

מכון ירושלים לחקר ישראל
המרכז למדיניות סביבתית
מייסודה של קרן צ'רלס ה' רבסון

המאבק בכביש חוצה ישראל תיעוד מאבק סביבתי

מיכל מייזליש

2005 – תשס"ה

פרסומי המרכז למדיניות סביבתית מס' 18

**המאבק בכביש חוצה ישראל
תיעוד מאבק סביבתי
מיכל מייזליש**

פרסום זה רואה אור בסיוע קרן צ'רלס ה' רבסון, ניו-יורק.
הדברים הם על דעת המחברת בלבד.

עריכה לשונית: ורדה בן-יוסף
עימוד ועיצוב: אסתי ביהם
הפקה והבאה לדפוס: חמוטל אפל

© 2005, מכון ירושלים לחקר ישראל
בית חי אלישר
רח' רד"ק 20, ירושלים 92186

<http://www.jiis.org.il>
E-mail: machon@jiis.org.il

תוכן עניינים

5	תקציר
6	על המחברת
7	כביש חוצה ישראל – הערכת מצב – יוסי שק
12	תודות
13	הקדמה
15	מבוא
16	שיטות עבודה
17	מה לא נכלל בתיעוד
18	חלק א' – סקירה כללית של כביש חוצה ישראל ושל ההתנגדות לו
18	כביש חוצה ישראל – היסטוריה ומטרות
18	ההיסטוריה של כביש חוצה ישראל
20	מטרות הכביש
22	ההתנגדות לכביש חוצה ישראל
22	ראשית ההתנגדות
26	הסיבות להתנגדות לכביש חוצה ישראל
27	הגופים הפועלים נגד כביש חוצה ישראל
33	נתונים מייצגים על המאבק בכביש חוצה ישראל
35	מאפייניו הייחודיים של המאבק בכביש חוצה ישראל
42	נקודות ציון בכרוניקה של המאבק נגד כביש חוצה ישראל
	חלק ב' – סקירת הפעולות שנעשו במסגרת המאבק לביטול
46	כביש חוצה ישראל
46	מבוא

46	1. תחום התכנון
50	2. התחום המקצועי
51	2.1 ימי עיון וסדנאות
53	2.2 מסמכים מקצועיים
56	2.3 עבודה בקרב מקבלי החלטות מקצועיים (שאינם חברי כנסת או שרים)
58	3. התחום הפוליטי
65	4. התחום המשפטי
68	5. התחום הציבורי
69	5.1 הפגנות, ימי צמתים, צעדות ומיצגים
75	5.2 סיורים ואירועים המוניים
77	5.3 מאהלי מחאה
78	5.4 עצומות ומכתבים המוניים
79	5.5 עבודה תקשורתית
79	5.5.1 מודעות בעיתונים
81	5.5.2 כתבות ברדיו ובעיתונות
83	5.5.3 עבודה בקרב עיתונאים
85	5.6 התנועה לעצירת חוצה ישראל
86	5.7 פעילות ציבורית כללית
87	6. פעולות ישירות
90	7. התחום הכלכלי
92	8. שיתוף פעולה וקואליציות
94	9. שונות
95	חלק ג' – דיון
96	הערות בנוגע לפעולות מוגדרות ולסוגי פעילות במאבק
99	הערות בנוגע לאופיו הארגוני של המאבק
103	משהו על הצלחה... ..
104	לקחים: הצעת קווים מנחים למאבקים סביבתיים עתידיים
106	נספח: הפעילות למען מנהור קטע 18
iii	תקציר באנגלית

תקציר

מחקר זה סוקר בפירוט את מהלכי ההתנגדות לפרויקט כביש חוצה ישראל בשנים 1993-2002. ההתנגדות נעשתה על ידי גופים רבים, סביבתיים ברובם, וכללה פעולות בתחומים רבים: תכנוני, מקצועי, משפטי, ציבורי, פוליטי, כלכלי ופעולות ישירות.

מאפייניו של פרויקט כביש חוצה ישראל – הכוחות הכלכליים האדירים העומדים מאחוריו, היותו חלק מתכנית מתאר ארצית, חברה ממשלתית שהוקמה במיוחד כדי לקדמו – הקשו מאוד על המאבק בו.

המאבק בכביש חוצה ישראל הוא ייחודי בין המאבקים הסביבתיים-חברתיים בישראל, במורכבותו, בהיקפו, במשכו ובאופיו.

במאבק בכביש חוצה ישראל היו חסרים תכנית פעולה מסודרת וארוכת טווח, גוף מרכזי הממוקד במאבק בכביש באופן מתמשך ובלעדי, שיתוף פעולה יעיל בין הגופים השונים שנאבקו בכביש, בסיס ידע מסודר והמשכיות.

למרות אי-הצלחתו של המאבק לעצור את כביש חוצה ישראל בחלקו המרכזי, יש למאבק הישגים ארוכי טווח בשינוי דעת הקהל ובהשפעה על מקבלי ההחלטות בנושא ההשקעה בסלילת כבישים לעומת השקעה בתחבורה ציבורית, בהחדרת כלים חדשניים לפעילות התנועה הסביבתית בארץ, ביצירת קשרים בין ארגונים, בחיבור בין הנושא הסביבתי לנושא החברתי ובהעלאת הנושא הסביבתי על סדר היום הציבורי.

אם כי מהותו של מחקר זה היא תיעוד מדויק של המאבק על כל שלביו ופרטיו, הרי שניתן לנסח מתוך המסקנות המסתברות בפרק הדיון מספר קווים מנחים למאבקים סביבתיים, כלקחים לעתיד: שמירת "אצבע על הדופק" על ידי בחינת תכניות בנייה ופיתוח לטווח ארוך, על מנת להגיב בזמן הנכון; הגדרת מטרה ברורה ומוסכמת למאבק ובניית תכנית פעולה עד להשגתה; קיום פעילות רציפה ומתמשכת ללא הפסקות ותוך קיום "זכרון מאבקי"; תיאום פעולות בין הארגונים השונים המנהלים את המאבק, אם על ידי גוף מרכזי ואם על ידי תקשורת יעילה; קיום בסיס ידע מסודר; ופעילות מקצועית יותר במישורים הפוליטיים, התכנוניים והמקצועיים.

על המחברת

מיכל מייזליש גדלה בירושלים. הצטרפה לפעילות ארגון מגמה ירוקה בזמן הלימודים באוניברסיטה. בעלת תואר ראשון בעבודה סוציאלית, עוסקת בריפוי במגע ובמודעות דרך תנועה בשיטת פלדנקרייז. השתתפה במאבק נגד סלילת כביש חוצה ישראל החל משנת 1997. בשנים 2000-2002 היתה ממובילי המאבק.

כביש חוצה ישראל – הערכת מצב

יוסי שק*

כביש חוצה ישראל נפתח לתנועה והוא עובדה קיימת. בשיחות עם אנשים, בעיקר אלה הנוסעים בכביש, עולה שוב ושוב האמירה שהכביש הוא סיפור הצלחה תחבורתי ישראלי. הכביש רחב וישר, עתיר מחלפים וגשרים, כמעט שאין בו פקקים ולכן הנסיעה בו מהירה וחוסכת זמן רב. הנוף נפלא, והפיתוח הנופי־סביבתי בצדי הכביש מרשים ביותר.

