

מעקב אחרי החלטת ממשלה הרחבה והסטת

כביש 89 מקטע צומת כברי בית חולים

עבודה במסגרת מיזם חקר מוניטור באזרחות

עבודה לדוגמה

שמות התלמידים מגישי העבודה :

שם המורה המנחה :

שם התלמידה

תעודת זהות :

שם התלמיד :

ת.ז. :

שם התלמיד :

ת.ז. :

תאריך הגשה :

תוכן העניינים:

עמודים	תוכן
2	תוכן העניינים
3-6	מבוא למוניטור מקומי / ממשלתי
7-14	סקירה תיאורטית של הסוגיה האזרחית וההחלטה שהתקבלה : פרק ראשון : 1 – מצב הכבישים בישראל 1.1 – השקעה בתשתיות תחבורה בגליל 1.2 – גורמי תשתיות עיקריים המשפיעים על בטיחות 1.3 – מצב הכבישים בצפון הארץ 1.4 – כביש 89 מקטע כברי נהריה
15-16	סיכום החלק התיאורטי
17-26	בדיקה מעשית מעקב אחרי ביצוע המדיניות והצגת ממצאים
27-28	סיכום : תובנות ומסקנות
29-30	ביצוע התוצר
31-32	רפלקציה אישית בסיום העבודה
33-35	ביבליוגרפיה
36-39	נספחים

מבוא למוניטור מקומי / ממשלתי

כביש 89 שמחבר את נהרייה ועד מעלות וחורפיש הוא כביש רוחב חיוני ועמוס לעייפה בכלי רכב. מקטע הכביש שבין צומת כברי לצומת נהרייה מחולק בין שתי רשויות – מועצה אזורית מטה אשר (צומת כברי עד ביה"ח לגליל) ועיריית נהריה (ביה"ח לגליל עד צומת נהרייה).

בעיית עומסי התנועה בדרך לבית החולים עלתה כבר לפני מספר שנים והחריפה במיוחד בעקבות הקמת קניון ארנה בצומת הכניסה לנהריה. במהלך אחת הישיבות של פורום ראשי יישובי קו העימות, אנשי בית החולים חומרי רקע הקשורים לבעיה. "כבר היום קיימת בעיה בצירי התנועה ועומסים בחלק משעות היממה, בין השעות 7:00 עד 9:00 ובין השעות 15:00 עד 19:00, בשני הכיוונים, למרכז הרפואי. בתחום המוניציפלי של עיריית נהריה, יש מסלול אחד ובו שתי כיכרות, וחלק גדול מהכביש ללא שוליים. מצב זה לא מאפשר עקיפה של אמבולנס בשני הכיוונים והגעת צוותי חירום, ביטחון והצלה. עומס כביר של כלי רכב, אשר יגרום למטרד של ממש שעלול לעלות בחיי אדם, כאשר עובדים הן בשגרה והן בשעת חירום (כמו אירוע רב נפגעים), צוותי הצלה וצוותי ביטחון האמורים להגיע מרכז הרפואי, הגעת אמבולנס או יציאתו עם חולים במצב קריטי לבית החולים, יתקשו להגיע אליו או לצאת ממנו". בהמשך נכתב: "זה עשר שנים התקיימו ישיבות עבודה ודיונים רבים עם הרשויות של העיר נהריה והמועצה האזורית מטה אשר במטרה לאפשר נגישות וזמינות למרכז הרפואי. התקבלה הסכמה לשיתוף פעולה של יורם ישראלי, ראש המועצה מטה אשר, ושל מע"צ, שיבצעו את הפרויקט על חשבונם בלבד, כך שהביצוע לא יהווה נטל כספי על שתי הרשויות. לעומת זאת, מהנדס עיריית נהריה, נציג הרשות, התנגד לתוכנית זו של מע"צ" (גל, 2015).

הצגת ההחלטה:

ההחלטה שאותה אנו מבקשים לבדוק את יישומה נוגעת להחלטה ממשלתית של משרד התחבורה להרחבה והסטה של כביש 89 בקטע שבין צומת כברי לנהריה, שאורכו 5 ק"מ בלבד. כביש 89 נחשב לנתיב תחבורה ראשי בגליל המערבי, אולם בשל היותו צר במיוחד (בקטע שבין צומת כברי לבית החולים בנהריה) קיים קושי ממשי לצוותי חירום להגיע למרכז הרפואי בנהריה. כמו כן מתרחשות תאונות רבות בכביש עקב העומס הרב הקיים בו, בנוסף לכך הוא נתיב התחבורה היחידי המקשר בין היישובים הסמוכים לעיר נהריה ולבית החולים. המצב הבעייתי בכביש 89 פוגע בחופש התנועה של תושבי האזור, בזכות לחיים ובטחון עקב הסיכון הרב לנוסעים בכביש וכן למבקשים לקבל שירות רפואי בבית החולים.

להלן מפה המציגה את קטע כביש 89 בו עוסקת ההחלטה:



מספר שיקולים הנחו אותנו בבחירת ההחלטה שאותה אנו רוצים לבדוק:

1. הכביש המדובר נמצא באזור מגורינו, דבר המאפשר לחקור את ההחלטות והשינויים הנערכים בו מקרוב ובקלות.
2. צורת ההתנהלות בכביש פוגעת גם בנו ישירות, מאחר ואנו משתמשים בכביש על בסיס יומי.
3. אנו חשים דאגה רבה בנוגע לפגיעות הרפואיות הרבות שנגרמות עקב חוסר יעילותו של הכביש, וברצוננו לחקור ולהבין מה נעשה בנידון.

הדרך שבאמצעותה נעקוב אחרי ההחלטה היא באמצעות בדיקה של מסמכים, דוחות, תכניות ממשלה, כתבות בעיתונות וכן בשאלות שנפנה לגורמים הקשורים ביישום ההחלטה.

החלק הראשון של עבודתנו יכלול סקירה תיאורטית המבוססת על מאמרים העוסקים במיקומו של כביש 89, עומסי התנועה בו והשלכותיהם. בחלק השני של עבודתנו נציג את ההחלטה שהתקבלה ע"פ מרכיביה וכן את כלי המחקר שבאמצעותו בדקנו את יישום ההחלטה, נציג את הממצאים ובנוסף טבלה המסכמת את ממצאי המעקב אחרי ההחלטה. בסיום העבודה נערוך דיון ומסקנות והצגת תובנות לגבי יישום ההחלטה בפועל.

להלן ניתוח מושגי באזרחות של ההחלטה שאנו בודקים:

1. ציין: חופש התנועה.

הצג: חופש התנועה הוא זכות יסוד, ותנאי הכרחי למימושן של רוב זכויות היסוד האחרות. לכל אדם יש זכות לנוע באופן חופשי ברחבי המדינה, ללא מאסר, מעצר, הסגרה למדינה זרה או הגבלה אחרת של תנועותיו. חופש התנועה כולל גם את הזכות לצאת מהמדינה ולהיכנס אליה (חופש התנועה, א.ת.)

הסבר: ברוב שעות היום ישנם פקקים אדירים במקטע כביש 89 בצומת נהריה שגורמים לכך שאדם יכול להמתין חצי שעה במקטע כביש של 100 מטרים. עומסי התנועה מאריכים את נסיעתם של הנוסעים ומקשים עליהם להגיע ליעדיהם. כלומר, קטע הכביש מצומת כברי עד לנהריה מעכב את הנוסעים בשל צפיפותו ובכך מונע מהם לנוע באופן חופשי במקטע כביש זה.

2. ציין: הזכות לחיים וביטחון.

הצג: הזכות לחיים היא זכות יסוד. כל בני האדם זכאים לחיות את חייהם במלואם, ואסור לאיש לפגוע בהם. פגיעות בחיים או בגוף אסורות והן עברה פלילית ועוולה אזרחית. חובת המדינה להגן על תושביה. כל בני האדם זכאים להגנה מפני פגיעה בחייהם ובגופם. חובת המדינה היא לשמור על ביטחונם האישי של תושבים בתחומים שבשליטתה(הזכות לחיים ולשלמות הגוף, 2004).

הסבר: קטע הכביש הנ"ל מהווה פגיעה בזכות לחיים וביטחון של אוכלוסיית הגליל המערבי בשל עומס התנועה אשר גורם לתאונות מרובות ועיכוב הרכבים הנוסעים אל בית החולים. אורכו של קטע הכביש המדובר הוא 5 ק"מ בלבד, אך בעשור האחרון נמנו 150 תאונות בהן נהרגו 6 בני אדם ויותר מ-400 נפגעו. כלומר, הנסיעה בקטע כביש זה היא נסיעה לא בטיחותית ואף מסוכנת מפני שישנם סיכויים גבוהים לתאונות אשר יפגעו בחיי אדם. בנוסף, ברוב שעות היום ישנם פקקים אשר מאריכים את זמן הנסיעה בצורה משמעותית, ועומסי התנועה עלולים להחמיר את מצבם הרפואי של החולים ואף להרגם. עומסי התנועה והתאונות שמאפיינות את הכביש פוגעות בזכות לחיים וביטחון של הנוסעים בכביש הן במטרה להגיע לבית החולים והן במטרה להגיע ליעדים אחרים.

3. ציין: העדפה מתקנת.

הצג: העדפה מתקנת היא הענקת הטבה לאוכלוסייה מקופחת בחברה למשך זמן מסוים במטרה לצמצם פערים.

הסבר: תושבי הגליל המערבי, חיים בפריפריה והדבר מתבטא בקיפוחם במקומות בילוי מועטים משל המרכז, שירותי רפואה מועטים ועוד. על מנת לצמצם במעט את הפערים של אוכלוסיית הגליל המערבי עם אוכלוסיית המרכז בנוגע לקבלת שירותים רפואיים יש להעניק תקציבים מוגברים להרחבת קטע הכביש המדובר שתקל על האוכלוסייה בהגעה לבית החולים.

סקירה תיאורטית של הסוגיה האזרחית וההחלטה שהתקבלה

ההחלטה שאנו עוקבים אחריה עוסקת במקטע כביש 89 צומת כברי נהריה. בסקירה נתייחס באופן כללי למצב תשתיות הכבישים בישראל ונתמקד במקטע הכביש הקשור בהחלטה שנמצא באזור פריפריאלי שבו תשתיות התחבורה מפגרות ביחס לתשתיות במרכז הארץ.

1. מצב הכבישים בישראל:

בישראל קיימת בעיה של איכות הכבישים בארץ בהם נעים מיליוני מכוניות. חברת נתיבי ישראל החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ היא חברה ממשלתית האחראית לפיתוח תשתיות הכבישים בישראל. החברה עוסקת בתכנון פיתוח ואחזקת מרבית הכבישים הבינעירוניים בישראל, לרבות מחלפים וגשרים. מתברר כי החברה הזניחה בצורה קשה, שלא לומר פושעת, את הטיפול בתחזוקת רשת הכבישים, הגשרים המנהרות והצמתים הבינעירוניים שתחת אחריותה. "משרד מבקר המדינה העלה ליקויים רבים בפעולות בתחום התחזוקה שבאחריות החברה", נכתב בדוח, "קיימים פערים גדולים בין הפעולות הדרושות בשל מצב רשת הכבישים וההנחיות המקצועיות שקבע משרד התחבורה ובין יישומן בידי החברה, דבר המסכן את בטיחותם של כלל המשתמשים בדרך - הנהגים, הנוסעים והולכי הרגל", נכתב בדוח המבקר.

