studies, Durham University. England), 1982, p.17.

^{٤٥} نظام محمود بركات. مصدر سابق، ص155

^{٤٦} وليد الجعفري. مصدر سابق، ص xxvii

ألون هو حجر الأساس لسياسة الإستيطان الإسرائيلية في الضفة الغربية المحتلة^{٤٧} ، حيث أقامت حكومات المعراج المتعاقبة في العقد الأول من الإحتلال 22 مستوطنة في الضفة الغربية بإستثناء القدس^{٤٨} .

2- وثيقة ومشروع جاليلي:

نسبت هذه الوثيقة إلى الوزير العمالي بلا حقيبة يسرائيل جاليلي، وتضمنت عدة نصوص إستيطانية منها: تطوير سياسة الإستيطان من خلال إقامة مستوطنات جديدة وتعزيز القائمة ، خاصة في شمال البحر الميت، غور الأردن وغوش عتصيون^{٤٩} . ووجوب توسيع دائرة شراء الأراضي والأماكن في المناطق المحتلة من قبل مديرية عقارات إسرائيل^{٥٠} . وقد عدلت هذه الوثيقة بوثيقة أخرى أقرتها حكومة العمل عام 1974^{٥١} . ثم تحولت إلى مشروع بلورته اللجنة الوزاريه لشؤون الإستيطان برئاسة جاليلي نفسه في أبريل 1977. ويهدف المشروع إلى إقامة 186 مستوطنة ما بين عامي 1977-1992، منها 15 مستوطنة في الضفة الغربية ... إلا أنه لم يفسح له المجال ليوضع قيد التنفيذ^{٥٢} .

من دراستنا للمشروعين السابقين ألون وجاليلي ، كانت السمات العامة لإستراتيجية المعراج الإستيطانية في مرحلة 1977-1967 على النحو التالي:

- التركيز على إستيطان مدينة القدس وتوحيد القدس الشرقية و "القدس الغربية" لإغلاق الطريق أمام إمكانية الإنسحاب من القدس الشرقية المحتلة أو التراجع عنها مستقبلياً^{٥٣} .

- التأكيد على حرية إستيطان الأراضي المحتلة خصوصاً في مناطق الأمن (خطوط المواجهة) لتحقيق " حدود آمنة قابلة للدفاع عنها" ، وعلى أن السيطرة على الأرض تعني السيطرة السياسية للحكومة دون قيام دولة فلسطينية مستقلة في الضفة الغربية وقطاع غزة^{٥٤} . التأكيد على ضرورة العملية لخلق واقع جديد يمنع العودة الى حدود 1967 ، مع فتح الباب في الوقت نفسه لإمكانية تحقيق تسوية سياسية^{٥٥} .

⁴⁷ William Wilson Harris. *Taking Root, Israeli Settlements in the West Bank, the Golan and Gaza- Sinai, 1967-1980*. (New York Research Studies Press, 1980) p. 36 and see: David Newman, Op.cit. p. 20.

^{٤٨} خالد عايد. "الوجود الاستيطاني في الأراضي المحتلة"، دليل اسرائيل العام، تحرير صبري جريس واحمد خليفة، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ط 2، بيروت، يناير 1997، ص 353. ويذكر انطوني كون (مصدر سابق)، ص 196 ان عددها كان 34 وعدد سكانها 5000.

^{٤٩} نظام محمود بركات. مصدر سابق، ص 156.

^{٥٠} سعيد تيم. "القضية الفلسطينية في سياسة حزب العمل الاسرائيلي"، شؤون فلسطينية، العدد 201، كانون اول 1989، ص 42.

^{٥١} انظر التفصيلات في محمود بركات. مصدر سابق، ص 157.

^{٥٢} للمزيد انظر: خالد عايد. الاستعمار الاستيطاني للمناطق العربية المحتلة خلال عهد الليكود، 1977-1984. (نيقوسيا، مؤسسة الدراسات الفلسطينية 1986)، ص 14.

^{٥٣} نظام محمود بركات. مصدر سابق، ص 157.

^{٥٤} وليد الجعفري. مصدر سابق، ص xxv.

^{٥٥} نظام محمود بركات. مصدر سابق، ص 157-158.

- تجنب الإستيطان في المناطق العربية الكثيفة السكان، لتحقيق سياسته الديمغرافية للمعراخ بالمحافظة على نقاء الدولة.

وبهذا ، يمكننا القول ، أن مسار الإستيطان في هذه المرحلة كان لاعتبارات ، سياسيه ، أمنية وديمغرافية. والتي كان لها الأثر الكبير على مواقف حكومات المعراخ من الضفة الغربية^{٥٦}. لم تتخذ حكومات المعراخ خلال هذه المرحلة موقفا رسميا واضحا بالمستقبل النهائي لهذه المنطقه (باستثناء القدس)- سنتحدث عنه لاحقا- ولم تتبنى أيا من المشاريع الإستيطانية التي قدمت بشأنها. أما على صعيد الشخصيات الفاعلة داخل الحزب، إتفق الجميع على ضرورة الحفاظ على وجود عسكري وإستيطاني في الضفة الغربية، وعدم العودة الى حدود عام 1967. وبرزت بينها نقاط خلاف في التفصيلات : إيغال ألون مثلا، يوافق على فكرة الإنسحاب الجزئي من الضفة الغربية في مقابل حل وسط إقليمي مع الأردن، لتتنازل إسرائيل عن المناطق المكتظة بالسكان للأردن، وبهذا تتلافى الخطر الديمغرافي وتحافظ على " الطابع اليهودي للدولة "، وتحقيق الإستيطان في مناطق الأمن^{٥٧}. أما شمعون بيرس فقال: " لسنا مطالبين بتسليم أية أراض للأردن، لأننا لسنا الصندوق القومي اليهودي من أجل العرب"، ووافق كل من وزير الدفاع موشيه ديان، ورئيس هيئة الأركان مردخاي غور، اللذان كانا يطالبان بعدم " تقسيم الأرض" وتسوية " وظيفية" مع الأردن^{٥٨}.

ثالثا: مرحلة من عام 1977-1990 في ظل حكومات الليكود

كانت هناك نقلة في سلوك إسرائيل في العقد ما بعد حرب 1967، وتجددت هذه النقطة في فترة حكم الليكود سبع سنوات من 1977-1984، حيث أعطت حرب الأيام الستة ونتائجها دفعه قويه للتطلع إلى عنصر ديني موجه للأراضي لم يكن سائدا من قبل في حكومات المعراخ والإصلاحيين حتى في التيارات الدينية الصهيونية، وهذا العامل الديني مفاده، أن الإسراع في إحتلال يهودا والسامرة يضم بعدا سماويا، وأن توحيد "أرض إسرائيل الغربية" لا يتعين التخلي عنه، وبدأ الموقف المتعلق بالتوسع في الحدود الذي كان حتى عام 1967 حكرا على حيروت، يأخذ طريقه بين الأعضاء الأوفياء لحركة العمال^{٥٩}. وتطور مفهوم أراض إسرائيل الكاملة إلى تعصب ديني في أواسط السبعينات وسط قطاعات كبيرة من السكان اليهود، وأصبح الإتجاه التوسعي له صدى تاريخيا في ظل ثورة روح جماعية لإقتطاع أجزاء من الأراضي المحتلة لليهود^{٦٠}.

^{٥٦} وليد الجعفري. ص xxviii - xxvii وانظر المصادر المثبتة هناك.

^{٥٧} المصدر السابق.

^{٥٨} المصدر السابق. وانظر المصادر هناك.

^{٥٩} وليام هاريس. "الاستيطان الاسرائيلي في الاراضي العربية المحتلة 1967-1984، نظرة عامة ومنظور تاريخي". المستوطنات الاسرائيلية في الاراضي العربية المحتلة. مجموعة دراسات، واشنطن، 22-24 ابريل، 1985، ص 78.

^{٦٠} المصدر السابق.

إنطلق الليكود من منطلقات تاريخية ودينية، حتى قبل وصوله للسلطة عام 1977، واتضح ذلك من خلال برنامجة الإنتخابي للكنيست الثامن عام 1973^{٦١} : " أن من حق الشعب اليهودي في "أرض إسرائيل" غير قابل للطعن، وهو مرتبط بحق شعبنا وطموحه إلى الأمن والسلام ، وينبغي رفض كل مشروع يسفر عن تقسيم "أرض إسرائيل" المحررة بصورة قانونية". " الإستيطان واسع النطاق في قطاعات "يهودا والسامرة" أهمية قصوى".

وحين وصل الليكود إلى السلطة عام 1977، أكد بشده ثوابته الصهيونية من خلال برنامجة الإنتخابي للكنيست الثامن الذي تحدث عن سياده الإسرائيلي المطلقه على الأراضي الواقعة بين نهر الأردن والبحر المتوسط، وحرية الإستيطان في أنحاء أرض إسرائيل كافة حسب المفهوم التاريخي لهذه الأرض، ورفض إقامة دولة فلسطينية مستقلة^{٦٢}. وأن الضفة الغربية لن تسلم لأي حكم أجنبي، وبين البحر والنهر ستكون السيادة الإسرائيلية فقط، "واعتبرها جزءا من "أرض إسرائيل الغربية"، وأن المستوطنات ستقام بناء على قرار صادر عن الحكومة فقط، وفق معايير صهيونية وأمنية^{٦٣}. الفصل بين مصير الأراضي الفلسطينية، وكل من الأراضي المصرية والسورية، وبذلك يعتبر أن سيناء والجولان يجب أن يحتفظ بهما، مع إمكانية التنازل عن أجزاء منهما في حال التوصل إلى تسوية سلمية مع مصر وسوريا، والإحتفاظ بأجزاء أخرى بحجة أمن الدولة^{٦٤}.

وحال فوز الليكود زار بيغين مستوطنة قدوميم التي أقامتها" جوش إيمونيم"، وكان حزب العمل قد اعتبرها غير شرعية، حيث عملت حكومة الليكود مع جوش إيمونيم على تنشيط إقامة المستوطنات في جميع أنحاء الضفة الغربية بشكل موسع^{٦٥}. واعترفت الحكومة رسميا بثلاث مستوطنات: قدوميم، عوفرة، معاليه أدوميم، عندها قال حنان يورات أحد قيادات جوش إيمونيم: "أن مهمة "جوش إيمونيم" هي "السرقه" و"الإستيطان"^{٦٦}. لإثبات أن الإستيطان بالنسبة لليكود لم يكن مجرد شعارات إنتخابيه، وإنما كان تعبيراً حقيقياً عن موقفه من الشعب الفلسطيني وأرضه^{٦٧}. وكانت نظرة رئيس الوزراء بيغن أن "يهودا والسامرة" جغرافيا وتاريخيا هي "أرض إسرائيل" تخص الشعب اليهودي، وأن الإستيطان في هذه الأراضي "حق

^{٦١} يونس السيد. "الليكود تنظيمًا وممارسة"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 208، تموز 1990، ص 48-49. كذلك محمد يحيى سليمان. الكيان الصهيوني خلال حكم الليكود، من ايار 1977- تموز 1984، بيروت، منشورات الهدف، 1986، ص 11.

^{٦٢} يونس السيد. المصدر السابق.

^{٦٣} محمد عبد الرحمن. "الإستيطان خلال سنتين من حكم الليكود"، شؤون فلسطينية، العدد 96، تشرين ثاني 1979، ص 9

^{٦٤} موسى القدسي الدويك. مصدر سابق، ص 39-40 وانظر الهامش 40

^{٦٥} م.س. اغواني. "اهداف ووسائل وانماط المستوطنات الاسرائيلية في الاراضي العربية المحتلة"، المستوطنات الاسرائيلية في الاراضي العربية المحتلة، مصدر سابق، ص 113.

^{٦٦} Geofry Aronson. Israel, Palestinians and the Intefada: Creating Facts on the West Bank (Wachinhton DC: Kegan Paul International in association with institute for Palestinian Studies, 1990). P. 66

^{٦٧} وليد الجعفري. مصدر سابق، ص xlix.

وواجب^{٦٨}. وكان بيغن قد قال حين أقيمت إسرائيل في ايار 1948، أن من لا يعترف بحقنا في وطننا بأسره، لا يعترف بحقنا في أي جزء منه^{٦٩}.

إنعكست منطلقات الليكود الدينية والتاريخية، والمبادئ التي جاءت في برامجه الإنتخابية على ملامح إستراتيجية الإستيطان: المشاريع الإستيطانية، والعمليات الإستيطانية، خلال مرحله تربعه على السلطة في الفترة المذكورة:

- تبنى مسار إستراتيجية الإستيطان في مرحلة الليكود إستكمال مشاريع المعراخ، كطريق القدس الأمني، والأحزمة الإستيطانية، وإقامة حزام استيطان جديد غرب الضفة الغربية^{٧٠}.
- زرع المستوطنات وتنظيمها في كتل استيطانية متراسة تحيط بالقرى والمدن الفلسطينية، كما في نابلس والخليل وجنين واريحا ورام الله^{٧١}.
- إقامة شبكة ضخمة من الطرق الطولية والعرضية، والتي تهدف إلى تقطيع التواصل بين التجمعات الفلسطينية وعزلها، وإحكام السيطرة على مفارق ومحاور الطرق. ومن هذه الطرق لا الحصر^{٧٢}: شارع رقم 5 (عابر السامرة)، وعابر يهودا، طريق معاليه أدوميم، القدس- اللطرون - تل ابيب. وطريق معاليه أدوميم إلى الخليل (كريات اربع).
- إستكمال الطوق المحيط بمدينة القدس بإقامة أحياء جديدة في محيط البلدة القديمة، في نطاق " القدس الكبرى"^{٧٣}.
- تكثيف الإستيطان في الضفة الغربية بعد الإنسحاب من سيناء، بعد مطالبة المستوطنين بتعويضهم بمساكن في الضفة الغربية، لتثبت إسرائيل أن وجودها دائم في الضفة الغربية وأنها غير قابلة للتفاوض^{٧٤}.
- تشكيل المجالس المحلية والإقليمية للمستوطنات بموجب الأمر العسكري 783 بتاريخ 1979/3/20، الذي قضى بإنشاء 3 مجالس إقليمية، بعد أن تم إنشاء المجالس المحلية^{٧٥}.

المشاريع الإستيطانية:

^{٦٨} م. س. اغواني. مصدر سابق، ص 113

^{٦٩} المصدر السابق.

^{٧٠} نظام محمود بركات. مصدر سابق، ص 162.

^{٧١} وليد الجعفري. مصدر سابق، ص xlv. كذلك خالد عايد. الاستعمار الاستيطاني، ص 82.

^{٧٢} المصدرين السابقين، ص xlv، ص 163.

^{٧٣} وليد الجعفري. مصدر سابق، ص xlv.

^{٧٤} ارجع الى موسى الدويك. ص 41، وانظر المصدر المثبت هناك.

^{٧٥} خالد عايد. المصدر السابق، ص 82.

عبرت حالة التطرف التي خلقها صعود الليكود للسلطة، في طرح عدة مشاريع استيطانية شاركت فيها الجهات المهمة بالاستيطان، والتي أجمعت على توسيعه في جميع الأراضي المحتلة، لربط هذه المستوطنات، ثم الأراضي المحتلة بإسرائيل^{٧٦}. ورغم زخم المشاريع الاستيطانية في هذه المرحلة، نكتفي بالحديث عن ثلاثة مشاريع/ خطط استيطانية:

1- مشروع شارون:

وهو "مشروع العمود الفقري المزدوج" الذي وضعه الأستاذ ابراهام فوخمان من معهد "التخنيون" في جامعة حيفا، ورفضته حكومة المعراخ في عام 1976، لاعتباره غير قابل للتنفيذ^{٧٧}. وأحياء شارون في ظل حكومة الليكود حين كان وزيراً للزراعة، ورئيساً للجنة الوزارية العليا لشؤون الاستيطان. وأصبح المسؤول التنفيذي عن الاستيطان^{٧٨}، من خلال الخارطة التي نشرتها وزارة الزراعة الإسرائيلية باللغة الانجليزية في آب 1980 وباللغة العربية عام 1981، برزت فيها "المناطق الأمنية الهامة" في الضفة الغربية التي تعبر عن نظرية شارون الأمنية، وعن خطته لمستقبل الضفة الغربية، التي بموجبها ثلاثة أرباع الضفة الغربية هي مناطق أمنية هامة يجب السيطرة عليها. وجميع المستوطنات تقع ضمن هذه المنطقه الأمنية بإستثناء ثلاث مستوطنات، وتضم هذه المناطق الأمنية، السفوح الشرقية وغور الاردن، والسفوح الغربية للمنطقه الجبلية، ومدينة رام الله، وتستنني حزاماً عرضه 5 كم شرقي الخط الأخضر للإزدحام السكاني العربي^{٧٩}. ترى خطة شارون أن الاستيطان اليهودي على سفح الجبل هو متطلب أساسي للأمن الإسرائيلي، على نقيض الون الذي أكد على دور المستوطنات في الغور في قطاع أمني، ويرى شارون أن المناطق الأمنية تكون فقط باقية إذا كانت مسنودة بمستوطنات يهودية. وتقع معظم المستوطنات في هذه المناطق الآمنة، لهذا تشمل الغور، والسفوح الشرقية للجبال الغربية ورام الله^{٨٠}. إذن تتضمن الخطه نشر الإستيطان في خطين متوازيين: الشريط الساحلي حيث يسكنه 75% من الإسرائيليين، والشريط الشرقي من الجولان إلى شرم الشيخ بطول 700 كم^{٨١}. ويشتمل المخطط التفصيلي للمشروع^{٨٢}: (أنظر الملحق رقم 3) إقامة ثلاثة مراكز مدنيه على مدخل القدس (جفعون، معاليه أدوميم، إفرات، بين الخليل وبيت لحم) للدفاع عن المدنية.

^{٧٦} محمد عبد الرحمن. مصدر سابق، ص 8.

^{٧٧} خالد عايد. "الوجود الاستيطاني في الاراضي المحتلة"، ص 352.

^{٧٨} عبد الرحمن ابو عرفة. مصدر سابق، ص 241.

^{٧٩} ارييه شيلف. خط الدفاع في الضفة الغربية، وجهة نظر اسرائيلية، ترجمة غازي السعدي، دار الجليل للنشر، عمان، ط1، 1985، ص 82.

⁸⁰ Meron Benvenisti and Shlomo khayat. Op.cit, p. 65.

^{٨١} وليد الجعفري. مصدر سابق، ص xl، xli.

^{٨٢} محمد عبد الرحمن. مصدر سابق، ص 13-14. كذلك نظام محمود بركات، مصدر سابق، ص 158-160.

- بسبب وجود كثافة عربية في منطقة "المثلث الصغير" المحاذي للضفة الغربية من وادي عارة إلى كفرقاسم، ولمنع اتصالهم بسبب إلغاء الخط الأخضر، تقرر إستيطان قطاع من عدة كيلومترات في المنطقة التي تضم أقلية عربية من خلال تشكيل كثيف من المستوطنات تربط الساحل المأهول باليهود بهذا القطاع الجديد.

- نظرا لأن نهر الاردن يشكل الحدود الإسرائيلييه الآمنة شرقا، سيشق شارع يربط بين تل أبيب ووادي الأردن، وهو شارع "حوتسيه شومرون" (عابر السامرة، رقم 5)

- إقامة مجموعة مستوطنات ترتبط مع كريات أربع ، وإقامة مركز مدني كبير في "إفراة" لإكمال سلسلة مداخل القدس .

- إقامة مركزيين مدنيين شمال الضفة الغربية.

رأى شارون من خلال مشروعه أنه يصلح للسلم والحرب، ويستجيب للهدف الأساس في تجميع يهود العالم الذي أقيمت من أجله إسرائيل، ولذلك كان الإنتشار والإستيطان واسعا يأخذ الزيادة السكانية بعين الإعتبار، ونظر شارون إلى زيادة عدد المستوطنيين في الضفة الغربية من 1% إلى 10% ، واستخدم صلاحياته كوزير للزراعة وحول أموالا طائلة من ميزانيات مخصصه لتطوير الجليل والجولان إلى الضفة الغربية لإنجاح مشروعه^{٨٣}.

2- مشروع "جوش إيمونيم"

أصبح إتجاه التوسع الديني بعد حرب أكتوبر للقوميين (حزب الوسط "المفدال" وفي الجناح اليميني من حزب العمل وكتلة الليكود)، ليشكل ذلك الاتجاه رأس حربة لحركة إستيطان "جوش إيمونيم" (كتلة الأوفياء)^{٨٤}. أنشئت "جوش إيمونيم" عام 1974، وجاء إنشاؤها كرد فعل لمعنويات الإسرائيليين المنخفضة بعد حرب 1973، وكان توجهها دينيا^{٨٥}. وكانت تهدف إلى "تحطيم الحواجز القائمة ضد الاستيطان الجماعي في المناطق الجبلية في "السامرة"^{٨٦}، وقد اعترف بها الإتحاد الصهيوني العالمي كحركة إستيطانية مستقلة، تتلقى التمويل بواسطة المنظمة الصهيونية العالمية ومن جهات اخرى عن طريق الوزارات الاسرائيلية^{٨٧}.

^{٨٣} وليد الجعفري. مصدر سابق، ص xli – xlii. لسنا بصدد دراسة جوش إيمونيم من ناحية فكرية، حول هذا ارجع الى David Newman. Ibid, and see, Elisha Efrat. Ibid, p 50-59.

^{٨٤} انظر في: وليام هاريس. مصدر سابق، ص 76.

⁸⁵ Elisha Efrat. Ibid, p 52.

^{٨٦} وليام هاريس، مصدر سابق، ص 76-77.
^{٨٧} عبد الرحمن ابو عرفة، مصدر سابق، ص 245

وبعد أن تولى الليكود السلطة عام 1977، أصبح توجه الإستيطان لحركة "جوش إيمونيم" أسهل لتحقيق رغبات دينية في "أرض إسرائيل الكبرى"، واكتسب مبررات الحق التاريخي^{٨٨} فكان أول مشروع أمام اللجنة الوزارية لشؤون الإستيطان برئاسة شارون هو مشروع "جوش إيمونيم" الإستيطاني الذي إقترح إقامة 16 نقطة إستيطانية في الضفة الغربية إضافة إلى معاليه أدوميم، عوفره وألون موريه، "وتطوير" مناطق الضفة الغربية بإقامة تجمعات من المستوطنات المترابطة والمتواصلة حول مركز مدني^{٨٩}. وصارت خطة "جوش إيمونيم" الداعية لإقامة 60 مستوطنة في منطقة الجبال الوسطى والسفوح الغربية السياسية الرسمية لدائرة الإستيطان في المنظمة الصهيونية العالمية بعد إنتخابات 1977^{٩٠}. وفي عام 1980 تقدمت بخطتها الثانية لإقامة خمس مستوطنات حول القدس، وإقامة مستوطنات للسيطرة على محاور طرق نابلس -جنين- طولكرم، وثلاث مدن إستيطانية كبيرة جنوب نابلس، الظاهرية والخليل وأهم ما يميز مشروع "جوش إيمونيم"، هو زرع المستوطنات بين التجمعات العربية في المناطق التي تجنبها المشاريع الإستيطانية الأخرى.^{٩١}

3- خطة دروبلس^{٩٢}:

جاءت خطة دروبلس بعد خطة جوش إيمونيم، (1978، 1981، 1980) لتوحد بين إستراتيجية الليكود وجوش إيمونيم، تقوم إستراتيجية الإستيطان في هذه الخطة على :

- وجوب أن تكون الحدود أبعد ما تكون عن المراكز الإقتصادية والصناعية والمدن عن الساحل.
- "الوجود المدني للمستوطنات أمر حيوي لأمن الدولة"، وسلسلة المستوطنات الكثيفة تشكل سدا منيعا لأي هجوم تتعرض له إسرائيل من الشرق.
- ودعت إلى زخم إستيطاني كثيف خاصة في تلال يهودا والسامرة التي تشرف على نهر الأردن والسهل الساحلي غربا- إستيطان جميع الأراضي الفلسطينية بين وحول المراكز العربية بهدف تقطيع هذه المناطق للحيلولة دون قيام كيان سياسي مترابط.
- إن زيادة وتيرة الاستيطان هي الطريقة الفضلى بل الوحيدة للتصميم على التمسك " بيهودا والسامرة" للأبد.

⁸⁸ Elisha Efrat. Ibid, p. 54

^{٨٩} محمد عبد الرحمن. مصدر سابق، ص 12.

^{٩٠} ميرون بنفستيني. مصدر سابق، ص 164.

^{٩١} ابو عرفة. مصدر سابق، ص 245.

^{٩٢} اعتمدنا على: متاهيو دروبلس. قسم الاستيطان، المنظمة الصهيونية العالمية، "الاستيطان في يهودا والسامرة"، "الاستراتيجية والسياسة والخطط"، ترجمة محمد النصر، شؤون فلسطينية، العدد 116 (تموز/يوليو 1981) ص 195-210. كذلك: ميرون بنفستيني. مصدر سابق، ص 164 و Benvenisti and Khayat. p 64

- رأيت الخطة إقامة مستوطنات قرب المستوطنات القائمة لعدم عزلها أمنياً وخدماتياً ، وذلك لإيجاد مجموعة مستوطنات متجانسة لتتطور وتتحد وتخلق مستوطنة مدينية واحدة.

- دعت الخطة إلى ضرورة إنشاء 12-15 مستوطنة سنوياً على مدار الخمس سنوات القادمة (1979-1984). ثم تغيرت إلى 1980-1985 ثم إلى 1981-1986 وبذلك نصل إلى 60-75 مستوطنة يبلغ عدد سكانها 100-120 ألف. وتعتبر هذه الخطة من أخطر الخطط الإستيطانية التي وضعت طيلة فترة الإحتلال الإسرائيلي كونها تدعو إلى نشر المستوطنات من شمال إلى جنوب الضفة الغربية^{٩٣}.

من الملاحظ ، أن المشاريع السابقة الذكر ، قد طرحت بعد العام 1978 ، وجاءت لتلائم مستقبل التسوية المحتملة، بعد زيارة السادات لإسرائيل ومن ثم توقيع اتفاقيه كامب ديفيد في أيلول 1978. وكان بيغن قد طالب شارون بالقيام بإستيطان موسع في جلسة مجلس الوزراء بعد عودته من زيارة الاسماعيلية في 1977/12/26^{٩٤}. وبعد التوقيع على كامب ديفيد ومن أجل مواجهة ما بعد التوقيع ، كانت هذه المشاريع والتي تميزت بسرعة التنفيذ، وذلك لمواجهة مفاوضات الحكم الذاتي وتقرير مصير الارض المحتل، وربط مصيرها بإسرائيل وعدم قيام كيان فلسطيني مستقل. نستشهد بما جاء بقلم متتياهو دروبلس في خطته المشهورة:

"... لكن علينا في ضوء المفاوضات الدائرة حالياً حول مستقبل " يهودا والسامرة" أن نخوض سباقاً مع الزمن، ففي خلال هذه الحقب، سوف تكون الحقائق والوقائع التي نخلقها على الأرض في هذه المناطق هي صاحبة القرار الرئيسي ، لذا فهذا هو الوقت الملائم والضروري لكي نشن حملة شاملة من الإستيطان الكثيف، وأن الحكم الذاتي لا ولن يطبق على "المناطق" بل على سكانها العرب فقط لا غير"^{٩٥}.

ورغم إعلان مناحيم بيغن عن تجميد الإستيطان مدة ثلاثة أشهر بعد توقيع الإتفاقيه، إستمر النشاط الاستيطاني تحت مسمى "تكتيف الاستيطان" الذي قدمته دائرة الاستيطان في الوكالة اليهودية، أي ترسيخ وضع المستوطنات المؤقتة وتحويلها إلى دائمة مما يمنح إسرائيل مزيداً من الوقت قبل الحكم الذاتي للحيلولة دون تحويل الإدارة الذاتية إلى دولة فلسطينية^{٩٦}، حيث عملت جميع الدوائر الحكوميه وغيرها في عملية التكتيف المذكورة ، وتم رصد الميزانيات لبناء منازل، وشق طرق تربط المستوطنات بالخط الأخضر، من أجل فرض الأمر الواقع خلال المفاوضات حول مستقبل المناطق المحتلة^{٩٧}.

ومن أجل تنفيذ المشاريع الاستيطانية السابقة الذكر ، وزرع المستوطنات في الضفة الغربية ، يجب توفير مساحات أراضي كافية، لذا اتخذت محكمة العدل العليا قراراً رسمياً لتذليل هذه العقبة في نيسان 1978،

^{٩٣} وليد الجعفري. مصدر سابق، ص ١١١.

^{٩٤} محمد عبد الرحمن. مصدر سابق، ص 18.

^{٩٥} متتياهو دروبلس. مصدر سابق، ص 198، 199.

^{٩٦} محمد عبد الرحمن. ص 22.

^{٩٧} المصدر السابق.

لينص على: " أن الاستيطان هو جزء من جهاز الأمن الإسرائيلي^{٩٨} . ليلبغ مجموع ما صادرتة السلطات الإسرائيلية حتى نهاية 1979 نحو 30% من مساحة "يهودا والسامرة"، ثم جاء قرار محكمة العدل العليا في تشرين أول 1979 الذي يمنع المصادره لأغراض الإستيطان.

إلا أن الحكومة أقدمت على سياسة جديدة تقوم على القانون العثماني (اثبات الملكية) وبهذا أصبح 64% من مساحة الضفة الغربية قابلة للمصادرة ومزيديا من المستوطنات^{٩٩} . ويذكر أنطوني كون ان 41% من أراضي الضفة الغربية تم الإستيلاء عليها بحلول 1984، لترتفع إلى 52% إذا أضيفت إليها الأراضي التي فرضت عليها قيود الإستخدام، ويضيف أن 8,8% من أراضي الضفة وغزة تم الإستيلاء عليها من يناير 1988- حزيران 1991^{١٠٠} .

كان بيغن قد حدد معالم سياسة الإستيطان الإسرائيلية في مشروع حول الحكم الذاتي المقدم للكنيست في 1977/12/28، أوضحه شارون في مقابلة مع معاريف: " أن المستوطنات لن تخضع لأي سلطة عربية، وأن إسرائيل مسؤولة عن الأمن لمنع الأذى بإسرائيل.... ولمنع الأضرار بمصادر المياه في الضفة الغربية..". وحتى تضمن إسرائيل عدم وجود أساس مادي للدولة الفلسطينية فإنها (إسرائيل) "مضطرة لجعل الاستيطان هدف قوميا مركزيا في جميع أنحاء البلاد"^{١٠١} . وأهم مبادئ الحكم الذاتي ما جاء في البند 11 الذي يسند إدارة الأمن والنظام في الضفة الغربية وغزة للقانون الإسرائيلي الذي هو مصدر الصلاحيات.... وتواجد الجيش في هذه المنطقه أمر بديهي^{١٠٢} . وأعلن بيغن في خطاب أمام مركز حيروت في نيسان 1979 " إن أي حدود لن تمر في أرض إسرائيل الغربية ، وأن الخط الاخضر اختفى ولم يعد له وجود...^{١٠٣} . وكانت حكومة بيغن قد اعلنت "قبل ان يجف المداد الذي وقعت به اتفاقية كامب ديفد" ان الحكم الذي ينطبق على السكان ولا ينطبق على الارض، وان تستمر اقامة المستوطنات دونما عائق. ووصفت صحيفة نيويورك تايمز سعي اسرائيل الى الاستيطان في بداية معاهدة السلام، كما لو كانت تحاول اظهار ان معاهدة السلام اعطتها تفويضا مطلقا باستيطان الضفة الغربية واخضاعها بصورة دائمة^{١٠٤} .

شهد عقد السبعينات تغيرا في الاهداف القومية، وتحولت الانظار الى الاراضي المحتلة عام 1967 وبشكل اساس الضفة الغربية، وكانت الاهداف الجغرافية السياسية هي احتلال مناطق بشكل سريع ما امكن،

^{٩٨} المصدر السابق، ص 25 نقلا عن هارتس.

^{٩٩} حول هذا انظر: الشيخ افرات. الاستيطان الاسرائيلي جغرافيا وسياسيا، دار الجليل للنشر والدراسات والبحاث الفلسطينية، عمان، 1992، ط1، ص 91-92 كلك 109-105.

^{١٠٠} انطوني كون. مصدر سابق، ص 184-194.

^{١٠١} محمد عبد الرحمن. مصدر سابق، ص 26 نقلا عن معاريف 1979/3/23.

^{١٠٢} للاطلاع على المشروع والبند 11، انظر يونس السيد. مصدر سابق، ص 53-54 وانظر المصدر.

^{١٠٣} محمد عبد الرحمن. مصدر سابق، ص 27 نقلا عن دافار 1979/4/30.

^{١٠٤} م.س. اغواني. مصدر سابق، ص 114.

حيث لم تنفذ المشاريع الاستيطانية السابقة الذكر في ارض اسرائيل (اراضي 1948) . وكما ذكرنا ، كان من اهم ملامح السياسة الاستيطانية في هذه المرحلة (عهد الليكود)، هو تكثيف الاستيطان في هذه المنطقة، خاصة بعد توقيع اتفاقية كامب ديفيد، الذي تلاه انسحاب من سيناء، وأصبحت السياسة المعلنة للحكومة انذاك اعطاء الزخم الاستيطاني لاتجاه شرق /غرب لأسباب أمنية، والعمق الاستراتيجي ووحدة الاراضي الاقليمية، واتضح ذلك من خلال وصل المحورين الطويلين (على السهل الساحلي، وعلى نهر الاردن) بشبكة طرق متصله توصل التجمعات اليهودية الاستيطانية في اراضي 1967 بالمدن والمرافق الاقتصادية وشبكة الطرق في اراضي 1948^{١٠٥}.

كانت خطة الاستيطان في تبنيها لاستراتيجية "جوش ايمونيم" والليكود ثورة وانفصالا تاريخيا عن سياسة حزب العمل، للعودة "الرائدة" إلى الأرض والعيش فيها كمثل المنجزات السياسية وإقامة خطوط متقدمة للمستوطنات القائمة، حيث مزج مشروع ألون هذه النظريات في خطة كبيرة لتوفير حائط دفاعي لإسرائيل ينظم إتصال المناطق الفلسطينية بالعالم ويتفادى استيعاب العديد من العرب في الدولة اليهودية^{١٠٦}. وتبني المستعمرات المجتمعية كشكل رئيس للاستيطان في الضفة الغربية كان أيضا إنفصالا تاريخيا عن المفهوم التقليدي حول المستعمرات الريادية. أعضاء "جوش ايمونيم" ودرولس لم يشدهم نمط الحياة الزراعية، ولم يخفوا أن هذه المستعمرات المجتمعية يمكن أن "تندمج" مستقبلا مشكلة مدنا جديدة^{١٠٧}. وقامت "جوش ايمونيم" بتشكيل حركة استيطان "أمانة" مما سهل مهمتها الاستيطانية، لتقيم 24 مستعمرة من 1977-1978 و 19 مستوطنه من 1979-1981 ، منهما 22 مستعمرة مجتمعية و 6 ضواحي مدينيه، وليس أدل من حجم الاستثمارات المباشرة لدائرة الاستيطان في المستعمرات^{١٠٨}.

وفي عام 1984 قامت حكومة وحدة وطنية بين المعراخ والليكود، إتفق فيها طرفا الائتلاف على الخطوط العامة للاستيطان، التي كشفت عن " وهم وتجميد الاستيطان"^{١٠٩}. الشيء نفسه حدث عام 1988، حكومة وحدة وطنية أكدت على زيادة عدد المستوطنات التي ستقام كل سنة، وبذلك استمر تكثيف المستوطنات القائمة وبنيت مستوطنات جديدة وتزايدت أعداد المستوطنين^{١١٠}. إلا أن أهم ما ميز هذه الفترة، هو إندلاع الانتفاضة الفلسطينية الأولى التي جاءت في الفترة الثانية للحكومة الإسرائيلية في عهد اسحق شامير، الذي تعامل معها

^{١٠٥} الشيخ افرات. مصدر سابق، ص20

^{١٠٦} وليام هاريس. ص 72-73.

^{١٠٧} ميرون بنفستي. مصدر سابق، ص 164-165

^{١٠٨} المصدر السابق، ص 161 .

^{١٠٩} خالد عايد. " الوجود الاستيطاني في الاراضي المحتلة"، مصدر سابق، ص 358.

^{١١٠} المصدر السابق، ص 359 وانظر المصادر.

"كاعمال شغب وخرق النظام" ولم ينظر إليها ببعدها السياسي¹¹¹. وإزاء زخم الإنتفاضة، أطلقت مبادرة جورج شولتز" وزير خارجية أمريكا المستندة إلى مشروع الحكم الذاتي، ثم مشروع شامير عام 1989 والذي صادقت عليه الكنيست، حيث رمى إلى تصفية الانتفاضة وانجازاتها، والتخلص من الضغوط الدولية لايجاد تسوية سياسية¹¹².

رابعاً: الاستيطان في مرحلة التسوية السلمية:

شهد بناء المستوطنات في الضفة الغربية زيادة كبيرة منذ أن قامت حكومة الليكود في صيف 1990، نتيجة عوامل تغيير طرأت على السياسة الاقليمية بعد حرب الخليج، وشعور حكومة شامير أن المفاوضات الوشيكة مع العالم العربي قد تعرض الوضع القائم في تلك الأراضي للخطر، فقررت تعزيز سيطرتها عليها من خلال توسيع المستوطنات القائمة، وبناء مستوطنات جديدة، والإستثمار في البنية التحتية وزيادة أعداد المستوطنين¹¹³. وكانت هذه الحملة الاستيطانية من أوسع الحملات التي عرفتها إسرائيل، ولعب اريئيل شارون وزير البناء والإسكان دوراً أساسياً فيها، وفق الخطوط الأساسية للحكومة التي وضعتها في 8 حزيران 1990، ووردت فيها فقرة تقول: " أن الاستيطان في أنحاء أرض إسرائيل كافة حق وجزء لا يتجزأ من الامن القومي، وستعمل الحكومة على تعزيزه وتعميقه"¹¹⁴.

ومع بداية عام التسوية عام 1991، في ظل التمهيد لعقد مؤتمر سلام دولي في الشرق الاوسط، كانت هناك حملة استيطانية لم يسبق لها مثيل ولا سابق لها منذ السبعينات، وكانت زيارات وزير خارجية امريكا جيمس بيكر، مناسبات لإعلان إقامة مستعمرات جديدة أو مخططة. وسط تصريحات رسمية وتصميم على مواصلة الاستيطان: فقد أكد رئيس الوزراء اسحق شامير في مقابلة تلفزيونية بمناسبة زيارة بيكر لإسرائيل في 9 نيسان 1991 "إن حكومته ستواصل البناء في يهودا والسامرة" وأشار إلى "عدم وجود أي رابط بين المستوطنات والمفاوضات بيننا وبين العرب، فهذا شأن إسرائيلي داخلي". وأكد المدير العام لديوان رئيس الوزراء يوسي بن اهارون، في تعقيب على أن الولايات المتحدة ربطت بين الاستيطان والقروض لإسرائيل، "بيكر" لم يطلب من إسرائيل تجميد البناء في المناطق، وأنه لو تم الطلب لقبول بالرفض"¹¹⁵.
واتبعت السلطات الاستيطانية طرقاً شتى لتوزيع السكان في المستعمرات، فالمراكز المدنية (معاليه ادوميم، اريئيل، كرني شومرون، كريات اربع، جفعات زئيف، بيتار، عمانوئيل)، لها تأثير في الميزان

¹¹¹ يونس السيد. مصدر سابق، ص 57.

¹¹² المصدر السابق. ص 55.

¹¹³ تقرير اسرائيلي، "نشاطات اسرائيل الاستيطانية خلال سنة 1995"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 9، شتاء 1992، ص 111.

¹¹⁴ تقرير دولي، "الاستيطان الاسرائيلي في الاراضي المحتلة"، مجلة والدراسات الفلسطينية، بيروت، العدد 11، صيف 1992، ص 131.

¹¹⁵ خالد عايد، "الاستيطان في ظل التسوية"، مجلة الدراسات الفلسطينية، بيروت، العدد 9، شتاء 1992، ص 277-278 وانظر المصادر هناك.

