

דרך כמקום בתנועה: כביש 31 וערד בין חיבור לניתוק

בתיה רווד, * אבינעם מאיר** וארנון בן-ישראל***

תקציר. כבישים ודרכים נדונים לרוב בהקשר תחבורתי, כאמצעי לקישור ליניארי בין מקומות. אולם על פי פרדיגמת הניידות החדשה הם מקום שיש לו דינמיקה רגשית, חווייתית, סמלית ופוליטית, ישות גיאוגרפית גדושה במשמעות למשתמשים בה ולשוכנים לידה, והיא מעצבת את המרחב ומעוצבת על-ידו. בהתבסס על ראיונות, על סקר אוכלוסייה ועל חומרים ארכיוניים, מאמר זה בוחן כיצד אופיין כביש 31 בשיח המקומי של תושבי ערד לפני שדרוג הכביש וכיצד הוא מאופיין אחריו. לטענתנו, המיקום השולי של ערד בישראל והמציאות המרחבית הדו-אתנית יצרו שיח מורכב ותפיסת מקום מסוכסכת – טיעון המוסיף רובד לפרדיגמת הניידות החדשה. המאמר מראה כיצד שיח הכביש בקרב תושבי ערד, עיירת הספר השולית, מתקיים במרחב מרובד כלכלית, תרבותית ואתנית ומכיל מארג מורכב של רגשות מעורבים, מתחים בין-אתניים ברמה המקומית ומתחי גלעין-שוליים ברמה הארצית. שיח מקומי זה של תושבי ערד מעשיר את פרדיגמת הניידות בהציעו את תפיסת הידע המקומי הסובייקטיבי, ידע שנצבר בתהליך דינמי מתוך היכרות קרובה וממושכת עם מרחב הכביש. ידע זה יכול לסייע בהבנה יותר של חוויית המקום וצרכיו, קל וחומר באזור הספר השולי, ולהעלות הזדמנויות לצמיחה כלכלית שאינן נראות "מלמעלה".

מבוא

במאמר זה אנו מבקשים לטעון שדרך היא מקום, וככל מקום אחר היא מעוצבת במרחב בתהליכים אישיים פנימיים, חברתיים-קהילתיים ופוליטיים, המשתנים כל העת. גישתנו לחקר הדרך כמקום, במקרה זה כביש 31 בנגב הצפוני, ממוקמת בתוך השיח המדעי החברתי של פרדיגמת הניידות החדשה (Scheller & Urry, 2006), הרואה בתנועה האנושית חוויה המעצבת את אופיו של המרחב ואף מעוצבת על ידו. גישה זו עומדת בניגוד להקשר התחבורתי הבסיסי והפונקציונלי שבו על פי רוב נדונות הדרכים.

* המחלקה לגיאוגרפיה ופיתוח סביבתי, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

** המחלקה לגיאוגרפיה ופיתוח סביבתי, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

*** המכללה האקדמית לחינוך קיי

אנחנו מבקשים להודות לקרן הלאומית למדע על המימון הנדיב של מחקר זה (מענק 77/12). תודות רבות על שיתוף הפעולה מגיעות לכל המרואיינים במחקר. כמו כן אנחנו מודים מאוד לשופטי המאמר על הערותיהם המועילות. תודה גם לרוני ליבנון-בלושטיין על איור המפה.

המחקר בתחום פרדיגמת הניידות החדשה מרבה לעסוק ברשתות, בזרימות ובחסימות ברמה הגלובלית, בטכנולוגיה העכשווית ובמקומות יישוב כמרכזי קישוריות (Bærenholdt & Granås, 2012; Creswell, 2013; Costas, 2008), ולוקה בחסר בחקר המרחב המקומי (Castells, 2005). דרכים אכן נעדרות במידה רבה מהמחקר החברתי, ובדרך כלל הן אינן נדונות כישויות גיאוגרפיות קונקרטיות המשתקפות בראי התרבות והחברה, דהיינו במשמעותן הגדושה עבור המשתמשים בהן והשוכנים לידן. במיוחד ממעט המחקר לעסוק בהשלכות הגיאוגרפיות האנושיות שיש לדרך או לכביש במקרה של סֶפֶר אתני, כלומר באזור ספר שבו חיות בכפיפה אחת אוכלוסיות ילידיות ומתיישבים (רווד, 2012).

במסגרת הרחבה, זו של השאלה אילו סוגי ידע מתפתחים בשיח הניידות, ברצוננו לתרום למחקר מתוך הרובד המקומי, הייחודי לאתרו (Turnbull, 2007). במושג "שיח הניידות" כוונתנו לשיח המבטא את האופן שבו החברה או המדינה תופסות את משמעות התנועה האנושית. שיח הניידות הוא אובייקט של ידע וכוח המתהווים מתוך הכלול בשיח ומתוך הנעדר ממנו; המודגש בו והמובן מאלי; הלגיטימי והמאתגר את הסדר הקיים; השינויים החלים בשיח לאורך זמן, עם השתנות התנאים; הגורמים המְבנים את צורות השיח השונות והצרכים שלשמן הם מבנים אותן (Mincke, 2016; Endres, & Manderscheid). השיחים המוזכרים במאמר ינותחו בגישה ביקורתית ואגב השוואה בין השיח המקומי לשיח המדינתי.

המאמר נכתב במסגרת מחקר אמפירי על קטע מכביש 31 בסֶפֶר הנגב, המשודרג בעת האחרונה. לאורך קטע הכביש חיה אוכלוסייה בדווית, ובקצהו עיר – ערד – שאוכלוסייתה יהודית ברובה המכריע. המאמר עוקב אחר תהליך ההשתנות של שיח הכביש, עם שדרוגו, דרך עיניהם של תושבי ערד ומול המבט המשטיח והמנוכר מהליבה אל השוליים, ובוחן את ההשלכות ואת המשמעויות של הכביש כמרחב וכמקום בסֶפֶר שולי שבו שתי קבוצות אתניות-לאומיות נפגשות ומתחככות זו בזו. זהו חקר מקרה של היחסים המרחביים, החברתיים והפוליטיים בנגב, והשאלה המרכזית בו היא מהם מאפייניו של שיח הניידות העוסק בכביש 31 כמקום, לפני שדרוגו ועם שדרוגו: מהם יסודות השיח הזה ומאין צמחו? מה השינויים שעבר שיח הניידות עם שדרוגו של הכביש? כמו כן, במאמר נבחן האופן שבו שיח זה משקף את התפיסה האפיסטמולוגית של טריטוריה בזהות המקומית של תושבי ערד. בתוך כך נחשפים הרבדים והמשמעויות שהכביש מייצר מלמטה, מול המבט הממסדי והתקשורתי המעצב את שיח הניידות ברמה הארצית, מלמעלה.

בחלקו הראשון של המאמר מגובשת מסגרת תיאורטית לדיון, הנשענת על שני יסודות: מקום ומרחב וקישורם לפרדיגמת הניידות, והכביש במרחב סֶפֶר אתני. לאחר מכן מובא רקע קצר על סֶפֶר הנגב ועל ערד במבט גיאוגרפי-היסטורי ופוליטי. עיקר המאמר עוסק בכביש, בתולדותיו ובשדרוגו, ומנתח את שיח הניידות החיצוני הארצי לעומת שיח הניידות המקומי, הצומח מתוך הזהות המקומית. המאמר מסתיים בדיון על כביש 31 ותנועתו בין מקום ללא-מקום.

הדרך כמרחב מורכב: תפיסת המקום המובילי בעיר שולית – מסגרת תאורטית

מרחב ופרדיגמת הניידות החדשה

התפיסות המרחביות הרווחות בוחנות מרחב/מקום כתופעה בעלת רובד חברתי-תרבותי ברור (Amin, 2005; Jessop, Brenner, & Jones, 2008; Jonas, 2012; Jones & Woods, 2013; Lehtovuori, 2010; Massey, 2004; 2005; Relph, 1976; Tuan, 1977). כביתו הפיזי של האדם

כך גם המקום טעון במשמעויות, הנובעות בין היתר מכינון רגשות ותחושות שייכות וביטחון. המקום מצוי בתהליך מתמיד של הבניה בזהות האישית והקהילתית; זוהי מהות מורכבת, פתוחה, דינמית ולא יציבה, נתונה לחידושים ושלובה במארג של רשתות (באומן, 2006; Erickson, 2011). התבוננות זו הצמיחה החל בשנות השבעים של המאה שעברה את המושג "תחושת מקום" (sense of place). הכוונה היא למשמעויותיו של המקום הנבנות ומשועתקות כל העת בתודעת האנשים ובתרבותם. הקשריו ההיסטוריים, התרבותיים והמרחביים של מקום ושל נופיו יוצרים ערכים ויחסי גומלין חברתיים. הנופים אוצרים בתוכם ערכים ומשמעויות, מעצבים את איכות החיים ומעמיקים את הדינמיקה שבין קהילה לנופיה (Egoz, Makhzoumi, & Pungetti, 2011; Printsmann, Kõivupuu, & Palang, 2011; Shields, 2004; Stephenson, 2008). כך נתפסים מקום/מרחב גם בפרדיגמת הניידות החדשה. במוקד הפרדיגמה עומדת התנועה, כנדבך המכונן את המציאות החברתית-תרבותית. גישה זו מסייעת להבנת תהליכים המציבים במרחב זרימות ותנועות של אנשים, רעיונות, אובייקטים ומשאבים, ורואה בהם חלק מייצור המרחב, הנתון להשפעות פוליטיות וכלכליות מורכבות (Adey, 2009; Bærenholdt & Granås, 2008; Costas, 2013; Cresswell, 2010; Maksim, Bergman, & Ohnmacht, 2012; Sheller & Urry, 2006). חשיפת הפוליטיקה של הניידות חיונית להבנת הקשר שבין מרחב לחברה, ובפרט להבנת המנגנונים המכוננים אי-שוויון מרחבי, מאחר שמרחבי הזרימה אינם פתוחים ונגישים לכולם במידה שווה. באמצעות הניידות ניתן לחשוף שסעים חברתיים ומתחים; הניידות מתעצבת במגוון טכנולוגיות, לרוב במסגרת ייצור העוצמה הגלובלית והלאומית; מבכרת קבוצה או אזור מסוימים על פני אחרים, ומשעתקת מבנים של אי-שוויון (Bærenholdt & Granås, 2008; Creswell, 2010; 2012; Faist, 2013).

