



## سياسة تخطيط البنى التحتية الإسرائيلية: قضية القطار الهوائي المقترحة في القدس الشرقية

ماريانا ريس وشادي خليلي

المركز العربي للتخطيط البديل

في يوم الاثنين بتاريخ 3 حزيران / يونيو 2019، عقدت اللجنة الوطنية الإسرائيلية للبنية التحتية جلسة عامة في وزارة المالية في القدس لمناقشة مشروع القطار الهوائي في القدس، والذي تم تقديمه عام 2013، ويتكون المشروع المقترح من 4, 1 كيلومتر مُتعدد المحطات، يبدأ من المحطة الأولى في القدس الغربية، ويسير للمحطة الثانية في محطة «جبل صهيون» وبعدها يمر فوق حي سلوان في القدس الشرقية والذي يوصل المستخدمين مباشرةً إلى ما يُسمى بمحطة «كيديم المركزية» في موقع «مدينة ديفيد» الأثري خارج أسوار البلدة القديمة. وتُقدّر تكلفة هذا المشروع بـ55 مليون دولار، وأول ثلاث محطات (محطة خان، ومحطة جبل صهيون، ومحطة كيديم المركزية)، ومن المقرر الانتهاء من محطة القطار الهوائي في أبو طور بحلول العام 2021. ووفقاً لبلدية القدس وسلطة تطوير القدس، فإن القطار الهوائي مُصمم لمواجهة مشكلة وصول السياح والمقيمين إلى جنوب / شرق البلدة القديمة، وهو جزء من نظام المواصلات في المدينة، فهو يسهل الوصول إلى المواقع المحلية وتلك التي لها مكانة مهمة لكل الأديان. في شهر آذار / مارس 2019، أرسل العديد من المنظمات غير الحكومية والسكان اعتراضات على الخطة، والتعبير عن قلقهم من دراسة

الجدوى المالية الخاصة بها، بالإضافة إلى الإضرار بالمناطق التاريخية، والإضرار بالحدائق وتأثيراتها السلبية السياسية والاقتصادية على الفلسطينيين في البلدة القديمة وأحيائها المحيطة في القدس الشرقية.

وبعد الاطلاع على الاعتراضات، أعدت اللجنة الفرعية المسؤولة توصيات رسمية لدراستها خلال اجتماع لجنة البنية التحتية المحلية الإسرائيلية بتاريخ 3 حزيران/ يونيو 2019، والتي توصلت إلى قرار بالاستمرار في مشروع القطار الكهربائي للمصادقة الحكومية عليه وفقاً لقانون البناء والتخطيط لسنة 76 (ج) والممكن تعديله وإبداء التوضيحات بشأنه.

افتتح رئيس اللجنة الإسرائيلية الوطنية للبنية التحتية (فاتال) «زئيف بيلسكي» النقاش الـ 86 بالإشارة إلى اجتماع اللجنة الجوهرية. قال إن «أمس كان يوم القدس»، و«نحن في فاتال قررنا أن نُعطي هدية للقدس في صورة القطار الكهربائي. إذاً الآن سنناقش توصيات اللجنة الفرعية، وإن قررتم أن تعطوا هدية للقدس في صورة قطار كهربائي، فمن المناسب أن يكون في «يوم القدس». إن الربط الصريح الذي ربطه بيلسكي بالموافقة على القطار الكهربائي خلال «يوم القدس» يُعطي إشارات سياسية جوهرية. باعتباره معطى وطني، فهو يحتفل بإعادة توحيد القدس وضم إسرائيل للقدس الشرقية إبان حرب الأيام الستة عام 1967. في السنوات الأخيرة، أصبحت الإجازة الوطنية تمثل زيادة توهج حركة المستوطنين الصهيونية وتأكيدهم على سيادة إسرائيل على القدس الشرقية - تلك التأكيدات (الادعاءات) التي ندد بها المجتمع الدولي. بالنسبة للفلسطينيين من سكان القدس الشرقية، فإن هذا العيد الوطني (الإجازة الوطنية) تجسّد النضال ضد المطالبات بـ«توحيد» القدس التي تستمر في مصادرة أراضي الفلسطينيين وتهجير الفلسطينيين من بيوتهم من أجل خلق حقائق على الأرض تشرعن ضم القدس الشرقية.

