

חוצה ישראל – הנתים המהיר

מהפריפריות למרכז יקל משמעותית את

העומס הקשה המפקק את עורקי המדינה

רא"ל (מיל.) משה לוי*

“כביש חוצה ישראל הוא בעל תרומה להקלת הגודש במרחב המעוייר המרכזי ושיפור הנגישות בינו לבין המרחבים המעויירים הצפוני והדרומי, ולכן חשיבותו רבה גם בהגברת השיוויוניות המרחבית ברמה הארצית. בנוסף, הכביש הינו בר חשיבות רבה לפיתוח החלק המזרחי של המרחב המעויר המרכזי.”

(תכנית ישראל 2020, תכנית אב לישראל בשנות האלפיים)

יבוא יום ואדם יעלה ברכבו על הכביש המהיר בבאר שבע וכעבור שעה של נסיעה נינוחה ושלווה יגיע למרכז הארץ; יבוא יום ואדם הגר בחיפה יעלה ברכבו על הכביש המהיר דרומה וכעבור זמן קצר יחסית של נסיעה מהנה ורגועה יגיע עד אל לב השרון העמוס. אלה אינן משאלות לב של אחרית הימים. זו מציאות מתממשת בהדרגה ממש ימים אלה בכביש חוצה ישראל, המכונה גם דרך מספר 6 על שם יצחק רבין, פרויקט התחבורה הגדול ביותר בישראל מאז הקמת המדינה.

ראשיתו של כביש חוצה ישראל בשנת 1976 המועד בו אישרה ממשלת ישראל את תמ"א 3 ובה כביש אורך העוקף ממזרח את המרכז המבונה של ישראל. זאת

* הכותב הוא יו"ר מועצת המנהלים של חברת כביש חוצה ישראל

בשעה ששני כבישי האורך האחרים של ישראל — כביש החוף, דרך מס. 2 וכביש השרון, דרך מס. 4 — הפכו במשך השנים, עם התרחבות העיור בישראל, לכבישים העוברים בלב איזור בנוי.

**“על פי המכרז
התחייבה קבוצת
”דרך ארץ” שואשך
הזמן הדרוש
לסלילת הכביש
הוא כחמש שנים
הנכללות בתקופת
הזיכיון. קביעה זו
מהווה תמריץ
משמעותי לזכיין
לסיים את העבודה
בהקדם.”**

העובדה שהנתיבים של שני כבישי האורך הקיימים עוברי באזור מעוייר יצרה מכשלה כפולה. האחת: הנוסעים שמגמת פניהם האיזור העירוני — סבלו מצפיפות חמורה שנוצרה על-ידי כלי הרכב, ובהם משאיות רבות, שיעדם בינעירוני. השניה: הנוסעים שיעדיהם בינעירוניים סבלו מהכורח לחצות אזור עירוני, גדוש בתנועה. כדי לפתור בעייה זו החליטה המועצה הארצית לתכנון ובנייה, בסוף שנות ה-80, ונוכח העלייה הגדולה שזרמה ממדינות חבר העמים על תכנית מתאר לפיתוח ולקליטת עליה — תמ”א 31.

תכנית זו שנועדה לקדם עליה של כמיליון נפש הציבה דגש רב, בין השאר, על השקעה בתשתיות תוך מתן עדיפות לתשתיות תחבורה.

במקביל נקבע גם שיש לחזק את הפריפריית בצפון ובדרום וגם לשם כך נדרשה תשתית תחבורה הולמת. בנוסף יזמה המועצה הארצית גם תכנית מישנה, תמ”א 31א, שמטרתה הייתה לשמש כלי תכנוני לקידום מערכות התחבורה.

במסגרת זו נמצא כי דרך מס. 6 היא התשובה הנכונה והחיונית לשני היעדים התחבורתיים:

1. כביש עורקי עוקף המטרופולין של מרכז הארץ.
2. כביש בינעירוני להקלת הקשר בין המרכז לפריפריית.

במסגרת העבודה הנמרצת של מע"צ לקידום ולמימוש התכנית החליטה הממשלה, בנובמבר 92, על הקמת חברת כביש חוצה ישראל. החלטה זו נבעה גם היא משני טעמים עיקריים:

1. הכרה בדחיפות ובחשיבות של סלילת הכביש חייבה הקמת צוות שכל תפקידו הגשמת היעד הזה.
2. חיפוש דרך מימון חוץ תקציבית, כדי להוסיף מקורות כספיים זמינים להשקעה בתשתית וכדי לוודא שהקמת הכביש תיעשה בקצב מהיר שאינו מותנה בתנודתיות של התקציב.

כבר בישיבתו הראשונה, בתחילת 1993, קבע דירקטוריון החברה שיש להתקדם במקביל הן בתכנון הכביש והשגת האישורים הסטטוטוריים הנדרשים והן בבחינת ההיתכנות העסקית שדרך 6 תהיה כביש אגרה, כדי שאפשר יהיה לגייס מימון פרטי לביצוע העבודות.

הקביעה שלפיה יהיה הכביש במסגרת תמ"א 31א' איפשרה לאשר את התכניות מבלי שיהיה צורך לשמוע הערות או להמתין להתנגדויות. למרות זאת הוחלט בהנהלת החברה לפתוח במגעים ודיונים הן בציבור והן בגופי תכנון שונים, כדי להקשיב וליישם את הערות הציבור. במסגרת זאת נשמעו ונדונו מאות התייחסויות וכל אחת מהן נבחנה באורח יסודי. ואכן השפעתן הייתה מוחשית מאוד. בין היתר שונה לחלוטין תוואי הכביש בארבעה מקומות, נקבעו מעברים, הוחלט על חפירת מנהרה בתל חדיד ועוד. עד כמה יסודית הייתה עבודת הבחינה הזאת ניתן ללמוד מן העובדה שמליאת המועצה הארצית קיימה כ-60 ישיבות לדיון בכביש וזאת בנוסף לעשרות רבות של ישיבות בוועדות משנה למיניהן.

הגישה היסודית של המתכננים הייתה והינה גם כיום שילוב מוקדם והתחשבות, ככל הניתן, בגורמים המשפיעים כבר בשלב התכנון הראשוני כדי שלא יהיה צורך "לרפא" השלכות שליליות של סלילת הכביש בדעבד. בדרך זו נהגנו כאשר לסקר ארכיאולוגי מוקדם ולחפירות בדיקה והצלחה מוקדמות וכך נמנעו כמעט לחלוטין תקלות בהתווית הכביש או קשיים בסלילתו. במקרה שנוצר צורך, כגון בעת

הימצאות קברים עתיקים, נפתרו הבעיות על ידי שינוי בתוואי או מציאת פתרונות נכונים בשיתוף הגורמים הנוגעים לענין.

**על פי הצפוי,
הקטע הראשון, בין
קיבוץ אייל למחלף
נחשונים יפתח
לתנועה בשנת
2002 והכביש כולו
יפתח בשנת
2004.**

בניגוד לתדמית שמנסים ליצור הגופים "הירוקים" צוות החברה ראה ורואה גם כיום את הטיפול במכלול הנושאים של איכות סביבה מרכיב ראשוני ויסודי במערכת התכנון והביצוע, תוך אמונה עמוקה בחשיבות השמירה על ערכי הטבע. ההוכחה הטובה ביותר למגמה זו היא העובדה שהחברה יזמה את שילובם בעבודות התכנון של גדולי המומחים בתחום איכות הסביבה כגון אדריכל הנוף שלמה אהרונסון, ד"ר אורי מרינוב, האדריכל שמאי אסיף ועוד רבים וטובים. שיתוף המומחים האלה היה חלק מהותי ויסודי בתכנון

מראשיתו והוא נעשה בתהליכי הביצוע על ידי מנגנונים יעילים של בקרת ואבטחת איכות. זה ועוד. לא רק אנחנו הקפדנו על נושאי איכות הסביבה. גם המועצה הארצית לתכנון ובניה הורתה על ביצוע תסקירי השפעה על הסביבה במיגוון נושאים ואזורים, בחנה את פרטיהם ואף הקימה גוף מיוחד, צוות מלווה, המוסמך לבקר ולאשר את התכניות ואשר ללא אישורו הפרטני לא ניתן לסלול את הכביש.

התרומה לאיכות הסביבה כתפיסת עולם בחברת כביש חוצה ישראל אינה רק מס שפתיים. על פי תחשיבים שערכנו מסתבר כי באזורים מסויימים השקענו בנושא הגנת הטבע 7-8% מסך ההוצאות ובאזורים מסויימים, כגון קטע 18 שבין ברקאי לאליקים, השקענו עד 20% מהיקף ההוצאות. דוגמא מוצלחת לטיפול בנושא איכות הסביבה הוא מחלף בן שמן. על אף שנבנה באיזור רגיש במיוחד הרי שאינו פוגע בנוף או בערכי טבע ואף משתלב יפה בסביבה.

