

כביש חוצה ישראל במכתן הקרקע

אלישע אפרת

לפרוייקט התחבורתי החדש, שהוא עורק תנועה רב-ממדים המחבר בין הגלב הצפוני לגליל לאורכו של מישור החוף המזרחי, אשר יזמה הממשלה באמצעות "חברת כביש חוצה ישראל", משמעות מרחבית וקרקעית רבה העשויה לשנות במידה ניכרת את מפת ישראל בעתיד. אין ספק, שזה הפרוייקט התחבורתי הגדול ביותר שתוכנן מאז הקמת המדינה, מתוך מגמה להטות את התחבורה האורכית והצפופה שבמישור החוף, מזרחה לעבר רגלי הגבעות של יהודה, שומרון והגליל המערבי. המדובר הוא בעצם, בסלילת כביש ארצי ובין-לאומי חדש בציר "דרך הגבעות" כהשלמה לתוואים ההיסטוריים של "דרך הים" (Via Maris) ו"דרך ההר", שעברה על כמת ההר של ארץ-ישראל. העברה דרסטית של התנועה הארצית אל רגלי הגבעות גם אמורה, לפי התוכנית, להביא לאוריינטציה מזרחית בפיתוח מישור החוף, ובעקבות כך גם לחיזוק מוקדי פיתוח נוספים בגלב הצפוני ובגליל.

מה הם נתוני הפיסיים של עורק תחבורתי מוצע זה? לכביש חוצה ישראל המתוכנן (כביש מס' 6) נקודת מוצא דרומית, בין באר שבע לעומר. התוואי שלו אמור להימשך צפונה, ממזרח לכביש באר שבע ומסילת הברזל, לעקוף את הערים רמלה ולוד, לעבור ליד בן-שמן במקביל לכביש נחשון - עירון (כביש מס' 444), להשיק לערים הערביות קלקיליה וטולכרם, להמשיך עד למבואות נחל עירון, לחצות את רמות מנשה לכיוון צפון-מזרח עד לצומת יקנעם, ומשם - להמשיך אל הגליל בשתי שלוחות: צפונה עד לכברי ומזרחה עד לטבריה (ראה ציור בסוף המאמר).

אורכו המתוכנן של כביש זה הוא כ-230 ק"מ כאשר ברוב חלקיו ייסללו שמונה נתיבים, ארבעה מכל צד, ואילו רוחב רצועת הקרקע שתידרש עבורו תנוע בין 64-155 מ'. לאורך עורק תחבורתי זה מתוכננים כ-28 מחלפים אשר אמורים לחברו עם כבישי רוחב קיימים ומוצעים. בקטע המקביל לאשדוד-נתניה, באורך של 63 ק"מ, תוכננו 13 מחלפים, מחלף על כל 5 ק"מ בממוצע, כאשר שטח הקרקע שיידרש לכל מחלף נאמד בכ-800 דונם. סלילת הכביש אמורה להתבצע בשלושה שלבים כאשר הקטע המרכזי, בין יסודות לברקאי באורך של 77 ק"מ, יסתיים עד לשנת 2000, ואילו הקטע הדרומי, באר שבע - יסודות באורך של 75 ק"מ והקטע הצפוני, ברקאי-כברי באורך של 82 ק"מ, יבוצעו בראשית שנות האלפיים.

אלו מטרות עשוי כביש זה לשרת? מתכנני כביש חוצה ישראל מדגישים את יתרונותיו הגדולים בהגברה ובהקלה שתיווצרנה בקשר התחבורתי בין הגלב לגליל, בקשר בין ירושלים לצפון הארץ ולדרומה וכן בחשיבותו הרבה ככביש עוקף לגוש דן אשר ישאב לתוכו את עומס התנועה של כביש החוף (כביש מס' 2) ושל נתיבי איילון, ואף יעלה בשנות האלפיים את מהירות הנסיעה הממוצעת כגוש דן מ-27 קמ"ש ל-31 קמ"ש. הכביש גם יאפשר את עקיפת חפיפה וערי המפרץ בציר צפון-דרום, יקרב את טבריה והגליל אל מרכז הארץ, יאפשר חיבורי רוחב עם ערי יהודה ושומרון ויהווה ציר אורך מול שטחי האוטנומיה.

