

תגובת "חברת כביש חוצה ישראל"

אריה שבתאי

למקרא הפתיח למאמרם של ה"ה איציקוביץ וברנע, הקורא יכול להסיק כי "חברת כביש חוצה ישראל" אינה נוהגת כפי שצריכה הייתה לנהוג, ולא כך הדבר.

לא ייפלא, אם כן, שלאחר פתיח כזה יכולים הכותבים לבוא ולכתוב ככל העולה על רוחם; גיבוב של חצאי אמיתות, "עובדות" שלא היו ולא נבראו וצירופי מספרים הלקוחים משיטה מתמטית שאינה מוכרת.

ככלל, "חברת כביש חוצה ישראל" לא העלימה ולא הסתירה מעולם מידע — בכלל, וממקבלי ההחלטות בפרט.

בשנת 1992 החליטה ממשלת ישראל על צאת הכביש מהשלב הרעיוני לשלבים של תכנון וביצוע, וזאת בעקבות סקרים שביצעה מע"צ — כזרוע של הממשלה.

רק לאחר מכן, בשנת 1993, הוקמה "חברת כביש חוצה ישראל". מכאן שההחלטה על סלילת הכביש לא באה מתוך לחצים או על סמך מידע לא נכון שהחברה, כאילו, סיפקה למקבלי ההחלטות. יתרה מזו, חברי העמותה קיבלו, ובאופן שוטף, את כל המידע שביקשו והיו שותפים פעילים בקבלת "חוק כביש ארצי לישראל".

חברי העמותה מציגים "פתרון כלכלי" הבנוי כולו מסכורות כרס ומהערכות מופרכות לחלוטין. לכל אורך המאמר, הכותבים אינם מציינים מהו הבסיס שעליו בנו את ה"פתרון" שלהם, ואיזה סקר או עבודת מחקר עשו?

האם הנחות מופרכות אלה שלהם, טובות משני סקרים כלכליים ותחבורתיים שנעשו — האחד, בעבור מע"צ והשני, בעבור "חברת כביש חוצה ישראל" — סקרים שנעשו על-ידי מיטב אנשי המקצוע בארץ ולאורך כשלוש שנים (לשני הסקרים יחד)?

ומספר תגובות לחלק מהטענות:

- * בינואר 1993 — לא התפרסם שום סקר מטעם מע"צ.
- * אנו ממשיכים ואומרים כי חישוב ההפקעות לאורך הכביש הנו, אכן, 100 מטר רוחב ההפקעה כפול מספר הקילומטרים — בסה"כ כ-100 דונם לקילומטר כביש. זהו הנתון האמין היחיד.
- * באשר למחלפים — נכון שהמחלפים צורכים בממוצע כ-450 דונם כל אחד, אולם יש לזכור כי רבים מהמחלפים מיועדים בלאו הכי לכבישי הרוחב שיוקמו — בין אם יהיה כביש חוצה ישראל ובין אם לאו.

* החוק אומר במפורש כי בעלי הזכויות על הקרקע יקבלו פיצוי כספי בעבור קרקעותיהם. באם לא יהיו מרוצים, באפשרותם לפנות לוועדה ציבורית בראשות שופט שהוקמה לשם כך. הוועדה רשאית להציע קרקע חלופית.

* ככלל — נושא הקרקעות החלופיות אינו בסמכות החברה אלא בסמכות מינהל מקרקעי ישראל, העושה לא מעט כדי לבוא לקראת היישובים.

משום מה "שוכחים" הכותבים שסלילתו של כביש חוצה ישראל תביא להשבחת האדמות לאורכו ולצדי המחלפים. כל מי שמכיר את מצבה של החקלאות בישראל, מבין את הפוטנציאל הכלכלי העצום הטמון בסלילת הכביש ואת הברכה הכלכלית שהכביש יכול להביא ליישובים שלאורכו. אלה רק צריכים להשקיע לנצל יתרונות אלה בשום שכל — כי בכוחו של הכביש להוות מנוף להוצאת היישובים מהשפל הכלכלי שבו הם מצויים.

ואכן יישובים רבים כבר פותחים ביזמות כלכליות והם עשויים לראות ברכה רבה במעשיהם. לעומתם, יש החושבים ששיטת הלחץ, הבכיינות וה"קיטור" היא הדרך הנכונה — אך דרכם לא תצלח.