

مخطط الاحتلال لتمديد خط القطار الخفيف في القدس شبكات مواصلات وطرق استيطانية لضمان السيطرة والتوسع

نظام القطار الخفيف يشكل جزءا من خطط الاحتلال التوسعية للسيطرة على المدينة ومحيطها، حيث أعلنت قوات الاحتلال أنه مع العام 2020 سيكون هناك ثمانية خطوط تمر في المدينة وتربط جميع المستوطنات في وحول المدينة ببعضها وبمركز المدينة. في 2002، بدأ العمل على بناء البنية التحتية لإقامة الخط الأول من خطوط هذا القطار¹، وفقا لإعلانات بلدية الاحتلال فإن هذا الخط كان من المفترض أن يستكمل في عام 2008 وليكون بمثابة تجربة لبقية المشروع قبل الاستمرار فيه وإكمال باقي الخطوط إلا أنه تأخر العمل به لأسباب مختلفة ويتوقع الانتهاء منه في منتصف 2010. هذا الخط الأول بحد ذاته ستترتب عليه العديد من الآثار ، حيث أنه سيربط مستوطنة بسجات زئيف ومستوطنة النبي يعقوب مع البلدة القديمة من ناحية ومن ثم سيمتد إلى الجزء الغربي من المدينة عاملا على ربط المزيد من المستوطنات في شمال مع مركز المدينة ضامنا توسعها ومصادرا المزيد من الأراضي وتسهيل حركة المستوطنين.

في بداية عام 2005 بدأت قوات الاحتلال بأعمال الحفريات والبنى التحتية لخط القطار الأول على الشارع الرئيسي في شعفاط بحيث يمتد من منتصف شعفاط شمال مدينة القدس إلى جنوب بيت حنيئا، وكذلك على طول الشارع المؤدي إلى البلدة القديمة بالقرب من باب العمود، رغم أن التغييرات في الشارع بالقرب من باب العمود بدأت في وقت مسبق. وعند اكتماله، سيعمل الخط الأول على وصل مستوطنة بسجات زئيف ومستوطنة النبي يعقوب إلى الشمال من مدينة القدس (مع وجود مخططات لمد الخط أكثر في وقت لاحق إلى مستوطنة عطروت الصناعية) حتى غرب القدس. الخط الأول سيمتد مسافة 14 كم وسيضمن إقامة 20 محطة، مع إعلان قوات الاحتلال عن أنه مصمم ليخدم 100,000 مستوطن بشكل يومي.

منذ بداية ظهور مخططات الاحتلال الرسمية لإقامة خط قطار في العام 1994، كانت جميع الخرائط الصادرة عن الاحتلال تشير إلى أن الخط الأول من القطار سيمر من شعفاط حتى جنوب بيت حنيئا. وقد تم تأكيد ذلك أيضا من خلال أعمال البناء التي بدأت في عام 2005 واللوحات التي تشير إلى خط القطار التي وضعتها قوات الاحتلال في أكثر من مكان على الشارع الرئيسي في شعفاط. في منتصف عام 2005، قامت قوات الاحتلال بإزالة هذه اللافتات، بينما أقيمت على بقية اللافتات في المناطق الأخرى من القدس حيث سيمر خط القطار عبر المستوطنات والبلدة القديمة. اللافتة الوحيدة التي بقيت في شعفاط كانت في الجزء الجنوبي من الحي على شارع يتفرع من الشارع الرئيسي، ويؤدي إلى مخيم شعفاط للاجئين وعناتا. هنالك أقامت قوات الاحتلال محطة مركزية للقطار على أراضي شعفاط وليس بعيدا عن المكان الذي بقيت فيه اللافتة على أراضي كانت مخصصة كمستودع لشركة كهرباء القدس وتم استجلاب 46 قطار إليها في 2007².

هذه المحطة المركزية عند تقاطع مستوطنة التلة الفرنسية، سيعرض موقف سيارات ضخم، مركز صيانة وتحكم بالإضافة إلى بناء مستوطنة جديدة إلى الأراضي المجاورة لمفرق التلة الفرنسية على حدود (تلة ميثار) (70دونما) وفي هذه المنطقة من المقرر بناء مجمع تجاري (10 آلاف متر) وكذلك وحدات سكنية فاخرة وفندق مكون من 400 غرفة وقرب الفندق من الجهة الأخرى للمفترق من المقرر إقامة موقع نقاهة واستجمام (60 دونما) يضم مقاصف وملاعب تنس ارضي وبرك سباحة وكذلك فندق صغير مكون من 100 غرفة لخدمة السكان المتدينين-المتشددين أحياء لمشروع استيطاني قديم منذ عام 94. ويشمل المشروع الكبير أيضا اقتراحات لتطوير مناطق أخرى : زيادة حجم وتوسع التلة الفرنسية بواسطة بناء على مساحة 80 دونما في السفوح الجنوبية للحي وتطوير مناطق (100دونم) قرب شارع مستوطنة معالية ادوميم حيث سيقام هناك مجمع

¹ <http://www.pil.co.il/?CategoryID=182&ArticleID=111&sng=1>

²

http://www.transport.alstom.com/pr_transp_v2/2005/31758.EN.php?languageId=FR&dir=/pr_transp_v2/2005/&idRubriqueCourante=13931

