



## לדבר על המרחב

### מאת האלוף (מיל") גרשון הכהן

מבט מבס"א מס' 550, ה' 3 אוגוסט 2017

**תקציר: פתרון של שתי מדינות אפשרי רק אם ישראל תזכור את צורכי הגידול המשמעותי באוכלוסייה, ותגבש תוכנית מתאר אקולוגית. בניגוד לימים שאחרי מלחמת ששת הימים, רצועת החוף לא יכולה להיות הפתרון היחיד.**

הדיון הציבורי על האפשרות של חלוקת ארץ ישראל המערבית ל"שתי מדינות לשני עמים", התמקד עד כה בעיקר בשיקולי ביטחון ודמוגרפיה. אך קיימת סוגיה מהותית שכלל לא זכתה לבירור - האקולוגיה במכלול היבטיה; האיזון המרחבי הנדרש בין תשתיות תחבורה, מים, חשמל, מגורים, ניקוז שפכים ושימור שטחים ירוקים.

בכנס בנושא איכות הסביבה ביהודה ושומרון, שהתקיים באוניברסיטת אריאל ביוזמת בית הספר לארכיטקטורה ובית ספר שדה כפר עציון, הציג אדריכל ישראל גודוביץ', מהנדס עיריית תל אביב לשעבר, ביקורת עקרונית על תוכנית המתאר הארצית - תמ"א 35. לטענתו, התוכנית התעלמה לחלוטין מכל התייחסות למרחב שמעבר לקו הירוק. מדובר בהתעלמות לא רק מצרכי תכנון למרחב שמדינת ישראל פועלת בו, הלכה למעשה, אלא בהתעלמות גם ממערכת הזיקות האקולוגיות המתקיימות בין מדינת ישראל בגבולות 1967, לבין יתר מרחבי הארץ ביהודה ושומרון.

בהרצאתי בכנס, הצבעתי על שלושה תחומי פיתוח בתחום התשתיות, הסובלים עד כדי סף קריסה, מהגבלת אופק התכנון הארצי למרחב הלכוד בגבולות 1967.

#### **תשתיות תחבורה:**

נוטים לשכוח כי מדינת ישראל של שנת 1967 מנתה לא יותר מ-2 מיליון תושבים. היום חיים במדינת ישראל יותר מ-8 מיליון אזרחים. ברור כי תנאי המרחב שהתאימו בעבר אינם מתאימים לעומס המצטבר כיום.

במאה השנים האחרונות התיישבו מרבית היהודים ברצועת החוף. פריסת הערים וצירי התנועה והתשתיות המרוכזים ברצועת החוף לא תוכננו לגודש ההולך וגואה. בין נתניה לראשון לציון מתרכזת כיום כ-60 אחוז מהאוכלוסייה היהודית בישראל. שלושה כבישי אורך - 2, 4 ו-6 - עוברים ברצועת החוף מצפון לדרום, והם עמוסים במשך רוב שעות היום. בשעות עומס, גם כביש 6, שהיה אמור לפתור את מצוקת התנועה, מתפקע מעומסי יתר.

בפועל קיים רק פתרון אחד לכביש אורך נוסף, במרחב הפתוח ממזרח, על בסיס כביש אלון, בבקעת הירדן הפרוסה מן הירדן ועד שולי קו הרכס המזרחי של הרי השומרון. מדובר בתוואי תחבורה נוסף הנדרש להיסלל מהגלבוע עד ערד, בתווך האמצעי בין כביש הבקעה לשדרת ההר. בתוכניות התחבורתיות מוכר נתיב זה ככביש 80, שסלילתו מערד למישור אדומים לא החלה בגלל נסיבות מדיניות.

כביש עתידי שכזה, ברמת איכות של כביש 6, הכרחי להסטת עומסי תחבורה הכוללים משאיות רבות הנעות מצפון הארץ לדרומה בכבישי רצועת החוף. בנוסף, כביש מהיר בתוואי ישרת את תושבי גב ההר ביהודה ושומרון - פלשתינים ויהודים כאחד. פרויקט שכזה יכול לעורר עניין בין-לאומי.

מהעת העתיקה ועד תום התקופה העות'מאנית, שימשה דרך הים ברצועת החוף גשר יבשתי בין מסופוטמיה (עיראק) למצרים. אם יפרוץ שלום אזורי ומשאיות מבגדד ומדמשק יבקשו אפשרויות תנועה למצרים - היכן אלה ינועו? הרי דרך הים כגשר יבשתי חסומה זה מכבר.

כביש אורך במזרח הארץ, שאינו יורד עד עומק ים המלח ואינו מחייב טיפוס משאיות במעלה סדום, מציע גשר יבשתי בין-לאומי כתחליף לרצועת החוף: משאיות ורכבות מארצות המזרח יעברו את הירדן במעבר שיח' חוסיין, ימשיכו בתנועה דרומה לערד ומשם מערבה לניצנה בואכה מצרים.

**תשתיות חשמל** - רוב תחנות הכוח הישראליות פרוסות לאורך החוף ומספקות חשמל גם לצרכי הרשות הפלסטינית. נבחנת בניית תחנת כוח נוספת באזור בית שמש שתשרת בעיקר את תושבי יהודה ושומרון הפלסטינים והיהודים. אם תחנה כזו, תיבנה מזרחית לירושלים במישור אדומים, יחסכו קווי המתח האמורים להימתח כתשתית נוספת על פרוזדור ירושלים העמוס מכבר בתשתיות מרובות. גם זיהום האוויר יתחלק במרחב באופן מאוזן יותר. בכל דרך, פיזור נכסים יועיל בהיבטי ניהול סיכונים לשעת חירום.

