

סגור חלון



ממע"צ להה"ל: כבישים שנתקעו בדרך

כביש שנתקע, כמקובל אצלנו, עלול להתייקר בעשרות אחוזים בלי שישתנה המכרז, רק בגלל הריבית על חובות המדינה, ולריבית לא אכפת כלל אם שכחו לתקצב אותה בסעיף "כבישים", אבל גם לראשי האוצר ומשרד התחבורה כנראה לא אכפת

יצחק טישלר 8/10/06

לפני כשנתיים שינתה הגברת את האדרת: המחלקה לעבודות ציבוריות (מע"צ) הפכה להיות החברה הלאומית לדרכים בישראל. ראשי האוצר ומשרד התחבורה שרו אז במקלה: נגמרה שיטת הסלאמי שבה עושים פרויקט פרוסות-פרוסות ובסוף המחיר כפוף ואף משולש. לחברה הובטחו 19 מיליארד שקלים והמנכ"ל, אלכס ויז'ניצר, הבטיח לנצל אותם כהלכה: תוכנית תהיה תוכנית; מכרז יהיה מכרז; לוח זמנים יהיה לוח זמנים. גם קובי הבר, ראש אגף התקציבים באוצר, הבטיח: היום אנחנו יודעים איפה אנחנו מתחילים, מתי אנחנו מסיימים וכמה זה יעלה לנו. התכנון החלקי לא עובד יותר. צריך תכנון כולל וזה בדיוק מה שעשינו.

באמת? מטיילי החגים ברחבי הארץ יודעים שלא כך הדבר. הנה, די בנסיעה קצרה מירושלים לאשקלון, הנמשכת שעה וחצי במקום שתימשך 45 דקות, כדי לדעת שלא הבטחות ולא אבטיחים (בערבית זה יוצא יותר טוב). היורד מהבירה ממשיך, כמו שהמשיך בשנתיים האחרונות, לתהות על פשרו של גשר הברזל הצהוב - מין גשר ביילי כמו זה שעליו חצו את הריין במלחמת העולם השנייה - המתרומם למעצבה מעל עמק הארזים, במקום שבו יתחבר אי פעם כביש מס' 1 הבין-עירוני לכבישי צפון העיר.

אם הנוסע מהיר מחשבה, הוא מספיק לשאול - באין ברירה רק את עצמו - האם הריבית על הגשר המושבת כמעט כל הזמן כלולה במכרז המדוקדק, נוסח החברה הקפדנית החדשה? היורדים במורד כביש מס' 1, במקביל לעמק הארזים, מזהירים מפני משאיות חוצות. אזהרת שווא. למעצבה תקוע שם לא רק כלי העבודה הצהוב.

גם המנהרות שכבר נחפרו מתחת לגבעה הקרויה מצפה נפתוח וגם עבודות אחרות שבוודאי עלו בכסף למישהו הקרוי עם ישראל, הרוצה לעשות שימוש בכסף שהשקיע ולא לקבור אותו באדמה. אמנם, לפעמים רואה הנוסע בצד הדרך שני פרייבטים, לרוב מרצדס מדגם ישן במקצת, כמקובל על קבלני ישראל. בצד המכוניות עומדים שניים-שלושה אנשים ומשוחחים מעל המפה שהם מחזיקים. אבל כביש אין עדיין. וגם לא עבודה אינטנסיבית בסלילתו.

יצוין שלמרות העומס, במהירות גבוהה יחסית מגיעים לצומת לטרון ועולים בצהלה על כביש הבטון. אה, נזכר הזוכר: לפני עשר שנים אמרו במע"צ דבר הגיוני - מאחר שתקציב אחזקת הכבישים שואף תמיד לאפס, נמתח כבישי בטון, כמו בשיר הציוני הישן. כביש הבטון עולה קצת יותר מכביש אספלט אבל הוא לא זקוק כמעט לאחזקה. אמרו - ולא עשו. לא היה כסף לאחזקת הכבישים וגם לא למתיחת כבישי בטון, כי המערכת הפוליטית אינה דורשת אף פעם לסיים סלילת כביש, היא דורשת תמיד להתחיל בסלילת כביש: גם פה וגם שם, ובלבד שהעסקנים והבוחרים יהיו מרוצים בכל מקום. אז נגמרו כבישי הבטון והיורד לאשקלון הגיע, מזועזע במקצת מקפוצי הכביש שלא נסלל לפי התקן הגרמני הקפדני, לצומת נחשון.

