

## דרך ארץ יקרה

מאת דן בן-דוד

במהלך 15 השנים האחרונות בלבד, הוכפלה הצפיפות על כבישי המדינה – מה שהעלה את הצפיפות על כבישי ישראל לרמה שהינה כמעט פי שלוש מרמת הצפיפות הממוצעת במדינות המערב (לפי דו"ח בנק ישראל). רמת צפיפות גבוהה זו הושגה כאשר מספר כלי הרכב לנפש בארץ הינו רק כמחצית מזה של ממוצע מדינות ה-OECD (ארגון המדינות המתועשות). ככל שרמת החיים שלנו תשתפר ותתקרב לרמות המערביות, אנו צפויים עוד להכפיל את מספר כלי הרכב בארץ.

למרות שהצפיפות הרקיעה שחקים – ולמרות הכיוון אליו מועדות פנינו – השתררה תופעת בת-יענה אצל קובעי המדיניות שלנו, על דורותיהם. במקום להשקיע בתשתית התחבורה במימדים שיאפשרו סגירת הפער בינינו לבין מדינות המערב, חלקו של התוצר שהופנה לתשתית הכבישים והרכבות היה כמחצית בלבד מאחוז התוצר שהפנו מדינות המערב למטרה זו.

הבעיה אינה העדר מקורות מימון, אלא העדר סדר עדיפויות לאומי המשקף את צרכי כלל המדינה בתחומים הכלכליים-חברתיים. בעת שממוצע ההוצאות הציבוריות במדינות המערביות הינו כשליש מתוצרתן – אחוז שהולך ויורד אצל רובן – מחצית ממה שמייצרים אזרחי ישראל מוצא על ידי הממשלה כהוצאה ציבורית. מדובר בפער הוצאות הגדול בהרבה מכל הוצאותיה הבטחוניות של מדינת ישראל, כך שלא ניתן לתלות את כל האשם במצב הביטחוני של המדינה.

בסדר העדיפויות הקיים, לא נשאר הרבה כסף לתשתיות – שלא לדבר על סיוע לנזקקים אמיתיים – ולכן החלה המדינה לפנות בשנים האחרונות לזימים פרטיים כדי לממן בניית חלקים נרחבים של תשתית התחבורה בישראל. הטענה היא שהסקטור הפרטי הינו יעיל יותר בבניית התשתיות מאשר הסקטור הציבורי. יתכן שזה נכון מדינות אחרות, ואולי גם אצלנו. אך הדוגמא של כביש חוצה ישראל מערערת במידה לא מבוטלת את הנחה זו. אם לשפוט על פי כמות השטח ש"זולל" כביש 6 החדש, ניתן היה לחשוב שמחלפים כמו מחלף קסם נבנו במדברות טקסס במקום במרכז מטרופוליטני שהינו בין הצפופים במערב – ואפילו בהיוסטון בונים מחלפים יותר סבוכים בעזרת שלושה מפלסים ומעלה (ובלי רמזורים!) כדי לחסוך בשטח. אך אצלנו, מחלפים עם כבישי כניסה באורך של קילומטר וחצי נותנים רושם שלקרע באזור המרכז אין כל ערך, לפחות לא למי שקיבל זיכיונות מהמדינה. השיפועים לצדי הכבישים המהירים בארה"ב הינם הרבה פחות תלולים, מה שמונע את הצורך בכל כך הרבה מעקות המצרים את שולי הכביש ומגבירים את הסיכויים לתאונות קטלניות (אח"כ, יואשם הגורם האנושי בגרימת תאונות שניתן היה למנוע עם קצת תכנון נכון).

מחלף איל מהווה פנינה נוספת בהעדר התכנון הסביבתי של הכביש. בצד המערבי של חוצה ישראל, כביש 444 הוארך ביותר מקילומטר של סיבובים חדים ומסוכנים מאוד, שאין כדוגמתם בשטח פתוח, המזכירים את העליה הסיבובית מהכנרת לכיוון ראש פינה – כשמדובר בסה"כ כמה שאמורה היתה להיות חצייה פשוטה של כביש 6. בצד המזרחי של מחלף איל בונבוניירה נוספת: צומת לשום מקום. פעם, כביש 444 זרם צפונה באופן חופשי, כאשר כביש צדדי קטן יצא ממנו לכיוון קלקיליה. היום, בזמן שיד שמאל בונה חומת סין סביב קלקיליה, יד ימין כנראה חושבת שעיקר התנועה על כביש 444 החדש יהיה לקלקיליה – ולכן בנו צומת המחייבת 100% מהתנועה על כביש 444 להגיע לעצירה מלאה, כדי לבצע סיבוב של 90 מעלות להמשך הנסיעה.