מציאות זו מעוררת מחשבה ומזמינה הערכת מצב חדשה, מעודכנת – בעיקר בקרב שוחרי שמירת הטבע והסביבה (ואני בתוכם) שהתנגדו לסלילת הכביש והובילו נגדו מאבק ציבורי ותקשורתי מתמשך, לעתים אגרסיבי. זה גם הזמן המתאים לבחון שוב את השאלות המרכזיות שעליהן ביססנו את מאבקנו נגד ההחלטה על פיתוח הכביש. האם הכביש אכן יפתור את בעיות התחבורה והפקקים בכבישים בכלל ובכניסות לערים בפרט? כיצד ישפיע הכביש על איכות חיינו ובריאותנו מבחינת הרעש וזיהום האוויר ומקורות המים? האם לא עדיף להשקיע בפיתוח מקיף של התחבורה המסילתית – הרכבת – לפני שמשקיעים בפיתוח כבישים חדשים? האם אין פגם ציבורי וחברתי בסלילת כביש אגרה – לעשירים בלבד? האם הפגיעה בעתודות הקרקע ובשטחים הפתוחים האחרונים שנותרו במרכז הארץ, המאוכלס בצפיפות יתר, לטובת פיתוח יזמי נדל"ני מניב הכנסה כספית, אינה טעות תכנונית וסביבתית בלתי הפיכה?

אקדים ואומר כי התשובות לרוב השאלות הללו אינן פשוטות וחד־משמעיות. חלקן יתבררו כנראה רק לאחר שנים. ובכל זאת אנסה לבחון כמה מהן.

אכן, הנסיעה מאזור עפולה או חיפה לכיוון באר שבע בכביש חוצה ישראל, בלי הפקקים של גוש דן, היא היום חוויה ותענוג – ההגעה מהירה וזמן ניכר נחסך. ואולם, מבחינת האינטרס הלאומי בפיתוח תשתיות התחבורה, הבעיה הבערת, המצריכה טיפול שורש ודורשת פתרון דחוף, היא דווקא עומס התנועה והפקקים המתארכים בכניסות לערים. אלה ממשיכים להיות סיוט יומיומי לאלפי הנהגים והעובדים המגיעים באיחור לעבודתם.

* בעל תואר שני בתכנון עיר ואזור – הטכניון חיפה. מתכנן סביבתי. ממרכזי המאבק בכביש חוצה ישראל. לשעבר איש החברה להגנת הטבע.

במהלך המאבק בכביש חזרנו והדגשנו בעיה זו בכל הזדמנות. ומה יהיה בעתיד, כאשר עוד ועוד מכוניות חדשות יעלו על הכבישים? לעומת זאת, ראו מה קורה ברכבת – סיפור הצלחה של ממש! זו עובדה: יותר ויותר אנשים נוסעים ברכבת – לחיפה, לתל אביב, לבאר שבע ולנמל התעופה בן גוריון. חבל שלעיר הבירה ירושלים אין עדיין רכבת, וזה מחדל של ממש שבתוך העיר תל אביב אין תחבורה ציבורית מסילתית.

עניין אחר, מקומם מבחינה ציבורית, קשור למגזר הפרטי העסקי המשבח ומהלל את הכביש כסיפור הצלחה כלכלי. האמת היא שרוב הנוסעים בכביש, המשלמים ברצון את האגרה הגבוהה, הם דווקא אותם בעלי האמצעים, או אלה המקבלים החזר כספי בעבור נסיעות למקום עבודתם וממנו. רבים אחרים, המשלמים בעבור הנסיעה מכיסם הפרטי, מצמצמים בליט ברירה את מספר נסיעותיהם בכביש, וממשיכים לנסוע ולהזדחל בכבישים ה"רגילים".

ולעניין ההשפעה על איכות הסביבה, השפעה הנובעת מסלילת הכביש הגדול, עתיר הבטון והאספלט: איך ניתן למדוד את ההשפעה השלילית המצטברת – של זיהום הקרקע, מקורות המים והאוויר – על בריאותנו בעתיד? האם אפשר להשלים – מבחינה מצפונית ועניינית – עם האובדן של מגוון החי והצומח הטבעי, של בתי הגידול והריאות הירוקות? האם אפשר לקבל את הפתרון מתוצרת כביש חוצה ישראל, המתבסס על "תחליף טבע" שעיקרו נטיעה, שתילה וגינון לאורך הכביש ובתחום מחלפיו – נאים ומוצלחים ככל שיהיו? וראו את מעמדן המידרדר של הערים הוותיקות, בעקבות פיתוח יישובי הפרברים, תחנות הדלק, החנויות והקניונים הצומחים כפטריות אחרי הגשם בקרבת הכבישים המהירים החדשים. התוצאה: "מגפה" של סגירת חנויות ועסקים קטנים במרכזי הערים, ותהליך ניוון מתמשך של הרחוב העירוני כמקום חיוני ליצירת מפגש חברתי, שוקק חיים ותוסס.

יש המודדים הצלחת מאבק סביבתי על פי מידת המעורבות הציבורית בו וההזדהות עמו. אכן, במאבק בכביש השקענו מחשבה, משאבים ומאמצים רבים – בעיקר בעזרת פעילים צעירים שהתמסרו לעניין ללא לאות וללא חשבון זמן אישי; ניסינו לעורר מאבק שיתפוס מקום בסדר היום הציבורי והתקשורת, על פי הניסיון במאבקים אחרים של שמירת טבע. לעתים הצלחנו יותר, לעתים – פחות.

לדעתי, ניתוח והבנה של המאבק בכביש חוצה ישראל, מתוך ניסיון להשוותו למאבקי שמירת טבע קלאסיים שעיקרם שמירה על טבע הארץ ועל נופיה – כגון המאבק המוצלח לשמירת פרחי הבר, או המאבק להגנת החופים הציבוריים הפתוחים בישראל, שתוצאתו

המשמחת היא אישור חוק החופים בכנסת – ניסיון השוואתי כזה הוא בעייתי, בעיקר עקב קושי אובייקטיבי בהעברת מסר חד ונימוק ברור "מדוע הכביש רע" ועל מה ההתנגדות להקמתו. השוואה מכל סוג שהוא בין תוצאות מאבק זה לבין תוצאות מאבקים סביבתיים אחרים, שבהם כמעט שלא היה קושי הסברתי כזה, מחייבת לדעתי בחינה עמוקה ורחבה יותר; בחינה זו צריכה להיעשות מכיוונים אחרים, שיבהירו את נקודת המוצא ואת המציאות ההסברתית – המורכבת כל כך ולעתים אף מתסכלת – של כלל הארגונים והקבוצות שהתנגדו לכביש לכל אורך המאבק.

