



دراسة تحليلية وصياغة موقف
مشروع التلفريك
الى البلدة القديمة في القدس

مخطط البنى التحتية (الإسرائيلي) رقم 86

مازال في مراحل تخطيط اولية)، هذه كلها بمثابة أمثلة على استغلال المواصلات ووسائل المواصلات كوسيلة من أجل تثبيت وتشديد السيطرة الإسرائيلية على القدس الشرقية.

مشروع التفريك، الذي نحن بصدده، يستغل الحاجة الصورية بتوفير المواصلات للوصول الى البلدة القديمة في القدس الشرقية كذريعة من أجل ترجمة الاطماع والممارسات الاسرائيلية. لذلك نرى أن منظمات المستوطنين ومؤيديها بالاشتراك مع السياسيين اليمينيين المتطرفين يتعاونون من أجل تسهيل وتسريع تنفيذ هذا المشروع على أرض الواقع مستغلين الاوضاع السياسية الراهنة الداعمة للمستوطنين والمبادرين لمشروع التفريك.

هذه الدراسة تتناول مشروع التفريك الى البلدة القديمة في القدس. المبادرون لهذا المشروع يعرضونه ويسوقونه كحل لأزمة المواصلات والاختناقات المرورية بالقرب من باب المغاربة الذي يقع في الزاوية الجنوبية الشرقية لأسوار البلدة القديمة. وتتضمن الدراسة وصفا للمبنى الذي يقترحه المخطط، وتفصيلا عن بداية المخطط وإعداده وتعامل مؤسسات التنظيم والبناء الإسرائيلية معه لغاية المصادقة عليه، كما وتحلل التأثيرات السلبية الناتجة عن هذا المخطط على مجمل مناحي الحياة في القدس.

وصف مختصر لمشروع التفريك

في شهر تشرين الثاني من العام 2019 تمت المصادقة على مخطط البنية التحتية رقم 86 - «تفريك إلى البلدة القديمة في القدس» والاعلان عن هذه المصادقة

مقدمة

المركز العربي للتخطيط البديل يعمل على الرصد والمتابعة والرد على مخططات ومشاريع تقوم بتنفيذها السلطات الاسرائيلية في القدس. والتي تهدف الى تغيير الهوية الفلسطينية والملاحم الاساسية للجزء الشرقي من مدينة القدس.

منذ احتلال القدس الشرقية عام 1967، تقوم بلدية القدس الغربية والحكومات الاسرائيلية المتعاقبة ومؤسسات صهيونية استيطانية، ومؤسسات أخرى مدعومة من مانحين دوليين، بطرح مبادرات ومشاريع تهدف الى خلق الانطباع الزائف بان القدس هي مدينة يهودية. ويتم فرض غالبية هذه المبادرات على الأحياء الفلسطينية في المدينة وهي في الأساس تهدف إلى تضخيم وإبراز الهوية اليهودية والمعالم التاريخية لمدينة القدس التي تمت لليهودية بصلات قريبة أو بعيدة.

وتحتل الصدارة بين هذه المشاريع مشاريع البنى التحتية التي تهدف الى الربط ما بين القدس الغربية والشرقية على اعتبار أنها توفر خدمات أساسية وضرورية لخدمة كافة المواطنين في المدينة، بينما هي في الحقيقة تنطوي على أهداف سياسية وقومية مبيتة. فمثلا وسائل المواصلات المختلفة التي من المفروض أن تقدم الخدمات للمواطنين للتنقل المريح، يتم استغلالها من أجل فرض السيطرة والتوحيد القسري والتهويد والضم الذي تنوي بلدية القدس إرساء قواعده بمساعدة مؤسسات الدولة العامة في إسرائيل. إذ أن كثيرا من الطرق الالتفافية التي تحيط بما يسمى القدس الكبرى، كسكة القطار الخفيف التي تشق القدس على طولها، ومشروع نفق المترو الذي سيصل إلى أعتاب القدس الشرقية (والذي

التضاريس الجغرافية الصعبة للمنطقة هي التي تتسبب بالاختناقات المرورية في الشوارع التي تؤدي إلى البلدة القديمة. بالإضافة إلى ذلك تكاد لا توجد في هذه المنطقة مساحات مفتوحة بما يكفي للأعداد الكبيرة من المارة والزوار والسياح الذين يقصدون هذه المنطقة وتزداد أعدادهم بشكل مضطرب من سنة إلى أخرى.

ويبلغ طول مسار التلفريك حوالي 1400 مترًا. وعلى طوله سيبنى 15 عمودا لدعم كابلات التلفريك التي ستسافر عليها عربات الركاب.

ويبدأ مسار التلفريك من المحطة "A" الموجودة في محطة القطار التاريخية في القدس الغربية والتي تعرف باسم "المحطة الأولى". من هناك يتوجه مسار التلفريك إلى الشرق ويمر عبر الطرف الجنوبي لما يسمى "تلة التوراة" وصولاً إلى المحطة "B" التي توجد ضمن "حديقة الأعمى" والتي ستستخدم كموقف لعربات التلفريك عندما تغيّر اتجاه سيرها باتجاه الشمال، وكذلك ستشكل موقفاً تحت الأرض للعربات.

ومن المحطة "B" يتجه مسار التلفريك باتجاه الشمال مروراً بالحي الفلسطيني "أبو ثور" ويقطع "وادي الموت" ليصل بعد ذلك إلى المحطة "C" الموجودة في موقف السيارات على جبل صهيون. بعد ذلك يكمل المسار باتجاه المحطة "D" الموجودة فوق مركز "كيدم" في "موقف جفعاتي" الموجود بالقرب من باب المغاربة. مركز "كيدم" يوجد في طور البناء الآن بواسطة جمعية "العاد" - جمعية المستوطنين - وهو موجود عند المدخل الرئيسي لحي سلوان أحد الأحياء الفلسطينية الأساسية في القدس الشرقية. ويذكر أن مسار التلفريك بين محطة "C" ومحطة

في الجريدة الرسمية في إسرائيل. وأعلن المبادرون لهذا المشروع أنه يهدف لتحقيق الأمور التالية:

خلق إطار تخطيطي لإقامة وسيلة مواصلات مساعدة للمواصلات الأرضية ونظام المواصلات العامة في القدس لتحسين وتسهيل الوصول إلى الجزء الجنوبي من البلدة القديمة. يهدف المشروع إلى توفير وسيلة نقل مستدامة، تحافظ على جودة البيئة ولا تتسبب بتلويث الهواء، ودون التسبب بتشوهات في المنظر العام، وألا تكون مرئية للناظرين عن بعد. بالإضافة إلى كونها وسيلة مواصلات بإمكانها المساهمة بتخفيف الاختناقات المرورية في المنطقة السياحية، كذلك فهي تساهم في تدعيم السياحة المحلية والدولية التي تقصد الآثار والمواقع التاريخية في القدس.

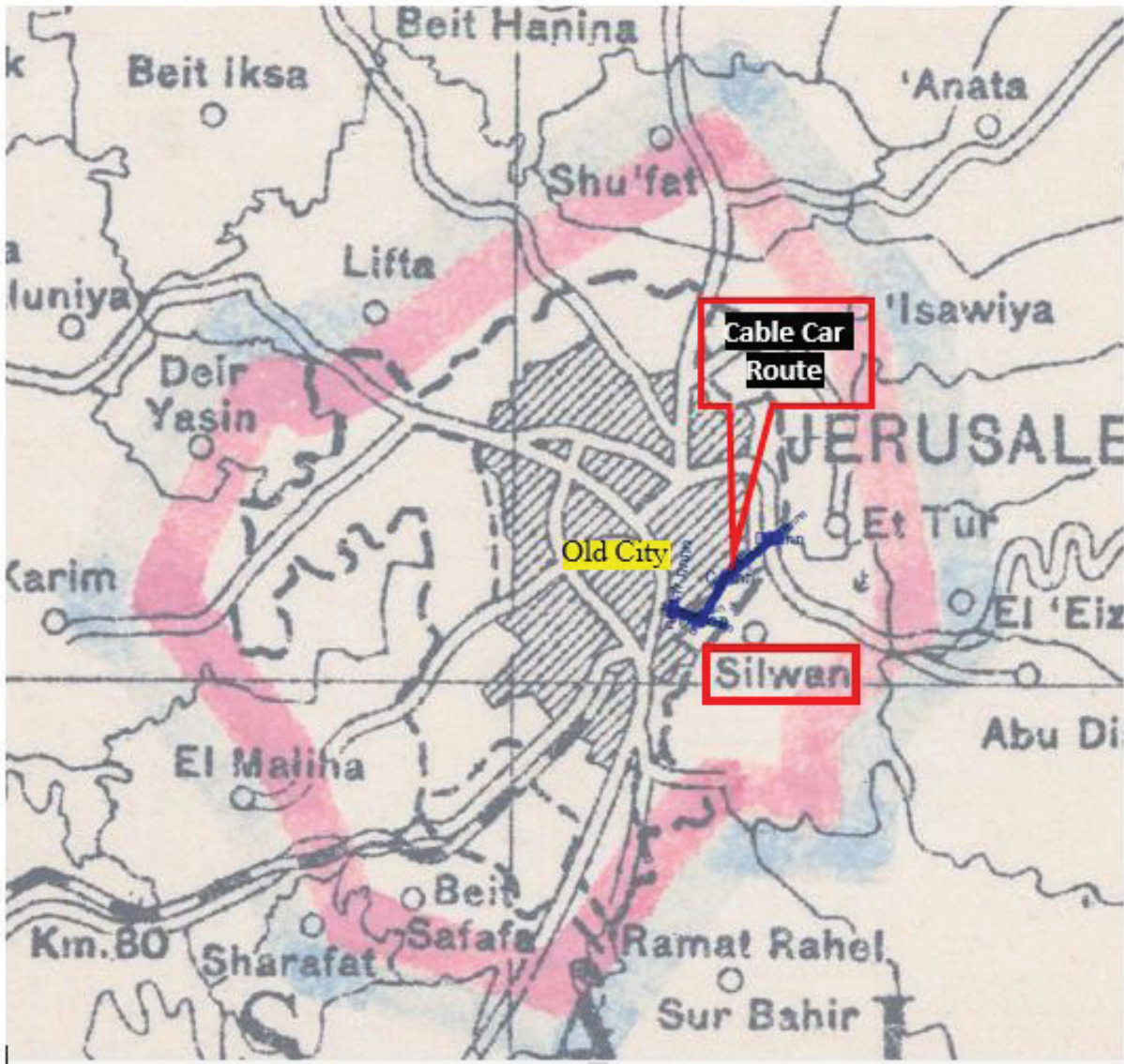
ورسمياً فقد تقدمت بالمخطط كل من بلدية القدس، وسلطة تطوير القدس، ووزارة السياحة الإسرائيلية. أما من خلف الستار وتحت السطح فإن منظمة "العاد" ومجموعات استيطانية أخرى قدمت دعماً غير محدود وضغطت على مؤسسات التنظيم والبناء للمصادقة على المخطط بأسرع وقت ممكن. ولا شك أنه تمت الاستفادة من الظروف السياسية التي سادت في إسرائيل خلال عام 2019 والتي تلخصت في ولاية حكومة انتقالية تمثل اليمين المتطرف وتسيطر عليها أحزاب المستوطنين. وتقدر كلفة المشروع بحوالي 200 مليون شاقل وبنوى إنشاؤه خلال عام 2021.