כביש כמקום/מרחב בספר האתני

אזור המחקר הוא ספר אתני פנימי. זהו מרחב חברתי-תרבותי שנוצר במסגרת של קולוניזציה פנימית עם חדירתה של חברת מתיישבים. ספר אתני פנימי מאופיין בהסדרים של פיתוח ופיתור משאבים המתקיימים בו, שתוצאתם היא אי-שוויון פוליטי וכלכלי ביחס לאוכלוסייה הילידית (Yiftachel, 1996). היגיון זה משתקף גם במרחב הדרכים: לעומת המטרופולין, שבו ריבוי הדרכים מגביר את האנונימיות של הדרך, את המופשטות שלה ולכן גם את האובייקטיביות שלה, בספר האתני בולט מיעוטן של הדרכים הפורמליות. לפיכך דרך פורמלית נושאת משמעות סובייקטיבית עמוקה עבור תושבי הספר, בהיותה ערוץ תנועה וקשר כמעט בלעדי עם שאר חלקי המדינה, במיוחד כשבאזור קיים קונפליקט אתני. מחקרנו מתמקד בערד, עיר שולית וקטנה שנוסדה על ידי חברת המתיישבים המייסדים. עיר קטנה היא רובד אורבני שלא נחקר דיו בעידן שבו הדיון מתמקד בערי עולם ובמטרופולינים (Shetty & Reid, 2013), ומכאן עולה חשיבות נוספת של המחקר המתואר כאן. התפיסה הפשטנית טוענת כי המערכות החברתיות-כלכליות, המבקשות להתייעל תדיר, תובעות שדרוג של נתיבי תחבורה במטרה לקצר את זמן התנועה במרחב. לכן שדרוג כביש לאוטוסטרדה נתפס כפתרון ליציאה מקיבעון כלכלי-חברתי: בהנחה שאת המצב הלא-שוויוני שהתהווה באזור ניתן לתקן באמצעות ניידות תחבורתית, מיוצר מרחב אחד כביכול שמתקיים בו שוויון הזדמנויות לכול. אלא שתושבים מוחלשים מתקשים להסתגל לניידות ולהשתמש בה לשדרוג מצבם (אהרון-גוטמן וכהן, 2015; רבינוביץ' וורדי, 2010). אדרבא, השדרוג עלול להחרیف אפליה חברתית מבנית קיימת, כפי שהדגים ווינר כשתיאר את תכנון סלילתו של גשר גדול בניו

יורק (Winner, 1993). שם הפרויקט אמנם היטיב עם משתמשי הרכב הפרטי, אך המשתמשים בתחבורה הציבורית, אשר ברובם משתייכים לקבוצות מוחלשות, הם הנושאים בדרך כלל בתוצאותיו העגומות של השינוי הטכנולוגי. בגלל דימוי הקדמה, הגלום בעצם השדרוג התחבורתי שנועד לייעל את הניידות, הרגישות למשמעות המקומית לוקה לעתים קרובות בחסר בעת תכנונם של כבישים מהירים. ואכן, להוציא מקרים יוצאי דופן של כבישים שערכם ההיסטורי או הסביבתי תובע שימור (Antonson, 2014; Ruiz, Rodríguez, & Coronado, 2014), לרוב אין משתפים את הציבור בתכנון כבישים (Isaksson, Antonson, & Eriksson, 2017).

חוסר הרגישות מועצם כשמדובר בספר אתני פנימי, שבו תכנון (או היעדרו) הוא כלי שלטוני מרכזי במדיניות הפיתוח (מאיר, 2003; רודד, 2012). לדרכים בספר יש משמעויות נוספות על המשמעות הטריטוריאלית: הן מסמנות גבולות תרבותיים, ייחודיות סביבתית, את זיקת האדם לטבע ואת הידע המקומי. מידת השמירה על יסודות אלו מגדירה את מידת הפתיחות והפלורליזם בתכנון הכביש המהיר. על פי רוב מידת הפלורליזם מועטה, ותהליכי שליטה וידע טכנולוגי זר מאיינים את ייחודיותו של המקום (גור-זאב, 1996).

בתנאים כאלה כביש מהיר עלול להיחנות כ"לא-מקום" (Augé, 1995), כחסר הקשר היסטורי וכמנוכר. לטענתנו מצב זה בולט במיוחד בספר האתני, שם הכביש המהיר מסייע להשכיח את האחר ולהעדיף את הזכות למרחב בר-הגנה של הנוסעים בו. ההבדל בין החזקים לחלשים מוצא ביטוי בהבדל שבין מרחב כביש מפוקח ונשלט ובין אזור פתוח ונחדר, בין מי שחופשיים לנוע ושולטים בזולתם ובין מי שמקובעים במקומם. בכך טמון פוטנציאל לעימות (באומן, 2006; גור-זאב, 1996). בגישה המסורתית במחקר, תחושות החיבור והשייכות למרחב ותחושות הניכור והזרות ניצבות בקטבים קבועים של מקום ולא-מקום. אולם לתפיסתנו, הנתמכת גם על ידי מרימן (Merriman, 2004), דרכים וכבישים – ככל מקום – טעונים במשמעויות חברתיות, וביחס אליהן המשתמשים בדרך רוכשים כל העת תחושת מקום דינמית על פי הנסיבות המשתנות. גישה מורכבת זו הולמת את תורת הדרכים (הודולוגיה), המדגישה את חווית המסע בכביש, את החיבור של ההיבט הפיזי לזה החברתי ואת האופנים השונים שבהם הוא נחוה ומיוצג בזמן-מרחב המשתנה (Argounova-Low, 2012; Turnbull, 2007). כלומר, הרצף שבין מקום ללא-מקום, במשך הזמן ועם השתנותו של המרחב, עשוי מגוון תחושות של החווים את הדרך. המאמר עוסק בהבנת שיח הניידות במרחב זה, המתגבש בחברת מתיישבים המושפעת מחדירה של חווית קבוצת המיעוט הילידית אל המרחב המשותף.

כאמור, פרדיגמת הניידות החדשה רואה בכביש מכלול מרחבי ואנושי מורכב הכולל ישויות גיאוגרפיות השוכנות לצדו, על ההקשרים האנושיים הייחודיים שנוצרים במכלול כזה. הפרקטיקות והדימויים שהפרדיגמה עוסקת בהם נעים בין החומרי לאנושי, בין מדינה לחברה, בין הגלובליזם לקהילות מקומיות, ובין הפוליטיקה של פיתוח תשתיות לאומיות ואזוריות למצבים תרבותיים של חיי היומיום (Ben-Israel & Meir, 2010; Argounova-Low, 2012). במסגרת זו, המאמר יחשוף וינתח דינמיקות חברתיות ותרבותיות משתנות מתוך התחקות אחר התהוותו של הכביש כמקום המקשר קהילות היסטוריות או מנתק אותן, כמקום שמשמעויותיו משתנות. מול הדינמיקות הללו יוצג השיח המוסדי והציבורי המלווה את שדרוג כביש 31, המשקף את הגישה הרווחת כיום בישראל, שלפיה כבישים מהירים ורחבים הם הפתרון לכל בעיה – החל בבטיחות וכלה בקישוריות ושגשוג כלכלי של אזור שולי. גישה זו מחלחלת אל תושבי האזור והם רואים בה מזרז לבעיותיהם, אף שמחקרים מראים כי כביש חדש אינו מנוצל בהכרח לתועלתם של יישובים

קטנים או מוחלשים, כמו במקרה של כביש 6 (רבינוביץ' וורדי, 2010). במאמר נבחנת תפיסת המרחב הנייד שצומחת במערכת הידע המקומי, במסגרת שיח הניידות הנוצר במרחב המשתנה (Edensor, 2004; Turnbull, 2007).

כפי שנראה, התושבים מעצבים את תפיסת המקום שלהם גם באמצעות הדרכים, שהן חלק מהטריטוריה, ולהפך – תפיסת הכביש נוצרת באמצעות השלכה של תפיסת המקום המיוחסת ליישוב, ערד במקרה שלנו. המאמר מחזק את פרדיגמת הניידות החדשה ברובד של מרחב הכביש: הוא מתאר הן את משמעויות התנועה בו והן את משמעויות המקום הייחודי, לפי תפיסתם של המתדיינים באזור הספר האתני. נפרוש תחילה את הרקע ההיסטורי והגיאוגרפי של ערד, עיר ספר בנגב, ונסקור את תולדות כביש 31 מאז סלילתו ב-1961. לאחר מכן ננתח את שיח הזהות המקומית ואת שיח הכביש, ולבסוף נציג את התובנות שיעלו מכך.

שיטת המחקר

המחקר מאמץ את גישתו המתודולוגית של טרנבול (Turnbull, 2007), הבוחן את ייצור הידע המרחבי תוך כדי תנועה של משתמשי המרחב. לצורך זה ערכנו 30 ראיונות מובנים עם תושבי ערד בוגרים, כאלה שיכלו לספק פרספקטיבה היסטורית ארוכה של ערד ושל כביש 31 לפני שדרוגו ואחריו. הראיונות נותחו בגישה הרמנויטית-פרשנית לצורך חילוץ תמות עיקריות ומייצגות. הממצאים גובו בסקר עמדות לגבי כביש 31, שנערך בקרב 104 תושבי ערד. בסקר הצגנו לנשאלים רשימת מונחים שעלו בראיונות וביקשנו מהם לבחור מתוך הרשימה מונחים שמייצגים בעיניהם, באופן אסוציאטיבי, את מרחב הכביש על משמעויותיו. נוסף על כך הצגנו לנשאלים היגדים שנגזרו מתוך הראיונות, וביקשנו שייצגו אותם על סולם ליקרט. משתתפי הסקר נבחרו באופן אקראי מקרב מבקרים בוגרים במרכז המסחרי הראשי של העיר. הסקר נותח בשיטות סטטיסטיות של ניתוח גורמים וסטטיסטיקה תיאורית. כמו כן, ערכנו עשרה ראיונות עומק עם בעלי תפקידים בתכנון ובביצוע הכביש ושדרוגו: מתכנני הכביש ומהנדסיו, מתווכים מול האוכלוסייה הבדווית ששכנה בשטח המיועד לפינוי, עמותת במקום, ראש הוועדה המקומית לתכנון ובנייה, ועדת התכנון שקמים, איש נתיבי ישראל הממונה על הפרויקט, איש עמותת אור ירוק, וראשת עיריית ערד. לייצוג השיח החיצוני על הכביש נאסף חומר רלוונטי מהמדיה הארצית והמקומית מן העשור האחרון, דוחות ופרוטוקולים של הגופים המעורבים בשיח שצוינו לעיל. מניתוח חומרים אלו חילצנו ייצוגים מילוליים של גישת הגופים הללו כלפי הכביש.

ערד

ערד הוקמה ב-1962 כפרויקט התיישבות ציוני במזרח הנגב, ובעשרים שנותיה הראשונות היו קצב גידולה ודירוגה החברתי-כלכלי מהגבוהים בארץ (שנער ומר, 1979). מתכנניה האמינו בכוחה של ערד לשגשג לאורך שנים רבות, וכך גם תכננו אותה פיזית וחברתית-כלכלית. אך באמצע שנות השמונים של המאה העשרים השתנה מקומו של הנגב בסדר היום הלאומי, והדבר החל לתת אותותיו בערד: התקציבים הוסטו להקמת ספר חדש בשטחים שנכבשו ב-1967 והוחלה מדיניות ניאו-ליברלית שהתבטאה בצמצום התקציב לערים, בהפרטה ובצמצום התיעוש. ערד נמנית כיום עם ה"ערים המתכווצות" – ערים שמתאפיינות בעזיבת אוכלוסייה ובשינוי דמוגרפי מחליש, בירידה

בכמות מקורות התעסוקה ובאיכותם, בהתדרדרות ובהזנחה של ליבת העיר, בקיפאון בבנייה למגורים ובהיחלשות המנהיגות המקומית (Besser, 2009; Shetty & Reid, 2013). דירוגה החברתי-כלכלי ירד לאשכול 4 והיא מוגדרת "פריפריאלית מאוד". זה 15 שנים אוכלוסייתה מונה כ-27,000 תושבים, כשליש מהם יוצאי חבר העמים וכרבע חרדים (הלמ"ס, 2017); התפלגות קלפיות לראש הרשות, (2015). ערד הפכה לעיר מוחלשת אפילו יותר משאר ערי הנגב.

למרות זאת, ערד משתייכת לסוג הערים הקטנות שיש להן זהות מקומית ייחודית השואבת מעברה המרשים, מנופי המדבר שהיא שוכנת בתוכם וממורשת המייסדים. כמו במקומות דומים בעולם (מרקוזה, 2014; Wuthnow, 2013), תושביה רכשו אהבת מקום והם נאבקים על קיומה (רודד, 2015).

