

## خطة المستوطنين والطرق الالتفافية

جيفري أرونسون\*

### رد "ييشع" على أوصلو

أعدت "أمناه"، وهي الجهاز الاستيطاني لـ "ييشع" [مجلس المستوطنات اليهودية في الضفة الغربية وقطاع غزة]، خطة واسعة للبناء بتكاليف قدرها ٤ مليارات دولار. وتهدف الخطة إلى زيادة عدد سكان المستوطنات في الأراضي المحتلة إلى أكثر من ثلاثة أضعاف ليبلغ ٥٠٠.٠٠٠ مستوطن بحلول سنة ٢٠٠٠.

وتندرج هذه الخطة الطموحة في إطار برامج الاستيطان، التي يدعو إليها المستوطنون ومن يرعاهم في الليكود والحزب القومي الديني منذ أوائل السبعينات. وعلى الرغم من أن المشاريع لم تصل في معظمها إلى أهدافها الاستيطانية، فإنها نجحت في تثبيت توجهات النشاط الاستيطاني خلال عهدي العمل والليكود. وحتى مع نجاح الليكود في الانتخابات في أواخر أيار/مايو، فإن من غير المرجح أن يتمكن قطاع إسرائيل الإسكاني من إدارة هذا التوسع المتهور الوارد في الخطة.

وقد صيغت خطة "أمناه" أملاً بالاستغلال السريع لانتصار الليكود، وذلك من أجل خلق مزيد من "الوقائع على الأرض"، الأمر الذي يمنع توسع السيطرة الفلسطينية إلى أبعد كثيراً من نحو ٢٨ في المئة من الضفة الغربية [المنطقتان (أ) و(ب)] و٧٠ في المئة من قطاع غزة التي تسيطر السلطة الفلسطينية عليها حالياً.

وجاء في خطة الاستيطان "أن من الضروري أن نكرس موارد الاستيطان بموجب الفرضية القائلة إنه قد تقوم بعد الانتخابات حكومة تبغي استمرار الاستيطان." "إن حجم هذه التجمعات السكانية والاتصال فيما بينها وسهولة وصولها إلى مراكز السكان اليهود [أي إسرائيل] سيكون لها الأثر البالغ في مكانتها في أعين الجمهور الإسرائيلي - ولذا، فهي ستمارس نفوذاً مباشراً على القرارات السياسية التي ستتخذ في الأعوام الآتية."

وبتوجيه من مدير "أمناه"، زئيف حيفر، تم بعيد اتفاق أوصلو في أيلول/سبتمبر ١٩٩٣ حشد مجموعة صغيرة من المستوطنين وبعض السياسيين، كأريئيل شارون، لإعداد خطة شاملة لاستيطان واسع النطاق. وأعدت المجموعة، بتكلفة مرتفعة جداً، خرائط تعتمد على الحاسوب وتضم صوراً جوية شاملة للمنطقة معززة بمعلومات عن

\* كاتب متخصص بشؤون الشرق الأوسط، رئيس تحرير نشرة *Report on Israeli Settlement in the Occupied Territories* (اختصاراً، *Settlement Report*).

شهادات الملكية، وخرائط رسمية، وخطط مدنيّة من مصادر مختلفة. وتم تطوير خطة الاستيطان هذه على أساس هذا المشروع الخرائطي وعلى خرائط أوسلو - ٢، حيث قُسمت الضفة الغربية إلى ثلاث مناطق: (أ) و(ب) و(ج). وهذه الخرائط ليست الآن في متناول الجمهور، غير أن الخطة تدعو إلى بناء عشرات الآلاف من الوحدات السكنية الإضافية، وإقامة ١٢ مستوطنة شبه عسكرية (ناحل) إضافية، و١٤ قاعدة عسكرية أخرى على الطرق الكبرى في الضفة الغربية.

قُدمت هذه الخطة إلى نتنياهو، وكذلك إلى أعضاء في الحزب القومي الديني. غير أن الخطة صيغت أيضاً على نحو يمكن، مع بعض التعديل، أن تتبناها حكومة بيرس في حال انتصار حزب العمل. وهي تستند إلى توسيع البنى التحتية للاستيطان القائم، وخصوصاً "تكثيف" المستوطنات الكبرى، وتهدف إلى استغلال الفرص المتاحة لنمو الاستيطان التي فتحت الباب أمامها سلسلة من الطرق الالتفافية (بتكلفة قدرها ٦٠٠ مليون دولار سنة ١٩٩٥) التي تم تطويرها عقب اتفاق أوسلو.