تدمج هذه الورقة الخبرات في مجال التخطيط، وتحليل وثائق التخطيط البيروقراطية ومحاضر الاجتماعات، ونظريات سياسة التخطيط المكانية للمطالبة بأن الموافقة الأخيرة على القطار الكهربائي تسخر تخطيط البنية التحتية الحضرية كأداة، في انتهاك للقانون الدولي، لشرعة الاستيطان الاستعماري الإسرائيلي وطرد الفلسطينيين. إن هدف هذا المشروع بضم غرب



وشرق القدس يستند على إقصاء أو استبعاد مكاني واجتماعي واقتصادي متزايد للسكان الفلسطينيين في سلوان. وإن مثل هذا الاستبعاد هو جزء من عملية أكبر لتقليص المناطق الفلسطينية في شرق القدس من خلال تطوير المستوطنات اليهودية، وهي عملية معروفة باسم «التهويد». والأخطر أن مشروع القطار الكهربائي هذا هو مشروع وطني سياحي للبنى التحتية، يسمح لها بوضع إجراءات التخطيط على مستوى البلدية والحي، وبالتالي، فإن هذه الورقة تتناول أيضاً تأثيرات «البنية التحتية الوطنية» كالتخطيط البيروقراطي، وفي ضوء قانون الدولة القومية كإستراتيجية للانتقال أحادي الجانب وتهويد القدس. إن هذه العمليات تصعب وتعمد احتمالات التوصل إلى حل عادل سياسي لمسألة القدس، وفي إسرائيل / فلسطين بشكل أوسع.

### سياسة التخطيط:

في إسرائيل / فلسطين، كما في الظروف الاستعمارية الأخرى، يكون التخطيط الحضري وتطوير البنى التحتية أمراً جوهرياً لتشكيل الهيمنة على المساحة الوطنية. خاصة البنية التحتية للنقل، كالطرق والطرق السريعة والقطارات، فهو يُمكن ويُحدد «تدفق السلع والأفراد والأفكار» وتبادلها وفقاً للمساحة. في القدس إن دولة إسرائيل نشرت السياسات التهودية لربط اليهود بالمستوطنات من خلال شبكة من الطرق والطرق السريعة التي تُسهّل الترابط بين المواطنين اليهود على جانب الخط الأخضر، بينما تضيق وتُغلق الأحياء الفلسطينية.

إن البنى التحتية للمواصلات هي رموز قوية للحدثة، وتُعتبر كمنتجات للعقلانية والخبرات التكنولوجية، ووفقاً لوثائق التخطيط، فإن القطار الكهربائي في القدس يُعتبر كمشروع تطوير سياحي عالمي أنه ليس فقط سيكشف الطرق داخل وحول البلدة القديمة، بل سيدخل أيضاً في إطار نظام النقل العام الأشمل في بلدية القدس. وكما بين نولت ويعقوبي في عملهما على قطار القدس الخفيف، فإن النداء الوظيفي لمشروع نقل كهذا يدعي تحديث وتوحيد المدينة، فهو يحجب العمل الأيديولوجي والتأثيرات السياسية لبنيتها المادية.

بالفعل، فإن وثائق التخطيط البيروقراطي والخرائط والمسارات والكابلات التي يضعونها

ليست مُحايدة، ولكنها تكنولوجيات للحكومة تعمل كتمثيل واقعي. إن قيادة الدولة لعملية خلق «حقائق على الأرض» في القدس بدأت منذ عام 1967 بعد احتلال إسرائيل للقدس الشرقية خلال حرب الأيام الستة. بعد أيام قليلة من الحرب، 135 بيتاً فلسطينياً في مربع المغاربة في البلدة القديمة تم هدمها وإزالتها بالكامل، وتم إجبار سكانها على نقل الإقامة إلى مخيم شعفاط للاجئين. اليوم مخيم شعفاط للاجئين يقع داخل حدود بلدية القدس، وهو واحد من ستة أحياء في القدس الشرقية تقع على الجانب الفلسطيني من جدار الفصل. أيضاً مباشرةً بعد ضم القدس الشرقية، أعادت إسرائيل رسم حدود بلدية القدس ووسّعتها باتجاه الشمال نحو رام الله وجنوباً نحو بيت لحم. في سنة 1968 ومرة أخرى عام 1978، وضع المخططون خططاً جديدة للقدس الكبرى بهدف واضح لتحقيق التوازن الهندسي والديموغرافي بين الفلسطينيين (30%) واليهود الإسرائيليين (70%). والأكثر من ذلك، إن هذه الخطط سعت إلى تطوير البنية التحتية والمناطق الحضرية اليهودية، بينما فشلت في تقديم وسائل أخرى للربط أو التطوير الصناعي والحضري في المناطق الفلسطينية.