תקציבי התחזוקה של הכבישים הבינעירוניים בישראל אינם הולמים את דרישות רשת הכבישים, וקטעי כבישים רבים אשר נזקקים לתחזוקה אינם נכללים בתוכנית העבודה השנתית של חברת נתיבי ישראל (נת"י). לפי הממצאים, נת"י מדרגת את מצבם של 1,104 גשרים בישראל (מתוך 1,300 גשרים ומנהרות שתחת אחריותה) בציון "גרוע", "גרוע מאוד", או "חמור", כאשר 145 גשרים נמצאים בדירוג הנמוך ביותר ("חמור"). בבדיקה שנערכה ב-2011 התברר כי 72 גשרים נמצאים בסיכון גבוה במיוחד באירועי רעידת אדמה - אך מאז תוקנו רק שני גשרים. בנוסף מתברר כי התאורה ב-580 צמתים ברחבי הארץ אינה עומדת בדרישות שקבעה החברה, וכי ההנחיות לצביעת כבישים כלל אינן מיושמות. עוד מתברר, כי מאז יולי 2016 אין בקרה על קבלני הביצוע של החברה (ברקת, 2017).

בעיה נוספת הקשורה בתשתיות הכבישים בישראל היא שמספר המכוניות על הכביש זינק בעשור וחצי האחרון ב-69%, כשהקילומטראז' הלאומי גדל ב-50% וכששטח הכבישים גדל באותה התקופה ב-40% בלבד — התוצאה היא בלתי נמנעת: עוד ועוד פקקי תנועה, שמתארכים והולכים, ומשפיעים על סדר היום הפרטי והלאומי (דורי, 2017).

רמת הצפיפות בכבישי ישראל היא הגבוהה ביותר במדינות ה-OECD, כ-2,700 רכבים לכל ק"מ כביש בישראל לעומת כ-773 רכבים לק"מ כביש במדינות ה-OECD (בר, 2017). בעשור האחרון גדלה ההקצאה התקציבית לתשתיות תחבורה יבשתית, גידול של כ-67%. הגידול בהשקעה זו בולט במיוחד על רקע הקיצוץ בתקציבי פיתוח ממשלתיים אחרים. אולם במונחי ש"ח ב-2011 תמ"ג, ההשקעה בתשתיות תחבורה – העומדת על כ-1% תמ"ג, יציבה למדי בשנים האחרונות ודומה לזו של ארצות ה-OECD. ההשקעה בתשתיות תחבורה אמורה לבשר על עתיד תחבורתי טוב יותר – אולם מומחי תחבורה בישראל, כולל מומחי תחבורה ממשלתיים, אינם חוזים שיפור אלא דווקא החמרה. הסיבה העיקרית לכך היא שמדיניות ההשקעות עד כה תיעדפה את הנסיעה ברכב פרטי, במקום את התחבורה הציבורית. למרות הגידול בהשקעה בפיתוח תשתיות תחבורה, התחזיות לגבי מצב התחבורה בישראל בכלל ובמטרופולינים בפרט אינן טובות. על פי נתוני משרד התחבורה: הגודש בדרכים צפוי לגדול משמעותית לכדי כשל כללי של רשת הכבישים העורקית במטרופולינים בשעת השיא בבוקר; עד 2030 כל נוסע ברכב צפוי לבזבז למעלה מ-60 דקות נוספות במוצק ביום בכביש בגין הגודש; סך שעות אדם שיבזבזו בגין הגודש בדרכים צפוי לעמוד על 850 מיליון שעות בשנה (עד לשנת 2030); אומדן הפסד התוצר בגין הפסד שעות אדם בגודש צפוי לעמוד על 25 מיליארד ש"ח לשנה; אורך הקטעים הגדושים בדרכים המהירות בשעת השיא בבוקר יוכפל בתוך 20 שנה; קצב הפיתוח הנוכחי של רשת תחבורה עתירת נוסעים אינו מספיק (סופר, 2013).

בשנים האחרונות חל זינוק בהיקף התקציבים המוקצים לשיפוץ הכבישים. מתחילת השנה הוציאה נתיבי ישראל קרוב ל-600 מיליון שקל בפרויקטים לקרצוף וריבוד מחודש של הדרכים – לעומת 470 מיליון שקל ב-2016 כולה ו-400 מיליון שקל ב-2015. על פי נתונים שהעבירה חברת נתיבי ישראל (לשעבר מעצ), האמונה על תחזוקת הדרכים הבינעירוניות בארץ, הכבישים שבאחריותה זוכים לציון ממוצע של כ-80 נקודות מתוך 100 במדד PCI הבינלאומי, המשקלל פרמטרים כמו סדקים ושיבושים באספלט, נוחות נסיעה, אחיזת כביש לכלי הרכב ועוד (דורי, 2017).

1.1 השקעה בתשתיות תחבורה בגליל:

התכנית הממשלתית לעידוד הגליל, בהיקף של 15 מיליארד שקל, מתמקדת בעיקר בפיתוח התחבורה. 12 מיליארד שקלים מתוכה הם פרויקטים לתחבורה שחלקם תוכננו ממילא אך "נצבעו" כחלק מהתכנית החדשה. חלק מהתקציבים הוסטו מתחומים אחרים לשיפור השירותים באזור בתחומי החברה, החינוך והבריאות.

התכנית כוללת גם מספר פרויקטים ארוכי טווח שלוח הזמנים לביצועם אינו ברור ובחלק מהמקרים אין וודאות שייצאו לפועל, כגון העברת מכון וולקני מאזור המרכז לגליל, העברת מטות של חברות ממשלתיות, הקמת אזורי תעשייה והקמת שדה תעופה בינלאומי. פרופ' לביא מעריך שדווקא יישום הפרויקטים ארוכי הטווח יכול להביא לשינוי משמעותי במצבה של אוכלוסיית הגליל הסובלת משעור עוני גבוהים, נחיתות בתחום שירותי החינוך והבריאות, מחסור במקורות תעסוקה מכניסים ותשתיות לקויות. לביא מצביע על תהליכי הידלדלות המחמירים במהלך השנים את מצב האזור, כתוצאה מהגירה של אוכלוסייה חזקה ובעלת פוטנציאל לאזורי המרכז.

הפתרון לדעת לביא הוא להעביר לגליל מנועי צמיחה היכולים לספק מקורות תעסוקה חדשים ולחזק את הגליל, כגון הגעתם של חברות ומכוני מחקר, שיביאו אותם אוכלוסייה משכילה ומקורות תעסוקה מכניסים. מימוש מנועי הצמיחה, אפילו באופן חלקי ובפריסה על תקופה ארוכה, יכול להביא את הבשורה וליצר פיתוח כלכלי בר קיימא וצמצום פערים לעומת המרכז. הפעלת מנועי צמיחה כאלה יוצרת סחיפה שלאחריה, גם ללא המשך התערבות ממשלתית, תמשיך את הפיתוח. מקרה בוחן מוצלח הינו מרכז המדע בבאר שבע שסוחף כיום חברות בינלאומיות גם ללא מעורבות ממשלתית ישירה. הממשלה שמעוניינת לפתח את הפריפריה, יכולה לבצע מהלך משמעותי ולממש סוף סוף את הפוטנציאל העצום הטמון בצפון. ההשקעה ההתחלתית אמנם משמעותית אך ללא השקעה כזאת, הממשלה תאלץ בכל כמה שנים להזרים מיליארדי שקלים על מנת להמשיך ולהחיות באופן מלאכותי את האזור (הממשלה משקיעה בעיקר בכבישים - בצפון זה לא מספיק, 2017)

1.2 גורמי תשתיות עיקריים המשפיעים על בטיחות:

תשתיות כבישים לקויות פוגעות בבטיחות הנוסעים בכבישים ומסכנות אותם. במחקר מקיף שנערך בטכניון נותחו גורמי תשתית שונים והשפעתם על תאונות בדרכים בין עירוניות עם שני נתיבים. בסך-הכל נבדקו 12 גורמי תשתית כגון רוחב הנתיבים, ראות, גדרות בטיחות, מאפייני שוליים וכדומה. כל 12 הגורמים התשתיתיים שנבדקו משפיעים על רמת הבטיחות הכוללת של כל דרך. כל אחד מהם תורם בצורה מעט שונה לתמונה הכללית של הבטיחות בדרך מסוימת ולכן בכללותם, ובשילוב של גורמי האנוש כאמור לעיל, משפיעים על שיעורי התאונות שיתרחשו באותה דרך לאורך תקופה. במחקר האמור נמצא שחמשת גורמי התשתית העיקריים והמשפיעים ביותר על בטיחות בדרכים דו-נתיביות בינעירוניות הם:

1. רוחב נתיבים
2. חלק הדרך שבו אסורה עקיפה
3. ערך מספרי (הציון) שניתן לעקביות תוואי הדרך
4. ערך מספרי (הציון) שניתן למאפייני בטיחות בצידי הדרך (כולל רוחב שוליים ו"מדרגה")
5. מספר הצמתים לקילומטר אורך

לשם הבהרה חשוב לציין כי גם גורמי תשתית חשובים אחרים, אין להפחית בערכם ויש לתכננם כהלכה, אבל חמשת הגורמים המוזכרים משפיעים באופן מובהק ביותר על הסיכוי להתרחשות תאונות. במחקר האמור פותח מדד כולל ("ציון כולל") לאיכות התשתית, על סמך אותם חמשת מאפייני תשתית עיקריים. לאחר בחינתם ובחינת מאפייני תאונות רבות, כויל מודל שהראה שככל שאיכות התשתית נמוכה יותר - כלומר שהציון התשתיתי נמוך יותר - שיעור התאונות גבוה יותר. מכך אפשר להבין כי הקשר בין שיעורי התאונות ותשתית גרועה הוכח פעם נוספת. יצוין גם שנמצא כי ירידה קטנה יחסית באיכות התשתית, מובילה להגדלה ניכרת בשיעורי התאונות. אפשר לציין זאת גם באופן הפוך: השקעות מדודות בתשתית ושיפורים סבירים ונכונים, יובילו להקטנת שיעורי התאונות וירידה במספר הפצועים קשה וההרוגים (פולוס 2015).

1.3 מצב הכבישים בצפון הארץ :

כבישים רבים בצפון הארץ נחשבים לכבישים אדומים אלו הם כבישים שמתרחשות בהם תאונות קטלניות רבות יחסית. מצב כבישי צפון הארץ המרכזיים ממשיך לגבות מחיר יקר של חיי אדם, והשאלה היא מה אנו עושים בנידון וכיצד מתמודדים עם הבעיה הכואבת. אז נכון שתרבות הנהיגה הקלוקלת אינה מוסיפה למצב זה, אך לא ניתן להאשימה לבדה. בעיה זו מצטרפת למצב הבלתי נסבל של כבישים צרים ומסוכנים שלאורך מרביתם אין ולא תאורת כבישים אחת לרפואה.