وخطة الطرق هذه غيّرت الكثير من المستوطنات حول القدس لتجعل منها أحياء للمدينة. وثمة اليوم سوق حاضرة لبناء جديد في أماكن مثل كوخاف يعقوف وبساغوت وأدام. وقد أوضح حيفر أن "خطة الطرق الالتفافية أعطت الاستيطان في يهودا والسامرة دفعاً كبيراً، حتى من دون أن تنوي ذلك".

ويبدو أن حركة الاستيطان مستعدة للقبول، وإن بصورة اسمية، بالسيطرة الفلسطينية في المنطقتين (أ) و(ب)، حيث مارست السلطة الفلسطينية نوعاً من الحكم منذ أواخر سنة ١٩٩٥. ولا يقع أي توسع منظور في الاستيطان في أراضي هاتين المنطقتين. أمّا المستوطنات الاثنتا عشرة الجديدة، والتي تدعو الخطة إليها، فقد تمت الموافقة عليها خلال عهد شمير. وهي ستقوم، كما الحال في التوسع المتوقع للمستوطنات الراهنة، على أراضٍ إمّا جرى إعلانها أراضي دولة من جانب حكومة شمير، وإمّا ضمن حدود الخطط الكبرى لمستوطنات قائمة. ففي اتفاق أوسلو - ٢، اعترفت السلطة الفلسطينية بـ "حقوق إسرائيل" على أراضي الدولة.

وسيتّم إنجاز النمو المتوقع للمستوطنات من دون مشاركة كبيرة من القطاع العام أو من دون تمويل تشجيعي من أجل بناء المساكن. وتعتمد "أمناء" على القطاع الخاص للتجاوب مع طلب السوق لمساكن جديدة في المستوطنات في جميع أرجاء الضفة والقطاع. ويطلب من الحكومة الآن أن تستمر في منح القروض للمشتريين بأسعار تنافسية. ومن خلال الامتناع من الاستخدام الصريح للأموال العامة لتلبية حاجات "النمو الطبيعي" للمستوطنات، وضعت "أمناء" مشروعاً لا يستدعي صوغه اعتراضات قوية من جانب الولايات المتحدة.

## تقرير بشأن الطرق الالتفافية

[إن خطة "أمناء" الواردة أعلاه بإيجاز تستند إلى نظام من الطرق الالتفافية التي أعلنتها الجيش الإسرائيلي رسمياً في أواخر سنة ١٩٩٤، واكتسبت شرعيتها من خلال اتفاق أوسلو - ٢. وإعادة الانتشار العسكري الإسرائيلي، وهي الشرط لإجراء الانتخابات الفلسطينية، كانت تشترط إنجاز طرق الالتفافية لضمان أمن المستوطنات. وثمة نحو عشرين طريقاً جديدة مكتملة أو هي في مراحل مختلفة من البناء. وفي أيار/مايو ١٩٩٦، قامت "مؤسسة الأرض والمياه للدراسات والخدمات القانونية"، وهي منظمة فلسطينية غير حكومية في الضفة الغربية، تنتسب إلى الاتحاد الدولي لحقوق الإنسان ومركزه باريس، بتقديم تقرير طويل بشأن نظام الطرق الالتفافية. وفي إمكان هذه المقتطفات، التي تركز على الوضع الراهن للطرق، أن تكون بمثابة تحديث لمقالة "Asphalt Revolution" التي صدرت في نشرة "Settlement Report" في أيار/مايو ١٩٩٥ وفي JPS (Journal of Palestine Studies) تحت باب "Settlement Monitor" لصيف سنة ١٩٩٥.]

إن الطريق السريعة رقم ٦٠، وهي طريق قديمة تشطر الضفة الغربية من الشمال إلى الجنوب، تضم الشريان الرئيسي للطرق الالتفافية الجديدة، التي ستمر حول المدن الرئيسية الفلسطينية، أي طولكرم ونابلس وأريحا ورام الله والخليل. وتبدأ الطريق السريعة هذه من مدينة بئر السبع الإسرائيلية في جنوب الضفة، وتمتد نحو الشمال، مروراً بوسط مدن الخليل وبيت لحم والقدس ورام الله ونابلس وجنين والعفولة، وهي بلدة إسرائيلية تقع عبر الخط الأخضر مباشرة وإلى الشمال منه. وهذه الطريق مفتوحة أمام جميع أنواع وسائل النقل. غير أن الطرق الالتفافية الجديدة المنوي بناؤها حول كل مدينة كبيرة، والطرق النوعية الأصغر التي سترتبط المستوطنات بعضها ببعض وبإسرائيل، ستكون مقفلة أمام حركة السير الفلسطينية.