بالرغم من قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم 242 والذي تم تبنيه بالإجماع في تشرين الثاني/ نوفمبر 1967 ودعا إسرائيل للانسحاب من القدس الشرقية والضفة الغربية وغزة ومرتفعات الجولان، ذهبت إسرائيل باتجاه تمرير قانون أساسي عام 1980 يُعلن القدس «كاملة وموحدة» كعاصمة إسرائيل. بعيداً عن كونها خطوة رمزية، فهي مكّنت الدولة من أن تعمل على تخطيط وبناء بنى تحتية للمستوطنين لتأكيد تواجد إسرائيل في القدس الشرقية وزيادة وحدة المساحة اليهودية وفقاً للقانون الأساسي، في الحقيقة فإن غرب وشرق القدس بقيان منفصلتين على امتداد الخطوط الوطنية-العرقية، وهو الفصل الذي أصبح واضحاً ومرئياً من خلال توزيع غير عادل للبنى التحتية الأساسية، والخدمات وموارد التخطيط. إن الأوضاع المادية الحضرية للأحياء الفلسطينية داخل القدس الشرقية تختلف بشكل كبير مع أوضاع المستوطنات غير الشرعية التي تُحيط بها، كما في عام 2013، فإن 15 مستوطنة من أصل 121 مستوطنة في الضفة الغربية تقع داخل حدود بلدية القدس.

سلوان، كما الأحياء الفلسطينية الأخرى في الضفة الغربية، تقع داخل اختصاص بلدية



القدس. بالرغم من أن سكانها يدفعون الضرائب البلدية، يُعاني الحي من تجاهل البنية التحتية، وقلّة الخدمات العامة كجمع النفايات، ولا يوجد مدارس أو حضانات أو مساحات خضراء أو عيادات صحية. لأنها تقع في المنطقة المقدسة في البلدة القديمة، وتعاني سلوان من تحديات كبيرة في التخطيط كالتقييد على البناء من أجل المحافظة على الطابع التاريخي للمنطقة. موقع مدينة ديفيد الأثري يقع في وادي حلوة بحَيِّ سلوان وهو المُعرّض بشكل كبير لتدمير البيوت وطرد المقيمين الفلسطينيين الذين احتلّت بيوتهم بعد ذلك بواسطة المستوطنين. إن مواقع التنقيب الأثرية في سلوان تتلقى تمويلاً وانتهاهاً، بينما البنى التحتية المحلية المحيطة الأكثر عُرضة لمزيد من الإهمال.

إن مشروع القطار الكهربائي هو أحد المبادرات التي تُسهم في الضم المكاني من خلال مكوناته المادية، ومن خلال طُرق الحركة التي يوفرها: حيث إن الركاب يستطيعون صعود القطار من محطة «خان» في القدس الغربية وسيصلون إلى مركز «كيديم» في القدس الشرقية والذي يقع قرب باب المغاربة، مُباشرةً إلى الجنوب من الحائط الغربي وجنوب غرب الحرم الشريف. بين محطات جبل صهيون ومركز كيديم، سيمر القطار الكهربائي تقريباً أربعة أمتار فوق البيوت في سلوان. مثل هذا القرب من مناطق السكان الخاصة يُهدد بتحديد الاستخدامات الشخصية لأسطح البيوت والتي ينشر فيها العائلات ملابسهم أو يجتمعون أو يلعب الأطفال نتيجة لندرة المناطق الخضراء العامة. كما ستهدد كتل الإسمنت وفقاً لمعارضٍ هذا المشروع المنازل بهدم الأدوار العليا والمصادرة التامة للأرض.

