

## الطريق المسدود: إنشاء الطرق إلى المستوطنات في الضفة الغربية وقطاع غزة\*

### أولاً: مقدمة

[.....]

ثمة لجنة متخصصة من حركة السلام الآن تراقب تزفيت الطرق في الأراضي المحتلة من خلال النشرات الحكومية، والاطلاع الميداني المباشر على الأوضاع، وغير ذلك من مصادر المعلومات. وتتيح المعلومات المجتمعة الصورة التالية:

- ٨٠-١٠٠ كيلومتر من الطرق هي الآن في قيد التزفيت، أو على وشك التزفيت في المستقبل القريب. (على سبيل المقارنة، نذكر أن ١٨٦ كيلومتراً فقط قد زُفّت في البلد كله، داخل الخط الأخضر، سنة ١٩٩٠).<sup>١</sup>
- رُصد مبلغ ٢٧ مليون شيكل جديد من ميزانية وزارة الإسكان لتزفيت الطرق في الأراضي المحتلة.<sup>٢</sup> كما أن عشرات الملايين من الشيكولات الإضافية تنفق لهذا الغرض، وتمر عبر قنوات أخرى (من المنظمة الصهيونية العالمية، ووزارة الدفاع، وغير هاتين من الهيئات).
- تُبذل جهود خاصة لتزفيت "الطرق المتفادية للانتفاضة"، أي الطرق المخصصة لخدمة حاجات السكان اليهود حصراً. وفي مقابل ذلك، لا علم لنا بوجود ميزانية مرصدة لتحسين شبكة الطرق العامة في

\* التقرير رقم ٢ الذي أعدته لجنة مراقبة المستوطنات التابعة لحركة السلام الآن. وقد نشرته الحركة في تموز/ يوليو ١٩٩١، تحت عنوان:

"Dead End: Building Roads to Settlements in the West bank and Gaza Strip."

<sup>١</sup> تقرير عن أنشطة وزارة البناء والإسكان، أيار/ مايو ١٩٩١، بحسب مكتب الإحصاء المركزي.

<sup>٢</sup> "ميزانية الحكومة للعام ١٩٩١"، وزارة البناء والإسكان، ص ١٤٣.

الأراضي المحتلة، وإن كانت نسبة الوفيات من جراء حوادث السير على هذه الطرق أعلى من مثيلتها على الطرق داخل إسرائيل.<sup>٣</sup>

- ينفق ما متوسطه ٤٥ شيكلاً جديداً لكل شخص على الطرق داخل إسرائيل - وينفق ٢٧٠ شيكلاً جديداً لكل شخص على طرق المستوطنين. ويتراوح متوسط الأموال المصروفة، قياساً بحجم السير في إسرائيل، بين ١٠٠ شيكل جديد لكل عربية (في منطقة دان) [المنطقة الوسطى] وبين ١٤٠٠ شيكل جديد لكل عربية (في الجليل والنقب). أما في الأراضي المحتلة، فتصل هذه النسبة إلى ١٥,٠٠٠ شيكل جديد لكل عربية.

### ثانياً: الدلالة السياسية لطرق المستوطنين

إن الجهود المكثفة التي تبذل لإنشاء طرق المستوطنين وتطويرها تهدف، مثل إقامة المستوطنات، إلى خلق الوقائع على الأرض قبل الشروع في أية مفاوضات؛ إنها محاولة صريحة لإيجاد "تطبيع" في الروابط التي تربط المستوطنات بدولة إسرائيل، ولتمهيد الطريق من أجل القبول بكون الاحتلال أمراً غير قابل للتغيير. ومن المهم جداً، في هذا السياق، حجب أنظار المستوطنين - وأنظار زوارهم أو من يفكرون في الاستيطان مثلهم - عن حجم السكان العرب الغالب في الأراضي المحتلة. ذلك بأن كلا الجانبين - زعماء المستوطنين والحكومة - يدرك أن الأعيب خداع الذات، و"طمس الطابع السياسي" للمستوطنات، هما اللذان سيتيحان اجتذاب الألوف من المستوطنين الذين ما زالوا حتى اليوم يتحاشون المستوطنات القائمة في مناطق مثل: غوش قطيف [قطاع غزة]، وهار حبرون [جبل الخليل].

<sup>٣</sup> بحسب ب. ميخائيل، "هأرتس"، ١٩٩١/٦/١٩، الذي يستشهد بـ آ. بن - يعقوب، "نيكوداه"، حزيران/يونيو ١٩٩١.

### ثالثاً: قائمة بالطرق الجاري التخطيط لإنشائها وتزفيتها

لمّا كانت النشرات الحكومية الرسمية لا تكشف إلا جزءاً مما يحدث فعلاً، فإن المعلومات المدرجة أدناه قد جمعت من مصادر متنوعة؛ من ذلك أن ١,٢ كلم من الطريق الموصلة إلى "التلة الشرقية" في كرني شومرون، والجاري تزفيتها حالياً، غير منصوص عليها صراحة في أية ميزانية على الإطلاق. وكذلك هي الحال بالنسبة إلى قطع أخرى من أعمال الطرق الجارية والمبينة في القائمة أدناه.

