25.67x36.35 | 1 | עמוד 10 | THE MARKER הארץ - נדל"ן | 05.01.2007 | 10400832-8
85300

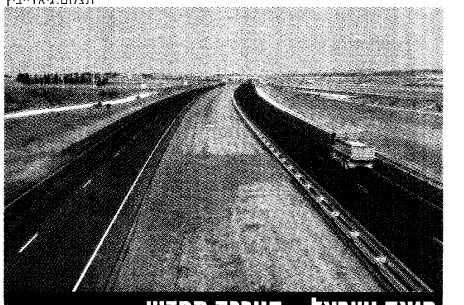
דו"ח בטכניון: התועלת הכלכלית של חוצה ישראל נמוכה בעשרות מיליארדי שקלים מההערכות

בעבודה שהוכנה במוסד שמואל נאמן נטען כי הבדיקות המקדימות לכדאית הקמת הכביש היו לקויות. חוצה ישראל: הדברים חסרי בסיס

מאת שרון קדמי

אילו הבדיקה של סלילת כביש חוצה ישראל שבוצעה ב-'94 היתה מתבצעת כיום, על פי הנוהל הממשלתי המעודכן, ספק אם היתה מתקבלת החלטה להקימו, כך עולה מדו"ח שהוכן באחרונה במוסד שמואל נאמן בטכניון. בדו"ח ערכו חישובים חדשים לפי הנוהל המעודכן, ולטענתם לפי החישוב החדש, התועלת הכלכלית של הכביש תהיה נמוכה בעשרות אחוזים מהתחזית שהוצגה בבדיקות המקדמיות שנערכו לפני הקמת הכביש.

העבודה שהכינה תמר קינן במסגרת דו"ח הטכניון, עורכי



תצלום: גיא רייביץ

חוצה ישראל – הערכה מחדש
דו"ח הטכניון על הבדיקות המקדמיות לכביש

» תועלת החיסכון בזמן שהוצגה היתה 78.6 מיליארד שקל. ואולם, לפי פרמטרים הנדרשים על פי נוהל פר"ת, התועלת היא 33.4 מיליארד שקל בלבד

» בוחני כדאיות הכביש לא כללו בבדיקתם את כל אורך הכביש, לא שיקללו את עלויות סלילת המחלפים וגם לא את עלויות הסלילה וההשלכות הסביבתיות של כבישי הרוחב

» אורך הכביש המתוכנן הוא 340 ק"מ, אך החלופה הארוכה ביותר שנבחנה בבדיקה המקדמית הינה באורך של 134 ק"מ

» לא נבחנו תוואים חלופיים, ולא נשקלו יתרונותיהם וחסרונותיהם מבחינה תחבורתית, כלכלית וסביבתית ביחס לתוואי שנבחן

» עורכי התחשיב לא שיקללו ערכי טבע מיוחדים, ולא כללו את כל השטחים הנדרשים כמו שטח כבישי הרוחב ושטח הכביש לכל אורכו

» השיקול החברתי לא הובא בחשבון – ולא שוקללה הפגיעה באוכלוסיות חלשות הנובעת מההשקעה בתחבורה פרטית והזנחת התחבורה הציבורית

» זיהום מי תהום כתוצאה מסלילת כביש חוצה ישראל בקרבת מקורות מים רגישים לא קיבל כל התייחסות בבדיקה שנערכה

סגרת דו"ח סדרי עדיפות לאומית, שיוגש בקרוב למקבלי ההחלטות, מעלה שאלות נוקבות לגבי הבדיקות שנערכו בשעתו, לפני שהוחלט על הקמת הכביש.