כבישי הצפון משמשים עשרות אלפי נהגים במשך השבוע ובסופי שבוע ובחגים הם מתמלאים במאות אלפי מטיילים שבאים מכל קצוות הארץ לטייל וליהנות. המטיילים אינם משערים לעצמם איזו סכנות חיים מצפים להם. ניקח לדוגמה את הכביש המוביל מצומת עמידה לכרמיאל. כביש סואן ברוב ימות השנה, שהנהיגה בו בלילות קשה מנשוא, במיוחד בחודשי החורף אשר בהם מלבד ערנות מוגברת. צריך גם לקוות שיהיה ללא מזג אוויר סוער אשר מגביר את סכנת החיים בעשרות אחוזים בכבישים אלו נהרגו עשרות בני אדם ואין ספק שהתקנת תאורה והרחבת הכבישים תחסוך לפחות חלק ממקרי מוות מיותרים אלו. יש לציין שבניגוד לכבישי הצפון, הכבישים הבינעירוניים שבמרכז הארץ הינם רחבים ומוארים ומשמשים את הנוהגים בהם בבטחה (גבאי, 2012).

צפון הארץ אמור להיות מוקד משיכה למטיילים רבים. מזג האוויר האביבי, זרימת המים והפריחה יביאו אלפי כלי רכב מכל קצוות הארץ לצפון. בדרך לטיול ייסעו המטיילים בכמה מהכבישים המסוכנים והאדומים שיש במדינת ישראל. בחלק גדול מהכבישים אין הפרדה קשיחה שתמנע תאונות חזיתיות, בחלק גדול מכבישים לא קיימת תאורה, השולים צרים, אין מקומות בטוחים לעצירה והכניסות והיציאות מהישובים מסוכנות ולא מוסדרות. אחד מהכבישים המרכזיים לכנרת ולצפון הוא כביש 65 שמתחיל במחלף קיסריה ומסתיים בצומת קדרים. בכל שנה בממוצע מתרחשות בכביש מעל 100 תאונות דרכים, שבמהלכן נפגעים כ-350 בני אדם וארבעה בני אדם נהרגים. אם בחרתם לא להסתכן בנסיעה בכביש 65 ותנסו להגיע לכנרת דרך בית שאן והבקעה, תזכו לנסוע בעוד כביש אדום, כביש 71 שמתחיל בעפולה ומסתיים בבית שאן. בכל שנה מתרחשות בכביש 15 תאונות דרכים שבמהלכן נפגעים כ-55 בני אדם וארבעה בני אדם נהרגים. נוסעים לטייל באזור הגליל המערבי? כביש 70 שמתחיל בצומת פוראדיס (זיכרון יעקב) ומסתיים בשלומי, הוא אדום בחלקו הצפוני ובכל שנה בממוצע מתרחשות בו 92 תאונות דרכים, כאשר מעל 300 בני אדם נפגעים בממוצע בכל שנה וארבעה בני אדם נהרגים. החלטתם להגיע דרך הבקעה בכביש 90: אולי תחשבו שנית כי בכביש שחוצה את

המדינה מצפונה ועד רוחבה מתרחשות בכל שנה בממוצע 55 תאונות דרכים ונפגעים 171 בני אדם בממוצע, שבעה נהרגים בממוצע בכל שנה (מפת הכבישים האדומים, 2016).

1.4 כביש 89 מקטע כברי נהריה:

שעות ספורות לפני תום השנה האזרחית 2017, התרחשה תאונת דרכים קשה בכביש 89 בסמוך לצומת כברי. חמישה פצועים פונו למרכז הרפואי לגליל בנהריה ביניהם: אשה בת 63 עם חבלות חזה וגפיים במצב קשה, שתי נשים נוספות, 44, 57 ושני גברים בני 68 ו-58. הארבעה סובלים מחבלות גפיים במצב קל. בחודש יולי אירעה תאונת דרכים קטלנית בכביש 70 שגבתה שלושה קרבנות בני משפחה אחת. משאית שהגיחה מכיוון דרום התנגשה חזיתית ברכב משפחתי. מבדיקת צפון-1 עולה כי נידות טיפול נמרץ שנקראו מנהריה וממעלות התעכבו זמן ממושך עד להגעה לזירת האירוע בשל מסלול נתיב נסיעה אחד בלבד בכביש 89. סיפורו עצוב של כביש 89 יימשך כנראה לאורך עשור הקרוב. שנת 2017 לא הביאה עימה בשורה בכל הנוגע לתחבורה באזור למעט עליו בתאונות קטלניות. ההזנחה בטיפול בכבישי הצפון ובעיקר מכביש 89 מזרח לכיוון מעלות, הכביש המכונה 'מציל חיים', כאשר על הציר שלו נמצאים: תחנת משטרת נהריה, כיבוי אש והמרכז הרפואי לגליל (כבסה, 2017).

המרכז הרפואי לגליל בנהריה שנמצא לאורך ציר התנועה בכביש 89 צומת כברי נהריה. משרת אזור שבו מתגוררים כ-600 אלף תושבים. בשנה שעברה נרשמו קרוב ל-400 אלף ביקורים בחדר המיון ובמרפאות המרכז הרפואי. ציר התנועה היחיד המוביל אליו מחבר את כל יישובי הגליל המערבי לעיר נהריה. על קטע הכביש ובסמוך לו נמצאים מלבד המרכז הרפואי כל מוסדות החירום המשרתים את מאות אלפי תושבי האזור - תחנת משטרת נהריה, תחנת מד"א האזורית ותחנת כיבוי האש האזורית. ב-2013 התגברה המצוקה עקב פתיחתו של קניון ארנה בצומת נהריה, על אותו כביש ממש, מה שהגדיל את נפח כלי הרכב בכביש. בפברואר 2014 שיגר ראש מועצת כפר ורדים סיון יחיאלי מכתב לשר התחבורה, לשר הפנים ולשר הבריאות שבו ביקש מהם להתערב כדי לפתור את הבעיה. במקביל, ביקש ד"ר מסעוד ברהום, מנהל המרכז הרפואי לגליל, ממנכ"ל משרד הבריאות דאז, בקשה דומה. עקב כך, באותו החודש התקיימה פגישת עבודה במשרד התחבורה עם כלל הגורמים הנוגעים בדבר. בפגישה נכחו נציגים מבית החולים, קצינים מאגף התנועה של משטרת ישראל, נציגי משרד התחבורה ונציגי חברת נתיבי ישראל. כמו כן, נכחו מהנדס המועצה האזורית מטה אשר ומהנדס העיר נהריה, שבתחום שיפוטן של הרשויות הללו עובר קטע הכביש הבעייתי. ממסמכים של משרד התחבורה שהגיעו לידי וואלה! NEWS עולה כי נכון למועד הישיבה, דווקא עיריית נהריה התנגדה להרחבת

הכביש מסיבה שעד היום לא הוסברה על ידה. זאת על אף שלאורך מרבית צדי הכביש ישנן מדשאות, חניות ומדרכות רחבות ידיים שמאפשרות להרחיב את הכביש מבלי לפגוע בבנייני מגורים. "מהנדס העיר נהריה ציין שמדיניות העירייה לגבי דרך 89 היא שלא תורחב הדרך", נכתב בסיכום פגישת העבודה שנערך על ידי משרד התחבורה. עוד יוחסה למהנדס העיר אמירה לפיה "העירייה תכשיר דרך עפר כגישה נוספת לבית החולים". אלא שגם פתרון זה לא יצא לפועל עד היום. בסיכום המסמך נכתב: "חברת נתיבי ישראל תבחן את העיכובים לבית החולים מכביש 89 ותציג המלצותיה בתוך חודש ימים", וכי "תיקבע פגישת מעקב במהלך חודש אפריל". (חשמונאי, 2016)

במרץ 2016 נותרה רחבת חדר המיון של בית החולים גליל מערבי בנהריה ריקה מאמבולנסים במשך שעות ארוכות. תורים לניתוחים וטיפולים שנקבעו זמן רב מראש נדחו וצוותי רפואה וסיעוד איחרו באופן ניכר למשמרותיהם אחרי שנקלעו לפקקי הענק. הסעות בתי הספר האזוריים התעכבו אף הן ותלמידים רבים איחרו ללימודים. חברת נתיבי ישראל ביצעה עבודות בכביש, אך למורת רוחם של התושבים לא היה מדובר בהרחבת הכביש, אלא בציפוי בשכבת אספלט חדשה. "חלם זה כאן. סוף כל סוף מבצעים עבודות בכביש, אבל עוסקים בטפל ולא בעיקר", אמר בזעם אחד הנהגים שאיחר לעבודתו אחרי שצלח מרחק של קילומטר וחצי בלבד בשעה ו-20 דקות. "כבר עשרות שנים שהקטע הזה פקוק באופן יומיומי. האוכלוסייה רק הולכת וגדלה והדבר הזה רק מחמיר את המצוקה". (חשמונאי, 2016).

ועדת הכלכלה של הכנסת, בראשות ח"כ איתן כבל, קיימה דיון שעסק בטיפול בכביש 89 בין חברי לנהריה בצפון. זאת, לנוכח טענת מספר חברי כנסת כי משרד התחבורה מגלה אזלת יד בטיפול בכביש, אשר מסכן את חייהם של מאות אלפי תושבי הגליל המערבי. לפי ההערכות, בקטע שבין צומת כברי לנהריה, שאורכו 5 ק"מ בלבד, אירעו בעשור האחרון 150 תאונות בהן נהרגו 6 בני אדם ויותר מ-400 נפגעו. במהלך הדיון נטען כי משרד התחבורה נמנע מלהפוך את הכביש לדרך דו-נתיבית עם גדר הפרדה – מצב המסכן את חייהם של מאות אלפי תושבי האזור. למרות שמשרד התחבורה הבטיח לסיים את עבודות הרחבת השוליים בכביש כבר במאי 2015, לדברי חברי הכנסת ההבטחה לא קויימה עד היום. ראש המועצה האזורית מטה אשר, יורם ישראלי, אמר כי הפיתוח של כביש 89 תקוע זה 14 שנים, "ואם אתה אומר איזה מילה עושים עליך חרם ואתה הופך לאויב משרד התחבורה". ראש מועצת חורפייש, מופיד מרעי, הצטרף לדבריו ואמר שהעבודות להרחבת הכביש החלו לפני יותר מעשור (גולן, 2016).

"פנינו לראש הממשלה להקים ועדת שרים בראשותו, לא כדי ללמוד את הנושא מחדש אלא להראות עד כמה הנושא הזה חשוב. נמסר לנו על הקמת ועדת מנכ"לים והשבוע הודיעו לנו שהוועדה עוד לא התכנסה והיא אוספת חומר. איזה עוד חומר צריך לאסוף", שאל יו"ר ועדת הכלכלה איתן כבל. הוא שב ופנה לראש הממשלה ואמר: "אנחנו מצפים ממך למנהיגות לא רק בעניינים הנוגעים לכיסא שלך, אלא גם בעניינים שנוגעים לחיים של כלל אזרחי ישראל"

(כביש 89: עוד לא סיימו אפילו לתכנן, 2016).