اثري ومقبرة. ويدخل في نطاق المشروع 55 دونما تعود ملكيتها للأوقاف الإسلامية و36 دونما لملكية شركة الكهرباء في القدس.³ مجموع الأراضي المخصصة لهذه المستوطنة يقدر بـ 2500 دونم من أراضي الطور والعيسوية وشعفاط وعناتا.⁴

ومن مخططات الاحتلال أيضا إقامة محطة بالقرب من باب العمود في منطقة المصراة، محطة القطار المخططة في المنطقة بالقرب من باب العمود تثير التساؤل حول مخططات الاحتلال بالنسبة لباب العمود، القطار الخفيف لا يمكن رؤيته خارج مخططات الاحتلال لتطويق المنطقة المحيطة بالبلدة القديمة بشكل عام، حيث أنه يتضمن بناء شبكة مواصلات هائلة تعمل على تسهيل سرعة وصول المستوطنين إلى البلدة القديمة ومحيطها.

المحطة الأخرى المقترحة إلى الجنوب من البلدة القديمة وباب العمود عند باب الجديد وباب الخليل تؤكد هذه المخاوف. حيث تتحدث بلدية الاحتلال عن مجمع تجاري وسكني وسياحي على مساحة 160 دونم تقريبا ستضم ما بين 600-700 غرفة فندقية.⁵

عدا عن إعلان قوات الاحتلال عن مخططات مستقبلية لمد سبعة خطوط أخرى، بما فيها ذلك الذي سيمر من مستوطنة عطاروت إلى بيت حنينا وشعفاط، بالرغم من عدم وضوح مخططاته. ولكن في حالة اكتمال الشبكة المكونة من ثمانية خطوط كلها فإنها ستضمن وصولا سريعا وسهلا بين كل المستوطنات داخل وحول القدس مثل بسجات زئيف (على أراضي بيت حنينا) والثلة الفرنسية (على أراضي العيسوية، لفتا، الطور وشعفاط) وتلبيوت (على أراضي المكبر وصور باهر) وجيلو (بيت جالا، بيت صفاط، شرفات، والمالحة) (المالحة) (المالحة)، هار نوف (دير ياسين ولفتا)، هار حوما (جبل أبو غنيم)، جفعات هاماتوس (صور باهر وبيت صفاط) وراموت (بيت إكسا، بيت حنينا، شعفاط)، جميع هذه المستوطنات سيكون لها محطات للقطار وسيتم ضمها إلى نظام المواصلات السريع.

القطار، الذي سيمر فوق الأرض، هو جزء من مخططات المواصلات الكبرى التي وضعتها بلدية الاحتلال ووزارة المواصلات التابعة للاحتلال، والتي تتضمن الاستمرار في بناء الشوارع مع عمل الشارع الحلقي كمرکز لها، وتوسيع مسارات الباصات لتكميل عمل القطار. وكجزء من هذه الخطة الكبرى أكملت قوات الاحتلال الشارع الجديد الخاص بالباصات فقط المؤدي إلى بيت لحم، مما يؤدي بالتالي إلى وصل مستوطنات هار حوما وتلبيوت بجميع أجزاء المدينة.

القطار السريع من جهة والشارع الحلقي من جهة أخرى يعملان على ضمان بنية مواصلات تحتية تصل بشكل مباشر بلدية الاحتلال في القدس بالمستوطنات الواقعة أكثر إلى الغرب، حيث يأخذ مخطوط الاحتلال بعين الاعتبار السهولة التي يمكن لخط قطار يصل القدس بالساحل (حيث تخطط قوات الاحتلال لمثل هذا القطار الذي سيمر من المناطق في شمال غرب القدس) أن يصل المدينة ويصل المستوطنات الواقعة إلى الغرب أكثر مثل ميفاسيرت تصيون بشبكة المواصلات التابعة للاحتلال في القدس. وبشكل عام تسعى قوات الاحتلال إلى زيادة سهولة حركة المستوطنين في جميع أنحاء فلسطين ووصلهم بمدينة القدس.

خط القطار السريع هو خطوة أخرى من الاحتلال لوصول المستوطنات بينما تسعى إلى تحويل أماكن من القدس مثل لفتا، البلدة القديمة و الأماكن المحيطة بها والتي يستهدفها الاستيطان إلى مركز لبلدية الاحتلال وسياحتها الصهيونية، بينما تستمر في العمل على تحقيق هدف آخر وهو محو الخط الأخضر. مخططات الاحتلال التوسعية تقوم وتعتمد على تأسيس بنية تحتية سياحية ضخمة تقوم على دعم عالمي للمشروع الصهيوني. مع الهدف الصهيوني في تقوية احتلاله للقدس، ليس من الصدفة أن تكون القدس هي الهدف الأول لمشروع المواصلات الضخم والمكلف هذا.

الحملة الشعبية لمقاومة الجدار والاستيطان

2971505

³ جريدة القدس 2009-8-31

⁴ http://www.orienthouse.org/ff/Reports/settlement_update_2.html#_ftnref6

⁵ <http://www.jerusalem.muni.il/english/cap/projects.htm>