إن التخطيط الحضري، والناشط «عوفر ليرنر» الذي يعمل في اللجنة الرسمية للبنى التحتية الوطنية، وهو المُمثل الرسمي لمنظمة تعمل على قضايا الرخاء الاجتماعي، تكلم بالمُعارضة خلال اجتماع لجنة «فاتال» الثالث بتاريخ 3 حزيران/ يونيو 2019 رداً على حديث أعضاء آخرين بأن المشروع كان محاولة قيّمة في مجال السياحة والنقل. كما كان «ليرنر» العضو الوحيد الحاضر في الاجتماع الذي أشار إلى سلوان، وقال إن «الخطة تروج لمصالح مجموعة مُحددة جداً على حساب سكان المدينة الذين يعيشون في سلوان وفي وادي حلوة. وفي ضوء ذلك، أضاف: «أصوت على السيطرة على الخطة». وفقاً لنص الاجتماع الرسمي فإن اقتراحه بإلغاء المشروع قوبل بالضحك.

## تصور لمستقبل القدس:

إن مركز «كيديم» المزمع إقامته سيكون مركزاً رئيسياً سياحياً مملوكاً، ويُدار بواسطة مؤسسة «اير ديفيد» المعروفة أيضاً بـ«إيلاد». إن الدور الرئيس لـ«إيلاد» في مشروع القطار الكهربائي يُعقده كونه مُبادرة سياحية وحل صديق للبيئة للطرق. نعم، إنه ليس ببساطة أن السياحة وتطوير وسائل النقل كوسائل لعرقلة هدف التهويد، بل إنها عناصر مُهمة لتشريع التهويد. في عام 1986 تم تأسيس رؤية «إيلاد» على أنها «للحفاظ على مدينة ديفيد التوراتية وضواحيها وتطويرها. وتدعي المنظمة بأن هناك أربعة عناصر أساسية للقيام بمهامها: وهي التنقيب الأثري، التطوير السياحي، ووضع البرامج التعليمية وتحسين الإقامة، و«إيلاد» هي لاعب رئيس في عملية نزع ملكية الفلسطينيين والاستيطان اليهودي في سلوان، ووفقاً لعالم الآثار «رفائيل جرينبرغ» أنها أصبحت «هيئة تخطيط بحكم الأمر الواقع» في وادي الحلوة. منذ تأسيس «إيلاد» اعتمدت على قانون أملاك الغائبين الذي صدر عام 1950 وعلى الصندوق القومي اليهودي في سلوان كوسيلة رئيسية للحفاظ على الأملاك حتى يسكنها اليهود المستوطنون. إن هدف الاستيطان اليهودي في القدس الشرقية وهدف تطوير السياحة والتنقيب بعيد عن كونها أنشطة مُنفصلة، وهي بالفعل مُتشابكة ومُتصلة بشكل وثيق.

يهدف مشروع القطار الكهربائي إلى نقل 3000 راكب كل ساعة بين مُختلف المواقع في المناطق المقدسة، في المحطة الأخيرة في مركز كيديم. ووفقاً لموقعه فإن آلاف السياح سوف يتبادلون محطة مركز كيديم لزيارة الحائط الغربي والحرم الشريف وأماكن أخرى في البلدة القديمة. إن الـ16 دونماً والمبنى المكون من أربعة أدوار، وهو الأكبر من نوعه في البلدة القديمة، سوف يتم بناؤه مُباشرة فوق «حديقة جفعاتي» وهي أكبر موقع أثري وفقاً لإيلاد في القدس. ولربط الحائط الغربي بمحطة «كيديم» المركزية سيذهب السائحون من خلال مركز كيديم السياحي. مع الوضع في الاعتبار أن إيلاد بدأت بالفعل بتنظيم زيارات في مدينة ديفيد التي تهدف إلى التعريف بالتخيّل التاريخي الإسرائيلي الذي يظهر أن مركز كيديم سيستمر في استخدام التنقيب عن الآثار والتاريخ القديم لنزع الرواية التي تحاول شرعنة استمرار الاستيطان اليهودي في القدس الشرقية.



