

הכי מופרך שיש

תגיות: כביש חוצה ישראל

דני רבינוביץ

הארץ עמוד הדעות 23 ביולי 2009

[twitter עקבו אחרי אתר הארץ בטוויטר](#)

במאמר שפירסם השבוע מכנה נחמיה שטרסלר את כביש חוצה ישראל "הפרויקט הכי חברתי שהקימה ישראל זה שנים", וטוען שהוא המפתח לקידום הפריפריה ("הארץ", 21.7). שטרסלר טועה ומטעה. פרויקט הדגל של פיתוח התשתיות הפיסיות בישראל בעשור הנוכחי מושתת על אי שוויון ומעמיק אותו. הוא מעביר בחינם נכסי עתק מן הקופה הציבורית לתאגידי ענק. הוא משרת בעיקר שכבות מבוססות, והתועלות שיש בו באות על חשבון של האוכלוסיות החלשות בפריפריה במקום לחזקן.

רוב הכבישים בישראל קודמו בידי מתכננים ופקידים, שעשו כמיטב יכולתם לתרגם צרכים עתידיים לתוכניות אופרטיוויות. לא כך חוצה ישראל. הכוח המניע האמיתי מאחורי הקמתו ככביש אגרה בתוואי המסוים שבו נסלל היה תאגידי ענק שביקשו - והצליחו - להשביח בעזרתו נדל"ן בהיקפים חסרי תקדים.

קברניטי קבוצת אריסון וקבוצת לבייב חברו באמצע שנות ה-90 לקונצרן סלילה קנדי גדול, הקימו את חברת "דרך ארץ" וקיבלו את זיכיון בניית הכביש ותפעולו. סמוך לזמן ההוא כבר היו ברשותן נתחי קרקע גדולים לאורך התוואי המיועד, ובשנים הבאות נבנו בהם מתחמי מסחר, תעשייה ומגורים. זה הכסף הגדול שבשולי הכביש. הוא גרם לפערי הפיתוח, התעסוקה ומחירי הנדל"ן בין המרכז לפריפריה להתרחב עוד יותר. הוא ולא "פתרון בעיות התחבורה של המדינה" היה הסיבה לקידום המיזם הזה מרעיון תכנוני מעורפל לעובדה קיימת. לכן לא פלא שסלילת הכביש התחילה במרכז הארץ ורק עכשיו היא מזדחלת לגליל.

מכרו לנו את כביש חוצה ישראל כמיזם שלא יכביד בשקל על תקציב המדינה. היזם, אמרו לנו, ישקיע, ייקח סיכון, ויתפרנס לימים מן האגרה שישלמו הנהגים שיבחרו להשתמש בכביש - מנגנון שוק קלאסי. זו אמת חלקית, הגרועה משקר. רשת הביטחון הפיננסית, המיסויית והמינהלית שהעניקה המדינה ליזמים כבר עלתה לקופה הציבורית מיליארדים - כספים שהיו יכולים להיות מושקעים בחינוך, ברווחה, בבריאות ובפיתוח תחבורה בת קיימא ושוויונית לפריפריה.

במקום זה הכסף מרפד את מאזני התאגידי בעלי הכביש, ומקל על בעלי רכב פרטי, שרובם המכריע מתגוררים במרכז הארץ ונמנים ממילא עם העשירונים הבינוניים והעליונים. קבוצות באוכלוסייה ששיעור הנגישות שלהן לרכב פרטי נמוך - נשים, ערבים, עניים, קשישים, צעירים, נכים - משלמות על המיזם הזה בעקיפין בגלל אלטרנטיבות שהתבטלו בצל הכביש, כולל חיזוק התחבורה הציבורית הקורסת, ובמישרין בגלל השאיבה הקבועה מתקציב המדינה למאזני הזכיינים.

כביש חוצה ישראל איננו עוד מרכיב במדיניות התחבורה של ישראל למאה ה-21. הוא המדיניות כולה. והשפעתו המרכזית - העמקת התלות של כולנו, כולל תושבי הפריפריה, ברכב הפרטי - היא הרסנית למרקם החברתי. מחקרים שמקשרים בין שאלות תחבורה, סביבה וחברה בכל העולם מראים בעקביות שמערכות תחבורה המתבססות על רכב פרטי הן מחוללות מובהקות של פערים חברתיים. מי שחושב ברצינות על כביש חוצה ישראל ועל קבוצות האוכלוסייה שהוא משרת מבין שהוא ממש לא "הכי חברתי שיש".

פרופ' רבינוביץ הוא סגן יו"ר גרינפיס בריטניה. ספרו על כביש חוצה ישראל יראה אור בקרוב בהוצאת הקיבוץ המאוחד ומכון ון-ליר