

פתח דבר

באביב 1908 הגיע לנמל חיפה התייר האמריקני צ'רלס גלידן, ועמו מכונית במשקל 1,400 קילוגרמים, עם מושבים לחמישה נוסעים ומנוע בנוזין בהספק של 24 כוחות סוס. המכונית הורדה אחר כבוד אל הרציף וגלידן יצא בה לתור את הארץ. הוא נהג בדרכי הכרכרות מחיפה ליפו, המשיך לרמלה, לירושלים, להרי יהודה ולבקעת הירדן, טיפס במשעולי הרים מיריחו לרמאללה, הצפין לשכם ולגליל, ומשם נסע לדמשק ולבירות.* המסע – כ-1,200 קילומטרים אורכו – סימן את לידת עידן המכונית הפרטית בארץ ישראל.

ספר זה, שרואה אור כמאה שנה אחרי מסעו החלוצי של גלידן, עוסק בפרויקט שהיה לציון דרך בהיסטוריה של הפיתוח הפיזי, הסביבתי והמינהלי בישראל: כביש ארצי מספר 6, המכונה "כביש חוצה ישראל". הצעדים הראשונים בתכנון הכביש נעשו בראשית שנות התשעים של המאה ה-20, סלילתו החלה ב-1999, וקטעיו הראשונים נפתחו לתנועת כלי רכב ב-2002. בעת ירידת ספר זה לדפוס, באמצע 2010, אורכו של הכביש כ-140 קילומטרים, ועם השלמתו בשנים הקרובות צפוי אורכו הכולל להיות כ-200 קילומטרים, מצפון הנגב עד הגליל התחתון.

הקמת כביש חוצה ישראל נעשתה בצל ויכוח ציבורי תוסס שעוררו ארגונים סביבתיים, והיא יצרה שני תקדימים מעניינים. ראשית, זהו נתיב התחבורה הראשון בישראל שהנסיעה בו כרוכה בתשלום אגרת מעבר. שנית, בפעם הראשונה הקמה ותפעול של פרויקט תשתיות לאומי בישראל הופקדו בידי תאגיד פרטי שמטרתו רווח כספי. אמנם בראשית הדרך ניהלה את הפרויקט חברה ממשלתית ("חברת כביש חוצה ישראל"), ואולם בהמשך הוחלט שהמימון, הסלילה והתפעול של הכביש יימסרו למגזר הפרטי, ומעורבות המדינה שינתה אז את אופייה – מייזום וביצוע לרגולציה ופיקוח. במרכז הבמה הופיע תאגיד ששמו "דרך ארץ". התאגיד הוקם לצורך ביצוע הפרויקט והוא הורכב משלוש חברות ענקיות: קבוצת אריסון (בעלת השליטה בחברת "שיכון ובינוי" ובבנק הפועלים, שמימן את המיזם), חברת "אפריקה ישראל", ו-Canadian Highways International Corporation (CHIC), לימים חלק מחברת התשתיות האזרחיות הקנדית "אייקון" (Aecon).

שני מאפייניו החדשניים של הפרויקט – היותו כביש שהנסיעה בו כרוכה בתשלום והפקדת סלילתו ותפעולו בידי תאגיד מסחרי – חורגים חריגה

* ראו ביגר 1987. מסעו של גלידן בארץ הקודש תואר גם בעיתונות המקומית, ראו החבצלת 1908.

בולטת מן האתוס הישראלי, שלפיו המדינה היא בעלת המונופול המלא על הקמת תשתיות לאומיות. למעשה, כביש חוצה ישראל הוא אחד הביטויים המובהקים ביותר של תפיסת העולם הניאו-ליברלית – התפיסה המושלת בכיפה בעשורים האחרונים, שהפכה את החברה בישראל מקולקטיב המבוסס על אמונה נרחבת בסולידריות ובערבות הדדית לציבור מפורד (פרגמנטרי) שסדר היום שלו כפוף ללא עוררין לאידיאל הכלכלי של "שוק חופשי". ההשלכות החברתיות, הכלכליות והפוליטיות מרחיקות הלכת של המהפך הזה מחייבות מחקר סוציולוגי ביקורתי. ספר זה, שמתמקד הן במאפייני הפרויקט עצמו והן באמצעים הדיסקורסיביים ששימשו לקידומו בדעת הקהל, הוא פריו של מחקר כזה.

