**צעד נוסף בדרך לסיפוח מעלה אדומים**

**שאול אריאלי, הארץ, 17 בינואר 2019**[**https://www.haaretz.co.il/opinions/.premium-1.6848163**](https://www.haaretz.co.il/opinions/.premium-1.6848163?fbclid=IwAR0FcqgnTcKjtu6_uqf339dZ3olN8O-F18yCFBqnQOo0-7tsSf81r4OVtgs)

פתיחת הכביש החדש מצפון־מזרח לירושלים, בין חיזמה לא־זעים, לנסיעה נפרדת של ישראלים ופלסטינים, עברה בדממה כמעט מוחלטת בתקשורת הישראלית, אף שכביש זה ממחיש את ההפקרות התקציבית בהתנהלות ישראל בגדה, ואת המדיניות של ממשלת נתניהו לקדם תהליכי סיפוח.

ראשית תוכנן הכביש במסגרת כביש הטבעת המזרחי של ירושלים, אך רק חלק זה, בן 3.7 ק"מ מתוך ה–15 המתוכננים, זכה למימוש. הגורם לכך היה החלטת ממשלת שרון בפברואר 2005 לכלול בתחום גדר הביטחון גם את מעלה אדומים. ממשל בוש התנגד לכך, בשל הפגיעה ברציפות ובמרקם החיים הפלסטיני. מסוף שנת 2000 נאסרה על הפלסטינים הכניסה לישראל, ובכלל זה ירושלים. לכן החיבור בין בית לחם לרמאללה התקיים על כבישים החוצים את מרחב מעלה אדומים. בניית הגדר היתה חוסמת צירים אלו, ובהעדר כל כביש מחבר בין בית לחם לרמאללה הפתוח לתנועה פלסטינית, היתה הגדה מופרדת לשניים.

ממשלות שרון ואולמרט מיהרו לבנות את הכביש, כדי ליצור חלופה תחבורתית לפלסטינים — שתעמוד במבחן המידתיות של בג"ץ — בעלות של 120 מיליון שקל, וזה הושלם בנובמבר 2007. אך גדר הביטחון שלא נבנתה, מחסום הכניסה לכביש שלא הוצב — משום שהמשטרה וצה"ל ביקשו להטיל את האחריות איש על רעהו — והעובדה שרק הפלסטינים נאלצו להאריך את זמן נסיעתם, הותירו את הכביש סגור. השקעה הזאת הופקרה במשך עשור לפגעי הטבע, ואלה חייבו את המדינה להשקיע עשרות מיליונים נוספים בשיפוץ הכביש שמעולם לא היה בשימוש.

בניית כביש זה נועדה גם להכשיר את הקרקע לבניית השכונה מבשרת אדומים (E1), שתוכננה ליצור רצף יהודי בנוי בין מעלה אדומים לבירה. גם לבנייה זו התנגד ממשל בוש, וזכה להבטחה מראש הממשלה אריאל שרון כי שכונה זו לא תיבנה שלא במסגרת הבנות משותפות. שרון עמד בהבטחתו, אך הדבר לא מנע ממנו לממש את תוכנית התשתיות האדירה של E1. ממשלות ישראל השקיעו כרבע מיליארד שקל בבניית התשתיות לשכונה, שלא נבנה בה ולו בית אחד. מאז השלמת התשתיות, השקיעו ממשלות ישראל בראשות נתניהו עשרות מיליוני שקלים בתחזוקתן.

אכן, הכביש שנפתח יקצר משמעותית את זמן הנסיעה לפלסטינים בין בית לחם לרמאללה, ואף ישפר את בטיחות נסיעתם. הוא יקל מאוד על תושבי ההתנחלויות מטה בנימין את הגישה לירושלים. ייתכן שהוא אף יאפשר את הסרת מחסום א־זעים, המקשה על תנועת תושבי מעלה אדומים לירושלים. עם זאת, אין כל אמת בהצהרות שר התחבורה ושר המודיעין ישראל כץ כי הכביש יביא "לחיזוק מטרופולין ירושלים רבתי". נראה שהוא מתעלם מכך שבמטרופולין ירושלים, בין שכם לחברון, 90 אחוזים מהאוכלוסייה הם פלסטינים, שאינם מורשים להיכנס לירושלים.

אין אמת בהצהרות שר התחבורה, ישראל כץ, כי הכביש יביא "לחיזוק מטרופולין ירושלים רבתי". 90 מהאוכלוסייה במטרופולין הם פלסטינים, שאינם מורשים להיכנס לירושלים.

כביש זה הוא שלב משמעותי בהכנת התשתית למימוש הצעות הסיפוח של מרחב מעלה אדומים, שהוגשו בידי חברי הכנסת החברים בשדולת א"י השלמה ונתמכות על ידי שרים רבים, ונפתלי בנט ואיילת שקד בראשם.

בהעדר אחריות אמריקאית ובשל חולשת האיחוד האירופי, עשויה פתיחת הכביש לעודד את ממשלת הימין העתידית לפסוע צעד נוסף, ולעבור מ"סיפוח זוחל" לסיפוח באמצעות חוק מרחב מעלה אדומים. מהלך זה, המפר את הסטטוס־קוו השברירי, לא יוכל להתקבל אפילו במסגרת המדיניות הפשרנית והלא־אלימה של מחמוד עבאס. יו"ר הרשות הפלסטינית לא יוכל לעמוד בלחץ שיעלה מהרחוב, מהתנזים, משורות פתח, מהחזיתות באש"ף ומחמאס. ישראל צפויה לתגובות והשלכות כבדות בתחום המדיני, הביטחוני, הכלכלי והמשפטי — אך בנט, שקד וחבריהם מאמינים כי אלה לא יבואו, משום שהעולם יהיה אדיש, או כי הוא זקוק לווייז ולעגבניות השרי.