الديمغرافي، أما المستوطنات الصغيرة المنتشرة، هدفها تفتيت التواصل الجغرافي الفلسطيني^{١١٦}. فحتى أوائل سنة 1991، كان يسكن في الاراضي المحتلة (اضافة للقدس) 200,000 مستوطن يهودي في 200 موقع إستيطاني (مدني وريفي)، يسكن منهم في الضفة 90 ألف في 150 مستوطنة، بزيادة 40,000 مستوطن عن 1984^{١١٧}. وقد ارتفع هذا العدد الى 245 ألف مستوطن في 250 موقع استيطاني حيث شكل اليهود 13% من سكان الأرض المحتلة^{١١٨}.

وأشار التقرير رقم 4 الصادر عن لجنة مراقبة المستوطنات في حركة السلام الآن، في 92/1/22، أن هناك 157 مستوطنة منها 144 غير معروفة، حيث هناك تبدل مستمر في تعريف مواقع المستوطنات القريبة من الخط الأخضر، دائمة/مؤقتة، ضواحي/ مستوطنات، وهذه الاستراتيجية تعطي الفرصة للإستيلاء على الأراضي وإقامة مستوطنات جديدة بعيدة عن المستوطنات الأصلية، ولا يوجد رابط مادي بينها^{١١٩}. ويضيف التقرير أن عدد السكان المستوطنين إرتفع الى 120 ألف نسمة اواخر عام 1991 حسب زعم المستوطنين، في حين أن التقرير يقدرهم بـ 98,750 نسمة^{١٢٠}.

بعد مؤتمر مدريد، أعلن ارئيل شارون ، وزير البناء والإسكان عن خطته الاستيطانية الخمسية الشاملة، من بين أهدافها حسب كلام شارون: "البناء في القدس الكبرى وتعزيز وضع القدس بوصفها العاصمة الأبدية . وبناء "مستوطنات الكواكب" بهدف إنشاء تواصل للتجمعات السكنية على طول ما كان في فيما مضى الخط الأخضر" ، والبناء في "يهودا والسامرة" وفقا لسياسات الحكومات الإسرائيلية كلها التي كانت تبني في هذه المناطق وفقا لخطة استراتيجية بعيدة المدى هدفها إبقاء المناطق الاستراتيجية المسيطرة في يدنا"^{١٢١}. "التوسع" من خلال بناء المستوطنات، يتم عن طريق المستوطنات القائمة، مثلما تم توسيع الحدود القانونية "لمعاليه ادوميم" لتتواصل مع القدس. نمط آخر من "التوسع" كما في مشروع "النجوم السبعة"* في خطة شارون الخمسية السالفة الذكر، حيث تبني سلسلة طويلة من المستوطنات غرب الخط الأخضر، من طولكرم حتى مودعين جنوبا، ثم يتبعها توسع هذه المستوطنات شرقا^{١٢٢}. ليصل عدد السكان المستوطنين أواخر سنة

^{١١٦} تقرير اسرائيلي، "نشاطات اسرائيل الاستيطانية سنة 1991، مصدر سابق، ص 115-116.

^{١١٧} تقارير دولية، "الخطط الاستيطانية والدعم الحكومي للمستوطنين في الاراضي المحتلة"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 7، صيف 1991، ص 70-73

^{١١٨} تقرير دولي، الاستيطان الاسرائيلي في الارض المحتلة، مصدر سابق، ص 131-132.

^{١١٩} تقرير اسرائيلي، مصدر سابق، ص 115-116.

^{١٢٠} المصدر السابق.

^{١٢١} المصدر السابق، 279-278، وانظر المصادر المثبتة هناك.

^{١٢٢} "الخطط الراهنة والمستقبلية في الضفة الغربية"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 7، صيف 1991، ص 75.

1993 130 ألف نسمة، وإلى 164 ألف في عام 1995 موزعين على 6 مجالس اقليمية و 12 مجلس محلي مدني^{١٢٣}.

"ولم تحل المفاوضات التي تلت مؤتمر مدريد دون إستمرار النشاطات الاستيطانية، بل كان المؤتمر مناسبة لهذا النشاط، فقد ربط الصحافي دان روبنشتاين بين الاستيطان والعملية السياسية في نظر المستوطنين، الذين تقلقهم العملية السلمية: " أن كل ما يحتاجونه هو مزيدا من الوقت"، وعزى نداد شراغائي النشاط الاستيطاني الكبير إلى شبح عملية سياسية تندر بالخطر، وإلى إحساس بنفاذ الوقت"^{١٢٤}.

وبعد وصول حزب العمل إلى السلطة في صيف 1992 برئاسة رابين، تواصلت الهجمة الاستيطانية في هذا العهد، وانتقل نحو 50 ألف مستوطن يهودي إلى الأراضي الفلسطينية المحتلة 1967، 22 ألف منهم في منطقة القدس، حيث استوطن الضفة خلال عامين ونصف من عهد حكومة العمل 20% تقريبا من مجموع من إستوطنها في 25 عاما من الاحتلال، وتعهد رابين ببناء المزيد من الوحدات السكنية، وبناء ما باشرت حكومة الليكود ببناؤه^{١٢٥}. وبعد التوقيع على إتفاقية أوسلو في أيلول 1993، صادرت السلطات الإسرائيلية 97 ألف دونم، لتبلغ نسبة "أراضي الدولة" التي أعلنتها الحكومة 70% من مساحة الضفة الغربية، وتواصلت المصادرات بعد توقيع اتفاقي القاهرة وواشنطن عام 1994. وحسب المصادر الفلسطينية، صادرت 70 ألف دونم، منها 10.000 دونم لتوسيع المستوطنات القائمة^{١٢٦}. وعلقت حركة "السلام الآن" في مؤتمر صحفي في القدس بتاريخ 1995/1/9، على 11 خطة هيكلية لتوسيع المستوطنات أودعت لدى الإدارة المدنية في عام 1994:

"يبدو أن الحكومة تنفذ في الضفة الغربية سياسة تقطيع إلى مناطق يهودية وأخرى عربية، بهدف ايجاد كانتونات فلسطينية داخل مناطق التي تديرها إسرائيل^{١٢٧}، إن توسيع مستوطنات الكانا، ناحلئيل، دوليف وبيت حورون، هو اتجاه لخلق كتلة ديمغرافية يهودية على طول الخط الممتد من مفرق كفر قاسم إلى مستوطنة جفعات زئيف شمال القدس، مما يوجد عشرات القرى الفلسطينية في جيب إلى الغرب من هذا الخط مفصولا عن الضفة الغربية، والبناء قرب افرات، وشق طريق القدس - جوش عتصيون، والانفاق والجسور تهدف إلى ايجاد جيب آخر جنوبي القدس^{١٢٨}. هذا إضافة إلى خطة سريه لضم عدد

* سنتحدث بتفصيل أكثر عن خطة "النجوم السبعة" في سياق الحديث عن الأهمية الاستراتيجية لشارع "عابر اسرائيل

^{١٢٣} خالد عايد. الوجود الاستيطاني، مصدر سابق، 361 وانظر المصادر هناك.

^{١٢٤} خالد عايد. المصدر السابق، ص 280.

^{١٢٥} لمزيد من التفاصيل ارجع الى: خالد عايد، "الاستيطان اليهودي في الاراضي المحتلة"، محصلة الاستيطان منذ اتفاق اوسلو ونذر 1995، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 21، شتاء 1995، ص 115 وانظر المصادر هناك.

^{١٢٦} المصدر السابق.

^{١٢٧} المصدر السابق، ص 116. وانظر تفاصيل الخطة في المصدر نفسه ص 117، 119.

^{١٢٨} انظر التفاصيل في المصدر السابق، ص 119.

من المستوطنات قريبة من خط الهدنة ، مثل أليفه منشه، هار آدار، اورنيت، وذلك لإيجاد خمس كتل استيطانية تقع على جانبي الخط الأخضر^{١٢٩}.

وبعد فوز الليكود في انتخابات 1996 ووصول بنيامين نتنياهو إلى رئاسة الحكومة، أعدت "امناه" وهي الذراع الاستيطاني لمجلس المستوطنات اليهودية في الضفة وغزة، خط واسعة للبناء تكلفتها 4 مليار دولار هدفها زيادة عدد السكان اليهود في الأراضي المحتلة إلى 500.000 بحلول عام 2000. وذلك من أجل خلق مزيد الوقائع على الأرض، لمنع توسع السيطرة الفلسطينية إلى أكثر من 28% في مناطق أ،ب في الضفة الغربية، وجاء في الخطة " أن حجم هذه التجمعات السكانية والإتصال فيما بينها وسهولة وصولها إلى مراكز السكان اليهود في إسرائيل، سيكون لها الأثر البالغ في مكانتها في أعين الجمهور الإسرائيلي، ولذا فهي ستمارس نفوذًا مباشرًا على القرارات السياسية التي ستتخذ في الأعوام الآتية"^{١٣٠}.

وقد تم تقديم خطة الاستيطان الواسع النطاق التي أعدتها "امناه" والتي قسمت الضفة الغربية إلى مناطق أ،ب،ح، إلى نتنياهو، والتي تستند إلى توسيع البنى التحتية للاستيطان القائم وخصوصًا تكثيف المستوطنات الكبرى، وتهدف إلى استغلال الفرص المتاحة لنمو الاستيطان، حيث فتحت الطرق الالتفافية التي تم تطويرها عقب اتفاق أوسلو الطريق أمامها، وأوضح زئيف حيفر، مدير "امناه" أن خطة الطرق الالتفافية أعطت الإستيطان في "يهودا والسامرة" دفعا كبيرا حتى من دون أن تنوي ذلك"^{١٣١}. وقد عملت حكومة نتنياهو في النصف الثاني من عام 1997 على البناء في 90 مستوطنة لإيجاد الوقائع على الأرض سابقة لإنتشار الجيش الإسرائيلي ومفاوضات الوضع النهائي . وتمت أعمال البناء تلك في مواقع بعيدة عن المستوطنات المقامة في 13 موقع، إدعت الحكومة أنها جزء من المستوطنات المقامة في أنحاء الضفة الغربية . وكانت هذه الوحدات السكنية ، قد أقرها شامير وجمدها رابين بعد 1992، ورفع نتنياهو التجميد عنها، لتبنى ضمن برنامج " ابني بيتك" كجزء من سياسة حكومته للبناء الهادئ^{١٣٢}.

والطرق الالتفافية* لها دلالاتها السياسية، وهدفها هو نفسه كهدف إنشاء المستوطنات في فرض الوقائع على الأرض قبل البدء في أي مفاوضات. وحسب التقرير الذي نشرته لجنة المراقبة في حركة السلام الآن أن هذه الطرق محاولة لإيجاد تطبيع في الروابط التي تربط المستوطنات بدولة إسرائيل، وقبول ان الاحتلال أمرا غير قابل للتغيير، من خلال طمس الطابع السياسي لتلك المستوطنات، وغاية الطرق أن يتولد لدى المستوطنين

^{١٢٩} تفاصيل الخطة في المصدر السابق. كذلك، ارجع الى: خالد عايد. "الاستيطان اليهودي في الاراضي المحتلة اليوم الاستيطاني"، منطقة القدس وخط الهدنة السابق، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 20، خريف 1994، ص 132-134.

^{١٣٠} جفري ارنسون. "خطة المستوطنين والطرق الالتفافية"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 28، خريف 1996، ص 105-106.

^{١٣١} المصدر السابق.

^{١٣٢} "الاستيطان اليهودي في الاراضي المحتلة"، نتنياهو يعرف كيف يبني بهدوء: توسيع المستعمرات بينما الدبلوماسية تتعثر ، مجلة الدراسات الفلسطينية ، العدد 35، صيف 1998، ص 121 - 124 .
* وستنحدث بالتفصيل عن الطرق الالتفافية في سياق تناولنا للأهمية الاستراتيجية لشارع "عابر اسرائيل".

وهم بأن الخط الأخضر قد تلاشى^{١٣٣}. ونظام الطرق الالتفافية، أعلنها الجيش الإسرائيلي في أواخر 1994 مكتسبة شرعيتها من إتفاق أوسلو2 وإعادة الإنتشار العسكري. وهذا النظام من الطرق استندت عليه "امناه" في خطتها الاستيطانية السالفة الذكر^{١٣٤}.

وإذا كان موقف حكومة نتنياهو من توسيع المستوطنات كما ذكر، فان موقف حزب العمل لا يختلف فيما لو قدر له أن يفوز في انتخابات 1996، ولعل الاتفاق الذي عقد بين حزب العمل وأحد أبرز حاخامات المستوطنات في الضفة الغربية، الحاخام يوئيل بن نون. بشأن مستقبل الإستيطنان، الدليل الواضح على السياسة الاستيطانية التي كان سيتبعها الحزب^{١٣٥}.

ويذكر عوفر بطرسبرغ أن حكومة نتنياهو أعدت تلك الخطط سرا لتكثيف الاستيطان، حيث إشتراك في ذلك الجهد وزارات الدفاع، البناء والاسكان، والبنى التحتية الوطنية، من خلال النظر في المشاريع التي كان قد صادقت عليها حكومة العمل وعلقت في فترة رابين وبيرس^{١٣٦}. ويتابع بطرسبرغ: أن الخطة مكونة من ثلاث مراحل^{١٣٧}:

- المرحلة الأولى: إسكان أكثر من 10 آلاف نسمة من خلال استكمال إسكان المناطق التي بدأها شارون حين كان وزيرا للإسكان في الحكومة السابقة.

- المرحلة الثانية: تتعلق بالخطط التي أقرتها لجان التخطيط في عهد حزب العمل، وتنتظر مصادقة الحكومة.

- المرحلة الثالثة: صيغة "مفهوم التكتل" التي حددها نتنياهو: إقامة مستوطنات جديدة على إمتداد محاور الطرق الالتفافية، ويقضي هذا المفهوم: "ليس من الضروري بناء المساكن فقط، ففي الإمكان بناء المراكز التجارية، وأحيانا المناطق الصناعية، أو حتى محطات الوقود، فالجوهر في ذلك كله هو: تواصل بين المباني ذات الصيغة الإسرائيلية. إذ أن الوجود اليهودي المكثف يوجد تطابقا بين الكتل الإستيطنانية والمناطق الأمنية".

ومرحلة الاستيطان في ظل حكومة نتنياهو من عام 1996-1998، يمكن إيجازها بما قاله نتنياهو: "أن سياسة الاستيطان تستند إلى أفكار التسوية النهائية، وهي وسيلة هامة لتحديد حدود إسرائيل والحفاظ على الأمن"، "كما تعيد بناء المستوطنات على طول الشوارع الالتفافية، ويجب أن تتطور على جوانبها وليس على

^{١٣٣} الطريق المسدود: انشاء الطرق الى المستوطنات في الضفة الغربية وقطاع غزة، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد9، شتاء 1992، ص 129-130

^{١٣٤} للمزيد حول الطرق الالتفافية، ارجع الى جيفري ارنسون، مصدر سبق ذكره، ص 1.

^{١٣٥} انظر تفاصيل نص الاتفاق: مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 28، خريف 1996، ص 117 ، 118

^{١٣٦} عوفر بطرسبرغ. "خطة المراحل التي وضعها شارون وبوش كتكثيف المستوطنات في المناطق"، مجلة الدراسات الفلسطينية، المصدر السابق، ص 118-126.

^{١٣٧} المصدر السابق، وانظر التفصيلات حول خارطة توزيع الكتل الاستيطانية.

رؤوس الجبال، وبناء المستوطنات على طولها يمكنها من الوصل الجغرافي وتشكيل كتل استيطانية"^{١٣٨}. واستمرت سياسة بناء المستوطنات وتوسيع القائمة، فمن عام 1998-1999 تم بناء 5760 وحدة سكنية. وارتفع معدل بناء المستوطنات بنسبة 81% في بداية العام 2000 حسب معطيات مكتب الاحصاء المركزي، وارتفعت نسبة البناء الخاص في المستوطنات الى 141%^{١٣٩}. وصرحت مصادر في مجلس "اليشع"، أن اساس البناء هو منطقة القدس، ومنطقة غرب السامرة، أي المناطق التي ستبقى في يد إسرائيل، حسب خطة باراك. وهذا أكده وزير الخارجية شلومو بن عامي: "في التسوية الدائمة، ستبقى إسرائيل في مناطقها ثلاث كتل استيطانية، جوش عتصيون، معاليه ادوميم، وتكتل غرب السامرة، وستكتفي في غور الأردن بترتيبات أمنية"، ولهذا يلاحظ الارتفاع في عدد المستوطنين للمناطق المذكورة^{١٤٠}.

وكانت موجة البناء في المستوطنات في عهد حكومة باراك الجديدة أكثر زخما عما كانت عليه في عهد حكومة نتنياهو، "حيث يستطيع أي من الأزواج الشابة شراء بيت في مستوطنة مثل بيت ايل، الون موريه، أن يحظى بسلسلة امتيازات في هيئة قروض ميسرة... وقد ورثت هذه الحكومة انظمة وزارة الإسكان من حكومة نتنياهو"^{١٤١}. وعملت وزارة الإسكان بزعامة يتسحاق ليفي من المبدال على استثمار نصف مليار شيكل خصصت لهيات تمنح للمستوطنين في مناطق ذات أولوية وطنية، ببناء 1221 وحدة سكنية منذ بداية 2001، اضافة لما تسوقه إدارة أراضي إسرائيل من أراضي للبناء في المستوطنات وخطت لبناء مئات الوحدات السكنية^{١٤٢}.

استعرضنا المشاريع الاستيطانية واستراتيجيتها في المراحل المختلفة، والتي شاركت في تخطيطها وتنفيذها جهات رسمية وغير رسمية، أجمعت على توسيع الاستيطان في أراضي الضفة الغربية، وأقيمت الأحزمة والكتل الاستيطانية التي ارتبطت بشبكات الطرق الالتفافية لترتبط مع بعضها ولترتبط مع داخل إسرائيل، وبالتالي ربط جميع أراضي الضفة الغربية بداخل إسرائيل (توحيد اراضي 1967 و اراضي 1948). ولتوضيح هذه النقطة نناقش نموذج التوسع في القدس الشرقية ومن ثم دمجها في "قدس موحد" شرقية وغربية، حيث الشكل والمضمون الاستراتيجي. "والمستوطنات التي نفذت في الضفة الغربية وتشكيلها وامتدادها، عمليا هي نسخة طبق الأصل عن تلك التي تم إقامتها في مدينة القدس منذ 1967"^{١٤٣}

خامسا: الإستيطان في القدس:

^{١٣٨} خليل تفكجي. "الاستيطان الاسرائيلي في الاراضي المحتلة... واقع واشكاليات، 2004/10/3.

<http://www.aljazeera.net/knowledge/fate/asp/print.htm>

^{١٣٩} خليل تفكجي. مصدر سابق.

^{١٤٠} المصدر السابق.

^{١٤١} ("الاستيطان اليهودي تحت وقع انتفاضة الأقصى"، ترجمة واعداد: خالد عايد، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 46/45، شتاء/ربيع 2001، ص 59)

^{١٤٢} المصدر السابق.

^{١٤٣} لقاء خاص مع سري نسيبة. "الحل السياسي: الوسيلة الوحيد لانقاذ القدس"، القدس، الاثنين 20/12/2004، ص 2

كان الاحتلال الإسرائيلي لمدينة القدس في حزيران 1967، فرصة لإعادة توحيد المدينة بشطريها تحت السيطرة الإسرائيلية الحصرية من خلال بناء مشاريع سكنية لليهود في الجزء العربي، وذلك بهدف إقامة وجود يهودي دائم. حيث يعيش أكثر من 168 ألف إسرائيلي في عشرة أحياء إستيطانية كبرى في القدس الشرقية، والفلسطينيين 154 ألف^{١٤٤}.

ومنذ أن احتلتها في حزيران 1967م، كان هدف الاستيطان فيها الذي تبنته الحكومات المتعاقبة هو توطيد السيطرة الإسرائيلية على القدس الشرقية الفلسطينية للحيلولة دون إعادة تقسيمها لاحقاً. وأكدت المؤتمرات الصهيونية العالمية المنعقدة في القدس من المؤتمر 27 من سنة 1967 إلى المؤتمر 34 في سنة 1998، الاعلانات المتكررة للقدس "الموحدة"، بصفتها "العاصمة الأبدية لإسرائيل"، وبذلت الجهود للبناء فيها وتشجيع المستوطنين اليهود للسكن فيها، وفي ذلك يقول نداف شراغاي: "أن دافيد بن-غوريون هو الذي كان منح في حينه تيدي كوليك وموشيه ديان وبنحاس سابير مباركة للانطلاق بعد حرب الأيام الستة مباشرة. وقال لهم: " يجب إستقدام اليهود إلى القدس الشرقية بأي ثمن، وينبغي توطين عشرات الآلاف خلال فترة زمنية قصيرة"^{١٤٦}.

ومن أجل السيطرة على مدينة القدس ومحيطها تمهيدا لتهودتها، اتخذت الحكومات الإسرائيلية مجموعة إجراءات وخطط ومشاريع استيطانية داخلها وحولها، وللإستيلاء على أراضيها وممتلكاتها، وتجاوز التهويد حدودها إلى حولها. فبعد حرب سنة 1967 قامت إسرائيل على توسيع حدود بلدية القدس الشرقية من 6 كم - 73 كم مربع من أراضي الضفة الغربية^{١٤٧}. وذلك بموجب مرسوم حكومي بتاريخ 1967/6/28 يسري بموجبه "قانون الدولة وقضاؤها وإدارتها" عليها (القدس والمناطق المحيطة)، ومرسوماً آخر من وزير الداخلية يقضي بإلحاق المنطقة الموسعة إلى صلاحية مجلس بلدية القدس اليهودي^{١٤٨}.

وفي 1967/8/18 اتخذت الحكومة الإسرائيلية قراراً يفوض رئيسها بتسريع عمليات البناء والإسكان في "القدس الكبرى"^{١٤٩}. منذ ذلك الوقت يقوم الاستيطان في القدس الشرقية ومحيطها في ثلاث دوائر متراكزة: الداخلية (ضمن الحدود البلدية التوسعية)، والدائرة الوسطى (القدس الكبرى) وتشمل 2 كم 330 من الضفة الغربية ودائرة خارجية تشمل 2 كم 665 وتعرف بالقدس المتربولتيانية^{١٥٠}.

^{١٤٤} جيفري ارنسون. "إسرائيل تبني القدس الكبرى في موقع المدينة الخالدة"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 19، صيف 1994، ص 112-113 وانظر المصادر المثبتة هناك. كذلك خالد عايد. القدس الكبرى في اسار الأمر الواقع الإسرائيلي، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 15، صيف 1993، ص 101

^{١٤٥} ماثيلى دمير. "الاستيطان اليهودي في القدس القديمة"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 8، خريف 1991، ص 31.

^{١٤٦} نداف شراغاي. القدس الشرقية، الاستيطان اليهودي والأحوال المعيشية، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 42 صيف 2000، ص 38، ترجمة الياس شوفاني.

^{١٤٧} وليد الخالدي. "ملكية موقع السفارة الأمريكية في القدس"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 43، صيف 2000، ص 11.

^{١٤٨} انظر في: سمير جريس. القدس. المخططات الصهيونية، الاحتلال، التهويد. بيروت، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، 1981، ص 59-63.

^{١٤٩} المصدر السابق، ص 117.

^{١٥٠} وليد الخالدي. مصدر سابق، وانظر المصدر المثبت هناك.

تزامنت هذه الإجراءات مع مشاريع وخطط استيطانية هدفها تحقيق أكثرية يهودية، وكانت خطة يهودا تامير، نائب المدير العام لوزارة الإسكان تموز 1967، الخاصة بالقدس لإيجاد تواصل يهودي بين شمال وجنوب المدينة. كذلك المخطط الرئيسي للقدس الذي أقر في تموز 1970 وهدفه تحويل شطري المدينة إلى مدينة واحدة بأغلبية يهودية مطلقة^{١٥١}، إضافة إلى خطة منتياهو دروبلس رئيس دائرة الاستيطان في المنظمة الصهيونية، وهي "خطة تطوير القدس الكبرى حتى سنة 2010^{١٥٢}. وفي هذا يقول نداف شرغائي: "تلخصت بؤرة السياسة الإسرائيلية في المناطق التي ضمت إلى القدس في بند واحد تقريبا من قرار اللجنة الوزارية لشؤون القدس، والذي أقر (كهدف حكومي). تحديد النسبة بين السكان اليهود والعرب بمعدل 76% مقابل 24%". ويتابع شرغائي: "إلا أنه على الرغم من السياسة الديمغرافية، فإن نسبة السكان اليهود في القدس، كبرى المدن الإسرائيلية تبلغ 68,4%، وبالمقابل نصيب السكان العرب 31% قياسا لـ 25,8% سنة 1967، ويقدر الديمغرافي الأستاذ سيرجيو دي لايرغولا أن نسبة اليهود في المدينة ستقلص سنة 2020 إلى 56% فحسب"^{١٥٣}.

وعملت السلطات الإسرائيلية على مصادرة مساحات واسعة من الأراضي، حيث صودر في بداية السبعينيات 17,000 دونم لتقام عليها ضواحي راموت، نفي يعكوف، راموت اشكول، سنهدريا الموسعة، جفعات همفاتير، التلة الفرنسية، و قصر المندوب، "وهذه المصادرات التي مكنت هذا الإنجاز الديمغرافي النسبي كانت ثمار مبادرات المعراخ"^{١٥٤}. وبهذه الطريقة وضعت الركائز للاستيطان والتهويد وصيغة "القدس الكبرى" من (طريقة فرض الأمر الواقع). وهي نفس الأسلوب الذي اتبعته الحكومات الإسرائيلية الليكودية، منذ أن وصلت للسلطة 1977-1984 – 1990-1992 منفردة أو في ظل ائتلاف حكومي 84-90. والخطة الأهم كانت لمنتياهو دروبلس، رئيس دائرة الاستيطان في منظمة الصهيونية العالمية، (خطة تطوير القدس الكبرى حتى سنة 2010) وأعلنها في أيار سنة 1984، هدفها مضاعفة عدد اليهود في القدس الكبرى إلى 750 ألف خلال 25 عاما، باستيطان المنطقة من بيت ايل شمالا – غوش عتصيون جنوبا. والى أريحا شرقا، بإقامة 15 مستوطنة جديدة، وإقامة الطرق المركزية التي تربط القدس بشبكة الطرق الإسرائيلية^{١٥٥}. في بداية التسعينات كانت الهجرة الكبيرة من الاتحاد السوفيتي لمئات الآلاف من اليهود وفي ظل الحديث عن تسوية سياسية، تصاعدت سياسة فرض واقع التهويد على القدس، من خلال تكثيف الاستيطان وتوطين

وللمزيد انظر محمود إبراهيم. "رياح الاستيطان في القدس (قوشرات عاميين) الحلقة الأخطر في المشروع الصهيوني الأكبر"، مجلة فلسطين، السنة الثانية، العدد السادس، ربيع 1999، ص 133.

^{١٥١} للتفاصيل: أنظر سمير جريس. مصدر سابق، ص 117-123.

^{١٥٢} أنظر: خالد عايد. الاستعمار الاستيطاني للمناطق العربية المحتلة خلال عهد الليكود، 1977-1984، مصدر سابق، ص 102-106.

^{١٥٣} أنظر: نداف شرغائي. مصدر سابق، ص 39.

^{١٥٤} المصدر السابق. وكذلك انظر نداف شرغائي. "الديمغرافيا قبل كل شيء" هآرتس 1992/5/31 استشهد بها خالد عايد، "القدس الكبرى في اسار الأمر الواقع الإسرائيلي"، مصدر سبق ذكره.

^{١٥٥} أنظر: خالد عايد. الاستعمار الاستيطاني، مصدر سابق، ص 102-106.

أولئك المهاجرين في القدس وضواحيها^{١٥٦}. وحظيت القدس بالاهتمام الأكبر في الهجمة الاستيطانية في ظل مرحلة التسوية السلمية، حيث إن قضية السيادة على القدس هي الأبرز في القضايا المتنازع عليها ولهذا كانت الجهود كثيفة لاستكمال تهويدها من خلال الخطط، وعمليات للاستيلاء على الأملاك العربية وإقامة النقاط والضواحي الاستيطانية الجديدة، لتحويلها إلى مدينة كبرى^{١٥٧}.

وبعد مؤتمر مدريد لجأت الحكومة الإسرائيلية إلى إجراءات لفرض الواقع على المدينة وبسط السيادة الإسرائيلية في أي تسوية ممكنة، ومن هذه الإجراءات:^{١٥٨}

- توقيع وزير الداخلية على أمر لتوسيع أراضي بلدية القدس وإلحاق 15,000 دونم بها (نقلا عن دافلو-1992/2/14). وقال تيدي كوليك الذي حضر التوقيع : "إن هذا الأمر يحظى بالإجماع في إسرائيل وفي أوساط يهود العالم ولا يحتمل طرح أي حل آخر للقدس".

- التشديد على تطبيق قانون يمنع البناء للفلسطينيين اتخذ سنة 1973، وذكرت الجيروساليم بوست 1993/3/8 "أن كلا من الليكود والعمل حافظا على بقاء هذا القانون ساريا وبشدة.....".

- من أجل عزل القدس عن الضفة وغزة، تم شق طريق التفافي حول القدس يصل من جنوب و وسط الضفة إلى شمالها دون المرور بالقدس.

يلاحظ من الخطط الاستيطانية لاستيعاب أكبر قدر ممكن من المستوطنين، ومن الإجراءات لفرض الأمر الواقع التهودي، أنها كانت تمهيدا إلى "القدس الكبرى":^{١٥٩}

" إن أغلبية سكان المدينة (56,1) تعيش اليوم في تخوم المنطقة المدعوة "القدس الشرقية". تلك المنطقة التي ضمت إلى دولة إسرائيل بعد 18 يوما من حرب الأيام الستة، والتي تضاعفت إلى ثلاث مرات، إلى نحو 110,000 دونم^{١٦٠} وذلك وفق قرار السلطات توسيع صلاحية بلدية القدس الذي اشرنا إليه سابقا.

وهكذا شملت منطقة الصلاحية عدة نقاط استيطانية في البلدة القديمة، و 12 ضاحية من حولها

مستوطنات مدنية أكبرها معاليه أدوميم والتي صممت بحيث تحكم إغلاق القدس الكبرى عن الضفة الغربية والأراضي العربية الداخلية، وتشرف على هذه المستوطنة وزارة الإسكان، وهي أخطر المستوطنات إطلاقا

^{١٥٦} للتفاصيل حول الخطة الاستيطانية أنظر في خالد عايد. "القدس الكبرى في إسرار الأمر الواقع الصهيوني"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 15 صيف 1993 ص 103.

^{١٥٧} أنظر: خالد عايد. "الاستيطان في ظل التسوية"، مجلة الدراسات الفلسطينية العدد 9 شتاء 1992، ص 285-286.

^{١٥٨} احمد الدجاني. القدس في خطر، الطبعة الأولى 2002/2003، ص 58-61.

^{١٥٩} خالد عايد، المصدر السابق، ص 104-106، وعلى المصادر المشار إليها هناك، ما لم نشر إلى غيرها.

^{١٦٠} نداف شراغاني، مصدر سابق، ص 39.

ليس فقط لاستملاك الأراضي العربية فقط بل تضع عائقا جديدا مهما في طريق دمج القدس العربية في أي وطن فلسطيني في المستقبل.^{١٦١}

توزع الضواحي والمستوطنات في طوقين لها مركز واحد ، الداخلي والخارجي . الداخلي: يتكون من الأحياء الثمانية التي أنشئت في القدس القديمة لهدف ديمغرافي، وتشكل حاجزا مادي يفصل القدس عن الضفة الغربية. الخارجي: يطوق القدس من الجنوب والشرق والشمال ، (بيتار، معاليه أدوميم، خماس، ادام، بير يعقوب، جفعات زئيف، وهارادار ومستوطنات جوش عتصيون) وعددها 16 ، والواقعة خارج صلاحية بلدية القدس، وأقصى مسافة بين القدس وأي مستوطنة هي 17 كم^{١٦٢} .

وقد أعلن نائب رئيس بلدية القدس، ومسؤول التخطيط فيها، أبراهام كحيلة، في 1993 أن اليهود أصبحوا أغلبية في القدس الشرقية، حيث وصل عددهم إلى 160 ألف مستوطن، بينما عدد العرب 155,000^{١٦٣} . وقد علق ديربك براون في صحيفة الجارديان في 1993/7/21 أن عدد السكان اليهود كان نتيجة التخطيط المصمم... واجراءات تشجيع الإسكان اليهودي وعدم تشجيع البناء العربي^{١٦٤} . يقول نداف شراغاي: "في تخوم القدس الشرقية" لا تزال الأغلبية العربية قائمة، لكنها ليست كبيرة: 54% من العرب 200 ألف تقريبا مقابل 46% ، 170 ألف من اليهود"^{١٦٥} .

وقد اتبعت الحكومة الإسرائيلية سياسة غامضة حول تحديد مفهوم القدس الكبرى، لإبقاء الخيارات مفتوحة أمام التوسع فمشروع القدس الكبرى الذي كتبته الحكومة برئاسة رايبين: يقول نداف شراغا في هآرتس 1993/7/13 "القدس الكبرى- خطوط لخارطة التسوية". حين يتحدث رايبين عن القدس فإنه يقصد القدس الكبرى التي تشكل منطقة تحيط بحدود البلدية من الشمال والشرق والجنوب. لأن خارطة حكومة رايبين للاستيطان تشمل افرات. غوش عتصيون ومعاليه أدوميم وجفعات زئيف" ويتابع هناك مدينة كبرى رسمت حدودها من الحكومة تمتد من جنوب عتصيون جنوبا حتى معاليه أدوميم شرقا وبيت ايل شمالا وبيت شيمش غربا"^{١٦٦} .

وكان القرار الذي اتخذته " اللجنة الوزارية الخاصة بالقدس" في حكومة نتنياهو في شباط 1997 بيدء تحرك استيطاني وسط تصريحات بأن "الصراع الفعلي على القدس قد بدأ"، هو أخطر القرارات على القدس، بعد عملية توسيع أحياء استيطانية جديدة، تشكل تواملا يهوديا بين معاليه أدوميم والمستوطنات الواقعة شمال

^{١٦١} مايكل ك. هدسون، "ندوب الاحتلال": تقرير شاهد عيان"، سياسة إسرائيل في المناطق المحتلة، دراسات في أساليب التهويد . إشراف وتقديم خالد عايد، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، الطبعة الأولى، 1984، ص33.

^{١٦٢} خالد عايد. الوجود الاستيطاني، مصدر سابق، ص365-366

¹⁶³ (Report on Israeli settlement in the occupied Territories, Vol. 3, No. 5, September 1993, P.6).

^{١٦٤} د. أحمد صدقي الدجاني، مصدر سابق، ص 66.

^{١٦٥} نداف شراغاي. المصدر السابق.

^{١٦٦} للتفصيلات أنظر احمد صدقي الدجاني، مصدر سابق، ص 65.

المدينة. ولتكتمل آخر حلقات تطويق مدينة القدس، قامت إسرائيل بالتحرك لإقامة مستوطنة "هارحوما" على جبل أبو غنيم إلى الجنوب منها، وقد جاء قرار قيام هذه المستوطنة بعد اتفاقية الخليل سنة 1997، وبعد توقيع واي ريفر سنة 1998. وطرح عطاءات لبناء 1250 وحدة سكنية في المستوطنة المذكورة، وفي بداية سنة 1999، وضعت البنية التحتية لمستوطنة "تل صهيون" على أراضي كفر عقب جنوب البيرة ليعمل هذا المشروع على زيادة حصار القدس الكبرى. التي أعلنت عنها إسرائيل، بتسلسل سكاني يهودي يفصل التجمعات الفلسطينية في محيط القدس عن الضفة الغربية^{١٦٧}. كذلك الاستيطان وسط التجمعات السكانية داخل القدس الشرقية في رأس العامود، حيث سمحت الحكومة للمليونير اليهودي موسكوفيتش ببناء 132 وحدة سكنية. فجوهر التحرك الاستيطاني هو القدس، ومحوره الأمن، ومفهوم "القدس الكبرى" يحمل الخطوط المركزية للمشروع السياسي والعمراني، وهذا يوضح ماذا بعد القدس؟ فعبر هذا التحرك، يرمون إلى تغيير استراتيجي لخارطة القدس الجغرافية والديموغرافية والكيانية، من خلال طمس معالمها الدينية والتاريخية، ومسح البعد السياسي للديموغرافيا الفلسطينية، حيث تكون "القدس الكبرى" في مكانتها السياسية والكيانية نموذجاً لباقي الأراضي الفلسطينية في الضفة الغربية في التسوية الإسرائيلية المقبلة^{١٦٨}. ويقول جفري ارنسون: أن "القدس الكبرى"، هي تعبير سياسي أكثر مما هو تعبير جغرافي، وهذه كانت رؤيا اسحق رايبين حين كان رئيساً للحكومة، "لا يمكن لنا أن نعرف القدس والمناطق المحيطة بأنها تمثل موضوعاً سياسياً أو أمنياً، أن القدس الموحدة تحت السيادة الإسرائيلية ستبقى عاصمتنا إلى الأبد، وهي بالنسبة إلينا بمثابة القلب"^{١٦٩}.

بعد تناولنا للمشاريع الاستيطانية المختلفة في مراحل الاستيطان قيد الدراسة، نعود إلى السؤال الذي بدأنا فيه هذا الفصل: هل نجحت هذه المشاريع في خلق "أرض أم" متكاملة، "أرض أم" مدمجة عضوياً؟

سادساً: خلاصة.

نلاحظ مما سبق أن المشاريع الاستيطانية لم تستطع خلق "أرض أم" متكاملة ومدمجة عضوياً على أرض فلسطين التاريخية، حيث نتج عن هذا مركزاً تخطيطياً في أراضي 1948 على الساحل، ومركزاً تخطيطياً آخر متقطع في الضفة الغربية وغزة، وما زال الشعور بان هناك حاجزاً وهناك فارقاً تخطيطياً. ففي ظل الرغبة بمشروع قومي جديد لتحديث الصهيونية على كل فلسطين من خلال الاستيطان، يحتاج هذا المشروع إلى دمج الفارق التخطيطي بين المركزين التخطيطيين. لذا لزم مشروع قومي ضخم يكون العمود الفقري في وسط فلسطين التاريخية من شمالها إلى جنوبها وهذا هو غرض دمج أراضي 1948 و1967

^{١٦٧} أنظر محمود إبراهيم، مصدر سابق، ص 136-137.

^{١٦٨} المصدر السابق، ص 132، 133.

^{١٦٩} جفري ارنسون. رايبين يبني على اساس رؤيا مدينة يهودية دائمة"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 19، صيف 1994، ص 120.

للمزيد من الاطلاع حول الاستيطان في القدس: مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 19، صيف 1994. الملف (2)، الاستيطان المستمر في القدس "الصغرى" و "الكبرى" مجموعة مقالات مترجم من الانكليزية ص 111-140.

" مركزية القدس بين مشروعات التسوية"، السياسة الدولية، العدد 127، يناير 1997، السنة 33. اسامة حليبي. وآخرون: تهويد القدس: الوضع القانوني للاستيطان والترحيل، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 31، صيف 1997.

لإزالة الفارق التخطيطي. وخلال عشرين سنة ما زال الشعور بالغربة من أن الضفة الغربية ليست يهودية، فوجب إزالة هذا الشعور من خلال مشروع قومي يعيد إحياء أرض إسرائيل وتعريفها "أرض الأم" ، "أرض إسرائيل الموحدة".

الاستيطان بمراحله في الضفة وغزة لم يستطع أن يزيل الفارق في الشعور ما بين اليهود الذين يعيشون في أراضي 1948 وأراضي 1967 . لذا لزم صهيئة الحيز من خلال مشروع الدمج وتحويل أراضي 1967 من أراض مستعمره إلى أراض مستوطنة، ثم إلى أراض مستوطنة في إطار أرض "الأم الجديدة"، أراضي (1948 + 1967 ، فلسطين التاريخية)، على غرار ما حصل في القدس الشرقية والغربية وهذا لا يمكن إن يتم إلا من خلال مشروع قومي كبير في موقع يتوسط فلسطين من شمالها لجنوبها حتى تكون كل مناطق فلسطين قابلة لإسكان مستعمرين جدد، وجعلها منطقة متجانسة ومأهولة. والأراضي المحتلة 1967 هي بالغة الأهمية لمفهوم "أرض الأم" وتحديد إسرائيل الواحد، ولذلك نقلت إسرائيل "أرض الأم" من الساحل إلى المنطقة الوسطى المحاذية لأراضي 1967 لدمجها في كيان واحد من خلال مشروع شارع "عابر إسرائيل".