סיפורו של כביש חוצה ישראל ממחיש היטב את השינויים שחלו בעשורים האחרונים בדפוסי ההתערבות של המדינה במשק הלאומי. הוא מראה כמה קשה לציבור לזהות נקודות מפנה שבהן מתחוללים שינויים כאלה ולהפנים את משמעויותיהם; והוא מלמד שדפוסי הפיתוח של התשתיות הפיזיות בישראל לא תמיד עולים בקנה אחד עם האינטרס האמיתי של הציבור. סיפורו של הכביש מדגיש גם את הצורך בהבנה מעמיקה יותר של הכוחות הפועלים בשדה המינהל הציבורי כמשק שעובר הפרטה מואצת. הוא מאלץ אותנו להישיר מבט אל דפוס הצרכנות ואל מיסודו כדרך חיים מובנת מאליה, ומבהיר את עומק התלות במערכות הסוציו-טכניות והתרבותיות שהוא יוצר. מניה וביה, העיסוק בכביש זורה אור על מדיניות התחבורה של ישראל במאה ה-21, מתרה מפני ההשפעה הגוברת של בעלי ההון והתאגידים הגדולים על מערכות התכנון בישראל, מצביע על ניגודי העניינים שבהם לוקים רבים מתהליכי קבלת ההחלטות במדינה, ומפנה את תשומת הלב לאי-צדק החברתי ולנזק הסביבתי העלולים להיגרם מהחלטות הנוגעות לתשתיות פיזיות.

הספר עוסק רובו ככולו באירועים שהתרחשו בין 1989 ל-2004. הוא מבוסס על מסמכים ארכיוניים, על ראיונות עם דמויות מרכזיות שהיו מעורבות בפרויקט כביש חוצה ישראל,* ועל סקירה שיטתית של דיווחים ופרסומים בתקשורת. לצורך הכתיבה ביקשנו לראיין את ראשי חברת כביש חוצה ישראל, החברה הממשלתית, אולם נתקלנו בסירוב. שמוטינו היו

* בקשותינו לריאיון נפתחו תמיד בהבהרה שהריאיון ישמש לכתיבת ספר על כביש חוצה ישראל. כל המרואיינים ידעו שדבריהם עשויים להופיע בספר, ואיש מהם לא הביע התנגדות לכך. הראיונות תועדו על ידינו בכתב. עם זאת, המידע, הפרשנות והעמדות המובאים בספר הם על דעתנו ועל אחריותנו בלבד.

מוכרים להם ממאמרים ביקורתיים על הפרויקט שהתפרסמו בכלי התקשורת,^{*} ולא מן הנמנע שבשל כך הם העדיפו שלא לשתף עמנו פעולה. עם זאת, אנו סבורים שהחומרים הארכיוניים ששימשו לנו למעקב אחר מהלכי האישים הללו בזמן אמיתי משקפים נאמנה את עמדותיהם, ומקווים שהחקירה היסודית של חומרים אלו מפצה על אי-יכולתנו להביא את דבריהם במישורין. יש לציין שראשי "דרך ארץ" – התאגיד העסקי שסלל את הכביש ומתפעל אותו – הראו פתיחות רבה יותר, והראיונות עמם סייעו להפיק כמה מהתובנות המופיעות בספר.

אנו אסירי תודה לרבים ורבות, טובים וטובות, שבלעדיהם לא היה הפרויקט הזה מבשיל. פרופ' יהודה שנהב ופרופ' חנה הרצוג, שניהלו יחד את הסדנה לסוציולוגיה פוליטית בחוג לסוציולוגיה ואנתרופולוגיה באוניברסיטת תל-אביב ב-2003, הזמינו את דני רבינוביץ להרצות במסגרתה על כביש חוצה ישראל, הרצאה שבעקבותיה עלה הרעיון לכתיבת הספר. אנו מודים מקרב לב לפרופ' יהודה שנהב, עורך סדרת הקשרי עיון וביקורת במכון ון ליר בירושלים, על שהציע את הסדרה כאכסניה לספר, ליווה את תהליך הכתיבה ללא לאות ותרם תרומה מכרעת לתוצר המוגמר.