עניין ראשון וחשוב העולה מבחינה זו הוא המציאות העולמית ה"גלובלית" ומידת השתייכותה של ישראל למציאות זו. כביש חוצה ישראל שימש ליוזמיו ולמצדדיו – בממשלה, ברשויות הציבוריות ובעיקר בקרב אנשי חברת כביש חוצה ישראל, האחראית לסלילתו – ביטוי רב עוצמה לשאיפה להשתלב בעולם הגלובלי הרב-מערכתי המודרני, הגדול. הוא שירת את הצורך ואת הרצון הישראלי, הלגיטימי, לבצע בהצלחה גם אצלנו פרויקט תשתית ענק, המשתלב לכאורה בעולם המרתק הזה. העולם הגדול רוחש כל העת פעילויות ויחסי גומלין בין צרכים ואינטרסים של מדינות, חברות ופרטים, בכמה ממדים מחוללי השפעה, לאומית ובינלאומית – הממד הפוליטי, הממד הביטחוני, הממד הכלכלי-פיננסי והממד הטכנולוגי החדשני. כל אלה קשורים בהחלטת ממשלת ישראל להקמת הכביש, בד בבד עם קידום חקיקה מיוחדת לצורך פיתוחו וסלילתו (1994).

כביש חוצה ישראל, מעצם מהותו, העניק ליוזמיו ולאחראים על סלילתו את אותה תחושה נכספת של הזדהות ושייכות לעולם הגלובלי, האקטואלי. תחושה זו עמדה בבסיס טענתם הגורפת, הבלתי עניינית והבלתי צודקת, שכל המתנגדים לכביש מתנגדים לא רק לצורך בהקמת הכביש אלא לעצם רעיון העולם הגלובלי. לפיכך מאבקם של המתנגדים הוא מוטעה ובלתי לגיטימי, והם למעשה חבורת טרדנים המתנגדים מראש לכל קדמה ופיתוח.

עניין אחר, שמזה כשני עשורים קשור לעולם הגלובלי, הוא הממד הסביבתי, שחשיבותו עולה מבחינת ההתייחסות הכלל-עולמית. הממד הסביבתי היה הנושא המרכזי במאבק בכביש. כביש חוצה ישראל, בעצם ההחלטה על קיומו, ביטא את הקונפליקט המתעורר בכל פעם מחדש בין שני הקצוות: הצורך בבנייה ובפיתוח – בקצה האחד, והצורך בשימור הסביבה, הטבע והנוף – בקצה השני. הקונפליקט הודגש בשל ממדיו העצומים של הכביש, פריסתו ופגיעתו בשטחים הפתוחים לכל אורך הארץ.

סלילת הכביש הייתה – למצדדיו ולמתנגדיו – דוגמה ישראלית קלאסית לנושא בעל משמעות לאומית השנוי במחלוקת. מהצד האחד – תוצר תשתית וטכנולוגיה אדיר ממדים, המחבר בין אינטרסים תחבורתיים, כלכליים וביטחוניים, ומהצד השני – אי ודאות בקשר להשפעותיו הסביבתיות העתידיות. סוגיה זו נתפסה כמו כל סוגיה גלובלית רב-ממדית

המכילה בקרבה אינטרסים מנוגדים. כך הפכו כל השותפים למאבק בעניין הכביש, המצדדים והמתנגדים כאחד, לקבוצות המייצגות מאבק לא רק נגד "עוד כביש", אלא מאבק שהוא, במידה רבה, בין שתי תפיסות עולם.

תומס ל' פרידמן, בספרו המרתק, **'ה'לקסוס' ועץ הזית**, מתאר את הדילמות הגלובליות הסביבתיות: "פעם נפגשתי בג'קרטה עם ראש הקרן העולמית לטבע ואיכות סביבה באינדונזיה ושאלתי אותו: 'איך זה להיות איש איכות הסביבה בשוק צומח? האם זה להיות האיש הבודד ביותר בעיר?' 'אנחנו נתונים במרוץ מתמיד נגד פיתוח', הוא נאחז. 'איננו מספיקים לשכנע את הציבור הרחב שפיתוח שקול מבחינה סביבתית הוא דרך בת קיימא לפעילות אנושית, אבל התכניות לסלילת כבישים, לבניית בתי חרושת או תחנות כח כבר משיגות אותנו בהרבה. אנחנו סובלים כאן מבעיות אבטלה, כך שכל יזם המפזר הבטחות על תעסוקה זוכה לתמיכה. כאשר זה קורה, שמים עלינו תווית של מתנגדים לתעסוקה ולפיתוח ומטפלים בנו ככאלה שלא מבינים ענין. אבל ההרס והחורבן פושטים כה מהר, עד שפעמים רבות כבר אין דרך חזרה', הוא הוסיף. 'אם אתה מפסיד הר, הפסדת הר – אי אפשר להצמיח אותו מחדש. אם אתה כורת יערות, תוכל לשוב ולגדלם, אבל אתה מאבד את הרבגוניות הביולוגית – את הצמחים, את בעלי החיים. אני חושש שתוך עשור תהיה לכולנו מודעות סביבתית, אבל לא יישאר שום דבר להגן עליו'".

שאלה הכרחית, מסקרנת, היא – מה היה נכון לעשות היום, אילו החל המאבק שוב. במאבקים מסוגו של המאבק בכביש חוצה ישראל, שבו כוחו של הממסד ועוצמתו של המגזר הפרטי בעל הממון גברו, לכאורה, על טיעוני הטבע והנוף, הלקח החשוב לשוחרי הטבע והסביבה הוא שצריך לפעול ולהגיב במהירות. חשוב לפתח את היכולת ואת כישרון ההתמצאות לא רק בתחומי הטבע והסביבה אלא גם בתחומי הפוליטיקה, יחסי הציבור, הכלכלה והעסקים. כל אלה ישכללו וישפרו את כושר ההתמודדות ואת יכולת העמידה מול הגורמים שכנגד, ממשלתיים ופרטיים, שמטרתם לבנות, לסלול ולפתח את הכביש, במהירות וביעילות.

המאבק בכביש חוצה ישראל ראוי שישמש לקח ובסיס לפעולה עתידית, שעיקרה ניצול הליכי הגלובליזציה – המחייבים שילוב של ממון, פוליטיקה וטכנולוגיה עם נושאים סביבתיים – כמנוף לקידום מאבקים סביבתיים. על הארגונים שוחרי הסביבה להיות מתוחכמים יותר, רב-תחומיים, ולפתח יכולת לנהל קמפיין תקשורתית הסברתי המחייב גם גיוס תקציבים. ארגונים כאלה יהיו בעלי סיכוי רב יותר להשפיע על החלטות של גורמי שלטון וחברות עסקיות ואף לגרום לשינוי החלטות כאלה. הם יוכלו ליצור דינמיקה חדשה, שבה הגנת הסביבה ושמירת הטבע יהיו מטרה משותפת, רצויה ובעלת יתרון, שהשגתה

תעניק גם לחברות העסקיות תמורה במוניטין סביבתי שייצר גם כדאיות כספית. התוצאה תהיה העלאת הסיכוי ליצירת שיתוף אינטרסים – בין מקבלי ההחלטות של כלל מוסדות השלטון, חברות עסקיות ויזמים, שעניינם השקעות ופעולות פיתוח, ובין ארגונים וגופים סביבתיים, שעניינם שמירת הטבע והסביבה.