באוגוסט 2006 פורסמה גרסה חדשה של נוהל פרויקטי תחבורה (פר"ת): נוהל של ממשלת ישראל שפותח כדי להתוות הנחיות לבדיקת כדאיות של פרויקטים תחבורתיים, על פי בסיס אחיד. הנוהל משמש לקביעה באילו תוכניות ופרויקטים תחבורתיים כדאי להשקיע, באיזה עיתוי וכיצד להימנע מהשקעות שאינן כדאיות. המטרה היא לספק בסיס להשוואה בין פרויקטים תחבורתיים חלופיים, וכן להוות בסיס לאישור ההוצאה התקציבית.

בשנתיים האחרונות, לאחר שנים שבהן התעדכנו גישות תחבורתיות שונות, שונה הנוהל באופן משמעותי כך שהוא כולל את בדיקת השלכותיהם הסביבתיות של פרויקטים בתחום התחבורה. הנוהל המעודכן הוא פרי עבודה משותפת של משרד התחבורה, משרד האוצר והמשרד לאיכות הסביבה. עדכונו של הנוהל הביא להערכה מחודשת של כדאיות ההקמה של הכביש.

מחאות חריפות נגד הכביש

תזכורת: כביש חוצה ישראל הוא פרויקט לאומי שני במחלוקת, שההחלטה על סלילתו התקבלה ללא תוכנית אב ארצית לתחבורה. הכביש נסלל לאחר מחאות חריפות של גורמים שונים אשר גרסו כי לא בוצעו כל הבדיקות התכנוניות והסביבתיות הנדרשות, ולא שוקללו כל העלויות של הכביש. במקביל עשתה חברת כביש חוצה ישראל בדיקה כלכלית של כדאיות הפרויקט. בדיקה זו, מציינים בטכניון, הראתה שהתרומה של סלילת הכביש למשק היא מעל 100 מיליארד שקל במונחי '94. ואולם, קובעים בטכניון, ספק אם היו מגיעים לתוצאה זו אילו היו בודקים את הכביש לפי נורמות המקובלות כיום בעולם. דו"ח הטכניון מתייחס לנתונים ולתחזיות שהיו ידועים ב-'94, בעת שחברת כביש חוצה ישראל בדקה את כדאיות הסלילה של הכביש.

בטכניון מציינים כי ב-2' ביצעה חברת מתת בדיקה כלכלית של כדאיות הכביש חוצה ישראל, בעקבות בקשה של חברת כביש חוצה ישראל. הבדיקה היתה רחבה ומקיפה, אך התבססה על פרמטרים לחישוב שקבעו מומיני הבדיקה, ולא נשענו על נוהל אחיד לבחינת פרויקטים, שכן עדיין לא היה נוהל כזה.

במסמך נצפה כי החזר ההשקעה למשק יושלם תוך שנתיים-שלוש, והתמורה הממוצעת להון המושקע תהיה כ-35% בשנה. מבחינה משקית, סיכם מסמך הבדיקה, יש לזרז את סלילת הכביש על מנת למנוע אובדן תועלת למשק בסדר גודל של כ-750 מיליון שקל לכל שנת עיכוב.

מהדו"ח של הטכניון עולה כי בוחני כדאיות הכביש לא כללו בבדיקתם את כל אורך הכביש, לא שיקללו את עלויות סלילת המחלפים וגם לא את עלויות הסלילה וההשלכות הסביבתיות של כבישי הרוחב.

שורה של כשלים

ואולם, דו"ח הטכניון טוען לשורה של כשלים בבדיקת היתרכנות. כך למשל, אורך הכביש המתוכנן הוא 340 ק"מ, אך החלופה הארוכה ביותר שנבחנה הינה באורך של 134 ק"מ – בין אחוזם בדרום (כביש מס' 40) לכביש מס' 70 בצפון. במלים אחרות, אורך הכביש הוא יותר מפי 2.5 מהאורך שנבחן.

בנוסף לכך, בכל אחד מקטעי הכביש השונים, טופל במסגרת בדיקת היתרכנות תוואי עקרוני מוגדר יחיד. לא נבחנו תוואים חלופיים, ולא נשקלו במסגרת עבודה זו יתרונותיהם וחסרונותיהם (מבחינה תחבורתית, כלכלית וסביבתית) ביחס לתוואי שנבחן. הבחינה הכלכלית והתנועתית של המחלפים לא נכללה בבדיקת כדאיות הכביש.