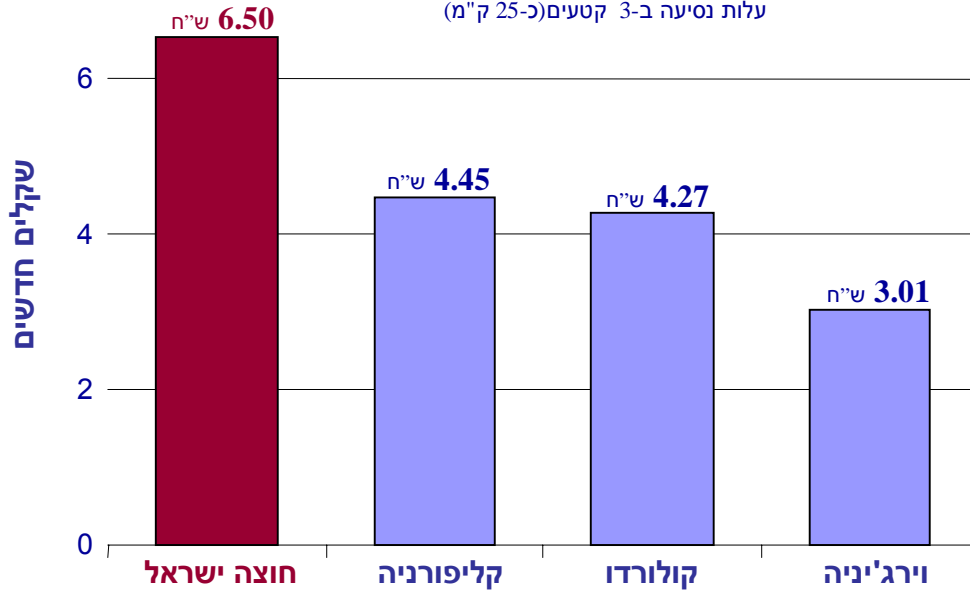
כך בונה הסקטור הפרטי כביש בישראל, ולפני מספר ימים, החלו לגבות כסף מכל מי שנוסע על כביש האגרה הראשון במדינה – אך "שכחו" לפרסם את מחירי הנסיעה לכל מי ששוקל כניסה לכביש. שיטת הגביה מבטיחה שלא יהיו ארוחות חינם על ידי משתמשי הכביש. זו כוללת מערכת מצלמות וסיבים אופטיים ממוחשבת אשר עוקבת, מצלמת, מזהה, ומעבירה מידע אודות כל כלי הרכב ובעליהם ממשרד התחבורה הציבורי לחברת דרך ארץ הפרטית. בהינתן כל החלופות האפשריות לגביה, לא ברור מדוע נבחרה דווקא שיטת "האח הגדול" המחייבת את ציבור הנהגים לסמוך על העוקבים אחריו שלא יעשו שימוש לרעה בנתונים הרבים שיאספו אודות תנועתיו היומיומיות.

ענת גורגיי (20 דצמבר, 2002) הציגה נתונים השוואתיים של אגרות נסיעה בין מדינות. המקור הינו חברת דרך ארץ, שסיפקה נתונים המראים כי אגרות הנסיעה בארץ תהינה מהנמוכות בעולם. האמנם? היכולת לשלם אגרה בסך 6.50 ש"ח אינה דומה בישראל לעומת שאר המדינות. דוגמה טובה הינה ארה"ב. לכאורה, מחירי הנסיעה בשלושת כבישי האגרה האמריקאים שעבורם מספקת חברת דרך ארץ נתונים הינם גבוהים (בממוצע) ב-18% מהאגרה הישראלית. אך רמת החיים האמריקאית, כפי שהיא נמדדת לפי התוצר לנפש, גבוהה בהרבה יותר. כאשר מנרמלים את אגרות הנסיעה כדי לקחת בחשבון את הפערים ברמות החיים, מתברר כי הנסיעה על כביש חוצה ישראל הינה יקרה ב-66% מממוצע האגרות בארה"ב! להוציא את מכסיקו (שמחיר הנסיעה המנורמל בה הינו יותר מפי ארבע מהמחיר הישראלי), עלות הנסיעה בכביש חוצה ישראל (לפי חלופת התשלום הזולה ביותר, שיטת "פסקל") תהיה יקרה ב-9% מהמחיר הממוצע של קבוצת מדינות הייחוס שחברת דרך ארץ בחרה בעצמה.

מדוע מטילים בכלל אגרה על המשתמשים בכביש מספר 6? אחת הסיבות העיקריות לבניית הכביש, אם לא העיקרית, היא כדי להקטין את מימדי הגודש על כבישים אחרים. אך אם רוצים להניע נהגים לעבור מכבישים א' ו-ב' הקיימים לכביש ג' החדש, מה ההגיון לייקר דווקא את הנסיעה ב-ג', צעד שימנע מנהגים רבים לעשות את המעבר המיוחל לכביש החדש? התמריץ הכלכלי יפעל כאן בדיוק בכיוון ההפוך ויקטין את מימדי המעבר הרצויים. זאת ועוד.