מה הם מקורותיו התכנוניים של כביש זה? כביש חוצה ישראל, כפי שמופיע כיום בתמ"א/31א, נגזר ביסודו מתוכנית המתאר לדרכים תמ"א/3 שאושרה על-ידי הממשלה בראשית שנות ה-70. באותה תוכנית מופיע תוואי כביש זה כדרך מהירה מוצעת בין באר שבע לצומת אליקים בלבד.

הכוונה בכביש המוצע היתה לאפשר בעתיד התוויה של ציר מזרחי למישור החוף, כאשר תוגשם סלילתם של כל הכבישים המוצעים האחרים והרחבתם של הכבישים הקיימים לרוחבם המלא לפי סיווגם ורוחבם ההנדסי המוכרז. כוונה נוספת לגבי כביש זה היתה, שייסלל במידת האפשר על תוואי כבישים קיימים, שאינם נמצאים עדיין ברוחב מלא או המשמשים כקטעי כביש אזוריים. כן הובאה בחשבון האפשרות לשלב את תוואי הכביש עם תוואי מסילת הברזל בתחומי הכרזה משותפים וחופפים או לפחות מקבילים ובהצמדה. השימוש בקטעי כביש קיימים נראתה, למשל, בציר בית קמה-קריית גת, בציר טולכרם-ברקאי, ואילו מקריית גת ללוד ומלוד לטולכרם נראתה חפיפה צמודה עם תוואי מסילת הברזל. מאחורי כוונה זו היתה מגמה לא לפגוע בשימושי קרקע קיימים של היישובים, לא להפקיע קרקע חקלאית שלא לצורך ולחסוך בהוצאות תשתית.

על אף רוחבו המרבי המתוכנן של כביש זה אמורים היו השטחים שברצועת ההכרזה להוסיף ולשמש כקרקע חקלאית, שהעיבוד יותר בה כל עוד הכביש לא הגיע לסלילתו המלאה, להקל בכך על החקלאים ולהימנע מלשלם להם פיצויים רבים בבת אחת. תוואי כביש זה, כפי שהופיע בתמ"א/3, הוסיף למערכת הכבישים הארצית מספר מינימלי של מחלפים וצמתים חדשים, לא יותר מאשר שלושה בקטע לוד-ראש העין, אחד צפוני יותר ליד בקה אל-גרביה, אחד ליד שער מנשה, ועוד אחד או שניים בקטע הדרומי שבין בית קמה ללוד. כביש זה לא נועד במקורו להיסלל עד לגליל, כי אם להסתיים ליד צומת אליקים ובפאתי הכרמל, ומשם להתחבר עם מערכת הכבישים הקיימת והמתוכננת בצפון הארץ. יעודו העיקרי היה להקל את המעבר במישור החוף מדרום לצפון, בעיקר בין באר שבע לחיפה, בין ירושלים לחיפה ובין ירושלים לבאר שבע.

דומה, שכביש חוצה ישראל כמתכונתו התכנונית הנוכחית כתוכנית מתאר ארצית חלקית, תמ"א/31א, מהווה למעשה שליפה של תוואי דרך טרם שנתמלאו כל דרישות הפיתוח שבתמ"א/3, הן בסלילת תוואים חדשים והן בהרחבתם של כבישים קיימים, מה גם שלכבישים אלה היתה מאז ומתמיד קדימות בביצוע.