من مركز كيديم سيسافر الركاب من خلال أنفاق إلى مركز «ديفيدسون» المتاخم للحائط الغربي بما يسمح لهم بالتنقل بين غرب وشرق القدس دون الحاجة إلى السير من خلال سلوان على مستوى الأرض. إن كنا سنأخذ بالادعاءات بأن مشروع القطار الهوائي هو مُبادرة سياحية، فمن الضروري التأكيد على أن السياح الذين سيكتشفون القدس من خلال القطار الهوائي سوف يستكشفون كيف يتم تجاهل الفلسطينيين المُقيمين في سلوان بشكل كبير. بالرغم من ادعاءات المشروع بالربط بين القدس الغربية والشرقية، ففي صيغته المطروحة حالياً يقوم المشروع بالقليل في تسهيل تنقل الفلسطينيين ووصولهم ورؤيتهم. المقيمون الفلسطينيون في سلوان غالباً سيُحرمون من استخدام القطار الهوائي للسفر إلى القدس الغربية. بالنسبة لبعض المُتقدين للخطة فإن خط سير القطار الهوائي سينقل أيضاً السياح بشكل إستراتيجي إلى داخل وخارج منطقة الحائط الغربي دون السير من خلال سوق البلدة القديمة، بالأحرى سيلغي التواجد الفلسطيني من التجربة السياحية في القدس. علماً أن التطوير المُخطط له للأسواق التجارية في مركز كيديم قد يعرّض النشاط التجاري في السوق للتهديد.

ورمياً، فإن محور الفلسطينيين من الحوار العام حول البنية التحتية في القدس ليس جديداً. إن دراسة نولت ويعقوبي حول التمثيل العام في القطار الخفيف في القدس أيضاً، يبين كيف أن المشروع الذي تم إنجازه عام 2011 كان مصحوباً بحملة شرعنة على مستوى كبير والتي اعتمدت على فكرة القدس الموحدة والحديثة. إن الحملة مجّدت المشروع لزيادة التنقل داخل القدس دون توضيح أحياء القدس الشرقية العربية التي تخدمها والواقعة تحت الاحتلال، كما لا توضح الأحياء اليهودية كما تم الإشارة إليها في الحملات، وهي المعروفة بأنها مستوطنات غير شرعية وفقاً للقانون الدولي.

إن محور الفلسطينيين هو واضح كوضوح ورائق تخطيط القطار الهوائي. اجتماع «فاتال» ووثائقه وبروتوكولاته تشرح مستقبل القدس التي يكون فيها الحائط الغربي أكثر سهولة في الوصول إليه، وتضع بالتفاصيل الحاجة لتأكيد حماية مواقع التراث الهش كوادي «بن هينوم»، وجبل صهيون ومدينة ديفيد وحديقة أسوار البلدة القديمة. القلق بشأن تأثير القطار الهوائي على الأرض مُقتصر بشكل كبير على الحفاظ على مواقع معينة ذات طبيعة مهمة بالنسبة للتاريخ اليهودي. والقليل من الانتباه يوجه إلى تأثيره على الحياة

اليومية لسكان سلوان الذين تتم الإشارة إليهم في وثائق التخطيط كـ «مقيمين»، ونادراً كـ «المقيمين العرب / الفلسطينيين في سلوان»، وهي لغة خطاب مُجرّدهم من شخصياتهم واعتراضاتهم على ظروفهم الاجتماعية والسياسية.