وتسود في الوقت الراهن اختناقات مرورية بالقرب من الطرف الجنوبي الشرقي من البلدة القديمة في القدس. ولذلك تتشكل مستويات ضجة وتلويث هواء مرتفعة نسبياً في تلك الرقعة. ومن المرجح أن تكون

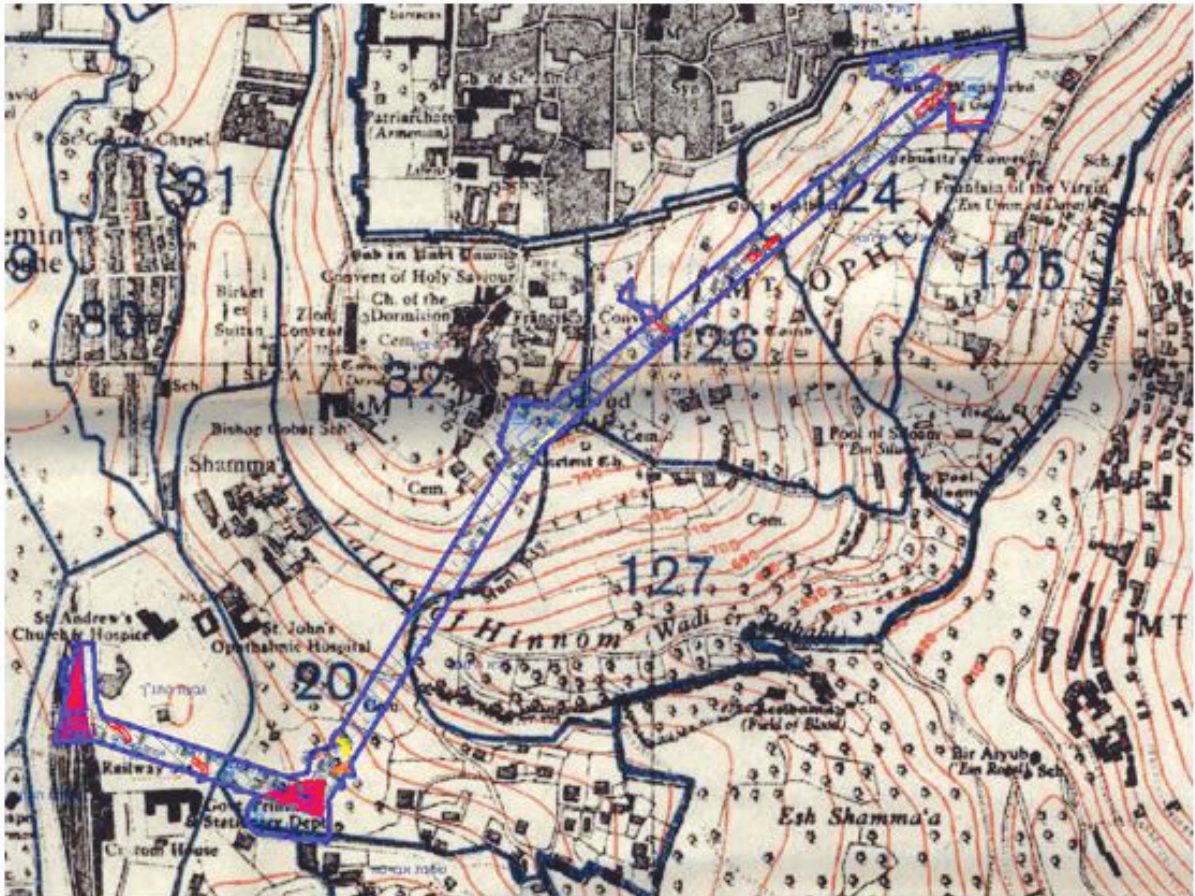
وتعرض الصور والرسوم التالية صورًا جوية وتاريخية وإدارية للقدس، وبالتحديد للمنطقة التي يقطعها مسار التلفريك، وكذلك تعرض مخططات للمشروع ومقاطع عرضية تبين تفاصيل مسار التلفريك والمحطات الرئيسية على طول.

"D" يمر فوق البيوت الفلسطينية القائمة على طول الطرف الشمالي لحي سلوان - حي وادي حلوة. ووفق تقديرات اوليه فان سعة التلفريك تصل الى 3000 مسافر في كل اتجاه خلال ساعات الاستعمال الرئيسية.

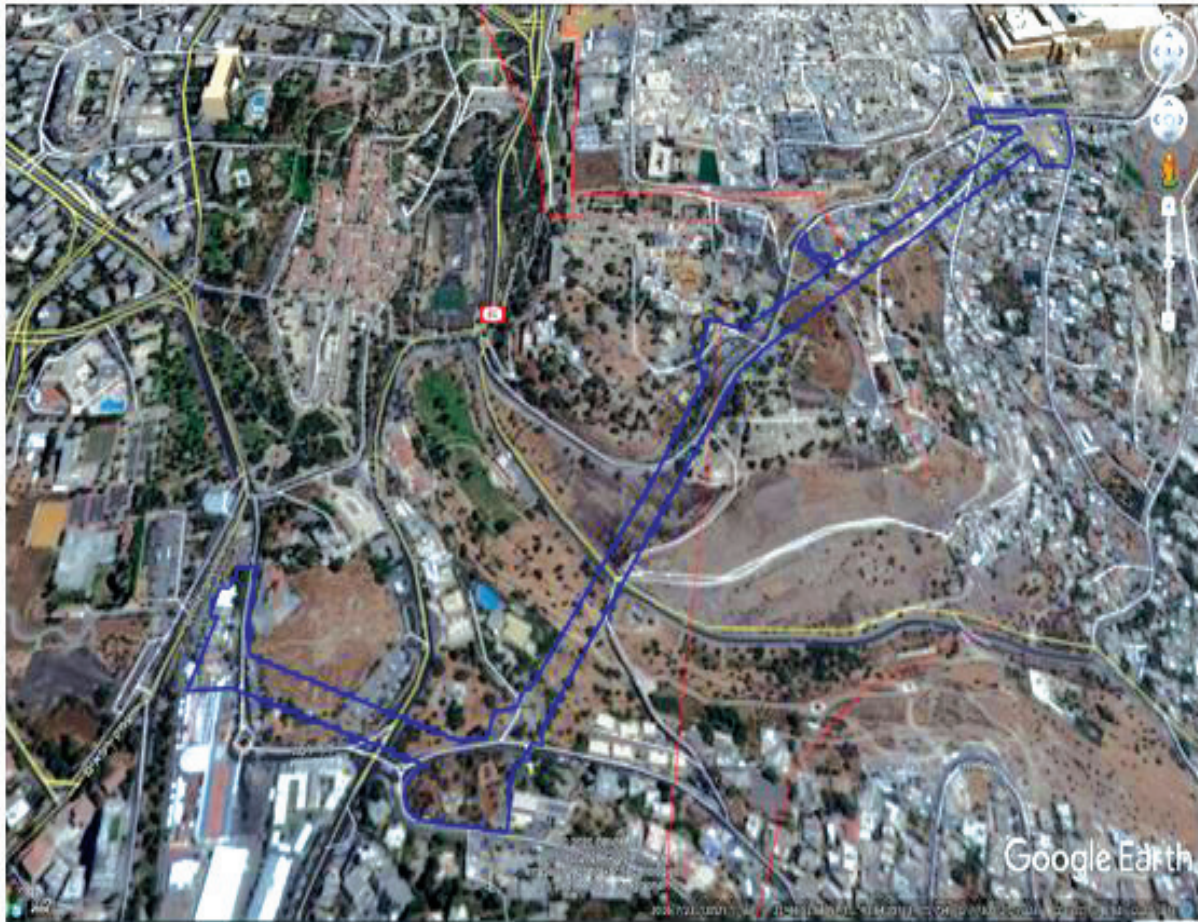
شكل رقم 1 : خريطة لمنطقة القدس التاريخية وتشمل سلوان ومسار التلفريك