"עירונות וכבישון": שיח הזהות המקומית בערד

בתפיסת הספר של חברת מתיישבים, להקמת יישוב ולסלילת כביש מחבר יש חשיבות מיוחדת והם נתפסים כמעשה חלוצי פורץ דרך. לכן כדי להבין את משמעותו של כביש 31 כמקום יש להתבונן בשיח הזהות המקומית בערד. כך התבטא לובה אליאב, מיוזמי הקמתה של ערד, על חוויית לידתה הרומנטית של העיר – חוויה אשר הוטמעה בזהות המקומית לעתיד לבוא: "בנוף פראי, בראשית, כמעט ירחי זה, התאהבנו בזה אחר זה. [...] 'כאן תקום עיר', אמרנו זה לזה ממרומי כידוד. [...] היינו שיכורים מהנוף, מהאוויר היבש והצלול ומהרגשת הבראשיתיות והראשוניות של הסביבה" (אליאב, 1990, עמ' 166). חוויית הראשוניות מתוארת גם בריאיון עם חבר צוות תכנון העיר, הארכיטקט יהויכין גור:

זה הזמן שאנחנו באנו, הצוות. [...] זה באמת היה חוויה בלתי רגילה לבוא למקום שאין כלום. גרים בצריפים, סופות חול... בהתחלה לא היה טלפון. היה צינור ישן של מים מדימונה שהיה של נפט. לקח כמה חודשים עד שהטעם של הנפט נעלם. לא היה כביש, היה לוקח שעה וחצי-שעתיים להגיע. כל האזור מבאר-שבע עד ים-המלח היה ריק. (פאר, קקון ושטיינברגר, 2014, עמ' 21)

ברוח החלוציות הציונית האידיאלית, היעדרו של כביש גישה ראוי – כמו היעדרן של נוחויות אחרות – העצים בראשית הדרך את חוויית הראשוניות המרוממת. כיום, לעומת זאת, תושבי ערד חווים היעדר כזה כהזנחת תשתיות. הזהות המקומית, שנלכדה בטלטלה שבין ספר מועדף למקום מוזנח ומוחלש, מאופיינת בדימוי עצמי ירוד ובתחושת עליבות. אך למרות השוליות שנכתפה על העיר שימרו תושביה גלעין מפתיע של חיוניות וחוסן ותחושת מקום וקהילה, המשמרים את ייחודיותה של העיר בתודעתם (רודד, 2015).

בשנים האחרונות קמו קבוצות חברתיות העוסקות בקיימות ובהתחדשות קהילתית, והן מתמקדות ביחסים פוליטיים חברתיים וסביבתיים. הן שואפות לשוב ולהעלות את ערכו של המקום כפי שנשמר בזיכרון הקולקטיבי ובאתוס של העיר המדברית: עיר שנופי המדבר נשקפים ממנה, אוויר המדבר הצלול ממלא את ריאות תושביה, עיר של "קסם באוויר". כפי שאמרה א"ל, אחת המרואיינות: "אני מרגישה שהאושר שלי תלוי בערד: האוויר שאני נושמת, הבית שלי, החינוך הדמוקרטי, הנוף שמשקיף מהחלון שמשרה אווירה אינסופית של זמן, האנשים בערד, אנשים חמים ונפלאים" (20.9.2014). ציטוט מייצג זה מקפל בתוכו את מאפייני הזהות של תושבי ערד ואת סמלי הזהות רבי העוצמה, המרחיבים את הידע על המקום ואת המודעות לו (רודד, 2015).

איור 1: מפת מרחב כביש 31

מקור: הדגשה על גבי מפת המקור מאתר [מפה](#) (אוחזר ב-7 בספטמבר 2015)

כביש 31: הקמה, תפקוד ושדרוג

כביש 31 הוא אחד מכבישי הרוחב הארוכים בישראל: אורכו כ-70 ק"מ. הוא מחבר שלושה צירי אורך חשובים – כביש 6 וכביש 40 במערב וכביש 90 במזרח. בהיבט הגיאוגרפי והפוליטי, הכביש סובל מפריפריאליות כפולה, שכן הוא מרוחק מאזור הליבה בישראל וגם נמצא בשוליו הצפון-מזרחיים של הנגב. הוא שוכן בלב של אזור קונפליקט לאומי בין קבוצת מיעוט אתנית, הבדווים, ובין המדינה על הכרה בקרקעות וביישובים. כפי שנראה בהמשך, קונפליקט זה משפיע על היותו של הכביש מקום של מפגש וחיתוך בין הקבוצות. לאורך הכביש קבוצת הרוב הלאומי היא מיעוט, ולכן גם כיום הכביש נתפס כציר של "נוכחות יהודית", ותפקידו באזור הספר הופך פוליטי (Ben-Israel, Roded, & Meir, 2014). עבור תושבי ערד משמעותיות אלו מועצמות, משום שזהו נתיב תנועה יחיד והכרחי לעיר.

אברהם (בייגה) שוחט, ראש עיריית ערד הראשון, תיאר את הימים טרם סלילת הכביש: "כל השטח הזה היה רק עם ריכוזים של בדווים. הוא היה פתוח לגמרי להברחות. רק טיולים למדבר יהודה ולמצדה היו עוברים דרכו ופטרולים של הצבא. במידה מסוימת [...] היה שיקול בטחוני".¹ התפיסה התכנונית הייתה, שעיר ראויה לשמה צריכה לשבת על אם הדרך והיא תתפתח באמצעות מתן שירותי דרך ומקורות תעסוקה נגישים (שנער ומר, 1979). לאחר שהוחלט על מיקום העיר החלו בתכנון הדרכים, כפי שמתאר בזיכרונותיו לובה אליאב: "אמרתי לאשכול: [...] רק על ידי פתיחת רשת כבישים ארצית חדשה יש היגיון בהקמת עיר חדשה. אם אתם רוצים 'עיריזנות וכבישון' אתם יכולים לגנוז את התכנוניות שלנו ולשלוח אותנו הביתה". [...] בתום הישיבה שלחו אותנו אשכול ויוספטל לנפשנו כשאור ירוק מלווה אותנו" (אליאב, 1990, עמ' 167).

בינואר 1961 הוחלט לסלול כביש מים המלח לעיר ערד וממנה לתל שוקת ולבאר שבע. ביולי 1961 החלה מע"צ לסלול את כביש באר שבע-ערד. כל עוד נמשכה סלילת הכביש נסעו בתוואי

1 אביבה לימון ונילי עוז, פרוטוקול מראיון עם ח"כ אברהם (בייגה) שוחט, 3.6.1990, ארכיון הנגב ע"ש טוביהו, אוניברסיטת בן-גוריון, מס' 0324.19 (עמ' 19–20).

תל-אלמלח (כיום בסיס נבטים),² שהוא תוואי של הדרך הבדווית העתיקה דרב אלמלח (درب الملح) שעלתה מים המלח. התחלת העבודה צוינה בטקס בנוכחותו של פנחס ספיר והכביש נחנך בפברואר 1963 ונקרא על שם גרשון דובנבום, איש הפלמ"ח שנהרג באזור. כך החל סיפורו של כביש 31, מתוך החזון של עיר חדשה במדבר המקושרת למרכז הארץ, וכך נתפס הכביש בתודעה הציבורית עד היום, כפי שנראה בהמשך.

עם הקמת הכביש התקרבו אליו כפרירי הבדווים, משום שהוא סיפק גישה נוחה יותר לבאר שבע; גם עבור הבדווים הכביש מהווה עורק חיוני של תנועה וחיים. משני עבריו של הכביש, עד למרחק של כ-1.5 קילומטרים ממנו, יושבים כ-47,000 בדווים – בעיקר בשתי עיירות ובכפרים לא מוכרים (אלי עצמון, יועץ חברתי לחברה הבדואית ולתכנון מקרקעין, ריאיון, 21.9.2016). לאורכו של הכביש פזורות עשרות דרכי עפר לא חוקיות המתחברות אליו ובסמוך לו עומדים מבני ציבור, בתי עסק ומבני מגורים המשרתים את האוכלוסייה הבדווית ומוגדרים על ידי המדינה כבלתי חוקיים. מרחב החיים הבדוי השוקק הזה, שברובו אינו מוסדר, משיק לכביש ומהווה לעתים קרובות סכנה בטיחותית לכלי רכב חולפים. זהו אחד הגורמים לריבוי התאונות בכביש, במידה שהעניקה לו את התואר "כביש אדום" – כביש בעל שיעור גבוה של תאונות דרכים חמורות בממוצע לקילומטר. הקטע בן 20 הקילומטרים מלהבים ועד מסעף כביש 316 הוא אחד מ-15 הכבישים המסוכנים בישראל. בשנים 2012–2014 אירעו בו 15 תאונות דרכים חמורות ובפברואר 2015 אירעה בו תאונה קטלנית שנהרגו בה שמונה נשים (שמיל, 2015).

אם כן, נדרש מענה לצורכי התחבורה באזור, וזה נמצא בדמות תוכנית המתאר הארצית לדרכים לשנת 2001 (משרד התחבורה, 2001), אז הוחלט לשדרג את הכביש בקטע בן 31.5 הקילומטרים שבין צומת שוקת לערד ולקשרו במחלף לכביש 6. שדרוג הכביש החל להתבצע רק כעבור עשור, ובמסגרתו הפך הכביש לחלק מרשת הכבישים המהירים. לפי המתואר באתר חברת נתיבי ישראל הכביש הוא דו-מסלולי, דו-נתיבי בכל כיוון, עם מפרדה קשיחה בין שני כיווני הנסיעה, גדרות שוליים ותאורה לאורך הכביש. מהירות הנסיעה המותרת בו היא 100 קמ"ש. לאורכו, לשם בטיחות, הוקמו שישה מחלפים; הצומת עם כביש 80 מרומז; יש בו חמישה חצאי צמתים (ימינה-ימינה) וארבעה גשרי נחל גדולים; חלק ממעברי המים הורחבו כדי לאפשר מעבר עדרים. מבין 56 הכניסות שחיברו את הכביש לדרכי העפר המובילות ליישובים הבדווים הבלתי מוכרים, 45 בוטלו. 11 הנותרות חוברו לכדי רשת של דרכים חקלאיות סלולות המקבילה לכביש, ולאורכן מתנהלים חיי האוכלוסייה הבדווית. מיקומם של חלק מהצמתים והמחלפים מתייחס לתוכניות היישובים הבדווים שזכו להכרה: אל-סייד, מולדה, מרעית, מכחול ואל-פורעה. כן הוצבו לאורך הכביש תחנות אוטובוס בסמוך ליישובים בדווים לא-מוכרים ("כביש 31 – לכל אורכו", ל"ת).

מעין בתשריטי התוכנית (267/03/11/ד) ובהתנגדויות שהוגשו, ניכר שבראשית תהליך התכנון התעלמו המתכננים ממרחב החיים שלצד הכביש. התוכנית הוצגה לראשונה בפני ראשי היישובים הבדווים רק כשהייתה מוגמרת (יהודקין ואבו סמור, 2010). דעתם של ראשי היישובים נשמעה ונתקבלה באופן חלקי רק לאחר שנדחו התנגדויות שהגישו, בעיקר באמצעות מועצת כסיפה,³ ובעקבות מאבקים ומסעות לחצים. במאמר קודם ניתחנו את היבטי תכנון הכביש הקשורים בבדווים, ובכלל זה התבטאויות של בעלי תפקידים ציבוריים שהיו קשורים בתהליך (Meir, Roded, & Ben, 2016).

2 "ימים ראשונים", אתר המוזאון ההיסטורי ערד.

3 על פי פרוטוקולים של ישיבות הוועדה המחוזית דרום, 2010.

כביש 31: שיח הניידות הארצי

במהלך העשור האחרון נכתבו בישראל מאמרים אחדים שעסקו בכבישים. פולאן ועמיתיה (Pullan, Misselwitz, Nasrallah, & Yacobi, 2007) עסקו בכביש 1 בקטע החוצה את ירושלים ותיארו אותו ככביש עירוני שבד בבד עוקף מרחבים, מנתק אותם ומיועד ליהודים הנעים בשטח כבוש. גם הנדל (Handel, 2013) עסק ברשת הכבישים בשטחים הכבושים ותיאר כיצד הם קוטעים את רשת היישובים הפלסטיניים ויוצרים מובלעות פלסטיניות. רבינוביץ' וורדי (2010) עקבו אחר התהוותו של כביש 6 ותיארו באופן ביקורתי את תהליכי ההפרטה, האפליה האתנית והמאבק הסביבתי שנכרכו בתהליך התכנון והבנייה שלו. במאמרנו נתרום לתחום המחקר הזה רובד נוסף מתוך עיסוקנו בניידות המרחבית והחברתית של תושבי המקום השולי והשפעתה על יחסם לכביש ועל הידע שלהם עליו, השונה מהידע הארצי.