המסלול העיסקי

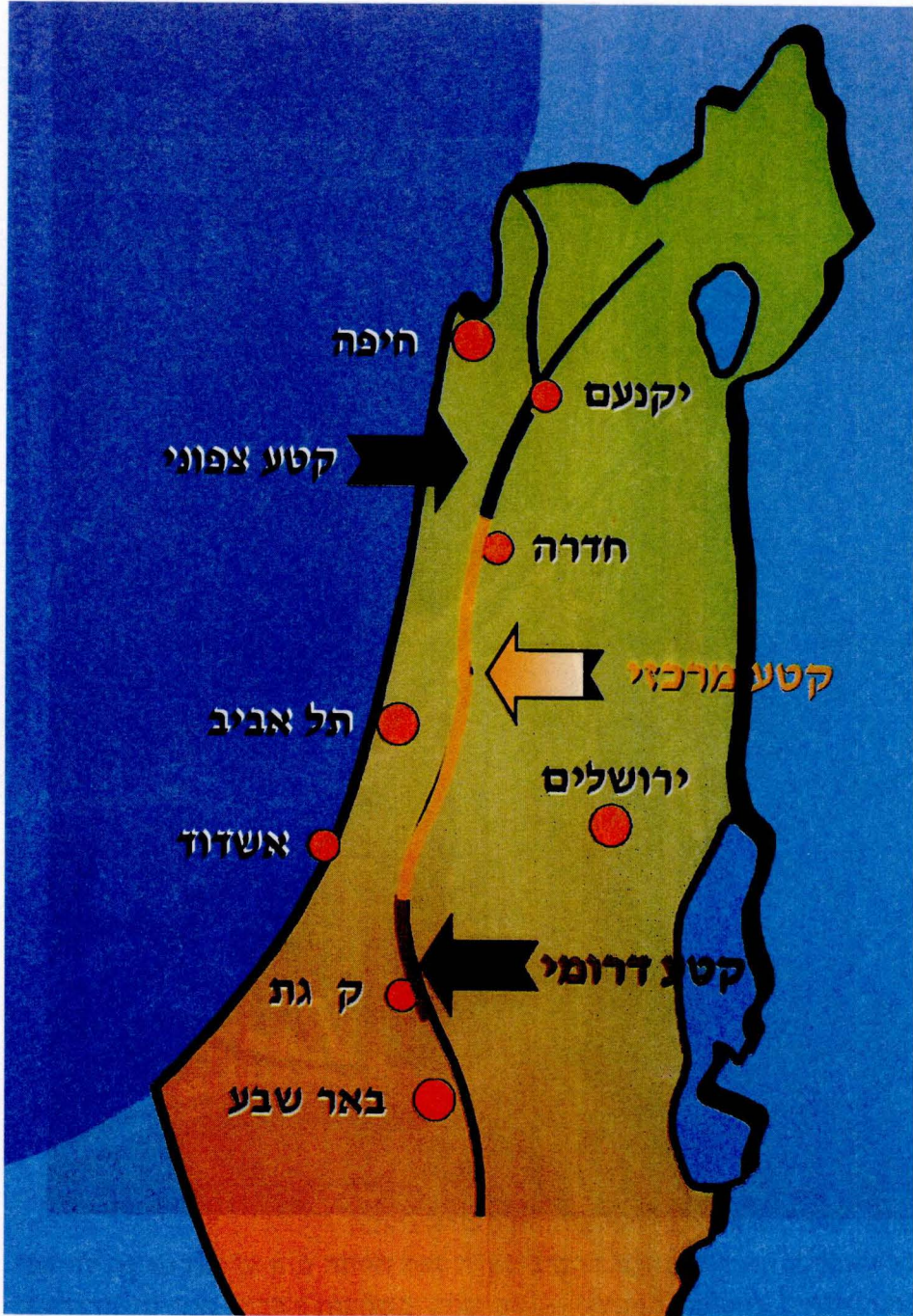
תחזיות התנועה בכביש חוצה ישראל והתועלות שיביא הכביש למשק נכחנו והוכחו עוד לפני הקמת החברה. למרות זאת, וכדי להיות בטוחים בתוצאות

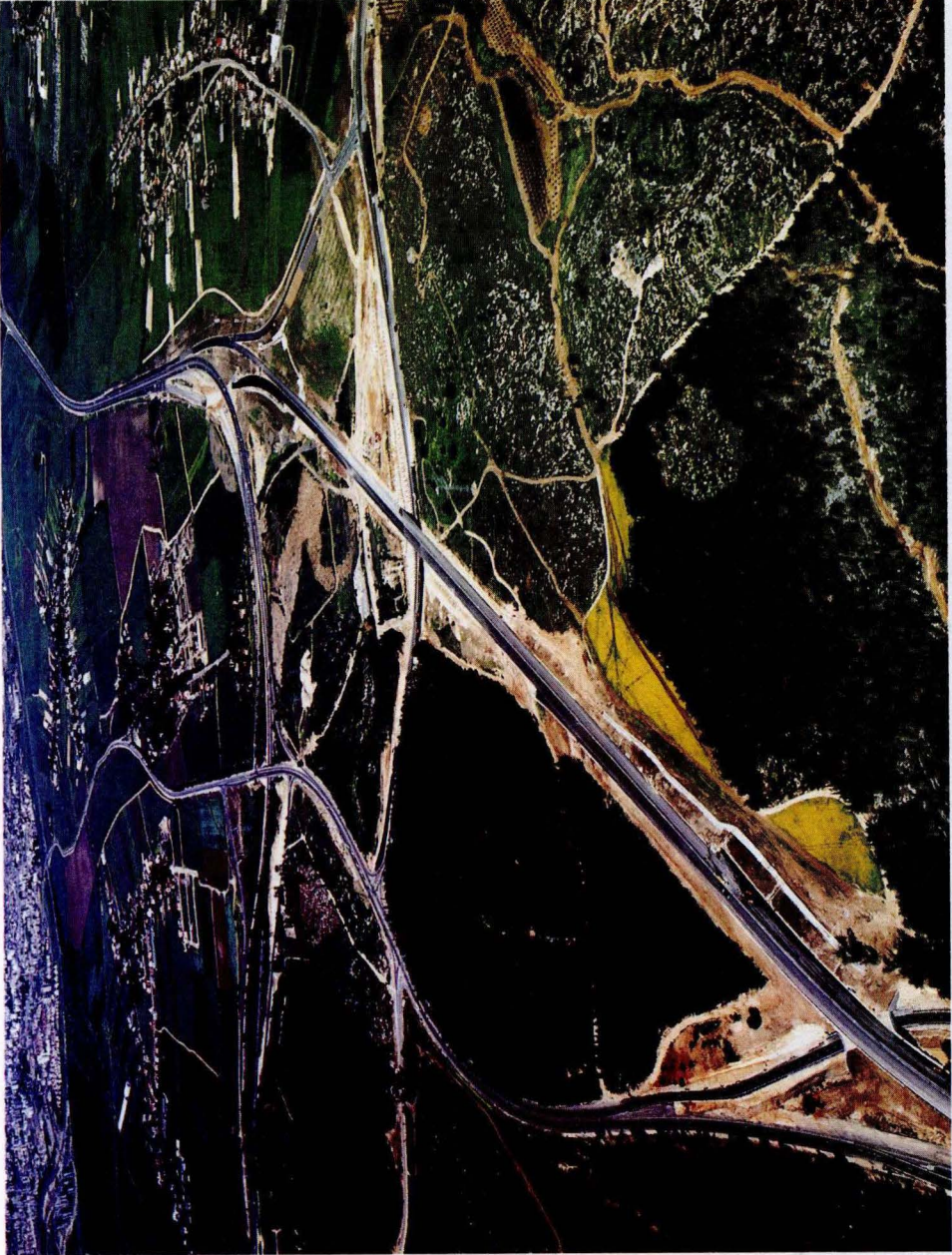
במידת הדיוק המירבית האפשרית, הוחלט בחברה על בחינה נוספת, בלתי תלויה, שגם היא הוכיחה את הכדאיות למשק ברמות של למעלה מ-30% שעור תשואה פנימי.

כיוון שנושא כביש האגרה חדש לישראלים החלטנו לבדוק את ההתייחסויות בשטח. החברה ערכה סקר מקיף על הנכונות לשלם עבור הנסיעה בכביש. הסקר גילה כי למרות ההסטה של כלי רכב שימנעו מלהשתמש בכביש בגלל האגרה, עדיין קיימת כדאיות עסקית מובהקת. סקרים נוספים שחיזקו מסקנה זו נערכו גם על ידי משתתפי המכרז הבינלאומי וחלקם אף העלו תוצאות יותר אופטימיות מהסקר שלנו. כל הנתונים הוצגו בפני הממשלה שהחליטה לפרסם מכרז בינלאומי לסלילה, מימון ותפעול הכביש על ידי גופים פרטיים.

בעקבות החלטות הממשלה הובאו לכנסת ואושרו שתי הצעות חוק. בשנת 94, אושר חוק כביש ארצי לישראל ובו אושרה ההפרדה בין תפיסת הקרקע לבין הדיון על הפיצויים. כמו כן הוקמה וועדה בראשות שופט לדון במחלוקות על הפיצויים. החידוש המרכזי בחוק הוא האפשרות של מתן קרקע חליפית לבעלים פרטיים שמטרתו לאפשר גם להם ליהנות מההשבחה שתיווצר באזור עם סלילת הכביש. הוראה זו אכן מתממשת עכשיו, הלכה למעשה. החוק השני הוא חוק האגרה משנת 95. החוק מאפשר גביית אגרה בכביש שבין נחל שורק לנחל עירון, בקטע שאורכו כ-90 ק"מ. בחוק קיימת אפשרות להחיל את גביית האגרה גם על קטעים נוספים בכביש.

בניגוד לפרסומים הנוכעים מאי ידיעת העובדות או מתוך כוונה להטעות את הציבור, מפקיעה החברה בעבור כ-140 ק"מ כביש כ-24 אלף דונם בלבד (ראה טבלת התפלגות שטחי ההפקעה) כאשר חלק ניכר מהשטח המופקע מיועד להרחבות עתידיות.





מחלף בן שמון: אינו פוגע בנוף או בערכי טבע ומשתלב יפה בסביבה

ריכוז שטחי הפקעה בקטעים (בדונמים)

מ"גזר	קטע מרכזי זיכיון	קטע צפוני	קטע דרומי	סה"כ
קיבוצים ומושבים	9,080	1,303	3,986	14,369
פרטיים (כולל חכירה)	1,476	150	—	1,626
פרטיים (מיגזר ערבי)	1,984	49	391	2,424
אדמות מדינה וטרשים	4,301	329	1,213	5,843
סה"כ	16,841	1,831	5,590	24,262

**"כביש בהיקף כמו
חוצה ישראל אינו
רק מערכת
תחבורה. הכביש
גם יהווה מנוף
לפיתוח הפריפריה
והאגף המזרחי של
מרכז הארץ. שהיה
עד לשנים
האחרונות "החצר
האחורית" המזונחת
של המדינה".**

במסגרת הדיונים בחוקים ובהמשך להם, קיימה הכנסת עשרות ישיבות של וועדות שונות בהם נדונו כל ההיבטים וההשלכות של סלילת הכביש במיגוון רחב של תחומים. בדיונים אלה העלו הגופים המתנגדים לכביש את כל השגותיהם ולמרות ההתנגדויות וההשגות אושרו כל התהליכים הנדרשים.

בדצמבר 1994 הוחל בתהליכים ראשוניים של פרסום המכרז הבינלאומי. מטרת המכרז הייתה לבחור זכיין אשר תמורת הזכות לגבות אגרה יממן, יסלול, יתחזק ויפעיל את הכביש ובתום תקופת הזיכיון יחזיר את הכביש על מתקניו למדינה. היעד המרכזי במכרז היה לגרום לכך שלמרות שמדובר במימון פרטי, שהוא יקר יחסית, תהיה האגרה נמוכה ככל האפשר. הדרך שנבחרה להשיג מטרה זאת הייתה מתן ערבות מדינה להיקפי תנועה חזויים לתקופת הזיכיון — 30 שנה. משמעות הדבר: המדינה התחייבה

שאם היקפי התנועה יהיו נמוכים מהחזוי, המדינה תדאג לכיסוי החסר. היעד שהוצב במכרז אכן הושג והאגרה שנקבעה היא מהנמוכות בעולם גם בהשוואה לכבישי אגרה שנבנו במימון ציבורי.