מה הן ההשלכות של כביש מוצע זה על הקרקעות? אין ספק, שלתוואי זה עשויות להיות השלכות על שימושי הקרקע שלאורכו, על התמורות שתתרחשנה ביישובים הכפריים שבמרכז הארץ ככל הנוגע למשכצותיהם החקלאיות, ערכן הכלכלי ועל הפעילות התחבורתית והתפרסות המגורים באגד הערים תל-אביב. ההפקעה של שטחי קרקע שכביש זה ידרוש היא מעבר ליכולתה של ישראל במאזן הקרקע החקלאית המצוי בה. אורכו המתוכנן של הכביש הוא, כאמור, כ-230 ק"מ וברוחב 64-155 מ' או 100 מ' בממוצע. שטח ההפקעה המינימלי שיידרש יהיה אפוא 23 קמ"ר, שהם 23,000 דונם, כשטחה של עיר בגודל בינוני בישראל, כדוגמת רחובות או הרצליה, למשל, או כפול מזה של כפר סבא, או כמעט כגודלה של נתניה. כיסוי שטחים כאלה, ואולי אף גדולים מהם, באספלט במישור החוף יש לראות כפגיעה חמורה במערכת הניקוז והחלחול של מי גשמים ומי-נגר עיליים אל הקרקע ופגיעה בפרוטנציאל אקוויפר מישור החוף על-ידי הקטנת מילוי החוזר במים. התוואי המתוכנן של כביש חוצה ישראל אמור לעבור בקרקעותיהם של 75 יישובים חקלאיים. יהיה צורך, לפיכך, להפקיע מהם כ-16,000 דונם במרכזו של מישור החוף עבור התוואי ומתקניו. ההערכה היא, שהפקעת דונם קרקע בשטחי בור תעלה 125 דולר לדונם, הפקעת קרקע מעובדת באינטנסיביות - 3,000 דולר לדונם, ואילו בשטחי מטעים - 12,000 דולר לדונם. עלות ההפקעה עלולה להגיע ל-22.5 מיליון דולר!

שטחי ההפקעה יהיו, כאמור גדולים מאוד, דבר שמעורר כבר כיום את החקלאים לדרישות לפיצויים מלאים. דרישתם לפיצויים מעבר לתקנות המאפשרות הפקעה של 25%-40% לצורכי ציבור היא משום שהם רואים בצדק כביש זה ככביש מסחרי ועסקי במהותו, ועל כן הם דורשים זכויות ושותפויות בעתיד במפעלים ובעסקים השונים שיתפתחו לאורכו.

בחלקו המרכזי של כביש חוצה ישראל, בתוואי המקביל לקטע אשדוד-נתניה, הוא יישא 13 מחלפים לאורך 63 ק"מ, דהיינו מחלף על כל 5 ק"מ בממוצע. לבד מן העובדה, שזוהי מערכת מוגזמת ויקרה ביותר יש להניח, שדווקא התנועה הרוחבית היא זו שתיהנה מכך ותגרום, בין היתר, לזחילה אורבנית נוספת של אגד הערים תל-אביב מזרחה, כך שיאבד האפקט התעבורתי של כביש האורך. כביש זה אשר יישא, כאמור, אופי של כביש מסחרי, ימשוך אל הצמתים ואל המחלפים מפעלים ועסקים למיניהם, וזאת כתחליף להתמקמותם ביישובים קיימים ובעיירות המשוועות להשקעות תשתית, לפיתוח כלכלי ולהגברת התעסוקה בהן.

הזחילה האורבנית והמסחרית לאורך כביש חוצה ישראל תגרום לכך, שיישובים כפריים ייהפכו לעירוניים בשעה שאין כלל צורך ביישובים עירוניים נוספים בישראל.

אילו השלכות נוספות עשויות להיות לכביש זה? על-פי תמ"א/31 אמור כביש חוצה ישראל לשרת שתי מטרות בעת ובעונה אחת: להוות ציר מרכזי שיחבר את הנגב עם הגליל וכביש טבעת חיצוני לגוש דן.

מטרות אלה מנוגדות מנקודת מבט תעבורתית משום שפיתוח צירי רוחב עם מחלפים וצמתים לרוב בציר מערב-מזרח יקשה על תעבורה מהירה בציר צפון-דרום ויוסיף מערכת שתי וערב מיותרת במרכז הארץ. כבישי הרוחב יעודדו את תנועת הפרבריות צמודת-הקרע במרכז הארץ, תהליך הנמצא בניגוד למגמות פיזור האוכלוסייה ומדיניות הממשלה. הכביש יחצה באורח דרסטי את תחומי השיפוט של מועצות אזוריות רבות ויוסיף קשיים מרחביים באספקת שורותים וניהול כלכלי של יישוביהן.

התווייתו של הכביש ברוחבו המלא על כל מתקניו בקרבת ה"קו הירוק" תגרום גם לחיץ פסי משמעותי בין היישובים הכפריים הערביים שבתחומי מדינת ישראל ובין מישור החוף ותוסיף לניתוקם הסביבתי, על כל ההשלכות הפוליטיות והכלכליות הכרוכות באוריינטציה העתידית של אכלוסייה זו ליהודה ושומרון.