ستتم إقامة مركز كيديم أعلى ساحة جفعاتي لانتظار السيارات، بما يخفي موقع الحفريات تحت طبقات التطوير السياحي والتجاري، بما في ذلك ساحة انتظار السيارات تحت الأرض، والتي من الممكن أن تُضحى بسلامة المناطق الأثرية والمنازل القريبة. إن تأثير مشروع القطار الهوائي على البلدة القديمة ومحيطها كمواقع تراثية تمت الإشارة إليه أيضاً في استقصاء بيئي تم إجراؤه كجزء من عملية التخطيط للمشروع، بالإضافة إلى عدد من الاعتراضات تم رصدها ضد المشروع. ووفقاً للاعتراضات التي قدمها المجلس الديني الأعلى للمسلمين، فإن «أي تغيير بالقوة للوضع الراهن» في الأماكن التاريخية في نطاق الأماكن المقدسة والبلدة القديمة والتي تعتبرها اليونسكو كمواقع للتراث العالمي، «لها تأثيرات سياسية لأن البنية التحتية التي تخدم هذه المناطق مُرتبطة بأيديولوجيات مُنافسة تصطدم مع البيئة الجغرافية الضيقة». بين عامي 2013 و2016 لجنة اليونسكو للتراث العالمي أصدرت قراراتها المتعلقة بالبلدة القديمة وأسوارها وعبرت عن قلقها البالغ بشأن تلك الخطط لمشروع القطار الهوائي، ومشروع كيديم، والحفريات غير القانونية، وبناء الأنفاق والمشروعات المتشابهة في القدس الشرقية المحتلة.

### البنية التحتية الوطنية:

تم وصف مشروع القطار الهوائي بأنه مشروع للبنية التحتية الوطنية، يسمح لها بالمُتابعة من خلال مجلس التخطيط الوطني. بعد اجتماع واحد مع لجنة تخطيط القدس، تمت ترقية المشروع ورفع لوضعه مشروع بنية تحتية وطنية وتمت إزالته من مستوى الحي أو المستوى المحلي. بينما هو تحت اختصاص وزارة المالية، فإن مشاريع «تاتال» يُمكن أن تضم وزارة السياحة والنقل والطاقة والزراعة إلى جانب عدد من الوزارات الأخرى.

تُعرّف البنية التحتية الوطنية كما يلي:

«مُنشآت ومطارات وموانئ ومنشآت تحلية المياه ومنشآت المياه والصرف الصحي، بما في





ذلك الخزانات ومواقع معالجة النفايات والتخلص منها ومنشآت الاتصالات ومحطات الطاقة ومنشآت تخزين الغاز والوقود أو الطرق، كل ذلك إذا أعلن رئيس مجلس الوزراء ووزير المالية ووزير الداخلية في شأن كل منهم أهمية وطنية.

في ضوء قانون الدولة القومية عام 2018، من المهم توضيح المقصود بـ«القومي» وفقاً للفتة البيروقراطية والمنطقي. وفقاً للمادة 7 من القانون، فإن دولة إسرائيل «تري تطوير المستوطنات اليهودية كقيمة وطنية وستعمل على تشجيع والترويج لبنائها واستمرارها». إن مصطلح «القيمة الوطنية» كما تم وصفه في القانون، يضع الخطوط العريضة لأفكار محددة بالنسبة لمن يندرج في نطاق حدودها، وبناءً عليه من هو خارج هذه الحدود. وهذا الأمر يخلق قلقاً كبيراً حول تأثير القانون على مستقبل التخطيط الحضري والبنى التحتية في القدس الشرقية المحتلة. منذ تقديم هذا القانون عام 1952 أكدت دولة إسرائيل على الحقوق الوطنية للشعب اليهودي بينما أنكرت الاعتراف بالحقوق الوطنية للمواطنين من غير اليهود. إن السيادة (التفوق) للجنسية اليهودية أصبحت تقود قانون الدولة، والسياسة والممارسة لعقود، غالباً من خلال استخدام لغة إستراتيجية محايدة. بعض المتقدين يعتقدون بأن قانون الدولة القومية لا يُقدم جديد للتمييز، بل ببساطة يُقنن الوضع الراهن طويل الأمد المرتبط بوضع اليهود السيادة (الفوقي). يوضح الخبير القانوني حسن جبارين وسهاد بشارة أن قانون الدولة القومية يُشير إلى نقلة نوعية، حيث إنه لا يُرهق نفسه بالإبقاء على «مظهر من مظاهر الحياد» يُشوّش على «طبيعتها التمييزية». في الحقيقة، إن المبدأ القانوني للمساواة هو الآن تابع لسلطة قانون الدولة القومية.