وتخضع القدس ذاتها أيضاً لتحديث في بنيتها التحتية. ويجري الآن بناء طريق سريعة جديدة تلتف حول المدينة من جهة الشرق. والطريق رقم ٦٠ سترتبط بهذه الطريق الالتفافية الجديدة، كما أن طرقاً جديدة سترتبط المستوطنات في منطقة القدس الشرقية بها.

وتقع الطريق السريعة رقم ٦٠ الآن كلها تقريباً في المنطقة (ج)، وهي المنطقة التي ستبقى تحت الحكم الإسرائيلي حتى الاتفاق النهائي. وهذا يوفر ممراً تتحكم إسرائيل فيه ويخترق طول الضفة الغربية بكامله. وحيث تمر الطريق بوسط المدن الفلسطينية الواردة أعلاه - أي عبر المنطقتين (أ) و(ب) - يجري الآن بناء طرق الالتفافية لليهود فقط، الأمر الذي يسمح للمستوطنين بأن يبقوا في المنطقة (ج). والتقرير التالي يفصل ١٣ طريقاً من ٢٠ طريقاً جديدة. وبعض الطرق غير المفصلة

هنا هي الطرق الأصغر المخصصة لليهود والتي يبلغ طولها كيلومتراً واحداً أو أقل.

### منطقة الخليل:

**طريق الخليل - حلحول الالتفافية.** تمر الطريق السريعة رقم ٦٠، في طريقها إلى شمال الضفة الغربية، عبر أواسط المدن الفلسطينية الكبرى. ومن المخطط للطرق الالتفافية طبعاً أن تتيح للمستوطنين اليهود الانتقال من دون المرور بهذه المناطق السكنية الفلسطينية. وطريق الخليل - حلحول الالتفافية، التي تبنى حالياً، تمتد حول الخليل وإلى الشرق منها. ويبلغ طولها ١٢ كيلومتراً وعرضها ٦٠ متراً، وهي تقطع مباشرة أكثر الأراضي خصوبة في القسم الجنوبي من الضفة؛ فهي تمر حول يطة والخليل شرقاً وعبر أراضي الشيوخ وحلحول وسعير، وأخيراً عبر بيت أومر، ثم تعود فتتصل بالطريق السريعة رقم ٦٠، وتسمح بالاستدارة التامة حول منطقة الخليل - حلحول.

وقد استدعى هذا البناء هدم سبعة منازل حتى الآن، وخسارة ٥٠٠٠ دونم من الأراضي الزراعية من أجل هذه الطريق فقط. ويبقى ما بين ١٦ و ٩٠ منزلاً إضافياً مهدداً بالزوال لبناء هذه الطريق التي تمر قرب الطريق السريعة الموجودة حالياً أو في موازاتها.

**الطريق السريعة رقم ٣٥.** سيتم تمديد هذه الطريق بالتنسيق مع طريق الخليل - حلحول الالتفافية. وهذا التمديد للطريق رقم ٣٥ (وهي الطريق السريعة التي تخترق يهودا، كما في الخرائط الإسرائيلية) سيربط كتلة مستوطنات عتسيون بالطريق السريعة رقم ٦٠. والطريق السريعة رقم ٣٥ تمتد حالياً من إسرائيل غرباً وتربط مستوطنتي تيلم وأدورا غربي الخليل وتتقاطع مع الطريق السريعة رقم ٦٠ إلى الشمال من الخليل مباشرة.

وهذا التمديد سيبدأ عند تقاطع طرق جديد سيبنى في منطقة بيت عانون إلى الشمال من الخليل، حيث ستتقاطع طريق الخليل - حلحول والطريق السريعة رقم ٦٠ والتمديد الجديد للطريق رقم ٣٥. وستمضي الطريق لاحقاً نحو الشمال الشرقي عبر أراضي حلحول وسعير والشيوخ وبيت فجّار لتتصل بمستوطنتي متساد ومتساد ب، وتمضي شمالاً نحو كتلة مستوطنات عتسيون غربي بيت لحم.

وسيكون طول هذه الطريق نحو ١٤ كيلومتراً وعرضها ١٨٠ متراً. وقد صودر نحو ٣٥٠٠ دونم من الأراضي لبنائها. إن خسائر المزارعين الاقتصادية في منطقة الطريق هذه ستكون فادحة، لأن هذه الأرض مزروعة بكثافة. وهناك عدد غير معلوم من المنازل مهدد بالزوال جراء هذا البناء أيضاً.