כדי להבין לעומק את כביש 31 כמקום יש לעמוד על מאפייניו של שיח הניידות המקומי, המשתקף בקולם של תושבי ערד. אולם נבחן תחילה את שיח הניידות הארצי. שיח הניידות הארצי העוסק בכביש 31 ממוקם בפרדיגמת הניידות בנושאי המכונית והנהיגה (automobility), בגישת הביקורתית. זהו "שיח הקדמה", המדגיש את תחושת האוטונומיה, החירות, הבטיחות והמהירות שהכבישים מקנים כביכול (גור זאב, 1996; Edensor, 2004; Featherstone, 2004; Thrift, & Urry, 2004; Merriman, 2004; Packer, 2008). השיח הארצי בא לידי ביטוי למשל בתקשורת, בפרסומי חברת נתיבי ישראל, בנאומי פוליטיקאים ובפרסומיה של עמותת אור ירוק. שיח פורמליסטי וטכנולוגי זה, הרואה בכביש אמצעי תעבורה בלבד, מתמקד בתאונות דרכים, בסיקור אירועים פליליים ובהפגנות. כשהוא עוסק בתאונות הדרכים הוא מתמקד בגורמים להן, ונוגע רק בשוליו במדיניות המזניחה ובאי-השוויון החלוקתי בפריפריה.

שיח הניידות הממסדי הרשמי: נתיבי ישראל ומשרד התחבורה

שיח הניידות הממסדי מדגיש את היבטי הקדמה והטכנולוגיה של שדרוג הכבישים, את היבטי הנוחות והבטיחות, את הנגישות והרישיות שיאפשרו המיזמים ההנדסיים המתקדמים: הם יקנו לכל תושבי האזור קישוריות ארצית וכך גם יביאו עמם רווחה כלכלית. עוד מבלט שיח זה את הממד הלאומי של הפרויקט באמצעות ציון עלותו: "לאור מסוכנות הכביש [...] הוחלט להרחיב את כביש 31 לדרך ראשית, דו-מסלולית, בעלת שני נתיבים לכל כיוון [...] בעלות כוללת של כ-900 מיליון ₪" (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, 2013).

בטקס חנוכת הקטע הראשון של כביש 31 המשודרג הביעו השרים הנוכחים את תקוותם כי העיר, האזור והמדינה יפיקו תועלת משדרוג הכביש. שר החוץ דאז, אביגדור ליברמן, אמר בטקס: "חיוזק הקשר בין הנגב למרכז הארץ הוא משימה בעלת חשיבות לאומית ממעלה ראשונה". ישראל כ"ץ, שר התחבורה, אמר: "הפרויקט לו חיינו שנים רבות מעניק תנופה גדולה לערד, להתיישבות בה, לתיירות מהארץ ומהעולם, לתעשייה ולתעסוקה" (בר-מאיר, 2013). ניכר כאן שימוש ברטוריקה המקובלת, אך אין הסבר כיצד שדרוג הכביש יסייע לערד.

שיח הניידות הארגוני: עמותת אור ירוק

עמותת אור ירוק היא ארגון הנלחם בתאונות הדרכים בישראל. השיח בפרסומיה ובדוחותיה מאופיין בעיקר בהטלת אשמה לתאונות ובאיתור סיכונים: סיכון האזרחים, אוזלת יד, חוסר

אחריות ופיגור של השלטון אחר מילוי הצרכים. בשיח זה כביש 31 טרום שדרוגו מתואר כסובל מעומס יתר, כלא בטיחותי וכמרובה תאונות שמספר ההרוגים בהן גבוה. בעיון באתר העמותה בולטות בשיח זה שתי האשמות: כלפי הממשלה וכלפי התושבים הבדווים שנהיגתם מסוכנת.

שיח הניידות בתקשורת

שיח זה עוסק בשני נושאים עיקריים. האחד הוא תאונות הדרכים והרקע להן, בעיקר מבחינת תשתית וממשל. השיח מדגיש את מסוכנות הדרכים באמצעות נתונים סטטיסטיים, תיאורים ותמונות (איור 2). הוא כולל גם את השיחים שלעיל כדי לחזק את המסקנות העולות מהתאונות, מסקנות המתקשרות לשיח הפריפריה ולהזנחת הנגב.

איור 2. הביטוי הפריפריאלי של כביש 31: תאונות דרכים



מקור: יחידת כיבוי והצלה ערד, 31 מזרח (פורסם ב-11 באוקטובר 2012)

כאשר מתואר אירוע של תאונת דרכים, השיח מונה את הסיבות הנפוצות לתאונות ומציין את הסיבה לתאונה העכשווית: "מה כבר לא נכתב על קטע הכביש הזה. גם חשוך במרבית התוואי, גם חד נתיבי בכל כיוון, גם גמלים חוצים, גם כלי רכב המתפרצים מדרכי העפר היוצאות מהיישובים הבדואים. בקיצור: סכנת נפשות" (סיידלר, אפרתי וחורי, 2015). העניין בכביש עולה בפרט כשמתרחשת תאונה מחרידה ומסוקרת בהרחבה בעיתונים ובטלוויזיה. השיח מזכיר גם את נושא הסחבת ואת הקיצוץ התקציבי בפריפריה: "ח"כ שלי יחימוביץ' [...] כתבה בדף הפייסבוק שלה הספד לנשות חורה שנהרגו בתאונה: 'תאונות דרכים [...] לא חייבות לקרות. בוודאי לא זאת, שהתרחשה בגלל סחבת והזנחה של שנים בשיפוצו של כביש דמים, שהיה ממוקם במקום לא מספיק חשוב בעיני המדינה. ליד חורה'" (אלדר, 2015).

נושא עיקרי שני העולה בתקשורת הוא אירועים חריגים ופלייליים המקושרים לכביש ולכן הוא משמש להם נקודת ציון. כך למשל באירועי נקמת דם בין התושבים הבדווים: הללו מתבצעים לעתים במרחב הכביש, הנחשב לניטרלי ולחוץ-שבטי ולכן הוא מסכן פחות בני אדם מאשר בתוך היישוב (יגנה, 2012). לעומת זאת, על רקע העוינות האתנית והלאומית הבדווים מיידים לעתים

אבנים על הנוסעים הכביש: "ביום ראשון 27/4 בשעת ערב עצר אוטובוס של מטרופולין 388 שנסע מבאר שבע לערד באחת מתחנות הביניים בפזורה הבדואית על כביש 31. על האוטובוס נזרקה אבן שנפצה את השמשה האחורית שלו" (רסקין, 2014). הבולטות של הכביש בשיח התקשורתי מושכת אליו גם הפגנות, בניסיון לזכות בחשיפה ארצית. כך אירע למשל בהפגנות נגד סגירת מפעל מגבות ערד ובהפגנות נגד תוכנית פראוור להסדרת ההתיישבות הבדווית (איור 3) (סיידלר, חורי וקוביץ', 2013).

איור 3: הביטויים הפריפריאליים של כביש 31 — מחאה: הפגנה נגד סגירת מפעל מגבות ערד והפגנה בעקבות תוכנית פראוור להסדרת ההתיישבות הבדווית



מקור: אליהו הרשקוביץ, *הארץ* (פורסם ב-30 בנובמבר 2013)



מקור: הרצל יוסף, *Ynet* (פורסם ב-24 באוקטובר 2014)

לסיכום, שיח הניידות הארצי מדגיש את מצבם הפיזי הרעוע של הכביש ושל תשתיותיו, את תוצאותיו הרוות האסון ואת התמורה הגדולה שיביא שדרוגו. הדגשת ההיבט הפיזי אופיינית לשיח הכבישים הנפוץ, כפי שהצגנו בפרק התיאוריה. שיח זה, שהוא כלל-ארצי, מעניק לכביש משמעות מתוך מקומו ותפקידו של הכביש על פני רשת הכבישים הארצית ועל פי מדידים של יעילות ובטיחות. קיימת אמנם התייחסות לשוליותו של הכביש, אך זו מתעלמת ממורכבות הנושא. לפי השיח הזה, התייחסות הדרוש בכביש כרוך רק בשינוי מבנהו הפיזי, ואין התייחסות לצורך בשינוי דפוסי הנהיגה באזור או לתמורה הכלכלית המקווה באזור, שכביכול יתרחשו מאליהם.

עם זאת, התקשורת עוסקת גם באירועים הקשורים ביישובים שלאורך הכביש. כך נוצרת התייחסות למרחב שסביבו, בעניינים שיש בהם עניין ציבורי החורג מהמקומי, ומרחיבה במשהו את משמעויותיו. כך או כך, תמונת הכביש הנראית בלב המדינה היא תמונה של מרחב חברתי ולאומי שולי, עמוס בסכנות ועוינות ומשדר עליבות וריחוק.

שיח הניידות המקומי

הזהות המקומית של תושבי ערד, שעל טיבה עמדנו, היא בעלת רגישות למרחב ולפיכך היא מייצרת ידע מקומי ייחודי באשר לכביש – ידע שנבנה מחיי היומיום, וכפי שמתאר אדנסור במחקרו על מדיניות המערב (Edensor, 2004) הוא כולל היכרות אינטימית, פיתוח תחושת מקום ותחושת בעלות על המרחב. בשיח הניידות של תושבי ערד בולט מוטיב "הזכות לכביש" (Meir, Roded, & Ben-Israel, 2016), הנתפס כאן כחלק מהמושג "הזכות לעיר" שטבע הנרי לפבר (Lefebvre, 1996). מושג זה מבטא את הזכות של האזרחים לתבוע ולפעול למען העיר ולעצב מחדש את יחסי הכוח הפועלים בה בעידן הניאו-ליברלי. כפי שנראה, תושבי ערד כוללים גם את התביעה לזכות על מרחב הכביש במכלול תביעותיהם לשינוי הסדר החברתי והמרחבי בנגב המזרחי.

בסקר העמדות שערכנו במסגרת המחקר על הכביש ביקשנו מהנשאלים לציין בעצמם מונחים שמייצגים בעיניהם אסוציאטיבית את מרחב הכביש על משמעויותיו. קבענו קריטריון שלפיו מונח בולט הוא מונח שצינו אותו לפחות 40% מהנסקרים. חמישה מונחים כאלה שבו ועלו: מדבר, הזנחה, פריפריה, פחד וניתוק. המונח הדומיננטי ביותר, מדבר, מבטא בעיקר הווה קיומית רבת עוצמה ורבדים. הוא מתפרש גם כהווה פיזית וגם במובן הסמלי והרוחני, שמעורר תחושות של התפעמות והוד (כפי שתיארו אותו אבן-ארי, שגן ותדמור, 1980). ארבעת המונחים האחרים מתפרשים לשלילה.

מונחים אלו מתקשרים גם ל-30 היגדים לגבי כביש 31 שהוצגו למשתתפים בסקר התושבים ואשר נוסחו על בסיס סוגיות שהועלו בראיונות שנערכו בשלב המחקר המוקדם. התושבים דירגו את מידת הסכמתם עם ההיגדים על סולם ליקרט, והדירוג נותח באמצעות ניתוח גורמים. הניתוח העלה ארבע תמות מובילות המשקפות דו-ערכיות ביחס אל הכביש: תמות בעלות זיקה חיובית – זיקה רגשית ואסתטית לנופי הכביש, וזיקה לבדווים השוכנים לאורכו; ותמות שליליות – היעדר בטיחות תנועה וציפייה לשדרוג, לתוצאותיו ולהשלכותיו.

מתוצאות הסקר עולה כי התושבים חשים שוליות ונתק משאר תושבי המדינה, וכן חוסר אונים בשל היעדרה של משילות אזורית. התוצאות משקפות את הבנייתו של כביש 31 כמקום, על בסיס התנסות המתמשכת מהעבר אל ההווה, ומדגישות את חשיבותו של פרויקט השדרוג כנקודת ציון מרכזית בהווייתה של העיר ערד; על כן ראוי לנתח את ייצוגי תחושת התושבים באשר לכביש לפני הפרויקט ואחריו.