לפי דו"ח הטכניון, עורכי התחשיב לא שיקללו ערכי טבע מיוחדים, ולא כללו את כל השטחים הנדרשים כמו שטח כבישי הרוחב ושטח הכביש כמו אורכו. השיקול החברתי לא הובא בחשבון – ולא שוקללה הפגיעה באוכלוסיות חלשות הנובעת מהתרבות פרטית והזנחת התחבורה הציבורית.

לפי הדו"ח, זיהום מי תהום כתוצאה מהסלילה בקרבת מקורות מים רגישים לא קיבל כל התייחסות; עלויות עקיפות, כגון הנזק הכספי שנגרם מתאונות דרכים וזיהום אוויר, לא הובאו בחשבון במסגרת ההערכה הכלכלית; בנוסף לכך התעלמו עורכי התחשיב מעלויות הפרויקט כולו, כגון עלויות הסלילה של כבישי הרוחב.

אילו היו מתקנים את הכשלים הללו, המספרים היו צונחים בעשרות אחוזים ומגיעים ל-40% מאלו שהתקבלו בשעתו. לפי דו"ח הטכניון, תועלת החיסכון בזמן שהציגה חברת כביש חוצה ישראל היא 78.6 מיליארד שקל. ואולם, בשימוש בפרמטרים הנדרשים על פי נוהל פר"ת, כמו שער היוון של 7% לשנה (ולא 4% כפי שחושב) וגידול שנתי של 1% בערך הזמן (לעומת 1.5% בבדיקה המקורית), מגיעים לתועלת של 33.4 מיליארד שקל בלבד – 42.5% בלבד מהתועלת שהציגה חברת כביש חוצה ישראל. בדו"ח הטכניון מצוין כי שער ריבית גבוה מקטין את כדאיות הפרויקט, משום שהערך הנוכחי של ההכנסות הולך וקטן עם העלייה בגובה הריבית.

בדו"ח הטכניון נכתב עוד, כי גם בניתוח חלופה הכוללת מערכות תחבורה ציבורית מפותחות, לא נבחנה האופציה של מערכות תחבורה ציבורית משופרות, ללא כביש חוצה ישראל. הבדיקה שנעשתה עבור חברת כביש חוצה ישראל הראתה, כי במצב של שיפור ניכר בתחבורה הציבורית חלה ירידה של כ-7% מהנסועה של הרכב הפרטי במערכת הכבישים הארצית. נותר רק לנחש מה היתה מציגה אותה מערכת המודלים אילו היתה נבחנת מערכת התחבורה הכוללת תחבורה ציבורית משופרת ללא כביש 6.

לסיכום נכתב בדו"ח כי אילו התבצעה עבודה מקיפה של ניתוח עלות תועלת לכביש חוצה ישראל לפי נוהל פר"ת במלואו, ייתכן בהחלט שתוצאות הבדיקה היו מציגות תמונה שונה לחלוטין של כדאיות סלילת הכביש. כבר בעבודה זו ניתן לראות כי תועלת הכביש ירדה בכמה עשרות מיליארדי שקלים, במונחי '94.

חוצה ישראל נגד דו"ח הטכניון

מחברת כביש חוצה ישראל נמסר בתגובה: "כותבת המחקר מסתירה את המצב הקטסטרופלי שהיה מתרחש בכביש 2 (כביש החוף) וכביש 4 אליהם היו מגיעים 80 אלף הנהגים העוברים כיום מדי יום בכביש חוצה ישראל, בעיקר בשעות השיא. המחקר מתבסס לא מעט על עבודות שנעשו בעבר ומומנו ע"י גופים שהתנגדו לסלילת הכביש, דבר שהחוקרת נמנעה מלפרסם במחקרה".