### منطقة القدس:

**طريق بيت لحم - بيت جالا الالتفافية في منطقة القدس الجنوبية، هي لربما أكثر الطرق الالتفافية تعقيداً، وتكاد تكتمل. وثمة نفقان وجسر ستربط مستوطنة غيلو في القدس الشرقية بكتلة مستوطنات عتسيون إلى الغرب من الطريق السريعة رقم ٦٠، الأمر الذي يتطلب تدمير ثلاثة منازل وإتلاف عدد غير معلوم من الدونمات الزراعية في بيت جالا.**

**طريق القدس - رام الله الالتفافية في منطقة القدس الشمالية، وطولها ٩ كيلومترات، ألحقت أضراراً فادحة كذلك بضاحية بيت حنينا في القدس الشرقية، وهي تقع شمالي القدس بالقرب من طريق القدس - رام الله (حيث يبدأ التمديد الشمالي للطريق السريعة رقم ٦٠). وهذه الطريق الالتفافية التي تبدأ في القدس ستمر إلى الغرب من رام الله وعبر أراضي قرى بير نبالا وجديرة ورافات، وتربط راموت والمستوطنات المجاورة بالقدس.**

**طريق البيرة - رام الله الالتفافية. ستربط المستوطنات الواقعة شرقي رام الله وغربها بعضها بعض وبالطريق السريعة رقم ٦٠. وتبدأ الطريق في شرقي رام الله في مستوطنة خماس، ثم تمتد شمالاً حول البيرة ورام الله وتمر عبر [مستوطنة] بيت إيل وتتقاطع مع الطريق السريعة رقم ٦٠، ثم تمضي جنوباً إلى الجهة الغربية من رام الله عبر قرى بيتونيا وجديرة ورافات، لترتبط بمستوطنة غفعات زئيف غربي رام الله ومطار قلندية وصولاً إلى منشأة عسكرية. وبسبب قرب هذه القرى من كتل استيطانية في هذه المنطقة، فقد خسرت حتى الآن ٧٥٪ من أراضيها الزراعية لمصلحة المستوطنات والموقع الصناعي ومطار قلندية في القدس.**

### **منطقة نابلس:**

بسبب موقع نابلس الاستراتيجي في قلب الضفة الغربية الشمالي، فإنها محاطة بالمستوطنات اليهودية: كدوميم وكدوميم تسفون وغفعات همركزي إلى الشرق؛ شفي شومرون إلى الشمال الغربي؛ المنشأة العسكرية في جبال عيبال وإيلون موريه إلى الشمال والشمال الشرقي؛ تل حاييم وإيتمار إلى الجنوب الشرقي والجنوب؛ براخا إلى الجنوب مباشرة ويتسهار إلى الجنوب الغربي. وهذه المستوطنات والطرق الالتفافية لليهود فقط التي يخطط لها أن تربطها بعضها ببعض، ستحيط بنابلس تماماً وتعزلها عن باقي الضفة الغربية.

**طريق شفي شومرون - جبل عيبال الالتفافية. صودر ٢٤٠٠ دونم من أراضي دير شرف والناقورة وبيت إيبا وزواتا وإيبليا [كذا] الواقعة إلى الغرب والشمال الغربي من نابلس لبناء طريق بطول ٨ كيلومترات تحيط بنابلس شمالاً وتتقاطع مع الطريق السريعة رقم ٦٠ التي ستربط شفي شومرون بالمنشأة العسكرية في جبل عيبال. وثمة شك قوي في أن الطريق هذه ستنتهي عند المنشأة العسكرية؛ إذ إن إيلون**

موريه تقع شرقي المنشأة العسكرية مباشرة. والمنطقة التي ستمر الطريق بها تعتبر أخصب منطقة زراعية، وستتأثر معيشة أكثر من مئة شخص بسبب هذه المصادرات.

**طريق نابلس الالتفافية.** إن أكبر طرق نابلس الالتفافية هي الطريق التي يبلغ طولها ٢٤ كيلومتراً، والتي يفترض أن تربط مستوطنة إيلون موريه الواقعة إلى الشمال الشرقي من نابلس بالمستوطنات إلى الشرق والجنوب. وستبدأ هذه الطريق في إيلون موريه وتمضي جنوباً عبر أراضي دير الحطب، ثم إلى الجنوب الشرقي عبر أراضي قرية بيت سالم، لتصل إلى سهول بيت دجن. وهناك، تتشعب الطريق إلى شعبتين، تمر الأولى حول بيت دجن شرقاً حتى تصل إلى مستوطنة حمرا، وتمضي جنوباً حتى مستوطنة ميخورا. أما الشعبة الأخرى، فستمضي من بيت دجن غرباً، وتتقاطع مع حدود بلدية نابلس قبل أن تتجه جنوباً مرة أخرى إلى مدخل مستوطنة إيتمار. ومن هناك، تتجه غرباً لتصل إلى مستوطنة براخا الواقعة جنوبي نابلس مباشرة.