סלילת הכביש והפעלתו היא, בעיני רבים, דוגמה לכישלון מוכח של ארגוני הסביבה במאבקם נגדו. רבים אומרים, בדיעבד – ובהם אנשים שתמכו במאבק לאורך כל הדרך – שבמקום המאבק העקרוני, רב הנימוקים, שנידון מראש לכישלון, נגד עצם ההחלטה לסלילת הכביש, היה ראוי להתרכז במאבק ממוקד, פשוט יותר להסברה ולשכנוע; מאבק העוסק בהגנה על אותם אזורים שהכביש חוצה והם רגישים במיוחד מבחינה נופית, דוגמת האזור היפהפה של רמות מנשה ("טוסקנה הישראלית"), שבו עתיד להיסלל בחודשים הקרובים עוד קטע של הכביש (קטע מס' 18).

יש הרואים את הדברים בצורה אחרת, ואני בתוכם. אכן, כביש חוצה ישראל נסלל והפך לעובדה מוגמרת, אולם אין זה המדד היחידי להצלחת המאבק נגד הקמתו. הן מקבלי ההחלטות והן הציבור כולו, בעיקר הצעירים שבו, הפנימו במידה רבה את הצורך בפיתוח מאוזן, המשלב בתוכו ראייה ארוכת טווח, מקיפה וכוללת, המחייבת התייחסות נבונה ורגישה לנושאי שמירת הטבע, הנוף והסביבה. בטוחני כי למאבקנו נגד כביש חוצה ישראל יש בכך חלק לא מבוטל.

תודות

דו"ח זה לא היה יוצא אל הפועל ללא נכונותם של אנשים רבים, אשר השתתפו במאבק, להעניק מזמנם, להתראיין ולשתף אותי בחוויות, במחשבות, בתחושות – לעתים לא קלות – ובלקחים. ראויה לציון הכנות הרבה שפגשתי שוב ושוב בכל שיחותי הארוכות, כנות שנבעה – כך אני מאמינה – מתוך רצון אמיתי לעבד את חוויית המאבק ולהפיק ממנה למידה משמעותית.

תודה לארגונים – החברה להגנת הטבע (ובתוכה – האגף לשמירת טבע), מגמה ירוקה, פעולה ירוקה, הפורום למען תחבורה ציבורית – ולכל האנשים אשר אפשרו לי גישה למסמכים השמורים אצלם.

אנשים רבים קראו את טיוטות הדו"ח בשלבי עבודה שונים. הערותיהם תרמו רבות לגיבושו של הדו"ח, לעיצובו ולליטושו. תודה מיוחדת לאורי שיינס, לערן בן ימיני, לשרון זמורה ולרותי ברנד, אשר מעבר להערות ענייניות, עודדו אותי מאוד להמשיך במלאכת הכתיבה.

נוסף על התודות לאנשים אשר סייעו בהוצאת דו"ח זה לאור, ברצוני להודות למאות אנשים שהיו שותפים – ורבים עודם – למאבק בכביש חוצה ישראל. חוויות המפגשים והפעולות המשותפות, היצירתיות, השילוב של אנושיות, אידיאולוגיה, למידה מתמשכת, פתיחות והתפתחות משותפת – כל אלה חוויות שהזדמנו בדרכי ואני מרגישה בת מזל על שזכיתי בהן.

מיכל מייזליש

הקדמה

כשהצטרפתי למאבק בכביש חוצה ישראל, באוגוסט 1997, לא תיארתי לעצמי כמה גדול היקפו, שבאופן מוזר הלך והתרחב עוד לכיוונים חדשים ולמעגלי פעילות נוספים, דווקא עם התקדמות הפרויקט ודווקא כשאנשים רבים בעלי היגיון בריא אמרו ש"כבר אין טעם להיאבק". לא תיארתי לעצמי גם את המקום שיתפוס המאבק בעשייה הסביבתית בישראל ולא את המקום שיצליח לתפוס בתודעה הציבורית ובשיח הציבורי. בוודאי לא תיארתי לעצמי עד כמה הוא ישפיע על חיי ועל חיי אנשים אחרים שבאו במגע עם הניסיון "לעצור את הכביש".

הצטרפתי למאבק בכביש בד בבד עם הצטרפותי לארגון "מגמה ירוקה", שבו מצאתי בית רעיוני ומקום לבטא בעשייה את הדברים שתמיד האמנתי בהם: אל לנו להרוס את העולם שאנו חיים בו, יש לנו אחריות כלפי העתיד, הכיבוש-ללא-הרהור של כל הטוב שניתן לנו – אוויר, מים, אדמה – איננו הכרחי. ההפגנה הסביבתית הראשונה שהשתתפתי בה עם מגמה ירוקה הייתה נגד כביש חוצה ישראל – מול דחפורים ענקיים במחלף קסם ההולך ונבנה. אחרי ההפגנה הזאת נשאר כביש חוצה ישראל ברקע הפעילות הסביבתית שלי, והנושאים שעסקתי בהם היו בעיקרם מקומיים וחינוכיים.

המצב השתנה בינואר 2000. חודש וחצי קודם לכן החלו הדחפורים בסלילת הכביש. התכניות אושרו, הכספים גויסו, הסכמים נחתמו, ופרויקט התשתית הגדול ביותר שבוצע אי פעם במדינה יצא לדרך. באותה עת עלה גם המאבק נגדו לרמות שאליהן לא הגיע עד אז ועמו המודעות הציבורית, שחשתי בה בעיקר בשיחות עם חברים שהחלו לפנות אליי בעניין.

מצאתי את עצמי שוב בעין הסערה, מגויסת כל כולי לניסיון, שבאופן פרדוקסלי – ואולי מתוך הכחשה או ראייה מוטעית של המציאות – נראה בעל סיכוי הולך וגדל להביא לשינוי. ביליתי ימים ולילות באוהל המחאה בנחשונים ובמשרד בתל אביב, במפגשים עם אנשים, בארגון הפגנות, בכתיבת חומר הסברה ובהפצתו, בפעולות ישירות ובאינספור מעשים המכוונים לתכלית אחת – לעצור את הכביש.

בחודשים אלה, שהתארכו לשנה, גיליתי שהמאבק מרחיק לאחור בזמן: הוא לא התחיל אתמול וגם לא בהפגנה בצומת קסם. הוא כלל לא רק הפגנות או עצירת דחפורים, אלא גם פעולות רבות שעד אז לא ידעתי עליהן – עתירות לבג"ץ, שיחות מסדרון עם חברי כנסת,

פעילות אצל גופי התכנון, ועוד ועוד... גיליתי עוד, שכמות המילים שנכתבו בנושא עצומה, וכן מספר המעורבים בו – פרופסורים, חברי כנסת, אנשי ציבור, אמנים והרבה מאוד 'סתם אנשים'. ככל שהעמקתי בנושא, שמעתי על עוד פעולות שנעשו בזמנים שונים. הגיוון והיצירתיות שבהן המחישו לי את המעורבות הרבה של הפעילים, את מחויבותם לנושא ואת האנרגיה הרבה שהושקעה.