יסוד חדשני נוסף שנקבע במכרז, הוא שימוש במערכת גביה אלקטרונית. מערכת זו בנויה על משיב אלקטרוני (ייתכן גם טלפון סלולרי) במכונית המציין את נקודת הכניסה לכביש האגרה ואת נקודת והיציאה ממנו, ומחייב את המשתמש בהתאם לקטע שבו השתמש בפועל. הגיבוי למכשיר האלקטרוני הוא באפשרות של צילום לוחיות הרשוי של המכונית, אפשרות שאם תמומש תעלה סכום נוסף למשתמש.

שיטה חדשנית זו חוסכת זמן המתנה לתשלום, את הקרקע הנדרשת לרחבות התשלום ואת העובדים הרבים הנדרשים לגבייה ידנית – וחסכון זה הוא רווח נקי למשתמש ולמשק.

שיטה זו של גבייה אלקטרונית טומנת בחובה גם את הפתרון העתידי לשליטה בבעיית הגודש בכבישים. כאשר תופעל תאפשר השיטה את וויסות התנועה, במיוחד בכניסה לערים.

במכרז הבינלאומי השתתפו חברות מישראל ומהעולם. בתהליכים של מיון ותחרות הגיעה לקו הסיום קבוצת "דרך ארץ". קבוצה זו מורכבת בחלקים שווים מהחברות:

1. חברת אפריקה ישראל.
2. חברת שיכון ובינוי.
3. חברת קנדיאן הייוויז מקנדה.

תהליך כזה, בו יש צורך במימון חיצוני רב היקף, בחירת הזוכה במכרז היא רק התחלה. מחודש פברואר 98 ועד חודש אוקטובר 99 התמשך תהליך הקרוי "סגירה פיננסית". בתקופה זו נדונו וסוכמו עשרות חוזים בני אלפי עמודים להלוואת הענק בגובה 1.1 מיליארד דולר. עיקר הסכום – 850 מיליון דולר, בשקלים, ניתן על

ידי גופים ישראליים בראשות בנק הפועלים ו- 250 מיליון דולר שניתנו כאגרות חוב על ידי בנק השקעות קנדי, ניוקורט. לסכום זה יש להוסיף כ-120 מיליון דולר הון שיושקע על ידי בעלי המניות, כך שהסך הכולל של ההשקעה הכספית בכביש מס. 6 היא בסדר גודל של כמיליארד ורבע דולר.

**"בתום תקופת
הזכיון יועבר כביש
חוצה ישראל על
מתקניו למדינה
ללא תמורה".**

סכום זה מהווה תוספת משמעותית ביותר להשקעות בתשתית בישראל. השקעה זו נחשבת לחיונית כדי לאפשר את הצמיחה שהיא היעד המרכזי של כלכלת ישראל.

בתקופת "הסגירה הפיננסית", נקבעה גם שורת הסדרים בנושאי ריבית, גביית אגרה ותקנות אכיפה וכן זכויות המדינה ברווחים של הזכיון. נושאים אלה נדונו בהרחבה בוועדות הכלכלה והכספים של הכנסת ואושרו על ידן.

על פי המכרז התחייבה קבוצת "דרך ארץ" שמשך הזמן הדרוש לסלילת הכביש הוא כחמש שנים הנכללות בתקופת הזכיון. קביעה זו מהווה תמריץ משמעותי לזכיין לסיים את העבודה בהקדם. על פי הצפוי, הקטע הראשון, בין קיבוץ אייל למחלף נחשונים יפתח לתנועה בשנת 2002 והכביש כולו יפתח בשנת 2004 בתום תקופת הזכיון יועבר הכביש על מתקניו למדינה ללא תמורה.

שיטת גביית האגרה בכביש אינה על פי מספר הקילומטרים שהמשתמש יסע בפועל, אלא על פי הקטעים שבין המחלפים. בכביש חוצה ישראל תשעה קטעים. במטרה להעדיף נסיעות ארוכות ואת השימוש העיקרי על ידי תושבי הפריפריה, נקבע שהתשלום המירבי יהיה בעבור חמישה קטעים בלבד. מאידך נקבע גם שיהיה תשלום מינימלי של שלושה קטעים, וזאת במטרה לצמצם את מספר הנסיעות הקצרות ולהקל על התנועה הבינעירונית.

במסגרת המכרז נטל על עצמו הזכיון עוד מספר מחויבויות. האחת: הזכיון חייב להרחיב את הכביש ולשדרג את המחלפים ככל שיידרש על פי היקף התנועה, על

חשבונו. השניה: הזכייין נדרש להפעיל ארבע תחנות דלק ושרות ונקודות שירות, שתיים לכל כיוון. על פי המכרז אין לזכייין כל זכויות נדל"ניות ברצועת הכביש.

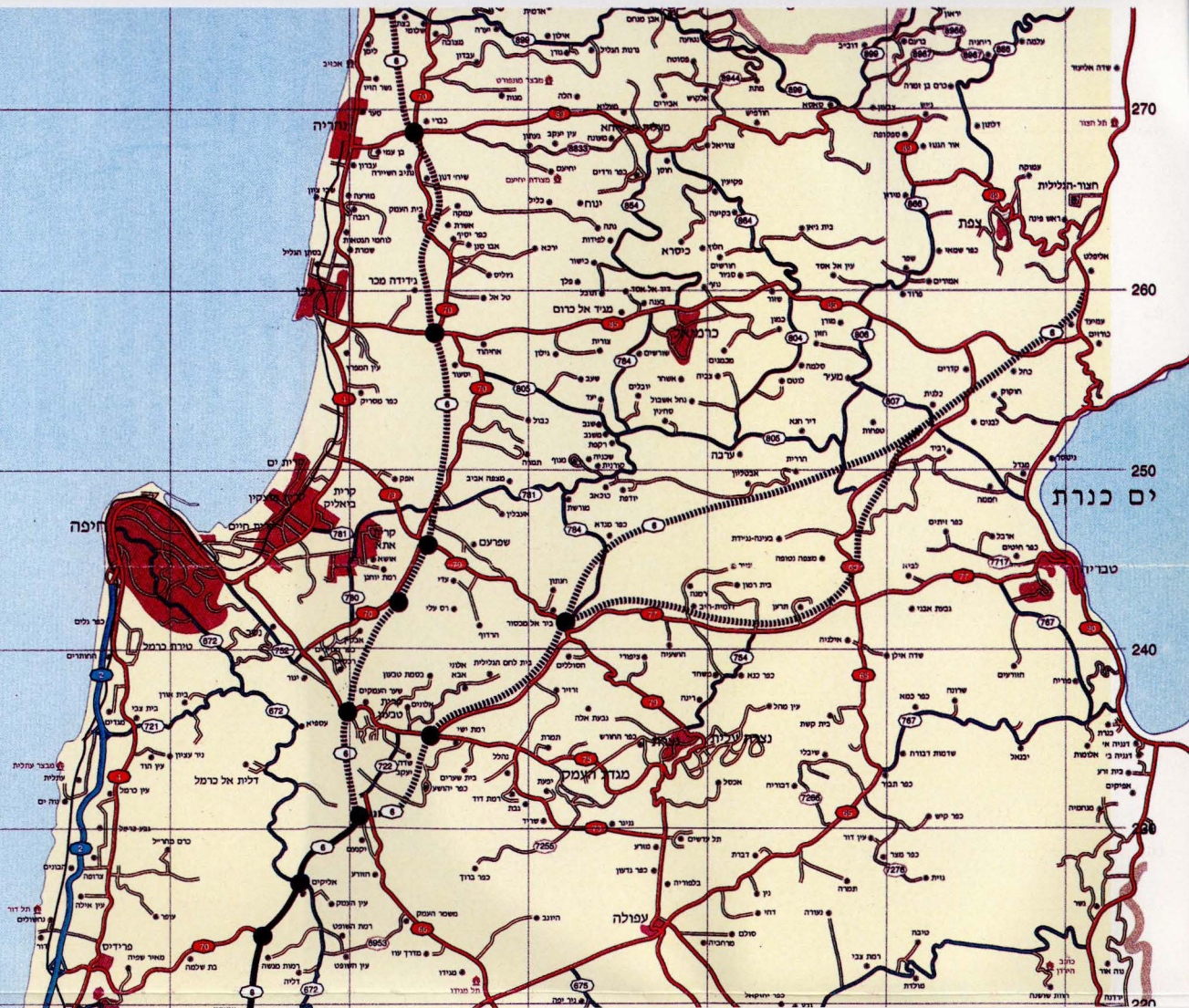
תמורת כל ההתחייבויות האלה רשאי הזכייין לגבות אגרה מבעלי הרכב המשתמשים בכביש. כספים אלה יכסו את הוצאות הסלילה והמימון של הכביש וכמובן יהיו גם מקור לרווחים. יחד עם זאת חשוב לזכור כי רווחי הזכייין מוגבלים הן על ידי מחויבות הזכייין להעביר למדינה 57% מההכנסות מעל להיקפים שנקבעו מראש, והן על ידי אופציות שניתנו למדינה לרכישה של עד 49% מזכויות חברת דרך ארץ עוד לפני תום מועד הזיכיון.