**الطريق رقم ٤٧٧** ستشق في ظاهر الأمر لتربط بين قرى سلفيت وفرخة وبرقين الفلسطينية، على الرغم من وجود طرق معبدة تربط بين هذه القرى حالياً. وقد أمرت الإدارة المدنية الإسرائيلية بإجراء المصادرات (وبناء الطريق) في شباط/فبراير ١٩٩٤. وتم وقتذاك تقديم خطة هيكلية حصرية للغاية. ومع أنها أعلنت طريقاً تخدم هذه القرى الفلسطينية، فإن المنطقة تقع داخل المنطقة (ب)، ولذا لا يمكن اعتبارها من مسؤولية الإدارة المدنية. لكن ما يبدو أيضاً واضحاً من مسار هذه الطريق هو أنها ستعزز في نهاية الأمر البنية التحتية لحركة الانتقال بين مستوطنة أريئيل والمستوطنات الواقعة جنوبي الطريق الرئيسية بين أريئيل وإسرائيل.

إن شق هذه الطريق لن يؤدي فقط إلى إعاقة نمو هذه القرى (وذلك استناداً إلى الخطط الهيكلية التي تم تقديمها) والحد من قدرة البلديات الفلسطينية على توسيع الخدمات البلدية في هذه المنطقة، بل سيدمر أيضاً الآلاف من أشجار الزيتون. واستناداً إلى السيد خميس الحمد، وهو ناشط في مجال الدفاع عن الأرض وناطق باسم لجنة الدفاع عن الأرض في تلك المنطقة، فإن هذه القرى ستخسر إنتاج نحو ٨٠ طناً من زيت الزيتون سنوياً.

وفي نيسان/أبريل ١٩٩٤، طلب سكان هذه القرى من مؤسسة الأرض والمياه أن ترفع قضية قانونية ضد هذه الطريق. وقدمت المؤسسة اعتراضها في ١٧ نيسان/أبريل ١٩٩٤، لكن لم تعقد حتى اليوم أي جلسة للاستماع بشأن هذه الطريق. وهذه الطرق، مع المستوطنات التي تحيط بنابلس من كل جانب، ستعزل نابلس كلياً عن القرى المحيطة بها وعن الأراضي الزراعية لهذه المنطقة. فأراضي دير الحطب وبيت سالم مزروعة بآلاف أشجار الزيتون، وثمة ثلاث قرى تعتمد على الزراعة في سهول بيت دجن. والأضرار والخسائر الزراعية للمنطقة لم تحتسب بعد، غير أنها

ستسبب ضرراً فادحاً للزراعة التي هي مصدر رزق في هذه المنطقة.

### قلقيلية:

بسبب موقع قلقيلية على الخط الأخضر في الطرف الغربي الأقصى من الطريق السريعة رقم ٥٥، فإنها تبقى إحدى أكثر البلدات الفلسطينية عزلةً. وتخدم الطريق السريعة رقم ٥٥ بين نابلس وقلقيلية خطأ طويلاً من المستوطنات: كدوميم، كدوميم تسفون، جيت، غفعات همركزي، كرني شمرون ومنطقتها الصناعية، غنات شومرون، معالي شومرون، تسوفيم، ألفي منشيه. وتحيط بقلقيلية إسرائيل إلى الغرب وألفي منشيه إلى الجنوب وتسوفيم إلى الشمال. وتدخل الطريق السريعة رقم ٥٥ قلقيلية من الشرق.

وستمتد طريق قلقيلية الالتفافية من تسوفيم في الشمال، عبر أراضي قلقيلية الزراعية التي هي مزروعة بالجافة والحمضيات بكثافة، نحو قرى تي أيال وكوخاف يئير الإسرائيليتين الواقعتين على الخط الأخضر مباشرة. وهذا سيعني مصادرة ١٩٢ دونماً من الأرض، ومن شأنه أن يزيد في عزلة قلقيلية عن أراضيها الزراعية الأساسية الواقعة إلى الشمال.

### جنين:

جنين هي إحدى البلدات الفلسطينية الأقل تأثراً بالنشاط الاستيطاني. وأقرب المستوطنات إلى جنين: غانيم وكديم إلى الغرب، وغنات إلى الشمال الغربي. وعلى مسافة أبعد، تقع شكيد وحنانيت وسيته [كذا] وريحان وميفو دوتان وسانور وحرفيش إلى الغرب والجنوب الغربي وعيريت إلى الجنوب الشرقي، وهي تحيط بجنين وإن على مسافة بعيدة نوعاً ما. وجميع هذه المستوطنات صغيرة الحجم، وفي كل واحدة منها أقل من ٥٠٠ مستوطن. من هنا، وللحفاظ على وجود عسكري في المنطقة وتسهيل السيطرة حول جنين، تم اقتراح إقامة منشأة عسكرية جديدة وطريق الالتفافية، وبدأ التنفيذ سنة ١٩٩٥.