"ברצוננו להזכיר כי מחלקת המחקר של בנק ישראל העריכה בזמנו את הנזק השנתי הנגרם למשק הלאומי כתוצאה מאי סלילתו של הכביש ב-750 מליון שקל לשנה.

"לטענת המחקר כי אורך הכביש המתוכנן הינו 340 ק"מ, אך נערכה בדיקת כדאיות ל-134 ק"מ בלבד נשיב כי הטענה אינה במקומה. הכותבת מתעלמת מכך שהבדיקה שנערכה התייחסה לכביש 6 בין אחוזם מדרום לקרית גת לאלייקים/כביש 70 בצפון, כלומר באורך 134 ק"מ. לא הובא בחשבון כתנאי לכדאיות הכביש באורך זה שבעתיד הוא יפותח דרומה או צפונה. התועלות והעלויות בבדיקה שנערכה הן לכביש באורך 134 ק"מ בלבד. הארכת הכביש בקטעים נוספים תבוצע לאחר בדיקת כדאיות נפרדת.

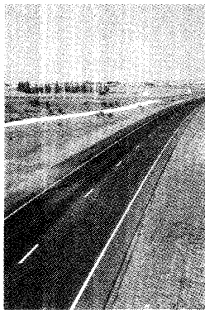
"באשר לטענה על התעלמות מההשקעה בסלילת כבישי רוחב – טענה זו אינה נכונה מעיקרה. כבישי הרוחב נדרשים גם ללא כל קשר לכביש 6, ורק חלק קטן מהתנועה, פחות מ-15% מהתעבורה בכבישים כמו 471, 531, 431 ואחרים קשורה לכביש 6. על סמך בדיקות כדאיות נפרדות שנעשו לכבישי הרוחב מאוחר יותר ניתן לקבוע שהבאה בחשבון של כבישי הרוחב היתה מגדילה משמעותית את הערך הנוכחי הנקי המחושב".

בנוסף מציינים בחברה כי "אין מקום בעולם בו בלמה מדיניות עידוד התחבורה הציבורית וההשקעה ברכבות את השימוש הגובר ברכב פרטי במונחים ארציים. אין פירוש הדבר שאין להשקיע בתחבורה ציבורית, במיוחד לפתרון בעיות של נסיעות למרכזים מטרופוליניים ולנסיעות בתוך מטרופולינים, ואולם הנגיעה של פתרונות אלה לכביש 6 נמוכה מאוד הן בתחום תנועת הנוסעים הן בתחום תנועת המטענים.

"בדו"ח נטען לשימוש במקדמים שונים בבדיקה הכלכלית שנעשתה על ידי מת.ת.ת. לכך נשיב כי היוון זרם תועלות עתידיות ב-4% או ב-7% לא משפיע כלל על התועלת הכלכלית. זהו עניין טכני, המתבטא בהצגה נומינלית ולא בערכים כלכליים. תועלת מהוונת מצטברת של 79 מיליארד שקל בהיוון של 4%, זהה לתועלת מהוונת של 40 מיליארד שקל בהיוון ב-7%, כשם ש-1.609 ק"מ זהה ל-1 מייל. הפחתת התוספת לערך הזמן הריאלי מ-1.5% בשנה ל-1% בשנה תפחית באופן שולי את התועלת המחושבת, היות שהשפעת השינוי תהיה בעיקר בשנים מאוחרות, שתועלתם המהוונת נמוכה".

לסיום ביקשו בחוצה ישראל לציין כי תגובה קצרה זו היא חלקית, ואין ללמוד ממנה על הסכמה לנקודות נוספות העולות ממסמך מוסד שמואל נאמן שלא נידונו בה.

שרון קדמי



חוצה ישראל – בדיקה חוזרת
דו"ח שחובר בטכניון מטיל ספק בהערכות שניתנו בעבר לתועלת הכלכלית של כביש חוצה ישראל