מקטע הכביש המצוי תחת פיקוח מועצה אזורית מטה אשר מצוי מזה מספר שבועות בחידוש הכביש, הרחבתו והכשרתו לתנועה חלקה וזורמת יותר. אך למרות כל הכוונות הטובות, מקטע הכביש בין בית החולים לנהריה תקוע, ישן, צר ואינו עונה על צרכי התנועה. מצדי הכביש בנתה עיריית נהריה בהנחיית ראש העירייה ז'קי סבג, מפרצוני חניה, שביל לרוכבי אופנים ומדרכה רחבה בצדו האחד וגבעות, ספק תלי דשא מצדו שני. כל פניות הנהלת בית החולים ומומחים אחרים לעיריית נהריה לוותר על מפרצוני חניה ושביל אופנים ולהרחיב מעט את הכביש במקום תלי הדשא, נתקלו עד כה בחומה בצורה של סירוב.

סיכום הפרק התיאורטי

רמת הצפיפות בישראל היא הגבוהה ביותר במדינות ה-OECD, כ-2,700 רכבים לכל ק"מ כביש בישראל לעומת כ-773 רכבים לק"מ כביש במדינות ה-OECD (בר, 2017). בעשור האחרון גדלה ההקצאה התקציבית לתשתיות תחבורה יבשתית, גידול של כ-67%. הגידול בהשקעה זו בולט במיוחד על רקע הקיצוץ בתקציבי פיתוח ממשלתיים אחרים. אולם במונחי ש"ח ב-2011 תמ"ג, ההשקעה בתשתיות תחבורה – העומדת על כ-1% תמ"ג, יציבה למדי בשנים האחרונות ודומה לזו של ארצות ה-OECD. ההשקעה בתשתיות תחבורה אמורה לבשר על עתיד תחבורתי טוב יותר – אולם מומחי תחבורה בישראל, כולל מומחי תחבורה ממשלתיים, אינם חוזים שיפור אלא דווקא החמרה. הסיבה העיקרית לכך היא שמדיניות ההשקעות עד כה תיעדפה את הנסיעה ברכב פרטי, במקום את התחבורה הציבורית. למרות הגידול בהשקעה בפיתוח תשתיות תחבורה, התחזיות לגבי מצב התחבורה בישראל בכלל ובמטרופולינים בפרט אינן טובות.

בנוגע לתחום הכלכלה, ישנה התרחבות משמעותית של הפער הכלכלי בין המחוזות. התרחבות הפערים באה לידי ביטוי בפערי שכר משמעותיים בין תושבי המרכז ותל-אביב לתושבי ירושלים, הצפון והדרום.

על עומק הפערים ניתן ללמוד מניתוח של רמות ההכנסה במחוזות השונים. על פי ממצאי בנק ישראל, עמדה ב-2012 ההכנסה הכלכלית לנפש על רמה של 24,453 שקל במחוז המרכז ו-23,462 שקל במחוז תל-אביב. ההכנסה במחוזות אלו הייתה גבוהה מההכנסה הארצית הממוצעת ב-6%-5%. מנגד, במחוז חיפה עמדה ההכנסה הכלכלית לנפש על רמה של 20,484 שקל, במחוז הצפון על 19,098 שקל, במחוז הדרום על 18,356 שקל ובמחוז ירושלים על 10,518 שקל בלבד - 8% מתחת לממוצע הארצי.

אי ההשקעה בצפון מבוטא גם בכבישים. מרבית הכבישים האדומים ממוקמים בצפון הארץ, בין השאר בגלל העדר תשתיות וכבישים ישנים שטרם שופצו או הורחבו, כבישים כמו כביש 89 המחבר בין ישובים האזור לעיר המרכזית נהריה, כביש 4 המחבר בין עכו לראש הנקרה וכביש 65 המחבר בין צומת כברי לכפר יאסיף. בכבישים אלו מתרחשות תאונות קטלניות ואנשים רבים מאבדים בהם את חייהם.

כביש 89 הינו כביש רוחב בגליל העליון, בצפונה של ישראל באורך 58 ק"מ. כביש זה מקשר בין צומת נהריה בנהריה, שם הוא נפגש עם כביש 4, עובר דרך מעלות תרשיחא ונפגש עם כביש הצפון בצומת חירם. קטע הכביש שבין צומת כברי לנהריה, אשר אורכו 5 ק"מ, מאופיין בעומסי תנועה מרובים ובמקום התרחשותן של תאונות מרובות. בנוסף לכך, כביש זה הוא דרכו היחידה של הציבור המאוכלס במושבים ובקיבוצים באזור להגיע אל בית החולים היחיד באזורם, "המרכז הרפואי לגליל", ולקבל את שירותי הבריאות להם זקוקים. העומסים בכבישים מעכבים ומאריכים את נסיעתם הן של הרכבים הפרטיים של החולים הן את הרכבים הפרטיים של הצוות הרפואי והן את האמבולנסים בדרכם לבית החולים. העיכוב שנגרם מהווה סיכון ממשי לבריאות החולים ולחיייהם.

בדיקה מעשית מעקב אחרי ביצוע המדיניות והצגת ממצאים

ההחלטה שאותה אנו מבקשים לבדוק נוגעת להחלטה ממשלתית של משרד התחבורה להרחבה והסטה של כביש 89 בקטע שבין צומת כברי לנהריה, שאורכו 5 ק"מ בלבד. כביש 89 נחשב לנתיב תחבורה ראשי בגליל המערבי, אולם בשל היותו צר במיוחד (בקטע שבין צומת כברי לבית החולים בנהריה) קיים קושי ממשי לצוותי חירום להגיע למרכז הרפואי בנהריה. כמו כן מתרחשות תאונות רבות בכביש עקב העומס הרב הקיים בו, בנוסף לכך הוא נתיב התחבורה היחידי המקשר בין היישובים הסמוכים לעיר נהריה ולבית החולים. המצב הבעייתי בכביש 89 פוגע בחופש התנועה של תושבי האזור, בזכות לחיים ובטחון עקב הסיכון הרב לנוסעים בכביש וכן למבקשים לקבל שירות רפואי בבית החולים.

להלן פירוט מרכיבי ההחלטה:

1. הרחבה והסטה של כביש 89 בקטע שבין צומת כברי לנהריה, שאורכו כ 5 ק"מ
2. הרחבת השוליים בקטע הכביש שבין צומת כברי לנהריה שאורכו כ 5 ק"מ עד מאי 2015
3. הפיכת הכביש לדרך דו נתיבית עם גדר הפרדה
4. סלילת נתיב חירום והצגת לוח זמנים מחייב לביצוע העבודות
5. בשנת 2017 יחל הליך "קבלת הרשאה" לתכנון המקטע בין כברי לנהריה.
6. בסיכום התקציבי בין משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבין משרד האוצר לשנים 2017-2018, ותכנית החומש לכבישים הבינעירוניים לשנים 2017-2021. שר התחבורה והבטיחות בדרכים הודיע שיקצה מתוך מסגרת תקציבו, בשנים 2017-2021, תקציבים לאזור הצפון לפיתוח ובניית כבישים על פי תכנית חומש שמתחילה בשנת לצורך הרחבה והסטה של כביש 89 הוחלט להקצות 266 מליון ₪.

הגורם המיישם של ההחלטה הוא : משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל

לוח הזמנים ליישום הוא : עד מאי 2015 הרחבת השוליים בקטע הכביש

הסטה והרחבת הכביש משנת 2017

התקציב הוא : 266 מליון ש"ח

הצגת כלי המחקר לבדיקת ההחלטה

ההחלטה שאנו עוקבים אחריה היא : **הסטת והרחבת כביש 89 במקטע שבין כברי לנהריה**

לצורך מעקב אחרי ההחלטה החלטנו **להשתמש בשאלון** שיופנה לגורמים שונים הנוגעים ליישום ההחלטה והם : משה דוידוביץ' סגן ראש המועצה האזורית מטה אשר, חה"כ איתן כבל, סיוון יחיאלי ראש המועצה המקומית כפר ורדים, הרשות לפיתוח הגליל והנגב, שמעון גואטה ראש המועצה האזורית מעלה יוסף, ליאם יחיא עוזרת אישית לראש המועצה האזורית מעלה יוסף.

שאלון הוא כלי לאיסוף נתונים על ידי שאלות לאנשים רלבנטיים. אנו שואלים שאלות הקשורות להחלטה אותה אתם בודקים, מעבר למידע שמצאנו במקורות הספרותיים.

השאלון שבנינו כולל בתוכו שאלות פתוחות. שאלה פתוחה מאפשרת מענה חופשי ע"פ דעתו של המשיב ללא כל הכוונה מצד השואל.

יתרונות : החוקר אינו מגביל את הנחקר לתשובות המסוימות שהוא ניסח. בנוסף שאלות פתוחות הן גמישות ויש בהן אפשרויות להעמיק.

חסרונות : שאלה פתוחה היא קשה לתשובה ועוד יותר קשה לניתוח. בנוסף, לעיתים התשובות לשאלות הפתוחות הן דלות, ומרואיינים רבים אינם משיבים כלל לשאלות פתוחות (משתמטים מלענות עליהן).

בחרנו בכלי זה לבדיקת ההחלטה מהסיבות הבאות :

השימוש בשאלות שיועברו בדוא"ל לגורמים מקבלי ההחלטה הוא דרך זולה יחסית ומהירה ולקבלת מידע הנוגע להחלטה. כמו כן ניתן ועיבוד הנתונים שהתקבלו מתשובות הגורמים הוא מהיר וקל יחסית.

מבנה כלי המחקר : חיברנו 5 שאלות פתוחות על מנת לעקוב ולבדוק את יישום ההחלטה.

לפני הצגת השאלות הצגנו את ההחלטה בתיאור המתומצת שלה ולאחר מכן הצגנו את השאלות.

להלן נוסח המכתב שנשלח לגורם המקצועי:

לכבוד,

שלום רב,

במסגרת שיעורי האזרחות אנו כותבים מטלת ביצוע העוסקת במעקב אחרי יישום ההחלטה שהתקבלה בממשלה/ברשות המקומית הנוגעת להסטת והרחבת כביש 89 במקטע שבין כברי לבית החולים בנהריה.

מבדיקת הבעיה עולה שמקטע כביש 89 בין צומת כברי לבית החולים בנהריה הוא בעייתי מבחינה תחבורתית, יש בו עומס רב המונע נגישות מהירה לבית החולים ומתרחשות בו תאונות רבות בשל תנאי הכביש הקשים.