# עלות הנסיעה בכביש חוצה ישראל לעומת כבישי אגרה בארה"ב\*

עלויות בארה"ב מתוקנות עבור פערים בתוצר לנפש  
עלות נסיעה ב-3 קטעים(כ-25 ק"מ)



\* מתוך מדגם מדינות שנבחר על ידי חברת דרך ארץ. האגרות בארה"ב הינם עבור 1999. האגרה בחוצה ישראל הינה לפי תעריף "קס9" שהינו התעריף הזול ביותר.

מקור: דן בן-דוד, אוניברסיטת תל-אביב. נתוני האגרות מחברת דרך הארץ, שאר הנתונים מהבנק העולמי והלמ"ס

אם בניית כביש חוצה ישראל תוריד את רמת הצפיפות בכבישים אחרים, אזי קהל הנהגים מעצם קיומו של הכביש החדש כולל גם את הנהגים הממשיכים להשתמש בכבישים הישנים ואינם נוסעים על הכביש החדש. מדוע לא ישתפו אף הם במימון הכביש המקל על חייהם? זאת ועוד.

מעגל הנהגים מקיומו של הכביש החדש אינו מסתכם רק במשתמשים הישירים ובמשתמשים בכבישים הנוספים שבהם יקטן העומס. ככל שהכביש החדש יקטין את העומס במערכת גדולה יותר של כבישים, יפחתו עלויות הייצור של מגורים הולכים וגדלים – מה שיגביר את הצמיחה הכלכלית של המשק, יגדיל את התעסוקה, ויוריד את המחירים לכלל הצרכנים במדינה. מעגל הנהגים מהכביש יכול אוכלוסיה רבה שאינה נוסעת על הכביש החדש, או על הכבישים האחרים שמהם יופחת העומס. אך הם יהנו כספית מהשיפור ברמת חייהם. זאת ועוד.

בהיתן וכביש חוצה ישראל נבנה לא רק עבורנו אלא גם עבור ילדינו ונכדינו, מדוע שגם הם – על כל מעגלי הנהגים מהכביש שתוארו לעיל – לא ישתפו במימון? הרי ככל שהמשק יצמח מהר יותר, רמת החיים של הדורות הבאים תהיה גבוהה יותר, כך שנטל המימון עליהם יהיה נמוך מאותו נטל שיוטל היום על כתפינו למימון הכביש. במילים אחרות, הכדאיות לסלילת כביש חוצה ישראל, שגרמה לבנייתו על אף כל ההתנגדויות, נבעה מההערכה שמעגל הנהגים מהכביש גדול בהרבה ממעגל המשתמשים הישירים. כלומר, התשואה החברתית מבניית הכביש גבוהה מהתשואה הפרטית. לכן, הטלת המימון של כביש חוצה ישראל באמצעות אגרות על המשתמשים הישירים בלבד יהווה נטל גדול מדי על קבוצה קטנה מדי, מה שימנע שימוש מלא בכביש – וזה יקטין את מעגל הנהגים העקיפים מבנייתו. במקום להטיל אגרת נסיעה, על המדינה לשלם ליזמים ישירות באמצעות לקיחת הלוואה ארוכת טווח אשר החזרתה תמומן על ידי כלל משלמי המסים של הדור שלנו והדורות הבאים אשר יהנו מקיומו של הכביש.

חייבים להתחיל לעשות סדר במערכת העדיפויות הכלכליות-חברתיות במדינה. מצד אחד, כלל ההוצאות הציבוריות בישראל הינו בין הגבוהות בעולם המערבי. אך מצד שני, איננו מפנים את אותם כספים רבים לפי סולם עדיפויות המשקף ראייה ציבורית מערכתית – מה שמביא לכך שהמדינה פונה לאפיקים פרטיים כדי לממן פרויקטים לאומיים. אך התוצאה הינה כמתואר לעיל.

צירוף שלוש העובדות – של צפיפות גבוהה וגדלה, של השקעה נמוכה, והכפלה צפויה של כלי הרכב – מצביע על מגמה בעייתית ביותר הגורמת כבר עתה לא רק לנזקים כלכליים כבדים מאוד למשק, אלא גם לפגיעה רצינית במרקם החברתי העדין מאוד של המדינה. צווארי הבקבוק התחבורתיים מונעים אינטגרציה חברתית ומגדילים את הפערים הכלכליים בין המרכז לפרפריה. אנו חייבים להשקיע הרבה מאוד בתשתית התחבורה כדי להעלותה לרמה מערבית. אך את ההשקעות צריכים לעשות בתבונה כדי למקסם את השימוש בתשתיות החדשות ולהגדיל עד כמה שאפשר את מעגל הנהגים מהם.