המשך הפעילות

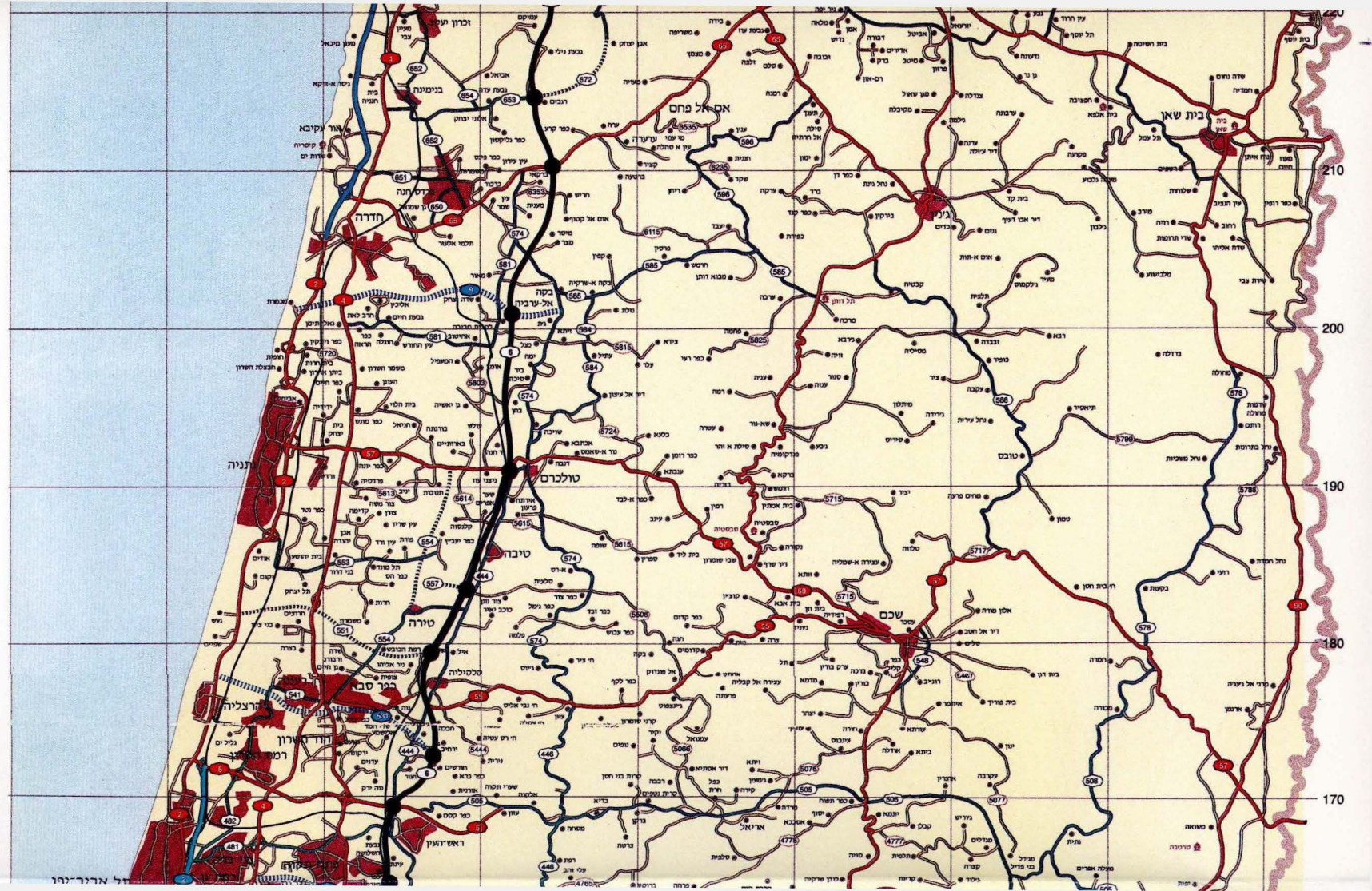
בנוסף לקטע המרכזי של הכביש כבר אושרו לסלילה קטעים נוספים לפי הפירוט הבא:

- 34 ק"מ לכיוון דרום, מנחל שורק ועד לאיזור בית קמה. קטע זה נמצא עתה בבחינה כלכלית כדי לקבוע מתי ובאיזו שיטה יש לסלול אותו.
- כ-17 ק"מ לכיוון צפון, מצומת ברקאי ועד לאליקים, המאפשרים הגעה דרך כביש ואדי מילק עד לצומת יקנעם. קטע זה אושר על ידי המועצה הארצית לתכנון ולבניה ועל ידי הממשלה. בדיקות תחבורתיות וכלכליות הוכיחו את הצורך בסלילת קטע זה ואכן שרי האוצר והתחבורה כבר אישרו את היציאה לדרך. עם זאת עדיין לא סוכם סופית אם קטע זה, למרות כדאיותו העסקית, יהיה כביש חפשי או כביש אגרה.
- החברה ממשיכה בהתווית הקטע הדרומי של הכביש, מאיזור בית קמה עד למסעף הנגב בדרום.
- התכנון לקטעי הכביש, מצומת יקנעם צפונה, טרם החל ונראה שלא נידרש לקטעי כביש אלה בשנים הקרובות.

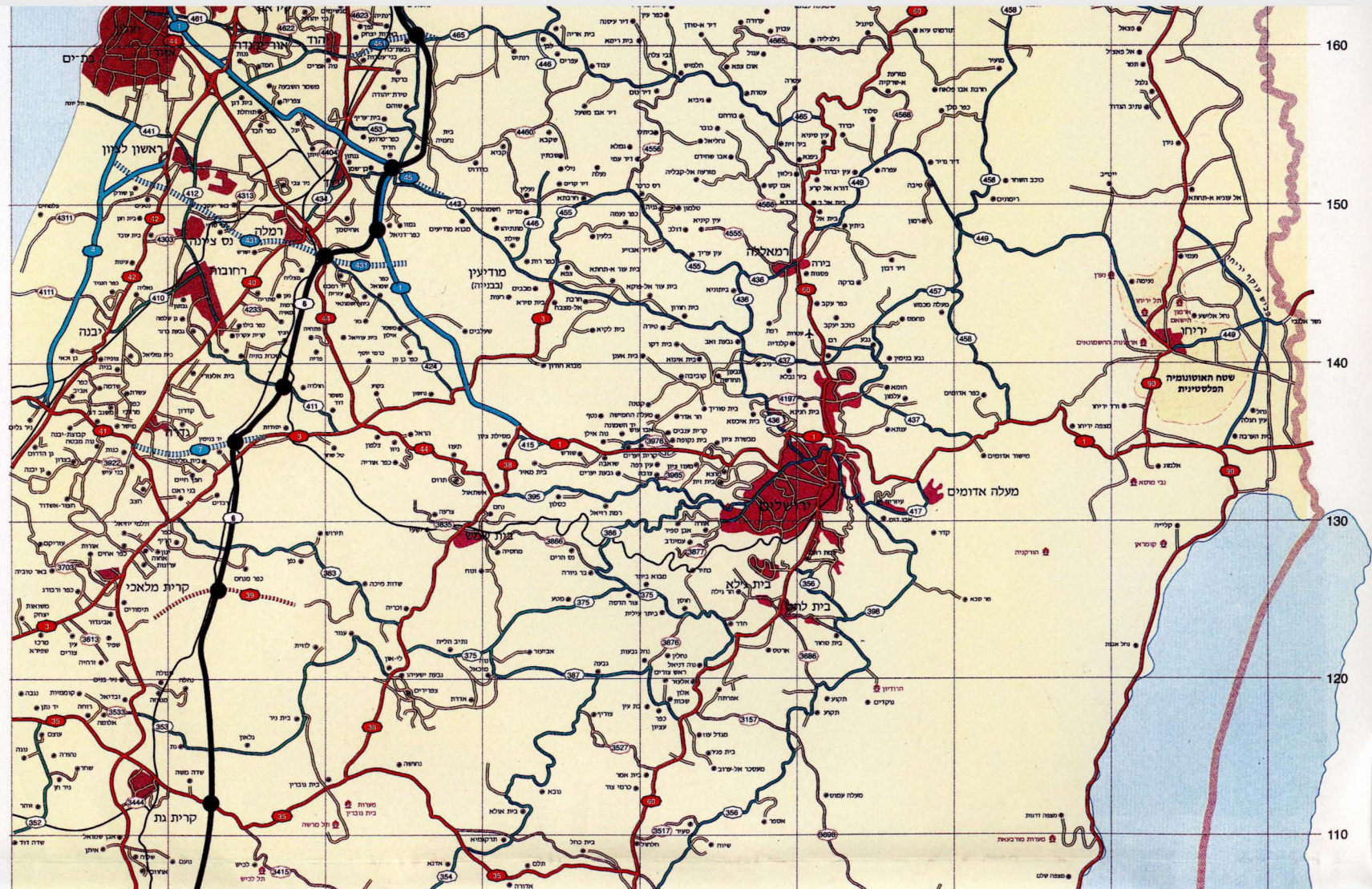
כביש חוצה ישראל



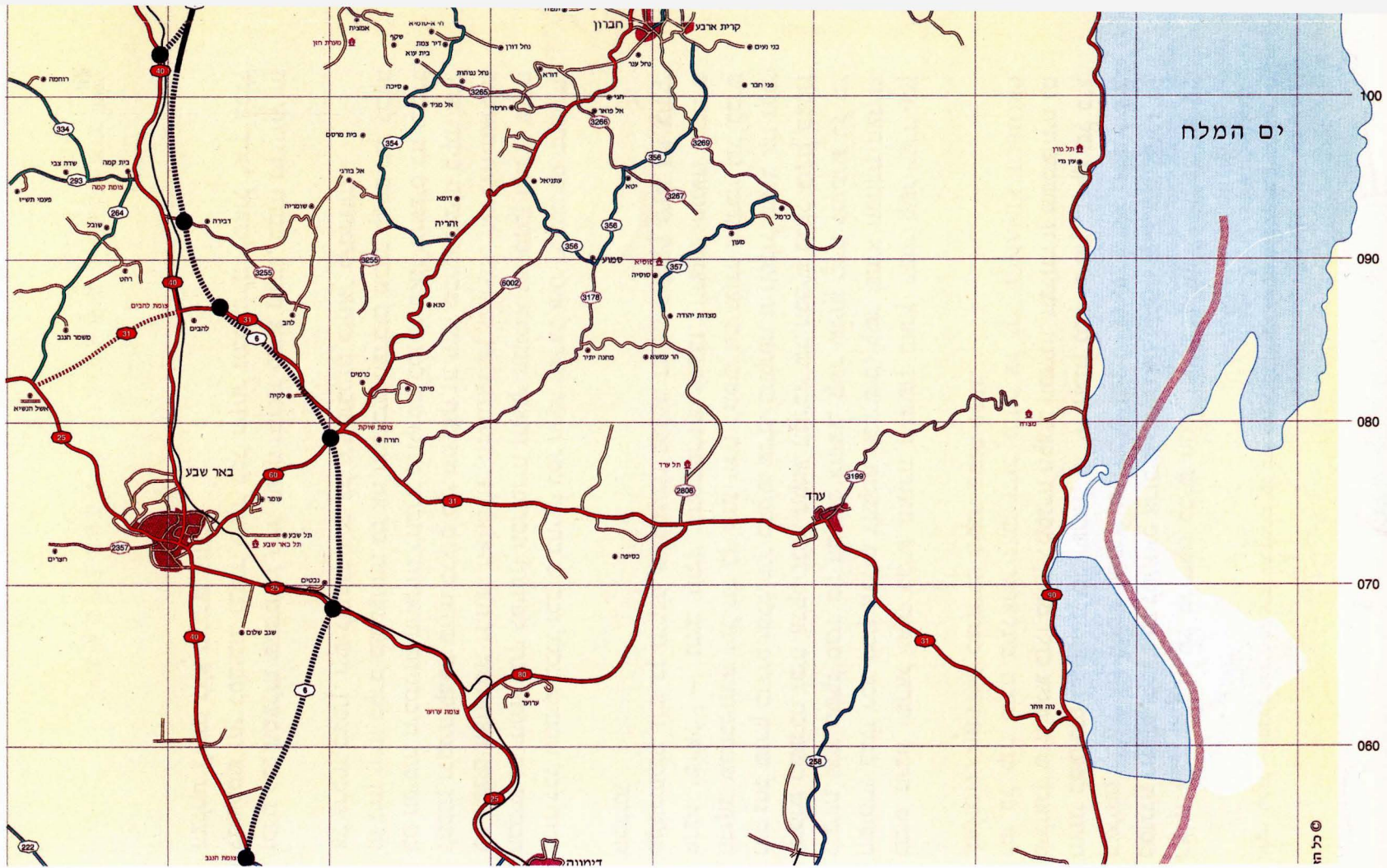
© כל הזכויות שמורות למכון לחקר מדיניות קרקעית ושימושי קרקע, קק"ל



© כל הזכויות שמורות למכון לחקר מדיניות קרקעית ושימושי קרקע, קק"ל



© כל הזכויות שמורות למכון לחקר מדיניות קרקעית ושימושי קרקע, קק"ל



חוצה ישראל – הנתיב המהיר מהפריפריה למרכז יקל משמעותית את העומס הקשה המפקק את עורקי המדינה

ראייה אובייקטיבית של פרוייקט כביש חוצה ישראל מראה כי מדינת ישראל מסוגלת לחשוב ולבצע גם לטווחים ארוכים מאד. ואין הוכחה טובה מזו שהמדינה מצליחה לסלול את הקטע המרכזי של כביש חוצה ישראל, שהוא נדבך חשוב וחיוני במערכות התחבורה של ישראל, על ידי תכנון נכון ומימון בהיקף של כ-5 מיליארד ש"ח מגיע כולו מחוץ למסגרת תקציב המדינה. הצלחה זו משמעותית גם לפי כל קנה מידה בינלאומי ואכן היזם נבחר על ידי PROJECT FINANCE INTERNATIONAL כפרוייקט השנה בשנת 1999.