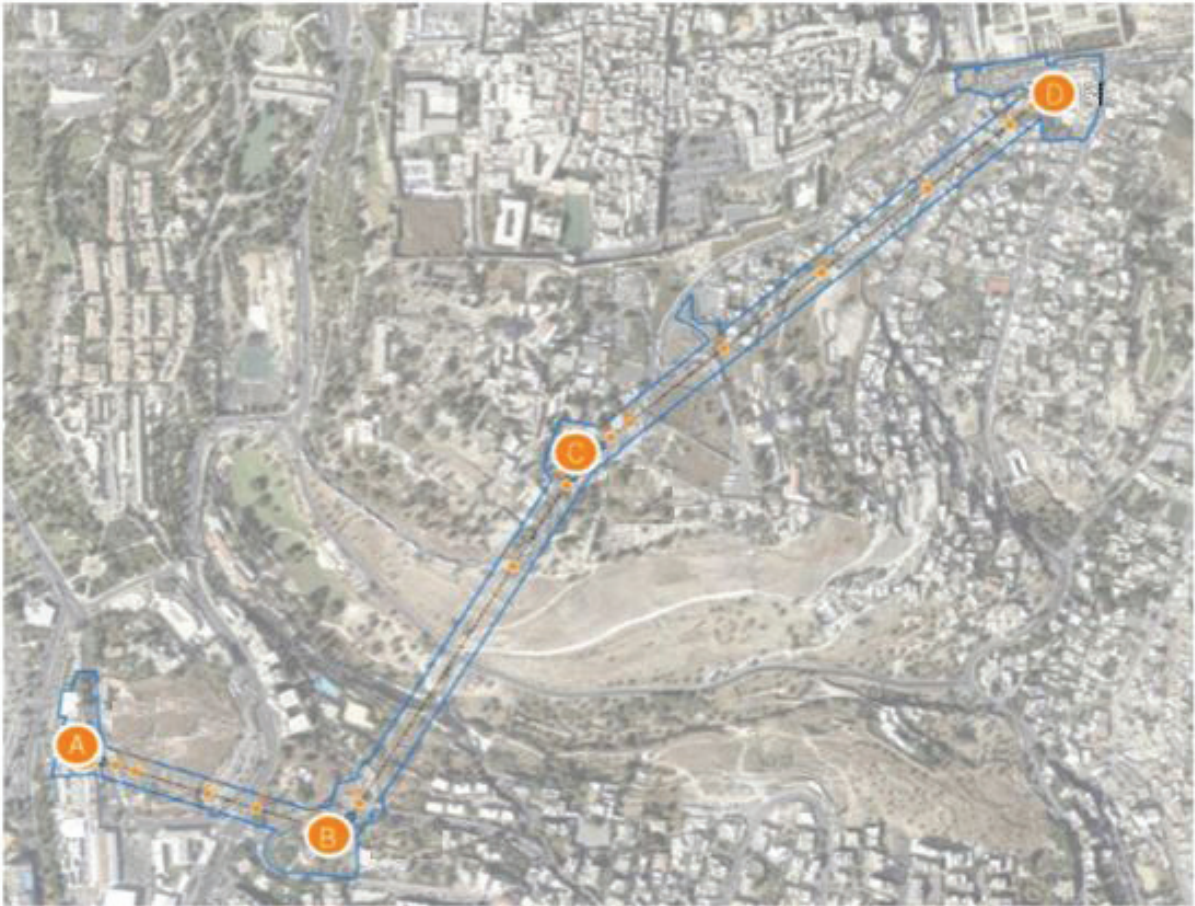
شكل رقم 2 : مسار التفريك على مخطط تاريخي للقدس يعود للعام 1943



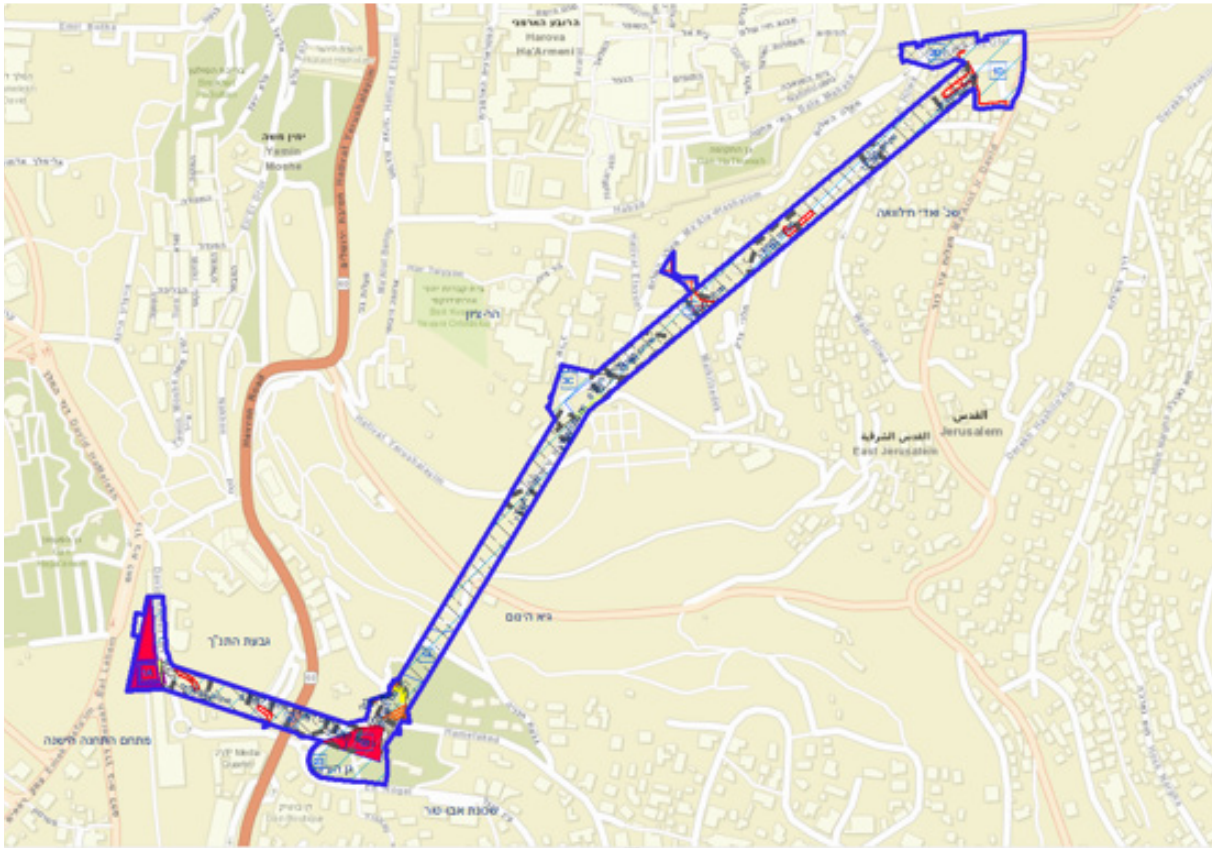
شكل رقم 3: مخطط التفريك على صورة جوية للقدس



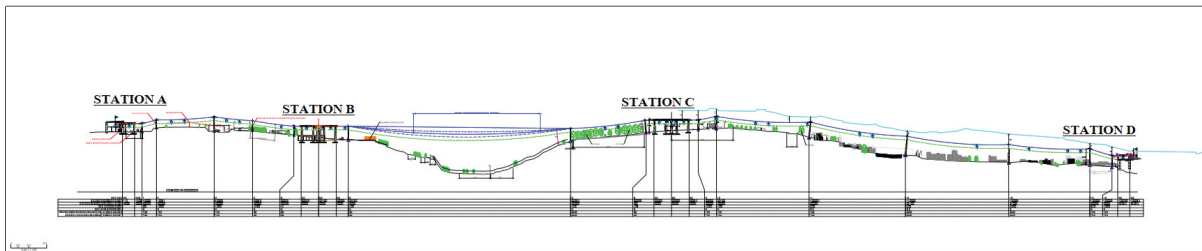
شكل رقم 4: مسار التلفريك والمحطات الأربعة من "A" إلى "D"



شكل رقم 5: مسار التلفريك على خريطة لشوارع القدس



شكل رقم 6: مقطعاً لمسار التلفريك والتضاريس الجغرافية تحته



شكل رقم 7: الأماكن التي ستبنى فيها الأعمدة التي تسند كابلات التلفريك



والبناء الإسرائيلي. وبالفعل ففي تشرين الثاني عام 2019 أقرت اللجنة الوزارية المختصة بالتخطيط والأراضي والإسكان (بالتأييد عن الحكومة) المخطط على أنه مشروع بنية تحتية وطنية.

أما المجلس المختص بالمحافظة على المحميات الطبيعية والحدائق العامة¹ فقد أعلن موقفه المعارض لمشروع التفريك من منطلق أنه يعارض إقامة وسيلة مواصلات داخل المحمية الطبيعية التي أعلن عنها عام 1970 على طول وجوانب أسوار البلدة القديمة. كما وعاد المجلس خلال جلسة عقدها في اب 2019، بعد أن صادقت لجنة البنى التحتية الوطنية على المخطط، وأكد أنه سيواصل متابعته ورسده للمشروع حتى يضمن بانه لا يتعارض مع الثوابت التي يرى من الواجب المحافظة عليها.

في هذه الفترة تم تشكيل ائتلاف يضم المنظمات والشخصيات التي اعترضت على المخطط وتم رفض اعتراضاتها. وتقدم الائتلاف بالتماس الى المحكمة العليا الاسرائيلية ضد المخطط. واعترض مقدمو الالتماس على عدم جواز مصادقة الحكومة الانتقالية على المخطط، لكونها حكومة مؤقتة لا تمتلك الصلاحيات. ولقد تم الاستماع للالتماس في المحكمة العليا الإسرائيلية بتاريخ 29 حزيران من العام 2020. وبعد جلسة الاستماع بأسابيع قليلة طلبت محكمة العدل العليا من الحكومة بأن تقدم للمحكمة مسوغات اضافية تدعم قرارها السابق للتعامل مع المخطط واعتباره على أنه مشروع بنية تحتية وطنية.

ومن الجدير ذكره أنه كان قد تم إعداد ونشر كل وثائق المخطط باللغة العبرية. و فقط بعد مطالبة رئيس اللجنة الوطنية للبنى التحتية (من باب رفع

1 المجلس هو عبارة عن هيئة شبه رسمية تقدم التواصي والآراء المهنية لمؤسسات التنظيم القطرية في إسرائيل بخصوص مخططات رئيسية تحمل في طياتها تأثيرات على المحميات الطبيعية والأحراش.

نشأة وتطور المخطط

لقد بدأ مسار المصادقة على المخطط في آذار عام 2018 عندما قررت اللجنة القطرية الاسرائيلية للبنى التحتية، اعتبار المخطط مشروعاً وطنياً لدوره في توسيع وتدعيم شبكة المواصلات العامة في القدس. وفي نفس الوقت أصدرت اللجنة أمراً بتجميد إصدار رخص بناء وتطوير لأي غرض كان ضمن المنطقة التي يسري عليها المخطط.

وفي تشرين الاول 2018 قررت اللجنة إيداع المخطط بعد ان اعلن وزير السياحة الاسرائيلي بأن مشروع التفريك هو بمثابة مشروع بنية تحتية وطنية، مما يؤمن استمرار معالجة المخطط بشكل سريع ومستعجل. بالإضافة إلى ذلك قررت اللجنة ان هناك حاجة لمصادرة الأراضي التي سيتم عليها بناء أجزاء ومرافق تابعة لمشروع التفريك.