תודה שלוחה לשלושת הקוראים האנונימיים מטעם מכון ון ליר בירושלים, שהערותיהם על הגרסה הראשונה של כתב היד תרמו רבות לשיפורו. תמר נויגרטן עבדה כהרגלה ביסודיות ובדייקנות על רשימת המקורות. בודקת העובדות מטעם המכון תרמה תרומה חשובה להבאת תימכון לטענותינו. למרואיינים, ששמותיהם נזכרים במקומות הרלוונטיים, אנו אסירי תודה על הזמן ועל תשומת הלב שהקדישו לנו. תודתנו נתונה גם לפרופ' גבריאל מוצקין, ראש מכון ון ליר בירושלים, שסייע רבות בשלבים הסופיים של הפקת הספר; לרונית טפיירו, שעבודתה השקדנית על עריכת כתב היד והתקנתו לדפוס היתה משמעותית ביותר לתוצר המוגמר; ליונה רצון, מזכירת המערכת של הסדרה; וכמובן לשרה סורני, מנהלת הפרסומים במכון ון ליר בירושלים, שליוותה את הפרויקט מראשיתו ועד סופו.

הספר ניזון בין השאר מעבודה שנעשתה לצורך פרסום מאמרים במקומות אחרים. פרופ' חנה הרצוג וד"ר כנרת להד, בעזרתן של ד"ר טל כוכבי ורונה בראייר, דאגו לכלול מאמר ראשון על הכביש בספר שבעריכתן יודעים ושותקים: מנגנוני השתקה והכחשה בחברה הישראלית (מכון ון ליר בירושלים והקיבוץ המאוחד, 2006), שיצא לאור בעקבות סדרת הרצאות שהתקיימה במכון ב-2001-2002. תמי ליטני, סגנית עורך הארץ בעשור שקדם

* ראו למשל ורדי 2002; רבינוביץ 2002א; 2002ב.

לפרסום הספר, נתנה במה לכמה מאמרים בעניין הכביש, והתגובות שהם עוררו היו חשובות לתהליך המחקר והכתיבה. רוביק רוזנטל, בשנים שכיחן בתפקיד עורך פנים, ביטאון הסדרות המורים, הזמין מאמר מוקדם על הכביש שכתבתו האיצה את התפתחות העבודה.

נאור בן יהודע, רגב נתנון, יונה סוסנר, תום פסח, יניב קוממי ודפנה רובינשטיין השתתפו בסדנת סטודנטים חוקרים בחוג לסוציולוגיה ואנתרופולוגיה באוניברסיטת תל-אביב, שבה הוצגו ממצאים ראשוניים ממחקר השדה שהוביל לספר, והעירו לנו הערות מועילות. כרמית לובנוב היתה לנו לעזר רב בהסכימה לקרוא את כתב היד ולהעיר הערות חשובות עליו מתוך היכרותה המעמיקה עם התנועה הסביבתית בישראל. שיחותינו במהלך השנים עם ד"ר יעקב גארב, אביב לביא, ח"כ דב חנין, נאור ירושלמי, פרופ' אלון טל, פרופ' אורי מרינוב ורבים אחרים העמיקו את ידיעותינו והרחיבו את נקודת המבט שלנו על הכביש ועל משמעויותיו.

דני רבינוביץ מודה לאירוס, לגל, לתומר וליונתן על שאפשרו במשך שנות העבודה על הספר – כמו תמיד – את יישוב הדעת ומנוחת הנפש שדרושים להשלמת פרויקט כזה.

איתי ורדי מודה להוריו, דינה ויואב, ולאחותו יעל, על התמיכה ללא תנאי במהלך השנים, למאיה זוהר על העידוד ועל העזרה באיסוף החומר, ולקארינה ולמייקה האהובים – על הכול.

דני רבינוביץ ואיתי ורדי

מאי 2010