שיח הניידות: כביש 31 כמקום לפני שדרוגו

ההבניה של כביש 31 כמקום, כפי שהיא עולה משיח התושבים, מורכבת ורבבת ניגודים. היא מעוגנת בחוויית הניתוק של ערד מלב המדינה, אך ראשיתה דווקא בדימוי החלוצי של העיר הנטועה בלב המדבר. תכונות אלו של זהות סביבתית מהוות את הרובד הראשון, הבסיסי ביותר, בבנייתה של

תחושת הבית. החוויות שחוו המתיישבים הראשונים כשניסו להכות שורש במדבר נטמעו בזהות המקומית והיו לחלק ממיתוס ולמקור גאווה: "גיא נולד באפריל 1964. כחדשיים לפני הלידה נותק הכביש לערד מפאת שיטפונות שהציפו את האספלט והעיר הייתה בהסגר. האספקה הבסיסית הועברה באמצעות הליקופטרים. [...] מחלונות המשרדים [...] ניתן היה לראות נשים בסוף הריון מועלות להליקופטרים ומפונות מהעיר".⁴

עברה של ערד כתופעת סֶפֶר ציונית ייחודית מעצימה את רגשות הקיפוח ואת תחושת הפריפריאליות המלווים אותה כיום והציטוט שלעיל מלמד על חשיבותו הרבה של הכביש כגורם מחבר. במרכז המדינה שודרגו במהלך העשורים האחרונים כבישים רבים והפכו למרובי מסלולים, למהירים ולבטוחים, אולם כביש 31 נותר מופקר ומפקיר חיי אדם. הוא משודרג כיום באטיות רבה, שני עשורים לאחר שיפורו הצנוע בשנות התשעים, וזאת חרף המשאיות האטיות הרבות הנוסעות בו והגידול הניכר בנפח התנועה בכביש, בעיקר עקב הגידול הניכר באוכלוסייה הבדווית. כפי שהראינו, תוצאות ניתוח הסקר הולמות את התשובות בראיונות, ששיקפו דיסוננס הנע בין אהבה למרחב הכביש על נופיו ומידיותו ובין הפחד מהאיום הנשקף ממנו. איכויות אלו עולות מהציטוטים הבאים, שבחרנו להביא כאן משום שהיטיבו לתאר דעת רבים:

בנסיעה על הכביש עולה בי בכל פעם מחדש התחושה של ההזנחה המתמשכת של הנגב. כיצד קורה שעיר בת למעלה מחמישים שנה לא זוכה לדרך גישה מסודרת בעוד התנחלויות מבודדות מקבלות כבישי גישה דו מסלוליים? (ריאיון עם ע"ר, 9.3.2015)

הכביש הוא פחד, כביש מפחיד. כביש אימים... כביש הפקר. למה רק עכשיו השדרוג? [...] הוא ממחיש את התעלמות הממשלה מהנגב, התעלמות מבני אדם שחיים בנגב. הכביש [...] חוסם את הגישה לערד [...] כמחסום. (ריאיון עם ש"כ, 6.3.2013)

הכול מתחבר: הכביש, שדה בריר (מכרה הפוספטים המתוכנן בשולי ערד) – מצביע על ערכנו כפריפריה לעומת אנשים במרכז הארץ. (ריאיון עם ב"ש, 24.6.2013)

תיאור זה מתקשר לתחושות הקשות כלפי הבדווים המתגוררים לאורך הכביש, הנתפסים כאיום וכמקור סכנה בטיחותית וביטחונית, כפי שעולה מהסקרים. הנהיגה בכביש היא מפגש אלים הכולא את המשתמש בו במרחב של פחד ועוינות אתנית ולאומית:

מאז שהייתה לי תאונה על הכביש לפני כעשור הפסקתי לנהוג מחוץ לערד, וגם כך אני מפחדת מהאנשים שנוהגים על הכביש. הבדווים מחפשים אותנו על הכביש כדי לפגוע בנו. זו מלחמה והתנכלות. את [...] בעלי [...] ניסו להוריד מהכביש ולא נתנו לו לחזור. (ריאיון עם ש"ר, 17.4.2013)

זה גם מקום של מפגש אלים. יש תצפיות על הכביש שהנוסע לא מודע להן, הבדווים צופים ואינם נראים. (ריאיון עם ח"פ, 20.6.2013)

עם זאת, לצד דימויי המאבק מעורר הכביש גם תחושות חיוביות וחמימות של בית: "אחרי צומת שוקת לכיוון ערד הוא החלק החביב עליי ביותר בכביש" (ריאיון עם ה"ק, 11.3.2015). בדפי הפייסבוק של קבוצות בעיר מופיעות הכרזות כגון "האירוסים כבר פורחים" ו"החסידות הגיעו", והן מלוות בתמונות. מדי שנה, בהגיע עת פריחת האירוסים במרחב הכביש, התושבים מתחרים ביניהם מי יכריז על כך ראשון. משיחות עם התושבים עולה שהבילוי בחורשת רן (פארק

ערד, המרוחק כחמישה קילומטרים מהעיר) הצמודה לכביש היה מסורת רבת שנים; שם נחגגו חגיגות יום העצמאות וחגיגות סיום הלימודים ושם התקיימו תחרויות שונות – החורשה הייתה חלק ממרחב העיר ומהווייתה. גובה מי הגשמים בלימנים (סכרי החורשות; ראו איור 4) שבצדי הכביש קובע אם הייתה זו שנה גשומה או שחונה. אנשים מזהים בכביש מכוניות חולפות של חברים תושבי העיר, בפרט כשרואים על המכונית מדבקה שכתוב עליה "כי יש קסם באוויר", מדבקה שאותה הפיקה עיריית ערד. כשתושבים מתארים מסלול נסיעה הם עושים זאת בעזרת סימני דרך מוכרים: "בעליות הגדולות" (העליות של גבעות עירא וגבעות ענים), "ליד חורה", "ניפגש בשוקת".

איור 4: הביטויים החזותיים של כביש 31 כמקום – לימן בצד הכביש, חסידות בנדידה, ערד בשולי הכביש



מקור: מאיר סדובניק, תושב ערד



מקור: זאב דקל

תחושת הביתיות מתבטאת גם ביחס לנוף, לנגישות של צדי הכביש ולזמינותם. חלק מהמוראיינים תיארו את מרחב הכביש באהבה והביעו קשר אליו ואל המדבר סביבו, על נופיו הפיזיים והאנושיים. אחד המוראיינים (מ"ס) אמר: "יכולנו לעצור בצדי הכביש ולהתרחק מהשוליים כמעט בכל מקום, ללא הפרעה לתנועה" (ריאיון, 8.3.2015). מרואינת אחרת (ה"ק) תיארה: "המיוחד שהיה בכביש הזה שהוא היה קרוב יותר לשטח, להרים, למדבר שבו הוא מתפתל, עם כל מה שבו. הקסם של הלילה בנסיעה בו... בליל ירח הגבעות מצדדיו מוארות באור הירח ובלילה בלי ירח חושך יפהפה עם כוכבים" (ריאיון, 11.3.2015).

בתמונה החיובית הזאת של המקום משתלבים גם הבדווים החיים לאורכו של הכביש, הגם

שהם נתפסים כמקור המסכן את התנועה. נראה שהכביש נתפס כמרחב משותף של מפגש, גם אם הוא כפוי:

יש [בכביש] ממד מיסטי והוא קסום: הכבשים, הגמלים, נשים בדוויות שמחכות עם הילדים לאוטובוס לאחר שהלכו קילומטרים כדי להגיע לתחנה, או שיוורדים בתחנה והולכים לתוך המדבר... [הכביש] חוצה בית קברות [בדווי] ועוברים בו בזמן שנערכת הלוויה והמראות יוצרים התפרצות לתוך האינטימיות. [...] הכביש הוא מקום מיוחד: הוא דרך, דרך חיים, חיים ומוות, מקום מפגש, לא של אף אחד ושל כולם – שוויוני. המרחב הציבורי האולטימטיבי. עורק חיים שכולנו תלויים בו והוא גם מפגש של אין ברירה. הוא אזור גבול. (ריאיון עם ח"פ, 20.6.2013)

מתיאורים אלו עולה שמרחב כביש 31 לפני השדרוג היה טריטוריה ביתית מוכרת ואינטימית, מעין שלוחה של טריטוריית ערד, שמאופיינת גם בתחושות ניכור ופחד ובתחושת ניתוק כפוי מהמדינה. מתוך כל אלה התהוותה תחושת מקום דינמית ומורכבת שהייתה חלק מהזהות המקומית ומהידע המקומי.

שיח הניידות: כביש 31 כמקום, לאחר שדרוגו

נכון לעת עריכת הסקר נפתחו לתנועה רוב מקטעי הכביש המשודרג, ולכן תושבי ערד התייחסו לשינוי מצבו של הכביש ולמשמעויותיו. ההבניה של הכביש כמקום לאחר שדרוגו מורכבת מכמה רבדים רגשיים מנוגדים. ברובד הבסיסי ביותר ההתייחסות היא לדרמטיות של השינוי, הנובעת מהחדשנות הטכנולוגית של הכביש, שהופכת את התנועה בו לקלה ובטוחה יחסית לתנאי הכביש הישן. כך תיארה את הכביש א"ט: "התחושה הראשונה זה שהגעתי לצומת איילון בגשר הזה ליד כסייפה. הכול נראה מרכזי וטכנולוגי. [...] זה כמו שהכניסו איזה מכונה ענקית לתוך ציור" (ריאיון, 9.3.2015). ואילו ר"ר אמר: "השינוי הוא דרמטי, של החלפת דרך צדדית ופתלתלה המחברת את הפריפריה לשאר חלקי הארץ בכביש מודרני ומהיר" (ריאיון, 11.3.2015).

הרושם העולה מתיאורים אלו הוא שהכביש "גדול עלינו". ברובד הבא, הפונקציונלי יותר, הדוברים מתייחסים לפיתוח הכלכלי האפשרי של ערד כתוצאה משדרוג הכביש. תפיסת הכביש המשודרג כמקום חדשני ומודרני המייצג קדמה מפיחה בקרב התושבים ומנהיגיהם רוח של אופטימיות. הם חשים שה"מצור" הוסר מעליהם, שכביש 31 היה לציר ראשי המקשר אותם עם מרכז הארץ, ושניתן לצפות לתועלת כלכלית בתחום התיירות והמלונאות. כך אמרו אחדים מהמראיינים:

זה משפיע באופן פסיכולוגי על הרגשת התקרבות של הפריפריה למרכז ומביא אתו הרגשה של תקווה לשינוי באזור ולערד. (ריאיון עם ע"ר, 9.3.2015)

אני מקווה שהתחושה של "לצאת" מהערד כדי להגיע לבאר שבע תפחת, ותרגיש כמו שתושב מעלה אדומים מרגיש ביחס לירושלים, או תושב רחובות מרגיש ביחס לתל אביב. (ריאיון עם ע"ר, 5.3.2015)

לאחר החיבור לכביש 6 אנשים יעדיפו לנסוע לאילת דרך כביש 31. העצירות בדרך יועתקו מבית קמה ותל שוקת למרכזי המסחר של ערד. בתכנון תיירותי נכון תהיה תוספת של מקורות תעסוקה. (ריאיון עם א"ב, 18.6.2013)

היזמים שמתעניינים בהשקעה בערד שואלים תמיד על תחבורה כתנאי להצלחה: כביש, רכבת. היו כאלה שירדו מהרעיון בגלל מצב הנגישות לעיר (ריאיון עם טלי פלוסקוב, ראשת העיר דאז, 18.12.2012)

בד בבד מתעורר גם המבט הציני והביקורתי:

הכבישים האלה נבנים מתוך נקודת מבט מאוד צרה של מהירות, נוחות ובטיחות לכלי הרכב בלבד. אין שום מחשבה על השימושיות לבני אדם ואין הכוונה להולכי רגל (ריאיון עם מ"ס, 8.3.2015).