الفصل الثالث

"شارع عابر إسرائيل" والجدل حوله

أولاً: تمهيد.

ثانياً: التعريف بشارع "عابر إسرائيل".

1: السياق السياسي لمشروع الشارع.

2: المصادقة على المشروع.

3: تعريف وتوصيف الشارع.

4: التكنولوجيا المستخدمة في الشارع.

5: مبررات مشروع الشارع.

6: تشريع المشروع ودور الحكومة في إنشائه.

7: الشارع أداة لمصادرة الأراضي.

ثالثاً: جوانب الجدل حول مشروع "شارع عابر إسرائيل":

1: الجانب البيئي.

2: الجانب الاقتصادي.

3: الجانب الاجتماعي.

4: الجانب التخطيطي.

5: الجانب الأمني.

6: جانب مصادرة الأراضي.

7: الجانب الديني.

رابعاً: خلاصة

شارع "عابر إسرائيل" والجدل حوله

أولاً: تمهيد

ما هو شارع "عابر إسرائيل"؟

يوصف هذا المشروع: " بأنه أكبر مشروع قومي في تاريخ إسرائيل"، وأنه " أكبر بنيه تحتيه أقامتها إسرائيل منذ قيامها"، و "أطول طريق للأمم"، و "حجر الأساس الشرقي لشبكة الطرق في إسرائيل"، و "شارع الرعب"، و "شارع السلام" و أخيراً " شارع سياسي خطر". يقع هذا المشروع ضمن مسؤولية التخطيط القومي في إسرائيل، حيث خطط وفق أحدث الدراسات وأعلى المعايير الهندسية وأعلى مستويات التخطيط. يمتد بطول 324 كم من بئر السبع إلى الجليل، ومساره في موقع متوسط ما بين أراضي 1967 و أراضي 1948 وعلى إمتداده 34 تقاطع طرق، منها 11 على مقطعه المركزي المحاذي للخط الأخضر، وهذه المقاطع تربط الطرق باتجاه غرب شرق من الساحل إلى داخل الضفة الغربية. هكذا بنية تحتية وفق معايير تقنيه مكلفه، 1.25 بليون دولار. وقد استعين بالتكنولوجيا العسكرية التي تقف ورائها شركة Raytheon الدفاعية الأمريكية.

كما ذكر صودق على المشروع من الهيئات الحكومية المختلفة، والتي قدمت التبريرات المختلفة: كتطوير شبكه المواصلات القطرية، وإعادة توزيع السكان وفوائد اقتصادية. أما التبرير الغير رسمي للمشروع، أن له فوائد استراتيجية وعسكرية، وعلى أنه العمود الفقري للنقل على طول الخط الأخضر لتعزيز المستوطنات في الضفة الغربية، ووسيلة ربطها بشبكة الطرق من داخل إسرائيل إلى أراضي الضفة الغربية باتجاه غرب شرق. وهذا استدعي واستوجب الحديث عن مراحل الاستيطان في أراضي الضفة الغربية منذ احتلالها حتى مرحلة التسوية، وقد أخذنا حالة مناطق أل 1967 لفحص طرح لوستنك القاضي بأن هذه الأراضي مستعمره ويمكن إرجاعها أو الإنسحاب منها.

يحاول هذا الفصل الإستفاضة في تقديم الحجج للقيام بهذا المشروع القومي، والوصول إلى الأسباب الأكثر إقناعاً لقيامه من التي طرحت في الخطابات والتبريرات الرسمية. وهذه المحاولة لإبراز التخطيط على "دولة الأم" التي يتم صنعها حالياً. ويناقش هذا الفصل السياق السياسي لمشروع الشارع، والمراحل التي تمت فيها المصادقة عليه، ويقدم تعريفاً وتوصيفاً للشارع على الأرض، التكنولوجيا المستخدمة فيه، التبرير الرسمي للمشروع ودور الحكومة في تشريعه، ثم يناقش كيف كان الشارع أداة لمصادرة الأراضي، ثم يتطرق إلى الجدل الكبير حول تخطيط وتنفيذ الشارع، شارك فيه شخصيات حكومية وحزبية، منظمات بيئية، خبراء اقتصاد، مؤسسات اجتماعية، مخططين، خبراء في الأمن، وكان لافتاً أن يكون هناك جدلاً دينياً.

هذه الاستفاضة من أجل استخلاص أبرز الحجج للقيام بهكذا مشروع ضخم، في ظل ظروف كانت مانعة لتنفيذه في مطلع السبعينات، وأي من الحجج تعطينا صورة أوضح عن بناء "أرض الأم" في الاستعماري الاستيطاني، أم توسع على النموذج الاستعماري. بكلمات أخرى، هل التخطيط على مستوى صنع "دولة الأم" أم توسع على أرض فرعية؟

كانت أرض فلسطين في العصور القديمة، ممرا بريا رئيسيا بين مصر وسوريا، ومن هناك إلى "ميسوبوتاميا"، العراق حاليا، وقد أطلق الرومان على هذا ال ممر، (فيا مارس) ^{١٧٠} ، وتعني "الطريق إلى البحر" ^{١٧١}. وفي عهد الدولة العثمانية الذي إمتد من عام 1517-1917، إستمر الإتصال بين المدن الرئيسية في مصر وسوريا ولبنان بواسطة شبكة سكة حديد، و استمر الاتصال أيضا مع أوروبا واسيا وإفريقيا بواسطة موانئ يافا وعكا القديمة، و تم تطوير شبكة الحديد وبنيت طرقا جديدة في عهد الانتداب البريطاني على فلسطين، إلا أنها دمرت في حرب 1948.

"وبعد حرب 1948، وإعلان دولة إسرائيل"، وضعت الحكومة الإسرائيلية تطوير النقل على سلم أولوياتها، فاستثمرت أموالا كبيرة في شق الطرق والشوارع السريعة في المركز وتفرعاتها. وتوسيع ميناء حيفا ومرفأ أشدود، ومد سكة حديد من حيفا إلى بئر السبع. وقد أهمل تطور البنية التحتية للمواصلات في السبعينات بسبب النفقات الدفاعية وتباطؤ النمو الاقتصادي، وبهذا لم تكن شبكة المواصلات مؤهلة لمواجهة موجة الهجرة الكبيرة في نهاية الثمانينات ^{١٧٢}. "وقد تعيد إسرائيل أهميتها كجسر بري بين شرق وغرب الشرق الأوسط في ظل العملية السلمية، وهذا الجسر البري هو "عابر إسرائيل" ^{١٧٣}. والذي ينظر إليه كإحدى ثمرات اوسلو الموعودة (إشارة للشرق الأوسط الجديد) ^{١٧٤}.

ثانيا: التعريف بشارع "عابر إسرائيل" :

1- السياق السياسي للمشروع:

بعد أن احتلت إسرائيل مناطق عربية في حرب 1967، حققت من خلالها توسعا إقليميا رافقة تحولات كثيرة في مختلف المجالات بالنسبة لإسرائيل، إلا أن أهمها كان في المجال الاقتصادي. وعقب الحرب، أرادت تطوير "أرض إسرائيل" على اعتبار أنها حسمت المعركة، وأرادت التفرغ لمشاريع تنموية مكلفة، خاصة بعد الازدهار الاقتصادي الذي شهدته إسرائيل وتسارعا في النشاط الاقتصادي ما بين عامي 1967-1972، وزيادة في الإنتاج القومي ما بين عام 1953- عام 1973، سنة أضعاف رافق زيادة في التصدير. وهذا منح إسرائيل القدرة على المراوغة السياسية والعسكرية والاجتماعية ، وبث شعورا جماعيا وفرديا بالعظمة لدى الإسرائيليين ^{١٧٥}. بعد التوسع الاقليمي عقب حرب 1967 ، والحاجة لتطوير وسائل تخدم ذلك التوسع والسيطرة

¹⁷⁰ Juan de La Roca, "Trans-Israel Highway, Making Important Connection"; the Jerusalem .Post Internet Edition, <http://www.ipost.com/Archive/is.oct.1999/read>

¹⁷¹ Shai Spetgang, "Exploration in the Jewish Thought and Action: the Mandate of the Torah to Heal the Earth, and the case "Trans-Israel Highway", Spring 2000, <http://www.shanaton.com/>

¹⁷² Shoshana Soloman, "Israel Transport:: System, The Jewish Virtual Library, 11. 2001. http://www.vs_israel.org/source/Economy/transport.html_28k

¹⁷³ Juan de la Roca, Op.cite.

¹⁷⁴ Yakov Gharb, "The Trans-Israel Highway", Earth Island Institute; Earth Island Journal, vol. 12, No.2, Spring 1997, http://www.earthisland.org/eijournal/new_article.efm Articl ID = 321& journal ID = 50-18K)

^{١٧٥} عزيز حيدر. "النظام الاقتصادي في إسرائيل"، دراسات في المجتمع الإسرائيلي، مركز دراسات المجتمع العربي في إسرائيل، اعداد وتحرير عادل مناع وعزمي بشارة، 1995، ص 259

وخلق واقع جديد على الارض، كانت فكرة مشروع "عابر إسرائيل"، في بدايتها في مطلع السبعينات في ظل حكومة المعراج. ومخطط الشارع هو جزء من المخطط القطري (تاما 31 أ) الذي صادقت عليه الحكومة الإسرائيلية عام 1976^{١٧٦}، وذلك كاحتياج موصلات مركزي يربط جميع أجزاء إسرائيل، متخطيا منطقة "جوش دان" الحيوية (المركزية) للحد من ازدحام الطرق^{١٧٧}.

إلا أنه لم يتم تنفيذ مشروع الشارع، بسبب الأزمة الاقتصادية التي عقت سنوات حرب أكتوبر عام 1973 بسبب زيادة مصروفات الأمن إلى 30% من الناتج القومي، والأزمة الاقتصادية العالمية، حيث دخل الاقتصاد الإسرائيلي مرحلة أزمة طويلة في التباطؤ الاقتصادي^{١٧٨}، وهذا الوضع الاقتصادي وعدم الاستقرار السياسي، أدى إلى تخفيف موجات الهجرة إلى إسرائيل.

ولما لم تستطع إسرائيل تنفيذ المشروع بسبب ظروف ما بعد حرب أكتوبر 1973، أدركت إسرائيل أنها ستقوم بتسليم أراضي محتلة، والحديث هنا عن سيناء، وفي ظل الحديث عن تسوية سياسية (حل سلمي) مع مصر، فرأت أن الاستيطان في الأراضي المحتلة (الضفة) هو الرد المناسب على رد أراضي، وأستبدلت مشروع الشارع بمشروع إستيطاني وجهته جديدة، باتجاه شرق غرب. وكانت الضفة الغربية هي هدف التوسع الممكن والوحيد التي تحتوي على مساحات خالية كبيرة وعدد سكان كبير^{١٧٩}. وهدف التوسع الاستيطاني في ظل وصول الليكود للسلطة هو خلق استمرارية أرضية بين "يهودا والسامرة" ودولة إسرائيل، فكرته دينية أساسا والأمن عامل ثانوي، حيث أصبح التوجه أسهل لتحقيق رغبات دينية بخصوص أرض إسرائيل الكبرى، ليكتسب الاستيطان مبررات الحق التاريخي^{١٨٠}.

في هذه الفترة دخل الاستيطان اليهودي في الضفة الغربية سباقا مع الزمن من أجل تثبيت الوقائع على الأرض، من خلال زرع المستوطنات ممثلا ذلك في المشاريع الاستيطانية السالفة الذكر، لتنسجم مع مشروع التسوية^{١٨١}. وكان بوتيرة عالية في أواخر السبعينات وبداية الثمانينات، بعد التوقيع على كامب ديفد، وكرد فعل على تسليم سيناء. ورغم إستبعاد الفلسطينيين من كامب ديفد لم يضمنوا عدم رد أراضي، وهذا بحد ذاته ناقوس خطر بالنسبة لإسرائيل. ولذلك لجأت إسرائيل الى تكثيف الاستيطان في الضفة الغربية من أجل احتلالها بشكل أكبر، وتجلى ذلك التوسع في وصل المحورين الطويلين، ذلك الذي يمتد من السهل الساحلي، والذي يمتد من

^{١٧٦} راسم خمائسه. طريق رقم 6 والبلدات العربية، تهديد ام رافعة، معهد فلورسهايمر للدراسات السياسية، القدس، حزيران 1999، ص 9.

¹⁷⁷ <http://www.hozeisrael.co.il/prisum/default.asp.1k> and see <http://www.crossrael.co.il/main> asp

^{١٧٨} أنظر التفاصيل: عزيز حيدر. مصدر سابق، ص 259-263.

^{١٧٩} اليشع افرات. "الاستيطان الاسرائيلي"، ص 19-20.

^{١٨٠} المصدر السابق، ص 66-68.

^{١٨١} احمد عبد الرحمن. مصدر سابق، ص 17.

غور الأردن، بواسطة المقاطع العرضية ليصبح كما يقول افرات: "كل شيء هناك أكثر ريادة، أكثر صهيونية، أكثر توجهاً أمنياً"^{١٨٢}.

رغم أن فكرة مشروع الشارع كانت في السبعينات، إلا أنها نفذت في التسعينات، حيث نضجت الفكرة في ظل تغيرات محلية، إقليمية ودولية. تدفق موجات الهجرة، إنطلاق العملية السلمية، وانهار الاتحاد السوفيتي- كأداة لاستيعاب وتوزيع السكان بموجب المخطط القطري (تاما 31) الذي صودق عليه عام 1992. حيث كان الهدف من فكرة المشروع: إيجاد مرور الى الشرق من المنطقة المركزية باتجاه شمال جنوب، حيث اجريت دراسة في التسعينات خرجت بأن الشارع ضروري وعنصر مهم للتعامل مع مشاكل مروره^{١٨٣}. تنفذ إسرائيل هذا المشروع المكلف ضمن عملها المركز على توسيع بناها التحتية المادية، في ظل نمو إقتصادي شامل في السنوات الاخيرة. آملة أن تتحول إلى محور نقل رئيسي في الشرق الأوسط في خضم عملية سلمية، وتنفيذ هكذا مشروع يحدد قدرتها في تحقيق نمو اقتصادي مستقبلي، وقدرة "الدولة" على الاستفادة من موقعها الاستراتيجي بفوائد إقتصادية^{١٨٤}. وفي هذه الفترة انجزت إسرائيل بناء معظم المستوطنات، فكان وجوب مشروع قومي إسرائيلي يربط ما تم بناؤه على كامل فلسطين قبل نهاية المفاوضات مع الفلسطينيين. فكانت المصلحة الإسرائيلية في كسب الوقت من خلال إطالة فترة المفاوضات دون تحقيق شيء على الأرض وإعطاء فترة زمنية لإنهاء المشروع. على أن يكون مشروع "عابر إسرائيل" وسيلة ربط الضفة في جسم إسرائيل بشكل كلي، وعلى أن يكون "العمود الفقري الجديد للدولة"، والذي يعمل على "إعادة تشكيل جميع الدولة"^{١٨٥}.

والسؤال المطروح: اذا كان تأجيل تنفيذ مشروع الشارع في السبعينات لأسباب اقتصادية، أمنية، والهجرة، فلماذا إذن يتم تنفيذه في اواخر التسعينات رغم وجود مسببات التأجيل السابقة نفسها؟

هذا مؤشر على العامل الوجودي، وليس أدل من وجود نقاش ديني حول المشروع، (إرجع إلى الجدل حول المشروع). وفي إطار خطة الشارع كان يجب على إسرائيل أن تعزل المناطق الفلسطينية الآهلة عن أراضيها، كما سبق وأشرنا، فكانت خطة رابين للفصل ثم خطة شارون من خلال "جدار أمني". وخطة الفصل واليتها الجدار جاءت كمخرج "للمأزق الصهيوني المستعصي"، ومؤشرا على فشل المشروع الصهيوني الكلاسيكي الداعي الى "أرض إسرائيل الكاملة" و "الدولة اليهودية النقية"، بعد ان بقي الشعب الفلسطيني على أرضه رغم جميع المحاولات لتهويد أرضه وتهجيرها عنها^{١٨٦}.

^{١٨٢} اليشع افرات. مصدر سابق، ص 20-21.

¹⁸³ Infrastructure, Ministry of Finance, <http://www.mof.gov.il/mof4.htm>

¹⁸⁴ Israel Infrastructure, <http://www.asiatradehup.com/israel/roads.asp>

¹⁸⁵ Jeff Halper, "The Road to Apartheid", News from Within, May 2000, Alternative Information Center. <http://www.alternativenews.org>.

^{١٨٦} علي الجرباوي. "السياج الفاصل: معازل على طريقة السلام الاسرائيلية"، السياسة الفلسطينية، السنة الثانية، العدد 5، شتاء 1995، ص 24.

و"الجدار الأمني" جاء أيضا في ظل وتيرة عالية من إنشاء مشروع "عابر إسرائيل"، من أجل تحقيق

الأمن ومنع "الإرهاب" "حيث في ظل خطة الشارع يجب عزل المناطق السكانية الفلسطينية الأهلة عن المناطق الإسرائيلية الأهلة كما عزلها عن فلسطيني ال 1948، من خلال الجدار المذكور الذي جاء تنفيذه في أوج انتفاضة فلسطينية ثانية "انتفاضة الأقصى"¹⁸⁷، كما أشرنا في خطط رابين وشارون. ومفهوم الأمن هنا، يختلف عن المفهوم التقليدي للأمن، حماية الحدود. بل هو "أمن وجود داخلي"، ولهذا في نظرهم لزم بناء الجدار، حيث لا تستطيع إسرائيل أن تظهر أنها تعيش في أزمة وجود، فالجدار "لمنح المواطنين الإسرائيليين الحد الأقصى من الأمن وتخفيف الاحتكاك بين الطرفين"¹⁸⁸.

يمثل TIH* مشروعا وجوديا يربط مكونات الدولة بعد فشل المشروع الصهيوني الكلاسيكي، وخطة الفصل والجدار هي أيضا "أمن الوجود الداخلي"، أي منازعة على من يحتكر العنف داخل فلسطين التاريخية "أرض إسرائيل"، فالجدار يمثل الأمن ليس فقط لمنع "العمليات الانتحارية" والتسلل الى إسرائيل، بل هو أمن العمود الفقري التي تدمج إسرائيل بما تم بناؤه على أرض فلسطين. والأمن مربوط بالتخطيط. فمشروع العابر هو تخطيط وجودي، والجدار ضمن مساره المخطط مثلا في منطقة مستوطنة "بيت ارييه" شمال غرب رام الله سيعمل على حماية مطار "بن غوريون" الدولي. وجاء على لسان شاول مغاز، وزير الدفاع الإسرائيلي "إن الإعتداء على المطار يشكل تهديدا فريدا للبنية التحتية الاستراتيجية للدولة" وفي هذا السياق ذكر زئيف شيف: "أن لا أحد يعارض أمن المطار حتى لو فقد جزء من الضمانات الأمريكية" "وأن أمن المطار بحاجة إلى منطقة اتساعها 9 كم حتى لا تضرب الطائرات في حالة هبوطها"¹⁸⁹. وفي مقال آخر ذكر زئيف شيف أن مسار الجدار في مكانين لا يمكن التراجع عنهما، "التعميم فيهما قوي": منطقة "بيت ارييه"، كهدف استراتيجي للدفاع عن مطار بن غوريون، وطريق 443 المؤدي من مودعين الى القدس¹⁹⁰. وإذا كان الجدار سيعمل على حماية البنية التحتية الاستراتيجية في إسرائيل، كذلك هدفا استراتيجيا في بعض المناطق كما ذكر أعلاه، فإنه سيكون أمن أكبر مشروع قومي، وأمن أكبر مشروع بنية تحتية عرفته إسرائيل منذ قيامها، أنه TIH "العمود الفقري الجديد" الذي يدمج فلسطين التاريخية بإسرائيل والمحافظة عليها كوحدة واحدة وتخطيطا متجانسا. هذا الجدار لا يبعد أكثر من عشرات الامتار عن TIH في بعض المواقع وخاصة إلى الشرق من منطقة المركز، والمنطقة الحيوية لإسرائيل.

2- المصادقة على المشروع:

¹⁸⁷ Tamer Herman. "Tactical Hawks, Strategic Doves: The Position of the Jewish Public in Israel on Israeli- Palestinian Conflict", Summer 2000, **Strategic Assessment**, vol.5, No.2, August 2002.

¹⁸⁸ Prime Minister's Speech at the Herzliya conference. للمزيد من التفاصيل حول خطة الفصل "والجدار" Separation Fence. Print Edition, 6 Feb., 2004. www.haaretz-con/hasen/pages/ShArt.jhtml?itemNo=373673

¹⁸⁹ Ze'ev Schiff, "The airport needs a fence", Separation fence, **Print Edition**, 6. 2. 2004 <http://www.haaretzdaily.com>

* TIH: "TransIsrael Highway".

¹⁹⁰ Ze'ev Schiff, "Something's afoot along the fence", Ibid.

صودق على مشروع المخطط القطري تاما 3 عام 1976، على أن يكون امتداده من بئر السبع حتى مفرق بركاي في وادي عارة. وفي عام 1989 مع بداية الهجرة أجري أول تعديل بإضافة قطعة في مخطط الشارع من بركاي-يوكنعام. وبموجب المخطط القطري للبناء والتطوير واستيعاب الهجرة (تاما 3) ولمواجهة ارتفاع معدل الهجرة من روسيا، نضجت فكرة التأسيس للمشروع كأداة استيعاب وتوزيع السكان، حيث صودق على المخطط عام 1992، مما مهد لاستمرار الشارع في فرعين إضافيين بدء من يوكنعام. فرع باتجاه الجليل الشرقي وآخر باتجاه الجليل الغربي^{١٩١}.

وفي عام 1990 أجري أول استطلاع حول المشروع، وملاءمته للنقل ودراسة جدواه والحاجة ل برمته، وقد بدأ الاستعداد الفعلي للمشروع في عام 1991، حيث وجدت أوضاعا جديدة، محلية إقليمية ودولية، تنظيم أكبر عملية هجرة يهودية سنة 1991-سنة 1992، وانطلاقة العملية السلمية في المنطقة، وانهيار الاتحاد السوفيتي، وفي نوفمبر 1992 أقرت الحكومة تأسيس شركة حكومية وهي شركة عابر إسرائيل - لتقوم بتخطيط الشارع، والعمل على إنشاء المقطع المركزي منه بتمويل خارجي^{١٩٢}. وقد عين الجنرال احتياط موشي ليفي، رئيس الأركان السابق رئيسا للشركة^{١٩٣}.

وفي عام 1993 فحصت شركة العابر الحاجة للمشروع، وقد قام مركز "مات" مركز تخطيط المواصلات بدراسة مستفيضة للمشروع وخرج بنتيجة أن هناك حاجة ملحة للمشروع، وصودق عليه من الهيئات الحكومية: الحكومة، المالية، بنك إسرائيل، اللجنة المالية للكنيست والمجلس القطري للتخطيط والبناء. وقدمت الشركة اقتراحين للحكومة لتمويل الشارع، وتم اختيار نظام BOT (Build, Operate, Transfer) وبموجب هذا النظام يمنح المشروع لشركات تبني وتشغل المشروع، ثم يتم نقل المشروع للحكومة، بعد 30 سنة^{١٩٤}.

وأصدرت الكنيست قانون الشارع القطري لإسرائيل، الذي ينظم تخصيص الأراضي للمشروع عام 1994، وقامت شركة "عابر إسرائيل" بتقديم عطاء دولي عام 1995^{١٩٥}، من أجل اختيار شركة متعهدة لتنفيذ المقطع المركزي من نحال سوريك حتى مفترق بركاي، وطول هذه المرحلة 90 كم على أن تقوم الشركة المنفذة بتشغيله شارع أجره مدة 30 سنة. وفي عام 1997، كانت خطة "أ ب"، "إسرائيل 2020"، وهي (خطة سيادة إسرائيل) في سنوات الألفين، والتي وصفها طاقم من الأكاديميين والمهنيين من خلال وزارات

^{١٩١} <http://www.hozeisreal.co.il/> مصدر سابق محمد وتد . "طريق عابر إسرائيل : حلقة في خطة إسرائيلية استراتيجية ترتبط بالمستقبل الإقليمي للصراع" <http://www.arabs48.com/subcats/cid=/&sid=35&id=1730> كذلك انظر، د. حنا س ويد، "شارع عابر إسرائيل"، الإدارة العصرية لتهود النقب، المثلث والجليل http://www.baqoon.com/w4/3_hm_24k

^{١٩٢} راسم خمائية. طريق رقم (6) والبلدات العربية، تهديد ام رافعة، مصدر سبق ذكره.

^{١٩٣} http://www.gca.gov.il/reshut/1997/heb/703.htm_19k

^{١٩٤} http://derech_erezt.com/Eng/bot.asp .

^{١٩٥} راسم خمائية. مصدر سابق، ص 10

الحكومة. "شارع 6" هو المساعد لتخفيف الفائض/التخمة في المنطقة الوسطى المكتظة. وكسر التباعد بين المنطقة الشمالية والجنوبية لذلك له أهمية كبيرة لتطوير الجزء الشرقي من الوسط المكتظ" وانه "شارع حيوي جدا"¹⁹⁶.

وفي 1998/1 تم اختيار شركة ديرخ ايرتس التي منحت العطاء من أصل 4 شركات، علما أن تنفيذ المشروع لم تسبق في إسرائيل. وهذه الشركة هي اتحاد ثلاث شركات كبرى في إسرائيل والعالم¹⁹⁷:

1- شركة افريقا- إسرائيل للاستثمار. 2- شركة الإسكان والبناء.

3- Canadian Highway Infrastructure

وفي نوفمبر 1999 تقرر إنشاء الشارع على أن ينتهي العمل به وفق العطاء في نهاية العام 2005. وفي عام 2029، ستقوم الشركة الضامنة بإرجاع الشارع إلى حكومة إسرائيل مقابل ثلث تكلفة البناء¹⁹⁸.

3- تعريف وتوصيف المشروع :

TIH (Trans Israel Highway)، هو احد مشروعات رئيسيين في إسرائيل، إضافة إلى نظام الطرق الالتفافية الشامل والطرق الأمنية عبر الضفة الغربية، والذي كانت فكرة إقامته منذ منتصف السبعينات بموجب الخطة تاما 3 كشارع مرور يربط جميع أجزاء إسرائيل باتجاه شمال جنوب، إلى الشرق من المنطقة المركزية والحيوية والمأهولة في إسرائيل، وأجريت دراسة حول ضرورة المشروع في التسعينات خلصت إلى أن الشارع "عصر مهم" خاصة بعد تدفق الهجرة من الاتحاد السوفيتي في بداية التسعينات.

وينظر لهذا المشروع، "كأكبر مشروع قومي في تاريخ إسرائيل"، "وأكبر بنية تحتية أقامتها إسرائيل" منذ قيامها، ومنذ تأسيس خط المياه القطري، و يوصف بأنه "أطول طريق للأمة"¹⁹⁹، "وحجر الأساس الشرقي لشبكة الطرق في إسرائيل"²⁰⁰، وهذا المشروع يقع ضمن مسؤولية "التخطيط القومي في إسرائيل"²⁰¹، "خطط وفق أعلى المعايير الهندسية في التصميم وأعلى مستويات التخطيط. ويقول أهود سرفيون، مدير عام Derech Eretz المنفذة للمشروع: "انه ينظر إلى TIH "كطريق سلام"، تخليدا لذكوى رابين، ومن الممكن أن يكون أساسا لمشروع إقليمي شمال أفريقيا الى سوريا" والى ما وراء ذلك²⁰². أو "شارع رقم 6"، (Kvish 6)، وهو

¹⁹⁶ <http://hozeisrael.co.il/fag/dfault.ID=24>

¹⁹⁷ http://derech_erech.com/Eng/about.asp . http://derech_erech.com/Eng/partners.asp

¹⁹⁸ Highway-Milestones, HAARETZ special for the on-line edition, Wednesday, Sep.6,2000.
<http://www2.haaretz.co.il/special/highway/f/292443-asp-7kTrans-Israel>

¹⁹⁹ Zafir Rinat. "In this asphalt jungle, will nature be the victim"?, Haaretz special for the online edition, Tue.30,11 1999, www.haaretz.co.il/

²⁰⁰ Shoshana Soloman, Op.cit.

²⁰¹ The Ministry of Industry Commerce and Trade, <http://www.sikkuy.org.il/Anglit/Industry.htm-37k>

²⁰² Hugh Dellios. "Highway on Green Line Shows Long Road Ahead", Chicago Tribune, Internet Edition, Feb.7, 2002.
<http://www.chicagotribune.com/news/nationworld/chi-018280269aug28.story?coll=chic-newsnationworld-utl-30k>.

الاسم التخطيطي للمشروع الذي وضعه اليشع افرات عام 1976^{٢٠٣}. أما "شارع الرعب" كما جاء في مقالة أبراهام فيلد ونير ارنون في ملحق "يديعوت احرونوت"^{٢٠٤}. رون نحمان، رئيس بلدية ارنيل، "في عام 1995 أثناء النقاشات حول TIH في الكنيسة، قلت لرئيس الحكومة رايبين: "أن هذا الشارع ليس TIH، إنما هو شارع الحدود، شارع الكتاب لإسرائيل"، "انه شارع سياسي خطر"^{٢٠٥}. معارضو فكرة المشروع، مثل الدكتور الياهو ديخير، شبه TIH "بهرم إسرائيل العظيم الذي بينيه موسى ليفي"، إشارة إلى العلاقة القوية بين العبودية والمشاريع الجنونية^{٢٠٦}.

توصيف الشارع: "اعتمدنا في شرح هذا الموضوع على المصادر التالية: ما لم يتم الإشارة إلى غيرها^{٢٠٧}:

مراحل الشارع: الجنوبي: بطول 95 كم ويمتد من "رامات بيقع" جنوب بئر السبع حتى يسودون-يد بنيامين قرب "جديرة". الأوسط: وطوله 90 كم من يد بنيامين حتى "عيرون" وادي عارة. (جديرة- خضيرة). **الشمالي:** من "عيرون"- مفترق "يوكنعام" بطول 18 كم ثم يتفرع من هناك إلى فرعين: غربي: بطول 82 كم من "يوكنعام" إلى "كيري" في الجليل الغربي. شرقي: 57 كم من يوكنعام حتى روش بينا. وذكر د. حنا سويد، أن المقطع الموصل بين مفترق بركائي (مفترق باقة الغربية) يوكنعام كان أول تعديل اجري على مخطط الشارع مع بداية تدفق الهجرة سنة 1989. مما مهد لامتداد الشارع للشمال في الفرعين: باتجاه الجليل الغربي مروراً بشفا عمرو وطمرة وصولاً إلى كفر ياسيف وأبو سنان. والآخر باتجاه الجليل الشرقي والبطوف والحولة، بموجب المصادقة على المخطط القطري للبناء والتطوير واستيعاب الهجرة (تاما 3) في عام 1992^{٢٠٨}. المقطع المركزي من الشارع وطوله 86 كم، فيه 10 تقاطعات، 94 جسراً، نفقين بطول 455 متراً، والجزء الممتد من هذا المقطع من مفترق كيسم (كفر قاسم) حتى مفترق بيت شيمش يتحاشى منطقة تل أبيب.

مراحل البناء: بتاريخ 2002/8/4 تم استكمال المرحلة الأولى من كيبوتس ايال- نحشونيم وطولها نحو 18 كم. المرحلة الثانية: نحشونيم-بن شيمن بطول 13 كم، والمرحلة الثالثة من بن شيمن حتى نيشاريم بطول 9 كم. المقطع من بن شيمن- ايال، وطوله 35 كم، سيختصر المسافة بين القدس والشمال متحاشياً منطقة "جوش دان"

²⁰³ Shai Spetgang. "Exploration in the Jewish Thought and Action", Op.cit.

^{٢٠٤} يديعوت احرونوت، ملحق عدد 628، بتاريخ 2002/8/2.

^{٢٠٥} المصدر السابق

²⁰⁶ - Elihu D. Richter "Asphalt Pharaohs". Israel Religious Action Center, April 15, 2001. http://www.irac.org/article_e.asp?artiid=433_8k

²⁰⁷ <http://hozeisrael.co.il/prisum/default.asp>
http://www.derech_eret.com/Eng/aboutproject.asp
<http://corssisrael.co.il/main.asp/>
<http://kvish6.co.il>.

http://baqoon.com/w4/3htm_24k

^{٢٠٨} د. حنا سويد. "شارع عابر إسرائيل، الإداة العصرية لتهويد النقب والمثلث والجليل".

ومن نشاريم- ايال 43كم ستوجه الشارع من الرملة عبر شارع يتحاشى "جوش دان"، كما يتمكن القادم من ميناء اشدود عبر مفترق سوريك تحاشي هذه المنطقة متجها إلى الشمال²⁰⁹.

وقد نشرت هارتس على موقعها، معلومات تعريفية حول الشارع، تحت عنوان The Trans-Israel Highway²¹⁰: في المرحلة الأولى هناك مسارين للشارع في كل اتجاه، وتبعاً لمعدل المرور، يمكن إضافة مسارين في كل اتجاه. وأن المسارات الخارجية ستبنى أولاً، والمسارات الإضافية تبنى إلى الداخل منها، من شمال الشارع إلى جنوبه. هناك 14 تقاطع طرق، 11 تقاطع منها في المنطقة المركزية (القاطع المركزي- من خضيرة- جديره) وهي عين عيرون (وادي عارة)، باقة الغربية، طولكرم، ايال، كانا، كفر قاسم، ناحشونيم (مازور)، بن شيمين، دانيال، نيشاريم وسوريك، على أن تضاف ثلاثة أخرى مؤخرًا: ألكسندر، جفعات كوه، وهيلدا.

الأنفاق: أربعة أنفاق (كل نفق زوجين)، نفق مزدوجة بطول 455 متر في منطقة حديد قرب بن شيمين، وزوج أنفاق آخر بطول 300 متر في محيط (نبلي هل)، والجسور المقامة على الشارع عددها 130 جسراً.

تكلفة المشروع وبنائه: الكلفة الإجمالية للمشروع: 1.25 بليون \$، وكمية الإسفلت المستخدمة 1.5 مليون متر مكعب، وكمية الباطون المستخدمة 200.000 متر مربع للجسور. والشارع مزود بثلاثة أنواع اتصالات: خطوط اتصال لنقل المعلومات المرئية من الشارع لمركز التحكم، كابلات كهرباء للإضاءة، أنابيب مياه، وهناك محطتين وقود لشركة ألون في كل اتجاه. وكما ذكرنا، أعطيت شركة "ديرخ ايرتس" عطاء تنفيذ المشروع، على أن تشغل المقطع المركزي منه كشارع أجره، وذلك بموجب نظام التشغيل (Bot) Build, Operate, Transfer، تصميم، تنفيذ وتشغيل المشروع ثم إعادته للحكومة بعد 30 عاماً.

تمويل المشروع: يعتبر TIH أكبر مشروع بنية تحتية بتمويل خاص، كلفته 1.2 بليون \$. ومحمي بضمان حكومي بنسبة 80% من عائدات المشروع، وتشارك الحكومة في الأرباح إذا زاد المرور على الشارع عن المتوقع. 90% بقروض تجارية، 10% مساهمات، البنوك المحلية قدمت 850 مليون \$ و Tyco Group قدمت 250 مليون \$.

كيفية تحصيل الأجرة: تم البدء بتحصيل الأجرة من تاريخ 2002/12/29، وذلك من خلال نظام الكتروني دقيق، وتم تقسيم الطريق إلى تسعة مناطق أجره، ولكل منطقة 9-10 كم. وفي مدخل كل منطقة أجره أقيمت بوابة أجره الكترونية لتشخيص السيارات. حيث يتم تثبيت جهاز الكتروني/ فسكال على مقدمة السيارة ويرسل إشارة للبوابة، أو من خلال كاميرا تصوير لوحة السيارة، حيث جميع المعلومات متوفرة لدى حواسيب مركز

²⁰⁹ http://www.roadtraffic_technology.com/projects/highway6/7k

²¹⁰ "Trans- Israel Highway" – stage B, HAARETZ special for the on-line edition, <http://www2.haaretz.co.il/special/highway/-11k>

التحكم من خلال سلطة الترخيص، بناء على قانون طريق الأجرة في الكنيست، وتبعث الفاتورة إما إلى حساب السائق البنكي أو إلى بيته^{٢١١}.

أما المبلغ الذي يدفعه السائق المستخدم الشارع، يعتمد على عدد المراحل التي قطعها، أقلها 3 مراحل وأكثرها 5 مراحل. قطع 3 مراحل (25 كم) يكلف 6 شواقل (الحد الأدنى)، وقطع 5 مراحل وأكثر تكلف 10 شواقل (الحد الأقصى). ولكل نوع سيارة أجرة خاصة حسب حجمها، حيث هناك أجهزة حساسة تحسب الحيز الذي تشغله السيارة^{٢١٢}. وستفرض عقوبات على من لم يدفع فاتورة أثمان سيره على الشارع، بحيث لا تقوم سلطة الترخيص بترخيص سيارته أن لم تدفع ثمن 3 سفرات. حتى أنه بإمكان الشركة المشغلة منع حركة المخالف، كما أقامت الحكومة لجنة استئناف خاصة، وذلك من تساحي هنجبي وزير المواصلات السابق، ووزير المالية السابق سلفان شالوم، حيث بإمكان أصحاب السيارات الاستئناف أمامها بخصوص ديونهم للأجرة^{٢١٣}.

4- التكنولوجيا المستخدمة في الشارع :

لقد تم الإستعانة بالتكنولوجيا العسكرية، وتقف وراء هذه الترقية شركة "Raytheon" الأمريكية، المتخصصة في الصناعات الدفاعية، وهي الشركة المنتجة لصواريخ الباتريوت وهوك. والنظام الإلكتروني الذي قدمته "Raytheon" في هذا الشارع مشابهة للنظام في تشغيل شارع 407 في تورنتو عام 1997، ونظام إدارة المرور قدمته شركة "Transdyn Control" بتعاقدتها مع شركة "Raytheon"، حيث يجمع المعلومات كل 20 ثانية من بوابات الأجرة، والأنفاق، والطرق الرئيسية. وفي هذا يقول بيلج: "أن هذا النظام يقدم تحرياً، وكشفاً قوياً" ويعطي عامل القسم صورة واضحة بما يحدث في المقاطع المختلفة للشارع اخذ بعين الاعتبار الارتال، الازدحام، مع وضع كاميرات تلفزيونية، تقدم الوسائل لإدارة المرور وحفظ سلامة وأمن الشارع^{٢١٤}.

وتقوم شركة تيم وهي شركة إلكترونيات كبرى في إسرائيل، باختبار هذا النظام للتعامل مع المعطيات بالزمن الحقيقي. ومركز التحكم في الشارع، وضع عند تقاطع نحشونيم في منتصف الشارع، وهو مشابه لغرفة تحكم "ناسا"، ويقوم عليه مدير عام الشركة أيهود سفيون، ويعقوب بيلج، رئيس قسم التكنولوجيا في الشركة المنفذة للشارع (ديريخ ايرتس)، "ويمكنه ما التقدير بشكل جيد للجهد الكامن في ال تكنولوجيا العسكرية المتقدمة". سيفيخ، هو رجل بحرية سابق، أما بيلج فخدم مدة 27 سنة في سلاح الجو، حيث كان مسؤولاً عن أجهزة التحكم والسيطرة بالصواريخ. إضافة إلى شركة "Raytheon" هناك شركات أخرى تقف وراء تقنية

^{٢١١} انظر، كم تطول، كم تدفع...، ملحق مجازين ميمون، يديعوت احرونوت، 2002/7/30، ص9.

^{٢١٢} انظر: دودي جولدمان، "انكى شارع في العالم"، يديعوت احرونوت، الملحق الاقتصادي، 2002/8/4، ص 5-7

كذلك لاحظ <http://www.derech-eret.com/Eng/payment.asp>

^{٢١٣} "الحكومة تقيم لجنة استئناف للإلزام في شارع "عابر اسرائيل"، يديعوت احرونوت، الملحق الاقتصادي، 2003/1/2، ص2.

²¹⁴ "The Cross-Israel Highway", <http://www.itsinternational.com/mag/julo2cih.htm-look>

هذا المشروع: "تاديران تلميتكس" قدمت جهاز الفاسكال. "سيجنلور" قدمت جهاز تحكم الإشارات الضوئية، "نيس" قدمت جهاز الجباية. (SPL) قدمت الوصل الإلكتروني بين الشارع ووزارة المواصلات^{٢١٥}.