וכאן הוא מתחיל להתבלבל. לכאורה, מרחיבים את הכביש, עובדה: הוא צר יותר משהיה. אבל אם מרחיבים, למה לא רואים טרקטורים, דחפורים, מערבלי אספלט, פועלים באפודים כתומים מבהיקים? למה רואים רק קווי סימון מבלבלים ומבולבלים? למה רואים רק מעקות הפרדה - פתאום בצד ימין ולפתע בצד שמאל? למה נוסעים בזהירות במשעול הצד הימני ופתאום - אופס! - דורסים כמעט משאית גדולה הבאה ממול?

כמה קילומטרים לפני צומת ראם נדמה שבאה הישועה: 4 נתיבים ב-2 מסלולים. דוהרים

לקרית מלאכי, עוברים על פניה, מגיעים למחנה ג'וליס שהפך למחנה ברלב ו... הישועה נגמרה בחריקת בלמים: ארבעת הנתיבים הפכו פתאום לשניים, באמצע הדרך. למה? כובע! ושוב, סימנים מובהקים לעבודות הרחבה שפסקו ועברו, אולי לצפון אבל לפני המלחמה, אפילו לפני האינתיפאדה. הגברת החליפה אדרת, אבל השיטה לא הוחלפה. רק אמרו שהחליפו אותה.

בין כפר ורבורג לאשקלון - יו יו. לרוב, נתיב אחד בכל כיוון, אבל קצת לפני וקצת אחרי הכניסות ליישובים שבצד הדרך - הרחבה, זמנית כמובן, עד שהנהג מתבלבל ואינו יודע מתי להאיץ ומתי להאט, אם כי לרוב אין לו בעיה, כי המשאית שלפניו קובעת את המהירות.

הנסיעה המתונה אחרי המשאית, תוך פזילה אל הזריזים העוקפים בבת אחת שלוש מכוניות בין קצהו הסופי של הפס הלבן הקודם לקצהו הראשון של הפס הלבן הבא, משאירה זמן להרהורים: נניח שבאמת היום תוכנית היא תוכנית ומכרז הוא מכרז. נניח אפילו שהעבודה התקועה לא מתבזבזת עקב חליפות מזג האוויר ויוזמתם של גנבי החצץ המונח בצד הדרך הלא סלולה. בכל זאת, מה עם הריבית?

סלילת כביש עולה בכסף. לממשלה אין כסף. היא לווה כסף ומשלמת המון ריבית על חובותיה - חובותינו. היא חייבת לדעת, שכביש תקוע פירושו בזבז. כביש שנתקע, כמקובל אצלנו גם עכשיו, עלול להתייקר בעשרות אחוזים בלי שישתנה המכרז. רק בגלל הריבית על חובות המדינה. לריבית לא אכפת כלל אם שכחו לתקצב אותה בסעיף "כבישים". אבל גם לראשי האוצר ומשרד התחבורה כנראה לא אכפת.

למי אכפת? לנוסעים המגיעים ליעדם באיטיות מעצבנת. לנהגים שיצאו בחיים אחרי תאונה שגרמה לה העצבנות, שגרמה, לעקיפה מסוכנת. ולציבור הרחב. אפילו לציבור שלא יודע שאכפת לו, מפני שלא סיפרו לו שעבודות התקועות באמצע הדרך נושאות ריבית, בדיוק כמו מכונת כביסה או מקלט טלוויזיה או דירה שהמוכר סיפק באיחור. במדינה שבה חלק מכריע מהתקציב מוקדש לפירעון חובות, חייב הציבור כולו לדעת, שלא הממשלה משלמת את הריבית - הציבור הוא שמשלם אותה.