بعد ان تم الاعلان عن المخطط لتلقي ملاحظات من قبل الجمهور الواسع عليه (أي ما يسمى بمصطلحات التنظيم إيداع المخطط) قامت مؤسسات شعبية وجماهيرية إسرائيلية وفلسطينية بتقديم اعتراضات تعبر فيها عن معارضتها المبدئية للمشروع. وكثيراً من الجهات المعنية اعترضت على المشروع بسبب الأضرار التي يلحقها لممتلكاتها ولأسباب أخرى تتعلق بظروف حياتها مثل المحافظة على الخصوصية. كذلك اعترضت عدد من المؤسسات الدينية التابعة للأديان السماوية الثلاثة على المخطط لأنه يتعارض مع بعض أسسها الدينية.

ولكن على الرغم من الاعتراضات العديدة على المخطط فقد تمت في حزيران عام 2019 المصادقة عليه من قبل اللجنة، بعد ان رفضت كل الاعتراضات التي تقدمت بها الجهات المختلفة، ومن ثم رفعت المخطط لمصادقة الحكومة عليه. وتعتبر مصادقة الحكومة على مثل هذه المخططات عملية شكلية، لكنها ضرورية وفق مقتضيات قانون التنظيم

المواطنين الفلسطينيين في المنطقة المحيطة. وبعد ذلك تستعرض الدراسة التدايعات الممكنة للمشروع على مناحي الحياة المختلفة في القدس. وتشتمل هذه التدايعات على التأثيرات السياسية والقومية، والتسبب بمسّ المنظر الطبيعي وبالطبيعة وبالمرور الثقافي والتاريخي للمنطقة، والتسبب بالضرر للبلدة القديمة وللمواطنين الفلسطينيين فيها، وبالبيوت في حي سلوان - وادي حلوة، وكذلك التدايعات على المناظر الطبيعية وعلى سلامة المواطنين على مستوى مدينة القدس برمتها.

اعتماد مسار مستعجل المصادقة على المخطط

إن تحليلاً دقيقاً لنشأة وتطور مخطط الترفيه يظهر أنه بمثابة "حل يبحث عن مشكلة" وليس وفق الوضع الطبيعي الذي يتم فيه البحث عن "حل لمشكلة حقيقية قائمة". عزّابو هذا المشروع الشادّ فرضوه على الخلفية الخاصة والقديمة للقدس بواسطة استغلال ذريعة الاختناقات المرورية وصعوبة الوصول من القدس الغربية إلى البلدة القديمة. خاصة وأنّ مخطط الترفيه يحقق جزئياً حلم توحيد غرب القدس مع القدس الشرقية بواسطة المبنى الضخم الذي يرتفع فوق الارض ويتجاوز العقبات الطبوغرافية والجغرافية القائمة. وعضواً عن قيام المسؤولين بفحص وسائل المواصلات واقتراح بدائل لتوفير فرصة الوصول المريح للسياح إلى البلدة القديمة ومحيطها، فإنّ معدّي المشروع ضغطوا بشكل مكثف، ودون الاخذ بعين الاعتبار الاعتبارات الموضوعية الأخرى، للتقدم به مهما كانت المعوقات. وفي الحقيقة فإنّ مشروع الترفيه لن يتمكن من حل المشاكل كما يدّعي المروجون له. بل على العكس من ذلك فسوف يتسبب المشروع بتضخيم المشاكل القائمة وبنشر مشاكل المواصلات والاختناق المروري على طول مساره. المصادقة

العتب) قام عربا المشروع بإعداد ملخص للمخطط باللغة العربية قدمه على ظهر صفحة واحدة فقط (وهي مثبتة في نهاية هذه الدراسة).

إن مسار الترفيه يمر عبر ثلاثة أحياء فلسطينية ما سيؤثر على الحياة العادية واليومية للمواطنين الفلسطينيين

جراء أعمال البناء والاشغال اليومية لإنشاء الترفيه في هذه الأحياء. وعلى الأقل من أجل ضمان الشفافية ونظراً لحساسية الموضوع فمن المهم اعلان ونشر وثائق المخطط باللغة العربية. انه من البديهي ان معرفة اللغة العبرية ما زالت محدودة جداً بين المواطنين الفلسطينيين في القدس الشرقية خاصة عندما يتعلق الأمر بمواضيع تقنية معقدة ووثائق قانونية وقضائية. ويعني هذا ان المواطنين العاديين وحتى المهنيين ايضاً من بين الفلسطينيين يفتقرون إلى المهارات الأساسية لفهم واستيعاب هذه الوثائق، والرد عليها واتخاذ خطوات إزاء هذا المشروع الذي يؤثر على مصالحهم وعلى تفاصيل حياتهم اليومية. بالإضافة الى ذلك يدّعي عزّابو المخطط بأنهم عقدوا اجتماعات جماهيرية مفتوحة لعرض مشروع الترفيه على الجمهور الواسع، لكنها عقدت في القدس الغربية، ما يعني أنها لم تشتمل على مشاركة حقيقية من قبل المواطنين الفلسطينيين وبذلك تم استبعادهم من إمكانية الاطلاع والفهم ومحاولة تشكيل موقف في مواجهة المخطط.

تدايعات مشروع الترفيه

الفصول القادمة في هذه الدراسة تستعرض تقييماً نقدياً للمخطط، وبالتحديد لاختيار المسار السريع للبحث والمصادقة عليه، وكذلك للكشف عن الهدف الاساسي للمخطط وهو تمكين الزوار اليهود من القيام بزيارة سريعة وسهلة في منطقة باب المغاربة «حائط المبكى» على حساب مصالح

مؤسسات التخطيط بشكل عادي دوت أي اعفاءات. ومشروع التلفريك في القدس بالذات هو مشروع نموذجي للمشاريع البلدية الكبرى والذي يتطلب إشراك الجمهور العام على كافة قطاعاته. والسبب لذلك هو التدايعات السياسية والقومية لهذا المشروع، والرفض القاطع لفرض توحيد القدس (بل بشكل أدق ضم القدس الشرقية للجزء الغربي من القدس) على عكس رغبة مواطني شرقي القدس لذلك. فمن هنا تبرز خطورة تعمّد استثناء الفلسطينيين اهالي القدس الشرقية ومنعهم من الاطلاع على المخطط وتفصيله والاشترك في المداولات المتعلقة بالمخطط والمصادقة عليه. ويجدر التنويه إلى تعدد المجموعات والأشخاص والمؤسسات التي تعارض المشروع من منطلقات مهنية دينية وسياسية، بالإضافة إلى السكان الفلسطينيين. وبالحيقة فإن ممثلين من كل الأديان الفاعلة في القدس بما في ذلك المجلس الإسلامي الاعلى للمسلمين في اسرائيل والكنهنة الرئيسيين لليهود الشرقيين والغربيين، وممثلي الكنائس المسيحية الفاعلة في القدس كلهم أبدوا معارضتهم للمشروع. ويذكر أن قانون التنظيم والبناء في اسرائيل يتيح تعديل الخريطة الهيكلية التي تسري على منطقة اسوار البلدة القديمة (والتي تنص على أن تشكل هذه المنطقة محمية طبيعية تمنع عمليات البناء والتطوير المكثف ضمنها) بواسطة مخطط قطري من نفس نوعية مخطط التلفريك. ولكن على الرغم من ذلك فيجب أن تتوفر مسوغات ودوافع حقيقية ومقنعة لأي تعديل كهذا. وما حصل في هذه الحالة فإن مخطط التلفريك يغير بشكل جذري الخلفية التاريخية للمنطقة ويحشر فيها مبنى اصطناعيا غريبا، ويدوس على التاريخ القديم الذي تتميز به، وذلك دون وضع مسوغات ودوافع حقيقية لذلك. كما وأنّ المخطط التفصيلي الذي ترعاه منظمة المستوطنين "العاد" والذي يحتوي على بناء مركز "كيدم" في مدخل حيّ سلوان ما زال تحت المساءلة

على المخطط لا تشترط تخصيص مواقف للسيارات والحافلات الخاصة والعامّة بالقرب من محطات التلفريك المقترحة. وهذا بدوره سيخلق بدون شك اختناقات مرورية ومشاكل لوقوف السيارات بالقرب من المحطات الأربع. وبكلمات اخرى فإن تشغيل التلفريك ربما يخفف من الاختناقات المرورية بالقرب من "باب المغاربة" ومحيطه القريب. ولكن الثمن لذلك سيكون خلق اختناقات مرورية بالقرب من باقي محطات التلفريك. والاستنتاج من ذلك أن التسرع والرغبة بالمصادقة على المخطط دون تريث منع إجراء دراسة متأنية مستفيضة وموضوعية لتأثيرات مشروع التلفريك على شبكة المواصلات في القدس وعلى المدينة بشكل عام.

وقد دفعت رغبة عرابي المشروع في المصادقة السريعة على المخطط إلى التحايل على مراحل التخطيط العادية. فمسار التخطيط الطبيعي مبني على التدرج في مؤسسات التنظيم والبناء بدءا من اللجنة المحلية ومن ثم اللجنة اللوائية وصولا الى المجلس القطري للتنظيم والبناء إذا اقتضت الحاجة لذلك. وبالتالي فإن اعزّابي المخطط ضغطوا على وزير السياحة للإعلان مبكرا بأن المخطط ضروري باعتباره مشروع بنية تحتية وطنية. وزير السياحة أصغى لتوجهاتهم وانصاع لإرادتهم، وبذلك مهّد الطريق امام اللجنة القطرية للبنى التحتية للمصادقة على المخطط مبدئيا، ما يضمن المصادقة عليه ضمن المسار المستعجل.

في الحقيقة فان إشراك الجمهور في التخطيط، وخاصة تلك المخططات التي تتعلق بمشاريع بلدية كبيرة، قد أصبح نهجا رائجا ومتبعًا، على الرغم من أن مشاركة الجمهور قد تعيق التقدم السريع في المصادقة النهائية على المخططات. وعادة ما يتم إعداد مخططات في المدن من قبل البلديات ومؤسسات الحكم المحلي تتعلق بمشاريع المواصلات والبنى التحتية والتعمير والخدمات البلدية ويتم ادراجها في

تداعيات سياسية وقومية

انه من الصعب التحرر من الشعور بأن الهدف الحقيقي من وراء مشروع التلفزيون هو المساهمة في تنفيذ مشروع تهويد القدس الشرقية باستعمال شتى الوسائل المتاحة.