**طريق جنين الالتفافية.** ستقام المنشأة العسكرية قرب قرية قباطية، جنوبي جنين. وقد صودر لهذا الغرض ٢٠ دونماً من الأراضي. أما الطريق الالتفافية بطول ٧ كيلومترات، والتي تستلزم مصادرة أراضٍ من جنين ودير أبو ضعيف وبيت قاد ودير غزالة وعرابة وجملة وبرقين، فستبدأ من المنشأة العسكرية، ثم تمضي شمالاً وتمر بجنين شرقاً، وتتقاطع مع طريق مستوطنتي كديم وغانيم، ثم تمضي شمالاً عبر أراضي جنين ودير غزالة وعرانة وجملة، وتتقاطع مع الطريق السريعة رقم ٦٠، ثم تمضي غرباً لتتصل بطريق جنين - الناصرة الرئيسية. وستلحق المصادرات الضرر

بـ ٣٥٠ من مَلاك الأراضي، وستقطع الطريق أيضاً مناطق زراعية خصبة شرقي جنين. وهناك مناطق واسعة من الأرض مزروعة الآن بأشجار الزيتون، والقمح، والخضّر المروية وغير المروية. وقد جرى في أثناء البناء اقتلاع ١٥٠٠ شجرة زيتون، وتدمير مناطق زراعية واسعة مروية ومزروعة بخضّر، كالفلفل والبادنجان والبنندورة والخيار، وتدمير أنابيب الري التي تغذيها. ويعتقد المزارعون أنهم سيخسرون سنوياً ما بين ١١٤٢ و١٤١٨ دولاراً لكل دونم نتيجة بناء هذا الطريق، بالإضافة إلى أن أرضهم ستقسم الآن إلى قسمين، الأمر الذي يجعل الوصول إلى الأقسام البعيدة عبر الطريق صعباً جداً.

### الدعاوى القانونية:

أخذت مؤسسة الأرض والمياه على عاتقها كثيراً من القضايا ضد هذه الطرق الالتفافية، إذ أدركت العواقب الكارثية لهذه الطرق وطبيعتها العنصرية الواضحة. وقد قبلت المؤسسة هذه الدعاوى على الرغم من أن السلطة الفلسطينية وافقت على هذه الطرق (بالتناقض مع تصريحاتها الماضية) ومن أن هذه الطرق ترتبط بإعادة الانتشار من المناطق الفلسطينية الأهلة.

وقد تم الاستيلاء على معظم هذه الأراضي من خلال أوامر وضع اليد، وهي غطاء قانوني شفاف يحجب المصادرة وأولى الخطوات نحو المصادرة النهائية. ومن المفترض أن هذه الأوامر التي صدرت عن الحاكم العام للضفة، إعلان بيران، تعكس الطبيعة "الموقّعة" المزعومة لهذه الطرق. ومن غير الواضح كيف أن إتلاف الآلاف من دونمات الأراضي الزراعية وتدمير مئات المنازل في الضفة وتعبيد الطرق تمثل خطوة موقّعة. وأوامر وضع اليد في مثل هذه الحالات "الموقّعة"، التي تستمر من ثلاثة أعوام إلى خمسة أعوام، تتيح للحاكم العام التحايل على الشروط القانونية الأكثر تعقيداً المتعلقة بالمصادرة وتستغرق وقتاً أقل كثيراً لجعلها أمراً واقعاً. والاعتراضات قانوناً لا يمكن أن تقدم سوى إلى الإدارة المدنية. وإذا فشل هذا الاعتراض، فإن لدى مَلاك الأرض ذوي الشأن فترة ٤٨ ساعة فقط لتقديم شكوى إلى المحكمة العليا.

وواقع أن محكمة الاستئناف الأولى هي أيضاً الهيئة المولجة بالمصادرات، وأن فترة الـ ٤٨ ساعة لتقديم الشكوى غير كافية، يجعل أمر وضع اليد أكثر تدميراً من أمر المصادرة الذي يستغرق وقتاً أطول. وهذه "الحيلة" القانونية سمحت بحدوث هذه الحملة الأخيرة من المصادرات الهائلة الحجم. ومما يزيد في سخرية الأمر أن التبرير المعطى في أكثرية أوامر وضع اليد هو الأمن والضرورة العسكرية، وهو تبرير لا يمكن لأي من المَلاك الفلسطينيين التحجج ضده أو الطعن فيه.