5- مبررات المشروع:

التبرير الرسمي للمشروع: بررت الحكومة شق الشارع بدعوى تطوير شبكة المواصلات القطرية ودفع النشاط الاقتصادي في "الدولة". تبريرات أخرى لتسويق المشروع في المجتمع الإسرائيلي:
- يوفر الشارع مواصلات سهلة بين النقب والجليل ومنطقة المركز، تقرب الأطراف للمركز. وتوزيع السكان من المركز المكتظ إلى الأطراف (الهدف الاستراتيجي).

فلتبرير الرسمي لشق الشارع: هو الحاجة إلى تقرب الضواحي قليلة السكان إلى المركز، وتوزيع السكان بين تل أبيب والقدس بشكل منتظم. وحل مشكلة الازدحام في المرور خاصة في المنطقة المركزية. وزير المالية السابق شوخط، قال: "أن الشارع هو البنية التحتية الوحيدة للمواصلات في إسرائيل، التي يجب أن تخلق من اجل الحيلولة دون وقوع البلاد في مشكلة ازدحام كبيرة"^{٢١٦}.

التبرير غير الرسمي: أن للشارع فوائد استراتيجية وعسكرية: حيث يحسن الدخول إلى المناطق الضعيفة في "إسرائيل"، ويوفر عمود فقري للنقل على طول الخط الأخضر لتعزيز المستوطنات في الضفة الغربية. وسيشجع الهجرة اليهودية إلى الجليل، وهذا عنصر مهم في خطة اريئيل شارون لخلخلة الأغلبية العربية في الشمال. أما من حيث تأثيره على عرب 48، فإن الشارع سيشكل فاصلا بين التجمعات في منطقة المثلث إلى الشمال من تل أبيب، حيث أكثر كثافة سكانية فلسطينية داخل إسرائيل. حسب ما صرح به فهمي كتانة، من مركز الأهالي التعاوني في باقة الغربية^{٢١٧}.

من قراءة المبررات السابقة لشق الشارع، نرى انه سيعمل على جلب اليهود للنقب والمثلث والجليل، لإيجاد حل "للخطر الديمغرافي السائد" في هذه المناطق. وان الشارع هو الرافد للنقب والجليل والمثلث بالسكان اليهود، بعد جلبهم من منطقة المركز وتصوير الأمر لهم أنهم يعيشون في ضواحي تل أبيب بوجود شارع "عابر إسرائيل". الذي تزامن التحضير لشقه مع المصادقة رسميا على مخططين لوائيين للنقب والجليل، التعديل 24 للمخطط اللوائي رقم 4 للنقب (تركيز العرب في 3 بلدات في النقب)، والتعديل 9 لمخطط اللوائي، للجليل، من أجل تهويده^{٢١٨}.

6- تشريع المشروع ودور الحكومة في إنشائه :

^{٢١٥} انظر: دودي جولدمان، "أذكى شارع في العالم"، مصدر سابق.

كذلك: "Raytheon wins contract to develop and install Cross-Israel highway electronic toll and traffic management system".
<http://www.raytheon.com/products/htms/ref-docs/israel.html>

²¹⁶ "Trans-Israel Highway Gets OK", *The Jewish Bulletin of North Carolina*, Feb.23,1996,
<http://www.jewishsf.com/bk960223/high.htm-2k>

²¹⁷ Jonathan Cook. "Robbed and Humiliated", *Al-Ahram Weekly on line*, 22-11-2001, Israel No. 561.
http://www.ahram.org.eg/weekly/2001/561/re2.htm_16k

^{٢١٨} للمزيد من التفاصيل حول مبررات المشروع: أنظر: د.حنا سويد. "شارع عابر اسرائيل"، الإداة العصرية لتهويد النقب، المثلث والجليل". مصدر سابق

كانت بداية فكرة المشروع في عهد حكومة المعراخ في بداية السبعينات، وتمت المصادقة عليه ضمن المخطط القطري (تاما 3) كاحتياج مواصلات يربط جميع أجزاء إسرائيل، على أن يمتد من بئر السبع حتى مفترق بركاوي (وادي عارة).

- في عام 1989 مع بداية تدفق الهجرة، اجري أو تعديل على مخطط الشارع ليمتد من بركاوي-يوكنعام.
- في عام 1990، ثم طرح المشروع على الجمهور كجهد لاستيعاب الهجرة. وأقرت اللجنة الوزارية لشؤون الهجرة واستيعاب المهاجرين، خطة النجوم السبعة (خلق محور استيطاني موازي لمحور السهل الساحلي المكتظ)، وظهر شارع "عابر إسرائيل" في مركز الخطة.

في عام 1991 بدأ العمل الجدي والإعداد للمشروع، وأوصت دائرة الأشغال العامة بشق الشارع. في عام 1992 المصادقة على المخطط القطري للتطوير واستيعاب الهجرة (تاما 31) مما مهد لامتداده شمالا في فرعين باتجاه الجليل الغربي والشرقي.

في 1992/11 أعلن وزير المالية والإسكان تأسيس شركة حكومية، (شركة عابر إسرائيل)، لإدارة المشروع تحت مسمى (طريقة استيعاب الهجرة)، وعين الجنرال المتقاعد، موشي ليفي رئيس هيئة الأركان السابق رئيسا لها.

حتى تجتاز الحكومة الضوابط والقوانين لمراقبة المشاريع الكبيرة كما في حالة هذا المشروع ، سنت قانونين خاصين بالشارع، قانون الشارع القطري عام 1994 الذي أجاز وشرع مصادرة الأراضي لبناء الشارع، والذي صودق عليه من الكنيست عام 1995، وقانون شارع الأجرة.

في عام 1995 المصادقة على شق الشارع بتمويل خارجي وطرح العطاء الدولي.

في عام 1996، شمعون بيرس يضع حجر الأساس لمفترق بن شيمين.

في عام 1999/11 بداية العمل بالمشروع.

في 2000/8/20 مصادقة المجلس الوزاري على بناء مرحلة جديدة وهي المقطع 18 (من وادي عارة حتى الياكن).

في 2001/12 إقرار خطة رسمية لتسريع تطوير الجليل قدمتها "سلطة تطوير الجليل".

في عام 2002 شارون يتولى مسؤولية التخطيط، لتسهيل التخطيط القومي ودفعه برؤية طويلة الأمد، لكسر التنسيق بين الوزارات، وكان شارع "عابر إسرائيل" أحد موضوعات التخطيط المركزية المطروحة على جدول أعماله اليومي^{٢١٩}. وحين كان ارئيل شارون، وزيرا للإسكان سنة 1991، تجاوز قوانين التخطيط حيث أقرت خطة النجوم السبعة، بإعلانه عن قوانين الطوارئ (فلال)، التي تتيح إقرار المخططات بسرعة دون إجراءات لجان التنظيم والتخطيط^{٢٢٠}.

^{٢١٩} عوفر بطرسبرغ. "شارون يتولى مسؤولية التخطيط"، يديعوت احرونوت، الملحق الاقتصادي، 2002/8/11، ص4.

^{٢٢٠} ميخال شفارتس. "محاولة لإحياء مدينة عيرون، مخطط لإنشاء 20 تجمعا يهوديا"، الصبيل، العدد 148،

في يوم 2001/10/29، قام شارون برفاقه (عوزي لنداو، افرام سنيه، صالح طريف، مفتش عام الشرطة اهرونشكي، وممثل رفيع عن الشبابك، موشي ليفي عن شركة الشارع، ومدير عام وزارة البنية التحتية القومية)، بزيارة إلى موقع الشارع بالقرب من الطيرة والطيبة، بعد الخلافات مع أصحاب الأراضي، موشي ليفي وممثل الشبابك "أصرا على المباشرة فوراً بشق الشارع"^{٢٢١}.

في 2001/10/3 توقيع اتفاقية بين القيادات العربية وبين الشركة الشارع في مكتب ارئيل شارون.

7- الشارع أداة لمصادرة الأراضي:

"مصادرة الأرض، احد حدثين مهمين لا يمكن إن نقيحيا من ذاكرة الفلسطينيين إضافة لطرده السكان. وما تركت المصادرة من اثر في نفوس الفلسطينيين التي يذكرهم بها إحياء وهم ذكرى يوم الأرض سنويا، والشهداء الذين قضاوا احتجاجا على مصادرة أراضيهم عام 1976". هذا ما رآه الباحث الإسرائيلي، ايلي ريخس في مقالة له في الجيروسوليم بوست يوم 1993/8/4^{٢٢٢}. هذا الحدث الذي تزامن مع المصادقة على شارع "عابر إسرائيل" ضمن المخطط القطري للطرق في إسرائيل (تاماً) سنة 1976.

وقد عايش الفلسطينيون مصادرة ممتلكاتهم بانتظام منذ إعلان قيام دولة إسرائيل عام 1948. وأصبحت الأقلية العربية 18% من السكان في إسرائيل تملك اقل من 3% من مساحة الدولة. حيث عملت "الدولة"، على نقل الأراضي المصادرة على اسمها من خلال قانون أملاك الغائبين سنة 1995، بعد أن تم تصنيف المواطنين العرب الممنوعين من العودة لبيوتهم وأراضيهم (حاضرين غائبين)، التقديرات أن مساحة الأراضي المصادرة بهذا القانون 40% من أراضي العرب^{٢٢٣}.

قال المحامي نمر سلطاني من بلدة الطيرة في المثلت، في مقابلة نشرتها الأهرام القاهرية، أن إسرائيل تواصل سياسة مصادرة الأراضي بطرق أخرى عن التي استخدمتها في سني الخمسينات والستينات، حيث كانت الحكومة العسكرية تغلق المناطق وتطرد أهلها وتصادر أراضيهم بدواعي أمنية قبل نقلها إلى البلدات اليهودية أو لمناطق التطوير للمهاجرين الجدد^{٢٢٤}. تلك الأحكام والقوانين العسكرية كان لها دورا في تسارع مصادرة الأراضي، والتي حدد بن غوريون أهدافها "حماية حق اليهود في الاستيطان في جميع أنحاء البلد"^{٢٢٥}. ووجدت الحكومة أعدارا جديدة لأخذ الأرض في الثمانينات والتسعينات من خلال احاطة القرى العربية بمنشآت البنى التحتية المختلفة، محطات كهرباء وخطوط ضغط عالي وبرك الصرف الصحي والطرق لخدمة التجمعات اليهودية.

^{٢٢١} ميخال شفارتس. "الطيبة والطيرة تتوصلان لاتفاق مع شركة الشارع، عابر إسرائيل يتقدم على حساب مستقبل العرب"، الصبار، العدد 147.

<http://odaction-org/alsabar/147/share.htm-14k>

^{٢٢٢} إيليا زريق. "أوضاع الفلسطينيين في إسرائيل"، دليل إسرائيل العام، تحرير صبري جريس واحمد خليفه، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بيروت، 1997، ص 1، 317.

^{٢٢٣} باروخ كمرليج. ويونيل شموئيل مغدال. الفلسطينيون صيرورة شعب، المركز الفلسطيني للدراسات الإسرائيلية (مدار) ترجمة وإعداد ونشر محمد حمزة غنايم، رام الله 2001، ص 212.

²²⁴ Jonathan Cook. "Robbed and humiliated". Op.cit.

^{٢٢٥} انظر، إيليا زريق. مصدر سبق ذكره، ص 328، وانظر المصدر المثبت هناك.

ويأتي شارع "عابر إسرائيل" ضمن هذا السياق، ليلتهم 17.000 دونم من أراضي القرى العربية التي يمر بها، الطيرة، الطيبة، قلنسوة، زيمر، جت وباقة الغربية. هذه الدونمات لممر الشارع، وهناك 20.000 دونم إرتداد إلى غرب الشارع، ارتدادات بناء، ممر للضغط العالي، إرتدادات لسكة الحديد، وخط الغاز، علما أن هذه المناطق ستبقى معزولة عن أماكن سكن أصحابها لوجود الشارع. وإذا كانت المساحة المصادرة لشق الشارع كبيرة، فإن الأراضي التي سيفصلها الشارع أكبر، فعلى سبيل المثال، صودر من أراضي الطيبة 1000 دونم ولكنه سيتم فصل 5000 دونم من أراضيها، وعن جت 800 دونم، عن باقة الغربية 300 دونم^{٢٢٦}.

ثالثا: جوانب الجدل حول مشروع شارع "عابر إسرائيل" :

إستمر الجدل والنقاش حول شارع "عابر إسرائيل" في مرحلة تخطيطه وإنشائه، واتسعت النقاشات لتشمل فعاليات جماهيرية، مظاهرات وخيم اعتصام، شارك فيها يهودا وعرب، ووصل الأمر إلى أروقة الكنيست. فكان المؤيدون والمعارضون، وشارك المبادرون لشق الشارع في شرح مبرراتهم في النقاشات المفتوحة التي أقيمت من على منصة الكنيست، لإقناع الجمهور بضرورة المشروع. وشغل هذا الموضوع مؤسسات حماية الطبيعة في إسرائيل، التي شاركت ليس فقط في المقالات والدراسات، بل حرضت الجمهور ضد الشارع من خلال المسيرات والمظاهرات وعمليات تشويش العمل أمام الآليات العاملة في الشارع. وكان الاهتمام ذاته من الأوساط الأكاديمية والمتخصصة في مجالات النقل، الاقتصاد، البيئة، وعلم الاجتماع، كذلك شخصيات برلمانية وعامة. ولا بد من الإشارة بهذا الخصوص إلى الوسط العربي على المستويين الشعبي والرسمي، في البلدات التي يمر هذا الشارع من أراضيها. شملت النقاشات والكتابات التي شاركت في الجدل حول الشارع، مجموعة من الجوانب أجملناها بالتالي: بيئية، اقتصادية، اجتماعية، تخطيطية، أمنية، مصادرة الاراضي، دينية:

1- الجانب البيئي : كان الجانب البيئي، أكثر الجوانب التي دار النقاش حولها فيما يتعلق بشارع "عابر إسرائيل". وذلك من حيث التلوث وتأثيره على الإنسان والحياة النباتية والحيوانية، وتلوث المياه الجوفية. تقول الدراسات: أن عدد السيارات تضاعف 100 مرة من عام 1950-1995، فبعد أن كان المعدل في إسرائيل 6سيارات/1000 شخص في عام 1950، ارتفع إلى 158 سيارة/1000 شخص كذلك زيادة الاعتماد على السيارات يزيد الازدحام في ظل نمو سكاني سريع، وما يترتب على ذلك من آثار التلوث على جودة البيئة، وذكر الدكتور Richard H. Schwartz أن اليهودية لديها تعاليم بخصوص الحفاظ على البيئة: "أن الأرض

^{٢٢٦} لمزيد حول موضوع مصادرة الأراضي لمشروع الشارع، ارجع إلى: جلال منصور. "شارع عابر إسرائيل. للمصادرة والخرق أم التطوير" <http://www.ac-ap.org/indexeral.asp?levelid=1&showid=1&itemid=53>

<http://www.arabs48.com/subcatx?cid=1&sid=35&ld=60>

أيضا: "النجوم السبعة، خطة استيطانية جديدة هدفها تهويد المثلث العربي ومحور الخط الأخضر"، مصدر سابق، ص22-44.

لله والناس شركاء ويعملون مع الله للحفاظ على البيئة"، "وأن الناس يجب أن يضيعوا أي شيء له قيمة بدون ضرورة لذلك"²²⁷.

وفي مؤتمر شارك فيه مجموعة من المختصين في النقل والبيئة، وجمعيات حماية البيئة، ذكروا أن إسرائيل من أكثر الدول ازدحاما في العالم، وهي فقط تقارن باليابان وسنغافورة. وبناء شارع "عابر إسرائيل" سيضعها في مصاف الدول الأعلى في معدل السيارات لكل كم2. وخرج المؤتمر إن بناء الطرق الإضافية يزيد السفر بالسيارة والاعتماد عليها، مما يزيد الازدحام، والتلوث²²⁸.

وذكرت دراسة أعدها مركز Adva في إسرائيل، أن معدل التلوث في المدن الإسرائيلية كما في نيويورك ولوس انجلوس ونيوجرسي. وما لا يفهمه الجمهور الإسرائيلي، أن مادة PMIO المنبعثة من عام سيارة الديزل، هو مدمر للحياة ويسبب السرطان. وأن في تل أبيب وحدها يموت سنويا 293 إنسان من التلوث الذي يسببه هذا الدخان. وقد سجل مخطو شارع "عابر إسرائيل" أنه في العام 2020 سيزيد معدل السفر في السيارات الخاصة 266% والشاحنات 207%. والخطورة المتوقعة أن تزيد انبعاثات مادة أكسيد النيترون و PMIO بسبب الاعتماد على الشاحنات وشاحنات النقل الصغيرة التي تعتمد على الديزل²²⁹.

وقد وصف يائيل زوتان، المتحدث باسم (مدنيين ضد شارع عابر إسرائيل)، الشارع بأنه كارثة ستحول الحقول والغابات والمناطق الخضراء إلى غابة سوداء وأن الشارع بمساراته الأربعة الحالية سيتسع في المستقبل، وما يلحق أطراف الشارع من مرافق اقتصادية ومراكز صناعية وتطويرية وما سيلحق ذلك من تلوث وتأثير على جودة الحياة، إذا أخذنا بعين الاعتبار أن التلوث الناتج عن السيارات والشاحنات خارج المدن أكثر منه داخلها²³⁰. والتلوث الذي يلحقه الشارع يعمل على تلويث المياه الجوفية، فمثلا المقطع 13 الواصل بين مفرق كفر قاسم وبين شيمين سيؤدي مصادر المياه الجوفية في منطقة البركون بسبب المرور للشاحنات الثقيلة ومحطات الوقود. كذلك استخدام المواد السامة المستخدمة في تسوية الأرض في منطقة رأس العين. وقد تقدم بيئيون ومواطنون بالتماس إلى محكمة العدل العليا لوقف بناء هذا المقطع، قدمته جمعية "حاييم فشفعا"، وقد ردت الحكومة بكتاب للمحكمة أن الادعاء بالتلوث بسبب تسوية الشارع ممكنة²³¹.

²²⁷ Rechard H. Schwartz. "The Struggle to Stop the Trans Israel Highway", http://www.articles.animalconcerns.ar-voices/schwartz/highway.html_18k

²²⁸ Judaism and Ecology Conference_ Jerusalem, Israel_ January 15, 1997, op.cit.

²²⁹ Elaine Fletcher. et al, "Road Transport, Environment and Equity in Israel" Adva Center. Jan.1999, (L'Olam Committee on Judaism and Ecology, New York), updated July 26,1999 <http://www.geocities.com/>

²³⁰ Simon Griver, "Trans Israel Divides the Country", Israel Magazine on Web, January 2001 <http://www.maf.gov.il/go.asp?MFAHOJ7wo-19-k>

²³¹ Moshe Reinfeld. "Trans Israel Threatening Water Supply, Court told". Haaretz special for the on-line edition 12.6.2000 and see Alisa Odenheimer, "Highway May pollute, state admits. Haaretz special for the on-line edition, 12.1.2001. <http://www3.haaretz.coil>

وكان د. الياهو ديختر من معهد هداسا في الجامعة العبرية، من أكثر من عارضوا مشروع الشارع، حيث شبه الحرب التي تشنها إسرائيل على البيئة من خلال تنفيذ المشروع، بحرب استالين على البيئة في الثلاثينيات من القرن الماضي حين رأى أن الطبيعة عدوا كما الطبقة الوسطى وإعدم حينها مجموعة من العلماء. وإسرائيل تفعل الشيء نفسه دون إعدامهم بل من خلال تدمير السلامة العامة، وقال: "شارون لم يبقي أرضا يحبها الشباب ولم يبقي هواء نقياً للتنفس ولا ماء صالحاً للشرب"^{٢٣٢}. إلا أن كثيراً من النقاشات والجلسات حول مشروع الشارع، كان هناك محاولات لمنعها، الجنرال المتقاعد موشي ليفي، رئيس شركة "عابر إسرائيل" ومهندسوه حاولوا من قبل إسكات المختصين في سلطة المياه حذروا من تلوث المياه الجوفية^{٢٣٣}.

أخذت مقاطعة المشروع منحى قويا، وقد مولت الحملة ضده من قبل عائلتي Scheur و Lozowik ومن جمعية حماية الطبيعة في إسرائيل (SPNI) وعقد اجتماع مفتوح في الكنيسة حضره الجمهور في 2000/3/13 لإعادة تقييم المشروع، وقد عارض المشروع مجموعة من الكنيسة على رأسهم عوزي لنداو. كذلك داليا أتسك وزيرة البيئة. وكان 30 عضو كنيسة قد تقدموا باقتراح لتجميد المشروع وإعادة النظر فيه من نواحي بيئية، اجتماعية، اقتصادية، كما شارك في قيادة العمل ضد المشروع، الاتحاد الإسرائيلي للدفاع عن البيئة (IUED)، التي تقدمت بالتماسات إلى محكمة العدل العليا^{٢٣٤}.

2- الجانب الاقتصادي: يعرف شارع "عابر إسرائيل" على أنه مشروع قومي، وبنية تحتية قومية بحاجة إليها "الدولة"، وقد قدم مؤيدو المشروع مبررات اقتصادية، للفوائد التي سيمنحها، من فرص عمل للعاطلين، المتعهدين والمصانع. ويرى مخططوه أن فوائده الاقتصادية تأتي من المرافق التي ستقام حوله، حيث تشير المساحة الكبيرة من الأرض المخصصة للشارع وجواره، أن هناك تطورا، يتطلب أن تكون هناك مرافق اقتصادية كبيرة: مخازن، أسواق، مؤسسات تجارية واقتصادية وترفيهية ومصانع. حيث تسهل المفترقات المتعددة المنتشرة على طولها والطرق المرتبطة الأخرى من الدخول من وإلى الشارع^{٢٣٥}، وتدار هذه المرافق الاقتصادية من قبل كبار رجال الأعمال، مراهنين، ومزودي نفط، حيث تشكل الطرق في هذه الحالة، صفقات تجارية بين أولئك فمثلا شركة أفريقيا- إسرائيل العضو المشارك في تنفيذ الشارع تقوم ببناء مخازن ومستودعات تجارية على جانبي الشارع، كما أنها تمتلك 25% من محطة ألون للمحروقات التي تقيم محطتين وقود في كل اتجاه. وسيعمل هذا الشارع على سحب المناطق الصناعية والمراكز التجارية من منطقة المركز

²³² Elihu D. Richter. "Asphalt Pharaohs", Israel Religious Action Center, April, 15. 2001.
<http://www.irac.org/article-e.asp?artid=433-8k>

^{٢٣٣} المصدر السابق.

²³⁴ "Stop Trans Israel Highway", Sustainable Mediterranean on-line, No. 17- April (2000).
<http://www.mio-ecsde.org/publications/SMed17/p17-11.htm-13k>

^{٢٣٥} حول فوائد المشروع الاقتصادية انظر: موقع الشركة المنفذة للمشروع: http://derech_erezt.com/Eng/aboutproject.asp

المزدحمة إلى الشرق (جانبي الشارع)، والحديث هنا عن 14 منطقة صناعية يتم إنشاؤها على طول الطريق

٢٣٦

ومن أجل تمويل هذه البنية التحتية، قدمت شركة "عابر إسرائيل" الحكومية، خيار طريقة (BOT)، على أن تقوم الشركة المنفذة ببناء وتشغيل وإرجاع المقطع المركزي للحكومة بعد ثلاثين عاما. وإسرائيل لا تستطيع تمويل هذا الإنشاء، فرأت الحكومة أن يكون أول مشروع أجره في إسرائيل، على أن تعيد نفقات الإنشاء من خلال ضريبة الأجرة المجابة من الشارع^{٢٣٧}. وعلى أن تحصل الحكومة على حصة الأرباح إذا تجاوز معدل السير على الشارع الحد المتوقع، وتعهدت الحكومة بضمان 80% من عائدات المشروع، يذكر أن الشارع قد مول بـ 90% كعرض تجاري و 10% مساهمات من بنوك محلية وخاصة بنك "هيو علم" الذي قدم قروضه بضمان حكومي.

ويذكر د. يعقوب جارب، أن المشروع كان معدا أن يمول نفسه ذاتيا من خلال مدخولات الأجرة، إلا أن التلهم الحكومي كان للاستثمار الخارجي واستخدام راس المال الخاص وخصخصة المشاريع لبناء بنية تحتية، لتشير أنها قادرة على المشاركة في هكذا مشاريع. والشركات المنفذة ضامنة لأرباحها من خلال تعهدات حكومية وفق العقد من بينها، أن تدفع الحكومة نصف مليار دولار للمنفذ في نهاية العقد إذا كان المرور على الشارع أقل من المعدل^{٢٣٨}. وتعرض مشروع الشارع لانتقادات من مختصين في النقل والاقتصاد ومن مؤسسات بحثية معنية، في كون المشروع بنية تحتية لازمة توفر العمالة النافعة، ويقول جدعون ايشيت في "يديعوت اchronot": "ليس المشكلة أن يكون الشارع بنية تحتية أم لا، بل بنية تحتية مناسبة، يوفر العمالة المناسبة". وحول ضرورة المشروع، ذكر الكاتب تجربة شارع M25 الذي يمر عبر لندن: "أنه مضيعة للمال العام"، وكيف صوت 2/3 أعضاء البرلمان البريطاني على خطة لعدم بناء شوارع جديدة^{٢٣٩}.

وإذا كان المخططون الاقتصاديون الإسرائيليون يرون أن الاستثمار في الطرق وتوسيعها وزيادة استخدام السيارات يعكس نمو اقتصاديا، فقد ذكرت دراسة بريطانية عام 1994 قامت بها دائرة النقل البريطانية: "أن الاستثمار في النقل والمواصلات له تأثير صغير على مجمل النشاط الاقتصادي"، ذلك أن كلفة ارض النقل المحلية تشمل جزء من تكاليف التصنيع. وإذا كان انتقال المشاريع والمرافق الاقتصادية من المركز إلى جانبي الشارع سيحقق فوائد اقتصادية، لاحظت دراسات بريطانية أن بناء الشوارع قد يعيق فعلا النمو

236 Elaine Fletcher, et al, "Road transport, Environment and Equity in Israel", ibid انظر:

237 David Block, "The Road Not Yet Taken: The Environment and the Trans-Israel Highway", **Social Action: Jewish Issues**, Social Action Com, http://socialaction.com/roadnottaken.phtml_37k

238 Dr. Yakov Garb, "Trans Israel Highway: An Update", <http://www.itdp.org/ST/ST8/ST8ISRAEL.do>

239 Gidon Eshet. "Dead and Highway", **Yediot Achronot** Feb. 13, 1998, in "Stop Trans- Israel highway", (L'olam: Committee on Judaism and Ecology, New York), ibid.

الاقتصادي في الأرياف ذلك، أنها تخلق عبورا سهلا إلى مراكز المدن²⁴⁰. وإذا ما طبقنا ذلك على شارع "عابر اسرائيل" ذي المفترقات المتعددة والطرق المرتبطة به، والذي بني من أجل تطوير الضواحي، بذلك سيعمل على تعزيز الأهمية الاقتصادية للمنطقة المركزية، مما يطرح التساؤل حول جدواه الاقتصادية؟ وأفادت التقديرات أن شارع "عابر اسرائيل" سيفقد ثلث عدد السيارات التي تسير عليه في حال تشغيل عدادات وكاميرات تسجيل الأجرة، وقد بدأت الشركة المنفذة بحملة دعائية بهذا الخصوص، بعد توقعات فقدان 15-20 ألف سيارة يوميا²⁴¹. وحين بدأ جهاز التحكم بتشخيص لوحات السيارات للإلزام بدفع الأجرة يوم 2002/12/29، لوحظت صورة السيارات على الشاشات وهي ترجع للخلف حين أدرك "شعب اسرائيل" فجأة أن ما كان مجانا أصبح يدفع عليه²⁴²، ومن الانتقادات الاقتصادية للمشروع أيضا، انه سيؤذي اقتصاد الدولة من خلال الاعتماد على زيادة عدد السيارات المستورد، وقطع الغيار اللازمة، والوقود المستخدم، خاصة أن اسرائيل لا تصنع السيارات ولا وقودها.

وما لم يرد في تحليل كلفة وفائدة المشروع، الوفيات والإصابات من جراء الحوادث، حيث صرح مخططو الشارع: "سيكون هناك توفير في تكاليف الحوادث بسبب بناء الشارع". إلا أن التقديرات والدراسات التي أجريت على الشارع حتى العام 2010 تقول: أن عدد الوفيات سيرتفع إلى 848 بسبب عدة الكيلومترات الزائدة، والى 997 بسبب السرعة الزائدة، وتصل إلى 1139 بسبب العاملين معا وقدرت تكلفة "ضريبة الموت من 146 مليون \$ إلى 483 مليون \$"²⁴³.

3- الجانب الاجتماعي: اتسع الجدل والنفاس حول الأثر الاجتماعي لتنفيذ المشروع من حيث تمويله، واثر توسيع الطرق وزيادة ملكية السيارات على النظام الاجتماعي، وكيف يؤدي ذلك إلى إفقاد النظام الاجتماعي معناه، كذلك التمييز ضد المرأة. فقد تناولت الكتابات والدراسات الأثر الاجتماعي للشارع، من أن الأموال المخصصة له قد اقتطعت من ميزانية اولويات عليا وهي الحاجة الاجتماعية، التعليم، الإسكان، خلق فرص عمل، أي على حساب الطبقات الفقيرة. فقد ذكر د. الياهو ريختر من الجامعة العبرية، أن الحكومة اقتطعت 3 بليون شيكل من قطاعات التعليم، رفاهية الأطفال، والبعثات الدراسية والثقافية، في حين أن ميزانية عام 2001 لبناء الشوارع المتصلة بشارع "عابر اسرائيل" باتجاه شرق غرب بلغت 5-6 بليون شيكل. كما أورد ريختر

240 Elaine Fletcher. Ibid

ارجع الى

241 للتفصيلات حول الأجرة المدفوعة انظر: دوريت بار. "تقديرات، عابر اسرائيل سيخسر ثلث كمية السيارات التي تبدأ دفع الأجرة"، *يديعوت احرونوت*، الملحق الاقتصادي، 2002/10/12، ص1).

242 "في شارع الأجرة الأول، التفوا أمس بسبب الدفع: السواق ليسوا متشجعين: شارع عابر اسرائيل: "الأخ الكبير"، *يديعوت احرونوت*، 2002/12/30، ص 17.

243 G. Ginsberg. etal, "How Many Shall Live, ... How many Shall Die...? Daeths Resulting from the Trans- Israel Highway and Alternatives: A Risk Assessment. http://www.md.huji.ac.il/depts/occenvmed/Road152.html_5k

إحصائية مقارنة بين كلفة الإسفلت والخدمات الاجتماعية. فمثلا كلفة 10 سم من الشارع = كلفة يوم لرعاية طفل. وكلفة 30 سم = راتب معلم^{٢٤٤}.

وإذا كان الاعتقاد لدى المخططين الإسرائيليين أن ارتفاع مستوى ملكية السيارات يعني نموا اقتصاديا وارتفاعا في مستوى الحياة، فإن ذلك يعكس الصراع على حياة جيدة وعلى المساواة. كما أن زيادة الاعتماد على السيارة يعني أن تقوم العائلة الفقيرة بصرف المال على السيارة بدلا من الإنفاق على التعليم والتغذية والخدمات الاجتماعية الأخرى اللازمة لأطفالها^{٢٤٥}. إذا أخذنا بعين الاعتبار أن تكلفة كل 1 كم من 8 مسارات مسفلتة في الشارع تساوي كلفة 7000 بعثة جامعية، حسب ما ذكره جوزيف تامر رئيس جمعية الحياة والبيئة في إسرائيل^{٢٤٦}.

وقد أفادت دراسة قدمت إلى مركز أدفا، بأنه على المدى الطويل، يؤدي زيادة الاعتماد على السيارات إلى نشوء أنماط علاقة جديدة بين الفئات الفقيرة والغنية، المتدينة والعلمانية، ذلك أن الموسرين هم المنتفعين من السيارات. وأن الأغنياء هم الذين يستطيعون ركوب سياراتهم والخروج من المدن للترفيه في الحدائق، وليس بالضرورة أن يعطي الاعتماد على السيارات الفئات القليلة الدخل مدخل أكبر لسوق العمل، وإنشاء شارع "عابر إسرائيل" سيبقي على الفارق الاجتماعي بين الأغنياء والفقراء في ملكية السيارات، فعدد السيارات في هرتسليا يعادل أربعة إضعاف عددها في أوفكيم وأم الفحم^{٢٤٧}.

ومن الآثار الاجتماعية الأخرى لإنشاء شارع "عابر إسرائيل"، هو التمييز ضد المرأة ومن تعول من أطفال. فإذا كان هذا الشارع يزيد من الاعتماد على السيارة، فإن نصيب المرأة أقل من الرجل، ذلك أن نسبة النساء اللواتي يحملن رخص السياقة أقل من الرجال، ويعتمدن على النقل العام في تنقلهن، هذا إذا ما أضيف إليهن الأطفال الذين هم ضمن مسؤوليتهم^{٢٤٨}.

4- الجانب التخطيطي: انطلق المخططون للشارع من مبررات لتسويق المشروع من حيث ان الشارع سيحل مشكلة الازدحام في الطرق الرئيسية خاصة في المنطقة المركزية، ويقلل من حوادث الطرق والوفيات. فحسب معلومات "شركة عابر إسرائيل" أن نمو المرور يتزايد بنسبة 7% سنويا، وهناك 95 سيارة/ 1 كم طريق حسب إحصائية عام 1995. وبلغت نسبة السيارات 1000/256 شخص. وتفيد بعض الدراسات أن عدد

²⁴⁴ Elihu Richiter. "Asphalt Brutality", **The Jerusalem Post Internet Edition**, 13.12.2001, http://www.jpost.com/Editions/2001/12131/opinion/opinion.40842.html_32k

²⁴⁵ Zafir Rinat. "In this asphalt jungle, will nature be the victim?", HA'ARETZ special for the on-line edition, Tuesday, November 30, 1999 http://www2.haaretz.co.il/special/highway/a/292428.asp_15k

²⁴⁶ Josph Tamir. "Life and Environment: Cancel the Trans- Israel highway and Invest in Massive Transit", **Metuna**, http://www.metuna1.tripod.com/articles/transIsrael.htm_10k

²⁴⁷ Elaine Fletcher. et al, Op.cit انظر

²⁴⁸ Elain Fletcher. "Op_Edi Women, Equity, and the Trans Israel Highway", HAARETZ special for the on-line edition, Thursday, Feb. 24, 2000. http://www2.haaretz.co.il/special/highway/a/292431.asp_13k

السيارات والمسافة الإجمالية للسفر قد تضاعفت في 25 سنة الأخيرة بنسبة 60%، وزادت نسبة الطرق فقط 25% مما يخلق مشكلة الازدحام. ويعتقد المخططون أن هذا الشارع سيخفض ازدحام المرور 16-20% على الطرق بتحاشي المنطقة المركزية للمسافرين من الشمال للجنوب. وأن هذا الشارع هو البنية التحتية الوحيدة القادرة على حل معضلة الازدحام في المواصلات²⁴⁹.

وجهت انتقادات لهذا التبرير، ذكرت انه على العكس من ذلك، ستزيد مشكلة الازدحام، ففي مؤتمر Judaism and Ecology ، الذي عقد في القدس، 1997/1/15، تحت رعاية منظمات بيئية إسرائيلية، تحدث فيه مختصون في النقل والبيئة، أكدوا أن اسرائيل من الدول الأكثر ازدحاما في العالم، وهذا الشارع سيزيده، ويضع اسرائيل ضمن الأكثر ارتفاعا في معدل السيارات لكل كم في العقد القادم²⁵⁰.

عمرام بروجين، المنسق البيئي لشركة ديريك ايرتس، الذي ذكر "أن الشارع سيوجه التطور من خلال السماح بدخول سهل وسريع إلى مراكز التطور ويمنعه من الانتشار على مساحة كبيرة". إلا أن بعض الدراسات ترى أن ذلك إشارة سيئة للنقل، وان المزيد من الطرق يعني المزيد من الازدحام. وهذا ما أكده معهد تكساس للنقل، الذي أجرى دراسة على 68 منطقة في الولايات المتحدة، وجد إن الازدحام ارتفع في معظمها منذ الثمانينات، وان سببها هو التوسع في الطرق، والزيادة السكانية، حيث أشارت الدراسة أن معدل زيادة السكان كانت 22%، والزيادة في الازدحام مقاسة بالوقت المقضي على الطرق زادت عن 220%، حيث يستخدم الناس السيارات بشكل أكبر، ويقل عدد الركاب في السيارة الواحدة. وهذا ينطبق على اسرائيل في منطقتها المركزية" فوجود شارع "عابر اسرائيل" وطرقه الواصلة تبقى الازدحام أكثر مما هو موجود²⁵¹. خيرا آخرين، قالوا: أن الشارع لن يحل مشكلة الازدحام، بل سيخلقها بشكل أكبر حيث يمكن السيارات من الوصول بشكل أسرع إلى عنق الزجاجة²⁵².

أما أن يعمل الشارع على التقليل من حوادث الطرق، يقول الباحثون أن زيادة السرعة على الشارع (110كم/ساعة) تزيد عدد الضحايا والحوادث أكثر من الزيادة التي ستحصل من 700-1000 ضحية سنويا بحلول العام 2010، لأن السائقين يعتادون على هذه السرعة حتى حين انتقالهم للسير على غيره الطرق الأخرى²⁵³. تبرير رسمي آخر للشارع، هو تقريب الضواحي للمركز، وإعادة توزيع السكان: فقد قال عمرام بروجين، انه مقتنع من أن الشارع سيربط المناطق الريفية الفقيرة بالمنطقة المركزية، وأعطى مثالا لذلك

²⁴⁹ Ya'akov Garab. "The Trans-Israel Highway", Op.cit, and "Pros & Cons", HAARETZ special for the on-line: and see edition, Wed. Sep. 6, 2001), Ibid

²⁵⁰ "Judaism and Ecology" Conference" in Richard Schwartz, "The Struggle to stop the Trans-Israel Highway", Op.cit.

²⁵¹ Zafre Rinat. "In this asphalt jungle, will nature be the victim", HAARETZ special for the on-line edition, Tuesday, Nov. 30, 1999. Op.cit

²⁵² Henry L.Gold. "Israel's Mega- Highway: The Canadian contribution", Op.cit.

²⁵³ Elihu Richter. "Asphalt Zoinism", **The Jerusalem Post Daily Internet Edition**, Sun. July 20, 1998.
<http://www.Jpost.com/Archive/26.July-1998/Business/Article-o.html-7k>

"كريات جات" ^{٢٥٤}. إلا أن بعض الدراسات تقول أن الشارع كما هو مخطط طريق التفافي عظيم يشجع الانتشار للسكان والتوزيع الحضري غير المنتظم. وسيحول المنطقة المركزية الى كتل مدن، طرق، أرياف، ومناطق تجارية وأكد مخطط المدن موتي كبلان، وعضو لجنة 2020 لتطوير أراضي إسرائيل، أن هذا الانتشار الغير منظم على طول الشارع سيزيد الضغط أيضا على مداخل المنطقة المركزية ^{٢٥٥}.

ولعل الدكتور يعقوب جارب، هو أكثر من أثار الجدل حول هذا المشروع في هذا الجانب خاصة وجوانب أخرى عامة، حيث أشار في دراسة قدمها إلى معهد فلورسهايمر في القدس، تخطيط الشارع وتمويله كان على نقيض مع عناصر و اولويات النقل واستخدام الأراضي، مدعوما من هيئات حكومية، واعتبره مشروعا حرجا لم يراعي اعتبارات تخطيطية معترف بها مهنيا، واعتبارات أخرى لم تؤخذ بالحسبان ^{٢٥٦}.