ההצדקה של קדימות ביצוע לכביש חוצה ישראל כחלק מתוכנית תמ"א/31, הדוגלת בצורך לקלוט בכל שנה 200 אלף עולים ב-5 השנים הקרובות, תוך יצירת מקורות תעסוקה חדשים, אינה עומדת במבחן המציאות משום שתחזית העלייה נמצאת לצערנו בנסיגה ואף אין לה סיכוי להתגשם בעתיד בממדים אלה. כמו כן טרם הוכח, שכביש ארצי חדש ישפיע על פיזור אוכלוסין לנגב ולגליל, כפי שהמתכננים מצהירים, דבר שנמצאנו למדים מכביש הערבה, מכביש הבקעה, מכביש כרמיאל-תפן וכד'.

האם קיימות אלטרנטיבות סבירות לכביש חוצה ישראל? דומה, שבמקום להשקיע הון עתק בתוואי כביש חדש כזה במצבה הכלכלי הנוכחי של ישראל מוטב להכפיל את קיבולת התנועה בכביש החוף בציר תל-אביב-חיפה (כביש מס' 2) ולהשלים את המחלפים ליד גבעת אולגה, כפר שמריהו, צומת אכדיה ופיגלילות. גם עדיף להשלים את הכפלת קיבולת הכביש המחבר את פתח תקווה, הוד השרון, בית ליד וחדרה (כביש מס' 4) ולבצע את השלמת המחלפים בצומת מורשה,

כביש חוצה ישראל במבחן הקרקע

רעננה-כפר סבא, בני דרוור, בית ליד וחדרה, ולהשיג על-ידי כך פוטנציאל תעבורה לא פחות טוב מאשר בכביש מס' 6 ואף במחיר נמוך יותר. הדבר גם ימנע את התפשטות אגד הערים תל-אביב מזרחה.

כביש חוצה ישראל ממילא לא יפתור את העלייה ברמת המינוע בישראל ולכן רק מערכת מסילתית עשויה להיות הפתרון למרכזו של מישור החוף. יישובי מרכז הארץ אינם זקוקים לכביש זה, כי אם בעיקר לתחבורה מסילתית. יש לתת עדיפות לרכבת פרברית, שתחבר את סביבות פתח תקווה עם תל-אביב, את תל-אביב עם נתב"ג ועם ראשון לציון וסביבותיה. הכביש נראה כפרוייקט בזבזני ובלתי נחוץ בתגאיה של ישראל כיום. גם אם אמור הכביש לחבר בין קהיר לדמשק, או בין קהיר לאיסטנבול ואירופה, דומה שללא תנאי שלום קבועים ויציבים במזרח התיכון לא יהיה הדבר אפשרי, ולכן תכנונו וביצועו מוקדמים מדי.

למרות הפרסומת הרבה שכביש זה זכה לה, מעורר הוא שאלות לא מעטות בדבר חיוניותו. האם הגיעה העת להשקיע הון עתק בציר חדש של כביש טרם שנוצלו כל החלופות האחרות הקיימות במישור החוף? האם אכן כדאית ההפקעה של קרקע חקלאית כה רבה בעבור עורק תחבורה, אף אם הוא ארצי? האם אין אלטרנטיבות זולות ומועילות יותר לפיתוח תחבורה במרכז הארץ מאשר סלילת כביש נוסף? האם יש סיכוי סביר להסיט את כיווני הפיתוח אל מזרחו של מישור החוף? האם לא עדיף להשקיע משאבים בתחבורה מסילתית ובאמצעי הסעה המונית במקום לעודד תנועה מוטורית על רשת הכבישים? ולבסוף, האם אכן פרוייקט זה מן הראוי שייכלל בסדר העדיפויות של המדינה כיום?

דומה, שהפרוייקט לא נבדק עדיין על כל היבטיו, ואף לא התחבורתיים, הסביבתיים, כולל העלויות. היקפו הרחב ידרוש בדיקות רבות נוספות ותזכירי השפעה על הסביבה. יהיה צורך להבטיח בפרוייקט זה הגנה על עתודות הקרקע החקלאית, הנוף והסביבה, וכן יהיה צורך לנקוט שורה של אמצעים נוספים, לרבות הכרזת שטחי קרקע מוגנים לאורך תוואי הכביש.

