



כביש משובש

למרות שגורלו של כביש חוצה ישראל נגזר כבר מזמן, אנשי מוסד שמואל נאמן סבורים כי כדאי ללמוד מתהליך קבלת ההחלטות השגוי שקדם לסלילתו, על מנת להפיק לקחים לגבי פרויקטים בעתיד

18/1/2007

מאז ההחלטה על הקמת כביש שש, החלה סערה ציבורית בעניין כדאיות הכביש והמשמעויות הנלוות להקמתו. עם זאת, הכביש הוקם והפך עובדה מוגמרת במדינת ישראל.

בתחילת ינואר הוציא [מוסד שמואל נאמן](#) דוח סדרי עדיפות לאומית, כפי שהוא נוהג משנת 1999, בכדי להאיר את עיניהם של מקבלי ההחלטות במשק. בדו"ח של שנת 2006 הוקדש פרק שלם לנושא כביש שש (חוצה ישראל) וזאת בהמשך ליום עיון שערך מוסד שמואל נאמן (בשיתוף החוג לניהול משאבי טבע וסביבה באוניברסיטת חיפה) במאי 2006.

מטרת הפרק היתה לדון בטיבו של הכביש ובמשמעויות התכנוניות, הסביבתיות והחברתיות של הכביש. כביש שש קבע שינויים כמעט בכל המישורים – מבחינת התפיסה התכנונית, התשתית והתחבורתית בישראל, טכנולוגית סלילת כבישים, ניטור אקולוגי, פעילות הגופים הירוקים בארץ ואף דפוסי סיקור עיתונאי בנושאי סביבה. חשוב לציין, כי חברת כביש חוצה ישראל הקפידה על בדיקת הנושאים הסביבתיים והדגימה בכך כי אפשר לעשות דברים אחרת. ואולם, בכל זאת קיימים מספר נושאים אליהם חברת כביש חוצה ישראל לא נדרשה להתייחס בבדיקה הכלכלית, שנערכה לכביש בראשית שנות ה-90, והם אלו שדורשים כיום דיון ציבורי מעמיק.

הטענה המרכזית של הדוח גורסת כי בבדיקה המקורית של כדאיות הכביש לא היתה ראייה כוללת של הפרויקט, ולא נבחנה בצורה הראויה החלופה של קידום תחבורה ציבורית בינעירונית.

כך למשל, בבדיקות הכדאיות של הכביש נעשו ל-134 ק"מ כביש ללא תלות ב-200 הקילומטר הנוספים שלו. ונשאלת השאלה, האם לא רצוי לבחון את הפרויקט בכללותו? האם זה נכון לבחון רק מקטעים מתוכו? ומה היה קורה אילו לא סללו את הכביש? האם כבישים 2 ו-4 היו מורחבים וכן ההשקעות לרכבת היו מתחילות עשור קודם? אולי פתרונות אחרים היו נותנים את המענה ויוצרים יתרונות אחרים?

נושא נוסף שמעלה הדוח מתייחס לשער ההיוון לפיו קבעו את תועלתו הכלכלית של הכביש. זה מכבר, הכין משרד האוצר נוהל פר"ת (בדיקת פרויקטים תחבורתיים) חדש, בו קיימת הגדרה חד משמעית כי נדרש להשתמש בשער היוון של שבעה אחוזים. תפקידו של שער ההיוון בבדיקות מסוג זה הוא ליצור את האיזון הנכון בין ההשקעות המרוכזות בדרך כלל בתחילתו של הפרויקט אל מול התועלות הנפרשות לאורך כל חיי הפרויקט. אנשי כביש חוצה ישראל הניחו כי יהיה גידול של 1.5 אחוז בערך הזמן של הנוסע בכביש ואילו נוהל פר"ת מציג דרישה של שימוש בגידול ערך הזמן באחוז אחד בשנה בלבד.

כאמור, נוהל פר"ת שהוכן ע"י משרד האוצר ושעליו התבסס הפרק בדו"ח, מציג בבירור את הצורך בבחינת השפעות כוללת ואת החובה להשוות חלופות לפרויקטים. המחקר, המוצג במסמך העדיפות, מצביע על כך שבבדיקה המקורית של כדאיות הכביש לא היתה ראייה כוללת של הפרויקט - ראייה הכוללת היבטים סביבתיים, ולא נבחנה בצורה הראויה האלטרנטיבה של קידום תחבורה ציבורית בינעירונית.

יש חשיבות רבה לבחינת כביש שש, כמו גם נושאים סביבתיים אחרים, עם הפנים לעתיד, על מנת להגיע לדרכים טובות יותר לקבלת החלטות על פרויקטים תחבורתיים (ואחרים). אימוץ הקווים המנחים צריך להיעשות גם בכבישים ופרויקטי תשתית אחרים ואנו, אנשי מוסד שמואל נאמן, עומדים על הדרישה להכליל נזקים סביבתיים וחברתיים בתחשיב, להתבסס על נוהלים מקובלים וקבועים לתחשיבים כדי שניתן יהיה לקבוע אובייקטיבית עדיפות פרויקט זה או אחר.

פרופ' יורם אבנימלך עומד בראש תחום איכות הסביבה במוסד שמואל נאמן. ד"ר אופירה אילון, מרכזת תחום איכות הסביבה במוסד שמואל נאמן. השניים הם עורכי דוח סדרי עדיפות לאומית שמוציא מוסד שמואל נאמן