מתוך כל אלה עלתה והתגבשה השאלה המציקה: איך קרה – למרות אינספור הפעולות, ההתמדה, המחויבות הרבה, האנרגיה שהושקעה הן בחשיבה והן בעשייה – שהמאבק לא הצליח ולפחות חלקו המרכזי של הכביש, הקטע חדרה-גדרה, עומד בתהליכי סלילה. תיעוד זה הוא צעד ראשון בדרך לנסות למצוא תשובה לשאלה זו, מתוך רצון להפיק לקחים לטובת מאבקים בעתיד.

מבוא

תיעוד זה, כנאמר בכותרת, מכוון להיות בסיס למחקר עתידי. ייחודו של המאבק נגד כביש חוצה ישראל עושה אותו לכלי פוטנציאלי – הן להבנת תהליכים בתנועה הסביבתית בישראל והן להבנת הכלים המשמשים במאבקים סביבתיים ויעילותם.

ייחודיות זו של המאבק באה לידי ביטוי בכמה מאפיינים: התארכותו על פני כמעט עשור (והמאבק עדיין נמשך), ריבוי האסטרטגיות שנעשה בהן שימוש, ריבוי השותפים למאבק, הכיוון הכפול שלו – ניסיון לשנות תפיסת עולם (של העדפת הרכב הפרטי) בצד ניסיון לעצור פרויקט מוגדר והתרחשותו בתקופת שינוי בתנועה הסביבתית בישראל.¹

כדי לעשות מחקר, כל מחקר, יש לשרטט תחילה את קווי המתאר של הנושא ולהציג בסיס ידע מוסכם. זוהי מטרתו של תיעוד זה: להציג את כלל הפעולות, את כלל הנפשות הפועלות ואת כלל המאמצים שכוונו לאותה מטרה. סקירה כזו תאפשר לראות התפתחות ושינויים ותאפשר גם להפיק לקחים. תיעוד כזה יוכל לכוון את מי שיבוא לחקור את המאבק ואת תוצאותיו ולהסיק מסקנות אשר יועילו למאבקים סביבתיים בעתיד.

לתיעוד זה שלושה חלקים. החלק הראשון מביא "מבט על" על הנושא ומשמש מעין הקדמה לחלק השני, המפורט יותר. הוא מורכב מסקירת מטרותיו של הכביש ותהליך תכנונו, אישורו וביצועו ומסקירה כללית של ההתנגדות לכביש – ראשיתה, סיבותיה, אירועים מרכזיים במהלכה, הגופים שפעלו ומאפיינים של המאבק במשך השנים.

החלק השני של התיעוד הוא סקירה מפורטת של כלל הפעולות שהתקיימו במהלך המאבק לביטול כביש חוצה ישראל, בחלוקה לתחומי פעילות: פעילות תכנונית, פעילות מקצועית, פעילות משפטית, פעילות פוליטית-חקיקתית, פעילות ציבורית, פעולות ישירות, פעילות כלכלית וקואליציות שנוצרו בין ארגונים במטרה לשתף פעולה במאבק. בכל תחום פעילות מוצג הרציונל לקיומו, פירוט של הגופים שפעלו בתחום ורשימה של הפעולות לפי סדר כרונולוגי. הפעילויות מתוארות בקצרה, עם הפרטים הרלוונטיים לכל פעילות ותוצאותיה – אם היו תוצאות.

¹ בתקופת המאבק חלו שינויים רבים ומהותיים בתנועה הסביבתית בישראל, הן מבחינת הרכבה – היתווספות גופים חדשים לפעילות, הן בהרחבה/שינוי של תחומי הפעילות והן בשינויים באופי הפעילות.

החלק השלישי הוא דיון בפעולות השונות שנעשו ובאופיו הכללי של המאבק, בניסיון להפיק לקחים ולהעלות שאלות על יעילות סוגי הפעילות השונים ועל בעיות מרכזיות שהתגלו במאבק לאורך השנים.

יש להדגיש את אופיו התיעודי – ולא המחקרי – של דו"ח זה. עיקרו, כאמור, הוא איסוף הנתונים לכלל גוף ידע שישמש לעבודה בעתיד. הדיון המופיע בסופו של הדו"ח התבקש מעצם הסקירה הארוכה, אך הוא אינו בא במקום דיון מעמיק ובעל אופי מחקרי יותר בעתיד.

יש להדגיש עוד, כי התיעוד המופיע בדו"ח זה הסתיים בסוף שנת 2002, בעוד המאבק – למניעת סלילת חלקים מן הכביש או למזעור נזקיו – נמשך.

שיטות עבודה

התיעוד מסתמך על שלושה סוגי מקורות עיקריים: **מסמכים** (מארגונים שהשתתפו במאבק, ממוסדות התכנון והבנייה, מבג"ץ וכיו"ב), **כתבות בעיתונות וראיונות** עם אנשים שהשתתפו במאבק, אם כבעלי תפקידים בארגונים סביבתיים ואם כאנשים פרטיים.

סוגי המקורות השונים מזינים ומשלימים זה את זה: לעתים מאפשרת כתבה בעיתון לראות מה היו תוצאותיה של פעולה מסוימת ולעתים היא מזכירה פעולות שנשכחו על ידי מבצעהן בגלל מרחק השנים ואינספור הפעולות שבוצעו מאז ושהמסמכים הקשורים אליהן אבדו. ראיונות מאפשרים גישה למידע שלא נכתב, או שנכתב ואבד, ומאפשרים ללמוד על מטרות הפעולה, על ביצועה, על תוצאותיה וכיו"ב.

במקרים מסוימים הובילו המסמכים והכתבות בעיתונות לחשיפת מידע שלא הוזכר על ידי הפעילים, עקב שכחה או משום שלא ייחסו לו חשיבות יתרה. במקרים אלו חזרתי אל האנשים הרלוונטיים עם שאלות מוגדרות על האירוע או הפעולה, כדי להשלים את התמונה. במקרים אחרים הוזכרו בראיונות אירועים ופעולות שכלל לא נזכרו בכלי התקשורת או במסמכים, למשל יום עיון שהתקיים בכנסת במטרה להגביר את מודעותם של חברי הכנסת לנושא, השתתפות של פעילים במאבק בדיוני ועדות הכנסת ולהבדיל – פעולות ישירות שכוונו להרוס ציוד ולגרום נזק כספי.

מה לא נכלל בתיעוד

במהלך המאבק בכביש תוכננו פעולות רבות שלא יצאו אל הפועל. פעולות אלה, גם אם הושקעה בתכנון אנרגיה רבה, לא הוזכרו. לא הוזכרו גם פעולותיהם של תושבים הנפגעים מן הכביש, אשר פעלו להרחקת הכביש מבתיהם או לקבלת פיצויים – אך לא לעצירת הכביש. מלבד אלו, ייתכן שנשכחו פעולות אשר לא הוזכרו בעיתונים, במסמכים או על ידי המרואיינים, אך יש להניח שמספרן קטן ביותר.