وبما يتعلق بمشروع التلفزيون، فإن الاختناقات المرورية بالقرب من باب المغاربة ونقص أماكن وقوف السيارات والازدحام الشديد للحافلات يتم استغلالها من قبل عزّابي المشروع. ومن الطبيعي أن يرغب السياح الذين يأتون من البلاد والخارج بزيارة البلدة القديمة والسير في أزقتها وأسواقها التقليدية. لذلك يشكل التسوق في البلدة القديمة مصدر دخل رئيسي للتجار واصحاب المحلات التي تعرض الهدايا التذكارية والأطعمة والمشروبات الشعبية للسياح.

السياسيون اليمينيون المتطرفون الذين يدعمون الإستيطان بدون هوادة والذين يواصلون محاولات ضم القدس الشرقية استغلوا مشروع التلفزيون - وكذلك استغلوا الاختناقات المرورية بجوار البلدة القديمة واحتمال أن يسهم مشروع التلفزيون في تخفيف صعوبة الوصول الى منطقة باب المغاربة - من أجل تنفيذ رغباتهم وأطماعهم. فقد وجدوا في التلفزيون فرصة للقفز فوق العقبات التي تحول دون نجاح مشروع ضم القدس الشرقية بذريعة أنه يخدم مصلحة الزوار اليهود لحائط المبكى والحي اليهودي والبور الاستيطانية الأخرى في البلدة القديمة. فمشروع التلفزيون يقترح أن يتم نقل هذه المجموعة من الزوار بواسطة الجو مباشرة (أي عربات التلفزيون) الى مركز كيدم بالقرب من باب المغاربة. وهذه المجموعة من الزوار هي في الحقيقة محدودة وتقتصر على السياح الذين يرغبون في حصر تجربة السياحة بالوصول الى حائط المبكى فقط ودون غيره من المعالم السياحية المنتشرة في البلدة القديمة. وبذلك يتم تفادي المرور بالبلدة القديمة والاحتكاك بالمواطنين الفلسطينيين والاطلاع على عاداتهم

القانونية في المحاكم الإسرائيلية وفي محكمة العدل العليا. وهذا يعني أنه قد تتطور الأمور إلى جهة الغاء هذا المخطط أو إلى إدخال تعديلات جذرية عليه. وبذلك يكون مخطط التلفزيون قد استعجل الأمور وسرّعها استنادا على مخطط مجمع "كيدم" الذي يجابه مصيرا غير مؤكد وربما يتم إلغاؤه، وعندها ستفتقر محطة التلفزيون "D" إلى قاعدة مادية تقام عليها كما يقضي المخطط بذلك.

تمييز موجّه ضد الفلسطينيين

الهدف المعلن لمشروع التلفزيون هو منح خدمات مميزة للزوار اليهود والسياح الذين يرغبون بزيارة «حائط المبكى» (ساحة البراق) عن طريق تمكينهم من تجاوز الطريق المعتادة والمؤدية إليها مشيا على الأقدام. فالسياح الذين يريدون التوجه الى حائط المبكى سيتم نقلهم بواسطة التلفزيون إلى المحطة "D" المخططة على سقف عمارة "كيدم"، ومن هناك أيضا باستطاعتهم العودة إلى القدس الغربية بعد إجراء الزيارة.

عزّابو مشروع التلفزيون حاولوا التقليل أو حتى نفي التمييز الذي ينطوي عليه هذا المشروع. فالردّ التلقائي على الاعتراضات التي تم تقديمها على المخطط وعرضت امام المحقق الخاص (لكي يبتّ بشأنها) هو أنّ السفر بالتلفريك متاح للجميع وليس مقصورا على المسافرين اليهود وأنه باستطاعة الفلسطينيين أيضا ان يستعملوا وسيلة النقل هذه. وان التنقل بواسطتها ليس مقصورا على الوصول لحائط المبكى. ولكن التجربة تدلنا على أنه في المستقبل القريب ستنشأ ظروف وملابسات، بما في ذلك احتياجات أمنية، يمكن استغلالها سلبيّا كي تشكل ذريعة لحرمان الفلسطينيين من استعمال التلفزيون.

ومشروع إيصال القطار بواسطة نفق (المترو) إلى تخوم البلدة القديمة - يشهدان على هذه المحاولات وإلى اللجوء لوسائل غير عادية وعابرة للحدود بين القدس الغربية والشرقية.

إن الضم القسري للقدس الشرقية لصالح بلدية القدس والمستوطنين والحكومة الإسرائيلية يتم على حساب الميزات الخاصة التي تتمتع بها. فالضم القسري لا يستوي أبداً مع "توحيد شطري القدس" كما تدّعي الجهات الإسرائيلية. ويندرج تخصيص ميزانيات مالية وموارد ضخمة لتنفيذ المشاريع التي تهدف لفرض الضمّ في إطار ممارسات التمييز ضدّ المواطنين الفلسطينيين، وتفضيل مصلحة المستوطنين على كل الاعتبارات العامة، بما في ذلك ضرورة اتباع سياسات متساوية وعادلة لكافة قطاعات المواطنين في المدينة.

كما وينطوي مشروع التلفريك على ازدياد الموروث الحضاري والثقافي في محيط البلدة القديمة والعبث غير المسؤول بالمناظر الطبيعية والمقدّرات التاريخية التي تراكمت فيها على مرّ العصور والحقب.

ويذكر أنه في أحد الاجتماعات التي عقدت لبحث مخطط التلفريك، صرّح رئيس مجلس المحميات الطبيعية والحدائق العامة أنّ مسار التلفريك يمر في منطقة هي الأكثر حساسية في القدس، وربما في العالم بأسره. وفي نفس الجلسة قال رئيس طاقم المخططين ما يلي: "عندما بدأنا مهمة التخطيط راودتنا خشية أن نتسبب بأضرار بالغة للطبيعة في المنطقة، ولكن حينما تم اعتماد فكرة التلفريك نهائياً لم تعد تساورنا تلك المخاوف بل انتقلنا إلى مرحلة محاولة التسبب بأقل ما يمكن من الأضرار".

هذه الوقائع تظهر شدة الضغط الذي مارسه السياسيون الذين يتماهون مع مصالح المستوطنين و يضربون بعرض الحائط الاعتبارات الموضوعية والمهنية في تعاملهم مع مشروع التلفريك. وزير

وتقاليدهم وحضارتهم وثقافتهم. ويعتبر الرضوخ لنزوات هذه المجموعة من الزوار أمراً مستهجناً إذ أن الأمر ينطوي على بناء مشروع التلفريك الذي يكلف الخزينة العامة اموالا طائلة، بينما دائرة المستفيدين منه ضيقة ومحدودة جداً.

إنّ الرسالة السياسية الأساسية التي يتضمنها مشروع التلفريك تتلخص في أن السيطرة الشاملة والمطبقة على القدس، بما في ذلك القدس الشرقية، تتركز بيد الحكومة والسلطات الإسرائيلية. فمساهمة الوزارات الحكومية المختلفة في المشروع، وبالتحديد وزارة السياحة ولجان التنظيم والبناء، تشهد بوضوح على ذلك. ويؤكد ذلك أيضاً دعم بلدية القدس ودعم سلطة تطوير القدس للمشروع منذ بداية المخطط، واستمرارهم في ممارسة الضغوط على المؤسسات وعلى صنّاع القرار من أجل المصادقة فوراً على المخطط والانتقال بسرعة إلى مرحلة التنفيذ الفعلي للمشروع. ويعمل نشطاء المستوطنين والمنظمات التي تدعمهم خفية وعلناً من أجل تجنيد كافة الموارد اللازمة لتشييد المشروع. وهذا يفسر لماذا تقرّر ان يكون مركز "كيدم" المحطة الأخيرة للتلفريك بالقرب من أسوار البلدة القديمة. فمركز "كيدم"، الذي يقع عند المفرق الرئيسي المؤدي الى سلوان، يشكل أيضاً مشروعاً تهويدياً بحد ذاته رغم الادعاء بأنه مشروع سياحي، وتقوم بدعمه نفس المنظمات الاستيطانية، وخاصة مؤسسة "إعاد".

ومن خلال مشروع التلفريك تبغي السلطات الاسرائيلية التأكيد بأنها ماضية في مشروع ضمّ القدس باستعمال كافة الوسائل المتاحة وعلى الرغم من العقوبات المختلفة الموجودة على الأرض. وطالما تعثرت مبادرات الضمّ التي تتكرر من حين لآخر بأشكال متنوعة، ففي جعبة الحكومة وأذرعها وسائل "ذكية" (من نوع التلفريك) لتجاوز تلك العقوبات. والمخططان الرئيسيان اللذان يجري الآن دفعهما باتجاه التنفيذ - مشروع التلفريك فوق الأرض

السنين السابقة ما زال ماثلاً في ذاكرتهم الجماعية، وعلى السلطات الاسرائيلية أن تأخذ ذلك بعين الاعتبار ضمن مجمل العوامل التي قد تؤثر على القرار الأخير والنهائي بما يتعلق بالمشروع.

التسبب بأضرار بالغة للبيئة والطبيعة والموروث الحضاري والتاريخي

المخطط بشكله الحالي سيلحق الضرر بمحيط البلدة القديمة ويمس في وضعيتها كموقع للتراث العالمي باعتراف منظمة اليونسكو. ووفق هذا الاعتراف فإنه من الواجب حماية الشريط المحاذي لأسوار المدينة القديمة على اعتبار أنه يشكل منطقة فاصلة بين مكونات التراث القيمة داخل الأسوار وبين المناطق المحاذية لها من الخارج. وكانت السلطات الإسرائيلية قد صادقت في العام 1970 على المخطط ع.م/6 الذي يتضمن الإعلان عن هذا الشريط كمحمية طبيعية ويحظر تنفيذ أعمال تطوير وبناء ضمنه. وتقع المحطتان "C" و- "D" التابعتان للتفريك ضمن منطقة سريان المخطط ع.م/6 مما يتناقض بشكل سافر مع أحكامه التي تسمح فقط بإجراء أعمال بناء وتطوير محدودة جداً وفي حالات الضرورة.

لقد اعترف المخطط الهيكلي / التوجيهي للقدس، والمسمى القدس 2000، بأهمية المكونات الطبيعية والتاريخية والأثرية الموجودة على طول أسوار البلدة القديمة ومنحها الحماية القانونية والتخطيطية. وبدون شك، فإن إقامة محطتي التفريك في نطاق هذه المحمية، وما سيرافقه من حفريات وأعمال بناء مكثفة، سيتسبب بإلحاق الضرر الذي لا يمكن إلغاؤه في المستقبل، بالآثار التاريخية والمنظر العام الذي يسود المنطقة.