לנוף נוספו גשרים, מה שמטעה את הנוסע שהוא באזור מפותח תחבורתית. (ריאיון עם ב"ל, 5.3.2015)

הכביש החדש מצטרף לכבישים שהם "אותו הדבר, ללא ייחוד". (ריאיון עם ה"ק, 11.3.2015) (ראו איור 5)

גישה שלישית היא גישה אסתטית-אמוציונלית הגורסת כי הכביש החדש פועל דווקא כמנתק. עמדתה דו-ערכית ונוסף על התייחסותה להקלה על הנהגים ולבטיחות בכביש המשודרג היא מתייחסת מתוך פרספקטיבה מרוחקת גם לשינויים שחלו בנוף, ביחס לטבע וביחס ליישובי הבדווים. לשינויים הללו היא מגיבה מתוך תחושת שייכות כלפי המרחב ומתוך היכרות עמוקה עמו. גישה זו מתייחסת לכמה היבטים:

1. השינוי שחל בכביש עצמו:

אני ממש לא מזהה את הדרך. כמי שגדלה בערד מאז גיל ארבע הכרתי כל עיקול בדרך, ועכשיו אני פשוט לא מזהה כלום. (ריאיון עם ל", 10.3.2015)

אפילו קשה לראות את הנוף הטבעי מהכביש בגלל הסוללות, חומות בטון, תלוליות וגדרות שמקיפות מכל עבר. (ריאיון עם מ"ס, 8.3.2015)

קו הנוף מופרע על ידי עמודי החשמל משני הצדדים. (ריאיון עם ש"ע, 8.3.2015)

אני מקווה שלא ישימו פנסים לכל אורכו של הכביש, מה שייצור "זיהום אור"... (ריאיון עם ה"ק, 11.3.2015)

2. מבט-על המקיף את השטח סביב הכביש:

יש תחושת ניתוק וניכור מהשטח. עכשיו עם הפריחה הנפלאה של האביב אי אפשר כבר לעצור בצד הדרך באופן ספונטני ופשוט להיכנס לשטח ולטייל או לשבת בתוך כל היופי הזה... במיוחד זה בולט באזור הכי אהוב עליי בדרך בנחל אשתמוע... פגעו לי בהר. (ריאיון עם ט"מ, 11.3.2015)

כמה מהנופים נראים שונה: כסיפה נראית פחות מחוברת לערד, ולא ידעתי שיש יישוב בשם מכחול... ותחושה נוספת: אם פעם נסענו כמעט "דרך" היישובים הבדווים, הרי שעכשיו ההפרדה מוחשית יותר. (ריאיון עם ע"ר, 9.3.2015)

האמת שמשום מה עכשיו אני רואה יותר את הנוף היפה... כאילו ברגע שנתנו לי כביש רחב ובטוח יותר ואני פחות מתעסקת במתי ייכנסו בי, אני גם פנויה יותר לראות מסביב. [...] אני רואה את הנוף טוב יותר. [...] מלמעלה זה נראה כאילו אנחנו נמצאים בגליל. מראה יפה.

(ריאיון עם א"ג, 10.3.2015)

אני גם מודאגת מעולם החי: חיות הבר נתקעות בין הבטון משני הצדדים ונדרסות. (ריאיון עם א"פ, 8.3.2015)

3. השינויים המוחלים על הבדווים, והמרחב הבדווי שהכביש הפריד והרחיק אותו:

הניגוד בין כביש דו-נתיבי מודרני לפחונים של הבדואים הוא ניגוד ניכר לעין. (ריאיון עם ר"ר, 11.3.2015)

ברור שמאבדים את הקרבה לכפרים. (ריאיון עם א"ט, 9.3.2015)

חורה לי לנסוע על הכביש הזה ולהרגיש שלקרבה הגיאוגרפית אין כל משמעות ושאלין לי שום היכרות עם שכניי ושכנותיי מהיישובים הבדווים. (ריאיון עם ס"ז, 11.3.2015)

ההתרחקות מחיי הבדואים היא התרחקות מהרומנטיקה ומהאותנטיות של האזור, שיישארו כעת רק בזיכרונות. (ריאיון עם ע"ד, 9.3.2015)

קצת כמו בשטחים: קיבלנו כביש עוקף. (ריאיון עם א"פ, 8.3.2015)

לנגד עיניי נעשתה מה שנראה הפרדה בין תושבים יהודיים לתושבי הפזורה. [...] הכביש כרגע לא עובר דרך כסייפה, כלומר אוכלוסיות מוחלשות שהשתמשו בעבר בקו ערד-באר שבע ייאלצו לנסוע בקווים אחרים [שתדירותם נמוכה יותר] או לרדת מהדרך ולעבור כביש. הדבר עלול להיות מסוכן עבורם. [...] הבנתי שבכניסה לכסייפה רצו לעשות מיזם תיירותי. מכיוון שהכביש כבר לא עובר דרך כסייפה, סיכויים למיזם כזה לדעתי אפסיים. [...] מה שמפריע לי זה שלדעתי הורע מצב הבדואים. (ריאיון עם ו"י, 9.3.2015)

4. הזדמנות לשיתוף פעולה:

אפשר להפוך את הכביש כולו לאטרקציה ביחד עם הבדווים. חשוב שהכביש יאפשר כניסה ליישובים הבדווים – ציר תיירותי שיהיה כיף לנסוע בו. יש ליצור כביש אטרקטיבי ומקדם לבדווים, אחרת ייווצרו איים מבודדים ובעייתיים לאורך "הנהר" [הכביש] המגודר הזה. (ריאיון עם א"ב, 18.6.2013)

5. למעט אופטימיות זו, אבדן איכויותיו הקודמות של כביש 31 רק מעצים את תחושת ההחמצה ואת הידיעה שהשדרוג לא יחלץ את האזור משוליותו העמוקה:

נשאר המדבר עם תושבי הקבע והנוודים. [...] אני מרגישה רק את הקיפוח של הפריפריה. (ריאיון עם ב"ל, 5.3.2015)

הכביש הזה מביא את הדברים הרעים שקיימים בכלל הכבישים מסוג זה, שנבנים בשנים האחרונות בישראל: חסר בהם האלמנט האנושי. (ריאיון עם ש"ע, 8.3.2015)

כביש 31 בין מקום ללא-מקום: דיון

המשמעות של כביש 31 עבור תושבי ערד נבנית משילוב של שיח הניידות הארצי בשיח המקומי. שיח הניידות הוא תוצר של המודעות הגבוהה של התושבים לכל ההיבטים הכרוכים בכביש הישן ובכביש המשודרג, מלמטה (ההיבטים המקומיים) ומלמעלה (ההיבטים הארציים), לאורך זמן. אין

זה מובן מאליו שדרך כלשהי תזכה לרמת מודעות והתייחסות כזאת. סביר להניח שסוג השיח הזה אופייני לתושבי מקום שולי ומרוחק שזה עורך החיים היחיד שלו אל לב המדינה. תרומתו במאמר זה נובעת מהצגת שני סוגי השיח, הארצי והמקומי, בטענה שכביש יוצר שיח רב-ממדים המכיל ומחיל גם יחסי כוח על המרחב. חשפנו הבדל בין סוגי השיח, שמקורו בעמדות הכוח השונות המעצבות אותם וברמות ההיכרות השונות שלהם עם המרחב הנדון. השיח הארצי לסוגיו ומרכיביו חלחל לתודעת תושבי ערד ונטמע בשיח הניידות שלהם, אך לא השתלט עליו אלא נוסף כאחד ממרכיביו.

לעומת זאת, יחסי הכוח הא-סימטריים גרמו להיעדרות שיח הניידות המקומי מהשיח הארצי והמוסדי, שגישתו אדנותית והוא אינו מודע לצורך בידע המקומי ולפוטנציאל תרומתו. לטענה זו היבטים תיאורטיים ופרקטיים כאחד. מבחינה תיאורטית, תביעת "הזכות לכביש" היא תביעה מקומית המתייחסת למרחב ולמקום ובכלל זה גם לצירי התנועה, אף שהם נתפסים בטעות כנתונים לרשותם הבלעדית של מהנדסים ברמה הארצית. מבחינה פרקטית, פרויקט שדרוג כביש – בוודאי כאשר הוא נעשה בספר האתני – הוא לטענתנו פרויקט חברתי-תרבותי לא פחות משהוא פרויקט הנדסי, ולכן מקומם של התושבים והמומחים החברתיים בתהליכי עיצוב המרחב הללו חשוב לא פחות מזה של המהנדסים. מול שתי טענות אלו בולטת העובדה שלא התקיים כל דיון ציבורי בנוגע לשדרוג כביש 31. דיון כזה, אם היה מנוהל כראוי ואילו שיתף תושבים ומומחים רלוונטיים לחקר מקום, יכול היה לשמר ולו חלק ממרכיבי הכביש כמקום. תהליך פוליטי מרחבי כזה בתחום פיתוח התחבורה הוא נדיר ביותר, במיוחד כשהדברים אמורים בתפיסת הכביש כמקום, לא כל שכן באזורי פריפריה. למותר לציין כי גם המחקר בנושא דל.

ניתוח השיח המקומי של הכביש חושף תפיסת מרחב חברתית-תרבותית דינמית המטעינה אותו בזיכרונות, ברגשות, בסמלים ובאסתטיקה, מתוך ראיית הכביש כמקשה טריטוריאלית אחת עם העיר. תפיסה זו רבת-פנים וניגודים. הנוף הפיזי הטבעי שהכביש הישן חצה אותו שיקף את המרכיב הסביבתי והאקולוגי בזהות של תושבי ערד, והם ביטאו אהבה גדולה למידיותו הבלתי-אמצעית של הכביש, לאותנטיות ולאינטימיות שביטא. הגאווה הרבה בעבר החלוצי של העיר ושל מייסדיה הבנתה סמלים ותרבות, מודעות וייצוג של הכביש, וכל אלה הושתתו על סיפורים ואירועים שהתרחשו במסגרת חוויית התנועה בו. משך הנסיעה הסובייקטיבי, אף שהיה ארוך ומעיק, ייצר פן עתי שחבר לפן המרחבי והעשיר את חוויית הנסיעה.

הנופים האנושיים שבצדי הכביש דומיינו באידיליה מסוימת. הנוף האנושי של העיירות והכפרים הבדווים הפך למקשה אחת עם הכביש. גם אם עבור רוב תושבי ערד הקשר עם התושבים הבדווים רופף, עצם החוויה הכרוכה במסעורין כלשהו, התהייה על המהות האידילית של הנווד הבדוי הילידי (אף שמהות כזאת אינה קיימת עוד), הוסיפה למשמעות הכביש כמקום את הממד האסתטי האותנטי היומיומי של הנוף המדברי. הוא נחוה כהרמוניה של נוף פיזי ואנושי שנכללות בו שתי הקבוצות האתניות. נופים טבעיים ואנושיים אלו הרחיבו כך סובייקטיבית את הכביש המדומיין והפכו אותו מקום גיאומטרי ופונקציונלי סתמי למקום רב-ממדי, והנופים הטבעיים הנפרשים סביבו שיקפו משמעויות וחוויות.

אך נופי טבע ואדם אלו מתנגשים בייצוג הרגשי האחר של משמעות מרחב הכביש כמקום: הייצוג שנגזר מתוך חוויית השוליות וההזנחה הלאומית של העיר המתדרדרת ושל הכביש המתפורר המוביל אליה, ותחושת העלבון וההשפלה לנוכח העבר החלוצי המפואר, שמתכתב עם ההידרדרות של אזורי הספר לפריפריה (חסון, 1991). אל תחושת השוליות נלווים רגשות פחד וחרדה ממצבו הפיזי הרעוע של הכביש הישן, שסיכן חיים, ותחושה הולכת וגוברת של התנתקות מהמדינה.