إن الادعاء بأن مشروع القطار الهوائي بـ«الحمية الوطنية» يقدم من جانب مشروع بنية تحتية على نطاق واسع يتضمن وكالات عديدة تابعة للدولة وغير تابعة لها، بل يكشف أيضاً كيف أن مصادرة الأرض لتطوير البنية التحتية يمكن أن يوضع في إطار تفسير قانوني وهو القيمة الوطنية. إن مسار القطار الهوائي كما ذكر أعلاه يقترح إقامة أعمدة في مناطق سكنية في سلوان ستدعم أيضاً طريقاً سريعاً فوق البيوت مباشرةً، ما يضع بالضرورة المساكن في خطر مصادرة الدولة لها. إن عرض هيكل القطار الهوائي يُقدّر بـ30 متراً، بما يعني أن أي قطع أراضي أو منازل تقع داخل هذه المنطقة ليست معرضة لخطر المصادرة فقط، بل هي أيضاً تقع ضمن الخطة كمناطق سيتم تطويرها وترقيتها. إن وثائق اجتماع «فاتال» تبين أن مبادئ التخطيط كانت تهدف بأكبر قدر ممكن للبقاء في أماكن عامة لتقليل

المُصادرة والإضرار بالمناطق السكنية. لكن وكما كتب في مُلخص الاعتراضات بأن نطاق المُصادرة مصحوب بإبقاء المشروع غامضاً.

إن الأمر الوطني المُلح للمستوطنات اليهودية المدعوم دستورياً جعل من الممكن في جزئية من خلال تطوير البنية التحتية الحضرية، هو ليس مُقتصراً على الأراضي داخل الخط الأخضر، وهو تفصيل بأن جبارين وبشارة يُركزان على الضرورة المُحددة. إن قانون الدولة القومية يطرح مخاطر فيما يخص المستوطنات اليهودية في القدس الشرقية والأراضي المُحتلة التي يُمكن تبريرها قانونياً وحمايتها دستورياً كأولوية وطنية. إن مشروع القطار الهوائي في القدس يبين كيف يمكن للبنية التحتية كوسيلة تطوير وأن المستوطنات تستفيد من غموض الحدود الوطنية وسيادة الدولة التي تسمح لإسرائيل بطرح مُبادرات لمشروعات في الأراضي المُحتلة في القدس الشرقية والضفة الغربية.

بينما تعتمد الدولة الآن على هذا الغموض كأداة للتجاوز، التطورات الحالية المُعلقة بـ«تامبا 1»، وهي خطة المُخطط الوطني، تكشف كيف أن آراء اليمين حول تمديد السيادة الإسرائيلية كان يتم نشرها إستراتيجياً للدفع باتجاه الاعتراف الرسمي بالقدس الشرقية والضفة الغربية كمناطق داخل اختصاص التخطيط والبناء الإسرائيلي. توضح «تامبا 1» خرائط مُستقبل تطوير البنية التحتية الإسرائيلية، وبالرغم من أنه تمت الموافقة عليها بواسطة سلطة التخطيط الوطنية في شهر حزيران/ يونيو 2019، إلا أنها وُضعت على الرف بعد ضغط من المدير العام لوزارة الزراعة «شلومو بن إياهو» ووزير المواصلات «بيزال سموتريش». إياهو وسموتريش عارضا الخطة الوطنية المطروحة على أساس أنها لا تضم «كل أراضي إسرائيل»، بما يعني الضفة الغربية ومرتفعات الجولان. إن تخطيط طريق القطار لسياسة التخطيط الكُبرى على أساس أنها تستبعد الأراضي المُحتلة تقترح أنه بالنسبة لصناع القرار اليمينيين، والخطة الوطنية المطروحة للبنية التحتية في إسرائيل ليست كاملة حتى تُلبي التعهدات بالاستيطان اليهودي في أرض إسرائيل كما تم الدفاع عنه في قانون الدولة القومية.