ونظراً لأن مبنى التفريك الذي سيقام ضمن المشروع سيلحق الأضرار بالآثار التاريخية وبالمنظر العام الذي ساد المنطقة طوال العصور، فقد تنادت

السياحة في حينه ياريف ليفين والمعروف بسياساته اليمينية المتطرفة أعلن أن مشروع التفريك هو مشروع بنية تحتية وطنية، لكي يسهل المصادقة عليه ويتم تجاوز كافة العقبات الروتينية والبيروقراطية للمشروع.

إنّ ضم القدس الشرقية لإسرائيل وإلى منطقة نفوذ بلدية القدس الغربية بعد عام 1967 يتعارض مع القانون الدولي. ودول قليلة فقط في العالم تعترف بالضم القسري للقدس الشرقية إلى سلطة إسرائيل. ورغم ذلك فإنها تؤكد في نفس الوقت على ضرورة احترام خصوصيات ومميزات القدس الشرقية ومواطنيها الفلسطينيين. ووفق نصوص القانون الدولي وقرارات الأمم المتحدة المتكررة فإن ممارسات الضم القسرية التي تنتهجها إسرائيل هي غير قانونية وباطلة. ويجب التذكير بأن الواجب الرئيسي للقوة المحتلة أن تتجنب الممارسات القمعية أحادية الجانب التي قد تتسبب بأضرار للسكان الأصليين. كما وعليها أن تمتنع عن تغيير هوية ومميزات الأراضي التي تحتلها والألا تستغل الموارد الطبيعية في المنطقة المحتلة لمصلحتها.

ونظراً لحساسية المشروع وأهدافه الاستيطانية الجلية، ونظراً لقرب موقعه من البلدة القديمة وأسوارها، وخاصة الحرم القدسي الشريف والأماكن المقدسة للمسلمين، هناك احتمال بأن تحدث احتكاكات بين العرب الفلسطينيين وبين اليهود عندما يشرع بعمليات الحفر لتنفيذ المشروع. وفي الماضي القريب تسببت ممارسات استفزازية في محيط الحرم القدسي الشريف - مثل وضع كاميرات التجسس والتعقب على البوابات، أو حفر الأساس لبناء جسر في منطقه حائط المبكى وصولاً إلى المسجد الأقصى - في إشعال مواجهات واحتجاجات من قبل الفلسطينيين.

ولا شك أن الشعور بالخطر الدائم لدى المواطنين الفلسطينيين والذي أثار الاحتجاجات على مدى

الفلسطينيين في القدس الشرقية. لكن منذ عام 1967، تراجعت التجارة في المدينة القديمة بشكل مطرد، حيث أغلقت العديد من المتاجر والمصالح العاملة في الأسواق التقليدية بسبب قلّة السياح والزبائن. وتشير التقديرات إلى أن عدد الأعمال التجارية في البلدة القديمة قد انخفض من 5,000 مصلحة قبل عام 1967 إلى 3,400 في الوقت الراهن. ولا شك في أن انحسار حركة السياحة التقليدية في البلدة القديمة ستؤدي إلى المزيد من الأضرار وإلى تفاقم المخاطر الاقتصادية التي تواجه الأعمال التجارية والتوظيف وسبل عيش المجتمع الفلسطيني المقدسي.

من المحتمل جداً أن تتسبب عربات التلفريك، التي يتمثل هدفها الرئيسي المعلن في جلب السياح ذهاباً وإياباً إلى مركز كيدم (المحطة D)، في تقليل عدد السياح الذين يتجولون في أسواق البلدة القديمة. لذلك، سيتسبب المشروع بشكل مباشر في الحد من التجارة والتسوق، والإضرار بالاقتصاد المحلي، والمسّ البالغ بالحقوق الأساسي في حرية العمل والتجارة للفلسطينيين.

وللحقيقة نذكر بأنه تمت معالجة هذا الجانب من الاعتراضات التي تقدمت بها الأطراف المعنية في جلسة الاستماع مع محقق الاعتراضات، لكنها للأسف لم تحظ بالاهتمام الكافي ولم تلق آذانا صاغية قط.

الأضرار التي ستلحق بحي سلوان ووادي حلوة

على الرغم من مرور مسار التلفريك فوق حي سلوان ووادي حلوة، وانتهائه عند المحطة "D" فوق سقف مركز "كيدم" الواقع بجوار مدخل سلوان، إلا أن المشروع يتجاهل ولا يلتفت البتة لاحتياجات الأحياء الفلسطينية، ولا يأخذ بعين الاعتبار التأثيرات المحتملة على انتظام المواصلات المحلية والحاجة الملحة لمزيد من مواقف السيارات في المنطقة. وعلى الأرجح، ستؤدي مجموعات المسافرين من وإلى المحطة "D"

مجموعة كبيرة من علماء الآثار لمواجهة المخطط وللحفاظ على المنطقة كي تبقى على طبيعتها كما في سابق عهدها. ويبرز من بين علماء الآثار الذين تصدوا للمشروع أعضاء جمعية "عميق شافيه" الذين يطورون فهما متميزا ومغايرا للمعهد بكل ما يتعلق بعلم الآثار. فغالبا ما يرتبط علم الآثار لدى الناس العاديين بالمخلفات التاريخية والمباني والأواني القديمة المدفونة تحت الأرض. وبالمقابل يشدد أعضاء الجمعية على أهمية المحافظة أيضا على معالم المنطقة التي تحيط بالمخلفات التاريخية وعلى الطبيعة التي سادت حولها على مدى العصور. وبناء على هذه الرؤية، تصبح المحافظة على المنظر الطبيعي لأسوار القدس القديمة وبواباتها المختلفة والتفاصيل الدقيقة هدفا ساميا بحد ذاته، مما يوجب منع إقامة المبنى الفولاذي الضخم والكوابل والعربات (السلال) المتحركة في واجهتها الجنوبية. ومن الجدير ذكره أن التلفريك في المدن التاريخية يعتبر ظاهرة غريبة ومستهجنة. ويخشى أن يتحول التلفريك، بأجزائه المختلفة، بمثابة "الفيل الأبيض" في القدس (بمعنى ملكية لا يمكن لصاحبها التخلص منها بسبب تكلفتها العالية ولا سيما صيانتها) والذي يستوجب تنفيذ أعمال صيانة دورية باهظة.

التسبب بأضرار للبلدة القديمة والسكان

الفلسطينيين

لم يتم إشراك سكان القدس الشرقية أو استشارتهم في تخطيط التلفريك، على الرغم من أنهم سيصبحون الأكثر تأثراً بالمشروع. في واقع الأمر، فإن قرب المحطتين C و D من البلدة القديمة يستوجب إشراك السكان الفلسطينيين المحليين في مسار التخطيط، حيث ستؤثر المحطات المذكورة على الحياة اليومية للمواطنين بشكل ملحوظ.

وتشكل السياحة مصدر رزق رئيسي للسكان

حتى المنازل في سلوان ووادي حلوة غير المعرضة لخطر الهدم الكامل، هناك قلق كبير بشأن الأضرار الهيكلية التي قد تحدث بسبب أعمال الحفر والبناء بالقرب منها. إذ أن غالبيتها هي مبانٍ قديمة شُيِّدت منذ عقود باستخدام مواد ووسائل بناء قديمة، وبدون التقيّد بالمعايير الهندسية الحديثة المصممة لحماية المباني من الاهتزازات التي قد تزعزع الاستقرار.

ويذكر أنّ وثائق الخطة تتيح للسلطات والجهات الراعية للمشروع بمصادرة الممتلكات مؤقتًا خلال مرحلة إنشاء المشروع. وتعلمنا التجربة أن مصطلح "المصادرة المؤقتة" مرّن للغاية، وغامض من الناحية القانونية، ويهدد حقوق أصحاب الأملاك والأراضي في استخدام أراضيهم ومبانيهم وتطويرها. وربما يستغرق تنفيذ المشروع بضعة سنوات، علماً أنه لم يتم إعلان جدول زمني ولم تنشر مراحل التنفيذ المستقبلية بل بقيت مبهمّة عن عمد. وقد يتم استغلال هذه النواقص والفجوات من قبل عربي المشروع لتقييد أعمال البناء والتطوير أو حتى إجراء التصليحات على الأبنية القائمة على طول مسار المشروع في الأحياء الفلسطينية.

تستوجب شروط التخطيط الحضري السليم إجراء مسح أولي شامل للوضع الحالي في المنطقة التي سيتم تنفيذ المشروع فيها. ويوجب شمول المسح المعالم المادية والاجتماعية والاقتصادية للمنطقة، مثل: عدد المنازل التي ستتضرر بشكل مباشر وغير مباشر و/ أو التي سيتم هدمها، والأراضي التي ستتم مصادرتها بشكل دائم أو لفترة محددة خلال فترة البناء، والتأثيرات المتوقعة المتبادلة بين المباني القائمة وبين المركبات الهيكلية المقترحة للتفريك، وتأثيرات الضوضاء والإشعاع التي ستتزايد بمرور الوقت بعد تشغيل التفريك. وكما تبين جلياً، فلم يتم إجراء هذا المسح الميداني الشامل لمشروع التفريك - أو أنّه لم يتم الإعلان عن نتائجه فيما لو تمّ تنفيذه.

إلى حدوث ازدحام مروري كبير عند مفرق سلوان، مما سيعيق الدخول والخروج إلى سلوان. كما ولا تتضمن وثائق خطة التفريك أي إشارة إلى سلوان واحتياجات النقل والمواصلات الخاصة بها، وبالتالي فهي لا تتناول تأثير حركة المرور على السكان الفلسطينيين هناك.