נקודה נוספת היא השכנות עם הבדווים, שתפיסתם הילידית מכלילה את מרחב הכביש בטריטוריה פנימית שלהם, ודרישתם לזכות לקבוע את המותר והאסור באופני תנועתם ושימושם בו (Meir, Roded, & Ben Israel, 2016). תושבי ערד היהודים מפרשים דפוס בעלות זה במושגים של עוינות ואיום קיומי.

תהליך שדרוגו של כביש 31 העצים את זיקתו של השיח המקומי לזה הארצי באמצעות גריעתם של ייצוגים קיימים של הכביש והוספתם של חדשים. הנוף השתנה וההיבטים האסתטיים של הכביש התעמעמו, משום שהכביש עצמו נותק מהם – במרחב, הן בשל הגבהת הכביש הן בשל גידורו וחסמתו שוליו, וגם בזמן, בשל משך הנסיעה שהתקצר. לצמצום הזה מתווסף הצמצום האקולוגי שחולל גידור הכביש, המפר את המערכת האקולוגית ומסכן את בעלי החיים באזור.

אם כן, חווית הנוף של תושבי ערד הקשורה לכביש 31 המשודרג מצטמצמת בהיבטים של מרחב וזמן. הממדים הנפרדים האלה של מרחב הכביש הישן מתכנסים עתה לממד ליניארי אחד: כביש מהיר החותך בנוף. ממדיו ומורכבותו של הכביש מתכווצים, אך תושבי ערד מקבלים על כך פיצוי, כביכול, משום שכעת ערד נדמית למקומות מפותחים יותר בישראל, ולתפיסתם הפער בינה ובין שאר המדינה מצטמצם. לתחושת השייכות והחיבור ללב המדינה מתווסף ערך השדרוג הטכנולוגי של נופי הכביש המודרני, הנדון בשיח השדרוג הממסדי הארצי שאפיינו לעיל.

מכך יוצא שבשלב ראשוני זה, הכביש המשודרג מעוקר במידה רבה מאנושיותו ומהקשרי עברו. נוסף על כך נוצר קיטוע של הרצף החברתי והיישובי, ובעיני תושבי ערד הוא פוגע באיכות החיים של האוכלוסייה הבדווית. הפרדת הכביש ממרחב היישובים הבדווים הצפופים פוגעת בבטיחות התנועה של הולכי הרגל הבדווים, ובכך היא מרדדת עוד יותר את משמעותו התרבותית. לטענת התושבים, בקטעי כביש מסוימים נוצר מרחב דו-קומתי, ממד אנכי של הכביש, המזכיר את מה שמדגים ווינר על הגשר בניו-יורק (Winner, 1993). מתחת לכביש הסואן, במעברים סלולים ובכבישים צדדיים, רוחשים חיים – עדרי עזים, כבשים וגמלים ובעליהם עוברים במעברים התחתיים המיועדים לכך. פרט לנקודות חיבור אחדות אל הכביש, הבדווים, שנוכחותם לאורך הכביש הישן הייתה דומיננטית וצפופה, הודרו והורדו עתה אל מרחב נסתר של דרכים חקלאיות המובילות ליישוביהם, באופן המזכיר את התהליכים שהתרחשו עם הקמתו של כביש 6 (רבינוביץ' וורדי, 2010). הכביש המשודרג מתקיים במפלס נפרד מהאוכלוסייה הבדווית, עוקף אותה, וכך מנתק אותה ומרחיק מתודעת הנוסעים בו את סוגיות הסכסוך הקרקעי והסדרת ההתיישבות של הבדווים.

הפרת הנוף עם שדרוג הכביש מייצרת אצל תושבי ערד מרחב תודעתי שטמון בו פרדוקס חברתי ופוליטי הנובע מהיחס הדו-ערכי כלפי הבדווים. מחד גיסא הם חשים שכעת התנועה בכביש בטוחה יותר, לעומת תחושת ה"ציאה לקרב" שהם מייחסים לנהיגה בכביש הישן. מאידך גיסא הם חשים כי הם חולקים גורל משותף עם הבדווים, משום שהעליבות של כפרי הבדווים היא בעיניהם תזכורת לשוליות האזור והנגב בכלל – אף שהם כועסים על דפוס הנהיגה של התושבים הבדווים ועל היסוד הלאומני המתריס הטמון בו. משום כך מובעת בשיח גם דאגה לגורל הכפרים ולגישותם, לגישות התחבורה הציבורית בהם ולזכות תושביהם לבטיחות, לפיתוח כלכלי ולזכויות אזרח שכעת "נעלמו מהמסך".

מרחב הכביש הישן היה קו תפר באזור הספר, אזור גבול שבו התעמעמו החוק והסדר, עמוס הקשרים מרתיעים ומעוררי פחד. עם זאת הוא הפגיש בין האוכלוסיות החולקות את אותה פריפריה והושפע מההוויה התרבותית המקומית שלהן. עתה, עם שדרוגו, הפך הכביש למעין "שפופרת תנועה" שהנופים נשקפים ממנה במרחק אך אינם נגישים פיזית (איר 5). תושבי ערד

מביעים חשש מהתרחקות ומהתנתקות מהמקום לעבר מרחב קר, מסוגר וממושטר. אולם, כאמור, שינוי הכביש נושא עמו גם תקווה לשינוי במצבם של הנגב המזרחי ושל ערד ולרכישת תחושת מקום חדשה בעתיד.

איור 5: ביטוי חזותי של כביש 31 המשודרג, כלא-מקום



מקור: המחברים, 29.8.2015

סיכום

המאמר עוסק בשיח הניידות במסגרת פרדיגמת הניידות החדשה, השוללת את קיומו של מרחב מוחלט, קבוע וחסר תנועה. הניידות במרחב מתמקדת בין השאר בהיותן של דרכים ישויות גיאוגרפיות עשירות וגדושות. לכן, בניגוד לתפיסתו של אוז'ה (Augé, 1995) את הדרך כלא-מקום, אנו מציעים לראות בדרך מקום בעיני החיים עליה ולצדיה, המייצרים ידע מקומי במנעד משמעותי חברתיות, תרבותיות ופוליטיות ייחודיות. שיח הניידות הנוצר ממזג יחדיו את יסודותיו של שיח הזהות המקומי עם אלו של השיח הארצי. הוא משקף הבנה מודרניסטית של בנייה וקדמה בד בבד עם מודרניות נזילה במציאות הניאו-ליברלית שבה אזרחים מופקרים על ידי המדינה, כפי שטוען זיגמונט באומן (2006). מציאות זו מבליטה ביתר שאת גם את הפערים במרחב המדינתי, ובתוך כך את הריבוד האתני שבין אוכלוסיית מתישבים לאוכלוסייה ילידית. הראינו כיצד שיח הניידות בקרב תושבי ערד, עיר ספר שולית, מתקיים במרחב שאינו רק דו-אתני אלא אף דואלי בתוכו. הוא מעלה מארג רחב ומורכב של רגשות מעורבים וחושף מתחים בין-אתניים ברמה המקומית ומתחים בין הגלעין לשוליים ברמה הארצית.

בהשאלה מהגותה של מאסי (Massey, 2004; 2005), מרחב הכביש הוא מרחב מקוטב ומעומת, נושא מאבקים ויחסי כוח פוליטיים וכלכליים וכולל תמיד באופן ייחوسي את האחר, אף בהעדרו. השיח המקומי של תושבי ערד מעשיר את פרדיגמת הניידות בהציעו את תפיסת הידע המקומי הסובייקטיבי שנצבר מתוך היכרות קרובה וממושכת עם מרחב הכביש בתהליך דינמי ומשתנה. ידע זה יכול לסייע בהבנה טובה יותר של הוויית המקום וצרכיו, קל וחומר באזור הספר השולי, ולהעלות הזדמנויות לצמיחה כלכלית שאינן נראות מלמעלה.

כביש 31 מכיל רבדים ויחסים מרחביים המתקיימים יחדיו. מורכבות זו מפוגגת את הבלעדיות של הטכנולוגיה החדשנית, המהווה בדרך כלל יסוד מרכזי וטרמיניסטי בשיח הניידות הארצי.

בשיח המקומי נוספים לכביש טרום שדרוגו הקשרים היסטוריים של היכרות עמוקה ומקיפה, שייכות וביתיות בצורת סמלים, רגשות ואסתטיקה. השדרוג הטכנולוגי מייצג עבור תושבי ערד את מימושה של משאת נפש היסטורית כמעט – הכרה פורמלית של המדינה בצורכיהם – ומהווה עבורם גשר מהמקום השקוף והנעדר למקום נוכח, לציר מזמין ליוצאים ולבאים המזמן גם שינוי חברתי-כלכלי. אך בה בעת השדרוג פוגע במקום ועל אף הטכנולוגיה המתקדמת הוא מעלים את איכויותיו החברתיות-תרבותיות. הוא מכווץ את חוויית הכביש הקודמת של התושבים, שהיו בה היבטים מרחביים, עתיים, חברתיים ואקולוגיים, ומעביר אותה מהרמה האינטימית המקומית, מרובת ההיבטים ועשירת הרבדים הסובייקטיביים אל הרמה הארצית המנוכרת והמופשטת, המתקרבת לאובייקטיביות ולתפיסת דרך כ"לא-מקום". מתוך כך השדרוג גם מפקיע מידי תושבי ערד את הזכות לכביש, שהיה מקום תרבותי ייחודי וכעת איבד את איכויותיו הפרטיות והקהילתיות שהתגלמו בתפקידים השונים שמילא עבורם.

אך עם התכווצות משמעותיות של הכביש וגריעתן של איכויות ישנות נוצרות גם איכויות חדשות והכביש הופך לסוכן של שינוי ומקבל מובן חדש על הציר שבין מקום לאי-מקום. מהירות, מעקף של האוכלוסייה הילידית, סדר, תכנון, מתיחה של הליבה כלפי השוליים – כל אלו הן איכויות שהכביש המשודרג מספק עתה ליהודים ומייצר רבדים חדשים בד בבד עם גריעתם של אחרים.

מתוך מחקרנו עולות כמה שאלות הראויות למחקר המשך. ראשית, האם שדרוג הכביש יחולל תחושת התמכרות מחודשת של תושבי ערד, או שתפקידו לשמש כתרופת הרגעה בלבד ולא לשנות את שוליותה של ערד? שנית, האם ייצורו של מרחב הכביש החדש כמקום והפיכתו ל"כביש ככל הכבישים" מצמצמים את תפקיד המקום הלוקלי? שלישית, האם שדרוג הכביש ישנה את מערכת היחסים בין שתי קבוצות האוכלוסייה וישפיע על הדימוי של הבדווים בעיני תושבי ערד? ולבסוף, המרחב המקומי, שהוא ספר אתני, מאופיין בדו-אתניות. לפי עמדתנו יש בו נקודות מבט רבות ושונות כלפי המרחב, ובפרט כלפי הכביש. השלמה חיונית למאמר זה תהיה שיקוף תפיסת הכביש ושיח הכביש כמקום בעיניי הבדווים, שהם אוכלוסיית הרוב באזור ונחקרו על ידינו בנפרד. רובד זה הוא כר נרחב לגיתוח יחסי וייחסי מעמיק של כביש 31 כמקום.

מקורות

- אבן-ארי, מיכאל, שנה לסלי ותדמור, נפתלי (1980). *הנגב: מלחמת קיום במדבר*. ירושלים: מוסד ביאליק.
- אהרון-גוטמן, מירב וכהן, ניר (2015). מרחב, מעמד ואתניות בעבודת האזרחות: המקרה של פרי גליל. *תכנון*, 12(1), 210–224.
- אלדר, שלומי (2015, 5 בפברואר). התאונה בנגב חשפה פעם נוספת את סדר העדיפות של ישראל. *אלמוניטור*. [אוחזר ב-5 בפברואר 2015](#).
- אליאב, לובה (1990). "עיר עולה מן המדבר – ימים ראשונים בערד". בתוך *מרדכי נאור* (עורך), *ים המלח ומדבר יהודה 1900–1967: מקורות, סיכומים, פרשיות נבחרות וחומר עזר* (עמ' 161–172). ירושלים: יד יצחק בן-צבי.
- באומן, זיגמונט (2006). *מודרניות נזילה*. ירושלים: הוצאת מאגנס.
- בר-מאיר, עודד (2013, 14 בינואר). סלילת כביש 31 מתקדמת בצעדי ענק. mynet. [אוחזר ב-31](#)

ביולי 2017.