5- الجانب الأمني: أثير موضوع الأمن في الشارع بعد إطلاق النار على العاملين فيه أثناء عملية تجريف الأراضي بمحاذاة مدينة قلقيلية التي لا يبعد عنها أكثر من عشرات الامتار، وبمحاذاة طولكرم يبعد عن الحدود اقل من نصف ميل. هذا الشارع المكلف، يرغب مصمموه أن يكون "شارع سلام" بدون أي عوائق كما في تورنتو وملبورن، "وليكون محور نقل إقليمي"، كما يقول مدير عام الشركة المنفذة للشارع أيهود سفيون، وكان يقوم على الحراسة في الشارع طاقم، جميعهم خدموا ضمن القوات الخاصة سابقا على رأسهم يوسي اجزان، الذي ذكر أن الحراسة تكلف الشركة 50 ألف \$ شهريا. ومن أجل حفظ الأمن على الشارع مستقبلا، مسؤولون عن الشارع يرون بمنع الفلسطينيين من استخدام الشارع، وتم فعلا وضع حوائط إسمنتية على الحدود على طول خط 48 بارتفاع 8 متر بمحاذاة قلقيلية وطولكرم، حتى لا يتمكن المتسللون من الدخول إلى الأراضي الإسرائيلية، وبعض المسؤولين الأمنيين الإسرائيليين يرون انه يجب التعامل مع من يقطع الشارع كإمكانية إرهابية ^{٢٥٧}.

وفي ظل افتتاح المقطع الأول من المقطع المركزي، من نحشونيم حتى ايال شمالا بطول 18 كم، تم إثارة البعد الأمني على شارع، من قبل ضباط متقاعدين ورؤساء مجالس المستوطنات في المنطقة القريبة للشارع، ومن أجل توضيح هذا الجدل اعتمدنا على مقالة نشرتها "يديعوت احرونوت" ^{٢٥٨}:

قال العقيد احتياط اريك ديفدي، رئيس جمعية "بني أوفيك" العسكرية في رأس العين: أن شارع "عابر اسرائيل". هدف جذاب للعمليات التخريبية، ذلك انه بنية تحتية مكلفة، وكل مس به من طرفهم هو الهدف" وبعد

²⁵⁴ Zafir Rinat. Op.cit.

²⁵⁵ Trans-Israel Highway: the road to nowhere", Adam Teva Vadin, <http://www.ined.org.il/inerpage.asp?p=p4-8k>

²⁵⁶ Ya'akov Garb. "the Trans- Israel Highway: Do we Know enough to proceed", the Floersheimer Institute, 1997, http://www.fips.org.il/enhtml/spatial/1_2-5.htm_5k

²⁵⁷ Hugh Dellios. "Highway on green line shows long road ahead" Op.cit.

^{٢٥٨} ابراهام بيلد. نير ارنون. "شارع الخوف، صلاة الطريق"، يديعوت احرونوت، ملحق (ماه بفيئج)، 2002/8/2، العدد 628، ص 18-21.

حوادث إطلاق النار تعززت الحاجة لإقامة جدار إسمنتي حوله في المناطق الخطرة بارتفاع 8 متر. وأضاف العقيد ديفدي " ... يكفي أن يكون إطلاق نار من هنا أو هناك لإيقاع الخوف في قلب المسافرين وتقويض الشارع اقتصادياً..". أما داني قرياف، سكرتير مستوطنة مازور، وهو ضابط احتياط كبير، قال: "أن إقامة الجدار حول الشارع مقابل قفيلية لا يوفر له الأمن، حتى لو حرسناه بأربع كتائب من الجيش... ضمان أمان الشارع فقط من خلال تخفيض مستوى التوتر بيننا وبينهم (الفلسطينيين) ...".

أما رئيس بلدية مستوطنة ارئيل، رون نحمان، قال: "قلت لرئيس الحكومة رابين أثناء خطابي في الكنيسة عام 1995 حول خطورة الشارع ليس هو عابر إسرائيل، إنما هو عابر الحدود، شارع الكناب لإسرائيل"، قلت لهم: "أطالب أن تعملوا هذا الشارع 8 كم إلى الشرق... يتحاشى قفيلية... انتم تضعون الشارع على الخط الأخضر وترسمون خطأ سياسياً وتعرضون الناس للخطر"، ويضيف: "لم أتوقع أن ما تنبأت به سيحدث ... يطلقون النار عليه من الطرف الآخر للحدود... كانت نظرتي لنقله شرقاً لحمايته من جانبيه وتوسيع الخصرة الضيقة لدولة إسرائيل"، "... أولئك الذين لم يقبلوا نقله شرقاً كانت أسباب سياسية،... الشارع يلامس المناطق التي ينطلق منها المنتحرون... الجدار الأسمنتي في النهاية سيكون مصيره كما سور برلين... والمشاكل الأمنية لم تدخل في حساب من خطوه".

ردت وزارة الدفاع الإسرائيلية على ذلك على لسان المتحدث باسمها، راحل اشكنازي: "لا يبدو لي أن الحراسة ستكون على عاتق الجيش"، والناطق بلسان الجيش قال: "أن الشركة أقامت بالتنسيق مع الجيش حماية قادرة على منع إطلاق النار، وحرس الحدود يعمل على طول مسار الشارع بالتنسيق مع الجيش في مناطق (يهودا والسامرة)". أما المتحدث باسم وزارة الأمن الداخلي يهوشع باوار والمتحدث باسم الشرطة في المركز شأؤول تسيونيت قالوا: "المسؤول عن الحراسة على الشارع هي شركة "عابر إسرائيل" والشركة المنفذة... ولسنا المسؤولين عن حماية الشارع".

المتحدث باسم "شركة عابر إسرائيل" ارييه شيتاي "... لماذا الحماية على هذا الشارع... ليس لدي حلول لمن يخافون أن يسيروا عليه... ادعاءاتهم ليس لها مكان". أما مدير عام شركة ديريك إيرتس أيهود سفيون: "اضمن حراسة الشارع 24 ساعة، ستكون دورية لشركتنا ودورية شرطة مرور قادرة على تقديم حل لكل مشكلة".

6- جانب مصادرة الأراضي:

يشكل فلسطينيو 1948 18-20% من سكان "دولة إسرائيل"، يملكون فقط 3% من أراضي "الدولة". وإذا كانت السياسة الإسرائيلية لنهب ومصادرة أراضيهم بالأوامر العسكرية في الخمسينات والستينات من القرن الماضي، تواصلت هذه السياسة من خلال إقامة البنية التحتية على أراضيهم. يقول المحامي نمر سلطاني من الطيرة: "كنا نملك 65 ألف دونم في العام 1948، والآن لدينا أقل من 10 آلاف دونم، وخلال 10 سنوات لن يكون دونما لبناء بيت جديد"²⁵⁹.

²⁵⁹ Jonathan Cook. "Robbed and Humiliated", Op.cit.

وحسب وزارة الداخلية الإسرائيلية، يملك العرب 3,5% من أراضي الدولة، 2,5% من أراضي الدولة تحت سيطرة البلديات. وانخفضت الملكية 64% عما كانت عليه زمن الانتداب البريطاني، في حين تضاعف عدد السكان من عام 1948-1995 11 ضعفاً، وتضاعفت المناطق المبنية 16 ضعفاً^{٢٦٠}. وفقاً لتوزيع الأدوار بين المؤسسات والهيئات الحكومية، فإن وزارات الدفاع، البناء والإسكان، التجارة والصناعة، الوكالة اليهودية، والصندوق القومي اليهودي مخولين لبناء وتطوير "أراض إسرائيل". وهذا قائم على مبدأ (أنقاض الأرض اليهودية). فالكيرن كيميت منوط به حيازة وملكية الأرض، أما الوكالة اليهودية فمهمتها تحديد الغايات على المستوى التخطيطي لتهويد الحيز التخطيطي من خلال تركيز عرب أكثر على أرض أقل^{٢٦١}.

شارع "عابر إسرائيل" الذي جاء بموجب المخطط القطري للبناء والتطوير، والذي تجاهل فلسطيني 1948 وقراهم وحاجاتهم، يأتي ليمر عبر القرى والبلدات العربية وسيلتهم أرضها، نحو 20 ألف دونم، لبناء الشارع في مقطعه المركزي، والمفارق الضخمة، والارتدادات على جانبيه، والمساحات المحصورة بين مساراته، هذا إذا ما أضيف إلى المساحات الكبيرة التي سيفصلها الشارع عن مكان سكن أصحابها^{٢٦٢}.

وقد أثير جدل كبير حول مسار الشارع في أراضي البلدات العربية، ليس فقط بين المتضررين والبلدات مع الحكومة والشركة المنفذة. بل جدل بين ممثلي المتضررين والسلطات المحلية العربية أنفسهم: والملفت في النزاع حول الشارع وأراضي البلدات العربية، انه ليس حول رفض المبدأ، سواء من طرف القيادات العربية أو المتضررين، وانصب جهدهم في الحصول على التعويضات، وهذا ما أشارت إليه ميخال شفارتس، حيث ذكرت أن القيادات العربية لم ترفضه منذ الإعلان عنه عام 1991، حيث أن أعضاء الكنيست العربي تغيروا عن جلسة التصويت في الكنيست يوم 1994/12/20، وبعض القيادات أيدت المشروع لمصالح شخصية، في حين أن المتضررين وممثليهم طالبوا بالتعويضات^{٢٦٣}.

أذن، تمحور الجدل والخلاف مع الشركة والحكومة حول التعويض، وفي مقابلة مع بانوراما، أفاد مدير عام شركة "عابر إسرائيل"، في رده على سؤال حول تفاقم الوضع مع المتضررين وعدم توفير الحكومة الأرض البديلة، قال: "أن هناك قانوناً للتعويض بأرض بديلة، وتوجد لجنة للتعويضات، قام إريئيل شارون وزير البنية التحتية عام 1998 بتشكيل لجنة لوضع المعايير الخاصة بذلك. وعلى اثر ذلك اصدر وزير المالية بايعة

²⁶⁰ The Ministry of Interior. <http://www.sikkuy.org/Anlit/Interior.htm.25k>

^{٢٦١} عامر هزيل. "القرى الغير معترف بها في النقب بين التخطيط المؤسساتي والتخطيط البديل".

<http://www.as-ap.org/indexaral.asp?leveled=2&showid=1&itemid=49>

^{٢٦٢} للإطلاع على المساحات المصادرة، انظر: جلال منصور، "شارع عابر إسرائيل للمصادرة

http://www.as_ap.org/indexaral.asp?levelid=1&showid

^{٢٦٣} انظر، ميخال شفارتس. الطيرة والطيرة تتوصلان لاتفاق مع شركة الشارع. شارع عابر إسرائيل يتقدم على حساب مستقبل العرب"، مصدر سابق.

شوط توجيهات واضحة تقضي بمنح أصحاب الأراضي المتضررين أراض بديلة مساوية بالحجم وبالسعر، وبموجب هذا التوجيه اتفقا مع كفر قاسم جلجولية وكفر برا، وبدأنا العمل في هذه المناطق الثلاث".^{٢٦٤}

بموجب هذا الاتفاق، كان سامي عيسى رئيس مجلس كفر قاسم أول المتنازلين الذي وقع الاتفاق مع الشركة في أيلول 2000^{٢٦٥}. إلا أن ما انطبق على كفر قاسم، جلجولية وكفر برا، لم يتماشى مع الطيرة والطيبة، وقال يهودا كوهين: "أصحاب الأراضي في الطيرة يطالبونا بأراضي من رמת هكوفيش. لكن رמת هكوفيش رفضت بيع أرض لنا"، أما بالنسبة للطيبة، يضيف كوهين: "أجرينا مفاوضات مع مجموعتين تمثلان أصحاب الأراضي... المهم أننا توصلنا إلى اتفاق معهم ومع ومحاميهم"^{٢٦٦}.

تراجعت الطيرة والطيبة عن الاتفاق مع شركة العابر، وفي هذا قال حسن عازم من اللجنة الشعبية في الطيبة، "أن التراجع جاء لعدم تحديد موعد دقيق لتسليم الأراضي البديلة، والاتفاقية تشترط موافقة المالك السابق للأرض... نطالب بأرض بديلة بمحاذاة الطيبة،" عرضوا علينا أرضا قرب "يد حنا" 10 كم عنا"^{٢٦٧}، أما في شركة "عابر اسرائيل"، يرون أن سبب التراجع يعود لطلب رؤساء البلديات في الطيرة والطيبة بأراض تعود لبلدات النجوم اليهودية. ومغزى الطلب لخلق تواصل جغرافي عربي إلى الشرق من الشارع، وادعت الشركة أن هذا الطلب له مدلول سياسي^{٢٦٨}.

أضعف توقيع كفر قاسم موقف كلا من الطيرة والطيبة بعد أن دخلت الجرافات إلى أراضيها، بقرار حكومي في 2001/10/29 بعد لقاء رئيس الحكومة شارون مع عدد من الوزراء، ورئيس شركة "عابر اسرائيل" موشي ليفي وممثل كبير عن المخابرات الذي أصر على شق الشارع فوراً^{٢٦٩}. وحصلت مواجهات بين المتظاهرين والشرطة، بعد أن اعترضوا الجرافات يوم 2001/10/30، وقد قال خليل قاسم رئيس بلدية الطيرة: "دخول شركة عابر اسرائيل لأراضي الطيرة كان دون اتفاق... والحقيقة أننا لسنا ضد الشارع، أنا مستعد للتوقيع، نريد أراضي حسب قرار وزير المالية... أنهم يوصلون معلومات خاطئة لرئيس الحكومة...".^{٢٧٠}

وفي اليوم التالي تم توقيع اتفاق بين رئيسي بلدية الطيرة والطيبة وبشهادة رئيس لجنة المتابعة العربية شوقي خطيب في مكتب شارون، كما حضره رئيس مجلس جت، ورئيس مجلس كفر قاسم على أساس منحهما أراض تابعة لنفوذ مجالس يهودية مجاورة وفي أراضي زيمر على بعد 10 كم من الطيبة. وهذا الاتفاق اضعف

^{٢٦٤} ("عابر اسرائيل، اشتداد مخاض الخلاف بين شركة عابر اسرائيل وأصحاب الأراضي في الطيرة والطيبة"، باتوراما، 2001/5/4، ص 16)

^{٢٦٥} ("عابر اسرائيل، اشتداد مخاض الخلاف بين شركة عابر اسرائيل وأصحاب الأراضي في الطيرة والطيبة"، المصدر السابق).

^{٢٦٦} شفارتس، المصدر السابق.

^{٢٦٧} المصدر السابق، ص 17.

^{٢٦٨} نوريت فلتر، "عابر اسرائيل"، سيثعل النار ثانية في الشارع العربي"، يدعوت احرونوت، 2001/6/25، ص 11.

^{٢٦٩} شفارتس، المصدر السابق، نقلا عن هارتس، 2001/10/31.

^{٢٧٠} مقابلة مع خليل قاسم في التلفزيون الاسرائيلي في برنامج "مباط"، الثلاثاء 2001/10/30.

موقف جت، باقة الغربية وزيمر التي تطالب بنقل مسار الشارع غربا باتجاه شارع 444، ولا تطالب بأراضٍ بديلة^{٢٧١}، كما أن الاتفاق اضعف موقف هذه القرى في موقفها التفاوضي مع الشركة بخصوص التعويضات، حيث نكثت الشركة وعودها لها^{٢٧٢}.

وإذا كان الجدل الذي دار بين المتضررين والشركة حقا، فالغرابية أن يحصل بين المتضررين أنفسهم، وإن يسود الانقسام في الموقف بدلا من الوحدة. وإن بدء ذلك على مستوى عدم انسجام الموقف بين البلديات كما أسلفنا، إلا أن ذلك طال المتضررين في البلدة الواحدة. غداة التوقيع على الاتفاق الذي وقعاه رئيسا بلديتي الطيرة والطيبة. وتعرض الاتفاق لانتقادات، ذلك أن خليل قاسم وقعه منفردا دون التشاور مع أصحاب الأراضي. أما في الطيبة أشار حسين عازم إلى قلقه من بعض البنود في الاتفاق. والمجموعتان اللتان تمثلان المتضررين قامت أحدهما بتوزيع منشور تتهم الجهة الأخرى بالسmsرة وبيع الأرض رغم توقيع الجهتين على الاتفاق. وأصبح النضال لتقليل أضراره وليس على مساره. وهذا التشرذم في الموقف مهد للدخول على الأراضي، وسبقه تشرذم البلديات لتقوم الشركة بالتفاوض مع كل بلدة على حدى والتفاوض مع المتضررين على أن القضية خاصة بهم وليست عامة^{٢٧٣}.

7 _ الجانب الديني:

- التخطيط الإسرائيلي، تخطيط أيديولوجي، ذات مفهوم شرعي، من أجل إفقاد الأرض من العرب. وتجسد ذلك في سن قانون أراضي إسرائيل، البند رقم (2)، الذي تبنى المفهوم الشرعي " لا تباع الأرض أبدا" والذي يمنع نقل ملكيتها لغير الدولة والقومية اليهودية^{٢٧٤}. وتجلى ذلك في منطقة الطيرة والطيبة بعد مصادرة أراضيها، والمطالبة بتعويضهم بأراضي بديلة، حيث رفضت المجالس في المستوطنات المجاورة بيع الأرض للشركة المنفذة لتتنقل ملكيتها للعرب، بمبدأ لا تنتقل الملكية على الأرض، لا من خلال البيع أو بأي طريقة أخرى^{٢٧٥}.

- أطلق البعض على الشارع اسم "شارع الكتاب"، كما قال رئيس بلدية ارنيل، رون نحمان، في مقالة "طريق الصلاة"^{٢٧٦}، السياسيون المتدينون أيدوا فكرة الشارع لأسباب دينية، كذلك أيده الحاخامات واعتنقوا عبادة "صهيونية الإسفلت"، والممولين، كما ليف ليفايف صاحب شركة أفريقيا إسرائيل المساهمة في تمويل المشروع، "ربما مول لأسباب دينية"^{٢٧٧}.

^{٢٧١} للإطلاع على الاتفاق بين شركة عابر إسرائيل، والطيرة والطيبة، انظر المصدر السابق.

^{٢٧٢} انظر: محمد السيد، "جلسة عمل طارئة في جت المثلث للتداول في ماطلة التعويضات للمتضررين من شق شارع عابر إسرائيل"، الرأي، 16/8/2002، ص 6.

^{٢٧٣} للمزيد حول هذا الموضوع، ارجع الى: "ميخال شفارتس. فضيحة شارع عابر إسرائيل في الطيبة"، الصبار، العدد 141، 11 تموز 2001، http://www.odaction.org/alsabar/141/share:htm_14k

كذلك: شفارتس. "شارع عابر إسرائيل يقدم على حساب مستقبل العرب"، مصدر سابق.

^{٢٧٤} انظر عامر هزيل. مصدر سابق.

^{٢٧٥} المصدر السابق.

^{٢٧٦} ابراهام بيلد. نير ارنون. "صلاة الطريق"، مصدر سابق.

كذلك جون بيك، صاحب شركة ديريك ايرتس التي تبني المقطع المركزي، وهو الذي بنى شارع اونتاريو 407 في كندا يقول " أن التطوير في اسرائيل أكثر أهمية وأكثر شمولية"²⁷⁸.

- تعرض الممولون، ليفايف، وبيك لانتقادات ذات صبغة دينية، ليفايف كان مسؤولاً عن إغلاق مركز تجاري في ضواحي تل أبيب من أجل الحفاظ على حرمة السبت، بينما سيبقى الشارع مفتوحاً أيام السبت، وعقب بيك "أن الشارع سيحذر من خرق حرمة السبت، لأن الناس سيصلون بيوتهم أسرع وأبكر"²⁷⁹.

هناك من عارض فكرة الشارع من منطلق تقليد ديني يهودي في الحفاظ على النفس، وهو تقليد إجباري وبؤرة التعاليم اليهودية²⁸⁰، حتى أن بعض من عارضوا لأسباب بيئية، لهم دوافعهم الدينية، ذلك أن تعاليم اليهودية قوية وواضحة بهذا الباب: "أن الأرض لله والناس شركاء في الحفاظ عليها مع الله". "وعلى الناس عدم إهدار أي شيء له قيمة". كذلك تعاليم التلمود التي شددت أن تقام المصانع إلى الشرق من المدن حتى تحمل الرياح الآتية من الغرب الدخان بعيداً عنها.²⁸¹

رابعاً: خلاصة

ناقشنا في هذا الفصل، السياق السياسي الذي جاء فيه هذا المشروع، وكيف تم تأجيل تنفيذه أكثر من عشرين عاماً، لأسباب اقتصادية، أمنية، والهجرة. إلا أنه ينفذ في وقت تسود فيه نفس الظروف بعد عشرين عاماً، ولاحظنا الاطوار التي مرت فيها المصادقة على المشروع وقراره، ودخول المشروع للنقاش في اروقة الكنيست، وسط مؤيد ومعارض له، حيث قدمت الحكومة والمؤيدين للشارع تبريراتهم لهذا مشروع، والمعارضون طرحوا تبريراتهم أيضاً. واجتاز مشروع الشارع، سلسلة اجراءات واخذ الوقت اللازم لقراره في الكنيست. وحتى تشرعه الحكومة، وتجتاز الضوابط القانونية، اقرت قانونيين خاصين بالشارع، قانون شارع "عابر اسرائيل" (الذي شرع مصادرة الاراضي). وقانون شارع الاجرة. كما تعرض هذا الفصل الى توصيف الشارع على الارض، من حيث: امتداده، الذي يشمل جميع "فلسطين التاريخية"، من الشمال للجنوب، مراحلته، وعدد الانفاق والمسارات والجسور، والتكنولوجيا العسكرية المستخدمة في تشغيله. وأثير جدل كبير حول شارع "عابر اسرائيل"، شمل جوانب عديدة، ساهم فيه راسميون، واكاديميون، ومختصون، وهيئات ومؤسسات أهلية وبحثية متخصصة. كان الجدل الاكبر حول المشروع في الجانب البيئي، حيث اشار المختصون، ان الشارع سيضع اسرائيل في قائمة الدولة الاكثر ازدحاماً، تلوثاً تكون عرضة للوفيات والاصابات، بسبب زيادة الطلب على استخدام السيارات التي يسببها الشارع. اشار المؤيدون لشق الشارع كما الحكومة الى الفوائد الاقتصادية التي سيحققها من المرافق التي ستقام حوله. في حين اشار معارضو شقه الى

²⁷⁸ Henry L- Gold. "Israel's Mega Highway: The Canadian Contribution", Op.cit.

²⁷⁹ Ibid.

²⁸⁰ David Block. "The Road Not Yet Taken" Op.cit

²⁸¹ Environmental Issues in Israel <http://www.schwartz.enviroweb.org/invirolis.html> mk

نقاش اذا كان المشروع اصلا بنية تحتية نافعة، وان الاستثمار في الطرق لا يحقق نموا اقتصاديا، بسبب الاعتماد على استيراد السيارات، وزيادة الطلب على الوقود. الا ان المؤسسات الاجتماعية لم تقنعها الدوافع الاقتصادية للمشروع، واعتبرته انه سيقام على حساب الفئات الفقيرة والمؤسسات الاجتماعية الاخرى من خلال استقطاع مخصصاتها، وان الشارع سيؤثر على النظام الاجتماعي، وانماط العلاقة بين الفقراء والاغنياء، ويزيد التمييز بين الرجل والمرأة.

وكان هناك جدل حول الجانب التخطيطي للمشروع، من انه لم يراعي الاعتبارات التخطيطية المهنية، كما اثير جانب مصادرة الاراضي، ليس فقط من حيث المساحات المصادرة، بل الجانب العنصري في ذلك، وقدم البعض انتقادات للمشروع من ناحية أمنية. لكن كان اللافت في ان يثار جدل من ناحية دينية، حتى اطلق البعض على الشارع تسميات تحمل معنى دينيا، "شارع الكتاب"، "طريق الصلاة". وبعض مراكز البحث التي عنيت بنقاش المشروع تحمل صبغة دينية، وعندما اثير نقاش الموضوع للمصادقة عليه، ايده السياسيون المتدينون، لاسباب دينية، وايد شقه الحاخامات، كما ان الممولين مثل رئيس شركة افريقا- اسرائيل، ليف ليفايف، مول لاسباب دينية. في المقابل اثيرت معارضة للمشروع من ناحية دينية، وذلك ان اليهودية لها تعاليم بخصوص البيئة وحمايتها، واستنادا الى هذه التعاليم، فان قدسية اسرائيل مهددة بمشاكل بيئية واجتماعية يخلقها الشارع. كما اثيرت في هذا الجانب مسألة حرمة السبت، وكيف لا يتم وقف العمل والسير على الشارع في ايام السبت، في حين ان ليف ليفايف عمل على اغلاق مركز تجاري في ضواحي تل ابيب.

السياق الذي جاء فيه TIH، اطواره وتشريعه والمصادقة عليه، والدراسات التي اجريت لتقرر انه مشروع ضروري، اضافة الى جوانب الجدل حوله، هذا يوحي انه مشروع اساسي وضروري، وضرورته تكمن في تشخيص الحالة الاسرائيلية، استعمارية ام استعمارية استيطانية. فإذا كانت اسرائيل دولة استعمارية فقط، المفروض ان كل ما ذكر في هذا الفصل هو ضمن استراتيجية التوسع وفق لوستيك، وبالتالي هذا مشروع مؤقت. لكن اذا راجعنا جميع ما ورد في هذا الفصل، فان المبررات الحكومية "اقتصادية، توزيع السكان، وحل مشكلة الازدحام"، لا تنسجم مع حيوية هكذا مشروع، وبالتالي نلاحظ اذا قارنا الحجج لقيام هذا المشروع مع جوانب الجدل، ان هناك خلطا بين اهميته الاستراتيجية والتكتيكية وتشخيصها، وكأن هناك ضبابية في تعريف مشروع بهذا المستوى من الاهمية.

وعليه، نحن بحاجة الى تحديد اذا كان مشروع الشارع، يصب ضمن مشروع توسعي (استعماري فقط) وفق لوستيك، ام ضمن مشروع صنع "ارض ام" جديدة، من خلال دمج اراضي 1967 و اراضي 1948، وفق ما يستشف من الاطار النظري لروندسون. وهذا ما سنحاول شرحه وتوضيحه في الفصل الرابع.

الفصل الرابع

الأهمية الإستراتيجية "لشارع" "عابر اسرائيل".

اولا: تمهيد.

ثانيا: الأهمية الإستراتيجية على المستوى المحلي.

أ: الأهمية الإستراتيجية في أراضي الضفة الغربية.

1: شبكة الطرق عبر الضفة الغربية.

2: أهمية الطرق الالتفافية للاستيطان.

3: العلاقة بين "عابر اسرائيل" والطرق الالتفافية في الضفة الغربية.

ب: الأهمية الإستراتيجية في أراضي 1948.

1: خطة "النجوم السبعة".

2: خطة "عيرون-ريحان"

3: تأثير خطة "النجوم السبعة" وخطة "عيرون-ريحان" على البلدات العربية في المثلث.

ج: إستراتيجية تهويد المثلث، النقب، الجليل.

ثالثا: الأهمية الإستراتيجية على المستوى الإقليمي.

رابعا: الوظيفة اللوجستية والأبعاد العسكرية "لشارع".

الأهمية الإستراتيجية لشارع "عابر إسرائيل"

أولاً: تمهيد

من اجل بحث الاهمية الاستراتيجية "لعابر اسرائيل"، لتشخيص اذا كانت اسرائيل نموذجاً استعماريًا تسعى لبناء ارض "الام" داخل اراضي 1948، والبناء في اراضي 1967 هو توسعياً، أم انها نموذجاً استعماريًا استيطانياً تسعى الى بناء الارض الام على جميع ارض فلسطين التاريخية (اراضي 1948 و اراضي 1967)، أي "ارض اسرائيل الموحدة". وبالتالي يكون الشارع هو عامل التوحيد والدمج للمنطقتين الجغرافيتين. والسؤال المركزي الذي سيعالجه هذا الفصل، اذا كان TIH شارع اضافي يخدم توسعاً استعماريًا وغرضاً تنمويًا، ام عموداً فقريًا ومشروعاً استراتيجياً وجودياً لنموذج استعماري استيطاني؟

ناقشنا في الاطار النظري خطاب كل من لوستيك وروندسون بخصوص تعريف اسرائيل على انها نموذجاً استعماريًا ام استعماريًا استيطانيًا. وقلنا انه من اجل استكشاف دقة أي منهما، اتخذنا حالة شارع "عابر اسرائيل" كحالة دراسية، مما استوقفنا للحديث عن الاستيطان في الاراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967، والحقنا الجدار، فوجدنا انها لم تنجح في خلق ارض "اسرائيل الموحدة" بعد ان نتج مركزين تخطيطيين على الساحل وفي الضفة الغربية، مما ادى الى ايجاد فارق في الشعور، (ان الضفة الغربية شعورياً ليست يهودية)، والشعور مؤثر لعدم نجاح ضم اراضي 1948 و اراضي 1967 ، فكان يجب ازالة هذا الشعور من خلال مشروع قومي كبير يعيد احياء وتعريف "ارض الام".

حاول الفصل الثالث تقديم تفصيلات تعريفية بشارع "عابر اسرائيل"، وناقش جوانب الجدل التي اثيرت حوله. ومن خلال نقاشنا للأهمية الاستراتيجية لشارع "عابر اسرائيل"، في هذا الفصل الرابع، سيحاول النقاش الذي سيلي ابراز مستويات الاهمية الاستراتيجية لمشروع "الشارع"، حيث نبحت مستويين تتجلى فيهما هذه الاهمية:

على المستوى المحلي، في اراضي الضفة الغربية، من خلال شبكة الطرق التي تم بناؤها في هذه الاراضي، وأهميتها للاستيطان، والعلاقة بين شارع "عابر اسرائيل" وشبكة الطرق هذه، حيث تم تجاهل وجود "الشارع" في خرائط هذه الطرق في المناطق كما سنرى. ثم ناقش كيف تم دمج شبكة الطرق في الضفة الغربية مع الشبكة في اراضي 1948 في "عمود فقري جديد"، كما نحاول ابراز هذه الاهمية على اراضي 1948، لاستكشاف الهدف من البناء في هذه الاراضي، والهدف من اعادة هيكلتها التي تزامنت مع عملية "بناء" في اراضي 1967. مما استوجب بحث الخطط التي تم تنفيذها في اراضي 1948: "النجوم السبعة"، "عيرون" و "لافون"، حيث ان شارع "عابر اسرائيل" هو العمود الفقري لها. ثم يناقش هذا الفصل الاهمية الاستراتيجية للشارع على المستوى الاقليمي من ناحية اقتصادية وامنية، واخيراً تناول الوظيفة اللوجستية والابعاد العسكرية لمشروع "الشارع".

ثانياً: الأهمية الإستراتيجية على المستوى المحلي:

أ- الأهمية الإستراتيجية في أراضي الضفة الغربية:

تتمثل أهمية المشروع الاستراتيجية على أراضي الضفة الغربية، من خلال شبكة الطرق الضخمة التي تخترقها، والتي تربط الساحل غربا حتى نهر الأردن شرقا، كذلك الشوارع التي تقطع طول هذه المناطق من الشمال للجنوب. حيث تربط هذه الشوارع التجمعات اليهودية داخل الخط الأخضر بالمستوطنات المنتشرة في جميع أنحاء المناطق الفلسطينية. وهذا يقودنا للحديث عن تطور شبكة الطرق في هذه المناطق ، وكيف استخدمتها إسرائيل كأداة تحكم وسيطرة وفرض الوقائع، وعلاقة شارع العابر بذلك: "الطرق مثالية، كأداة تحكم وسيطرة، وهي بنى دائمة، تمتد على مسافات طويلة من الأرض، تزيد الشعور بالتواصل الطبيعي، تتحكم بالأرض بمساراتها المتعددة، الطرق ليست مريحة، ممكن أن تكون غير مؤذية أو حتى تكون جذابة. وإذا كانت هناك حاجة، ممكن أن تبدو مفروضة وحواجز مخيفة. ممكن أن تكون مغلقة أو مفتوحة، وتستخدم كأداة فصل، توحيد الناس، أداة تحكم أو تطور"^{٢٨٢}.

هذا الشارع، الذي يعرف على انه "مشروع قومي" ، ليس فقط من قبل من كتبوا عنه، مؤيدين ومعارضين، بل ومن قبل أعلى مراتب الحكومة، رئيس الوزراء والوزراء وكبار الموظفين. "واكبر مشروع بنية تحتية" عرفتها إسرائيل، "ونقلة نوعية في مجال النقل"، برر إنشاءه الرسميون ومؤيدوه، على انه أداة لتخفيف الازدحام المروري خاصة في المنطقة المركزية، وبدلا من أن تضاف طرقا في المناطق الآهلة سيعمل TIH على تخفيض كثافة السيارات في هذه المنطقة. والازدحام الذي ينمو بمعدل 7% سنويا. فكانت "فكرته الأولى" هي احتياج مواصلات مركزي بموجب الخطة القطرية (تاما سنة 1976)، ويرى مخطوطه انه بتحاشيه المنطقة المركزية، سيخفف 15-20% من الازدحام في الشوارع لعدم وجود بديل، من جهة أخرى سيعمل على توزيع السكان من المركز للضواحي، ومن الوسط للشمال والجنوب، ونقل المصانع من المراكز الآهلة إلى مناطق المفترقات على طول الشارع، مما يقلل التلوث والضجيج^{٢٨٣}.

أثرت الأحوال السياسية والعسكرية التي خضعت لها الضفة الغربية، على نمط شبكة الطرق، حيث كان محورها قبل عام 1948 شرق غرب لتربط الداخل الفلسطيني بالساحل، التي أغلقها الجيش الأردني بعد حرب عام 1948، ووسع الطرق الفرعية لتأمين وصول القوات إلى خط الهدنة ، وحتى عام 1967، كان الخط العام الرئيسي يمر وسط الضفة الغربية باتجاه شمال جنوب وتتفرع منه تفرعات شرق غرب. وبعد احتلال 1967، خططت إسرائيل مسار الطرق وفق مفاهيمها الجغرافية- الاستراتيجية، حيث كان مشروع ألون هو المفهوم السائد حتى أواسط السبعينات ، والقائم على إيجاد محاور شمال جنوب تصل بين وادي الأردن وإسرائيل دون تفرعات شرق غرب . حتى أواسط السبعينات ووصول الليكود إلى السلطة، خضعت الطرق

282 Jeff Halper. "A Matrix of Control", Fall 2000, **Middle East Report 216**, Alternative Information Center, Thursday, August 31st, 2000, p.5, <http://www3.Alternativenews.org/matrixofcontrol/display.php?id=327>

^{٢٨٣} انظر مبررات المشروع في سياق الحديث عن الشارع في الفصل الثالث.

لمفهومه الجديد، ضم المنطقة بكاملها إلى إسرائيل من خلال طرق شرق غرب تصل الساحل بوادي الأردن، والقدس بالساحل، بهدف ربط شبكة الطرق في الضفة الغربية بالشبكة في إسرائيل^{٢٨٤}.

عملت إسرائيل على استخدام الطرق داخل الضفة الغربية كأداة تحكم وسيطرة وفرض الوقائع على الأرض، وكانت معايير بناء الطرق وفقا لمعدل الاستيطان المخطط، وإيجاد التواصل والوصل بين المناطق الاستيطانية المنفصلة، وتكفل فتح مناطق لاستيطان جديدة، على أن تتحاشى هذه الطرق المناطق العربية الأهلة.

1- شبكة الطرق عبر الضفة الغربية^{٢٨٥}:

هناك اتجاهين للطرق تعبر الضفة الغربية من إسرائيل، الطرق الطولية الممتدة من الشمال للجنوب، والعرضية الممتدة من الغرب للشرق.

الطرق الطولية: شمال جنوب:

- طريق رقم 60: يقسم الضفة الغربية إلى قسمين، ممتدا من بئر السبع إلى العفولة وشمالها، يخترق جميع أراضي الضفة الغربية بطولها، مارا بالخليل، بيت لحم، القدس، اريحا، جنين وهذه الطريق تقع ضمن المنطقة المصنفة (ج) تحت السيطرة الإسرائيلية.

- طريق 90: الممر الأكثر شرقا، ممتدا من ميتولا- ايلات، معظمه في المنطقة (ج)، كان عاملا أساسيا في وجود مستوطنات الغور، حيث حلقة وصل بين المستوطنات وبينها وبين إسرائيل.

- شارع رقم 80 "أخطر الشوارع التي صادقت عليها الحكومة الإسرائيلية نهاية عام 1998" معظمه داخل أراضي الضفة الغربية، ممتدا من ميشور ادوميم شرق القدس عبر معاليه ادوميم" عبر صحراء الخليل موازيا شارع رقم 60 والبحر الميت حتى يصل إلى مستوطنة "سويسا" غرب الخليل إلى عبر الخط الأخضر إلى عراد.

الطرق العرضية: تمتد باتجاه غرب/شرق، تصل إلى غور الأردن:

- طريق "عابر السامرة" (شارع رقم 5): شرع بينائه 1976، ممتدا من تل أبيب مخترقا الخط الأخضر باتجاه الضفة الغربية، حيث يمر بقرى فلسطينية بدء من عزون عتمه- اوصرين. حيث يربط تل أبيب مع مستوطنة ارئيل مع شارع ألون الذي استخدم كطريق مختصرة بين القدس والخليل، وفي اتجاه آخر إلى عين جدي والبحر الميت والجنوب^{٢٨٦}. وفي أواخر التسعينات تم شق شارع آخر إلى جنوبه متحاشيا المرور بالقرى

^{٢٨٤} انظر: شبكات الطرق، مركز المعلومات الوطني الفلسطيني، الهيئة العامة للاستعلامات، السلطة الوطنية الفلسطينية.

http://www.pnic.gov.ps/arabic/trans/trans-6.html_8k

^{٢٨٥} المصدر السابق.

<http://www.pnic.gov.ps/arabic/trans/trans6.html-8k>

كذلك انظر جيفري ارونسون. "خطة المستوطنين والطرق الالتفافية"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 28، خريف 1996، ص 107-113.

²⁸⁶ Jeff Halper, "The Road to Apartheid", *News from Within*, vol. xul No. 5, May 2000, Published by Alterative Information Center, p.2-7.

الفلسطينية، ويخدم عابر السامرة مجموعة مستوطنات يمر بها بدء من اورنيت غربا حتى كفار تفوح شرقا، لتتصل به طرقا التفافية أخرى تخدم مستوطنات باكير و عمانوئيل شمالا، بدوئي/علي ذهب جنوبا.

- طريق "45" من "مودعين" شمال القدس إلى "معاليه ادوميم".

- طريق "1": من تل أبيب عبر وسط القدس إلى معاليه ادوميم إلى نهر الأردن.

- طريق "70": (اشدود-عمان) عبر "بيتار علي" و "جوش عتصيون"، جنوب القدس إلى "معاليه ادوميم" إلى

نهر الأردن إلى عمان إضافة إلى 28 طريقا التفافية تربط المستوطنات عبر الضفة الغربية، والطريق الذي

يعرف "بطوق القدس" التي تربط القدس الشرقية بالغربية. وأيضا إضافة إلى جميع ما ذكر، من طرق طولية

(60، 90، 80، TIH)، وطرق عرضية (70/1/45) والالتفافية، هناك سلسلة أخرى من الطرق التي تربط

الضفة الغربية بإسرائيل:

- طريق 586 تمر باتجاه الشرق من الخضيرة.

- طريق 57 تمر باتجاه الشرق من هرتسليا.

- طريق 465 تمر باتجاه الشرق من تل أبيب.

- طريق 35 من اشكلون إلى كريات جات شرقا إلى الخليل.

- طريق 325 متفرعا من TIH من الزاوية الجنوبية الغربية للضفة الغربية قرب رهط.

تجدر الإشارة أن إسرائيل استخدمت الطرق كأداة سيطرة وربط للضفة الغربية قديما، حيث كان شارع

عابر السامرة منذ 1976، الذي تحدثنا عنه، ليربط تل أبيب بالمستوطنات الإسرائيلية عبر اريئيل وصولا إلى

طريق ألون. ومن اجل اكمال سيطرة المخططات الاسرائيلية على الارض والسكان الفلسطينيين، قامت دائرة

التنظيم المركزية سنة 1983 باعداد مشروع هيكل جزئي اقليمي للطرق رقم 50 لاستحداث شبكة طرق تلائم

مقتضيات التخطيط الاسرائيلي^{٢٨٧}. يقوم المشروع على مخططين سابقين: "مشروع الطريق تاما 3" الذي يؤكد

الروابط بين الضفة الغربية واسرائيل، منها طريق عابر السامرة وعابر يهودا، واقترح ثلاثة طرق اخرى تربط

الشمال بالجنوب. والمخطط الاخر هو مخطط 1986-1983 الذي اعلنته المنظمة الصهيونية العالمية الذي

يشتمل على شبكة طرق على اساس تكامل شبكة الطرق في اسرائيل والضفة الغربية- فتح الارض للاستيطان

اليهودي. وربط المستوطنات اليهودية الموجودة^{٢٨٨}. يتماشى هدف الطرق في الضفة الغربية مع نظام الطرق

داخل اسرائيل ولنمط الطرق الرئيسية توجهها قويا بين الشرق والغرب مع حلقات وصل عبر الحدود الغربية

بين الضفة واسرائيل... التي تقترح انشاء طرق جديدة داخل اسرائيل لتوحد الشبكة^{٢٨٩}.