נשמח אם תענה לנו על מספר שאלות:

1. מהי לדעתך הבעיה התחבורתית שקיימת במקטע כביש 89 בין צומת כברי לבית החולים בנהריה?
2. אילו פעולות נעשו עד עכשיו בכביש 89 על מנת לפתור את הבעיה התחבורתית במקטע הכביש צומת כברי נהריה, ומה תרומתן?
3. מה התכנון לפתרון הבעיה הקיימת במקטע זה ומה דעתך עליו?
4. מה אתה חושב שצריך להיעשות באופן מיידי על מנת לפתור את הבעיה במקטע הכביש?
5. מה הם הגורמים המעכבים את יישום ההחלטה?

תודה מראש על שיתוף הפעולה!

אליסה פוטייב, דן גיימנסון ויותם פז, תלמידי אזרחות תיכון גליל מערבי.

מהלך הבדיקה והמעקב אחרי ההחלטה :

לצורך בדיקת העבודה ביצענו 2 פעולות :

1. שליחת דוא"ל לגורם מקצועי שאותר על ידינו כרלוונטי ליישום ההחלטה, הגורם קשור בהחלטה וליישומה.

2. ערכנו סקירה באינטרנט של כל המקורות הגלויים שעוסקים ביישום ההחלטה ומתוכם הוצאנו מידע רלוונטי ליישום ההחלטה.

לצורך המעקב אחרי ההחלטה היינו צריכים לאתר אנשי מקצוע / פוליטיקאים שקשורים בבעיה ובפתרונה. פנינו לאנשים מעיריית נהריה, המועצה האזורית מטה אשר והמועצה המקומית- כפר ורדים. שלושת הרשויות קשורות בדרך כזו או אחרת להחלטה שהתקבלה וליישומה.

(ראה רשימת האנשים שפנינו אליהם בפרק הצגת כלי המחקר לבדיקת ההחלטה)

בנוסף, המעקב אחרי ההחלטה התבצע באמצעות איתור מקורות באינטרנט. ברשת התפרסמו כתבות עיתונאיות, דו"חות, סיכומים ומאמרים המתארים את העשייה הנוגעת ליישום ההחלטה ואותם נציג בפרק הממצאים.

ממצאי בדיקת ההחלטה ממקורות גלויים:

כדי לבדוק את יישום ההחלטה ערכנו בדיקה על פי מקורות שונים בעיתונות האלקטרונית, דוחות, מאמרים שפורסמו בנוגע להחלטה שבדקנו. להלן פירוט הממצאים:

לאור העבודה כי אין תכנית ביצועית לפתח את הכביש בין צומת כברי לנהריה ולפתח נתיב תחבורה נוסף בשנה הקרובה. על פי לוחות הזמנים שהתפרסמו באתר משרד התחבורה, בשנת 2017 יחל הליך "קבלת השראה" לתכנון המקטע בין כברי לנהריה. רק בשנת 2019 צפוי תכנון מפורט לכביש. בתוכנית החומש עד 2021 אין תכנון לביצוע הכביש. כלומר בשטח לא נראה כל התפתחות דרמטית בכביש עד 2022. גם לכביש 859 אין יעד ביצוע ויציאה למכרז, אלא לתכנון בלבד. במשך 15 שנה כביש 89 לא טופל. ביצוע רחבת שוליים של הכביש שהייתה מיועדת לאמצע השנה נדחתה לפחות בשנתיים. הדרך היחידה המחברת את יישובי הגליל ומעלות תרשיחא לנהריה תישאר במצבה העגום גם בשנה הבאה. בחודש ינואר הופקדה להתנגדות תוכנית לפריצת כביש 859 ממושב רגבה לבית העמק. כביש 859 מתוקצב בתוכנית החומש של משרד התחבורה, וצפוי להיסלל רק בשנת 2019. הכביש יעקוף את נהריה בצד הדרומי. הפתרון נמצא בטווח של חמש שנים.

במקביל אין כל התקדמות במיגור פקקי התנועה בכביש 4 וכפריצת כניסה נוספת לנהריה. על פי הידוע כביש נוסף לנהריה דרך שבי ציון ירד מהפרק בשל בעיות תכנוניות ומעבר מסילת ברזל קיימת. אותו החודש הושקה התוכנית לפיתוח כלכלי של אזור הצפון עם שר האוצר משה כחלון, ושר הפנים אריה דרעי בשווי 15 מיליארד שקלים במטרה להביא לפיתוח כלכלי של אזור הצפון ולשפר את רמת החיים באזור הצפון. במסגרת התכנית יוקצו תקציבים נרחבים לפיתוח תשתיות, לעידוד התעשייה, התעסוקה והמו"פ, שיפור מערכת הרפואה הציבורית, חיזוק השלטון המקומי ולהעלאת רמת החינוך וההשכלה הגבוהה. על פי התוכנית של כחלון יינתן תקציב של 800 מיליון שקלים לביצוע כבישים עוקפים נהריה.

תושב קיבוץ כברי אמיר ירחי מפעיל המאבק להסדרת הכביש מסכם: "עוד שנה עברה ללא שום התקדמות במצב כביש 89, הכביש המסוכן ביותר בגליל המערבי ואחד המסוכנים בארץ. כביש בין עירוני, מהיר, עם נתיב אחד לכל כיוון ללא גדר הפרדה וללא שוליים. כל סטייה וטעות אנוש, כמו גם התנהגות פרועה של נהגים בשילוב עם חוסר האכיפה בכביש, עשויה להפוך לתאונה חזיתית קשה; כל פקק או עיכוב יוצרים חסימה שמשתקת את האזור ובעיקר מונעת מעבר חולים ופצועים למרכז הרפואי לגליל. גם השנה נזרקו לאוויר מספר תכניות והתחייבויות של משרד התחבורה, ובראשן הכשרת שול לרכבי חירום והצלה – וגם השנה לא נעשה כלום, כביש 89 בקטע שבין צומת כברי ונהריה נראה היום בדיוק כפי שנראה לפני עשר ועשרים שנה, כאשר כל יום שחולף ללא הרוגים בתאונה הוא (יום של מזל ותושבי הגליל המערבי מופקרים לגורלם" (כבסה, 2017).

הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה אישרה תוכנית להקמת כביש עוקף נהריה, מספר 859, שיתחבר בעתיד לזרוע הצפונית של כביש 6. הכביש החדש ייסלל דרומית לנהריה ויחבר בין כביש 4 במערב, באזור רגבה ומזרעה, ועד צומת יאנוח'ג'ת בכביש 70 במזרח. בעתיד הרחוק יותר יחובר כביש 859 גם לכביש 6 העתידי, המתוכנן להגיע עד לצומת בצת בסמוך לראש הנקרה. כביש 859 החדש מהווה חלק מפתרון תחבורתי מערכתי של רשת כבישי אורך ורוחב. רשת זו כוללת בין השאר גם את כביש 89 במקטע שבין נהריה לצומת כברי, אשר אושר בוועדה המחוזית לפני כשנה, ואת כביש 6 – המקטע מצומת סומך צפונה, שנמצא כבר בהליכי תכנון. אורכו של כביש 859 יהיה כ-5.5 ק"מ וייסללו בו 4 נתיבים (פטרסבורג, 2017).



ממצאי בדיקת הבעיה מהגורם המקצועי שפנינו אליו:

א. תשובת סגן ראש מועצת מטה אשר, משה דוידויץ' :

1. ראשית דבר, נפחי התנועה בציר זה גדולים מכוסר הנשיאה של הדרך כמו כן, סופה של הדרך הוא עירוני ומתנקז לנקודה שאינה מסוגלת לקלוט נפחים אלו.
2. חשוב לציין שכביש 89 הוא כביש ארצי באחריות חברת נתיבי ישראל (לשעבר מ.ע.צ.) הפעולות שנעשו עד כה הן מינוריות ותחזוקתיות בלבד. לא נעשו כל פעולות בתחום הבטיחותי למעט קידום תכנון כביש 89 החדש ומסלול לרכבי חירום שלצערי עד היום לא התממש.
3. התכנון הוא הסטה צפונה והעברת כל כלי הרכב הבאים מהגליל המערבי דרך צומת מסריק הצפונית לצומת ארנה (געתון). לדעתנו זו אווילת משום שבכך נוצרת העברת עומס מנקודה א לנקודה ב ואף חמור מכך העמסת יתר על כביש 4.
4. הבעיה היא לא בכביש זה אלא בהסטת תנועת הגליל המערבי שלא דרך נהריה ופתרון זה כבר בתחילת ביצועו ע"י כביש 859 שיחבר בין צומת כליל/דנון לרגבה.
5. תקציב והחלטת ממשלה לתיעדוף שונה מהראוי להיעשות.

חשוב להדגיש שהמועצה האזורית פעולת במגוון רחב של תחומים על מנת לשפר את איכות חיי תושביה וחיי התושבים של כלל אזור הגליל המערבי. תחום התחבורה מהווה את אחד המוקדים המשמעותיים לעניין זה, ובמסגרת מאמצינו לקידום הנושא, אנו שותפים להקמת ועדת היגוי לתחום התחבורה מטעם אשכול גליל מערבי (שותפות אזורית של 12 רשויות בגליל המערבי). הועדה, בא אני מכהן כיושב ראש, דנה בימים אלו בשיפור התחבורה הציבורית באזורינו, וכן בתכניות התחבורה הנוכחיות והעתידיות תוך קיום מגעים בנושא עם משרד התחבורה ורשויות רלוונטיות נוספות.

ב. תשובת סגנית ראש מועצת כפר ורדים, ענת מינסטר :

1. מהי לדעתך הבעיה התחבורתית שקיימת במקטע כביש 89 בין צומת כברי לבית החולים בנהריה? –

לא ניתן לנתק את קטע הכביש הזה מעומס התחבורה הכללי בתוך נהריה וזו הבעיה – עומס התחבורה העוברת בנהריה.

2. אילו פעולות נעשו עד עכשיו בכביש 89 על מנת לפתור את הבעיה התחבורתית במקטע הכביש צומת

כברי נהריה, ומה תרומתן? – אם הכוונה לפעולות שננקטו ע"י ראשי הרשויות בגליל המערבי אז

התשובה היא שנעשו הרבה מאוד פעולות מול משרד התחבורה, מול התקשורת ומול החברה

הלאומית לדרכים. הפעולות נעשו ע"י ראשי רשויות בנפרד וביחד במסגרת אשכול גליל מערבי. אחת

הפעולות המרכזיות היא סלילת כביש עוקף נהריה כביש 859, שיפחית בצורה ניכרת את עומס

התחבורה במקום. הכביש תוקצב ונמצא בשלבי תכנון עם סלילתו הצפויה בעוד כשנתיים אמורה

להיפתר חלקית.

3. מה התכנון לפתרון הבעיה הקיימת במקטע זה ומה דעתך עליו? – **לא ניתן להתייחס למקטע זה כאל**

עומד בפני עצמו כפי שצינתי לעיל כביש עוקף נהריה הינו פתרון אחד ופתרון שני אפשרי הוא דרך

גישה הנמצאת צפונית לכביש הקיים ומובילה ישירות לבית החולים.