גור זאב, אילן (1996). על הכלכלה הרציונלית של תאונות הדרכים. תיאוריה וביקורת, 9, 147-164.

התפלגות קלפיות לראש הרשות ערד יוני 2015 (2015). אתר עיריית ערד. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.

חסון, שלמה (1991). מספר לפריפריה. ארץ ישראל: מחקרים בדיעת הארץ ועתיקותיה, כ"ב, 85-94.

יגנה, יניר (2012, 17 ביוני). הרוגים מירי לעבר מונית ליד חורה בנגב. הארץ. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.

יהודקין, סוזא ואבו סמור, סעיד (2010, אפריל). תמ"א/31/א/21 תכנית כביש 6 דרום (בין מחלף להבים ועד למחלף הנגב): חוות דעת תכנונית. עמותת במקום והמועצה האזורית לכפרים הלא-מוכרים. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.

הלמ"ס (2017). קובץ רשויות מקומיות, 2015. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.
כביש 31 – לכל אורכו (ל"ת). חברת נתיבי ישראל. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.
מאיר, אבינעם (2003). מסינגור תכנוני לתכנון עצמאי: בדווי הנגב בנתיבי הדמוקרטיזציה בתכנון. באר שבע: אוניברסיטת בן-גוריון בנגב והמרכז האזורי לפיתוח הנגב.
מרקוזה, פיטר (2014). קיימות וצדק: יעדים לערי המחר. בתוך טובי פנסטר ואורן שלמה (עורכים), עדי המחר: תכנון, צדק וקיימות היום (25-40). תל אביב: הוצאת הקיבוץ המאוחד.
משרד התחבורה (2001). תכנית מתאר ארצית לדרכים 2001, תמ"א 3. משרד התחבורה, מנהל היבשה, אגף תכנון תחבורתי. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (2013). הסדרת כביש 31, שוקת-ערד. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.

סיידלר, שירלי, אפרתי, עידו וחורי, ג'קי (2015, 3 במאי). שמונה הרוגות ויותר מ-20 פצועים בתאונת דרכים קשה ליד להבים בדרום. הארץ. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.
סיידלר, שירלי, חורי, ג'קי וקובוביץ', יניב (2013, 30 בנובמבר). עימותים המוניים בהפגנות המחאה נגד תוכנית פראוור. הארץ. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.
פאר, עדי, קקון, ריקי ושטיינברגר, גליה (2014). בתי הפטיו בשכונת יעלים, ערד. עבודה להדס שדר בקורס "השיכון הציבורי", שנה ד'. ויצו, חיפה. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.
רבינוביץ', דני וורדי, איתי (2010). כוחות מניעים, כביש חוצה ישראל והפרטת תשתיות אזוריות בישראל. רעננה: מכון ון ליר והקיבוץ המאוחד.

רודד, בתיה (2012). תכנון במצב של אי-הכרעה: המקרה של הנגב. תכנון, 9(1), 289-306.
—— (2015). הזכות לנופי המקום: מאבקים מלמטה על דמותה של ערד. סוציולוגיה ישראלית, ט"ז(2), 119-139.

רסקין, ענת (2014, 29 באפריל). תופעה חדשה בכביש 31: זריקת אבנים על אוטובוסים. 31 מזרח. [אוחזר](#) ב-31 ביולי 2017.

שמיל, דניאל (2015, 3 בפברואר). כביש 31 בו אירעה תאונת האוטובוס הוא מהמסוכנים במדינה, אך העבודות לשדרוגו נמשכות בעצלתיים. הארץ. [אוחזר](#) ב-13 ביולי 2017.

שנער, אמנון ומר, דבורה (1979). ערד: חזון ומציאות. בתוך אליעזר שמואלי ויהודה גרדוס (עורכים), ארץ הנגב: אדם ומדבר (עמ' 572-587). באר שבע ושדה בוקר: ההוצאה לאור

של משרד הביטחון.

- Adey, Peter (2009). *Mobility*. London & New York: Routledge.
- Amin, Ash (2005). Local community on trial. *Economy and society*, 34(4), 612–633.
- Antonson, Hans (2014). Public participation and written submissions: A transport infrastructure planning case study. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 70, 59–66.
- Argounova-Low, Tatiana (2012). Narrating the road. *Landscape Research*, 37(2), 191–206.
- Augé, Marc (1995) *Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. New York: Verso.
- Bærenholdt, Jørgen Ole & Granås, Brynhild (2008). Places and mobilities beyond the periphery. In Jørgen Ole Bærenholdt & Brynhild Granås (Eds), *Mobility and place: Enacting Northern European peripheries* (pp. 1–10). London & New York: Routledge.
- Ben-Israel, Arnon & Meir, Avinoam (2010, July). *Roads, Bedouin and the construction of place: Tarig A'tir (road 316) as a place in the Israeli Negev*. Paper presented in Bridging Diversity in a Globalizing World, IGU/UGI Regional Conference, Tel Aviv.
- Ben-Israel, Arnon, Roded, Batya, & Meir, Avinoam (2014, November). *"This road is in my space-map": Highway 31 as a place in the Israeli Negev*. Paper presented at the Drylands, Deserts and Desertification International Conference, Blaustein Institutes for Desert Research, Ben-Gurion University of the Negev, Sde Boker.
- Besser, Terry L. (2009). Changes in small town social capital and civic engagement. *Journal of rural studies*, 25(2): 185–193.
- Castells, Manuel (2005). Space of flows, space of places: Materials for a theory of urbanism in the information age. In Bishwapriya Sanyal (Ed.), *Comparative Planning Cultures* (pp. 229–240). New York: Routledge.
- Costas, Jana (2013). Problematizing mobility: A metaphor of stickiness, non-places and the kinetic elite. *Organization Studies*, 34(10), 1467–1485.
- Cresswell, Tim (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 17–31.
- (2012). Mobilities II: Still. *Progress in human geography*, 36(5), 645–653.
- Edensor, Tim (2004). Automobility and national identity representation, geography and driving practice. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 101–120.
- Egoz, Shelley, Makhzoumi, Jala, & Pungetti, Gloria (2011). The right to landscape: An introduction. In Shelley Egoz, Jala Makhzoumi, & Gloria Pungetti (Eds.), *The right to landscape: Contesting landscape and human rights* (pp. 1–20). Farnham: Ashgate.
- Erickson, Clark L. (2011). Agency, causeways, canals, and the landscapes of

- everyday life in the Bolivian Amazon. In James E. Snead, Clark L. Erickson, & J. Andrew Darling (Eds.), *Landscapes of movement: Trails, paths, and roads in anthropological perspective* (1) (pp. 204–231). Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Faist, Thomas (2013). The mobility turn: a new paradigm for the social sciences? *Ethnic & Racial Studies*, 36(11), 1637–1646.
- Featherstone, Mike, Thrift, Nigel, & Urry, John (2004). Cultures of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21, 1–284.
- Handel, Ariel (2013). Gated/gating community: The settlement complex in the West Bank. *Transactions*, 39(4), 1–14.
- Isaksson, Karolina, Antonson, Hans, & Eriksson, Linnea (2017). Layering and parallel policy making – Complementary concepts for understanding implementation challenges related to sustainable mobility. *Transport Policy*, 53, 50–57.
- Jessop, Bob, Brenner, Neil, & Jones, Martin (2008). Theorizing sociospatial relations. *Environment and Planning D: Society and Space*, 26, 389–401.
- Jonas, Andrew E.G. (2012). Region and place: Regionalism in question. *Progress in Human Geography*, 36, 263–272.
- Jones, Martin, & Woods, Michael (2013). New Localities. *Regional Studies*, 47(1), 29–42.
- Lefebvre, Henri (1996 [1968]). The right to the city. In Eleonore Kofman & Elizabeth Lebas (Eds.), *Writings on Cities* (pp. 147–159). Cambridge: Blackwell.
- Lehtovuori, Panu (2010). *Experience and conflict: the production of urban space*. Aldershot & Burlington: Ashgate Publishing.
- Maksim, Hanja, Bergman, Manfred Max, & Ohnmacht, Timo (Eds.) (2012). *Mobilities and Inequality*. Aldershot & Burlington: Ashgate Publishing.
- Massey, Doreen (2004). Geographies of responsibility. *Geografiska Annaler Series B, Human Geography*, 86(1), 5–18.
- (2005). *For Space*. London: Sage.
- Meir, Avinoam, Roded, Batya, & Ben-Israel, Arnon (2016). Indigenous rights, grey spacing and roads: the Israeli Negev Bedouin and planning in road 31. In Alan Tidwell (Ed.), *Land, indigenous people and conflict* (pp. 190–219). London & New York: Routledge.
- Merriman, Peter (2004). Driving places: Marc Augé, non-places, and the geographies of England's M1 motorway. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 145–167.
- Mincke, Christophe, Endres, Marcel, & Manderscheid, Katharina (2016). An introduction. In Marcel Endres, Katharina Manderscheid, & Christophe Mincke (Eds.), *The mobilities paradigm: Discourses and ideologies* (1–8). London & New York: Routledge.
- Packer, Jeremy (2008). Automobility and the driving force of warfare: From public

- safety to national security. In Sigurd Bergmann & Tore Sager (Eds.), *The ethics of mobilities: Rethinking place, exclusion, freedom and environment* (pp. 39–64). Aldershot & Burlington: Ashgate Publishing.
- Printsmann, Anu, Kõivupuu, Marju, & Palang, Hannes (2011). The dual character of landscape in Lahemaa National Park, Estonia. In Zoran Roca, Paul Claval, & John Akenew (Eds.), *Landscapes, identities and development* (pp. 51–66). London & New York: Ashgate Pub.
- Pullan, Wendy, Misselwitz, Philip, Nasrallah, Rami, & Yacobi, Haim (2007). Jerusalem's Road 1. *City, 11*(2), 176–198.
- Relph, Edward (1976). *Place and placelessness*. London: Pion.
- Ruiz, Rita, Rodríguez, Francisco Javier, & Coronado, José M. (2014). Identification and assessment of engineered road heritage: A methodological approach. *Journal of Cultural Heritage, 15*(1), 36–43.
- Sheller, Mimi & Urry, John (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A, 38*, 207–226.
- Shields, Robert (2004). Intersections in cultural policy: geographic, socioeconomic and other markers of identity. *Canadian Ethnic Studies Journal, 35*, 150–164.
- Shetty, Sujata & Reid, Neil (2013). Global challenges and local responses: Creating a new urban world in the shrinking cities of the US industrial Midwest. *Regional Science Policy & Practice, 5*(2), 201–217.
- Stephenson, Janet (2008). The cultural values model: An integrated approach to values in landscapes. *Landscape and Urban Planning, 84*, 127–139.
- Tuan, Yi Fu (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Turnbull, David (2007). Maps narratives and trails: Performativity, hodology and distributed knowledges in complex adaptive systems: An approach to emergent mapping. *Geographical Research, 45*(2), 140–149.
- (2004). Small worlds and the new “social physics”. *Global Networks, 4*(2), 109–130.
- Winner, Langdon (1993). Upon opening the black box and finding it empty: Social constructivism and the philosophy of technology. *Science, Technology, & Human Values, 18*(3), 362–378.
- Wuthnow, Robert (2013). *Small-town America: Finding community, shaping the future*. Princeton: Princeton University Press.
- Yiftachel, Oren (1996). The internal frontier: Territorial control and ethnic relations in Israel. *Regional Studies, 30*, 493–508.