

תאריך: 4.1.2017
מספרנו: 10010

לכבוד
מר מאיר חן
מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית
משרד התחבורה

באמצעות מייל: roasho@mot.gov.il

שלום רב,

הנדון: הגבלת תנועת משאיות למעבר כרם שלום - עמדת עמותת "ג'ישה" - מרכז לשמירה על הזכות לנוע" בעקבות חוות דעת בטיחותית

(סימוכין: שלכם מס' 25566316 מיום 27.11.2016; שלנו מס' 10010 מיום 11.12.2016)

1. הריני להעביר תוספות לעמדת עמותת "ג'ישה" למתווה הדרג המדיני בעניין הגבלת תנועת משאיות למעבר כרם שלום (להלן: **המתווה**), לנוכח חוות הדעת הבטיחותית (להלן: **חוות הדעת**), אשר נמסרה לידינו ביום 28.12.2016. הכתוב מטה מצטרף לעמדתנו שבסימוכין אשר נשלחה ביום 11.12.2016, ויש לראותו כחלק בלתי נפרד ממנה. להלן עמדתנו:

א. יש לקדם פתרונות אחרים בטרם תתקבל החלטה דרסטית על פגיעה במעבר הסחורות לעזה

2. חוות הדעת מאששת את טענות עמותת "ג'ישה" כי יש למצוא, לקדם וליישם פתרונות חלופיים בטרם יוחלט על קיצוץ משמעותי בתנועת המשאיות למעבר כרם שלום בשעות הבוקר ואחר הצהריים. מלבד הפתרון המתבקש של פתיחת מעבר סחורות נוסף לרצועת עזה עליו יפורט בהמשך, המסקנה המתבקשת מקריאת חוות הדעת, היא כי יש לפעול בדחיפות לשדרוג והרחבה של תשתיות התחבורה במקטעי הכבישים המובילים למעבר כרם שלום.

3. תשומת לב לכך שעל פי חוות הדעת: "הכבישים המובילים לאזור כרם שלום הם חד-מסלוליים, עם צמתים לא מרומזרים רבים המשמעים ליציאות וכניסת לישובים" (עמ' 2). כמו כן נכתב כי כל הכבישים הם "עם נתיב אחד לכל כיוון וללא מפרדה פיסית בין כיווני התנועה" (עמ' 3). עוד נכתב כי "רוחב השול הימני ובייחוד, שול ימני סלול, ברוב הכבישים צר לעומת דרישות ההנחיות" (עמ' 13). לפיכך, שדרוג התשתיות בכבישים המובילים למעבר כרם שלום הוא הפתרון הזול, בר-הביצוע והמהיר ביותר באופן יחסי, שיכול להביא לשיפור הבטיחות בכביש, וזאת מבלי לפגוע בתושבי עזה ובאספקה השוטפת של סחורה חיונית דרך מעבר כרם שלום.

4. מעבר לכך, ונוכח הדברים האמורים בחוות הדעת, על משרד התחבורה לתת את הדעת לפתרון שכבר נמצא על שולחנם של מקבלי החלטות והועלה על ידי עמותת "ג'ישה" במכתב שבסימוכין, והוא **פתיחת מעבר ארז למעבר סחורות**. פתרון זה, אשר נתמך למיטב הבנתנו על ידי מערכת הביטחון המתנגדת לפגיעה בפעילותו השוטפת של מעבר כרם שלום, כבר נמצא בבחינה ראשונית ברשות המעברים וגורמים רלוונטיים אחרים.

5. כמו כן, ממגעים שקיימה עמותת "גישה" עם ראשי מועצות באזור הנגב המערבי ועם תושבי האזור, ישנה תמיכה והתגייסות לקידום פתרון זה, לטובת הכלל- לטובת תושבי האזור, לטובת ציבור המובילים והסוחרים ולטובת תושבי רצועת עזה. פתרון זה יוביל הן לצמצום הבעיות הבטיחותיות הנגרמות מנסיעת משאיות כבדות רבות בכבישים המובילים למעבר כרם שלום, והן לצמצום העלויות הכלכליות הנגרמות מהסעת הסחורה מאזור מרכז הארץ (לרבות מהגדה המערבית ומנמל אשדוד) עד לנקודה הדרומית ביותר בגבול בין רצועת עזה לישראל, היא כרם שלום. זהו פתרון יעיל ובר קיימא, בעל עלויות נמוכות יותר, שניתן וכדאי לקדם בהקדם, ובטרם תתקבל החלטה שמשמעותה שיבוש פעילותו של המעבר היחיד הפועל כיום למעבר סחורות לרצועת עזה.