إن عدم وجود مخطط هيكلي أو خطط مفصلة لتطوير البنية التحتية والنقل في سلوان يعيق تحديد احتياجات الحي في مجالات الإسكان والتطور والتوسع. وفي الواقع، منذ الاحتلال في عام 1967، لم يتم إعداد مخطط تفصيلي لسلوان لتحديد بدائل البناء والتنمية الممكنة التي يمكن أن توفر حلولاً سكنية وفرص عمل كافية لسكانها المتزايدين. بل على العكس من ذلك، فإن المخططات الهيكلية القليلة التي تم إعدادها والمصادقة عليها في سلوان اقتصرت فقط على مشروع "حديقة الملك داوود". مشروع التهويد هذا، الذي تم تسويقه على أنه يعنى بالحفاظ على البيئة وحماية الطبيعة، حظر في الواقع البناء والتطوير في أجزاء كبيرة من الحي. يتسبب مشروع التفريك بضرر محتمل لسكان حي سلوان - وادي حلوة بعدة أشكال. فتشييد الأعمدة الضخمة التي تدعم هيكل الكوابل المعلقة سيؤدي إلى هدم العديد من المنازل في الحي وتشريد أصحابها، ومصادرة الأرض التي تقوم عليها هذه المنازل. وهناك مخاوف مشروعة من أن العائلات التي ستهدم منازلها لن تحصل على تعويض عادل جراء مصادرة ممتلكاتها، لأن هذه المنازل بنيت دون تصاريح قانونية، وبالتالي فهي تعتبر مخالفة لقانون التنظيم والبناء الإسرائيلي. وحتى لو تم دفع تعويضات للعائلات، فلن يتمكنوا من شراء مساكن بديلة ومناسبة بسبب أزمة السكن الحادة في سلوان، وهي أزمة تفاقت بسبب الزحف المستمر للمستوطنين المتطرفين في الحي والبؤر الاستيطانية التي أقاموها.

الفلسطيني سيتأثر سلباً أيضاً بمشروع التلفريك وإن كان بدرجة أقل من "سلوان" ووادي حلوة. إذ سيمر مسار التلفريك فوق الطرف الشمالي للحي، مما سيمس بالمنظر السائد والمعتاد للمنتزه الوحيد المتاح للسكان في الحي وبخصوصية المنتزهين فيه (لنفس الأسباب التي ذكرت بخصوص أحياء سلوان ووادي حلوة). ولا شك في أن المس بالمساحة الترفيهية الوحيدة التي يمكن أن يتمتع بها الفلسطينيون في الحي خارج بيوتهم سينتقص من جودة الحياة في "أبو طور".

المعارضة العارمة للمشروع

ليس هناك شك في أن مشروع التلفريك قد اجتذب الكثير من الاهتمام العام، وخاصة من مجموعة واسعة من الشخصيات العامة والمهنيين والعلماء والمتقنين ورجال الدين. وعلى الرغم من غياب التنسيق، فقد اصطدم مشروع التلفريك بمعارضة واسعة من قبل كثير من الهيئات العامة المعنية بدوافع المشروع وتفاصيل التنفيذ والمكونات المادية. وكما ذكرنا سابقاً، عارضت المشروع المنظمات الدينية ورجال الدين البارزين من الديانات التوحيدية الثلاث، كل منها لأسبابها الخاصة. فقد اعترض المجلس الأعلى لشؤون المسلمين في إسرائيل على المشروع كجزء من دوره في حماية الأماكن المقدسة للمسلمين في القدس من محاولات جمعيات المستوطنين والمنظمات اليهودية المتطرفة التي تسعى لتغيير الهوية الأصلية للقدس الشرقية بشكل عام، وبوجه خاص في البلدة القديمة ومحيط الحرم الشريف.

أما رؤساء حاخامات القدس فقد عارضوا المشروع من خلال دعم الاعتراضات التي طرحها أعضاء من المجتمع اليهودي القرآني، الذين يعتقدون أن مرور الكوهنيم "أو الكهنة اليهود" فوق المقبرة

وتشمل خدمة التلفريك الاعتيادية مروراً متواصلاً للعربات (والركاب الذين يحدقون للأسفل خلال مرور العربات فوق المباني) باستمرار طوال اليوم على ارتفاع منخفض يبلغ بضعة أمتار فقط فوق مساكن "سلوان" ووادي حلوة، مما سيشكل مساً حقيقياً بخصوصية العائلات خلال ممارستها حياتها اليومية المعتادة في ساحات البيوت والحدائق والشرف. ولا شك في أن التعدي المتواصل على خصوصية العائلات وهي تعيش حياتها في المنازل يشكل مساً بجودة الحياة، ويتناقض مع الحق الأساسي للإنسان بالمحافظة على الخصوصية الشخصية كجزء من كرامته وحرية.

علاوة على ذلك، سيؤدي المرور المتكرر لعربات التلفريك على ارتفاع منخفض إلى حدوث ضوضاء واهتزازات في المباني القائمة تحت مسارها. وعلى الرغم من أن ذلك قد لا يسبب أضراراً هيكلية وبنوية للبيوت، لكنها بالتأكيد ستجعل ساكني المباني يشعرون بعدم الأمان وعدم الراحة. أضف إلى ذلك أن إقامة التلفريك والاهتزازات والضوضاء ستؤدي إلى انخفاض قيمة المساكن والمباني المجاورة لمسار التلفريك في "سلوان" ووادي حلوة.

وننوه هنا الى التقييدات الصارمة التي طالما فرضتها بلدية القدس ومؤسسات التنظيم والبناء على أجزاء كبيرة من "سلوان" ووادي حلوة، وعلى المناطق الأخرى المحيطة بأسوار البلدة القديمة بشكل خاص، متذرعة بحجج الحساسية البيئية لهذه المناطق واحتراماً لتوجيهات مخطط الحديقة الوطنية ع.م/6 الذي فرضته السلطات الإسرائيلية بعد الاحتلال. وعلى النقيض من ذلك، يشتمل مشروع التلفريك على أعمال بناء وتطوير ضخمة في نفس المنطقة التي يُحظر فيها على السكان الفلسطينيين وملاك العقارات القيام بأعمال البناء والتطوير والمحافظة على سلامة ممتلكاتهم من التآكل.

كما وتجدر الإشارة إلى أن حي "أبو طور"

بأن المخطط لم يكن من الجائز أن توافق عليها الحكومة حينها، لأنها كانت بمثابة حكومة انتقالية منقوصة الصلاحيات. وقد عُقدت جلسة الاستماع الأولى للالتماس في 29 حزيران/ يونيو 2020. وبعد بضعة أسابيع، طلبت المحكمة العليا من الحكومة تقديم مواد إضافية تبرّر القرار الذي اتخذته اللجنة القطرية للبنى التحتية في حينه لوضع المخطط ضمن مسار المصادقة المستعجلة.

وكما هو معروف، فإن فرص التدخل القضائي (من قبل المحاكم) في القرارات التي تتخذها مؤسسات التخطيط الإسرائيلية محدودة للغاية. لذلك، من المشكوك فيه أن يأتي الخلاص من مشروع التفريك من المحكمة العليا بالذات. ومع ذلك، فإن اتفاق العديد من النشطاء والمهنيين الذين لا تربطهم عادة مصالح مشتركة، في معارضة مخطط التفريك يشير إلى خطورة العواقب المحتملة للخطة (انظر الملحق رقم 2).

اليهودية النشطة الواقعة في «وادي الموت» يسبب النجاسة والتدنيس. إذ وفقاً لمعتقداتهم، هذا وارد الحدوث حتى لو حدث مرور الكهنة أثناء الركوب في مقصورات مدعومة بالكوابل والأعمدة.

رفض المهندسون المعماريون ومخططو المدن وخبراء المواصلات وحماية البيئة بشدة فكرة إقامة التفريك في فضاء مدينة تاريخية. حيث أنهم يتفقون في الغالب على أن الإجراء المناسب في مثل هذه الأماكن هو "المحافظة" وليس التطوير والتحديث المزعوم. لذلك، كان علماء الآثار والمؤرخون والناشطون في مجال التراث في طليعة أولئك الذين يعارضون الفكرة الأساسية للمشروع وكذلك تجلياته المادية.

ومن المثير للاهتمام، أن معارضة المشروع لا تتأثر بالانتماء القومي في القدس، على الرغم من انتشار التوترات العرقية والقومية (بشكل رئيسي بين اليهود والعرب) في المدينة. ويعارض السكان الفلسطينيون في سلوان ووادي حلوة وأبو طور المشروع بشدة، سواء بشكل مستقل عن زملائهم اليهود أو بالتعاون معهم. الدوافع الرئيسية للمعارضة بين السكان الفلسطينيين هي دوافع سياسية ومادية واجتماعية-اقتصادية، وتتبع أيضاً من التهديدات التي تتعرض لها مكانة الأماكن المقدسة الإسلامية القريبة، وخاصة الحرم الشريف والمسجد الأقصى. بينما معارضة المشروع بين السكان اليهود تنبع بشكل أساسي من دوافع ثقافية ومهنية. فكما ذكرنا، وبصرف النظر عن معارضة الطائفة القرائية المنبثقة من العقيدة الدينية اليهودية، فإن معظم المعارضين اليهود هم من المهنيين والمتقنين في مجالات الآثار والعمارة وحماية البيئة والتاريخ والثقافة.

ويعتبر أهم مؤشر على المعارضة الواسعة لمشروع التفريك هو الالتماس الذي قدمته مجموعة من المهنيين والنشطاء العاميين إلى المحكمة العليا لغرض عرقلته وربما إلغائه. الالتماس لا يزال معلقاً في المحكمة ولا يمكن استباق النتائج، ويؤكد الالتماس

خاتمة وتلخيص

مشروع التلفريك إلى البلدة القديمة في القدس الشرقية هو مشروع مشبوه يهدف إلى تسريع تهويد القدس الشرقية واستكمال ضمها للقدس الغربية بخطوات قسرية. ولا غرابة في أن أعنى المتحمسين للمشروع هي جمعية "العاد" الاستيطانية والمدعومة من جهات دولية ومحلية تنتمي إلى اليمين الاستيطاني المتطرف في إسرائيل.

وتكاد لا توجد مسوغات لهذا المشروع سوى تسهيل وصول الزوار اليهود إلى حائط المبكى (ساحة البراق) وعودتهم إلى القدس الشرقية دون المرور بالبلدة القديمة وملاقة سكانها الفلسطينيين.

بينما ينطوي المشروع على نتائج سلبية جمّة منها: ضرب الحركة السياحية في البلدة القديمة وما ينتج عنها من تبعات اقتصادية واجتماعية، هدم بيوت ومصادرة أراض والتسبب بالأذى الدائم لعشرات البيوت والعائلات في سلوان ووادي حلوة، التسبب بأضرار لا يمكن إلغاؤها للموروث الحضاري والتاريخي والأثري في محيط البلدة القديمة وأسوارها، واحتمال نشوب احتجاجات شعبية ومواجهات قد تتطور إلى أعمال عنف.