4. מה אתה חושב שצריך להיעשות באופן מידי על מנת לפתור את הבעיה במקטע הכביש? – **נענה**

בתשובה הקודמת

5. מה הם הגורמים המעכבים את יישום ההחלטה? – **תהליכי תכנון ובנייה בישראל מסורבלים**

ומורכבים ולוקח שנים רבות לממש אותם עם זאת ראשי הרשויות ערים לבעיה ועושים ככל יכולתנו

למצוא פתרונות אלטרנטיביים.

3. תשובת עוזרתו האישית של ראש המועצה האזורית מעלה יוסף, ליאם יחיא :

האתגר סביב הכביש :

1. כביש חד-מסלולי לכל כיוון שמנקז תנועה של אלפי כלי רכב ביום בהעדר גישה אחרת לנהריה לתושבי אזור ה"הר" ובהעדר גישה איכותית לעכו או לקריות וחיפה (גם כביש 70 הינו חוצה יישוב והינו חד-מסלולי לכל כיוון).
2. כביש הגישה היחיד למרכז הרפואי לגליל שהוא בית החולים הגדול בגליל כולו והיחיד באזור.

הפתרונות:

1. כביש 859 מאזור בית העמק ועד רגבה – יהווה סוג של "עוקף נהריה" וייתר את הצורך לעמוד בפקקים בתוך נהריה. כרגע הכביש מתוכנן להיות עם רמזורים בחיבורים לכביש 4 ו-70 ולא מחלפים דבר שעלול ליצור עומסי תנועה בכניסות וביציאות מהכביש.
2. הסטת כביש 89 צפונה מבית החולים והרחבתו ל-2 מסלולים בכל כיוון. היתרון: לבית החולים יהיו כניסות נגישות יותר. החיסרון: תושבי ה"הר" יימצאו עצמם נכנסים לנהריה מצפון – כשרוצים להגיע לרכבת, משטרה ומרכז העיר.
3. שול חירום בכביש 89 – סלילת שול שיאפשר גישה מהירה לבית חולים לרכבי חירום. החיסרון: לא מדובר בפתרון לבעיות הפקקים אלא רק לבעיית הנגישות לבית החולים (בלי להמעט מחומרת הבעיה). לא ברור איך תתנהל התנועה על הכביש בעת העבודות ליצירת שול החירום.

בכל הנוגע לעיכובים אפשריים: **תקציב!** בנוסף יכולים לעכב את הביצוע החלטות ממשלה, סדרי עדיפויות של משרד התחבורה ותוכניות עבודה. אין פתרונות קסם – לכן לדעתי לא קיימים פתרונות מיידים, למיטב ידיעתי שר התחבורה וצוות משרדו עושים כל שביכולתם על מנת למצוא פתרונות לכביש המאתגר הזה.

לסיכום, על פי תשובות המרואיינים ניתן להבין שלא ניתן לנתק את קטע הכביש הזה מעומס התחבורה מכיוון נפחי התנועה בציר זה גדולים מכושר הנשיאה של הדרך. הפעולות היחידות שננקטו בנושא היו בידי המועצות האזוריות ולא בידי הרשויות האחראיות לביצוע העבודה בכביש. התכנונים הצפויים בכביש הם הסטה צפונה והעברת כל כלי הרכב הבאים מהגליל המערבי דרך צומת מסריק הצפונית לצומת ארנה (געתון), כביש 859 מאזור בית העמק ועד רגבה – יהווה סוג של "עוקף נהריה" והסטת כביש 89 צפונה מבית החולים והרחבתו ל-2 מסלולים בכל כיוון שול חירום בכביש 89. הגורמים המעכבים את יישום ההחלטה הם בעיקר אי היעילות והסרבול של הרשויות האחראיות על ביצוע העבודות בכביש זה.

טבלה מסכמת - פירוט מרכיבי ההחלטה וסטטוס יישומם :

מרכיבי ההחלטה	סטטוס	יישום
1 הרחבה והסטה של כביש 89 בקטע שבין צומת כברי לנהריה, שאורכו כ 5 ק"מ	לא נעשה	לא יושם
2 הרחבת השוליים בקטע הכביש שבין צומת כברי לנהריה שאורכו כ 5 ק"מ עד מאי 2015	לא נעשה	לא יושם
3 הפיכת הכביש לדרך דו נתיבית עם גדר הפרדה	לא נעשה	לא יושם
4 סלילת נתיב חירום והצגת לוח זמנים מחייב לביצוע העבודות	לא נעשה	לא יושם
5 הליך "קבלת הרשאה" לתכנון המקטע בין כברי לנהריה	בשנת 2017 יחל הליך "קבלת הרשאה" לתכנון המקטע בין כברי לנהריה. רק בשנת 2019 צפוי תכנון מפורט לכביש. בתוכנית החומש עד 2021 אין תכנון לביצוע הכביש. כלומר בשטח לא נראה כל התפתחות דרמטית בכביש עד 2022. הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה אישרה תכנית להקמת כביש עוקף נהריה, מספר 859, שיתחבר בעתיד לזרוע הצפונית של כביש 6. כביש 859 החדש מהווה חלק מפתרון תחבורתי מערכתי של רשת כבישי אורך ורוחב. רשת זו כוללת בין השאר גם את כביש 89 במקטע שבין נהריה לצומת כברי, אשר אושר בוועדה המחוזית לפני כשנה, ואת כביש 6 – המקטע מצומת סומך צפונה, שנמצא כבר בהליכי תכנון. אורכו של כביש 859 יהיה כ-5.5 ק"מ וייסללו בו 4 נתיבים	יושם חלקית
6 סיכום התקציבי בין משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבין משרד האוצר לשנים 2017-2018, ותכנית החומש לכבישים הבינעירוניים לשנים 2017-2021. שר התחבורה והבטיחות בדרכים הודיע שיקצה מתוך מסגרת תקציבו, בשנים 2017-2021, תקציבים לאזור הצפון לפיתוח ובניית כבישים על פי תכנית חומש שמתחילה בשנת לצורך הרחבה והסטה של כביש 89 הוחלט להקצות 266 מליון ₪.	בסיכום התקציבי בין משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לבין משרד האוצר לשנים 2017-2018, ותכנית החומש לכבישים הבינעירוניים לשנים 2017-2021. שר התחבורה והבטיחות בדרכים הודיע שיקצה מתוך מסגרת תקציבו, בשנים 2017-2021, תקציבים לאזור הצפון לפיתוח ובניית כבישים על פי תכנית חומש שמתחילה בשנת לצורך הרחבה והסטה של כביש 89 הוחלט להקצות 266 מליון ₪.	יישום

סיכום : תובנות , מסקנות והמלצות

מחקר זה הינו מעקב אחרי החלטה ממשלתית של משרד התחבורה להרחבה והסטה של כביש 89 בקטע שבין צומת כברי לנהריה, שאורכו 5 ק"מ בלבד. כביש 89 נחשב לנתיב תחבורה ראשי בגליל המערבי, אולם בשל היותו צר במיוחד (בקטע שבין צומת כברי לבית החולים בנהריה) קיים קושי ממשי לצוותי חירום להגיע למרכז הרפואי בנהריה. כמו כן מתרחשות תאונות רבות בכביש עקב העומס הרב הקיים בו, בנוסף לכך הוא נתיב התחבורה היחידי המקשר בין היישובים הסמוכים לעיר נהריה ולבית החולים.

בהחלטה מעורבות מספר רשויות מקומיות: עיריית נהריה, המועצה האזורית מטה אשר ובנוסף רשויות נוספות שכביש 89 הוא עורק תחבורה מרכזי עבורן: מועצה מקומית כפר ורדים, מועצה אזורית מעלה יוסף, עיריית מעלות.

ממצאי המעקב מתברר כי מרבית מרכיבי ההחלטה לא יושמו בפועל והתוכנית להרחבת והסטת הכביש וביצוע שיפורים הנדרשים בקטע כביש זה לא יושמה. הייתה קיימת תכנית מוקדמת להרחבת השוליים בקטע הכביש והיא לא יצאה לפועל. כמו כן, מרכיבים נוספים של ההחלטה שבדקנו לא יושמו להלן פירוט המרכיבים:

א. הפיכת הכביש לדרך דו נתיבית עם גדר הפרדה.

ב. סלילת נתיב חירום והצגת לוח זמנים מחייב לביצוע העבודות.

הליך "קבלת הרשאה" לתכנון המקטע בין כברי לנהריה יושם חלקית.

ההחלטה היחידה שיושמה היא הקצאת תקציב של 266 מליון ₪ לתוכנית להרחבת והסטת הכביש, הגורמים המיישמים הם משרד האוצר ומשרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

מסקנות:

1. התוכנית להרחבת והסטת מקטע כביש 89 בין ומת כברי לבית החולים בנהריה לא יצאה לפועל. ניתן להסביר זאת בעובדה שהבעיה מטופלת על ידי מספר רשויות מה שיוצר מצב של בירוקרטיה מיותרת שגורמת לכך שהעבודות לא מתבצעות משיקולים שונים.
2. השארת המצב הקיים יוצרת מצב בעייתי שמחמיר מיום ליום משום שעומס התנועה בכביש גדל ואיתו גם הסיכון לתאונות. בנוסף הכביש משמש כעורק תחבורה מרכזי לעיר נהריה ולבית החולים לכן אנשים רבים שזקוקים לטיפול רפואי עשויים להיפגע ולסכן את חייהם בגלל שהם נאלצים לחכות בעומס התנועה.
3. קיים חוסר תיאום בין הרשויות המקומיות לבין הרשות הממשלתית (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ומשרד האוצר) ונוצר מצב שהחלטות הזמניות לשיפור תוואי התחבורה לא יצאו לפועל.
4. התכנית הקיימת היא תכנית למשך 4 שנים. אנחנו חושבים שמשך הזמן שמוקצה ליישום התוכנית הוא ארוך מדי ואינו מתחשב בחיצות המידית שקיימת לביצוע העבודות.
5. מקטע כביש 89 בין צומת כברי לבית החולים בנהריה הוא רק חלק מהבעיה של תשתיות תחבורה לקויות בפריפריה הגליל. ניתן לראות שהמדינה לא נותנת פתרון לבעיה בדומה להזנחה בכבישים אחרים שנמצאים בגליל ולכן אנו חושבים שהמדינה חייבת לתת והעדפה מתקנת לשינוי המצב התחבורתי הקיים.