بالنسبة لموضوع القطار الهوائي في القدس، فإن الآثار السياسية للبنية التحتية للسياحة «الوطنية» تم وضعها بوضوح أكثر من خلال مُشاركة «إيلاد» في مشروع التخطيط، التنفيذ والتشغيل. لقد استثمرت «إيلاد» وقتاً لا بأس به ومصادر من أجل إخلاء المقيمين الفلسطينيين في سلوان من منازلهم من أجل إعادة تسكينهم بالعائلات



اليهودية، ومؤخراً في شهر تموز/ يوليو 2019 فازت «إيلاد» في معركة قانونية استمرت لـ 25 سنة لإخلاء عائلة صيام من شقتهم. ومحاولة أخرى لـ «إيلاد» كانت لإدارة مركز ديفيدسون المحاذي للحائط الغربي، تمت معارضته في السابق بواسطة المحامي العام «يهودا وينشتاين» على اعتبار أن الشركة الخاصة لا يجب أن تُدير منطقة بهذه الحساسية السياسية. عام 2017، وافق المحامي العام الحالي «أفيخاي ماندلبت» على السماح لـ «إيلاد» بإدارة مركز ديفيدسون كجزء من العقد مع شركة التطوير اليهودية بما يوسع من تواجد وحضور المنظمة في القدس الشرقية. إن دور إيلاد في مشروع القطار الهوائي في القدس يُشير إلى أن المنظمة تزيد من مهامها في مجال التطوير السياحي والاستعمار اليهودي الاستيطاني، وأن دولة إسرائيل تساعد في تسهيل المهمة، بالتوازي مع مشروعها الوطني.

### الخلاصة:

إن البنى التحتية هي أمور مادية منطقية، تُشكّل ويتم تشكيلها بواسطة العلاقات الاجتماعية ووفق الظروف، من خلال وسائل الحركة والوصول التي تُسهلها، تحولها أو تعرقها. وفي الوقت نفسه، فإن الإنتاج الاجتماعي في المساحة هو قائم لكي يظهر مُحيداً أيديولوجياً من خلال وسائط وتمثيل مُحدد. لقد استمرت إسرائيل، في انتهاك للقانون الدولي، في زيادة ممارساتها في السيطرة على القدس الشرقية بما يفرض تغييرات جوهرية على الأرض والتي تُقدم غالباً على أنها تطوير للأحياء. فيما يخص مشروع القطار الهوائي في القدس، فإن إعطاء الأولوية للمستوطنات اليهودية هو القوة الأيديولوجية الرئيسية التي تستتر وراء مجالات تطوير السياحة والنقل. وبنظرة عن قرب على عمليات التخطيط والتمثيل للمشروع وما يمكن أن يتم تضمينه وما لا يُمكن، يتكشف كيف أن رواية الهيمنة الوطنية تضع التصورات لمدينة القدس ومستقبلها. إن الخطة تتخيل القدس «موحدة» حيث يكون المزيد من المستوطنات اليهودية في سلوان والقدس الشرقية أوسع، وغياب الفلسطينيين يُصبح شيئاً طبيعياً. والأكثر من ذلك أن الخطة تهدف لتقديم السياح والزوار للمدينة وفق رواية مدينة ديفيد والبلدة القديمة التي تضع الأولوية للتاريخ اليهودي ولادعاءات المساحة والمكان. إن الحقائق بشأن القدس الشرقية والحقوق الأساسية وأصوات المقيمين الفلسطينيين بأنها مُهمشة عبر الهيكل المادي وعمليات التخطيط التي تسعى لإعطاء السلطة للمشروع. يستلزم التعقب السريع على خطة القطار الهوائي في القدس تحليلاً

نقدياً للدعامة الأيديولوجية للبنى التحتية الوطنية كفئة بيروقراطية، ويوضح تحليل الورقة هذا أنه لاسيما في أعقاب قانون الدولة القومية، فإن الضرورة الأيديولوجية للاستيطان اليهودي على جانبي الخط الأخضر متجذرة بعمق في كيفية وضع تصور للبنى التحتية الأساسية ومشاريع التخطيط الحضري، واقتراحها وتنفيذها. إن القطار الهوائي في القدس، في حال استكمالها وفق المخططات الحالية، هو مجرد خطوة واحدة نحو الهدف الوطني المتمثل في «توحيد» القدس، وهي عملية تقوم على إقصاء الفلسطينيين.