**מערכות טיהור שפכים וניצול המים** - הערים הגדולות בגב ההר: שכם, רמאללה ירושלים וחברון שוכנות על קו פרשת המים. הביוב שלהן זורם בנחלים: מזרחה אל בקעת הירדן וים המלח ומערבה למישור החוף. הביוב של ירושלים המזרחית, זורם אל ים המלח בנחל קדרון. הביוב של שכם ורמאללה זורם ללא טיהור או בטיהור חלקי, אל ערי השרון וגוש דן. הביוב של חברון זורם אל באר שבע. בכל דרך, בין אם הארץ מחולקת לשתי מדינות ובין אם נותרת במסגרת מדינתית אחת מן הירדן לים, נדרשת התארגנות משותפת לאיכות הסביבה, בכלל זה ניקוז וטיהור מי השופכין וניצולם. מאמץ כולל במסגרת תכנון משותף, ישנה את נופי הארץ לטובת כל תושביה ויצור מרחבי קייט וטבע משוקם, לצורכי האדם החי והצומח. הזרמת מים מטוהרים ומי ים מותפלים בכמות משמעותית לנחלים ולאפיק הירדן, תשפיע לטובה גם על מצבו המתדרדר של ים המלח.

## **תוכנית אב ארצית**

תכנון מנקודת מבט אקולוגית מוכר לרעה כמתמקד בהגנה קנאית על נכסי הטבע ובהרחקת האדם מפגיעה בהם. אולם נקודת מבט תכנונית אקולוגית כוללת מתמקדת בבחינת מכלול הצרכים האנושיים, בשאיפה להשגת איזון נכון בין כלל צורכי האדם לבין שימור הטבע. זו הנחת היסוד שהוצבה בבסיס תוכנית המתאר הארצית תמ"א 35. אלא שתוכנית המתאר שאושרה על ידי ממשלת ישראל ב-2005 התעלמה מן המרחב שמעבר לקו הירוק.

ניסוח מטרת העל של התוכנית מבטא היטב את נקודת המבט הכוללת בהגדרת השאיפה הלאומית ל"פיתוח המרחב של ישראל באופן שיאפשר השגת המטרות של החברה הישראלית על מרכיביה השונים, ומימוש ערכיה כמדינה יהודית, כחברה קולטת עליה וכחברה דמוקרטית."

בהתאם לכך נוסחו המטרות הביצועיות: "גיבוש הפיתוח היישובי של ישראל במספר קטן של מרחבים מעוירים מוגדרים... פיתוח מערכת של שטחים פתוחים ושלד תשתית תחבורה, פריסה מאוזנת של האוכלוסייה, בין חלקי המדינה השונים...פיתוחה וחיזוקה של ירושלים כבירת ישראל."

### **בחינת תוכניות בניה מתוך תפיסה תכנונית כוללת**

הסערה שהתחוללה בסוגיית הבנייה בקלקיליה היא הזדמנות להעביר את הדיון ממיקוד נקודתי אל דיון מאקרו, המעוגן בתכנון סביבתי כולל. מדובר במערכת אחת המחויבת באיזון בין מענה למצוקת הדיור לבין שימור המרחב הפתוח.

בתוכנית מרחבית כוללת תיבחן גם מגמת פיתוח ירושלים מערבה, כמו מיזמי הר חרת ובת הרים, אשר גורמי התכנון הממשלתיים ממשיכים לקדם, בעוד הרחבת ירושלים מזרחה אל המרחב הפתוח במישור אדומים יכולה להציל את נכסי הטבע בפרוזדור ירושלים ולהפחית את מחירי הדיור.

לאור סוגיות אלה, הדיון על משמעות חלוקת הארץ לשתי מדינות נפרדות חייב לבחון אם הן ניתנות לפתרון גם במצב נסיגה לקווי '67. מדובר, למעשה, במרחב הנדרש לקיומה של מדינת ישראל המתקרבת בעוד כשני עשורים לאוכלוסייה בת 15 מיליון איש. המצדדים בפתרון החלוקה שואלים כיצד הסתדרנו לפני '67. התשובה פשוטה: היינו אז מדינה קטנה. במבחן צורכי המרחב אשר להם נזקקת מדינת ישראל ההולכת וגדלה וקולטת העלייה, היא אינה יכולה להסתפק עוד בגבולות רצועת החוף.

בניגוד לתוכנית אלון ולמתווה רבין, שעמדו על האינטרס הישראלי בשימור המרחב הפתוח במזרח הארץ בשליטה ישראלית, תוכנית שתי המדינות במתווה קלינטון - גם בהותרת גושי ההתנחלויות בריבונות ישראלית - אינה מאפשרת מענה למצוקות המרחב. בכל דרך, גם ללא סיפוח מוצהר, נדרשת תוכנית מתאר ארצית כוללת לארץ ישראל שממערב לירדן, כמערכת תחבורתית ואקולוגית אחת.

המאמר פורסם לראשונה ב *ישראל היום* ב-13.7.2017.

*\*אלוף (מיל') גרשון הכהן הוא עמית מחקר בכיר במרכז בגין-סאדאת למחקרים אסטרטגיים. שירת בצה"ל במשך ארבעים ושתיים שנים. פיקד על חיילים בקרבות מול מצרים וסוריה. לשעבר מפקד גיס ומפקד המכללות הצבאיות.*

סדרת הפרסומים מבט מבס"א מתפרסמת הודות לנדיבותה של משפחת גרג רוסהנדלר.