^{٢٨٧} علي الجرباوي، رامي عبد الهادي. "مخططات التنظيم" الاسرائيلية: الاداة الكامنة لدمج الاراضي الفلسطينية المحتلة في اسرائيل" مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 2، ربيع 1992، ص 28-29.

^{٢٨٨} انطوني كون. التنظيم الهيكلي الاسرائيلي للمدن في الضفة الغربية، القانون والبلدوزر في خدمة الاستيطان اليهودي. مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ترجمة محجوب عمر، ط1، بيروت، يناير 1995، ص224.

^{٢٨٩} المصدر السابق، ص 226

وبهذا يستكمل هدف مخطط الطرق 50 هدف مخطط التنظيم الاقليمي 82/1^{٢٩٠} ، في تقطيع اوصال الضفة الغربية المحتلة عن بنية الاستيطان اليهودي ودمج الضفة الغربية فعليا في اسرائيل، وهو جزء من المخطط القطري رقم 3 الذي صادقت عليه الحكومة سنة 1976 والذي يشمل كل اسرائيل^{٢٩١}. وهو نفس الخطة 50 "خطة الطرق العظمى" التي طرحتها حكومة شامير في 1984، وهي نظام طرق وطني، يشمل جميع الضفة الغربية، للتسريع في تطور المستوطنات. حيث دعت الخطة إلى شق 400 كم من الطرق تتحاشى القرى الفلسطينية، وقد أحيا رابين هذه الخطة سنة 1994، ومذكرات اوسلو 1995 أعطت شرعية لهذه الطرق، علما أن رابين كان قد ألغاهها مع بداية اوسلو. وحين تم التوقيع على اتفاقية إعادة الانتشار في الضفة الغربية يوم 1995/9/28 بين إسرائيل والسلطة الفلسطينية، جاء في المادة 12 من الاتفاقية: "انه إضافة للمسؤولية عن الأمن الشامل للإسرائيليين في المستوطنات ومن أجل ضمان أمنهم الداخلي والنظام العام، سيكون لإسرائيل صلاحيات اخذ الخطوات الضرورية لمواجهة هذه المسألة"، والتي فسرتها إسرائيل بإنشاء الطرق الالتفافية على أنها من الخطوات الضرورية لمواجهة مسؤولية الأمن.

وكان ارئيل شارون وزير البنية التحتية قد أعلن في 1996/7/29م أن الحكومة ستصادق على عدة مشاريع بنى تحتية "لها تأثيرها على عملية السلام" وهي مشاريع طرق تربط الضفة الغربية بإسرائيل، كذلك إسرائيل بالجولان. وبنيامين نتنياهو في كلمته أمام المستوطنين قال انه يفضل البقاء في المستوطنات في الضفة الغربية أكثر مما هو داخل إسرائيل. خلافا لموقف حزب العمل الذي كان قد أجل مثل هكذا مشاريع لصالح شوارع وإصلاح أخرى داخل إسرائيل^{٢٩٢}. إضافة إلى مجموعة شوارع صادقت عليها الحكومة الإسرائيلية في نهاية العام 1998 بعد اتفاق واي ريفر، وأخطرها شارع رقم 80 السابق ذكره.

2- أهمية الطرق الالتفافية للإستيطان.

تكمن أهمية هذه الطرق في الوصل بين المستوطنات داخل الضفة الغربية وبين إسرائيل، ويتضح ذلك من خلال الطرق العرضية باتجاه شرق غرب شارع (25، 45، 1، 7) حيث تنطلق من داخل إسرائيل وتتجه شرقا، مارة بجميع المستوطنات أو يتفرع عنها طرفا أخرى تصل إليها، وجميعها تتقاطع مع شارع 60 المتجه من الشمال للجنوب والذي هو عصب المستوطنات لتقاطع جميع الطرق معه. والحديث عن الطرق في الضفة الغربية كأداة سيطرة وتحكم وربط، لا يمكن فصله عن المستوطنات، كونها الشريان الذي يربطها ببقية مكونات "الدولة". "ومنذ عام 1967 اتبعت الحكومات الإسرائيلية المتعاقبة سياسات وإجراءات لفرص الوقائع على الأرض الفلسطينية في الضفة الغربية" ، و "بتسارع متزايد" حيث خلقت " أداة تحكم وسيطرة عبر الضفة

^{٢٩٠} للاطلاع على المخطط ارجع، المصدر السابق، ص 218-223

^{٢٩١} الجريوي، وعبد الهادي. مصدر سابق، ص 41 وانظر المصدر.

²⁹² (Reports on new Israeli Highways Linking Israel to the West Bank and Israel to the Golan Heights", American for Peace Now, News and Analysis, July 31,1996). <http://www.peacenow.org/news/docs/hirepost.htm-7k>

الغربية والقدس، وأهمها الطرق العابرة، والبناء المستمر للمستوطنات "المنتشرة" كعوائق "بين" الجزر الفلسطينية"، "22 جزيرة غير متواصلة"، فأصبحت المستوطنات ضرورية لفرض أداة التحكم هذه^{٢٩٣}. والمستوطنات كأداة تحكم ليس فقط المساحة الأرضية التي تشغلها، بل بما يلحق بها من خطط وأدوات تحكم أخرى، ما تحتاجه من طرق، مناطق صناعية، اعدادات عسكرية، ترتيبات أمنية، ونقاط مراقبة. فالمستوطنات وشبكة الطرق مكلمة لبعضها البعض. فكما ذكرنا، كان معيار بناء الطرق طبقا لمعيار الاستيطان المخطط، وعند إقامة أي مستوطنة من أولويات الدراسة لإنشائها، موقعها من المحاور والطرق التي تربط المستوطنات ببعض وتربطها داخل إسرائيل، وهذه الطرق تجعل السكن في المستوطنات أكثر "جاذبية"، حيث تقصر ساعات السفر من وإلى العمل في المدن الإسرائيلية، وتربط المستوطنات بالبنية التحتية داخل "الدولة". وبقراءة سريعة لخارطة الاستيطان في الضفة الغربية^{٢٩٤}، جدها تقع على ثلاثة محاور، الشرقي (الغور)، الغربي (محاذة الخط الأخضر)، ومحور اريئيل. ولعل أهم تطور هو وضع المستوطنات في تكتلات استيطانية، لقطع التواصل الجغرافي الفلسطيني بين مناطق ABCD، وفصل شمال الضفة عن جنوبها، وفصل الفلسطينيين عن امتدادهم العربي شرقا. وهذه التكتلات تعزز السيطرة على المحاور والطرق الرئيسية لوقوعها عليها، والمفترقات، والتلال العالية (تتحكم بالنقل والمواصلات في جميع الضفة الغربية. وبعض هذه الكتل الاستيطانية اخذ شكل الأحزمة حول التجمعات الفلسطينية:

حزام القدس: شمال: شمال/غرب هذه المستوطنات عزلت القدس عن شمال الضفة الغربية.

: جنوبا: عزلت القدس عن بيت لحم والخليل.

: شرقا: معاليه أدوميم+ كدار، أدخلت ضمن القدس الكبرى مع جفعات زئيف.

حزام الخليل: حزام من الشمال للجنوب وحزام شرقي.

حزام حول رام الله وحزام حول قلقيلية.

وتتضح علامات التحكم والسيطرة بالمستوطنات، في "معاليه أدوميم" إلى الشرق من القدس، التي تمتد من حدود القدس إلى نهر الأردن، وهي اكبر من مدينة تل أبيب بحدودها البلدية. وهذه المستوطنة لعبت دورا كبيرا في خلق "القدس الكبرى" الممتدة من جفعات زئيف ومودعين غربا إلى نهر الأردن شرقا، بعد أن تم ضم 13,000 دونم إلى معاليه ادوميم ضمن المنطقة "E,1"، أعطت هذه المستوطنة الانفتاح باتجاه القدس من خلال المخططات التطويرية، من فنادق وتسهيلات وخدمات سياحية، ومراكز صناعية ومواقف باصات، وتوسيع الجامعة العبرية. هذه المستوطنة "معاليه ادوميم" تجعل القدس "حجر الأساس في تجسيد الاحتلال"، والخطة القطرية التي تبنتها الحكومة سنة 1995 الداعية "للقدس الكبرى" هي رمزية للسياسة الإسرائيلية اتجاه جميع الأراضي المحتلة "والسيطرة على القدس وممراتها في انه يسيطر على الحركة بين شمال وجنوب

²⁹³ Samer Badawi, "Israel's Matrix of Control", For the Record, No. 30, 14 Feb., 2000" The Center for Policy Analysis on Palestine.

الضفة الغربية^{٢٩٥}. "القدس الكبرى" التي يقول عنها هالبر "أنها الاحتلال" ذلك أنها تحوي 75% من مستوطني الضفة الغربية، ومراكز الإنشاءات الإسرائيلية. وهي تلعب الدور الأهم في تحديد العلاقة بين إسرائيل والدولة الفلسطينية. حيث يحدد الإقليم الكبير ويعرف ببناء التحتية والحقائق الاقتصادية على الأرض، كبناء الطرق والمجمعات الصناعية، ومكان العمالة، أكثر ما تعرف بالخطط الرسمية^{٢٩٦}.

تلعب الطرق الطولية الممتدة من داخل إسرائيل عبر الضفة الغربية، شمال/جنوب، و العرضية غرب/شرق، والطرق الواصلة بين المستوطنات على أراضي الضفة الغربية، العامل الأساسي في تجسيد المستوطنات كأمر واقع وأداة تحكم وسيطرة لتحقيق أهدافها الاستراتيجية التي سبق الحديث عنها، كما أنها نفسها أداة للتحكم والسيطرة والضم والربط، وتقطيع أوصال المدن الفلسطينية. ولكل واحدة من هذه الطرق، طريقاً أمنياً باتساعه، وباتساع حواشيه، "وقد قدمت إسرائيل هذه الطرق أثناء المفاوضات على أنها مرورا آمناً للإسرائيليين في المناطق المنعزلة" وهذه الطرق لها أهميتها ودورها الاستراتيجي والأمني، فمثلاً شارع 80 شمال جنوب، سابق الذكر، يلعب دوراً في تحديد حدود الكيان الفلسطيني شرقاً ويحول دون امتداده للبحر الميت والغور، وكما مخطط شارون، سيلعب هذا الشارع دوراً في تهويد صحراء الخليل وإسكان مليون يهودي فيها، وحلقة وصل للقواعد العسكرية^{٢٩٧}.

3- العلاقة بين شارع TIH والطرق العابرة والإنتفاضة في الضفة الغربية:

تركزت معظم الدراسات المعارضة والمؤيدة لمشروع الشارع حول آثاره البيئية، الاقتصادية والاجتماعية داخل إسرائيل. وكان هذا هو محور الجدل الداخلي حول المشروع- كما رأينا. وركزت الدراسات على مساره داخل أراضي 1948، وهذا واضح بالخرائط و النقاشات. " إلا أن النقاش والخرائط حول الطرق الانتفاضة وتأثير نظامها الشامل في الضفة الغربية يتجاهل وجود شارع "عابر اسرائيل"^{٢٩٨}.

يتكون شارع "عابر اسرائيل" من 34 تقاطع طرق ممتدة على طوله، منها 14 تقاطعاً في القاطع المركزي المحاذي للمنطقة الحيوية في إسرائيل. وعبر هذه المفترقات، يمكن فقط الدخول من وإلى إسرائيل، وتسهيل المرور للضفة الغربية (المستوطنات) بربطها جميع مراكز التجمع اليهودي في الضفة الغربية مع تل أبيب الكبرى. المتحدث باسم شركة CHIC الكندية المساهمة في المشروع، "مايك هاريس" قال "بلا شك إذا توجهت من تل أبيب إلى أي جزء في الضفة الغربية عليك أن تأخذ هذا الشارع"^{٢٩٩}. يقول جيف هالبر : "هذه المفترقات خطت لتدخل "الأفعى" إلى المستوطنات ، وتواصل المستوطنات مع المدن والبنى التحتية داخل

²⁹⁵ Samer Badawi. Op.cit.

²⁹⁶ Ibid

^{٢٩٧} شبكات الطرق، مركز المعلومات الوطني الفلسطيني، مصدر سابق.

²⁹⁸ Jeff Halper. The road to Apartheid, op.cit.

²⁹⁹ Scott Anderson, Paving Over Peace, "Much Built Road Helps Israel Cement Control", <http://www.nowtoronto.com/issues/2002-05-30/news-story3-php>.

إسرائيل من خلال شبكة الطرق عبر تقاطعات الطرق على طول العابر ، هي تخطيط مادي يبقها (المستوطنات) تحت السيطرة الإقليمية الإسرائيلية"، وفي هذا قال جيف ارنسون، "مدير مؤسسة السلام في الشرق الأوسط" في واشنطن: "أن الطرق أكثر من أداة لتسهيل استمرار وجود إسرائيل في الأراضي المحتلة" وهذا ما نفاه المتحدث باسم السفارة الإسرائيلية في أوتوا، ديفيد كوبر " من الممكن ان الشارع يحسن دخولا للمستوطنات، لكن هذه مشاكل ثانوية، ليس من اجل هذا بني الشارع"³⁰⁰.

يستبدل شارع "عابر اسرائيل" "العمود الفقري الجديد للدولة". الخططين الساحليين 2 و4. والهدف الاستراتيجي من ذلك هو "إعادة تشكيل جميع الدولة" كما يعتقد مخطوطه. ورغم عدم مروره فوق أراضي الضفة الغربية، فهو يمر بمحاذاة الخط الأخضر، على مسافة قصيرة من الحدود مع قفيلية غرب الضفة الغربية، وفي بعض النقاط اقل من 1 كم. وهذا يعني تداخل المنطقتين المركزيتين لكل من "إسرائيل" والضفة الغربية. وأن الشارع يعمل على إدخال الضفة الغربية في جسم "دولة إسرائيل" وذلك من خلال شبكة طرق غرب/ شرق من داخل "إسرائيل" تمر بتقاطعته عبر الضفة الغربية (سبق الحديث عن هذه الشوارع وامتداداتها). إضافة للطرق الواصلة بين المستوطنات نفسها³⁰¹.

Jan de Jong، مخطط هولندي، هو أول من لاحظ الأهمية السياسية لمشروع TIH، وكما ذكرنا "إعادة تشكيل جميع الدولة"، حيث سيعمل هذا الشارع على تجميع المدن اليهودية والبلدات والمستوطنات في شبكة (كتلة) واحدة، ثم يحرك مركز السكان باتجاه الشرق، وسيعمل على مسح الخط الأخضر. فالهدف أكبر من تسهيل المرور في المركز وتطوير المناطق الريفية. والمنطقتين المركزيتين للضفة الغربية وإسرائيل تتحولان إلى قطاع كبير لا يمكن فصله حيث يسكن فيه 70% من المستوطنين. مشكلة بؤرة جديدة للدولة، (حسب ما أشار إليه De Jong) ممتدة من اشدود- نتانيا وتذهب شرقا إلى نابلس ثم جنوبا إلى بيت لحم فمستوطنة أفرات ثم غربا إلى اشدود ثانية. ومساحة هذه البؤرة 4000 كم2 حيث تربط مناطق تل أبيب مودعين، معاليه أوديم مع التكتلات الاستيطانية جنوب القدس. (جوش عنصيون، أفرات، بيتار عليت) مع التكتلات الشمالية الغربية (ارئيل، راس العين، كريات سامز، جفعات زئيف). TIH هو "العمود الفقري" لهذه البؤرة الجديدة من الشمال للجنوب، وشارع عابر السامرة من تل أبيب عبر ارئيل إلى غور الأردن كمر رئيسي للمستوطنات المتواصلة³⁰².

فالمفهوم السياسي لمشروع الشارع: إدخال الضفة الغربية والتجمعات اليهودية في جسم دولة إسرائيل، و "إعادة تشكيل الدولة" بتوحيد وتجميع التجمعات اليهودية في نظام واحد ومشارك وإزاحة اليقل السكاني شرقا من المنطقة السكانية والتوسع الاستيطاني في الضفة الغربية غربا، لتحقيق تواصل سكاني يهودي. وهذه

³⁰⁰ Ibid

³⁰¹ Jeff Halper. Op.cit.

³⁰² Jeff Halper, "Amatrix of Control", op.cit, and: Jeff Halper, The road to Apartheid, ibid.

الأهداف تحقيقها من شأنه تفويض دولة فلسطينية ذات تواصل جغرافي وسكاني، ولعل الخطة القطرية بشأن القدس الكبرى عام 1995 السابقة الذكر دليل واضح لهذا التوجه، حيث تدخل الخطة كلا من رام الله وبيت لحم إليها، كمنطقة إقليمية ذات قوة اقتصادية تنفي أي حدود سياسية تبقى أي سيادة فلسطينية كما أشار هالبر³⁰³.
فالمستوطنات في الضفة الغربية والطرق المؤدية إليها، كوقائع لها أهميتها على أي سيادة فلسطينية، وعلى إمكانية قيام دولة فلسطينية متواصلة، وليس أدل من قول متتياهو دروبلس، رئيس قسم الاستيطان في المنظمة الصهيونية العالمية "سوف تكون الحقائق والوقائع التي تخلقها على الأرض في هذه المناطق (المحتلة) صاحبة القرار الرئيسي أكثر من أية اعتبارات أخرى... وان الحكم الذاتي لا ولن يطبق على المناطق المحتلة بل على سكانها العرب فقط لا غير، وهذا يجد ترجمته في الوقائع التي نخلقها على الأرض... فطالما أن المستوطنات تقطع أوصال هذه المناطق، ستجد الأقلية السكانية صعوبة كبيرة في إقامة أي كيان إقليمي أو سياسي مترابط"³⁰⁴.

يعتبر TIH، "العمود الفقري الجديد" لدولة إسرائيل، هو أهم الوقائع على الأرض، المانعة لقيام دولة فلسطينية، ذلك انه الرابط والموحد لشطري فلسطين الشرقي والغربي، والرابط بين التجمعات اليهودية والمدن في داخل إسرائيل والمستوطنات في الضفة الغربية. وكونه المغذي للطرق العابرة للضفة الغربية الموصلة إلى المستوطنات كوقائع تحول دون قيام دولة فلسطينية متواصلة. ستوفر التجمعات اليهودية المدنية التي تربط تل أبيب مع مستوطنات إريئيل وسط الضفة الغربية توصالا يهوديا بين الساحل ووسط الضفة الغربية ومن هناك إلى نهر الأردن عبر "شارع يهودي"، وتوفر التجمعات الخدمات والعمل لتلك المستوطنات والتي هي ضمن خطة "النجوم السبعة" التي يشكل العابر عمودها الفقري كما سنرى.

ب- الأهمية الإستراتيجية لشارع "عابر إسرائيل" على أراضي 1948.

جاء قرار تنفيذ TIH، في ظل حملة بناء في أراضي 1948 على الخط الأخضر، رافقتها عملية بناء إلى الشرق منها في أراضي 1967. والبحث في أهمية TIH على أراضي 1948 لاستكشاف اذا كان البناء في تلك الأراضي هو بناء "ارض ام"، والبناء في أراضي 1967 هو توسع في ارض اضافية من اجل التوسع، وبالتالي الشارع هو مشروع ضمن مشروع توسعي. ام ان عملية البناء في أراضي 1948 هي "اعادة هيكلة" لأراضي 1948 والبناء فيها انعكاس للبناء في أراضي 1967، من اجل خلق "ارض ام" موسعة من الارضين، وهذا من سمات الاستعماري الاستيطاني، وبالتالي الشارع هو عامل الدمج بينهما. مما استوجب البحث في خطة "النجوم السبعة"، الممتدة من كفر قاسم حتى جت، وخطة "عيرون /ريحان" بالنسبة لوادي عارة، وهي امتداد "الخطة النجوم"، وكذلك التطرق الى مشروع "لافون" في الجليل. حيث ان شارع TIH هو العمود الفقري للخطة الثلاث.

³⁰³ Jeff Halper. Ibid.

³⁰⁴ انظر، متتياهو دروبلس، مصدر سبق ذكره، ص 199، 198.

1- خطة "النجوم السبعة"^{٣٠٥}:

فكرة "النجوم السبعة"، التي أحياها ارئيل شارون حين كان وزيراً للإسكان أواخر 1990، هي امتداد للخطة الأساسية لإسكان "محور التلال" التي طرحت في السبعينات والتي كانت تهدف إلى محور الخط الأخضر وتهويد منطقة المثلث، من خلال إيجاد محور استيطاني يوازي محور السهل الساحلي الأهل، لتخفيف الازدحام عن المنطقة المركزية (من أشدود-الخصيرة)، حسب ما أشارت إليه الوثيقة الحكومية التي فصلت مبادئ "خطة النجوم"، وتضمنت إنشاء 12 مستوطنة والتي أهملت بسبب انخفاض نسبة الزيادة السكانية وتباطؤ التطور الاقتصادي في فترة الثمانينات^{٣٠٦}.

لقد حددت اللجنة القطرية للتنظيم والبناء ثلاث مراحل للخطة حتى عام 1995 - 1998، ونهايتها حتى عام 2005، "شارع العابر" هو الهيكل الأساسي لخطة النجوم، وهو عمودها الفقري، والذي جاء مدرجا ضمن الخطة الهيكلية القطرية (تاما 31) وهو الشريان الذي يربط ويجمع مكونات الخطة كاملة، كما أن هذا الشارع هو العمود الفقري للعمود الفقري الثاني في الخطة وهو أربعة مراكز مدنية كبيرة توفر الخدمات للمستوطنات التي تقام في ضواحيها، وهذه المراكز: مودعين، راس العين، تجمع كوخاف يائير، وعيرون/ريحان. وكل مستوطنة من مستوطنات ضواحيها، ترتبط بمركز مدني بواسطة شبكة طرق تربطها ببعضها^{٣٠٧}.

الأهمية الإستراتيجية لخطة "النجوم السبعة":

أحد الأهداف الإستراتيجية الأساسية لخطة النجوم وعمودها الفقري شارع "عابر اسرائيل"، هي محور الخط الأخضر، ولهذا كان موقع الخطة على طرفي الخط، من أجل خلق وقائع لا يمكن بعدها تحديد الخط الفاصل بين أراضي الضفة الغربية وإسرائيل. ولا يمكن الفصل بين ما تبنيه إسرائيل داخل الخط الأخضر وما تبنيه إلى الشرق منه. "خطة النجوم" هي عامل نجاح مسبق لما تقوم به إسرائيل من بناء مستوطنات، وشبكة طرق في أراضي الضفة الغربية، وكما أسلفنا فإن مستوطنات النجوم تخلق تواصل مدني يهودي بين داخل إسرائيل والمستوطنات خاصة إذا تحدثنا عن كتلة ارئيل المتمركزة حول شارع عابر السامرة (رقم 5) المرتبط بشارع "العابر" عند مفترق كفر قاسم. ولا تخرج البنية التحتية الاستيطانية في منطقة وادي عارة (الطرف الشمالي لخطة النجوم) عن هذا السياق والتطور الاستيطاني في منطقة ريحان شمال الضفة الغربية (المحاذي لوادي عارة)، فهذه مدينة "سرايا" بين أم الفحم وعارة وتوسيع كاتسير و حريش بهدف تعزيز الوجود المدني اليهودي ما بين حيفا والخصيرة.

تأثير "خطة النجوم" على التجمعات العربية في أراضي 1948

^{٣٠٥} اعتمدنا على كتاب: النجوم السبعة، خطة استيطانية جديدة هدفها تهويد المثلث العربي ومحور الخط الأخضر. اعداد هيئة التحرير، دار الشرارة للنشر، تشرين ثان 1993. مالم نشر الى مصدر غيره

^{٣٠٦} انظر نص الوثيقة الحكومية في المصدر السابق، ص 43.

^{٣٠٧} المصدر السابق، ص 44

تهدف هذه الخطة حسب ما هو مخطط لها ، طمس الهوية العربية لهذه المنطقة (منطقة تنفيذ الخطة)، ومنع التواصل الجغرافي والسكاني بين قرى وبلدات هذه المنطقة، وبينها وبين القرى الفلسطينية المحاذية لها شرقا في الضفة الغربية، وتغيير تركيبها الديمغرافية وخلفيتها الثقافية والحضارية^{٣٠٨}. ورغم ان سكان هذه البلدات مواطني دولة في اسرائيل، الا ان المؤسسة الرسمية تنظر اليهم بعين الريبة حتى وصل الامر الى اعتبارهم "اعشاب سامة"^{٣٠٩}.

تحول مستوطنة رأس العين في الشق الجنوبي لمخطط النجوم، والتي هي مركز مدني للمستوطنات في هذه المنطقة، دون تواصل قرى كفر قاسم، كفر برا وجلجولية، حيث الحق قسم كبير من اراضيها "بالمنهال"^{*}، واقامة المنطقة الصناعية فيها كمكان عماله لمستوطنات النجوم. اذا ما اضيف اليها نجم "يرحيب /نيريت" شمال شرق جلجولية، الذي يرتبط مع كيبوتس "حورشيم" جنوبها، لتتواصل مع "اورانيت" في اراضي الضفة الغربية. يشكل هذا التواصل فاصلا بين القرى العربية المذكورة^{٣١٠}، وحسب شيف، هناك مخطط لربط هذا التجمع بمستوطنة "الفي منشه"، ليكون مرورا سهلا بين تكتل "ارئيل" و"الفي منشه" عبر "نيريت"^{٣١١}.

اما بالنسبة لبلدات الطيبة الطيرة وقلنسوة في وسط المثلث فان النجم مستوطنة "كوخاف يائير"، وهي مركز مدني حسب "خطة النجوم"، سيمنع تواصل كل من الطيبة والطيرة مع قلنسوة، حيث توسع في اراضي الطيبة والطيرة الواقعة شرق "شارع العابر"، وفي اراضي الضفة الغربية شرقا، توسع هذه المستوطنة يلغي الخط الاخضر في هذه المنطقة ويفصل بين كل من الطيرة والطيبة ويفصلها عن قلنسوة وعن بلدات الضفة الغربية على محور طولكرم / قلقيبية^{٣١٢}. أما بخصوص منطقة "مجلس زيمر" والتي تضم قرى بير السكة، يمة، ابثان والمرجة، حيث تشرف على الطريق الواصل بين باقة الغربية إلى طولكرم، تتضمن خطة النجوم إقامة مستوطنة كبيرة في "يد حنة"، ومدينة "كوخاب هشارون" غرب طولكرم على شارع نتانيا، مما سيكون له الأثر الكبير على تطور هذه القرى^{٣١٣}.

2- خطة "عيرون / ريحان"^{٣١٤}:

^{٣٠٨} خطة النجوم السبعة ، مصدر سابق، ص 45 .

<http://www.arabs48.com/display?cid=3&id=5a&id=5834>

^{٣٠٩} اشارة الى ما قاله عاموس جلوبوع في معاريف 2003/5/19 ،
* اشارة الى دائرة اراضي اسرائيل.

^{٣١٠} خطة النجوم، ص 46

³¹¹ Ze'ev Schiff, "Something Afoot Along the Fence", op.cit.

^{٣١٢} خطة النجوم، ص 37-44

^{٣١٣} خطة النجوم ، ص 45-47

^{٣١٤} المصدر السابق، ص 48

تعتبر خطة الوكالة اليهودية "مشروع ناحال عوز عيرون لتطوير منطقة عيرون/ريحان" إكمالا لخطة "النجوم السبعة"، حيث التقاء الطرف الشمالي للنجوم مع الطرف الجنوبي لعيرون/ريحان، وخطة "عيرون/ريحان" أعدتها الوكالة اليهودية بالتنسيق مع قسم الاستيطان في المنظمة الصهيونية العالمية، وهي المسؤولة عن الاستيطان في الأراضي المحتلة.

ويدل اسم المشروع الاستيطاني "عيرون/ريحان" على أنه يلغي الخط الأخضر في مخططه، الذي يعتبر الضفة الغربية جزء من "أرض إسرائيل"، فالمناطق الشمالية من الضفة الغربية في منطقة جنين، قباطية، عرابة و يعبد، إضافة لقرى المثلث الشمالي أم الفحم، عرعر، كفر قرع، هذا التجمع السكاني العربي الكبير يشكل تهديدا لأراضي "دولة إسرائيل". لذا ترى الخطة تكثيف الاستيطان لقلب الميزان الديمغرافي فيها، والخطة ليس طارئا بسبب الهجرة من روسيا، بل لها مغزاها السياسي، الذي يهدف إلى تهويد المنطقة وتسهيل ضم الضفة الغربية. وشملت خطة المشروع "عيرون/ريحان" إقامة مستوطنات جديدة وتوسيع القائمة وذلك على جانبي الشارع الرئيسي في وادي عارة. وتشمل الخطة إقامة مدينة "سرايا" على أراضي قرية الشرايع ومجموعة مستوطنات أخرى، على أن تشكل مدينة "هبريخا" أو "سرايا" مركزا صناعيا وتجاريا وخدماتيا للمنطقة، وتعتبر مدينة "هبريخا" أو "سرايا" العمود الفقري للمشروع المذكور (استيطان وادي عارة).

وللطرق والشوارع أهميتها في إنجاح المشاريع الاستيطانية، فقد أعطى مشروع ريحان/عيرون أهمية قصوى للطرق "كرباط بين السكن للمستوطن ومكان عمله، وأهميتها في تطوير وسائل الإنتاج"، واستوجب المشروع توسيع وتطوير طرق قائمة وشق طرق جديدة تتجنب دخول القرى العربية، ودون النزول إلى شارع وادي عارة الرئيسي. لتعمل هذه الطرق على ربط مستوطنات شمال الضفة الغربية مع وادي عارة ومع العفولة شمالا. وتضمن المشروع شق شارع عابر السامرة الشمالي لربط السهل الساحلي بوادي الأردن، وتوسيع شارع وادي عارة رقم 65 ليصبح شارعا قطريا، وتوسيع شارع ميعامي/طوره، ليصل بين مستوطنات عيرون/ريحان جنوب شارع وادي عارة ليصل إلى مفترق نعناع/صانور.

3- تأثير خطة "النجوم السبعة" وخطة "عيرون ريحان" على البلدات العربية في المثلث.

أقرت خطة النجوم في نفس هذه الفترة الزمنية 1990/12 وصادق عليها سنة 1991، كذلك خطة عيرون/ريحان، وهذا التزام بين كل ما سبق ذكره ليس مصادفة، بل ضمن مخطط يهدف إلى تطويق منطقة وادي عارة بالمستوطنات، ولتهدد أيضا القرى غير المعترف بها³¹⁵: وهذا يتماشى مع خطة "عيرون/ريحان" الاستيطانية حيث هدفت إلى تهويد هذه المنطقة ومنع تطور هذه القرى "أم الفحم، عارة، عرعر" من خلال خلق حزام استيطاني يحول دون تواصلها الجغرافي والسكاني وتواصلها مع قرى الضفة الغربية، وهذه الإجراءات هي مقدمة المخطط وهو امتداد لخطة النجوم، حيث ستقام مدينة باسم "عيرون" ليسكن فيها أكثر من 100,000 نسمة والبعض يقول 200,000 نسمة، في منطقة الروحة (المنطقة العسكرية رقم 9)، لكن الغي

³¹⁵ قرى الشرايع، دير حانون، المنارة والعريان.

مشروع هذه المدينة بقرار من مراقب الدولة وفقا لأمر الحكومة "تاما 31" الذي يمنع بناء مدن جديدة سنة 1993، إلا أن وزارة الإسكان في نفس العام بدأت التخطيط لإنشاء "عيرون"، إلا أنه تم تجميد بناء ثم الغي وفق (تقرير مراقب الدولة رقم 48، ص 596) حسب تقرير جمعية حماية الطبيعة، أيار 2001³¹⁶. وقد أدخلت وزارة الإسكان تعديلا على المخطط السابق الذي جهد ثم الغي بموجب قرار مراقب الدولة، بحيث يشمل المخطط الجديد إقامة ثلاثة أحياء يهودية في منطقة الروحة، في وادي عارة، بمحاذاة العابر، وهي الأساس "لعيرون"³¹⁷.

وبعد أن وصل شارون إلى رئاسة الحكومة في عام 2001 عملت حكومته على إعداد مخططات تكمل "خطة النجوم" في طرفها الشمالي، وذلك ضمن مخطط ضخم، بمبادرة من وزير الإسكان نتان شيرانسكي، والبنية التحتية أفيدور ليبرمان، بالتنسيق مع مكتب رئيس الحكومة، ومع دائرة أراضي إسرائيل لإقامة مدينة "لافون" في الجليل، وإحياء مشروع مدينة "عيرون" الذي تم تجميده وإلغاءه، حسب تقرير مراقب الدولة لعام 1996: "التخطيط لإقامة المدينة الجديدة استمر خلافا لموقفي وزارتي الداخلية والبيئة، ودون إذن دائرة أراضي إسرائيل، والمجلس القطري للتخطيط، ودون مناقشة الموضوع في الحكومة"³¹⁸.

من خلال خارطة خطة "النجوم السبعة"، ومسار "شارع العابر"، ومن خلال معاينة مسار الشارع في هذه المنطقة، (من مفرق كفر قاسم حتى أم الفحم): يمر الشارع في جميع أراضي القرى والبلدات العربية، ولا يسير في خط مستقيم، في حين أن الحكومة رفضت تغيير مسار ه ليمر في أراضي الكيبوتسات اليهودية، والشارع هو شريان مستوطنات النجوم، والحافز لتنفيذها، حيث أشار مخطوطه: كيف سيتم تنفيذ خطة كبيرة تشمل بناء مدن ومناطق صناعية وجذب مئات الآلاف المستوطنين، دون بناء هكذا شارع³¹⁹؟

تشكل الطرق المرتبطة ب-TIH والتي تصل إلى النجوم، أو التي تصل الساحل بالمفترقات على الشارع ومنها إلى أراضي الضفة الغربية، الجزء الهام في "خطة النجوم"، كما في خطة شارع "عابر إسرائيل"، ومن أهداف الخطة "الاستراتيجية": تقطيع الأوصال بين البلدات العربية نفسها، وبينها وبين أراضيها، وخطا فاصلا بينها وبين عبر الخط الأخضر، ففي جلجولية نجد الشارع يمر شرق البلدة، لكنه يحد قرية كفر برا من الغرب، حيث يحولها إلى جيتو، نظرا لوقوع مستوطنة "حاجور" إلى غربها، وشمالها "حورشيم"، تزحف إليها من جهة الشرق مستوطنة "اورانيت" في أراضي 1967. وقد تحدثنا كيف تفصل هذه المستوطنات بينها وبين كل من جلجولية وكفر قاسم.

أما في منطقة الطيبة، الطيرة وقلنسوة، يفصل الشارع بين الطيبة من جهة والطيرة وقلنسوة من جهة أخرى. وقد أشار فهمي كتانة من جمعية أهالي للمزارعين العرب في باقة الغربية: إن شارع "عابر إسرائيل"

³¹⁶ انظر ميخائيل شفارتس، محاولة لإحياء مدينة عيرون، مخطط لإنشاء 20 تجمعا يهوديا، الصبار، العدد 148، كانون أول 2001

³¹⁷ لذلك ارجع الى "شفارتس، مصدر سابق" op.cit. Halper, The Road to Apartheid, p.3

³¹⁸ انظر، ميخال شفارتس، المصدر السابق.

³¹⁹ انظر، النجوم السبعة، مصدر سابق، ص 7.

سيخلق الخط الفاصل بين البلدات العربية إلى الشمال من تل أبيب التي هي أكثر كثافة فلسطينية داخل إسرائيل... " الطيرة والطيبة متلاصقتان، وستكبران وتشكلان مدينة فلسطينية كبيرة، كذلك بينون طريقاً هائلاً...^{٣٢٠} . ويصعب الانتقال إلى المسالك المعاكسة في الشارع، و فقط ذلك ممكن من خلال مداخل واصله بين اتجاهي الشارع، ولا يستطيع سكان الطيبة قطع الشارع غرباً، أو سكان الطيرة قطعه شرقاً، لأنه لا يوجد مداخل في هذه المنطقة، و فقط هناك مدخلين، مدخل جنوب الطيبة عند مستوطنة "تسور نتان"، ومدخل شمالي عند شارع نتانيا- طولكرم.

ويتضح هدف الشارع في قطع التواصل بين البلدات العربية، من ما أشارت إليه مصادر "شركة عابر إسرائيل"، حين تفجرت المفاوضات مع القرى العربية حول التعويض بأرض بديلة "يطلب رؤساء البلديات أراض تابعة لبلدات النجوم، تسورجال والكيوتسات الفاصلة بين الطيرة والطيبة، وهذا الطلب له مغزى، وهو خلق تواصل عربي إلى الشرق من الشارع"^{٣٢١} . وكتب ارون مائيري نقلاً عن "شركة عابر إسرائيل"، أن طلب الطيرة والطيبة لأراضي تعود "للموشافيم" من أجل خلق تواصل جغرافي "بينهم، هذا الطلب له منبع سياسي"^{٣٢٢} . وإلى الشمال من هذه المنطقة، من بئر السكة حتى باقة الغربية، يمر الشارع غرب هذه البلدات والقرى، وبذلك يفصل الشارع بين هذه البلدات وأراضيها الزراعية في الغرب، وتم رفض طلبات جت وباقة الغربية تغيير مسار الشارع. ففي جت يعزل الشارع 2000 دونم عن البلدة. وحين طلبت جت تعويضها أرضها اقترحت الشركة أراضي الوقف وأملاك الغائبين^{٣٢٣} .

ويهدف الشارع إلى تحقيق هدف "استراتيجي" آخر بمحوه الخط الأخضر، و إن لا يمر الشارع على الخط الفاصل بين أراضي 1967 و 1948، بل إلى الغرب منه، وفي بعض المناطق لا يبعد عنه أكثر من 600 متراً. ومسار الشارع يعمل على إزالة الخط ومحوه من خلال ضم أجزاء من الأراضي الفلسطينية شرق الخط الأخضر، خاصة بعد إقامة "الجدار الفاصل" وفرض أوضاع جغرافية جديدة، تعكس ملامح المفهوم الاسرائيلي للحل النهائي مع الفلسطينيين^{٣٢٤} .

وبناء المستوطنات ضمن "خطة النجوم"، على الخط الأخضر، والمراكز المدنية، إضافة إلى مراكز التطوير والخطط لإقامة مدنا وبلدات يهودية جديدة وتوسيع القائمة، لتتصل هذه المستوطنات مع الأخرى داخل أراضي 1967. وقد ذكر وزير الإسكان في حينه، ارئيل شارون، "بغض النظر عن التسوية التي تبرم مع الفلسطينيين في المستقبل، فإنني اخلق من خلال هذه الخطة أمراً واقعا لا رجعة عنه، حيث ستكون مستوطنات

³²⁰ Jonathan Cook. Robbed and Humiliated, op.cit

^{٣٢١} انظر، نوريت فلتر، "شارع عابر اسرائيل، يشعل النار ثانية في الشارع العربي"، يديعوت احرونوت، 2001/6/25، ص 11.

^{٣٢٢} انظر، اورن مائيري، "عابر إسرائيل، فاصل بين اليهود والعرب"، يديعوت احرونوت، 2001/10/31، ص 15. وللمزيد أنظر، "شارع عابر إسرائيل: اشتداد مخاض الخلاف بين شركة عابر اسرائيل، وأصحاب الأراضي في الطيبة والطيرة"، باتوراما، 2001/5/4، ص 16.

^{٣٢٣} انظر، محمد السيد، "جلسة عمل طارئة في جت المثلث للتداول في ماطلة التعويضات للمتضررين من شارع عابر اسرائيل" الرأي، 2002/8/16، ص 6.

^{٣٢٤} انظر، المصدر السابق.