חשוב להעיר – מכיוון שאין זה ברור מאליו – כי דו"ח זה כולל את מה שנעשה ולא את מה ש"צריך היה להיעשות" או "יכול היה להיעשות" – אך לא נעשה. את אלה יוכל הקורא להסיק – לפי טעמו – מתוך הדברים.

חלק א' – סקירה כללית של כביש חוצה ישראל ושל ההתנגדות לו

כביש חוצה ישראל – היסטוריה ומטרות

ההיסטוריה של כביש חוצה ישראל

כביש מספר 6 סומן לראשונה במפת תמ"א 3 – תכנית מתאר ארצית לכבישים, אשר אושרה על ידי הממשלה ב-1976. בתכנית זו הוא מסומן בתור כביש אורך מהיר נוסף, לצד כבישים 2 ו-4, ללא הכינוי שניתן לו כעבור 15 שנים – "כביש חוצה ישראל". התוואי המקורי של כביש 6 צמוד, בחלקו, לכביש 40, עד לאזור ראש העין. תוואי זה הוסט במהלך השנים מזרחה, לאזור בן שמן, צמוד לכביש 444. בתכנית המקורית הכביש מגיע עד לצומת ברקאי. בשנת 89 אושר המשך הכביש צפונה, עד לאזור צומת יגור, ובשנת 92 אושר המשך הכביש לראש הנקרה ולצומת נחל עמוד.

הכביש קודם באיטיות בוועדות התכנון במשך שנות ה-80, תוך בדיקת תוואים חלופיים.² יישובים רבים התנגדו לכביש מחשש לפגיעה באדמותיהם, באיכות חייהם וביכולת התפתחותם.³ בשנת 89 ערכה מע"ץ סקר כדאיות של סלילת הכביש. בסוף שנת 91, עם בוא העלייה הגדולה ממדינות חבר העמים, עלה הכביש לדיון במועצה הארצית לתכנון ולבנייה (להלן – המועצה הארצית), בתור חלק מתמ"א 31 לקליטת עלייה, לפיתוח ולבנייה.⁴ ב-16/6/92 הוצגה תמ"א 31 א' – דרכים לפני המועצה הארצית. לאחר דיון, התקבלו המלצות לקידום מיוחד של דרכים בעלות חשיבות לאומית לבנייה, לפיתוח ולקליטת עלייה, "על מנת להשיג את הפיגור הרב שיש בנושא זה"⁵ – לאחר שנעשתה כבר עבודת תכנון רבה על ידי מע"ץ, אשר "גייס כמעט את כל משרדי המתכננים ברמה גבוהה".⁶

² לדוגמה, מרץ 1984, מע"ץ, **כביש כפר קאסם – לוד, דו"ח השוואת אלטרנטיבות**; 4/6/91, המועצה הארצית לתכנון ולבנייה, פרוטוקול ישיבה (דיון בקטע לוד-ראש העין); 19/6/91, מסמך משרד הפנים, מינהל התכנון, **"דרך מס' 6 הקטע מכביש הגישה ליסודות עד לרבדים, דברי הסבר"**.

³ ירח טל. "מסלול מהיר מצפון לדרום", **הארץ**, 10/7/90.

⁴ 23/12/91, ישיבת ועדת היגוי לתמ"א 3, פרוטוקול.

⁵ פרוטוקול הישיבה, עמ' 6.

בישיבה זו הוחלט לקדם, בין השאר, את כביש 6 בין גדרה לנתניה. בשלב הזה כבר עבר כביש 6 לתוואי מזרחי יותר בקטע שבין גדרה לראש העין.

ב-21/10/92 החליטו שרי האוצר והשיכון על הקמתה של חברת "כביש חוצה ישראל" – שמו החדש של כביש מס' 6 – שתפקידה לטפל בכל הליכי התכנון והביצוע של הכביש.⁷ החברה הוקמה בפברואר 1993, בראשה הרמטכ"ל לשעבר משה לוי ומנהלה הוא יהודה כהן, מנכ"ל מע"ץ לשעבר. בישיבת הדירקטוריון הראשונה, ב-21/2/93, כונה הכביש "עמוד השדרה השני של מדינת ישראל", "עורק חיים חדש" ו"פרויקט לאומי".⁸ לפי לוח הזמנים שהוצג, הייתה סלילת הכביש אמורה להתחיל בתוך שנתיים, והקטע המרכזי היה אמור להסתיים ב-1997.⁹

בשנים 93-94 התקיים הליך של שמיעת התנגדויות לקטעים השונים של הכביש – חלק מהליך התכנון המפורט יותר שלהם ובחינת חלופות לתוואים בעייתיים. ההתנגדויות לא גרמו לעצירת התכנון. מצד החברה להגנת הטבע, רשות שמורות הטבע והמשרד לאיכות הסביבה נשמעו דרישות לדיון כולל בסדרי העדיפויות התחבורתיים, אך דיון כזה לא התקיים. נוסף על ההתנגדות העקרונית, דרשו הגופים הירוקים לשנות את תוואי קטע 13 של הכביש (אזור בן שמן), כך שיפגע פחות בסביבה ("התוואי המערבי"). עמדת הגופים הירוקים, שלוותה בפעילות ציבורית, נדחתה בשל התנגדות תושבי האזור, שראו עצמם נפגעים יותר מן התוואי ה"סביבתי" המוצע. ב-5/4/94 אושר עקרונית החלק המרכזי של הכביש במועצה הארצית, והקטע הראשון – קטע 15 – אושר באופן פרטני.

חוק "כביש חוצה ישראל", שמטרתו להסדיר הפקעת קרקעות נוחה ומזורזת לאורך התוואי, עלה לראשונה לדיון בכנסת בשנת 93 ועבר בקריאה ראשונה, שנייה ושלישית בסוף דצמבר 94.¹⁰ בשנת 95 החליטה הממשלה שהכביש ייבנה על ידי זכין, בשיטת B.O.T.

ב-9/1/96 הונחה אבן הפינה למחלף בן שמן, שזכתה גם לתואר "אבן הפינה לכביש חוצה ישראל". הטקס, בנוכחות ראש הממשלה שמעון פרס, לווה בהפגנה שקטה של אנשי החברה להגנת הטבע ושל ארגונים ירוקים אחרים. חנוכת המחלף ב-15/4/97 לוותה בהפגנה סוערת הרבה יותר, של מאות אנשים.

⁶ שם.

⁷ ג'ודי מלץ. "תוקם חברה לטיפול בכביש חוצה ישראל", **הארץ**, 22/10/1992, אלי דנון ואסתר גולדברשט. "תוקם חברה ממשלתית שתטפל בפרוייקט כביש חוצה ישראל", **מעריב**, 22/10/92.

⁸ מוטי בסוק. "מונו ראשי חברת 'כביש מס' 6"; סלילתו תעלה כ-1.85 מיליארד ד", **דבר**, 22/2/93.