التأثير على البيئة والمناظر الطبيعية وقواعد السلامة

يمكن تلخيص الأثر السلبي للتلفريك على البيئة والمناظر الطبيعية والسلامة على طول مساره ومحيطه القريب، وعلى السياق الحضري العام للقدس، على النحو التالي:

1. التسبب بتغيير "خط الأفق" التقليدي / المعتاد الذي يظهر للناظر من نواحي متعددة من البلدة القديمة، وخاصة من المدينة القديمة، بسبب المرور المستمر والمتكرر للعربات (المقصورات) التي تتحرك ذهاباً وإياباً في الهواء طوال اليوم.
2. الأضرار التي ستلحق بالطبيعة في "وادي الموت" بسبب مرور العربات وإنشاء البنية التحتية للتلفريك (الأسس الخرسانية والأعمدة) في أرض الوادي.
3. مستويات عالية من الضوضاء أثناء إنشاء التلفريك، وبعد ذلك أثناء تشغيله المنتظم مدى الحياة، والتي ستلحق الضرر بصحة وجودة الحياة وخصوصية العائلات من سكان سلوان ووادي حلوة الذين تقع منازلهم مباشرة تحت مسار التلفريك، وبجوار البنية التحتية والأعمدة التي تسند الكوابل والعربات.
4. الإشعاع الكهربائي والكهرومغناطيسي المنبعث من الكوابل والمقصورات والذي يتسبب في أضرار صحية للناس.
5. الخطر على سلامة السائقين بسبب التشتت المحتمل الناجم عن حركة العربات في الفضاء وانعكاس أشعة الشمس على مستوى الشارع.
6. الضرر الجمالي والمسّ بالمناظر الطبيعية في المنطقة بسبب المقاييس الضخمة والشكل المائل لأعمدة التلفريك.

ملحق رقم 1

توضيحات للخطة

تم تصميم التلفريك لمعالجة مشكلة إمكانية الوصول إلى الحوض الجنوبي/ شرقي للبلدة القديمة، وهو يشكل جزء من نظام المواصلات في مدينة القدس، ويتيح الوصول إلى المواقع ذات الأهمية الدينية والسياحية والعالمية لجميع الأديان ويهدف إلى ربط الأحياء مع الحوض الجنوبي للبلدة القديمة بما في ذلك: وادي حطوة وسلوان وأحياء البلدة القديمة: الحي اليهودي والحي الأرمني وهار تسيون.

التلفريك ذا سعة 3000 راكب تقريباً في وقت الذروة في الاتجاه ومرتبطة بنظام النقل الجماعي المخطط في القدس.

تمكن تكنولوجيا التلفريك من توفير حلول مواصلات في منطقة ذات قيود طبوغرافية كثيفة، مع محدودية سعة في البنية التحتية للشوارع، بالقرب من المواقع الأثرية والمباني الدينية. إن وسائل نقل في المستوى الأعلى لا تتطلب أرض مقارنة بالوسائل الأخرى ولا تتطلب تعبيد أو توسيع الطرق.

يبلغ طول المسار حوالي 1.4 كم وعرضه 30 متراً ويشمل 15 ركيزة (لا يشمل ركائز المحطة)

يمر نظام التلفريك في الممر المرتفع فوق سطح الأرض جزئياً فقط (حزام نظام مواصلات غني بالمسافرين) وفقاً للمشار إليه في ملحق البناء مقابل (توجيهات) سيتم مسادرة المساحة في حدود هذا الحزام في إطار هذه الخطة، لأغراض المشروع وفقاً للقانون على النحو المحدد في هذه الخطة دون تغيير الأغراض بموجب الخطة المعتمدة. إصدار تصاريح بموجب هذه الخطة، سيتم بموافقة مبادر الخطة.

في البعد الأفقي، يبلغ عرض ممر التلفريك حوالي 30 متراً، وفقاً لما يظهر في مخطط الخطة.

في البعد الرأسي - سيكون الخط السفلي الذي يحدد ممر التلفريك في المساحة المرتفعة على ارتفاع 4 أمتار على الأقل من ارتفاع الأجسام والطرق (باستثناء الأشجار) الموجودة على الأرض على طول المسار. هذا النطاق هو أكثر نطاق أمان صرامة من أجل تشغيل التلفريك.

يجب أن يكون الخط العلوي الذي يحدد ممر الطريق في المساحة المرتفعة وفقاً لارتفاعات المشار إليها في ملحق البناء للمقاطع (توجيهات) كما يلي:

مقطع بين محطات B-A - سيتم الحفاظ على الخط العلوي عند ارتفاع مطلق يبلغ +780.00
مقطع بين محطات B-C - سيتم الحفاظ على الخط العلوي عند ارتفاع مطلق يبلغ +780.00 (780 + يحدد هذا الارتفاع نسبة إلى ارتفاع الجدار في الركن الجنوبي الغربي).
مقطع بين محطات C-D - بقياس عامودي مع الجدار على مسافة مساوية أو أكبر من 100 متر - يتم الحفاظ على الخط العلوي كارتفاع الجدار.
مقطع بين محطات C-D - بقياس عامودي مع الجدار على مسافة يقل عن 100 متر - حيث سيتم الحفاظ على خط علوي يبلغ ارتفاعه 2 متر تحت ارتفاع الجدار.

يتضمن البرنامج مجمعات بحث لموقع الركائز على الأرض. يجب أولاً مسادرة منطقة عرض وارتفاع الممر المرتفع للتلفريك في الحيز المرتفع وكذلك مناطق البحث للركائز في إطار مسادرة مؤقتة لغرض الاستخدام والتصرف لمدة 15 سنة حتى يتم تحديد الموضع النهائي للركائز في مرحلة ترخيص البناء. ونتيجة لذلك، سيتم تحديد الارتفاعات النهائية المطلوبة لمرور التلفريك في الممر المرتفع وكذلك المواضع النهائية للركائز. سيتم تقليص نطاق المسادرة وفقاً لمرحلة تصريح البناء وسيتم تحديد المسادرة الدائمة فيما يتعلق بذلك. يحق للجنة تمديد هذه الفترة.

يتضمن المشروع 3 محطات للركاب ومحطة تشغيل:

1. محطة A للركاب - في مجمع محطة القطار القديمة.
2. ديبو B- في منطقة عامة/ حديقة للمكثوفين هي محطة تشغيلية تستخدم فقط للتخزين وورشة علاج دون صعود أو نزول ركاب.
3. محطة C للركاب - على حافة موقف السيارات السفلي من هار تسيون.
4. محطة D للركاب- فوق مبنى مركز كيديم المصادق عليه.

تشكل الصفحة التوضيحية خلفية للخطة ولا تشكل جزءاً من وثائقها القانونية.

• كان هناك خلل خطير في عملية التخطيط حيث لم يتم إشراك وزارة المواصلات في المشروع الذي يعرض على أنه مشروع مواصلات. ولم يشترط على أن يخضع المخطط للمعايير المعتمدة في مشاريع المواصلات في البلاد. وبدلاً من ذلك، تمت الموافقة عليه على أساس تقارير وبيانات أقل شمولاً من تلك المطلوبة لكل مشروع مواصلات آخر.

• تمت المصادقة على المخطط بالاعتماد على عمليات محاكاة مضللة: لم يقدم عزابو الخطة محاكاة كاملة توضح بدقة العربات المتحركة والأضرار التي ستسبب للمشهد التاريخي. فقد كان ينبغي على اللجنة الوطنية للبنية التحتية أن تطلب من الداعمين تقديم محاكاة توضح السيارات الفعلية المتحركة.

في هذا الوقت، بينما تواجه صناعة السياحة بأكملها أزمة غير مسبوقة، تصر حكومة إسرائيل بعناد على التخلص من مئات الملايين من الشواقل من ميزانية وزارة السياحة في مشروع يتضح، بمرور الوقت، على أنه غير ضروري البتة.

إن الالتماس إلى محكمة العدل العليا المقدم من كبار المتخصصين في جميع المجالات ذات الصلة - المهندسين المعماريين والمؤرخين والجغرافيين وخبراء السياحة وعلماء الآثار - يتحدث بصوت عالٍ أكثر من أي شيء آخر عن حقيقة أن هذا المشروع لا يخدم أغراض السياحة ولا المواصلات، بل هو ترجمة لمآرب وأهداف سياسية.

نأمل أن توقف محكمة العدل العليا مسيرة مشروع التلفريك وتنقذ القدس من تدمير تراثها ومواقعها التاريخية.

ملحق رقم 2

بيان صحفي - وصول التلفريك المؤدي إلى المدينة القديمة إلى محكمة العدل العليا

يوم الاثنين الموافق 29 حزيران 2020 في تمام الساعة 9 صباحاً، ستنظر محكمة العدل العليا في شرعية المصادقة على مخطط التلفريك. تدعي جمعية «عيمق شافيه» وخبراء آخرون في الالتماس المقدم للمحكمة ما يلي:

1. تمت الموافقة على الخطة من قبل حكومة انتقالية غير مخولة بذلك
2. لم يتم تقييم المشروع، الذي يعتبر مشروع مواصلات، وفقاً للمعايير المقبولة من قبل الوزارة
3. تم اتخاذ القرار بناءً على عمليات محاكاة مضللة.

بعد الموافقة على مخطط بناء تلفريك إلى البلدة القديمة في القدس، تقدمت جمعية "عيمق شافيه" مع أكاديميين ومختصين في مجالات الهندسة المعمارية والتخطيط الحضري والسياحة والآثار بالتماس ضد المخطط.

يرتكز الالتماس على ثلاث حجج مركزية:

- لا يحق للحكومة الانتقالية اتخاذ قرار لا رجعة فيه مثل الموافقة على مشروع التلفريك: سيكلف مشروع التلفريك مئات الملايين من الشواقل. في فترة تقوم فيها الحكومة بتخفيض كبير في الميزانية بمليارات الشواقل وتخفيض ميزانيات الصحة والرفاهية، من غير المناسب أن تترك حكومة انتقالية تركة بهذا الحجم للحكومة المقبلة لترثها.



المركز العربي للتخطيط البديل
The Arab Center for Alternative Planning
המרכז הערבי לתכנון אלטרנטיבי



www.ac-ap.org

acap@ac-ap.org

P.O.B 571 Eilaboun 16972

Tel: +972 4 6783636

Fax: +972 4 6782394