الضفة الغربية والمستوطنات داخل إسرائيل مربوطة برباط وثيق لا يمكن عزلها عن بعضها البعض^{٣٢٥}. هذا يلغي الخط الأخضر، ويحول دون تحديد الفاصل بين أراضي الدولة الفلسطينية المستقبلية وإسرائيل، وهذا يعطي إسرائيل تبريرا سياسيا لعدم الانسحاب من هذه المناطق، لان الانسحاب يعني انهيار البنى التحتية الكبيرة التي أنشأت، والمس بمئات آلاف السكان اليهود.

إذا كان مشروع البناء الاسرائيلي في الضفة الغربية والقدس، هو نموذجا استعماريًا توسعياً، ليس من الضرورة ان يكون هناك توسعا موازيا في اراضي 1948 (الخطط الثلاث السابقة في المثلث والجليل)، وبالتحديد على الخط الاخضر، حيث نرى ان التوسع والبناء في اراضي 1948 هو انعكاس للتوسع والبناء في اراضي 1967، ولو كانت النظرة الاسرائيلية الى اراضي 1948 هي الارض "الام" لما كان هناك ضرورة لتوسع في هذه الاراضي مواز للتوسع في اراضي 1967، ولما كانت هناك حاجة لاعادة هيكلة ارض "الام"، ونقل عمودها الفقري من الساحل الى الخط الاخضر. هذا يوحي ان هناك بناء دولة جديدة من خلال اعادة الهيكلة لتشمل دولة جديدة نوعياً، أي بناء ارض "الام"، اكثر مما يوحي انه توسعي. وهذا يبين تخطيطيا ان هناك اعدادا لنقاط التقاء بين الجهتين الجغرافيتين، 1948 و 1967، لدمجهما.

ج- "استراتيجية" تهويد المثلث ، الجليل ، النقب

يعتبر المخطط الهيكلي القطري رأس الهرم للمؤسسات التنظيمية من ناحية تخطيطية ذلك أنه مصادق عليه من أعلى سلطة تنفيذية منتخبة (الحكومة)، لذلك يحدد سياسة التنظيم القطري على المدى البعيد ويحدد "تنظيم مساحة الدولة بأكملها"^{٣٢٦}. وتم سن قانون اراضي اسرائيل عام 1960 لإعادة تصميم الحيز الجغرافي، والحفاظ على التوازن الديمغرافي بين العرب واليهود. وتخويل الدائرة كجهة حصرية لادارة الاراضي...^{٣٢٧}. وهذا ايضا ما أقرته محكمة العدل العليا الإسرائيلية في قرارها، (6698/95): "تركيز إدارة وتطوير الأراضي في اسرائيل تحت إمرة جهة قانونية واحدة، وذلك لمنع تحويلها إلى أطراف غير مرغوب فيها، ولتنفيذ سياسة أمنية، وتمكين تنفيذ المشاريع القومية..."^{٣٢٨}. حيث يهدف التخطيط الاسرائيلي -وهو تخطيط أيديولوجي، ويحمل معنى شرعياً وليس مدنياً- الى تهويد الحيز التخطيطي من أجل دولة يهودية من خلال تركيز اليهود على الأرض "يهود أقل على أكثر أرض" وتركيز العرب "عرب أكثر على أقل أرض"^{٣٢٩}.

^{٣٢٥} النجوم السبعة، مصدر سرايق، ص 7.

³²⁶ Yousif Jabareen. "Combined Project Outline--: Tama 35 and its Implications on the Palestinian Minority in Israel", 25/3/2002. http://www.ac_ap.org/articles

³²⁷ Jameel Dakoor, "The Palestinians in Israel, Between the Hammer of Land Privatization and the Anvil of Land Nationalization", 25/3/2002, Ibid

³²⁸ Dakoor. Ibid.

^{٣٢٩} انظر، عامر الهزيل، القرى العربية غير المعترف بها في النقب، بين التخطيط المؤسساتي والتخطيط البديل" مترجم من العبرية للعربية، المصدر السابق، مقالات .

وكان المخطط القطري الموحد (تاما 31) هو اخر المخططات القطرية في اسرائيل، صودق عليه عام 1993، والذي يهدف الى تنفيذ سياسة التوزيع السكاني^{٣٣٠}، وهذا المخطط مهد لمد شارع العابر الى فرعين باتجاه الجليل، شرقي وغربي من مفترق "يوكنعام". وليس من المصادفة ان يأتي التحضير لشق الشارع في نفس الوقت الذي صودق فيه على تعديليين لمخططين لوائيين الجليل والنقب، فكان التعديل 9 للمخطط اللوائي للجليل^{٣٣١}، الذي عمل به بقرار من المجلس القطري للتنظيم والبناء منذ عام 1986، المستند الى فكرة تهويد الجليل، وتتنظر اسرائيل الى هذه المنطقة كمشكلة جغرافية سياسية اهم دلالاتها العامل الديمغرافي، وتشكل المنطقة صراعا بين شعبيين للتوطين فيها.

واتبعت السلطات سياسة تهويد الجليل واقامة المستوطنات للحفاظ على الارض وزيادة قاعدة لسكان الجليل اليهود في المستقبل^{٣٣٢}، حيث لم تستطع السياسة المتبعة منذ الستينات في زيادة عدد اليهود، ولا يوجد هناك توازن ديمغرافي بين الطرفين حتى الان، حيث الزيادة السكانية لليهود 17 بالالف وللعرب 39 بالالف، وعدم التوازن هذا له مؤثراته الجيوسياسية، حيث لم يعد الجليل الاوسط كمنطقة استيطان يهودية في اسرائيل^{٣٣٣}. ولما لم تنجح سياسة التهويد من خلال المستوطنات والمصادر والمجالس الاقليمية وبقيت الاغلبية العربية هي المسيطرة ديمغرافيا في الجليل كما المثلث، كان التعديل اللوائي 9 السابق ذكره، من اجل "المحافظة على اراضي القوم وتهويد الجليل"^{٣٣٤}.

اذن، بعد فشل كل التوجهات والسياسات للوصول إلى أغلبية يهودية، خاصة في الجليل والمثلث، أصرت الحكومة الإسرائيلية على ضرورة شق شارع "عابر اسرائيل"، "كوصفة أخيرة" كما أشار حنا سويد، لنقل اليهود إلى مناطق الجليل والمثلث والنقب من منطقة الوسط، وما زال العرب يشكلون الأغلبية في الجليل والمثلث ويتضاعفون في النقب باضطراد، وهذا الواقع، شكل "خطر على الأمن القومي والطابع اليهودي ووحدة أراضي الدولة"^{٣٣٥}.

وسيعمل شارع "عابر إسرائيل" على تعزيز السياسات الحكومية لتهويد المثلث والجليل لضمان أغلبية يهودية فيهما، وقد عبرت "شركة عابر إسرائيل" عن هذا التوجه عندما قالت: "إن احد أهداف الشارع هو "تعزيز"، "الحدود الشرقية للمنطقة المركزية"، وذلك من خلال زيادة عدد السكان في هذه المنطقة، إضافة إلى

³³⁰ Jabareen. "Combined Project Outline", op.cit

ارجع إلى

^{٣٣١} حول التعديل 9 للمخطط اللوائي، Amin Sahli, Planning Repercussions for Northern District Plan2 Amendment No. 9, ibid.

^{٣٣٢} افرات، مصدر سابق، ص 172-173.

^{٣٣٣} افرات، المصدر السابق، 179-180.

^{٣٣٤} سهاد بشارة، "الأقلية العربية في اسرائيل: حجر عثرة لتخطيط "أرض الشعوب" مركز عدالة/ المركز القانوني لحقوق الأقلية العربية في اسرائيل،

<http://www.ac-ap.org/articles>

^{٣٣٥} ارجع إلى: حنا سويد، شارع "عابر اسرائيل"، الإدارة العصرية لتهويد النقب، والمثلث والجليل، مصدر سابق.

إنشاء المراكز التجارية إلى جوار هذا الشارع، الذي يمهّد لإقامة مستوطنات جديدة وتوسيع القائمة (كاتسير، جاريش، كوخاب ياتير، تسورجال، كفار يونا، مدينة راس العين، العاد، شوهم)، مما أدى يؤدي إلى تهميش المدن والبلدات الفلسطينية في المثلث³³⁶.

كما ستتم زيادة عدد سكان هذه المستوطنات والمدن الإسرائيلية في هذه المنطقة من أجل ضمان أغلبية يهودية فيها، حيث سيصل عدد سكانها من 170-200 ألف نسمة (المجموع مع احتسابنا)، إضافة إلى مدينة "مودعين" على طريق تل أبيب القدس، التي سيصل عدد سكانها إلى 250 ألف نسمة حسب ما ذكره وزير الإسكان بن اليعازر وأضاف: "انه من المتوقع أن تستوعب 10% من الطلب على السكن في إسرائيل بين 2001-2005"³³⁷، أضافاً إلى 200 ألف يهودي في مدينة "عيرون" في وادي عارة .

يتضح الهدف الاستراتيجي للشارع في تهويد الجليل، المثلث والنقب من خلال ما تقدم (تعزيز وجود المستوطنات وزيادة عدد السكان) في الحدود الشرقية للمنطقة المركزية، من أجل تغيير الواقع الديمغرافي فيها، وهذا يعني ان "البناء اليهودي المخطط على طول الشارع سينافس التوزيع العربي، مما يخلق الصراعات على الأرض على المدى الطويل"³³⁸. وهذا يستوقفنا للإشارة الى بعض الإحصائيات الصادرة عن مركز الإحصاء المركزي الإسرائيلي، والوضع الديمغرافي:

أفاد التقرير السنوي لدائرة الإحصاء المركزية عام 2001، أن عدد سكان إسرائيل بلغ 6,592 مليون نسمة، بزيادة طبيعية قدرها 2,1 %، في حين أن هذه الزيادة قد انخفضت إلى 1,9 % عام 2002 وذلك بسبب انخفاض معدل الهجرة الوافدة إلى إسرائيل. وأشارت الإحصائية إلى انخفاض عدد المستوطنين في الضفة الغربية، من 5000-7000 مستوطن سنويًا في بداية التسعينات، إلى 2900 مستوطن سنويًا عام 2001 وانخفاض الزيادة الطبيعية للمستوطنين من 8% في سنوات 1995 إلى 2000 إلى 4,8% عام 2001³³⁹. وقد اثير الوضع الديمغرافي داخل فلسطين منذ ثمانينات القرن قبل الماضي في مختارات هرتسل، وقبل تأسيس الدولة في يوميات يوسف فايتس مسؤول الاستيطان في الحركة الصهيونية³⁴⁰. وفي عام 1976، قدم الحاكم للواء الشمال، يسرائيل كنج تقييماً للحكومة، حول اختلال التوازن الديمغرافي. وقدم للحكومة إحصائيات حول نسب السكان، والزيادة الطبيعية للعرب، وأن "تكاثر العرب في الجليل يحمل في طياته خطراً

³³⁶ Halper, "The Road to Apartheid", op.cit, p.3 .

³³⁷ دوريت بار، "بن اليعازر: من المتوقع أن يصل عدد سكان مودعين إلى 250 ألف نسمة خلال 5 سنوات"، يديعوت احرונوت، 2001/1/22، الملحق الاقتصادي، ص4

³³⁸ Elaine Fletcher with Gary Ginsberg & Ya'akov Garb, **Adva Report**, January 1999: "Road Transport, Environment and Equity in Israel", **Adva Center**, L'Olam Committee on Judaism and Ecology, New York <http://www.goecities.com/-TranIsrael/index2.html-12k>

<http://www.arabs48.com>

³³⁹ شؤون إسرائيلية، التركيبة الديمغرافية.

³⁴⁰ وليد ياسين. القرى العربية الغير معترف بها، السياسة الرسمية والحل البديل. الباب الأول: الترانسفير.

<http://www.arabs48.com/subcatx?cid=1&sid=35&lid=153>

على سيطرتنا على هذه المنطقة... " وقد اقترحا لتوسيع الاستيطان اليهودي في المناطق التي يبرز فيها تجمع للعرب، وتطبيق القانون لتحديد "استيطان العرب"، وإيجاد إجماع يهودي حول عرب اسرائيل^{٣٤١}.

وقدم الجنرال عوزي ديان، رئيس مجلس الأمن القومي السابق، معطيات حول الوضع الديمغرافي، بأن عدد السكان من النهر إلى البحر هو 5 مليون يهودي، و 4 مليون عربي. وفي عام 2020 سيصل العدد إلى 15 مليون، يشكل اليهود فقط 45%. توافقت معطيات ديان مع ما قدمه البروفسور ارنون سوفير^{٣٤٢}، وكان سوفير قدم المعطيات إلى لجنة الخارجية والأمن التابعة للكنيست يوم 2000/8/19، وخرج الجنرال ديان في جولة بصحبة سوفير إلى خط التماس ووادي عارة، "ليرى عن قرب كيف تم شطب الحدود بين اسرائيل وال الضفة الغربية"^{٣٤٣}.

وفي مؤتمر هرتسليا، المنعقد ما بين 2000/12/21-19، تحت عنوان: "ميزان المناعة والأمن القومي الاسرائيلي"، بحضور شخصيات أكاديمية وأمنية وعسكرية إسرائيلية، قدم ارنون سوفير معطياته الديمغرافية، وقال أمام المؤتمر: "الساعة الديمغرافية تتسارع بوتيرة الفهد، بينما تتسارع اتخاذ القرارات القومية بوتيرة السلاحفة في أحسن الأحوال"، ودعا سوفير إلى "تخفيف الاكتظاظ السكاني" الخانق في المثلث المركزي (أم الفحم)، ونقل المثلث إلى المجال الفلسطيني^{٣٤٤}، ولخص الصحفي يئير شيلغ ما جاء في مؤتمر هرتسليا، في مقال في صحيفة هآرتس 2001/3/23^{٣٤٥}:

تحدثت الوثيقة عن الوزن الديمغرافي الكبير الذي يهدد اسرائيل من جهة الفلسطينيين في الضفة وغزة وعرب اسرائيل. وقدمت الوثيقة الدلالات الأمنية والاجتماعية والاقتصادية لهذا المعطى الديمغرافي. كما طرح توصيات، من بينها توزيع السكان اليهود خاصة في مناطق الجليل، ومرج بن عامر والنقب ذات الإشكالية من ناحية جغرافية، للحيلولة دون خلق تواصل جغرافي إقليمي للأكثرية العربية، وتبادل مجموعات سكانية بين اسرائيل والدولة الفلسطينية، وضم مجموعات استيطانية محاذية للخط الأخضر من جهته الشرقية. عوزي اراد، رئيس المؤتمر، تحدث عن الزيادة الطبيعية للعرب، وذكر أنها الأعلى في العالم، خاصة في غزة، ودافع عن فكرة الترانسفير "كحل إنساني"، ذلك أن الفلسطينيين "قرروا الاستئثار بنسبة الزيادة الطبيعية الأعلى في العالم رغم افتقارهم الوسائل اللازمة لذلك..."، وحول تنفيذ نقل عرب 1948 المحاذيين للخط الأخضر قسرا قال: "في دولة ديمقراطية، الأغلبية حرة في ترسيم حدود الدولة، وكما أن الأغلبية حرة في

<http://www.arabs48.com>

^{٣٤١} للمزيد حول هذا الموضوع راجع: وثيقة كنج، شؤون إسرائيلية، وثائق،

^{٣٤٢} انظر: الجنرال المتقاعد، عوزي ديان " في العام 2020، ستكون أكثرية عربية في اسرائيل والضفة والقطاع"، كل العرب، العدد 757، 2002/6/14، ص 11.

^{٣٤٣} انظر: وثيقة سوفير: اسرائيل: "ديمغرافيا 2000-2020" مخاطر واحتمالات، ترجمة محمد حمزة غنيم، أوراق إسرائيلية- إصدار: مدار- المركز الفلسطيني للدراسات الإسرائيلية، شؤون إسرائيلية، وثائق <http://www.arabs48.com>

^{٣٤٤} المصدر السابق.

^{٣٤٥} وثيقة هرتسليا، تقديم وترجمة أنطوان شلحت، توصيات مؤتمر " ميزان المناعة والأمن القومي الاسرائيلي " إصدار: مدار، نيسان 2001، شؤون إسرائيلية، وثائق، المصدر السابق، وانظر ما نشره البرفسور افرام ياعير من جامعة تل ابيب وكذلك ما ذكره شلومو غازيت رئيس سابق لشعبة الاستخبارات، حول الوضع الديمغرافي .

أن تقرر الانسحاب من مناطق معينة في يهودا والسامرة، فإنها حرة كذلك في أن تقرر التنازل عن السيادة على مجموعات سكانية عربية... وليس في مقدورهم (العرب) أن يبقوا أم الفحم ويفرضوا على الدولة أن تبقى ضمن السيادة الإسرائيلية".

في ظل معطيات الجنرال عوزي ديان التي قدمها في تقرير مجلس الأمن القومي للجنة الخارجية والأمن التابعة للكنيست، وهذه أول مرة يقدم فيها هذا التقرير وينشر تقديره للوضع الأمني، الاقتصادي والاجتماعي. ودعا التقرير إلى ترسيم الحدود على أساس ديمغرافي "هذه هي الطريقة الوحيدة والعملية لقيام دولة ديمقراطية يهودية على طول الزمن"^{٣٤٦}. ومعطيات سوفير، وما نشره مكتب الإحصاء المركزي الاسرائيلي "تساؤل الأغلبية اليهودية في اسرائيل مقابل ارتفاع مضطرد كنسبة العرب فيها"، ينظر الاستراتيجيون الإسرائيليون إلى هذا كخطر داهم، فكانت خطة كنج لتهوديد الجليل، السابقة الذكر، وفي كانون أول/2001 أقرت الحكومة خطة لتسريع تطوير الجليل، وضرورة وضعها على الخارطة من خلال خطة شاملة لتطوير البنى التحتية الهادفة إلى التوسع السكاني، وتقليص الفوارق بين الجليل والمركز.^{٣٤٧} وقدم الدكتور حنا سويد، من المركز العربي للتخطيط البديل رده على الخطة الحكومية السابقة، بان "كل مشروع لتطوير الجليل يكون الدافع من وراءه معالجة "الخلل الديمغرافي" في المنطقة، هو بدون أدنى شك مشروع عنصري...". وان المشاريع المختلفة التي تطرحها الحكومات هدفها تحقيق أغلبية يهودية من خلال جلب المهاجرين وإقامة المستوطنات على حساب البلدات العربية. "وما زالت نسبة العرب تنيف عن 50% من سكان الجليل"^{٣٤٨}.

ينبغي التفريق بين الاستراتيجية وبين ما هو تكتيك ضمن الاستراتيجية. فتقطيع الاوصال بين القرى العربية ومحو الخط الأخضر والعمل على تهويد المثلث والجليل، كل منها تكتيك ضمن استراتيجية. وتقطيع الاوصال بين القرى العربية في اراضي 1948، يرافقه تقطيع مماثل في اراضي 1967، والبناء ضمن خطط "النجوم"، "عيرون"، والتهويد هو ضمن استراتيجية خلق تواصل يهودي الموجود في اراضي 1967 والموجود في اراضي 1948، على ان يكون وجودا مدمجا، من خلال العمود الفقري الجديد، وجميعها جزء من استراتيجية "بناء الدولة".

مما تقدم نستنتج ان عملية التهويد، هي صهيينة للحيز، من خلال جعل العمود الفقري الجديد للدولة (صهيونيا صرفا)، وذلك لضمان حماية هذا العمود الفقري من السكان الاصليين (الفلسطينيين)، لان المشروع الاستعماري الاستيطاني، لا يتحمل ان يكون حول العمود الفقري للدولة "الام" سكانا اصليين. وعدم التحمل هنا، خشية التهديد الأمني بكل اعتباراته. والحماية، المقصود بها عدم تدخل السكان الاصليين، ومحاولة

^{٣٤٦} انظر: ناحوم برنيغ، شمعون شيفر. تقرير مجلس الأمن القومي للجنة الوزارية "يجب ترسيم الحدود على أساس ديمغرافي". يدبوت احرونوت، 2002/8/22.

^{٣٤٧} انظر: حسن سويطي، "الحكومة تبدأ معركتها" لمواجهة "الخلل الديمغرافي" بخطة "تطوير الجليل"، الصنارة، العدد 1366، 2002/6/14، ص42.

^{٣٤٨} للمزيد انظر: ردا على الخطة الحكومية الجديدة "لتطوير الجليل، ومجاهاة "الخلل الديمغرافي"، المصدر السابق.

عرفتهم أي جهود أو تحركات تتم من على أو خلال العمود الفقري. والصهينة للعمود الفقري وما حوله في مساره من النقب مروراً بالمثلث إلى الجليل، تتم من خلاله بنية تخطيطية كما رأينا. أما إثارة الوضع الديمغرافي، فهي محاولة لتكثيف الوجود الصهيوني حول العمود الفقري وإعطائه النجاعة والفاعلية في ظل استراتيجية استعماري استيطاني. فالتكثيف هو من أجل حماية العمود الفقري والحيز التخطيطي حوله. تكثيف السكان اليهودي حول العمود الفقري، هذا يؤدي إلى نجاعة اقتصادية أكبر يجعل الدولة متكاملة اقتصادياً. وفي حالة تعبئة عسكرية واستنفار، بالإمكان استدعاء قوات الاحتياط من حول العمود الفقري. إضافة إلى أن هذا التكثيف يؤدي إلى احتواء السكان الأصليين أو نقلهم إلى خلف العمود الفقري، ومن الملفت أن يتم هذا الطرح حيث أثير موضوع المبادلة مع مناطق في أراضي السلطة الفلسطينية. "على أن تأخذ إسرائيل 5% من الضفة الغربية، مقابل نقل مدننا وبلدات عربية في داخل إسرائيل"³⁴⁹.

ثالثاً: الأهمية الإستراتيجية للمشروع على المستوى الإقليمي.

تبرز أهمية TIH على المستوى الإقليمي في جانبين:

- الجانب الاقتصادي ضمن مشروع الشرق الأوسطية. - الجانب الأمني.

الجانب الاقتصادي:

إذا كانت فلسطين بحكم موقعها المتوسط على مر العصور ممراً بين مصر وسوريا والعراق، فإن إسرائيل حالياً، تسعى لأن تكون "أرض إسرائيل" جسراً يربط بين شرق وغرب الشرق الأوسط، بعد أكثر من خمسين عاماً على قيامها. في ظل عملية سلمية، تشكل هذه الطريق "عابر إسرائيل" من النقب إلى الجليل، حلقة وصل إقليمية إلى مصر وسوريا، حسب ما ذكر أهود سفيون، رئيس "شركة عابر إسرائيل"³⁵⁰. وكانت دائرة الأشغال العامة في إسرائيل، قد وضعت خطة خمسية في العام 1990، لضمان نظام طرق يواجه متطلبات المستقبل، يتسع لعدة إمكانيات في "منطقة السلام": طريق يربط مصر، إسرائيل، الأردن وأراضي السلطة الفلسطينية، "عابر إسرائيل"، وطريق بين حيفا-الأردن. وطريق عمان، القدس، أشدود، وطريق مستقبلي بين سوريا ولبنان وإسرائيل. على أن تتحول إسرائيل إلى محور النقل في الشرق الأوسط في إطار عملية السلام. وتنفيذ هذه المشاريع يحدد قدرة إسرائيل في تحقيق نموها الاقتصادي وقدرتها على الاستفادة من موقعها الجغرافي الاستراتيجي بفوائد اقتصادية³⁵¹.

قد تعيد "إسرائيل" "أهميتها" السابقة كجسر بري يسهل النقل في الشرق الأوسط، فإذا كان شارع "عابر إسرائيل" من النقب الجليل، سيرتبط مع مصر في شقه الجنوبي، ففي جزءه الشمالي سيصل إلى سوريا ولبنان وتركيا، والحديث هنا عن الفرعين الشماليين المتفرعين من مفرق "يوكنعام"، حيث يمتد أحدهما باتجاه الجليل

³⁴⁹ اميرة لام. "سنيه والمسألة العربية"، يديعوت احرونوت، ملحق ياميم، 2002/3/22، ص 26-30، 112.

³⁵⁰ Hugh Dellios. "Highway on green line, shows long road ahead", **Chicago Tribune**, Internet Edition, Feb. 7, 2002. <http://www.chicagotribune.com/news/nationworld/>

³⁵¹ Israel Infrastructure. Op.cit

الغربي إلى رأس الناقورة، ومن الممكن ربطه مستقبلاً بشبكة الطرق اللبنانية والسورية ومنها لتركيا، والفرع الشرقي الذي يمتد باتجاه الجليل الشرقي حيث يصل إلى "بروش بينا"، وقد يستمر إلى دمشق^{٣٥٢}. أما الطرق الممتدة من الأردن: عمان حيفا وطريق عمان القدس اشود فهذه الطرق لا يمكن أن تصل الساحل إلا بالمرور في مفترقات "عابر إسرائيل".

يقول الدكتور يعقوب جارب، "بما أن إسرائيل دولة رئيسية في إقتصاد المنطقة، قرار النقل فيها يرسم صورة وشكل مثيلاتها في الجوار، مصر والأردن، إذا كان عليهما أن تأخذا الفوائد من الحدود لتحميل الشاحنات، لتعبر إسرائيل. وبهذا لن تبنى طرقاً إذا أرادوا النقل بالقطار". ويضيف جارب "إذا أخذنا المبادرة السلمية بالحسبان، هناك نقاشات من أجل بناء شبكة طرق إقليمية عبر إسرائيل، تربط الأردن بالبحر، آسيا بأفريقيا، والشرق الأوسط بأوروبا، ومطروح هناك طريق يربط الضفة وغزة"^{٣٥٣}.

ينظر إلى شارع "عابر إسرائيل" على أنه "ثمرة من ثمرات اوسلو الموعودة، يرمز للشرق الأوسط الجديد"^{٣٥٤}، حيث تعتبر العملية السلمية لإنهاء الصراع العربي الإسرائيلي أهم العوامل المحركة لمشروع "الشرق الأوسط الجديد" ولا فصل بين العملية والترتيبات القائمة لولادة هذا المشروع. ويحمل مفهوم التسوية فرض علاقات ثنائية وإقليمية، من خلال تشكيل "نظام إقليمي جديد"، يساهم في استقرار المنطقة ويعزز من شرعية وجود إسرائيل. وهذا ما أشار إليه الرئيس الأمريكي جورج بوش في خطابه أمام مؤتمر مدريد حيث قال: "إن السلام الحقيقي يتضمن، المعاهدات، الأمن، العلاقات الدبلوماسية والاقتصادية، التجارة، الاستثمار التبادل الثقافي، وحتى السياحة. وستركز هذه المفاوضات على قضايا مشتركة للمنطقة تتجاوز الحدود الوطنية وهي: الحد من التسليح، المياه، المسائل المتعلقة باللاجئين، والتنمية الاقتصادية"^{٣٥٥}. وبعد ان انتخابت الإدارة الأمريكية الجديدة برئاسة بيل كلينتون أكدت الإدارة على ما جاء في خطاب الرئيس بوش في مدريد^{٣٥٦}.

وربط وزير الخارجية الإسرائيلية، شمعون بيرس، في مقابلة مع صحيفة "دافار"، بين التسوية والنظام الإقليمي، حيث قال: "لن يكون هناك تسوية دائمة ما لم يتم شرقاً أوسطاً جديد،... خاصة في ثلاثة أمور: الحرب على الصحراء... تطوير السياحة... وكذلك بنية تحتية"^{٣٥٧}. والاهتمام الإسرائيلي بقيام علاقات تجارية مع الدول العربية، والاستفادة من موقعها الجغرافي ليس وليد التسوية السلمية. فقد قدم اليعازر شيفر مدير عام بنك

352 Juan de la Roca. "Trans Israel Highway, Making Important Connections", op.cit

353 Yaakov Garb. "The Trans Israel Highway, Running on Empty", **Earth Island Institute: Earth Island Journal**, Vol. 12, No. 2, Spring 1997. <http://www.earthisland.org/ejournal/new-article>.

354 Ibid

^{٣٥٥} انظر، كلمة الرئيس جورج بوش، مدريد، 1991/10/30، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 8، خريف 1991، ص 186.

^{٣٥٦} انظر: وثائق دولية، مقتطفات، حديث صحافي للرئيس المنتخب، يكشف فيه خطط الإدارة الأمريكية الجديدة اتجاه مختلف قضايا الشرق الأوسط، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 13، شتاء 1993، ص 265-268.

^{٣٥٧} انظر: "حديث لوزير الخارجية الإسرائيلية، بشأن اتفاق إعلان المبادئ (مقتطفات)، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 16، خريف 1993، ص 97-102. نقل عن: شمعون بيرس، مقابلة مع: موطي بسوك ودانيال بلوخ، دافار 1993/9/24

اسرائيل دراسة حول التعاون الاقتصادي مع الدول العربية، إلى رئاسة الوزراء عام 1965، أشارت "أن إنشاء علاقات تجارية مع اسرائيل سيساهم في تحسين الميزان التجاري للدول العربية، ويسمح لهذه الدول بالاستفادة من الموقع الجغرافي الذي تتمتع به اسرائيل كبلد مرور للتجارة العربية"^{٣٥٨}. وقد نشرت العديد من والأبحاث الإسرائيلية المهتمة بالعلاقات الاقتصادية مع الدول العربية وإقامة السوق الشرق أوسطية المشتركة، والتركيز على أهمية المواصلات الإقليمية قبل عملية السلام المصرية الإسرائيلية وبعدها^{٣٥٩}.

وبعد إنطلاق عملية التسوية في مؤتمر مدريد، وفي ظل تغيرات دولية وإقليمية، وجدت عدة تيارات سياسية إسرائيلية أنها فرصة للدخول في مشروع النظام الإقليمي "الشرق أوسطي" من أجل تطوير قدراتها الاقتصادية. إلا أن اسرائيل بقيت متخوفة من المشروع حين تربطه بالعملية السلمية وما يترتب على ذلك من استحقاقات وانسحابات من الأراضي العربية. واندماجها في هكذا نظام يحولها إلى دولة شرق أوسطية بدلاً من امتدادها الغربي، كذلك طبيعة علاقاتها الاستراتيجية مع الولايات المتحدة، وقد كان شمعون بيرس هو أكثر المؤيدين لفكرة المشروع "الشرق أوسطي"، ووضع كتابه "الشرق الأوسط الجديد" فقد ذكر فيه: "لعب الشرق الأوسط منذ قديم الزمان دوراً أساسياً في رفاه كل الشعوب، وكانت هذه المنطقة أساسية لأمن طرق التجارة العالمية واستقرار الإمبراطوريات التي سادت ثم بادت....."^{٣٦٠}.

وبذلت جهود كبيرة من أجل قيام النظام الإقليمي "الشرق أوسطي" من الحكومات والهيئات والمؤسسات الدولية، ومراكز الأبحاث والدراسات، وتم عقد مؤتمرات القمم الاقتصادية المختلفة^{٣٦١}، وقد طرحت مشروعات في مختلف المجالات على أساس التعامل المشترك فيها. وحظي مجال المواصلات، والبنية التحتية بالاهتمام الكبير من اسرائيل، حيث تسعى اسرائيل إلى الاستفادة من هذه المشاريع، لتوطيد علاقاتها مع دول الجوار، وضمان الفوائد من هذه المشاريع، بتخفيض كلفة إقامتها، وتمويلها الخارجي، والاستفادة من موقعها الجغرافي، وما يحققه الاستقرار بعد فتح الحدود البرية. وذكر يوسي بيلين: "قد نشهد خلال الأعوام الخمسة المقبلة تشييد بنية تحتية مشتركة في الشرق الأوسط تشمل إضافة لإسرائيل، كلا من فلسطين، مصر، الأردن، سوريا ولبنان"^{٣٦٢}.

وإذا كان الاهتمام الإسرائيلي بالعلاقات التجارية مع الدول العربية ليس نتيجة العملية السلمية، كما ذكرنا سابقاً، كذلك كان اهتمامها في مجال المواصلات، حين قدم وزير المواصلات جاد يعقوبي عام 1975

^{٣٥٨} الياس شوفاني، مشاريع التسوية الإسرائيلية، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بيروت 1978، ص 45-46.

^{٣٥٩} للمزيد من الإطلاع ارجع إلى: محسن عوض، الاستراتيجية الإسرائيلية لتطبيع العلاقات مع البلاد العربية، سلسلة الثقافة القومية (16)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1988، ص 29، 32، 38-40.

^{٣٦٠} انظر، شمعون بيرس، الشرق الأوسط الجديد، دار الجليل للنشر، عمان، 1994، ص 53-54.

^{٣٦١} حول هذا الموضوع ارجع إلى: عبد الفتاح الجبالي، "المؤتمرات الاقتصادية الشرق أوسطية: الأهداف، النتائج، التوقعات"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 30، ربيع 1997، ص 18-47.

^{٣٦٢} انظر: ماجد كيالي، المشروع "الشرق أوسطي" أبعاده مرتكزاته- تناقضاته، العدد 13، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، دراسات استراتيجية، الطبعة الأولى، 1998، ص 101. وانظر المصدر المثبت هناك.

مشروع التعاون الإقليمي في الشرق الأوسط للمواصلات، حيث رأى إمكانية إنشاء شبكة مواصلات جوية، برية وبحرية تربط بشكل رئيس بين الأردن وإسرائيل³⁶³. قد يكون TIH جزء من طريق دولة يربط أوروبا بوسط أفريقيا³⁶⁴.

الجانب الأمني: من الممكن الاستفادة من نقل ساحة العمليات والإمداد من مواقع متناثرة في "الدولة"

إلى "العمود الفقري الجديد"، وبمعنى آخر تحويل العمود الفقري مع الحيز السكاني والإمدادات إلى "حاملة طائرات برية"، حيث يمكن استخدام أجزاء من هذا الشارع كمطار.

رابعاً: الوظيفة اللوجستية والأبعاد العسكرية للمشروع.

تحدثت معظم الدراسات حول شارع "عابر إسرائيل" من حيث أبعاده البيئية، الاقتصادية والاجتماعية، فيما يتعلق بتأثير مساره داخل إسرائيل، وحين الحديث عن أهمية المشروع الاستراتيجية، من إعادة توزيع السكان، وتخفيف الازدحام على الطرق الإسرائيلية، وفوائد اقتصادية. وقليلة هي الدراسات التي ركزت وأشارت بوضوح إلى الأهمية الاستراتيجية على الجماهير والبلدات العربية في الجليل، المثلت، النقب، من تقطيع أوصال، ومحو للخط الأخضر، وتهويد للحيز العربي، إضافة إلى البعد الديمغرافي. أما أهمية الشارع الاستراتيجية بالنسبة للأراضي المحتلة، لم تتطرق إليها الدراسات، حتى أن الخرائط المتعلقة بمشروع الشارع تتجاهل وجود الضفة الغربية كما أشرنا سابقاً.

أما الأبعاد العسكرية للمشروع لم يتم التطرق إليها في الدراسات أو ما كتب عن "عابر إسرائيل"، إلا في إشارات أشار إليها بعض من كتبوا عن المشروع، دون شروحات أو تفسيرات: فقد أشار Isabelle Humphries ، أن شارع "عابر إسرائيل" يساعد إسرائيل في التعبئة العسكرية السريعة، من خلال تحريك الدبابات والمركبات الثقيلة من الشمال، للوسط عبر الخط الأخضر دون المرور في شارع وادي عارة المكشوف للقرى والبلدات العربية³⁶⁵. كما أشار إلى هذا الجانب، الدكتور حنا سويد، حيث أشار إلى أن الكثير من مشاريع البنية التحتية المدنية جاءت لتلبي حاجات الأمن، وخير مثال شبكة الشوارع القطرية التي تم تطوير معظمها لتسهيل نجاعة تنقل الوحدات والآليات، كما أشار: ليس صدفة أن يرأس المجهود لشق "عابر إسرائيل" جنرال متقاعد (إشارة إلى موشي ليفي رئيس هيئة الأركان السابق) وذكر أن مساحة الأراضي التي تشغلها المؤسسة الأمنية، والتي تقع ضمن تأثيرها تقدر بحوالي 70% من مساحة البلاد الإجمالية³⁶⁶.

³⁶³ عماد فوزي الشعبي، إسرائيل من الداخل، دار الهجرة للنشر والتوزيع، دمشق، الطبعة الأولى، 1990، ص 127.

³⁶⁴ Shai Espetgang. Op.cit

³⁶⁵ Isabelle Humphries, "1948 Palestinians and Trans Israel Highway", op.cit

<http://www.baqoon.com/w4/4htm-ak>

³⁶⁶ انظر، حنا سويد، "نظرية الأمن الإسرائيلية، وانعكاساتها على الممارسات إزاء الأرض والتخطيط".

وبالتالي TIH الممتد على طول فلسطين التاريخية من شمالها لجنوبها يكون هو حلقة الوصل بين المواقع العسكرية ووسيلة النقل منها وإليها. ويجادل البعض في امكانية هبوط الطائرات الحربية عليه اذا لزم الامر، وقد قيل الشيء نفسه من قبل عن شارع حيفا تل أبيب الساحلي، إلا أنه لم يستخدم لذلك الغرض³⁶⁷.

الخاتمة

³⁶⁷ Shai Espetgang. Op.cit.

تمحورت دراستنا حول تشخيص العلاقة بين إسرائيل والأراضي المحتلة عام 1967 في الضفة الغربية إذا كانت علاقة إستعمارية: أي أن "دولة إسرائيل" في أراضي 1948 هي "الأرض الأم"، وأن

أراضي الضفة الغربية هي "أراضي الفرع" (المضافة)، والتوسع فيها هو من أجل التوسع على غرار النماذج الإستعمارية. أم هي دولة استعمارية إستيطانية، جعلت من أراضي 1948 "أرض الأم"، واستعمروا أراضي 1967 (في الضفة) ليحولوها الى "أرض الأم" الموحدة.

هذا التشخيص لطبيعة العلاقة، إستعمارية، حسب خطاب لوستيك، أم إستعمارية إستيطانية حسب خطاب رودنسون، إنعكس على نظرية "بناء الدولة"، توسعها أو إنكماشها، مما حدد معايير الاستيطان في تلك المناطق، وهل تتخلى إسرائيل عنها أو تحتفظ بها؟ إذا اخذنا بعين الإعتبار، أن الدولة الإستعمارية قابلة للإنكماش كما يرى لوستيك في مقارنته للحالة الإسرائيلية مع الحالات البريطانية والفرنسية في كل من إيرلندا والجزائر، وبالتالي قابلية إسرائيل للتخلي عن الضفة الغربية كما الحاليتين السابقتين، وكما تخلت إسرائيل عن سيناء.

فوجدنا عدم دقة مقارنة إسرائيل بالنموذج الإستعماري، لكل من بريطانيا وفرنسا، على أساس أن الإنكماش سمة من سمات الدولة الإستعمارية. فالدول الإستعمارية السابقة ذكرها، إنكشيت من الأرض المستعمرة المضافة، إلى الأرض الأصل "أرض الأم"، والإنكماش كان من الكيان الإستعماري، وليس الى ومن "الأرض الأم". فالدولة الاستعمارية تتحمل الإنكماش دون تهديد وجودها في "الأرض الأم" وتبقى الدولة "الأم" قائمة، ويتبع الإنكماش تحرر وإستقلال للسكان الإصليين عن الأرض المضافة، أما في حالة الدولة الإستعمارية الإستيطانية، فلا إنكماش من "الأرض الأم" والإنكماش من الأرض "الأم المخططة" يكون إنكماشاً على حساب حيز "الأرض الأم" وبالتالي تهديد وجودها. وفي الحالة الإسرائيلية، لا تنكمش إسرائيل من الضفة الغربية، لأنها تعتبرها متممة "للأرض الأم".

وبالنسبة لإسرائيل، الضفة الغربية في حيويتها ليست كسيناء أو الجولان او حتى غزة، وبالتالي إنكماشها من الضفة جزء من "الأرض الأم"، يعني "انهيار"، لذا لزم إحتواء الضفة الغربية من خلال الجدار، وهذا من سمات الإستعماري الإستيطاني الذي يعمل على إحتواء السكان الأصليين إن لم يستطع إستبدالهم. ولهذا نجد أن الجدار، والطرق الإلتفافية لا تتعارض مع طرح رودنسون. ولو كانت إسرائيل دولة استعمارية تتوسع من أجل التوسع لكان انسحابها من الضفة بدل إحتوائها.

