

מדינת ישראל "יורדת לכביש" (מס' 6)?

שחר שפירא*

אף כי סלילתו של כביש "חוצה ישראל" (כביש מס' 6) מתנהלת בפועל בשטח – הדיון הציבורי בעניין זה טרם הסתיים, וראה את דבריהם של נחום איצקוביץ ומשה ברנע ומענהו של אריה שבתאי, ב"קרקע" מס' 42 (אוקטובר 1996). הרשימה לקמן הנה תמצית דבריי וטיעוניי בדיוני החוג למדיניות קרקעית ב-25.1.94 וב-16.6.94.

כביש "חוצה ישראל" לא נועד כלל לפתור בעיות תחבורה ותעבורה. החלטת הממשלה על סלילתו נתקבלה, כדברי ארי שביט במוסף "הארץ" – "בלי שהוצגו לפניו חלופות ומבלי שתובא בפניה (כדרישתה היא!) 'תכנית אב לתחבורה'", היינו: התרופה ניתנת לחולה קודם שנערכה דיאגנוזה של מחלתו (התחבורתית)!

ייעודו האמיתי של כביש מס' 6 הוא לשמח את לבם של גורמים אינטרסנטיים רבי עוצמה, בטווחי זמן תכליתיים ומדיים: פירמות הקבלנים ש"בצעו" אותו; היזמים והבונים הזוממים לבנות לאורך הקטע המרכזי שלו, בעורף מטרופולין תל-אביב, מרכזים מסחריים אדירי ממדים, אזורי תעשייה ומלאכה נרחבים ושכונות מגורים רבות – וראו לדוגמה את המתוכנן בצומת המפגש עם כביש "חוצה שומרון", אחד בלבד מארבעה-עשר הצמתים המתוכננים לאורך 80 הק"מ של הקטע המרכזי!

יעד נוסף הוא, כמובן, לרצות את הקיבוצים והמושבים "החקלאיים" לכאורה, שיוכלו עתה לממש את זכויותיהם על קרקעות המדינה שבחזקתם ב"אזורי הביקוש", ולצאת ממצוקתם הכספית לרווחה כלכלית זוהרת, כשכמה מיליונים מצללים בכיסו של כל אחד מבניהם וחבריהם. האם כך נקנתה הסכמתו בשתיקה של חוג עין ורד (המושב השוכן בלב האזור נשוא הדיון!) לתכניתה המדינית של הממשלה?

בפגישת החוג, ראשי "חברת כביש חוצה ישראל" אמרו במפורש – ואף השתבחו בכך! – שהכביש אמור להיות עמוד השדרה החדש של מדינת ישראל. משמעות הדבר איננה תחבורתית גרידא – אלא תמורה מבנית (סטרוקטורלית) עמוקה וכוללת בהיערכותה הפיסית והתפקודית של מדינת ישראל. את המחיר האמיתי לתמורה שתתחולל ישלמו הערים הקיימות בשפלת החוף – על מרכזיהן – העומדות להיזרק לגל הגרוטאות. שוב לא יהיה בכוחן להמשיך ולהתפתח, למשוך יוזמות ואמצעים לבנייה וצמיחה בתחומיהן – ולא כל שכן להתחדשותן ומחזורן – והן מועדות

* רשימה זו נשלחה לפני כשנה ומעלה למוסף "הארץ", בתגובה לכתבתו של ארי שביט ב-27.10.95 על כביש "חוצה ישראל". עורכי המוסף לא פרסמוהּ כלשונה, ומצאו לנכון לצנזר אותה, לקצרה ו"לעבדה" – ובתוך כך גם לרככה, לסרסה ולאבדה.

לניווטן ושקיעה כ"סלאמס" קולוסאליים במדבר הבטון והאספלט שיכסה ברציפות את המרחב שבין הים ל"קו הירוק", על כל הבעיות החברתיות והכלכליות המאפיינות אזורים כאלו ברחבי העולם.

אותה שעה, במרחק מספר קילומטרים מזרחה, תפעל (בלבוש ארכיטקטוני פוסט־מודרניסטי?), על קו התפר בין ישראל לישראל הפלסטינית (מדינה? אוטונומיה?), מסחטת ההון היהודי־הישראלי שתנצל את העבודה הערבית הזולה של יהודה ושומרון/הגדה המערבית. הפערים הקוטביים בין שני העמים יחריפו ויונצחו. אך גם "עושר" זה שמור לנו, בעליו, לרעתנו: בסופו של דבר די מהר תתנוון התעשייה שתקום על קו התפר וזאת דווקא בגלל זולת העבודה! לבעליה לא יהיה כדאי להשתכלל, להתקדם, להתייעל ולהתממן.

מפאת קוצר היריעה לא אדון בפלונטר התחבורתי־התעבורתי הצפוי על הכביש, בשל העמדתו כיעד (תרתי משמע!), תחת היותו אמצעי תחבורתי; אך בל נטעה — הכביש וצמתיו צפויים להיסתם כמעט מיד עם תחילת פעולתם.

אינני טוען שהכביש מיותר לחלוטין וצריך לבטלו. יש, בהחלט, מקום במערכת התחבורה הלאומית לכביש אורך ארצי בשולי שפלת החוף ולמרגלות הגבעות ("המרזבה") — אך זאת בשני תנאים ברורים:

- א. שיהיה זה כביש תעבורתי נטו, ללא כל שימושי קרקע נלווים שייתלו בו.
- ב. שלאורך התוואי תופעל גם תחבורה ציבורית המונית, שקיבולותיה גדולות מאוד (רכבת?) — לנוסעים ולמטענים.

מבלי שיקימו שני תנאים אלו בקפידה — מוטב לנו שכביש "חוצה ישראל" (תרתי משמע?) לא ייסלל כלל.