

# האוטוסטרדה הבין-לאומית, מפרץ חיפה – המפרץ הפרסי לקראת חצי יובל לתכנון קטעה ההתחלתי שבתחום מדינת ישראל

1994

ד"ר חיים ויטו וולטירא\*

מדובר כיום באפשרות של תכנון עורק תחבורה בין לאומי, שיקשר בין חיפה ובין אירובד כאשר ימומש השלוב בין מדינת ישראל ובין ממלכת ירדן. יש לציין, כי אין בכך כל חדוש. למעשה זהו חלק מרעיון רחב יותר: אוטוסטרדה בין-לאומית, שתקשר בבוא עידן השלום במזרח התיכון את מפרץ חיפה עם המפרץ הפרסי.

כאשר צץ לראשונה בשנות ה-60 נראה רעיון זה עתידני ונועז. באותה תקופה הייתי אדריכל מתכנן אווריי בלשכה המחוזית לתכנון (צפון) בהנהלתו של האדריכל דב ארכיט. השתתפתי בפעילות המחקר והתכנון להכנת תכנית המתאר המחוזית. עם עמיתי ממחוז חיפה תיאמתי את ההצעה בדבר הקטע ההתחלתי של האוטוסטרדה, כולו כמובן בתחום מדינת ישראל, מחיפה עד גשר שיח חוסיין. עריכת תכנית המתאר למחוז הצפון נמשכה בתחילת שנות ה-70 בהנהלת המנהל החדש של לשכת התכנון, האדריכל יצחק לייבוויץ. לפני כ-25 שנה סוכמה הצעת התוואי לקטע ההתחלתי של האוטוסטרדה: מחיפה לעפולה במקביל למסילת הברזל של רכבת העמק; גישה למרכז עפולה ושתי אלטרנטיבות לעקיפת עפולה תחתית (מצמון ומדרום); (מעפולה לבית שאן ולגשר שיח חוסיין (שעל נהר הירדן), סמוך לדרך שלימים קיבלה את המספר הסידורי 71. עורכי תכנית המתאר למחוז הצפון ראו באוטוסטרדה יעד חשוב מאוד לתכנית עצמה, שקיבלה את המספר הסידורי המחוזי 852/ג ואת המספר הסידורי הארצי ת/מ/מ/2.

תכנית המתאר למחוז הצפון עברה את כל הדיונים על פי החוק במסגרת המחוזית ובמסגרת המועצה הארצית לתכנון ולבנייה, הופקדה ולאחר מכן אושרה ופורסמה. תכנון תוואי האוטוסטרדה הדגיש והבליט את האופי המתקדם והעתידני של תכנית המתאר, שזכתה להערכה ולשבחים הן מהמועצה הארצית והן ממומחים ישראלים ומעמיתיהם מחוץ לארץ, כגון פרופסורים מאוניברסיטאות רומא ונאנד. תוואי האוטוסטרדה שולב בתכנית המתאר הארצית לדרכים (ת/מ/א/3).

במרוצת הזמן הוצעו ומומשו לית/מ/מ/2 תיקונים אחדים כגון: עם אישור חוק הגולן על-ידי הכנסת צורף אליה מרחב התכנון של הגולן. כך ניתנה לי ההזדמנות לעסוק במחקר בתרכנסת עתיקים ואתרים יהודיים אחרים בטריטוריה השייכת לארץ-ישראל ההיסטורית מימי יהושע ברנן. תיקון מוצדק נוסף הוצע על-ידי שני מתכננים חיפאיים ועסק בחלק מתוואי האוטוסטרדה, שהועתק דרומית לאגם כפר-ברך מסיבות פיזיות. אולם במרוצת עשרים שנה נשמר וכובד עיקרון האוטוסטרדה, שחשיבותה וחיוניותה לא הוטלו בספק.

יש להצטער על כך, שבמרוצת הזמן הוחלפו האנשים בנופים העוסקים בתכנון הארצי ובתכנון המחוזי. אחדים מהם התארגנו לעריכת שינוי נוסף בתכנית המתאר של מחוז הצפון (שינוי מס' 9), כולל "תכנית הפיתוח למחוז הצפון". הם לא טרחו להתעניין בנימוקים לתכנון האוטוסטרדה והתעלמו מן השאיפה לשלום ולפיתוח קשרים ביך-לאומיים, תרבותיים וכלכליים. בקלות ראש מדהימה הציעו (במסגרת שינוי מס' 9) לבטל את תוואי האוטוסטרדה מצומת העמקים (ניאלאמה) עד עפולה, וכן את העקיפות לעפולה בהנחה (מוטעית), שאפשר להסתפק בדרך מס' 675 (דרך אזורית לחבל התענכים), מבלי להבחין בכך, שלא בקלות ניתן להפוך דרך אזורית לאוטוסטרדה ביך-לאומית. אגב, עורכי שינוי מס' 9 הציעו לבטל גם דרך אזורית, המקשרת את צומת עדשים עם עפולה עלית, שתוכננה להיות קשר תחבורתי חיוני לתושבי הסביבה, הזקוקים לגישה דחופה ומהירה לבית-החולים (הממוקם בעפולה עלית) בכל מקרה חירום.

יום עיון בנושא "תכנית המתאר (שינוי מס' 9) ותכנית הפיתוח למחוז הצפון" התקיים בטכניון בחיפה כ-17 בדצמבר 1992. התאריך מודגש בכוונה משום שיום העיון נערך לאחד שהחל המשא ומתן לשלום בין מדינת ישראל ובין ממלכת ירדן במדרד. כלומר נכנסנו כבר לעידן שלקראת השלום, גם אם איננו מצויים עדיין בעידן השלום ממש. מכאן שתכנון האוטוסטרדה הביך-לאומית הפך כבר מעתידיני למציאותי ולכן יש מן האבסורד בכך, שעורכי שינוי מס' 9 ניסו (באותו יום עיון) לשכנע, שאין צורך באוטוסטרדה ואפשר להעמיק את התחבורה הביך-לאומית על הדרכים הקיימות, שעומס התחבורה הפנים ארצית הולך וכבד בהן מיום ליום.

מן הדין להחזיר את תוואי האוטוסטרדה ואת הדרך האזורית הנ"ל ללא דיחור במסגרות התכניתיות הארציות והמחוזיות.