إن هذه المصادرات غير شرعية، وتشكل انتهاكاً للقانون الدولي وللسوابق القانونية الإسرائيلية معاً. أولاً، يقول القانون الدولي إنه من غير المشروع أن تحدث أي



تغييرات دائمة في منطقة محتلة إلا إذا كان ثمة حاجة إلى تحديث بنى تحتية قديمة. وهذه الطرق الالتفافية تشكل تغييراً دائماً في الريف الفلسطيني، وهي لا ترتبط بحاجات البنى التحتية لدى السكان المحليين.

ثانياً، لقد بُنيت هذه الطرق للاستعمال الحصري من جانب سكان المستوطنات اليهودية في الضفة الغربية، وهو وجود غير شرعي وموقت كما يقال. وعلى الرغم من أن الفلسطينيين يملكون الأراضي المستخدمة لهذه الطرق، وأن شبكة الطرق للسكان المحليين لم يطرأ عليها تحسين يذكر منذ سنة ١٩٦٧، فإن هذه الشبكة من الطرق الحديثة جداً مصممة للراحة القصوى لسكان المستوطنات "الموقتين"، ومبنية بطريقة تستثني بصورة دائمة السكان المحليين من استخدامها. وكثير من هذه القرى يمتد في موازاة طرق قديمة لا تزال قائمة، وهناك طرق أخرى قائمة على نحو يمنع القرى الفلسطينية المجاورة من استخدامها.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن هذه المصادرات تنتهك سابقة قانونية إسرائيلية حدثت سنة ١٩٨٢؛ وهي سابقة تمنع مصادرة أملاك السكان المحليين للاستخدام الدائم. فتدمير المنازل واستخدام الأرض لبناء الطرق يشكلان استخداماً دائماً، ولا سيما أن الطرق هذه لا تصل إلا إلى المستوطنات والمنشآت العسكرية.

وأخيراً، فإن شق هذه الطرق سيدمر مصدر الرزق الوحيد لمئات العائلات في الضفة الغربية. وأياً يكن التعويض فإنه لا يمكنه أن يعوض خسارة الدخل الدائمة للعائلات التي لا تزال منذ أجيال طويلة تعتمد على أراضيها للعيش. وسيتم في مكان تال من هذا التقرير معالجة التأثير الشامل لهذا الضرر اللاحق بالاقتصاد الزراعي الفلسطيني.

بسبب الترتيبات المعقدة التي تم التوصل إليها خلال توقيع أوسلو - ٢ وبعده، أضحى الاعتراض على هذه الطرق بالوجه القانوني صعباً للغاية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن خطط كثير من الطرق لا تتضمن معلومات مفصلة عن حجوم الطرق ومسارها. ومن المستحيل تقدير الضرر أو تقديم الاعتراضات ما دامت المعلومات، وبكل بساطة، غير متوفرة للقرى المتضررة. وعلى الرغم من هذه التقييدات، فقد تقدمت مؤسسة الأرض والمياه بدعاوى ضد طريق جنين الالتفافية (٢٨ مالكا)، وطريق نابلس الالتفافية من شفي شومرون إلى المنشأة العسكرية، وطريق رام الله - البيرة الالتفافية، وطريق سكاكا - سلفيت جنوبي نابلس، وطريق الخليل - لحول الالتفافية. وفي جميع الحالات، حكمت الإدارة المدنية لمصلحة الجيش الإسرائيلي، الذي كانت حجته أن المصادرات ضرورية للأغراض العسكرية والأمنية. وتقدمت المؤسسة بإحدى الدعاوى إلى المحكمة العليا الإسرائيلية التي، مثلها كمثل الإدارة المدنية، قبلت حجة الأسباب العسكرية والأمنية. وقد رفضت المحكمة العليا اعتراضات

المؤسسة المستندة إلى القانون الدولي وإلى السابقة الإسرائيلية القانونية والأسباب الإنسانية، قائلة إن هذه حجج سياسية. وأصبح من الواضح أنه لا يوجد أي طريقة فعالة للوصول إلى الإنصاف القانوني ضد مصادرة هذه الأراضي، وخصوصاً بعد أن أصبح من المعلوم أن السلطة الفلسطينية منحت في الواقع موافقتها على بناء هذه الطرق.

### نهاية الاعتراض الشعبي:

بما أنه لم يبق ثمة أمل يذكر بأن تحظى الاعتراضات القانونية بمحاكمة عادلة، أو بأن توفر إسعافاً قانونياً ضد هذا التدمير، أضحت التظاهرات الشعبية الطريقة الوحيدة للاعتراض على هذه الطرق الكريهة. وبتضاح حجم العواقب الكارثية على الزراعة المحلية، هبَّ سكان المنطقة في محاولة للدفاع عن أرضهم.