ביצוע התוצר

להלן המלצות הקבוצה בעקבות ממצאי המעקב אחרי ההחלטה:

1. צריך להסמיק גוף מטעם הממשלה שיטפל בבעיה באופן מרוכז ויעיל מפני שבמצב הנוכחי הבעיה מטופלת על ידי מספר רשויות מה שיוצר סרבול והעברת אחריות לגופים אחרים.
 2. יש לפעול ליישום מידי של התוכנית לסלילת כביש מאזור בית העמק ועד רגבה אשר יהווה סוג של "עוקף נהריה" וייתר את הצורך לעמוד בפקקים הקיימים במקטע כביש 89 בין צומת כברי לבית החולים בנהריה.
 3. פתרון נוסף הוא הסטת כביש 89 צפונה מבית החולים והרחבתו ל-2 מסלולים בכל כיוון מה שיאפשר נגישות יעילה יותר לנהריה ולבית החולים.
 4. יש לסלול מידית שול חירום שיאפשר גישה מהירה לבית חולים לרכבי חירום.
 5. יש לבצע עבודות תשתית (שיפוץ הכביש) בהקדם האפשרי על מנת למזער נזקים ונפגעים.
 6. מכיוון שהתכניות לפיתוח הכביש תקועות אנו חושבים שחייבים להפעיל לחץ ציבורי על מנת שיהיה שינוי וההחלטה תיושם ולכן צריך לארגן הפגנות, עצומות, לחץ תקשורתי יעיל שיגרום למקבלי ההחלטות לדאוג ליישומן.
- מנקודת מבט ערכית אנו, חברי הקבוצה, חושבים שהממשלה בשיתוף עם הרשויות המקומיות בתחומן עובר כביש 89 מקטע בין צומת כברי לבין בית החולים בנהריה חייבים למצוא פתרון הולם ומידי לבעיה, הן חייבות לשתף פעולה ביניהן על מנת לגרום ליישומה. בכך שהרשויות דוחות את פתרון הבעיה הן פוגעות בזכות הבסיסית של התושבים והאזרחים לחיים ובטחון, דבר זה פסול מפני שזוהי חובתה של המדינה להגן על אזרחיה. בנוסף לכך, נפגעת הזכות לחופש התנועה מכיוון ברוב שעות היום ישנם פקקים אדירים במקטע הכביש מה שגורם לתושבים לאחר הביתה, למקום לימודיהם או מקום עבודתם ובכך נפגעת זכותם לרמת חיים סבירה. הרשויות מוסיפות חטא על פשע בכך שהן מקפחות את תושבי הפריפריה ובכך מנציחות את הפערים ההולכים והגדלים בין המרכז המשגשג לבין הפריפריה המתפתחת. אחד האינטרסים של המדינה הוא ייחוד הגליל, ואם רוצים שההגירה לגליל תהיה חיובית צריך לגרום לכך שרמת החיים בגליל המושפעת בין היתר מהתחבורה תשתפר



רפלקציה אישית בסיום העבודה

רפלקציה אישית דן:

תחילה, נתבקשנו לבחור נושא למוניטור שאותו נרצה לחקור, עברנו על מספר נושאים והוצע לנו על ידי המורה לחקור את הבעייתיות הקיימת בכביש 89 הממוקם קרוב לבית הספר ולמקום מגוריי. למדתי הרבה מידע חדש על עורק תחבורה מרכזי שאני נוסע בו על בסיס יום-יומי. אני נוסע בכביש המדובר מספר פעמים ביום ובמרבית נסיעותיי אני נאלץ לחכות זמן רב בהמתנה בפקקים ורואה מהצד הרבה רכבי ביטחון המתקשים לנווט בפקקים הארוכים. נהניתי מאוד לעבוד בקבוצה עם חבריי, למדתי כיצד לכתוב עבודה ברמה אקדמית. העבודה עם המורה הקנתה לי ידע רב בנושאים רבים מאוד בתוך ומחוץ לתחום החקר. העבודה גרמה לי להבין שאנו כאזרחים צריכים להיות מעורבים יותר בקורה סביבנו ולרצות לשנות את סביבתנו לטובת הכלל.

רפלקציה אישית אליסה:

ראשית, התחלנו לאסוף חומר רלוונטי מן האינטרנט והתחלנו לסכם ולהבין אותו. לאחר מכן הרחבנו על הנושא וחקרנו עוד מקורות אפשריים. לקראת תהליך הסיום פנינו לשלל גורמים במטרה לראיין אותם. בהתחלה לא קיבלנו תשובה מאיש אך לאחר מספר ימים, קיבלנו את המענה שרצינו ובכך יכולנו לסכם את הנושא ע"פ המידע הנוסף שקיבלנו מן הגורמים הרלוונטיים. למדתי מידע רב אודות מקטע כברי-בית החולים של כביש 89, ועל הבעייתיות שבו. אני משתמשת בכביש בתדירות גבוהה, וברוב הנסיעות שלי אני נאלצת ל"עמוד" זמן רב בפקקים - דבר הפוגע בזכותי לרמת חיים. נהניתי מאוד לעבוד עם חברי הקבוצה שלי, והסתדרנו טוב מההתחלה. בנוסף, למדתי כיצד לכתוב, למזג טקסטים, לסכם, לאסוף מידע ממקורות שונים ולכתוב ביבליוגרפיה באופן תקין. בזכות העבודה הגעתי למסקנה שאנחנו כאזרחי המדינה צריכים להיות מעורבים ופעילים בבעיות הפוגעות באיכות חיינו. אסור לנו להיות אדישים ולחכות שהרשויות יפעלו אלא אנו צריכים להפעיל עליהן לחץ על מנת לזרז תהליכים. לדעתי המוניטור קידם את חברי הקבוצה לבצע פעילות המקדמת חשיבה, גילוי עניין ויוזמה אזרחית.

רפלקציה אישית יותם:

בתחילתו של התהליך, נתבקשנו על ידי המורה המנחה לבחור החלטה לעקוב אחריה. ההחלטה אותה בחרנו הייתה ההחלטה הנוגעת לכביש 89 ולשיפורים, שיש לערוך בו. ההחלטה קרובה אלי אישית ופיזית, מאחר ואני גר קרוב מאוד לכביש, ובכל יום אני רואה את המתרחש בו, ואף נפגע מכך בעצמי. אספנו מידע רלוונטי ואקטואלי בנוגע להחלטה ממקורות פתוחים, לרבות כתבת באינטרנט, ולאחר מכן, אף שלחנו מכתב לגורמים המעורבים בהחלטה. לדאבוני, נוכחתי לגלות כי לא נעשה מאומה בכביש, וכי מצבו המדאיג לא ישתנה בעתיד הקרוב.

תהליך העבודה היה מאתגר ומעניין, ואני מוקיר תודה לחברי קבוצתי, שעזרו לי לגשר על הפערים שנוצרו עקב חיסורי הרבים. עם כל ההנאה שהייתה כרוכה בהכנת העבודה, נעצבתי לגלות כי ההחלטה לא מושמת בראש סדר העדיפויות של הרשויות השונות. הדבר הוכיח לי, כי תהליך הבקרה על החלטות ממשלתיות הוא חשוב ונחוץ, כי אחרת בעיות חשובות עלולות למצוא את מקומן בין הכיסאות ולא להיפתר.

ביבליוגרפיה :

ברקת, ע' (2017). "נתיבי ישראל הזניחה בצורה קשה את הטיפול בכבישים", אתר גלובס.

<http://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001209054>

נדלה ב-30 לינואר 2018.

גבאי, ד' (2012). מצב הכבישים המרכזיים בצפון הארץ, גובה מחיר בחיי אדם

<http://dugrinet.co.il/ar/node/5743>

נדלה ב-3 לינואר 2018.

גולן, א' (2016). 150 תאונות ויותר מ-400 פצועים ב-5 ק"מ כביש. nrg.

<https://www.makorishon.co.il/nrg/online/1/ART2/846/065.html>

נדלה ב-30 לינואר 2018.

גל, א. (2015). נהריה: הפקק הזה עוד יגבה חיי אדם

<http://www.mynet.co.il/articles/0,7340,L-4664907,00.html>

נדלה ב-20 לאוקטובר 2017.

דורי, א' (2017). מיליוני נוסעים תקועים בכבישים: אלה 10 הפקקים הגרועים ביותר בישראל,

הארץ דמארק

<https://www.themarker.com/dynamo/1.4107061>

נדלה ב-20 לינואר 2018.

דורי, א' (2017). הציון המפתיע של איכות הכבישים בישראל - וכמה זה עולה לכם, הארץ דמארק

<https://www.themarker.com/dynamo/cars/1.4531029>

נדלה ב-20 לינואר 2018.

הדר, ת' (2016). דו"ח ה-OECD על שוק הרכב: ישראל שוברת את שיא הצפיפות בכבישים.

כלכליסט.

<https://www.calcalist.co.il/local/articles/0,7340,L-3693840,00.html>

נדלה ב-30 לינואר 2018.

הזכות לחיים ולשלמות הגוף (2004). המדריך לאזרח – פרויקט משותף של האגודה לזכויות האזרח

ושל עמותת סיכוי.

<https://www.acri.org.il/he/5427>

נדלה ב-12 לדצמבר 2017.

הממשלה משקיעה בעיקר בכבישים - בצפון זה לא מספיק. (2017). אתר וואלה

<https://finance.walla.co.il/item/3054449>

נדלה ב-30 בינואר 2018

חופש התנועה (א.ת). אתר האגודה לזכויות האדם והאזרח.

<https://www.acri.org.il/he/category/civil-rights/civil-rights-more/freedom-of-movement>

נדלה ב-12 לנובמבר 2017.

חשמונאי, ע' (2016). עורק התחבורה המרכזי שמסכן את חייהם של מאות אלפי ישראלים. וואלה.

<https://news.walla.co.il/item/2944803>

נדלה ב-30 בינואר 2018.

כביש 89: עוד לא סיימנו אפילו לתכנן. (2016) News1.

<http://www.news1.co.il/Archive/001-D-384534-00.html>

נדלה ב-30 בינואר 2018.

כבסה, ר' (2017). עדיין אין פתרונות באופק. בלינקר

<http://blinker.co.il/%D7%9B%D7%9C%D7%9C%D7%99/%D7%A2%D7%93%D7%99%D7%99%D7%9F-%D7%90%D7%99%D7%9F-%D7%A4%D7%AA%D7%A8%D7%95%D7%A0%D7%95%D7%AA-%D7%91%D7%90%D7%95%D7%A4%D7%A7/135791>

נדלה ב-30 בינואר 2018.

כבסה, ר' (2017). ביצוע כביש 89 לא כלול בתוכנית העבודה של משרד התחבורה. בלינקר

<http://blinker.co.il/%D7%9B%D7%9C%D7%9C%D7%99/%D7%91%D7%99%D7%A6%D7%95%D7%A2-%D7%9B%D7%91%D7%99%D7%A9-89-%D7%9C%D7%90-%D7%9B%D7%9C%D7%95%D7%9C-%D7%91%D7%AA%D7%95%D7%9B%D7%A0%D7%99%D7%AA-%D7%94%D7%A2%D7%91%D7%95%D7%93%D7%94-%D7%A9%D7%9C-%D7%9E/124360>

נדלה ב-30 בינואר 2018.

מדד הפריפריה: כנס מחקרי גליל ה-15 בתל-חי. (2013). המכללה האקדמית תל-חי.

<http://blog.telhai.ac.il/news/6902>

נדלה ב-30 בינואר 2018.

מפת הכבישים האדומים. (2016) ynet.

<https://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-4794828,00.html>

נדלה ב-30 בינואר 2018.