כביש חוצה ישראל יהיה כביש האגרה הראשון בארץ ויצור קשר ישיר בין השימוש בכלי רכב לבין העלות להקמת הכבישים, קשר שהוא הפתרון העתידי ליצירת שווי משקל סביר בין הביקוש להיצע, קשר שניתן יהיה למימוש על ידי שימוש במערכת גביה אלקטרונית. הקטע המרכזי של הכביש מנחל עירון בצפון ועד נחל שורק בדרום יסלל תוך כחמש שנים. בתקופה זו תסלול מע"צ את דרכי הרוחב שבתכנוניה ועל ידי כך ניתן יהיה לממש את יעודו המרכזי של כביש חוצה ישראל – נתיב מהיר מהפריפריה למרכז, הוצאת תנועה מיותרת ממטרופולין גוש דן והקלה משמעותית בעומס הקשה המפקק כיום את עורקי המדינה.

ברור לכל שכביש בכלל וכביש בהיקף כמו חוצה ישראל אינו רק מערכת תחבורה. הכביש גם יהווה מנוף לפיתוח הפריפריה והאגף המזרחי של מרכז הארץ, שהיה עד לשנים האחרונות "החצר האחורית" המוזנחת של המדינה. המועצה הארצית לתכנון ולבניה קבעה שורת כללים כדי שפיתוח זה יהיה מבוקר ויעלה בקנה אחד עם תפיסות תכנוניות הראויות לחברה מתקדמת כמו זו שאנו שואפים לה ובכלל זה ניתן יהיה לקדם משמעותית גם את הישובים הערבים מכפר קאסם ועד לבקה אל גרביה בצפון. ויש להיערך לכך על ידי תוכניות מיתאר מתאימות.

ופרט לכל המעלות שמנינו בו יהיה חוצה ישראל כביש חדיש, בטוח וידידותי הן למשתמש והן לסביבה. ובעוד עשור לכל היותר נוכל כולנו לשאול "איך בכלל הצלחנו לחיות ללא הכביש הזה".

חוצה ישראל – עצם בגרון

דניאל מורגנשטרן*

בשלהי שנת 1988, ישב על כורסת מנכ"ל מחלקת עבודות ציבוריות יהודה כהן, מי שהיה קודם לכן קצין הגדסה ראשי בצה"ל, ואינג'ינר בהכשרתו המקצועית – ותיכנן את "פרוייקט חייו": דרך מס' 6. כעובד ציבור ותיק ידע כהן שלפני קבלת החלטה לגבי כל פרוייקט דרושה בדיקת כדאיות כלכלית, ולפיכך הכין את התנאים (Terms of Reference בלע"ז) לבדיקת הכדאיות של הדרך שהותוותה בתוכנית המיתאר הארצית לדרכים תמ"א 3 כ"דרך המזרחית". את הבדיקה הטיל כהן על שכמם של מומחי המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה. ואכן, בשנת 1989 הושלמה הבדיקה והצביעה על כדאיות כלכלית חיובית של הפרוייקט. עד כאן תיאור, היסטורי מעט, של העובדות שקדמו להולדת הפרוייקט.

לכאורה ההליך נראה תקין. אבל רק לכאורה. בפועל עברה הפרוצדורה הזו על מספר לאוריים שאלה העיקריים שבהם:

- דרך או כביש הם רכיב במערכת תחבורתית. בכל מקרה אין הם עומדים בפני עצמם ויש לבחון את כדאיותם הכלכלית כחלק ממערך התחבורה, ובכל מקרה מול החלופות התחבורתיות הרלבנטיות.
- בשנת 1988 לא הייתה למדינת ישראל תוכנית אב עדכנית לתחבורה יבשתית. התכנית האחרונה הוכנה 13 שנים קודם לכן, בשנת 1976, ובגלל התמורות שעברה המדינה בפרק זמן זה נותרה התכנית חסרת תוקף.

* המחבר הוא יועץ כלכלי ומתכנן אורבני ובעבר מבכירי משרד התחבורה.

• רק תכנית אב לתחבורה מביאה בחשבון את הפרמטרים השונים להתפתחות הכלכלית, הפיסית, חברתית, הגיאורפוליתית והטכנולוגית של המדינה, ורק על סמך אלה יכולה תכנית כזו להצביע על החלופות השונות של המערך התחבורתי ועל המועדפת שבהן.

• בבסיסה של כל תוכנית אב לתחבורה צריך להיות מודל פיצול נסיעות – Modul Split – ורשת מוצא ויעד של המטענים. הראשון מתייחס לענף הנוסעים והשני למקטע המטענים. העלאת שניהם יחד על אותה רשת מציגה את כלל הביקוש לשירותי תחבורה יבשתיים, וממנו גוזרים את ההיצע בכל נקודת זמן עתידית, כאשר העיקרון המנחה הוא מיכסום היעילות של כל אמצעי התחבורה ועשיית השימוש בכל אמצעי באותו הקטע / או הקטעים בהם יש לו יתרון יחסי.

• כלל ברזל בעולם התחבורה קובע: במקטע הבין עירוני יש יעילות מירבית לאמצעי התובלה המסילתיים – ועל כן ייעשה בהם שימוש, בעוד אשר במקטעים העירוניים נתונה הבכורה לתחבורה ציבורית לסוגיה (מוטורית – מסילתית). במקטעים הפרבריים ייעשה שימוש, בדרך כלל, ברכב הפרטי. בכל מקרה, כל נסיעה קבועה או סדירה ממוצא ליעד תתבצע, קרוב לוודאי, ביותר מאמצעי תחבורה אחד, כאשר תנאי הכרחי הוא יצירת תנאים נוחים למעברים (Transfer) מאמצעי תחבורה אחד למשנהו או אפילו מאותו אמצעי אך בקוויו השונים.

• רק תוכנית אב לתחבורה יכולה להשוות את יעילות ההעברה של מטענים ונוסעים במקטע הבין עירוני בין מערך קיים של כבישים ואמצעי תחבורה מוטוריים, לבין מערך מתוכנן נוסף, ובין שניהם למערך המסילתי (שכמעט ולא קיים בישראל של שנת 2000).

לקברניטי המדינה אין אומץ ציבורי להתייצב ולומר: טעינו, אנו חוזרים בנו מהחלטה לקדם את פרוייקט הכביש

דליה איציק*

מאז הקמתה עשתה מדינת ישראל את רוב הטעויות האפשריות מבחינה תיכנונית ובזבזה את המשאב היקר ביותר שלה – הקרקע. התוצאה: הארץ מוצפת ישובים צמודי קרקע, ישובים המתקרבים לאזורי תעשייה, בנייה לאורך החופים, בניית מגורים בשטחים פתוחים איכותיים, תשתיות מוקמות באזורים רגישים, בניה ללא פיקוח במושבים, קיבוצים ומושבים, זיהום נחלים, זיהום קרקעות ועוד.

באזורים מסויימים, כמו רצועת החוף, מדינת ישראל היא כיום מהצפופות בעולם והמשך ההליך התיכנוני הלקוי עלול להוביל אותנו למצב בו לא ניתן יהיה לקיים חיים איכותיים בארץ, הצפיפות תגבר ואיתה זיהום האוויר, זיהום הקרקע וזיהום מקורות המים.

אחד הפרוייקטים המשקפים את היעדר הראיה התיכנונית הלאומית הנכונה הינו כביש חוצה ישראל. המדובר בפרוייקט מגלומני, בזבזני בקרקע ובתקציבים, שאין בינו לבין בעיות התחבורה של ישראל דבר וחצי דבר.

הפתרון לבעיות התחבורה של ישראל אינו בהכרח המשך סלילת כבישים אלא דווקא פתרון המשלב מערכות הסעה המונית כגון רכבות, רכבות פרברים, נתיבי תחבורה ציבורית, אגרות גודש בכניסות לערים, רכבות מהירות אל המרכז מבאר שבע, מקריית גת, מקריית שמונה מירושלים ועוד.

כביש חוצה ישראל שנתיבו מצפון לדרום אינו פותר את בעיות העומס בכניסות לערים ואינו פותר את בעיות זיהום האוויר להיפך, הוא מחמיר אותן היות והוא מעודד את המשך התנועה המאסיבית ברכבים פרטיים. לכביש אין גם כל הצדקה מבחינה חברתית. חלק מפתרון הפערים החברתיים והמצוקה בעיירות הפיתוח בדרום הארץ וצפונה טמון ביכולת של אזרחי ישראל המתגוררים בפריפריה להגיע במהירות לאזורי התעסוקה וההשכלה במרכז הארץ. הרעיון הבסיסי לפיו כביש חוצה ישראל יסייע בפתרון בעיה זו הוכח כלא נכון. עובדה: סלילת הכביש החלה דווקא במרכז הארץ, במקומות הבלתי נחוצים, במקום בדרומה ובצפונה של הארץ. יש לציין כי המשך לאיכות הסביבה וגם ארגונים ירוקים לא התנגדו לסלילת הקטעים הדרומיים שלהם יש חשיבות תחבורתית וחברתית.

(המשך בעמוד 60)

* הכותבת היא השרה לאיכות הסביבה

כל האלמנטים האלה לא נלקחו בחשבון. אילו נבדקו יכול היה גם כלכלן מתחיל לקבוע על פי תוצאות הבדיקה, כי שיעורי התשואה של דרך מס' 6 ביחס לכל רכיב חלופי אחר במערכת התחבורה הדרושה למדינת ישראל, היו מצביעים על הכדאיות הכלכלית הנמוכה ביותר: הן ביחס לחלופת שידרוג מערך הדרכים הקיימות והן ביחס לחלופת המסילות.