ב. חוות הדעת כלל לא בחנה את ההשלכות הבטיחותיות של העומס שייווצר בכבישים בשעות שמיד אחרי הפעלת המתווה המוצע

6. חוות הדעת בחנה אך ורק את ההשלכות הבטיחותיות של נסיעת משאיות כבדות במקטעי הכבישים המובילים לכרם שלום, במצב הנוכחי, ואת השיפור שייווצר ככל שיישום המתווה האוסר על תנועת משאיות השוקלות מעל 12 טון בשעות הבוקר ואחר הצהריים. ואולם, כותבי חוות הדעת לא בחנו, ואולי לא נתבקשו לבחון על ידי מזמיני חוות הדעת, מה תהיה ההשלכה הבטיחותית מכך שכתוצאה מיישום המתווה, יהיה עומס אדיר ו"צוואר בקבוק" של כלי רכב כבדים בכל שעות היום ובייחוד לאחר השעה 9 בבוקר ו-16:30 אחר הצהריים. כל שנכתב בנושא בחוות הדעת הוא:

"יש לציין כי איסור תנועת המשאיות לא יביא ככל הנראה להפחתת המשאיות היומי אלא לפיזורן על פני יתר שעות היום. קיימת בעיה פוטנציאלית בשעות שמיד אחרי הפעלת ההסדר שבהן צפויה היווצרות של שיירות של משאיות" (עמ' 15, הדגשה שלי, מ.ל).

7. כפי שנכתב במכתבנו שבסימוכין, "הקפאת" הכניסה והיציאה של משאיות ממעבר כרם שלום בשעות 07:30-09:00 ו-15:30-16:30 וחיובן להמתין במהלך שעות אלו בחניונים, תוביל לפקקים ועומסי תנועה רבים בכבישי הנגב המערבי, בשעות שלאחר ה"הקפאה", שכן מספר רב של משאיות כבדות יצאו לדרך באותה השעה ובאותם הכבישים. כך, במקום פיזור של נסיעת המשאיות על הכבישים לאורך שעות היום, ייווצרו עומסים חריגים שיובילו לשיירות ארוכות, לפגיעה בתשתיות הכבישים ואף, חס וחלילה, לתאונות דרכים. מסקנה זו נכונה הן ביחס לעומסים שייווצרו בכבישי הנגב המערבי והן ביחס לעומסים שייווצרו בתוככי רצועת עזה, כבתמונת מראה. כך, בניגוד לתוצאה המצופה מן המהלך, עלולה להתרחש התוצאה ההפוכה, והסיכון הבטיחותי לנוסעים בכביש רק יגבר.

8. בנסיבות אלו, וכאשר אין בפני מקבלי החלטות חוות דעת מקצועית הבוחנת וקובעת מה תהיינה ההשלכות הבטיחותיות כתוצאה מעומס המשאיות שישעו על הכבישים מיד בתום שעות האיסור, לא ניתן ואין זה ראוי לקבל החלטה ביחס ליישום המתווה המוצע.

לסיכום

9. אין ספק כי חוות הדעת מציגה תמונה קשה של מצב בטיחותי רעוע בכבישי הנגב המערבי, הכולל בין היתר תאונות קטלניות. עמותת "גישה" אינה מקלה ראש בכך ומצטרפת לקריאות לשפר את הבטיחות בכבישים, לטובת בטיחותם וחייהם של תושבי האזור. אולם, הפתרון המוצע על ידי משרד התחבורה- איסור תנועת משאיות נושאות סחורה חיונית לכרם שלום בשעות הבוקר ואחר הצהריים- לא יפתור את המחדל הבטיחותי המדובר. להיפך, הוא עלול ליצור בעיות בטיחותיות אחרות, קשות גם כן, בשעות שלאחר פקיעת האיסור.

10. לאור האמור, עמותת "גישה" עומדת על כך שיש לקדם פתרונות אחרים בטרם תיושם החלטה כה דרסטית, דוגמת איסור על תנועת משאיות למעבר כרם שלום, שכן להחלטה זו השלכות הרות גורל על חייהם של 2 מיליון תושבי עזה, הנסמכים על פעילותו התקינה של מעבר כרם שלום כאוויר לנשימה. כפי שציינו, פתרונות אפשריים וטובים בהרבה מכל הבחינות הם פתיחת מעבר ארז (או מעבר אחר לאורך הגבול) לסחורות ו/או שדרוג תשתיות הכבישים המובילים למעבר.

11. לשיטתנו, רק לאחר שייבחן יישומם של פתרונות פוגעניים פחות, ותוערך התועלת שלהם לשיפור הבטיחות בכביש, יהא מקום לשקול - מולם - את יישומו של המתווה הקיצוני המוצע כיום.

12. נבקשכם לשקול בכובד ראש את הנטען לעיל ובעמדתנו שבסימוכין, בטרם תתקבל כל החלטה בנושא.

בברכה,


מיכל לופט, עו"ד