[.....]

ومن الجلي أن الطرق الجانبية [الهادفة إلى تفادي أخطار الانتفاضة] جزء أساسي من القائمة، ومما له أهميته ودلالته أيضاً إنشاء الطرق بهدف إيجاد روابط قوية بين المستوطنات والمراكز السكانية المجاورة لها داخل الخط الأخضر (كيسوفيم - قطيف، شيلات - نيلي، إلخ). والغاية من هذه الطرق أن تولّد لدى مستعمليها الوهم بأن الخط الأخضر قد تلاشى، وبأن ليس ثمة سكان عرب في المنطقة. وفي الوقت نفسه لا تتطرق الميزانية إطلاقاً إلى الطرق الرئيسية التي تخدم مئات الألوف من سكان الأراضي المحتلة، سواء أكانوا عرباً أم يهوداً. وهذه الطرق تعاني من جراء رداءة بنيتها التحتية، وكثافة السير عليها، وارتفاع النسبة المئوية للوفيات نتيجة حوادث السير عليها. وهي لم تسترع أي اهتمام خاص لأنها لا تخدم الأهداف السياسية لحكومة إسرائيل.

### رابعاً: العبء الذي تلقّيه شبكة الطرق على الميزانية

من المستحيل، كما سبقت الإشارة، الحصول على المعطيات الدقيقة المتعلقة بمقدار التوظفيات المالية في الطرق المخصصة للمستوطنين في الضفة الغربية وقطاع غزة. وقد أظهرت الحسابات المبنية على تفحص دقيق لميزانية وزارة الإسكان، بسبب كونها المكان الوحيد الذي يحتوي على كمية وافية من المعلومات عن هذا الموضوع، أن ٢٧ مليون شيكل جديد قد رصدت لهذه الطرق. غير أن هذا المبلغ لا يحتوي على: أقسام الطرق التي في قيد الإنشاء حالياً؛ طرق المداخل الصغيرة المتفرعة من الطرق الرئيسية إلى مستوطنات معينة؛ الطرق التي يجري التخطيط لها. كما أن هذا المبلغ لا

يعبر عن الحوافز الخاصة الممنوحة للمتعهدين من أجل التعجيل في إنجاز هذه المشاريع. ولا نبالغ أبداً إن قدرنا أن التكلفة العامة لإنشاء شبكة الطرق المؤدية إلى المستوطنات تبلغ قرابة ٥٠ مليون شيكل جديد سنوياً، وأنها ستبلغ ١٢٠ - ١٥٠ مليون شيكل جديد في مدى الأعوام اللازمة لإتمام إنشاء هذه الطرق. إن قطاع المستوطنين يتمتع بتفضيل في الميزانية يصل، إذا أخذنا في الاعتبار المعطيات الحكومية الرسمية فقط، إلى نسبة ٦٠٪ قياساً بباقي السكان (٢٧٠ شيكلاً جديداً لكل شخص في مقابل ٤٥ شيكلاً جديداً لكل شخص من السكان المقيمين داخل الخط الأخضر). وإذا ما فحصنا الطرق ذاتها وقسنا نسبة الأموال المرصدة بعدد السيارات التي تمرّ عليها، لوجدنا الفوارق أوضح كثيراً [...] [.....]

#### خامساً: الدلالة الاجتماعية

##### لطرق المستوطنين

إن الأموال الطائلة، وهي طائلة سواء من حيث قيمتها المطلقة أو من حيث قيمتها النسبية، التي تنفقها حكومة إسرائيل على شبكة طرق المستوطنين، دليل إضافي على أن الحكومة قد أولت أيديولوجية "إسرائيل الكبرى" الأولوية على أية قضية أخرى في جدول الأعمال الوطني. إن هذا الإنفاق المستهتر على إنشاء طرق لا تخدم إلا بضع مئات من المستوطنين، بينما يتعرض مئات الألوف غيرهم للمخاطر يومياً على الطرق المزدهمة داخل إسرائيل، ليفصح إفصاحاً لا مزيد عليه عن التشويه الذي أدخله التطرف السياسي في إدارة الشؤون الوطنية. ومن العسير أن نعتقد أن مواطني هذا البلد سيستمرون في احتمال هذه السياسة التي تسيء إلى نوعية حياتهم إساءة ملموسة. ■ [.....]

مجلة الدراسات الفلسطينية، جميع حقوق النشر وإعادة التوزيع محفوظة لمجلة الدراسات الفلسطينية، ولا يمكن نشرها أو توزيعها إلكترونياً إلا بإذن من رئيس تحرير المجلة وذلك عبر الكتابة إلى العنوان البريدي التالي: [majallat@palestine-studies.org](mailto:majallat@palestine-studies.org)  
يمكن تحميل هذه المقالة أو طبعها للاستخدام الفردي وعند الاستخدام يرجى ذكر المصدر:  
<http://www.palestine-studies.org/ar/mdf>