هذا التعارض بين خطاب كل من لوستيك ورودنسون، برر معالجتنا لشارع "عابر إسرائيل" لكشف أي منهما هو الأدق في تشخيصه، مما إستوقفنا لتناول إستراتيجية المشاريع الإستيطانية. كما أرفقنا موضوع الجدار. فوجدنا أنه إذا إعتدنا أن الدولة الإسرائيلية مكونة من "أرض أم" و"أرض فرع"، هذا يعني أن المشاريع الثلاثة (الاستيطان، الشارع، والجدار)، هي مشاريع مؤقتة. بمعنى اخر، هي تكتيك ضمن إستراتيجية التوصل الى حل دائم مع المنافسين (الفلسطينيين)، على أساس ان الأرض الفرع حسب لوستيك قابلة للإرجاع على غرار سيناء ضمن صفقة سياسية. وكان الضفة الغربية مساوية في مكانتها للجولان وسيناء وحتى غزة.

لكن يتضح من خطة الإستيطان والشارع والجدار ، أن الضفة بما فيها القدس ليس بنفس درجة الأهمية بالنسبة لسيناء، بل هي بالغة الأهمية في تحديد "إسرائيل الموحدة" على أرض فلسطين التاريخية، وهذا يعطينا الإستنتاج أن الأرض المحتلة هي أراض حيوية لمفهوم "أرض الأم الموحدة"، والدليل على ذلك نقل أعمود الفقري إلى المنطقة الوسطى من فلسطين التاريخية ، ليدمج "أراضي الأم" في 1948 مع أراضي 1967 في "أرض أم موحدة" جديدة نوعيا. وإذا نظرنا إلى المشاريع من كامب ديفيد حتى الان، هي في إتجاه إستراتيجية جعل كل ارض فلسطين التاريخية هي "أرض الأم"، والمستجدات من عام 2000-2005 بعد فشل الحسم العسكري ولزوم الجدار الفاصل للحفاظ على أمن الكيان الجديد المرتكز على العمود الفقري الجديد. ما تقدم له إنعكاساته على الدولة الفلسطينية التي ستكون عبارة عن كتونات منعزلة بمعابر بدلا من تواصل جغرافي وسكاني، وكلها محاطة "بأراضي الأم" الإستيطانية. لكن حسب خطاب لوستنيك، "أرض الأم" في أراضي 1948 و "أرض فرع مستعمرة" في أراضي 1967، فالدولة الفلسطينية سيكون لها حدود مع أراضي دول الجوار وليس حدودا مع الدولة الإستعمارية الإستيطانية فقط على غرار البونتوستان في جنوب افريقيا. لكن ما نراه ميدانيا من خلال الوقائع على الأرض غير ذلك، وبالتالي فالمشاريع الثلاثة الاستيطان والجدار والشارع هي مشاريع مزمنة.

إذا كانت أراضي 1948 هي "الأرض الأم" بالنسبة لإسرائيل. فتوسعها في أراضي الضفة الغربية المحتلة عام 1967، هو توسع إستعماري ومن أجل التوسع، كما الدول الإستعمارية الكبرى التي لم تجعل قانونها المعمول به في "الأرض الأم" يسري على الأرض المستعمرة. أما إذا كان التوسع من أجل الضم، فالغرض منه هو إقامة وجود في الأرض المتوسع فيها، حتى تنصهر مع "الأرض الأم" في مرحلة، لخلق "أرض أم" موسعه. والتوسع في اراض مستعمرة، ليس بالضرورة ان يرافقه "اعادة هيكله"، توسع في "الأرض الأم".

في الحالة الإسرائيلية، اذا كان توسع إسرائيل في الضفة الغربية، توسعا إستعماري من أجل التوسع، فليس هناك ضرورة أن تتم "إعادة هيكله" أراضي 1948، ويقتصر التوسع في أراضي الضفة الغربية. لكن إسرائيل عملت على "إعادة هيكله" أراضي 1948 بشكل ملفت، وبالتأكيد نقل العمود الفقري "للأرض الأم" من الساحل الى الخط الأخضر، وما رافقه من خطط إستيطانية "النجوم السبعة"، "عيرون" في المثلث، و"لافون" في الجليل.

"إعادة الهيكله" هذه توازت مع التوسع في الضفة الغربية، فكان التوسع في أراضي 1948 ، هو انعكاس للتوسع في أراضي 1967، وهذا تخطيطيا يبين أن هناك إعداد نقاط التقاء، "دمج" بين "أرضين"، من خلال عمود فقري جديد يتوسطهما، لأن العمود الفقري القديم على الساحل كان كافيا "للأرض الأم" في أراضي 1948، لكنه ليس كافيا "للأرض أم موحدة" وجديدة نوعيا، على جميع فلسطين التاريخية، ذلك ان المسافات بين التجمعات اليهودية في أراضي الضفة الغربية والساحل طويلة، وبذلك يبقى الشعور أن الضفة الغربية غريبة، لكن حين يكون العمود الفقري في وسط "البلاد" يتم التغلب على الشعور بالغربة.

إعادة الهيكلة "للأرض الأم" وتعزيزها بخطط إستيطانية، شارع، وجدار وضعت الأسس لحماية العمود الفقري بشكل مبالغ فيه، وهذا من سمات الإستعماري الإستيطاني، فلو كان إحتلال إسرائيل لأراضي الضفة الغربية ومشاريعها الاستيطانية فيها توسعياً، على إعتبار أنها أرض مضافة، وأراضي 1948 هي "الأرض الأم"، كما النماذج الاستعمارية، لأبقت على عمودها الفقري القديم على الساحل، لكن إعادة هيكليتها لأراضي 1948، هو توسع بما يتناسب مع مفهومها ل "الأرض الأم" التي انشئت أو تحت الإنشاء.

ولو كان التوسع في الضفة الغربية توسعاً، لما كان هناك مبرراً للبناء والتوسع و"إعادة الهيكلية" على أراضي 1948 ، ونقل العمود الفقري من الساحل إلى الخط الأخضر، مع إزاحة وتعزيز سكاني في هذه المنطقة لا يوحي أنه "توسعي"، بقدر ما هو عملية بناء "دولة جديدة"، "وإعادة هيكيلة" الدولة لتشمل دولة جديدة نوعياً، "بناء دولة الأم"، وهذه خاصية من خصائص الكيان الإستعماري الإستيطاني، التي تميزه عن الكيان الإستعماري.

وبالعودة إلى الفقرة الأولى من مقدمة هذه الدراسة حول مفهوم الأمن الإسرائيلي وإنعكاساته على الممارسات التخطيطية وإنعكاساتها إزاء الأرض، فإن شارع "عابر إسرائيل" هو التجسيد للمشروع الإستعماري الإستيطاني الصهيوني وصنع "أرض أم" قابلة للحماية على فلسطين التاريخية.

المراجع

المراجع العربية

- 1- ابو عرفة، عبد الرحمن. الاستيطان التطبيقي العملي للصهيونية، وكالة ابو عرفة للصحافة والنشر، القدس، 1981 .
- 2- ابراهيم ، محمود . "رياح الاستيطان في القدس (موشرات عامين) الحلقة الأخطر في المشروع الصهيوني الأكبر"، **مجلة فلسطين**، السنة الثانية العدد السادس، ربيع 1999.

- 3- اغواني ، م.س. "اهداف ووسائل وانماط المستوطنات الاسرائيلية في الاراضي العربية المحتلة" ، في **المستوطنات الاسرائيلية في الاراضي العربية المحتلة**. مجموعة دراسات، واشنطن، 22- 24 ابريل 1985.
- 4- ارنسون ، جيفري . اسرائيل تبني القدس الكبرى في موقع المدينة الخالدة"، **مجلة الدراسات الفلسطينية** ، العدد 19، صيف 1994 .
- 5- ارنسون ،جيفري . "خطة المستوطنين والطرق الالتفافية"، **مجلة الدراسات الفلسطينية**، العدد 28، خريف 1996.
- 6- ارنسون، جفري. "رابين بيني على اساس رؤيا مدينة يهودية دائمة"، **مجلة الدراسات الفلسطينية**، العدد 28، خريف 1996.
- 7- افرات ،اليشع. **الاستيطان الاسرائيلي جغرافيا وسياسيا**، دار الجليل للنشر والدراسات والأبحاث الفلسطينية، عمان، ط1، 1992.
- 8- "الاستيطان اليهودي تحت وقع انتفاضة الأقصى"، ترجمة واعداد: خالد عايد، **مجلة الدراسات الفلسطينية** ، العدد 46/45، شتاء/ربيع 2001.
- 9- "الاستيطان اليهودي في الاراضي المحتلة"، نتناهو يعرف كيف يبني بهوء: توسيع المستعمرات بينما الدبلوماسية تتعثر، **مجلة الدراسات الفلسطينية**، العدد 35، صيف 1988.
- 10- ألبالي ، عبد الفتاح . "المؤتمرات الاقتصادية الشرق أوسطية: الأهداف، النتائج، التوقعات"، **مجلة الدراسات الفلسطينية** ، العدد 30، ربيع 1997.
- 11- الجرباوي ، علي . عبد الهادي ، رامي . "مخططات" التنظيم" الاسرائيلية: الاداة الكامنة لدمج الاراضي الفلسطينية المحتلة في اسرائيل"، **مجلة الدراسات الفلسطينية**، العدد 2، ربيع 1992.
- 12- الجعفري، وليد. **المستعمرات الاستيطانية الاسرائيلية في الاراضي المحتلة 1967-1980** ، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، الطبعة الاولى، بيروت، 1981.
- 13- " الجنرال المتقاعد، عوزي ديان ": " في العام 2020، ستكون أكثرية عربية في اسرائيل والضفة والقطاع"، **كل العرب** ، العدد 757، 2002/6/14.
- 14- الخالدي ، وليد . " ملكية موقع السفارة الأمريكية في القدس"، **مجلة الدراسات الفلسطينية**، العدد 43، صيف 2000.
- 15- الخطط الراهنة والمستقبلية في الضفة الغربية"، **مجلة الدراسات الفلسطينية**، العدد 7، صيف 1991.
- 16- الدجاني، احمد . **القدس في خطر**، الطبعة الأولى 2003/2002 .
- 17- السيد ، محمد . "جلسة عمل طارئة في جت المثلث للتداول في مفاصلة التعويضات للمتضررين من شارع عابر اسرائيل" ، **الرأي** ، 2002/8/16.
- 18- السيد ، يونس . "الليكوود تنظيما وممارسة"، **مجلة الدراسات الفلسطينية**، العدد 208، تموز 1990.
- 19- السهلي ، نبيل. **تطور الاقتصاد الاسرائيلي 1948-1996**، دراسات استراتيجية، العدد 11، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية ، الطبعة الاولى، 1988.
- 20- الشعبي ، عماد فوزي . **اسرائيل من الداخل**، دار الهجرة للنشر والتوزيع. دمشق، الطبعة الأولى، 1990 .
- 21- الطريق المسدود: انشاء الطرق الى المستوطنات في الضفة الغربية وقطاع غزة، **مجلة الدراسات الفلسطينية**، العدد 9، شتاء 1992 .
- 22- المسيري ، عبد الوهاب . حوار شامل عن الصهيونية والعلمانية والاسلام، **فلسطين**، السنة الثانية، العدد 6، ربيع 1999 .

- 23- النجوم السبعة، خطة استيطانية جديدة هدفها تهويد المثلث العربي ومحو الخط الأخضر. اعداد هيئة التحرير، دار الشراة للنشر، تشرين ثان، 1993.
- 24- بركات، نظام محمود. الاستيطان الاسرائيلي في فلسطين، بين النظرية والتطبيق ، مركز دراسات الوحدة العربية، ط 1، بيروت، شباط 1988.
- 25- بطرسبرغ، عوفر. "خطة المراحل التي وضعها شارون وبوش لتكثيف المستوطنات في المناطق"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 28، خريف 1996.
- 26- بنفينستي، ميرون. الضفة الغربية وقطاع غزة، بيانات وحقائق اساسية، ترجمة ياسين جابر، تقديم خالد عايد، دار الشروق للنشر والتوزيع، عمان ، الطبعة الاولى، 1987.
- 27- بيرس، شمعون. الشرق الاوسط الجديد، دار الجليل للنشر، عمان، 1994.
- 28- تقارير دولية، "الخطط الاستيطانية والدعم الحكومي للمستوطنين في الاراضي المحتلة"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 7، صيف 1991.
- 29- تقرير اسرائيلي، "نشاطات اسرائيل الاستيطانية خلال سنة 1995"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 9، شتاء 1992 .
- 30- تقرير دولي، "الاستيطان الاسرائيلي في الاراضي المحتلة"، مجلة الدراسات الفلسطينية، بيروت، العدد 11، صيف 1992.
- 31- توما، اميل. الصهيونية المعاصرة: دراسات (عكا: دار الاسوار، 1982).
- 32- تيم، سعيد. "القضية الفلسطينية في سياسة حزب العمل الاسرائيلي"، شؤون فلسطينية، العدد 201، كانون اول 1989.
- 33- جريس، سمير. القدس: المخططات الصهيونية، الاحتلال، التهويد. بيروت، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، 1981 .
- 34- "حديث لوزير الخارجية الإسرائيلية، بشأن اتفاق إعلان المبادئ (مقطعات)"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 16، خريف 1993.
- 35- حيدر، عزيز. "النظام الاقتصادي في اسرائيل"، دراسات في المجتمع الاسرائيلي، مركز دراسات المجتمع العربي في اسرائيل، اعداد وتحرير عادل مناع وعزمي بشارة، 1995.
- 36- دروبلس، متياهو. قسم الاستيطان، المنظمة الصهيونية العالمية، "الاستيطان في يهودا والسامرة" ، "الاستراتيجية والسياسة والخطط"، ترجمة محمد النصر، شؤون فلسطينية، العدد 116 (تموز/يوليو 1981) .
- 37- دمير، مايكل. "الاستيطان اليهودي في القدس القديمة"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 8، خريف 1991 .
- 38- زريق، إيليا. "أوضاع الفلسطينيين في إسرائيل"، دليل إسرائيل العام، تحرير صبري جريس واحمد خليفه، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بيروت، ط1، 1997.
- 39- سليمان، محمد يحيى. الكيان الصهيوني خلال حكم الليكود، من ايار 1977- تموز 1984، بيروت، منشورات الهدف، 1986 .
- 40- سويطي، حسن. "الحكومة تبدأ معركتها" لمواجهة "الخلل الديمغرافي" بخطة "تطوير الجليل"، الصنارة، العدد 1366، 2002/6/14.
- 41- "شارع عابر إسرائيل: اشتداد مخاض الخلاف بين شركة عابر اسرائيل، وأصحاب الأراضي في الطيبة والطيرة"، بانوراما، 2001/5/4،
- 42- شرغاني، نداف. "الديمغرافيا قبل كل شيء" هآرتس 1992/5/31 .

- 43- شراغائي، نداف. " القدس الشرقية، الاستيطان اليهودي والأحوال المعيشية"، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 42 صيف 2000، ترجمة الياس شوفاني.
- 44- شوفاني، الياس. مشاريع التسوية الإسرائيلية، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بيروت 1978.
- 45- شيلف، ارييه. خط الدفاع في الضفة الغربية، وجهة نظر اسرائيلية، ترجمة غازي السعدي، دار الجليل للنشر، عمان، ط 1، 1985.
- 46- " عابر اسرائيل، اشتداد مخاض الخلاف بين شركة عابر اسرائيل وأصحاب الأراضي في الطيرة والطيبة"، بانوراما، 2001/5/4.
- 47- عايد، خالد. الاستعمار الاستيطاني للمناطق العربية المحتلة خلال عهد الليكود، 1977-1984، نيغوسيا، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، 1986.
- 48- عايد، خالد. "الاستيطان في ظل التسوية"، مجلة الدراسات الفلسطينية، بيروت، العدد9، شتاء 1992.
- 49- عايد، خالد. "الاستيطان اليهودي في الاراضي المحتلة اليوم الاستيطاني"، منطقة القدس وخط الهدنة السابق، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 20، خريف، 1994.
- 50- عايد، خالد. "الاستيطان اليهودي في الاراضي المحتلة"، محصلة الاستيطان منذ اتفاق اوسلو ونذر 1995، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 21، شتاء 1995.
- 51- عايد، خالد. "الوجود الاستيطاني في الاراضي المحتلة"، دليل اسرائيل العام، تحرير صبري جريس واحمد خليفة، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ط2، بيروت، يناير 1997.
- 52- عايد، خالد. القدس الكبرى في اسار الأمر الواقع الاسرائيلي، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد15، صيف 1993.
- 53- عبد الرحمن، محمد. "الاستيطان خلال سنتين من حكم الليكود"، شؤون فلسطينية، العدد 96، تشرين ثاني 1979.
- 54- عوض، محسن. الاستراتيجية الإسرائيلية لتطبيع العلاقات مع البلاد العربية، سلسلة الثقافة القومية (16)، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1988.
- 55- كلمة الرئيس جورج بوش، مدريد، 1991/10/30، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 8، خريف 1991.
- 56- كمرلينج، باروخ. م غال، يونيل شموئيل. الفلسطينيون صيرورة شعب، المركز الفلسطيني للدراسات الإسرائيلية (مدار) ترجمة وإعداد ونشر محمد حمزة غنايم، رام الله 2001.
- 57- كون، انطوني. التنظيم الهيكلي الاسرائيلي للمدن في الضفة الغربية، القانون والبلدورز في خدمة الاستيطان اليهودي. مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ترجمة محجوب عمر، ط1، بيروت، يناير 1995.
- 58- كيالي، ماجد. المشروع "الشرق أوسطي" أبعاده مرتكزاته- تناقضاته، العدد 13، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، دراسات استراتيجية، الطبعة الأولى، 1998.
- 59- منصور، عوض. محاضرة بعنوان الاستشراق، دولة الامة واللاجئون الفلسطينيون، شمل، رام الله 24/3/2005.
- 60- نسيبة، سري. "الحل السياسي.. الوسيلة الوحيدة لانقاذ القدس"، لقاء خاص، القدس، الاثنين 20/12/2004.
- 61- هاريس، وليام. "الاستيطان الاسرائيلي في الاراضي العربية المحتلة 1967-1984، نظرة عامة ومنظور تاريخي". المستوطنات الاسرائيلية في الاراضي العربية المحتلة، مجموعة دراسات، واشنطن، 22-24 ابريل، 1985.
- 62- هدسون، مايكل. "ندوب الاحتلال": تقرير شاهد عيان"، سياسة إسرائيل في المناطق المحتلة، دراسات في أساليب التهويد. إشراف وتقديم خالد عايد، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، الطبعة الاولى، 1984.

63- وثائق دولية، مقتطفات، حديث صحفي للرئيس المنتخب، يكشف فيه خطط الإدارة الأمريكية الجديدة اتجاه مختلف قضايا الشرق الأوسط، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 13، شتاء 1993.

- 64- ويل ، س . دونالد . تعقيب على بحث وليام هاريس "الاستيطان الاسرائيلي في الاراضي العربية المحتلة من 1967 - 1984: نظرة عامة ومنظور تاريخي"، في: المستوطنات الاسرائيلية في الاراضي العربية المحتلة . مجموعة دراسات، واشنطن، 22-24 ابريل 1985 .

مراجع الانترنت

65- بشارة ، سهاد . "الأقلية العربية في اسرائيل: حبر عثرة لتخطيط "أرض الشعوب" . مركز عدالة/ المركز القانوني لحقوق الأقلية العربية في اسرائيل .

<http://www.ac-ap.org/articles>

66- تفكجي، خليل. "الاستيطان الاسرائيلي في الاراضي العربية المحتلة، واقع واشكاليات" ، 3/10/2004 .

<http://www.aljazeera.net/knowledgegefate/asp/print.htm>

67- دويك، موسى القدسي. "استراتيجية الاستيطان اليهودي في الاراضي العربية المحتلة بعد عام 1967".

<http://www.moqawama.com>

68- قراءة في خريطة توزيع الاستيطان في الضفة الغربية

<http://www.pnic.gov.ps/arabic/Palestine/settl-14.html>

69- عاموس جلبوع في معاريف 2003/5/19 ،

<http://www.arabs48.com/displayx?cid=3&id=5a&id=5834>

70- سلطاني ، نمر . "مصادرة الأراضي في ظل القانون الاسرائيلي".

<http://www.arabs48.com/subcatx?cid=1&sid=35&1d=60>

71- سويد، حنا. "شارع عابر إسرائيل، الإداة العصرية لتهدويد النقب والمثلث والجليل".

<http://www.baqoon.com/w4/3htm-24k>

72- سويد ، حنا ، " نظرية الأمن الإسرائيلية، وانعكاساتها على الممارسات إزاء الأرض والتخطيط".

<http://www.baqoon.com/w4/4htm-ak>

73- شبكات الطرق، مركز المعلومات الوطني الفلسطيني، الهيئة العامة للاستعلامات، السلطة الوطنية الفلسطينية.

<http://www.pnic.gov.ps/arabic/trans/trans-6.html-8k>

74- شؤون إسرائيلية، التركيبة الديمغرافية.

<http://www.arabs48.com>

75- سفارتس ، ميخال. "الطيبة والطيرة تتوصلان لاتفاق مع شركة الشارع، "عابر إسرائيل" يتقدم على حساب

<http://odaction.org/alsabar/147/share.htm-14k>

مستقبل العرب"، الصبار، العدد 147 .

76- سفارتس، ميخال. "فضيحة شارع عابر اسرائيل في الطيبة"، الصبار، العدد 141، 11 تموز 2001،

<http://www.odaction.org/alsabar/141/share.htm-14k>

77- سفارتس، ميخال. "محاولة لإحياء مدينة عيرون، مخطط لإنشاء 20 تجمعاً يهودياً"، الصبار، العدد 148.

<http://www.odaction.org/alsabar/148/iron.htm-11k>

78- وثيقة كنج، شؤون إسرائيلية، وثائق،

<http://www.arabs48.com>

79- وثيقة سوفير: اسرائيل: "ديمغرافيا 2000-2020" مخاطر واحتمالات، ترجمة محمد حمزة غنايم، أوراق إسرائيلية- إصدار: مدار، المركز الفلسطيني للدراسات الإسرائيلية، شؤون إسرائيلية، وثائق.

<http://www.arabs48.com>

80- وثيقة هرتسليا، تقديم وترجمة أنطوان شلحت، توصيات مؤتمر " ميزان المناعة والأمن القومي الاسرائيلي" إصدار مدار، نيسان 2001، شؤون إسرائيلية، وثائق

<http://www.arabs48.com>

81- وتد، محمد. "طريق عابر إسرائيل: حلقة في خطة إسرائيلية استراتيجية ترتبط بالمستقبل الإقليمي للصراع"
<http://www.arabs48.com/subcats/cid=/&sid=35&id=1730>

82- ياسين، وليد. القرى العربية الغير معترف بها ، السياسة الرسمية والحل البديل. الباب الأول: الترانسفير.
<http://www.arabs48.com/subcatx?cid=1&sid=35&lid=153>

English References

- 1- Aronson, Geoffrey. **Israel, Palestinians and the Intifada: Creating Facts on the West Bank.** (Washington DC: Kegan Paul International in association with Institute for Palestinian Studies, 1990).
- 2- Badawi, Samer, "Israel's Matrix of Control", "**For the Record**", No. 30, 14 Feb., 2000" The Center for Policy Analysis on Palestine.
- 3- Benvenisti , Meron . and Khayat , Shlomo. **The West Bank and Gaza Atlas.** The Jerusalem Post, 1988.
- 4- Efrat, Elisha. **Geography and Politics in Israel Since 1967.** Frank Cass, England, 1988.
- 5- Halper , Jeff . "The road to Apartheid", **News from Within**, vol. xu1 No. 5, May 2000, published by Alternative Information Center.
- 6- Harris , William Wilson. **Taking Root, Israeli Settlements in the West Bank, the Golan and Gaza Sinai, 1967 - 1980.** Research Studies Press, New York. 1980.
- 7- Khamayseh, Rassem. "Israel Planning and House Demolishing Policy in the West Bank", (Copyright Passia, Palestinian Academic Society of International Affairs, East Jerusalem, Dec. 1989).
- 8- Lustick , Ian. **Unsettled States Disputed Lands: Britain and Ireland, France and Algeria, Israel and the West Bank Gaza . (Ithaca&London: Cornel University Press)1993.**
- 9- Machover , Moshe. " Is It Apartheid?", **News from Within**, vol. xxi, No. 1, Dec. 2004 – Jan. 2005.
- 10- Newman , David. **Jewish Settlements in the West Bank, the role of Gush Emunim,** Centre for Middle Eastern and Islamic Studies, Durham University, England, 1982.
- 11- **Report on Israeli settlement in the occupied Territories,** Vol. 3, No. 5, September 1993.
- 12- Rodinson , Maxime. **Israel: A Colonial Settler State.** (Monad: New York). 1973 .

Internet References

- 13- Anderson , Scott, Paving Over Peace, "Much Built Road Helps Israel Cement Control",
<http://www.nowtoronto.com/issues/2002-05-30/news-story3-php>
- 14- Block, David. "The Road Not Yet Taken: The Environment and the Trans-Israel Highway"
Social Action. Com, <http://socialaction.com/roadnottaken.phtml-37k>
- 15-Cook , Jonathan. "Robbed and Humiliated, Al-Ahram Weeldy on line , 22-11-2001, Israel No. 561.
<http://www.ahram.org.eg/weekly/2001/561/re2.htm-16k>
- 16- Cross-Israel Highway. <http://www.crossrael.co.il/main.asp>
- 17- Dakoor, Jameel, "The Palestinians in Israel, between the Hammer of land Privatization and the Anvil of land Nationalization) 25/3/200 http://www.ac -ap.org/articles
- 18- Dellios , Hugh. "Highway on green line, shows long road ahead", Chicago Tribune, Internet Edition, Feb. 7, 2002. <http://www.chicagotribune.com/news/nationworld/>
- 19- De La Roca Juan , " Trans-Israel Highway, Making Important Connection " : the J.Post Internet Edition,
<http://www.ipost.com/Archive/is.oct.1999/RealEstate/Artical-4html-23k>
- 20- Eshet,Gidon."Dead and Highway",Yediot Achronot.Feb.13,1998/(L Olam Committee on Judaism and Ecology,New York)July 1999. <http://www.geocities.com/>
- 21- Fletcher, Elain. "Op_Edi Women, equity, and the Trans Israel Highway", HAARETZ special for the on-line edition, Thursday, Feb. 24, 2000.
<http://www2.haaretz.co.il/special/highway/a/292431.asp-13k>
- 22- Fletcher, Elaine .with Gary Ginsberg& Ya'akov Garb, Adva Report, January 199:"Road Transport, Environment and Equity in Israel", Adva Center, L'Olam Committee on Judaism and Ecology, New York) updated, July,26,1999
<http://www.geocities.com/-TransIsrael/index2.html-12k>
- 23-Garb, Yaakov. The Trans Israel Highway, Running on Empty", Earth Island Institute: Earth Island Journal, Vol. 12, No. 2, Spring 1997.
http://www.earthisland.org/eijournal/new_articles.cfm?articleID=321&JornalID=50-18k .
- 24- Garb ,Yaakov, The Trans-Israel Highway, Earth Island Institute; Earth Island Journal, vol. 12, No.2, Spring 1997, http://www.earthisland.org/eijournal/new_article.efm Article ID = 321& journal ID = 50-18K
- 25- Garb, Yakov. "Trans Israel Highway": An Update, <http://www.itdp.org/ST/ST8/ST8ISRAEL.doc>
- 26 Garb, Ya'akov. "The Trans-Israel Highway", ibid ("Pros & Cons", HAARETZ special for the on-line edition
<http://www2.haaretz.co.il/>
- 27- Garb, Ya'akov. "The Trans- Israel Highway: Do We Know Enough to Proceed", The Floersheimer Institute, 1997 http://www.fips.org.il/enghtml/spatial/1_2-5.htm-5k
- 28- Gold, Henry."Israel Mega_Highway:The Canadian Contribution",Haaretz for the on-line edition.Tuesday,Nov.30,1999. <http://www2.haaretz.co.il/>
- 29- G. Ginsberg. Et al, "How Many Shall Live, ... How many Shall Die...? Deaths Resulting from the Trans-Israel Highway and Alternatives: A Risk Assessment.
<http://www.md.huji.ac.il/depts/occenvmed/Road152.html-5k>
- 30- Halper, Jeff. "A matrix of Control", Fall 2000, Middle East Report 216, Alternative Information Center, Thursday, August 31st, 2000,
<http://www3.Alternativeneews.org/matrixofcontrol/display.php?id=327>

- 31- Herman, Tamer. "Tactical Hawks, Strategic Doves: The Position of the Jewish Public in Israel on Israeli-Palestinian Conflict", (Summer 2000, Strategic Assessment, vol.5, No.2, August 2002. <http://www.tau.ac.il/jcss/sa/v5n2p5Her.html>)
- 32- Highway-Milestones, HAARETZ special for the on-line edition, Wednesday, Sep.6,2000 <http://www2.haaretz.co.il/special/highway/f/292443-asp-7kTrans-Israel>
- 33- Infrastructure, Ministry of Finance, <http://www.mof.gov.il/mof4.htm>
- 34- Israel Infrastructure, <http://www.asiatradeshup.com/israel/roads.asp>
- 35- Jabareen, Yousif "Combined Project Outline:- Tama 35 and its Implications on the Palestinian Minority in Israel" 25/3/2002. <http://www.ac-ap.org./articles>
- 36- Judaism and Ecology Conference_ Jerusalem, Israel_ January 15, 1997, (L'Olam Committee on Judaism and Ecology, New York), updated, July,26,1999 , <http://www.goecities.com/-TransIsrael/index2.html-12k>
- 37- Prime Minister's Speech at the Herzliya conference. Separation Fence. Print Edition, 6 Feb., 2004. www.haaretz-con/hasen/pages/ShArt.jhtml?itemNo=373673
- 38- Ministry of Industry Commerce and Trade, <http://www.sikkuy.org.il/Anglit/Industry.htm-37k>
- 39- "Raytheon wins contract to develop and install Cross-Israel highway electronic toll and traffic management system". <http://www.raytheon.com/products/htms/ref-docs/israel-html>
- 40- Reports on new Israeli Highways Linking Israel to the West Bank and Israel to the Golan Heights", American for Peace Now, News and Analysis, July 31,1996). <http://www.peacenow.org/news/docs/hirepost.htm-7k>
- 41- Richter, Elihu. "Asphalt Brutality", The Jerusalem Post Internet Edition, 13.12.2001, <http://www.jpost.com/Editions/2001/12131/Opinion/Opinion.40842.html-32k>
- 42- Richter, Elihu. "Asphalt Pharaohs", Israel Religious Action Center, April, 15. 2001. http://www.irac.org/article_e.asp?artid=433-8k
- 43- Richter, Elihu. "Asphalt Zoinism", The Jerusalem Post Daily Internet Edition, Sun. July 20, 1998. <http://www.Jpost.com/Arcchive/26.July-1998/Business/Article-o.html-18k>
- 44- Rinat, Zafir. "In this asphalt jungle, will nature be the victim?", HA'ARETZ special for the on-line edition, Tuesday, November 30, 1999 <http://www2.haaretz.co.il/special/highway/a/292428.asp-15k>
- 45- Reinfeld, Moshe. Trans Israel Threatening Water Supply, Court told P, Haaretz special on-line edition 12.6.2000 Alisa Odenheimer, "Highway May pollute, state admits. Haaretz special for the on-line edition, 12.1.2001 . <http://www3.haaretz.coil>
- 46- Sahli , Amin, Planning Repercussions for Northern District Plan2 Amendment No. 9. <http://www.ac-ap.org./articles>
- 47- Simon Griver, "Trans Israel Divides the Country", Israel Magazine on Web, January 2001 <http://www.maf.gov.il/go.asp?MFAHOJ7wo-19-k>
- 48- Schwartz , Richard H.. "The Struggle to Stop the Trans Israel Highway", <http://www.articles.animalconcerns.org/ar-voices/schwartz/highway.html -18k>
- 49- Solomon, Shoshana . Israel's Transport System. The Jewish Virtual Library, 11. 2001. <http://www.us - israel.org/source/Economy/transport.html -28k>
- 50- Shai Spetgang, "Exploration in the Jewish Thought and Action: the Mandate of the Torah to Heal the Earth, and the case "Trans- Israel Highway", Spring 2000, <http://www.shanaton.com/Thesis>

- 51- Stop Trans Israel Highway” , Sustainable Mediterranean on-line, No. 17- April (2000).
<http://www.mio-ecsde.org/Publications/SMed17/p17-11.htm-13k>
- 52- Schiff,Ze'ev."The Airport Needs a Fence",Seperation Fence.Print Edition ,6.2.2004.
<http://www.haaretzdaily.com/>
- 53- Schiff, Ze'ev."Something is along the fence", Seperation Fence ,Print Edition.6.2.2004.
<http://www.haaretzdaily.com/>
- 54- Tamir, Joseph. "Life and Environment: Cancel the Trans- Israel highway and Invest in Massive Transit, Metuna, <http://www.metuna1.tripod.com/articles/transIsrael.htm-10k>
- 55- Trans- Israel Highway – stage B, HAARETZ special for the on-line edition,
<http://www2.haaretz.co.il/special/highway/-11k>
- 56- Trans-Israel Highway Gets OK", The Jewish" Bulletin of North Carolina, Feb.23,1996,
<http://www.jewishsf.com/bk960223/high.htm-2k>
- 57- Trans-Israel Highway: the road to nowhere", Adam Teva Vadin,
<http://www.ined.org.il/inerpage.asp?p=p4-8k>
- 58- The cross-Israel Highway", <http://www.itsinternational.com/mag/julo2cih.htm-look>)
- 59- <http://www.hozeisrael.co.il/>
- 60- <http://www.gca.gov.ilreshut/1997/heb/703.htm> 19k
- 61- <http://derech-eretz.com/Eng/bot.asp> .
- 62- <http://hozeisrael.co.il/fag/dfault.ID=24>
- 63- <http://derech-eretz.com/Eng/about.asp>
- 64-<http://derech-eretz.com/Eng/partners.asp>
- 65-<http://hozeisrael.co.il/prisum/default.asp>
- 66-http://www.derech-eretz.com/Eng/about_project.asp
- 67-<http://www.corssisrael.co.il/main.asp/>
- 68-<http://www.kvish6.co.il> .
- 69-<http://www.roadtrafic-technology.com/projects/highway6/7k>
- 70- <http://www.derech-eretz.com/Eng/payment.asp>
- 71- Hotzeisrael. <http://www.hozeisrael.co.il/prisum/default.asp>

المراجع العبرية

1-بار ، دوريت. "تقديرات، عابر اسرائيل سيخسر ثلث كمية السيارات التي تبدأ دفع الأجرة"، ידיעות احرونوت، الملحق الاقتصادي، 2002/10/12.

- 2- بار ، دوريت . "بن اليعازر: من المتوقع أن يصل عدد سكان مودعين إلى 250 ألف نسمة خلال 5 سنوات"، **يديعوت احرونوت**، الملحق الاقتصادي، 2001/1/22.
- 3- برنيع ، ناحوم . شيفر ، شمعون . تقرير مجلس الأمن القومي للجنة الوزارية "يجب ترسيم الحدود على أساس ديمغرافي"، **يديعوت احرونوت** ، 2002/8/22.
- 5- بطرسبرغ ، عوفر . "شارون يتولى مسؤولية التخطيط"، **يديعوت احرونوت**، الملحق الاقتصادي، 2002/8/11 .
- 6- بيلد، ابراهام و. ارنون، نير . "شارع الخوف، صلاة الطريق"، **يديعوت احرونوت** ، ملحق (ماه بفتح)، 2002/8/2، العدد 628 .
- 7- جولدمان ، دودي . "أذكي شارع في العالم"، **يديعوت احرونوت**، الملحق الاقتصادي، 2002/8/4 .
- 8- الحكومة تقيم لجنة استئناف للإلزام في شارع "عابر اسرائيل" **يديعوت احرونوت**، الملحق الاقتصادي، " ، 2003/1/2 .
- 9- خميسة، راسم . **طريق رقم 6 والبلدات العربية، تهديد ام رافعة** ، معهد فلورسهايمر للدراسات السياسية، القدس، حزيران 1999 .
- 10- شارع عابر اسرائيل " : "الأخ الكبير" ، **يديعوت احرونوت**، 2002/12/30.
- 11- فلتر ، نوريت ، "شارع عابر اسرائيل، يشعل النار ثانية في الشارع العربي"، **يديعوت احرونوت**، 2001/6/25 .
- 12- كم تطول، كم تدفع...، ملحق مجازين ميمون، **يديعوت احرونوت**، 2002/7/30.
- 13- لام، اميرة . "سنيه والمسألة العربية"، **يديعوت احرونوت**، ملحق ياميم، 2002/3/22.
- 14- مائيري ، اورن . "عابر إسرائيل، فاصل بين اليهود والعرب"، **يديعوت احرونوت**، 2001/10/31.
- 15- مقابلة مع خليل قاسم (رئيس بلدية الطيرة في المثلث) في التلفزيون الاسرائيلي في برنامج "مباط"، الثلاثاء 2001/10/30.

الملاحق

- رقم (1): خارطة سير شارع "عابر إسرائيل".
رقم (2): خارطة مشروع ألون .
رقم (3): خارطة مشروع شارون .
رقم (4): خارطة مشروع المحور المضاعف.
رقم (5): خارطة المستوطنات غرب "السامرة" ومداخل القدس وشرقي القدس التي تشكل حزاما أمنيا.

- رقم (6): خريطة خطة "النجوم السبعة".
رقم (7): خريطة خطة "عيرون /ريحان".
رقم (8): خريطة منطقة كفر قاسم وكفر برا وجلجوليا.
رقم (9): خريطة منطقة باقة الغربية وجت وميسر .
رقم (10): خريطة منطقة زيمر المحلي .
رقم (11): خريطة التقاطعات في المرحلة المركزية من شارع "عابر إسرائيل" .
رقم (12): خريطة المقطعين الشمالي والجنوبي من شارع "عابر إسرائيل".

مصادر الملاحق

- الملحق رقم (1): دعاية وزعت من قبل شركة "عابر إسرائيل" سنة 2003.
الملحق رقم (2): جوزيف الفير . "المستوطنات والحدود ، التصورات الإسرائيلية للحل الدائم " دراسات في المجتمع الإسرائيلي ، مركز دراسات المجتمع العربي في إسرائيل ، كانون ثاني 1995 ، الطبعة الثانية ، شباط ، إعداد وتحرير عادل مناع وعزمي بشارة ، ص379.
الملحق رقم (3): المصدر السابق .
الملحق رقم (4): المصدر السابق.
الملحق رقم (5): المصدر السابق .
الملحق رقم (6) "النجوم السبعة " ، خطة إستيطانية جديدة هدفها تهويد المثلث العربي ومحو الخط الأخضر. دار الشرارة للنشر ، 1992 ، ص8.
الملحق رقم (7): المصدر السابق، ص34.
الملحق رقم (8): المصدر السابق، ص29.
الملحق رقم (9): المصدر السابق ، ص32.
الملحق رقم (10): المصدر السابق، ص33.
الملحق رقم (11): "يديعوت احرونوت" ، ملحق "عل هشارون" ، 2002/11/29 ، ص25.
الملحق رقم (12) : مأت عنات جورجي . " مجموعة ديرخ ايرتس ، معينة لإنشاء المقطع الجنوبي من "عابر إسرائيل" ، هأرتس ، ملحق (تشتيت)، الاحد، 4/ 2004/4 ، ص9.

الملحق رقم (1): خارطة سير شارع "عابر إسرائيل"

الملحق رقم (2): خريطة مشروع ألون

الملحق رقم (3): خريطة مشروع شارون

الملحق رقم (4): خريطة مشروع المحور المضاعف.

الملحق رقم (5): خريطة المستوطنات غرب "السامرة" ومداخل القدس وشرقي القدس التي تشكل حزاما أمنيا

الملحق رقم (6): خريطة خطة "النجوم السبعة".

الملحق رقم (7): خريطة خطة "عيرون/ ريحان".

الملحق رقم (8): خريطة منطقة كفر قاسم وكفر برا وجلجوليا.

الملحق رقم (9) خريطة منطقة باقة الغربية وجت وميسر.

الملحق رقم (10): خريطة منطقة مجلس زيمر المحلي

الملحق رقم (11): خريطة التقاطعات في المرحلة المركزية من شارع "عابر إسرائيل"

الملحق رقم (12): خريطة المقطعين الشمالي والجنوبي من شارع "عابر إسرائيل"