⁹ ג'ודי מלץ. "משה לוי נבחר ליושב-ראש החברה המופקדת על כביש חוצה ישראל" **הארץ**, 22/3/93.

¹⁰ **מעריב**, 3/1/95.

בספטמבר 96 פורסם מכרז בינלאומי לסלילת הכביש, וב-26/1/98 זכתה בו קבוצת "דרך ארץ", המורכבת מן החברות "אפריקה ישראל", Canadian Highways הקנדית, SGE (סוסיטא ג'נרל) הצרפתית ו-HIGHES האמריקנית.¹¹ (בהמשך פרשו SGE ו-HIGHES ובמקומן נכנסו שיכון ובינוי וסולל בונה).¹² בהנהלת חברת כביש חוצה ישראל העריכו בשלב זה כי הקטע הראשון של הכביש, בין מחלף בן שמן למחלף קסם, ייפתח לתנועה בתוך שנתיים,¹³ אולם תחילת העבודות התעכבה בגלל קשיים של חברת "דרך ארץ" בגיוס המימון הדרוש ובשל בקשות מצדה לשינוי תנאי החוזה, להעלאת תעריפי האגרה ולהצמדתם לסל מטבעות כדאי (הבקשות התקבלו בסופו של דבר, לאחר דיונים בוועדות הכנסת). העבודות התחילו רק לאחר כשנתיים, בנובמבר 1999.¹⁴

באוגוסט 2002 נפתח לתנועה הקטע הראשון של כביש חוצה ישראל, 16 קילומטרים, בין מחלף נחשונים למחלף אייל. היום (מרץ 2003), מתבצעות עבודות לאורך כל הקטע המרכזי של הכביש, מחדרה לגדרה, ושני מקטעים – כ-30 קילומטרים – כבר פתוחים לתנועה. העבודות אמורות להגיע לסיומן בשנת 2004, שאז ייפתח הקטע המרכזי של הכביש.

באוגוסט 2000 אושרו על ידי הממשלה קטעים נוספים של כביש חוצה ישראל – קטע 18 בצפון (בין ברקאי ליקנעם) וקטעים 19-20 בדרום (עד לצומת קמה). היום (מרץ 2003) מתנהל משא ומתן בין חברת "כביש חוצה ישראל" לבין חברת "דרך ארץ" על קבלת הזיכיון לסלילת קטע 18.

מטרות הכביש

ואלה המטרות, כפי שהן מופיעות בפרסומי חברת "כביש חוצה ישראל"¹⁵:

□ קירוב הפריפריה – הנגב והגליל – למרכז הארץ, על ידי יצירת כביש מהיר המחבר בין הצפון והדרום למרכז, קידום ניידות עובדים והקטנת עלויות של הובלת חומרי גלם וסחורות: "יבוא יום ואדם יעלה ברכבו על הכביש המהיר בבאר שבע וכעבור שעה של

¹¹ מעריב, 27/1/98.

¹² עיתון, 3/1/98.

¹³ הארץ, 28/1/98.

¹⁴ הארץ, 7/11/99.

¹⁵ הציטוטים כולם מתוך דפי מידע של חברת "כביש חוצה ישראל", לא צוינו תאריכים.

נסיעה נינוחה ושלווה – יגיע לעיסוקיו במרכז הארץ... מרחקים יקוצרו... זמן רב ייחסך בנסיעות בארץ.... ההישענות על כביש מהיר תקטין עלויות רבות כמו הוצאות על הובלת חומרי גלם ומוצרים מוגמרים לשווקים ולנמלים..."¹⁶

□ תמיכה בפיזור האוכלוסייה ממרכז הארץ אל אזורי המחלפים והצמתים שלאורכו: "...בנוסף, יתרום הכביש לפיזור אוכלוסייה מהמרכז אל אזורי המחלפים והצמתים לאורכו..."

□ עידוד הקמת אזורי תעשייה, מלאכה ומסחר לצדיו: "הוא יהווה אבן שואבת להקמת אזורי תעשייה, מלאכה ומסחר. אלה יהיו עסקים חדשים וגם עסקים שיעדיפו לצאת מהאזורים הצפופים של מרכזי האוכלוסייה אל השוליים..."

□ פתרון לפקקי התנועה בגוש דן, על ידי הקטנת נפח התנועה בו ומשיכת התנועה מן הכבישים באזור המרכז: "במקום להוסיף כבישים ומחלפים באזורי אוכלוסין צפופים, משוך הכביש החדש...נפח ניכר מהתנועה והצפיפות..."

□ "כביש שלום" אשר יחבר בין ישראל לשכנותיה: "...אם אכן יתממשו התקוות ושלום אמת ישרור בין ישראל לשכנותיה, שיתבטא בין השאר בתנועה חופשית של סחורות ואנשים, יהווה כביש מס' 6 חוליה חשובה במערכת תחבורתית אזורית. 'כביש השלום' יהיה הגשר היבשתי בין המדינות."

□ הקטנת זיהום האוויר בגוש דן: "...הקטנת עומס התנועה המוטורית באזורי האוכלוסייה הצפופים... תתרום.. להקטנת זיהום האוויר... המעבר מנסיעה איטית בפקקים ורמזורים, לנסיעה מהירה באוטוסטרדה... מקטין את פליטת המזהמים מהמכוניות. כמו כן יש לזכור, כי הכביש המהיר יעבור באזורים פתוחים בהם יהיה פיזור טוב יותר של הגזים הנפלטים מהמכוניות..."

□ הקטנת תאונות הדרכים: "...הפחתת עומס התנועה באזורים הקיימים והקמת כביש מהיר, באיכות גבוהה, יקטינו את רמת התאונות ואת מספר הנפגעים."

מטרה נוספת של הכביש, שלא נמצאו לה סימוכין בכתובים, היא חיזוק ציר היישובים היהודיים לאורך הקו הירוק – ה"כוכבים" (שוהם, כוכב יאיר, אורנית, חריש ועוד), כדי לעבות את האוכלוסייה היהודית באזור קו התפר.

טענת המתנגדים לכביש, יש לסלילתו מטרה נוספת, כבדת משקל אך לא מוצהרת, מצדם של בעלי ההון: הפקת רווח כלכלי משימושי הקרקע – תחנות דלק, שטחי מסחר ותעשייה ושכונות מגורים – שיקומו לצדיו.

ההתנגדות לכביש חוצה ישראל

ראשית ההתנגדות

בשיחות רבות בנושא המאבק בכביש חוצה ישראל, וגם בספרו של אלון טל *Pollition in the Promised Land*,¹⁷ עולה הטענה שההתנגדות לכביש החלה מאוחר מדי. כדי לבדוק טענה זו, יש צורך בבחינה מדויקת של נקודת הזמן שבה החלה להישמע ההתנגדות לכביש ושל האופנים שבהם הוצאה אל הפועל בתחילת הדרך. פרק זה מנתח בפירוט את המהלכים הראשונים של המתנגדים לכביש חוצה ישראל.