**"קיבולת נתיב
באסילה ביחס
לנתיב המשמש
ככביש לתחבורה
מוטורית, יעילה פי 8
עד פי 12 במונחי
טון/קי"מ ונוסע/קי"מ
במשולב".**

בקביעה זו אין הטחת אשמה כי מישהו זייף את תוצאות הבדיקה. חס וחלילה! קביעת העובדה מעלה, כי הבדיקה נעשתה רק ליצירת התנאים הדרושים לסיוע חיובי – שבעזרתו ניתן יהיה להציג צידוק לפרויקט, במשך שנים רבות, על בסיס הטיעון: "באמת, מה הם (המתנגדים) מבלבלים את המוח? הרי עשינו את כל בדיקות הכדאיות לפרוייקט והן הרי הצביעו על תשואה חיובית!"

חודשים ספורים לאחר השלמת "הבדיקה" נפלו חומות הגוש המזרחי ומדצמבר 1989 הגיעו אל חופי מדינת ישראל נחשולי עולים חדשים בכמויות שידעה המדינה רק בשנות העלייה ההמונית, מיד לאחר הקמתה. בדצמבר 89 הגיעו לישראל 32,000 עולים בחודש אחד, ובשנת 1990 יותר מ-200,000 עולים; בשנת 1991 הגיעו 175,000 וכך הלאה. מאחר ומדיניות קליטת העלייה לא דמתה לשום קליטה של גל עלייה קודם, החליטה הממשלה כי עולי חבר המדינות ייקלטו בקליטה ישירה כאשר כל עולה ומשפחה יבחרו לעצמם את ישוב המגורים המועדף עליהם, ואת השכונה – כמו גם את איכות הדיור השכור, ואת הצפיפות (בממוצע 3 משפחות בדירה).

כתוצאה ממדיניות זו נקלטו העולים בעיקר במרכז הארץ, בערים הגדולות ובגוש דן רבתי. כדי לעשות סדר גם בתכנון הפיסי של המדינה, בעקבות גל העלייה ולקראת המשכו – הוחלט על עריכת תוכנית מיתאר ארצית (זמנית) לקליטת עלייה שניתן לה המספר תמ"א 31. מעבר לזמניות התכנית (שהוגבלה מלכתחילה ל-5 שנים) לא ניסו עורכיה להתמודד באומץ לב מספיק עם יעדים אורבניים

(לקברניטי המדינה אין אומץ ציבורי... המשך מעמ' 58)

אם כך, מדוע נמשכת סלילת הכביש? הסיבה לכך, לצערי, היא כי אין היום לקברניטי המדינה אומץ ציבורי לעמוד ולומר: טעינו, אנו חוזרים בנו מההחלטה לקדם את הכביש, אנו נשלם את המחר הכלכלי של ביטול החוזים שנחתמו וננסה לפתור באמת את בעיות התחבורה של ישראל.

אני מאמינה שעדיין אין זה מאוחר לקבל את ההחלטה הנכונה, למרות אי הנוחות הכרוכה בכך. אך גם אם החלטה ממשלתית כזו לא תתקבל, המשרד לאיכות הסיביבה והארגונים הירוקים (הראויים לברכות חמות על מאבקם המרשים נגד הכביש) יוסיפו לפעול בנחרצות כנגד המשך סלילת הכביש ולצימצום המפגעים הסביבתיים שהוא יוצר.

ופיסיים של פיזור האוכלוסייה גם לחלקיה הפריפריליים של ישראל תוך מניעת התכנסות לליבת המדינה והצטופפות לאורך מישור החוף.

מאחר וליבת המדינה אליה ייעדו עורכי תמ"א 31 את מירב מאמצי הפיתוח האורבני הוגדרה כמשולש התחום בין נתניה-ירושלים-אשדוד הוזנחו שאר חלקי המדינה, ובכלל זה המטרופולין הצפוני (חיפה ובנותיה) והמטרופולין הדרומי (מרחב באר שבע). אולי כפיצוי על הזנחה זו המליצו עורכי התכנית, בין השאר, לקדם את סלילת כביש מס' 6, הוא חוצה ישראל. אולי. רק לעורכי התכנית פתרונים.

יהיה אשר יהיה הויכוח על חיוניותו התחבורתית של כביש חוצה ישראל, שתי עובדות ברורות מעל לכל צל של ספק:

א. כל תקציב התפעול של חברת כביש חוצה ישראל עד היום בא ממקורות תקציב המדינה. המדובר בסדר גודל של 80-90 מיליון שקל לשנה בכל אחת מ-8 השנים האחרונות. ממשלת ישראל ושריה, ובמיוחד שרי הבינוי והשיכון, ובשנים האחרונות גם השרים לתשתיות לאומיות — שלא לדבר על גורמי החברה עצמה — הכריזו השכם והערב כי "הכביש לא יבוא על חשבון אזרחי ישראל ותקציב המדינה", אך הכרזות לחוד ומציאות לחוד.

ב. מעת שקמה, משקיעה חברת כביש חוצה ישראל סכומי עתק בפרסום, יחסי ציבור, ואירוח של מנהיגי דעת קהל, חברי כנסת, ראשי סקטורים במשק, עיתונאים וגורמי השפעה – וגם זה על חשבון משלם המסים.

**"כביש חוצה ישראל
ייצור חייך בלתי
עביר במרחק של
3' ק"מ מערבית
לקו הירוק; רוב
הישובים באזור חייך
זה הם ערביים.
התוצאה: הכביש
ידחוף אותם הישר
אל זרועות הרשות
הפלשתית
במזרח"**

כדי לא להשאיר את הוויכוח על נחיצות כביש חוצה ישראל רק בבעיות שהוצגו עד כה יש לפנות לניתוח תחבורתי-כלכלי-אורבני מקצועי. ניתוח כזה מציג סיבות לא מעטות מדוע לא דרוש לישראל כביש חוצה ישראל ומדוע ככל שתיפסק סלילתו בהקדם – ייטב למדינת ישראל ולאזרחיה.

פרסומי חברת כביש חוצה ישראל קובעים כי "ישראל זקוקה לחיבור צפון-דרום" וכמעט באותה נשימה "צריך לקרב את תושבי הפריפריה למרכז הארץ". בטעונון זה יש דבר והיפוכו ולכן ראוי שפרנסי הכביש יחליטו על אחת מן השתיים: או שדרוש חיבור בין צפון הארץ לדרומה, או שדרוש לחבר את הצפון והדרום לגוש דן. אלה שתי מטרות שונות זו מזו. בעוד השניה כבר קיימת

כפועל הראשונה מיותרת לחלוטין! לפני שננתח את המצג האמיתי וננפה את המדומה, ראוי להתייחס לעובדות: לפי סקרי מוצא-ויעד לנוסעים, מהם שולפים את מודל פיצול הנסיעות, נוסעים רק 1.5% מהמשתמשים, מהצפון לדרום, ומהדרום לצפון! האם עבורם כדאי להשקיע בקילומטרים רבים של חומות בטון, אספלט, ופלדה את הסכום העצום של 3.5 מיליארד דולר ולהרוס את יופייה של הארץ בהרי מנשה, בשרון המזרחי, בשפלה הפנימית, בחבל לכיש ובגליל המערבי והעליון? או אולי כדאי להעניק לאותו חלק מתושבי הצפון ומתושבי הדרום שבאמת נזקקים לכך (מהבחינה הכלכלית) כרטיס חופשי חודשי חינם לכל אמצעי התחבורה במדינת ישראל, כולל: רכבת ישראל, אגד, דן, GB תורס לנצרת, החברה העירונית בבאר שבע, "מרגליות" למודיעין, "ביתר תור" לביתר ואפילו לחבל אילות?

אין ספק כי החלופה השניה עדיפה וכדאית לאין ערוך עבור המשק הלאומי כי רק הענקת האפשרות לניידות חינוך לדרומיים ולצפוניים תגלה כי מספרם האמיתי בטל בשישים. כהמחשה ניתן להתייחס לדוגמת הטיסות המסובסדות באופן כבד לתושבי אילת בעלי מעמד של "תושב" והמידה שסייעה במרוצת השנים להתפתחותה של בירת ים סוף. בדיקה כזו תבהיר כי הטיעון הבסיסי של חיבור צפון-דרום אינו יותר מאשר סיסמא פופוליסטית ריקה מכל תוכן.

מה שמדינת ישראל זקוקה לו באמת הם חיבורים תחבורתיים טובים מהצפון ומדרום הארץ לגוש דן רבתי, ואלה אכן קיימים: בצפון זה כביש מס' 65 מתחנת חדרה מזרח דרך מגידו, עפולה (דרוש כביש עוקף) — כפר תבור-צומת גולני — צומת קדרים ומשם בכביש 85 לצומת עמיעד בואכה כביש 90 המוביל עד למטולה. מצומת מגידו יש לשדרג את כביש 66 עד ליוקנעם ומשם קיים כביש מצוין המכונה יגור עוקף כפר אתא - אחיהוד-כברי-שלומי היא דרך מס' 70 כענף לגליל המערבי אשר גם עליה מנסים להעמיס שלוחה מיותרת של חוצה ישראל. לא בכדי לא הזכרנו את המערכת המצויינת, שרובה שודרגה לדרו מסלולית דו נתיבית, של כביש 70 מצומת פורדיס ליוקנעם (דרך ואדי מילק) ומשם דרך 77 לאורך בקעת בית נטופה עד צומת גולני. בדרום הארץ, מצומת גדרה, קיימת דרך מס' 40 עד דרומית לבאר-שבע כדרך דו-נתיבית דו-מסלולית וכל שדרוש לה — כמו למערך הכבישים הצפוניים הוא בסך הכל שידרוג! דהינו העלאת הרמה לכל האורך לדרך דו-מסלולית דו-נתיבית נטולת צמתים. ובכל מקום בו קיים צומת יש לבדוק את מידת חיוניותו מהבחינה התחבורתית ולקבל החלטה: אם הצומת חיוני — יש להחליפו במחלף. אם לא — יש לסלול דרך שרות צרה וקצרה עד המחלף הבא, תוך ביטול הצומת.

זה ועוד. כביש אינו מטרה בפני עצמה. הוא אמצעי שמטרתו לאפשר הזרמת תחבורה מוטורית והעברת נוסעים ומטענים ממוצא ליעד. רק עבור חברת כביש חוצה ישראל הכביש הפך למטרה המקדשת את האמצעים. למשל הטיעון (מתוך דף מינשר שכותרתו "אמרו — ונשארו בחיים", בהוצאת חברת כביש חוצה ישראל): "האמת היא כי סלילת כביש חוצה ישראל תמומן על ידי זכיין בינלאומי ולא מתקציב ממשלתי כלשהו. חוצה ישראל יתופעל ככביש אגרה ובכך יחזיר

הזכייך לעצמו את ההשקעה". כיוון שלאמת פנים הרבה רואים גורמים שונים את האמת באור אחר. למשל: "דרך ארץ מתקשה לסגור את חבילת המימון לכביש חוצה ישראל, הבורסה הקנדית הפסיקה את המסחר במניות ניו קורט השותפה במימון הפרויקט" ("הארץ" 20 ליולי 1999).