وقامت لجنة الدفاع عن الأرض بدور كبير في تنظيم هذا الغضب الشعبي وجعله نشاطاً اعتراضياً. وعلى امتداد سنة ١٩٩٥، عقدت اجتماعات في جميع أرجاء الضفة بين أعضاء في السلطة الفلسطينية وبين أصحاب الأراضي الذين طالبوا بعمل ما للدفاع عن أرضهم. وخلال اجتماع عُقد في آب/أغسطس، تقدم أصحاب أراضي قرية رافات، قرب رام الله، وهم الذين شهدوا مصادرة أكثر من ٧٠٪ من أراضيهم الزراعية لبناء الطرق ومنشأة عسكرية ومطار في القدس، بمطالبة وزير السلطة ياسر عبد ربه بالعمل. وقال أهل القرى إن هذه الطرق ستقسّم الأراضي الفلسطينية وتمنع قيام دولة فلسطينية، وسألوا لماذا لا توقف السلطة المفاوضات ريثما يتم التوصل إلى حل لهذه القضية. وفي ذلك الحين، أنكر جميع أعضاء السلطة الفلسطينية أن تكون السلطة قد وافقت على شق هذه الطرق.

غير أن المؤسسة خسرت في تموز/يوليو ١٩٩٥ دعوى أخرى ضد المصادرات من أجل الطرق. وخلال تقديم المرافعات، زعم المحامي الذي يمثل دولة إسرائيل أن الإدارة المدنية صادرت الأراضي من أجل الطرق الالتفافية على أساس اتفاق بين السلطة الفلسطينية والحكومة الإسرائيلية. وسطّرت المؤسسة، في إحباطها هذا، رسالة إلى عرفات تسأله أن يوضح هذه المسألة ويقول للشعب الفلسطيني إن هذا الزعم عارٍ عن الصحة، وإن السلطة لم توافق على بناء هذه الطرق ولا على المصادرات اللازمة لها. وفي ٦ آب/أغسطس، أتى الرد من عرفات على شكل "فاكس" من سطين، وفيه "الاتفاق هو أنهم يجب ألا يصادروا الأرض (من أجل الطرق الالتفافية) من دون التنسيق معنا. وهم لم ينسقوا معنا." ويكشف هذا التصريح عن وجود اتفاق في المبدأ بشأن خطة إسرائيل للطرق الالتفافية، وبالتالي، بشأن المصادرات الضرورية لتسهيلها. وواقع أنه لم يحدث أي تنسيق في هذه الحالة لا يمكن أن يقلل المخاوف من أن السلطة وافقت في المبدأ على سرقة الأرض الفلسطينية. وهذا أحد أعجب التطورات الناجمة عن عملية

السلام؛ فهي القيادة الفلسطينية توافق أول مرة على مصادرة أراضٍ فلسطينية لأغراض الاحتلال (وهي في هذه الحالة طرق لليهود فقط).

ولم تتضح هذه الحقيقة للمجتمع الفلسطيني سوى بعد مرور عدة أشهر على أوصلو - ٢، الأمر الذي أضعف الاعتراضات الشعبية. وخلال اجتماع عقده لجنة الدفاع عن الأرض في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥، أعلن "الفاكس" الذي أرسله عرفات إلى المؤسسة، الأمر الذي كشف أن الطرق مسألة سياسية وتم فعلاً حلها بالمفاوضات. وبعد ذلك بقليل، ألغت لجنة الدفاع عن الأرض في الخليل مراقبتها الأسبوعية، واعترفت بأنها كانت تتظاهر ضد ما أصبحت تدرك أنه سياسة السلطة الفلسطينية (Challenge Magazine, January 1996). وجاءت موافقة عرفات على السماح بمصادرة الأرض الفلسطينية من أجل بناء طرق التفافية لتقوض فعلاً الاعتراض السياسي والاحتجاج الشعبي ضد المصادرات. وإذ ترك أصحاب الأراضي الفلسطينيين من دون أي دعم، فقد اضطروا إلى الوقوف جانباً ليشهدوا الجرافات تجرف بساتينهم وتقطع أشجار زيتونهم وتدمر منازلهم ومصدر رزقهم. ومن غير المحتمل أن تعاد هذه الأراضي التي أخذت لشق الطرق إلى أصحابها الأصليين. وحتى لو أُعيدت، فإن الضرر الواقع - طريق معبدة في وسط حقولهم - لا يمكن إصلاحه. ■

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>