פולוס, א' (2015). **כבישים לקויים גורמים לתאונות, ויש לכך הוכחות**. ynet.
<https://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-4689832,00.html>
נדלה ב-30 בינואר 2018.

פילוט, א' (2014). **בנק ישראל: הפערים בין המרכז לפריפריה זינקו ב-84%**. globes.
<http://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1000921325>
נדלה ב-30 בינואר 2018.

פטרסבורג, ע' (2017). **"אושר: הכביש שיפחית פקקים בין עכו לנהריה"**, אתר ידיעות אחרונות.
<https://www.yediot.co.il/articles/0,7340,L-4977606,00.html>
נדלה ב-90 לאפריל 2018.

נספחים :

להלן הצגת תשובות הגורמים החיצוניים שנענו למכתב שנשלח אליהם:

1. תשובתו של סיון יחיאלי, ראש מועצת כפר ורדים

לכבוד,

מר סיון יחיאלי

שלום רב,

במסגרת שיעורי האזרחות אנו כותבים מיזם חקר העוסק במעקב אחרי יישום ההחלטה שהתקבלה בממשלה/ברשות המקומית הנוגעת להסטת והרחבת כביש 89 במקטע שבין כברי לבית החולים בנהריה.

מבדיקת הבעיה עולה שמקטע כביש 89 בין צומת כברי לבית החולים בנהריה הוא בעייתי מבחינה תחבורתית, יש בו עומס רב המונע נגישות מהירה לבית החולים ומתרחשות בו תאונות רבות בשל תנאי הכביש הקשים.

נשמח אם תענה לנו על מספר שאלות :

1. מהי לדעתך הבעיה התחבורתית שקיימת במקטע כביש 89 בין צומת כברי לבית החולים בנהריה? – לא ניתן לנתק את קטע הכביש הזה מעומס התחבורה הכללי בתוך נהריה וזו הבעיה – עומס התחבורה העוברת בנהריה.

2. אילו פעולות נעשו עד עכשיו בכביש 89 על מנת לפתור את הבעיה התחבורתית במקטע הכביש צומת כברי נהריה, ומה תרומתן? – אם הכוונה לפעולות שננקטו ע"י ראשי הרשויות בגליל המערבי אז התשובה היא שנעשו הרבה מאוד פעולות מול משרד התחבורה, מול התקשורת ומול החברה הלאומית לדרכים. הפעולות נעשו ע"י ראשי רשויות בנפרד וביחד במסגרת אשכול גליל מערבי. אחת הפעולות המרכזיות היא סלילת כביש עוקף נהריה כביש 859, שיפחית בצורה ניכרת את עומס התחבורה במקום. הכביש תוקצב ונמצא בשלבי תכנון עם סלילתו הצפויה בעוד כשנתיים אמורה להיפתר חלקית.

3. מה התכנון לפתרון הבעיה הקיימת במקטע זה ומה דעתך עליו? – לא ניתן להתייחס למקטע זה כאל עומד בפני עצמו כפי שצינתי לעיל כביש עוקף נהריה הינו פתרון אחד ופתרון שני אפשרי הוא דרך גישה הנמצאת צפונית לכביש הקיים ומובילה ישירות לבית החולים.

4. מה אתה חושב שצריך להיעשות באופן מיידי על מנת לפתור את הבעיה במקטע הכביש? – נענה בתשובה הקודמת

5. מה הם הגורמים המעכבים את יישום ההחלטה? – תהליכי תכנון ובנייה בישראל מסורבלים ומורכבים ולוקח שנים רבות לממש אותם עם זאת ראשי הרשויות ערים לבעיה ועושים ככל יכולתנו למצוא פתרונות אלטרנטיביים.

2. תשובתו של משה דוידז'ץ, ראש מועצת מטה אשר

מזכירות אזורית מטה אשר • ד.ג. גליל מערבי • מיקוד 2280000

משה דוידז'ץ סגן ראש המועצה • טלפון ישיר: 04-9879602 • פקס: 04-9879794
באינטרנט: dmoshe@matteasher.org.il www.matteasher.org.il



14-03-2018
כ"ז אדר, תשע"ח

לכבוד
אליסה פוטייב,
דן גיימנסון,
יותם מז,
תלמידי תיכון גליל מערבי
שלום רב,

הנדון: כביש 89 מקטע צומת כברי בית חולים

בהמשך למייל אשר שלחתם הנוגע למטלתכם העוסקת במעקב אחר יישום החלטות ממשלה, ובנוגע לכביש 89 בפרט, להלן תשובותיי:

- ראשית דבר, נפחי התנועה בציר זה גדולים מכוסר הנשיאה של הדרך. כמו כן, סופה של הדרך הוא עירוני ומתנקז לנקודה שאינה מסוגלת לקלוט נפחים אלו.
- חשוב לציין שכביש 89 הוא כביש ארצי באחריות חברת נתיבי ישראל (לשעבר מ.ע.צ.). הפעולות שנעשו עד כה הן מינוריות ותחזוקתיות בלבד. לא נעשו כל פעולות בתחום הבטיחותי למעט קידום תכנון כביש 89 החדש ומסלול לרכבי חירום שלצדדי עד היום לא התממש.
- התכנון הוא הסטה צפונה והעברת כל כלי הרכב הבאים מהגליל המערבי דרך צומת מסריק הצפונית לצומת ארנה (געתון). לדעתנו זו איזולת משום שבכך נוצרת העברת עומס מנקודה א לנקודה ב ואף חמור מכך העמסת יתר על כביש 4.
- הבעיה היא לא בכביש זה אלא בהסטת תנועת הגליל המערבי שלא דרך נהריה ופתרון זה כבר בתחילת ביצועו ע"י כביש 859 שיחבר בין צומת כליל/דנון לרגבה.
- תקציב והחלטות ממשלה לתיעדוף שונה מהראוי להיעשות.

חשוב להדגיש שהמועצה האזורית פעולת במגוון רחב של תחומים על מנת לשפר את איכות חיי תושביה וחיי התושבים של כלל אזור הגליל המערבי. תחום התחבורה מהווה את אחד המוקדים המשמעותיים לעניין זה, ובמסגרת מאמציו לקידום הנושא, אנו שותפים להקמת ועדת היגוי לתחום התחבורה מטעם אשכול גליל מערבי (שותפות אזורית של 12 רשויות בגליל המערבי). הועדה, בה אני מכהן כיושב ראש,

אדמית
אזיזהוד
אילון
אפק
אסרת
בוסתן הגליל
בית העמק
בן - עמי
בצת
געתון
גשר היר
הניחה
יחיעם
יסעור
כברי
כליל
כפר מסריק
לוחמי הנטאות
לימן
מצובה
נסי-עמים
נתיב השיירה
סער
עבדון
עין המפרץ
עמקא
ערב-אל ערמשה
ראש הנקרה
רגבה
שבי ציון
שיית דנון
שמרת



מזכ"ל אזורית מטה אשר • ד.ג. גליל מערבי • מיקוד 2280000

משה דוידוביץ סגן ראש המועצה • טלפון ישיר : 04-9879602 • פקס : 04-9879794
באינטרנט : dmoshe@matteasher.org.il www.matteasher.org.il



דנה בימים אלו בשיפור התחבורה הציבורית באזורנו, וכן בתכניות התחבורה הנוכחיות והעתידיות תוך קיום מגעים בנושא עם משרד התחבורה ורשויות רלוונטיות נוספות.

אני מברך אתכם על הפנייה למועצה האזורית מטה אשר ומחזק את ידכם בכל פעילות המקדמת חשיבה, גילוי עניין ויוזמה אזרחית. אנו תמיד שמחים לסייע לדור העתיד של המדינה בהתערות בסוגיות הנוגעות לחיים של כולנו.

אסיים את דבריי בברכת יום א' (3.14) שמח. תעשו לזה גוגל.

בברכה,
משה דוידוביץ
סגן ראש מועצה אזורית מטה אשר

אדמית
אחיזה
אילון
אפק
אשרת
בוסתן הגליל
בית העסק
בן - עמי
בצת
גשזון
גשר הזיו
חניתה
יחיעם
יסעור
כברי
כליל
כפר מסריק
לוחמי הגטאות
לימן
מצובה
נס-עמים
נחיש השירה
סער
עברון
עין המפרץ
עמקא
ערב-אל ערמשה
ראש הנקרה
רגבה
שבי ציון
שייח דגון
שמרת



3. תשובתה של ליאם יחיא, עוזרת אישית לראש מועצת מעלה יוסף שמעון גואטה

אליסה, דן, ויותם שלום,

בשם ראש המועצה האזורית מעלה יוסף מר שמעון גואטה, להלן תשובותיו לשאלותיכם בנושא כביש 89.

האתגר סביב הכביש:

1. כביש חד-מסלולי לכל כיוון שמנקז תנועה של אלפי כלי רכב ביום בהעדר גישה אחרת לנהריה לתושבי אזור ה"ה" ובהעדר גישה איכותית לעכו או לקריות וחיפה (גם כביש 70 הינו חוצה יישוב והינו חד-מסלולי לכל כיוון).
2. כביש הגישה היחיד למרכז הרפואי לגליל שהוא בית החולים הגדול בגליל כולו והיחיד באזור.

הפתרונות:

1. כביש 859 מאזור בית העמק ועד רגבה – יהווה סוג של "עוקף נהריה" וייתר את הצורך לעמוד בפקקים בתוך נהריה. כרגע הכביש מתוכנן להיות עם רמזורים בחיבורים לכביש 4 ו-70 ולא מחלפים דבר שעלול לייצור עומסי תנועה בכניסות וביציאות מהכביש.
2. הסטת כביש 89 צפונה מבית החולים והרחבתו ל-2 מסלולים בכל כיוון. היתרון: לבית החולים יהיו כניסות נגישות יותר. החיסרון: תושבי ה"ה" ימצאו עצמם נכנסים לנהריה מצפון – כשרוצים להגיע לרכבת, משטרה ומרכז העיר.
3. שול חירום בכביש 89 – סלילת שול שיאפשר גישה מהירה לבית חולים לרכבי חירום. החיסרון: לא מדובר בפתרון לבעיות הפקקים אלא רק לבעיית הנגישות לבית החולים (בלי להמעיט מחומרת הבעיה). לא ברור איך תתנהל התנועה על הכביש בעת העבודות ליצירת שול החירום.

בכל הנוגע לעיכובים אפשריים: **תקציב!** בנוסף יכולים לעכב את הביצוע החלטות ממשלה, סדרי עדיפויות של משרד התחבורה ותוכניות עבודה. אין פתרונות קסם – לכן לדעתי לא קיימים פתרונות מיידיים, למיטב ידיעתי שר התחבורה וצוות משרדו עושים כל שביכולתם על מנת למצוא פתרונות לכביש המתגר הזה.

מקווה שסייענו לכם.
אשמח לעמוד לרשותכם בכל שאלה נוספת.

בברכת חג פסח כשר ושמח,
ליאם

ליאם יחיא
עוזרת אישית לראש המועצה
ויועצת לקידום מעמד האישה
מועצה אזורית מעלה יוסף
0504441830