**"דק רכבת יכולה"
צריכה להיות
הסיסמה לאורה
חייבות להתקבל
כל ההחלטות
התחבורתיות
בישראל".**

כפרויקט כלכלי אין אטרקטיביות עסקית בכביש מן הסוג של חוצה ישראל, נהפוך הוא. המדובר בפרויקט בלתי רווחי ובלתי כדאי ולכן ממשלות לא מעטות בעולם המתקדם בונות כבישים, מסילות ברזל ושאר תשתיות – במימון עצמי (גרמניה, אוסטרליה, בריטניה, שווייץ, הולנד, בלגיה, כל מדינות סקנדינביה, קנדה ומרבית כבישי ארה"ב). מטעם זה הסתלקו מהפרויקט במשך השנים כמעט כל השותפים הזרים מארה"ב, מצרפת ואפילו מקנדה, ובחברת "דרך ארץ" נותרו כמעט רק השותפים הישראלים המקוריים (אפריקה ישראל) והחדשים – שבאו להחליף את השותפים המקוריים.

כדי להבטיח את הרווחים מן הפרויקט התחייבה המדינה כלפי הזכיינים – באמצעות משרד האוצר ובאישור ועדת הכספים של הכנסת – על כמות מינימום של משתמשים בכביש, אפילו לא ייסע בו כלי רכב אחד. הכיצד? פשוט ביותר. במסגרת החוזה התחייבה ממשלת ישראל לאפשר גבייה של "אגרת שימוש" בסכום מינימלי לכל קטע וקטע לנוסעים בפועל, אלא גם לעדכון הסכום באופן אוטומטי על ידי מנגנון שכלליו קבועים. בנוסף לכך התחייבה הממשלה כי אם לא יגיע השימוש בכביש להיקף תנועה מינימלי – תשלם הממשלה לזכייך מדי חודש בחודשו תמורה כספית כאילו התנועה המינימלית הזו אכן בוצעה בפועל.

למרות שכביש אינו מטרה בפני עצמה אלא אמצעי תחבורה – אחד מני רבים – משתמשת חברת כביש חוצה ישראל, כדי להוכיח את חיוניות הכביש, בטבלאות סטטיסטיות המציגות את ישראל בתחתית רמת פיתוח הכבישים כיחס בין ק"מ/מ' כביש ל-1000 תושב. (ראה לוח מס' 1).

לוח מס' 1: רמת פיתוח כבישים במדינות שונות
(בק"מ כביש ל-1000 תושב)

1995	1990	1980	1970	
24.8	14.0	13.7		אוסטריה
13.8	13.4	12.4	9.8	בלגיה
7.9	7.9	7.8	7.3	גרמניה
26.1	26.4	27.1	29.4	אירלנד
5.4	5.2	5.1	5.2	איטליה
24.1	25.1	28.0		ארה"ב
2.6	2.7	3.0	3.1	ישראל

הנתונים שבטבלה אינם אומרים דבר וחצי דבר על השטח של המדינה, על גודל אוכלוסייתה, על צפיפות האוכלוסין על פני השטח וכוודאי שאינם מצביעים על מידת הפיתוח של דרכי תחבורה חלופיות באוויר, בים ובנהרות, באמצעים מסילתיים ואחרים.

על פי נתוני הטבלה – שמקורה בפרסום של חברת כביש חוצה ישראל – מפגרת גרמניה כדי 50% אחרי שכנתה בלגיה או אחרי אירלנד! ומה על האוטוסטרדות האיטלקיות ביחס לכבישי אוסטריה או מדינות השפלה? מפגרות גם הן?

יתר על כן: הצגת נתון סטרילי של כלי הרכב לק"מ כביש כביטוי לצפיפות בכבישי ישראל (ראה לוח מס' 2) מבלי לייחס אליו את הנסועה הממוצעת בכל אחת מהארצות הרלוונטיות, ומבלי לציין מה מידת השימוש ברכב שנעשית בכל ארץ לנסיעות יומיות כמוה כהצגת חצי אמת.

לוח מס' 2: "צפיפות" כלי רכב לק"מ/ כביש בשנת 1995

95	ישראל
66	גרמניה
63	אנגליה
59	יפן
59	צ'כיה
50	ספרד
39	ירדן
33	בלגיה
31	ארה"ב

**"מערכי הסעה
המוניים בין-עירוניים
ופנים-מטרופוליניים
רק בכוחם להקל
באופן משמעותי את
הגודש המפוקק של
הרכב הפרטי
בכבישים".**

גם לרמת מינוע (מס' כלי הרכב המנועיים ל-1000 נפש) אין כל משמעות, אלא אם כן מדווחים, לצידה, על מידת השימוש שנעשה בכלי הרכב (נסועה ממוצעת) וכן באיזה אופן נעשות הסיעות היומיות.

בראש רמת המינוע ניצבת ארה"ב עם רמת מינוע של 813 כלי רכב ל-1000 נפש וגרמניה עם 523, כאשר בפועל רמת המינוע בגרמניה כבר עומדת על 620. אך האם יעלה על הדעת של המשתמש היומי הגרמני במרחבי מינכן, קלן-בון, המבורג או חבל הרוהר (אאכן-דיסלדורף-דואיסבורג-וכו') להשתמש ברכבו הפרטי לנסיעות היומיות שלו לעבודה, ללימודים או לקבלת טיפול רפואי? למטרות אלה הרי קיימות מערכות הסעה המוניות המבוססות בעיקר על תשתית מסילתית כזו או אחרת; ברכב הפרטי משתמשים לנסיעות שלאחר העבודה, בסופי שבוע, ליציאה לחופש ולנופש וכד', ובעיקר לא בשעות השיא.

אלמנט נוסף שיש לקחת בחשבון הוא העובדה שכביש חוצה ישראל יורז את התהליך השלייל של פירבור המדינה. לדברי אנשי חברת כביש חוצה ישראל "הוא יהווה אבן שואבת להקמת אזורי תעשייה, מלאכה ומסחר שיאוכלסו בעיקר על ידי עסקים שיעדיפו לצאת מאזורי התעשייה הצפופים של מרכזי האוכלוסייה אל מרחבי הפריפריה" (עמ' 9 בקובץ דפי ההסבר בהוצאת חברת כביש חוצה ישראל).

האומנם לזה נזקקת ישראל של שנת 2000 ? האם חסרים בארץ אזורי תעשייה ומלאכה והיי-טק ומפעלים אזרחיים? והאם חסרי לנו מושבים וקיבוצים שהפכו שדות, מטעים וסככות לאזורי תעשייה מלאכה ושירותים ללא תכנון מרכזי, תוך הארכת מרחקי הנסיעה ממקומות המגורים של העובדים? לא ולא. במילים אחרות: זה מתכון בטוח ובדוק להברחת יוזמות לא לפריפריה אלא לשולי אגד הערים גוש דן, ובעיקר לצפון מזרחו.

כמתכנן תחבורה אני מזמין כל קורא, מקבל החלטות, מתכנן, שר וחבר כנסת, לנסות ולהגיע בשעות בוקר לאזור התעשייה "פארק סיבל" הנמצא צפונית לראש העין. למרות "המחלף הגדול במדינה", מחלף קסם, ועל אף כביש מס' 5 שהוא אולי המשובח שבכבישי הרוחב (דו-מסלולי ודו-נתיבי), גדוש האזור כבר כיום באופן שהשלמת כביש חוצה ישראל רק תחנוק אותו סופית.

כביש חוצה ישראל לא יפרבר רק את שימושי הקרקע לתעשייה, מסחר ושירותים אלא גם – ובעיקר – את שימוש הקרקע למגורים. כבר כיום משתמשים יזמים זריזים בגימיק השיווקי הקשור בכביש חוצה ישראל. ברצותם למכור מגרשים/דירות/וילות בכפר יונה, בבת-חפר, בגבעת עדה או בבנימינה-מזרח, מציינים יזמים אלה כי "הסחורה" נמצאת "5 דקות מכביש חוצה ישראל". אני משוכנע כי מי שאינו מתמצא עלול להתפתות לרכוש את הנכסים בחסות הסיסמה של מחיר זול והטיעון של נגישות מיידית, לכאורה, לכביש חוצה ישראל. לכל אלה ראוי להזכיר את הכלל הראשון בתכנון תחבורה, והוא: דגם מגורים-תעסוקה מפורבר לא ניתן יהיה לעולם לשרת ביעילות בשום אמצעי של תחבורה ציבורית, וגם לא בתחבורה מסילתית שהיא בעלת היעילות הגבוהה ביותר באופן יחסי.

המסקנה המתבקשת מן האמור לעיל היא כי בהחליטה על כביש חוצה ישראל נותנת ממשלת ישראל בפועל גט כריתות לתחבורה הציבורית בכלל, ולאפשרות לפיתוח עתידי של מערכות הסעה המונית במרחב הבין-עירוני בישראל — כי לעולם לא יהיה די תקציב לשניהם גם יחד.

**"בשדרה הראשית
של ישראל צבון
דרום יש לפתח
מערך מסילות
משוכלל עם שירותי
רכבת כאלה
שבעלי הרכב
הפרטי פשוט ירצו
להשתמש בעיקר
בו מטעמי נוחות
ועילות אישיים".**

אך בזה לא תמו הבעיות. בעיה נוספת היא העובדה שכביש חוצה ישראל גדול על המדינה. יחד עם השוליים, המחלפים, ומתקני השירות ישתרע הכביש על כמה עשרות אלפי דונם. בחלקים ניכרים מדובר באדמות חקלאיות פוריות בעלות מים זמינים (שתיגזלנה מחקלאים יהודים וערבים בהליך הפקעה על פי פקודת הדרכים ומסילות הברזל) והיתר — שטחי בור וטרשים המשמשים אף כשטחים להחדרת מי הנגר העילי אל שכבות אקוויפר ההר (אקוויפר ירקון-תנינים) — על שם גבולותיו בצפון וכדרום.

זה המקום להזכיר כי מחקר שערכו חוקרי חברת תה"ל בשנות ה-80 המוקדמות העלה, כי חיפוי של כל קמ"ר באספלט, לבני אקרשטיין, כורכר או חול מחצבה מהודק, ואפילו בתשתית חרסיתית, באופן המונע חילחול מי הנגר העילי מונע בכל שנה כמות של 114,000 מ"ק מים מהאקוויפר! על בסיס הערכת שטחי הכביש הסלולים יוצא כי כביש חוצה ישראל יגרום מדי שנה בשנה גם לאובדן מיליוני מ"ק מים, בנוסף להגברת הזרימה העילית וסיוע לשיטפונות בעונות החורף — כתוצאה מאי ספיגת המים בקרקע.

בעיות עקרונית נוספות קיימות גם בתחומי התחבורה. כביש חוצה ישראל מיותר ככביש צפון-דרום, שכן קיימות לו כבר חלופות טובות על התוואי שלו ממש (כביש 444), בקטע המרכזי — בו, לכאורה, יש לחוצה ישראל התועלת הגבוהה ביותר. המדובר בקטע הראשון בו הוחל בעבודות כבר לפני יותר מ-5

שנים — במחלפי בן שמן וקסם. חלופה נוספת של חוצה ישראל ככביש צפון-דרום היא דרך מס' 4 שצפונית לאור עקיבא מצויה עדיין ברמה של כביש כפרי. למותר להזכיר כי כביש מס' 4 מצוי במרחק של קילומטרים בודדים ממערב לענק מס' 6.

יתירה מזאת: גם דרך מס' 2 בין ת"א לחיפה היא רק דרך דר-נתיבית דר-מסלולית ברובה (מנתניה צפונה) ודרומה אין בה מחלף חיוני, שלא בכדי יוצר חסרונו את "הפקק של המדינה" בצומת גלילות. אגב כך ראוי לציין כי ניתן היה להקים את "מחלף גלילות" במחיר התקציב התפעולי של חברת כביש חוצה ישראל ב-4.5 משנות פעילותה. ומה פסול בשידרוגו של כביש מס' 444 משהם צפונה תוך מיחלוף מלא? הוא היה נותן פתרון תחבורתי על-אזורי צפון-דרום שלא היה נופל מעילותו של כביש מס' 6, ביחס מחירים שהיה זול משמעותית מהמיליארדים שיוציאו חברת כביש חוצה ישראל וזכייניותיה.

מרבית הבעיות התחבורתיות במרחב גוש דן אינן נגזרות מהעדר חיבור צפון-דרום אלא דווקא מהעידר כבישי רוחב ראויים שבהם ממילא לא מטפלת חברת חוצה ישראל. למשל: דרך מס' 5 (המשך חוצה שומרון עד צומת גלילות), כביש מכבית (471), כביש 431 (רמלה-מודיעין); והלאה צפונה: עוקף רעננה צפון (551), כביש מס' 9 (עוקף חדרה מדרום) וה"פקק של השרון" — הלא הוא כביש טול-כרם בית-ליד — נתניה (כביש 57). האחרון שבהם סתום מגודש במרבית שעות היממה ומוציא כל סיכוי שמישהו מתושבי נתניה וסביבתה יהין להגיע אל חוצה ישראל כדי לנסוע לאזור תל-אביב או אשדוד. כל נהג שבינתו לא סרה לא יבזבז זמן יקר, דלק, ובלית רכב, בנוסף למחיר האגרה — בגין השימוש בחוצה ישראל כדי להאריך את דרך הנסיעה עד למרחק כמעט כפול מהמקורי ולהיתקע למשך שעות בפקקים של כבישי הרוחב.

בהכללה אפשר לומר כי כביש חוצה ישראל יגרום להארכת מרחקי הנסיעה שלא לצורך. לדוגמא: אם תושב חדרה, נתניה או הרצליה ירצה להגיע דרומה לאזור גוש דן או אולי לראשון לציון, רחובות ואשדוד, ולהשתמש לשם כך בדרך מס' 6, הוא ייאלץ לנסוע 60%-30% יותר במונחי מרחק מאשר אילו נסע בדרכים

הקיימות. על אף הפרסומים המבטיחים והמיוח"צנים – אין עדיין ביטחון מלא כי חוצה ישראל יהיה פנוי בשעות השיא, שכן רוחבו לא יעלה, לפחות בשנים הראשונות, על רוחבם של נתיבי איילון, ואולי אפילו יפחת מהם בנתיב או שניים; ונתיבי איילון, למרות שמם בלועזית Ayalon Freeway, כבר מזמן אינם "חופשיים" או "פנויים".

"דק אמצעי
תחבורה יעילים
יצילו את ישראל
השניה (הצפונית)
השלישית
(הדרומית) מהמשך
תהליך השקיעה
לכיוון הפיכתן
למקור של חוטבי
עצים ושואבי המים
לנסיכי ההייטק"

תשריט שונה לחלוטין יתקבל אם נתייחס גם לרכיב ההתנהגות הנגזרת מפסיכולוגיית ההמונים: לקראת פתיחת כביש חוצה ישראל לשימוש ציבור הנהגים, נוצרות ציפיות למצג חדש של "רווחה" ככבישים שיש להתכונן אליו על ידי הצטיידות בכלי רכב נוספים. אם כך יקרה יסתבר לנהגים עד מהרה שדרך מס' 6 עלולה להגיע למצב של גודש כבר למחרת חנוכתה. כלומר: במקום להביא להקלה בגודש בדרכים עלול להיווסף עומס לגודש הקיים, מבלי להבטיח רפואה לחולאי הפקקת הקיימת כיום. המפלט היחיד מהגודש הוא בהפחתת מספרם של כלי הרכב המנועיים ומה שחשוב יותר – בהפחתת מידת השימוש בהם, במיוחד

בשעות השיא בתנועה. מצב זה אפשרי רק על ידי מעבר משימוש ברכב הפרטי לשימוש בתחבורה הציבורית בכלל ובתחבורה מסילתית בפרט. מרכז הכובד בפיתוח תשתיות התחבורה בישראל התמקד מאז ומתמיד במערכת הכבישים, כאשר דרך מס' 6 רק מוסיפה דגש נוסף – ובאה בכך על חשבון השקעה חשובה ונכונה בחיזוק עמוד השדרה המסילתי של הרשת הבין עירונית והבין מטרופולינית.

אילו נבנה החיבור צפון-דרום הישראלי על פי הפרמטר האובייקטיבי של היעילות התחבורתית בלבד – היתה חייבת להיבחר דווקא החלופה המסילתית. קיבולת נתיב במסילה ביחס לנתיב המשמש ככביש לתחבורה מוטורית, יעילה פי 8 עד פי 12 במונחי טון/ק"מ ונוסע/ק"מ במשולב. גם במונחי עלות השקעה לק"מ שווה-

ערך יש למסילה יתרון של מחיר נמוך יותר ביחס לכביש. וגם מן הטעם הזה היה זה משגה להיכנס להרפתקה של כביש מס' 6.

זה ועוד. כביש חוצה ישראל ייצור חייץ בלתי עביר במרחק של 1-3 ק"מ מערבית לקו הירוק. רוב הישובים באזור החייץ הזה הם ערביים. התוצאה: הכביש ידחוף אותם הישר אל זרועות הרשות הפלשתינית במזרח. רק בקטע המרכזי, צפונית למחלף קסם, אפשר למנות, לפי הסדר, את כפר קאסם וכפר ברה, ג'לג'וליה, חבלה, טייבה, שויכה, זמר, ג'ת, בקעה אל גרביה וברטעה. אילו שאלו לדעתם של תושבי ישובים אלה כלל לא ברור שהיו מסכימים למצב החדש המוציא אותם דה־פקטו מתחומיה של מדינת ישראל. בכל מקרה מצג חדש זה לא ישרת את הוגי רעיון החגורה המזרחית של "ערי הכוכבים" שנועדה דווקא לחזק את הקו הירוק, ואשר ראשיתה בשוהם בדרום וסיומה בקציר שבצפון.

לא אגלה לאיש סוד כמוס אם אומר כי בכל משק ובכל נקודת זמן קיים מחסור במשאבים. לעולם אין די אמצעים לכל המטרות כולן. מאחר והכביש, כל כביש, לא יציל את ישראל מהידרדרות לאסון תחבורתי של גודש מוחלט — מצב אליו היא קרובה כבר עתה — חובה על ממשלת ישראל לקבל החלטה אמיצה ולחדול מהאמירות שאינן אלא ממס שפתיים של "הקצינו תקציב של צ מאות מיליוני ש"ח להשקעות ברכבת". "רק רכבת יכולה" צריכה להיות הסיסמה לאורה חייבות להתקבל כל ההחלטות התחבורתיות בישראל. רק מערכי הסעה המוניים בין־עירוניים ופנים־מטרופוליניים יש בכוחם להקל באופן משמעותי את הגודש המפוקק של הרכב הפרטי בכבישים, להפחית את זיהום האוויר, למנוע את השחתת מקורות המים ולשמור על השטחים הפתוחים המעטים שעוד נותרו בפני השחתה על ידי הדחפורים והציוד הכבד ה"מייצרים" כבישים.

הפיכת המגמה עדיין אפשרית. עדיין לא מאוחר, למרות המיליונים שכבר הוצאו לריק. אפשר להשתמש במה שכבר נסלל במסגרת כביש 444 (מחלפי בן־שמן וקסם) כמו גם חלק מהתוואי, אך אין להרשות את המשך העשייה השגויה של ממשלת ישראל ושל חברת כביש חוצה ישראל. בשדרה הראשית של ישראל צפון־דרום יש לפתח מערך מסילות משוכלל עם שירותי רכבת כאלה שבעלי הרכב

הפרטי פשוט ירצו להשתמש בעיקר בו מטעמי נוחות ויעילות אישיים. אין זו בושה להודות בטעות. בושה היא להמשיך ולחיות בצילה של טעות תחבורתית שגויה ומתמשכת.

ישראל הופכת לחברת היי-טק מתקדמת, אולי מהמתקדמות בעולם, כזו שכל שעה מבוזבזת של פרט או יחיד, ערכה לא יסולא בפז. ודווקא את הזמן היקר הזה אנו מבזבזים ועתידים לבזבז עוד ועוד. כל הדיבורים על קירוב הצפון והדרום למרכז, כמדיניות תחבורתית, הם ברמת הסיסמאות הריקות מתוכן, ואפילו כביש חוצה ישראל לא יתרום דבר לפתרון הבעיות. רק אמצעי תחבורה יעילים יצילו את ישראל השניה (הצפונית) והשלישית (הדרומית) מהמשך תהליך השקיעה לכיוון הפיכתה למקור של חוטבי עצים ושואבי המים לנסיכי ההיי-טק. רק מדיניות תחבורה נכונה המתבססת על מערכי הסעה המוניים בשדרות הראשיות ואמצעים משלימים המתחברים אליהם היא המענה הנכון למצוקה התחבורתית. המכשול המרכזי העומד בפני הפתרון התחבורתי הנכון, בחוסם את דרך המאבק על המשאבים המוגבלים – הוא כביש חוצה ישראל, המהווה עצם בגרון שיש לחלץ אותה, ובהקדם.