ההתנגדות ממשית לכביש חוצה ישראל החלה רק בשנת 93, אולם עוד קודם לכן אפשר למצוא התייחסויות המעמידות בסימן שאלה את נחיצותו של הכביש, מעלות בעיות הקשורות בו וקוראות להעדיף פתרונות המתבססים על פיתוח תחבורה ציבורית יעילה. דוגמה מעניינת היא מכתבו של אברהם רוצקי, סגן ראש המועצה האזורית דרום השרון, לחברי המועצה הארצית מ־8/8/91: "לפני קבלת החלטות סופיות וקובעות בנושא כביש מספר 6 ברצוני להעלות בפניכם מספר השגות ולהיות כצועק: המלך עירום... ברצוני להציע התייחסות... זוהי ויעילה יותר לתפיסת כביש מספר 6... להפוך את כביש מספר 4 לכביש מהיר אשר ישמש לאותה מטרה של מעבר התנועה מהצפון לדרום.. ואילו כביש 444 יורחב לכביש דו מסלולי... לתפיסה זו חייבים להוסיף את אותה רכבת פרברים החייבת לקום... ועשויה לחסוך תנועה של עשרות ואולי מאות אלפי כלי רכב במשך היום... כל אחד ואחד מכם מסוגל לראות ולהבין לאן מובילה ולוחצת ההתפתחות האורבנית... ב־2/2/92, בתוך הערותיו על כבישים הכלולים בתמ"א 31, כתב מנכ"ל החברה להגנת הטבע יוסי לשם למנכ"ל מע"ץ (יהודה כהן – המנכ"ל העתידי של חברת כביש חוצה ישראל) על כביש 6: "... כעיקרון אנו מתנגדים לכפילות הכבישים המוצעת לאורך הכביש במספר אזורים... ולשימוש בשטחים עצומים למחלפים... ב־10/2/92, במכתב אל עורכת תמ"א 31 דינה רצ'בסקי, כתבה ולרי ברכיה מהמשרד לאיכות הסביבה כי פיתוח מערכת הדרכים המוצעת

¹⁷ אלון טל, *Pollution in the Promised Land*, University of California Press, עמ' 149-151.

על ידי מע"ץ אינה תואמת את אסטרטגיית הפיתוח של תמ"א 31 – חיזוק באר שבע וחיפה, אלא יוצרת טבעת חיצונית לפיתוח מטרופולין גוש דן וכי המחלפים על כביש 6 הינם עתירי שטח ותכופים ביותר. ב-25/5/92 ביקשה רשות שמורות הטבע מהאדריכל שלמה אהרונסון, המבצע את התכנון הנופי של הכביש, לערוך תסקיר השפעה על הסביבה לכביש 6 כולו.¹⁸

בישיבת המועצה הארצית מ-16/6/92 שהציגה את תמ"א 31/א' לדרכים, ובה עלו לדיון קטעי הכביש שתוכננו כבר, העלה יואב שגיא, איש החברה להגנת הטבע ונציג ארגוני הסביבה במועצה הארצית, את הצורך לקיים לפני ההחלטה על סלילתם דיון מקיף ומעמיק בנושא התחבורה במדינת ישראל, כי "תחבורה זה לא רק כבישים אלא גם רכבות, תחבורה ציבורית... מחירי קרקע ואלטרנטיבות... גם מצד דוברים אחרים עלתה השאלה אם נבחרה החלופה הטובה ביותר לפתרון בעיות התחבורה.

התנגדות ברורה ופומבית לסלילתו של כביש 6 הופיעה לראשונה במאמרו של דניאל מורגנשטרן מתחילת 93, "גיהינום של בטון"¹⁹: "במקום ביצוע פרויקט זה... יש להכפיל, ומיד, את כביש החוף... יש להשלים את הכפלתו של..כביש מספר 4.. החלופה המוצעת בזה... תמנע גם את התפשטותו של אגד הערים של גוש דן מזרחה וצפוונה". בכתבה בג'רוזלם פוסט מ-25/2/93 דיבר אלון טל, מארגון "אדם טבע ודין", על הכביש כעל נטל סביבתי המעודד שימוש ברכב פרטי ומכסה את הארץ באספלט, ואילו מישראל פורת מהחברה להגנת הטבע דיברה על השטח הרב שיצרוך הכביש, על שימושי הקרקע שיימשכו אל צדדיו ועל הפגיעה בכמה שמורות טבע ובבתי גידול של בעלי חיים. מעניין, שכבר בכתבה זו התייחסה הכתבת אל הכביש כאל "בלתי נמנע". פרופ' דוד מהלאל מהמכון לחקר התחבורה בטכניון הכין באותה תקופה חוות דעת בעבור עמותת יישובי כביש חוצה ישראל, ובכתבה בעיתון על המשמר מ-5/3/93 הוא הביע את דעתו: "תנועה מטרופולינית צריכה, לדעתי, להסתמך על תחבורה ציבורית ולא על הערכת כמות גדלה והולכת של כלי רכב פרטיים... התכנית הגרנדיוזית הזו לא רק שלא תפתור את הבעיה של המטרופולין אלא עוד תחמיר אותה...".

בתקופה זו, החברה להגנת הטבע עדיין לא התנגדה לכביש באופן נחרץ, ובמידעון מיוני 93 היא סיפרה לחבריה ש"האגף לשימור הסביבה של החברה להגנת הטבע אינו מערער על נחיצותו של הכביש... אנחנו רוצים שרוחב הדרך ושטח המחלפים יהיו

¹⁸ 25/5/92, יובל פלד במכתב לשלמה אהרונסון.

¹⁹ דניאל מורגנשטרן. "גיהינום של בטון", הארץ, 22/2/93.

מצומצמים ככל האפשר ושיימצאו נתיבים חליפיים.. באזורים רגישים מבחינת טבע ונוף".²⁰ בד בבד התקיימו בנושא דיונים של צוות דש"א – דמותה של ארץ – צוות המובל על ידי החברה להגנת הטבע ומורכב מאנשי מקצוע בתחומי התכנון, הגיאוגרפיה, התחבורה ועוד. תוצר הדיונים הוא מסמך, שמצד אחד פירט את הבעיות הרבות שיגרום כביש 6 וקרא לבחינה מערכתית כוללת של פיתוח התחבורה בארץ לפני ההחלטה על אופן סלילתו, ומצד שני קיבל את "הצורך בפיתוח של מערכת התחבורה ומתרשם שכביש מס' 6 עשוי לשרת מטרה זו...". המלצות המסמך מתייחסות בעיקר לאופן תכנון הכביש ולמאפייניו – ללא קריאה להימנעות מסלילתו. עם זאת, האמירה לציבור התחילה להיות חדה יותר: "כביש חוצה ישראל יפגע קשות בנוף הארץ וגם נחיצותו בספק" – זו כותרת הכתבה בעיתון הארץ, העוסקת בדו"ח צוות דש"א.²¹

מכאן התחילה התנגדות ברורה יותר לכביש. ביולי-אוגוסט 1993 הגישה החברה להגנת הטבע את הסתייגויותיה למועצה הארצית, במסגרת הליך שמיעת ההתנגדויות לתכנית. היא הציגה את הבעיות שיגרום הכביש – עידוד בנייה פרברית, בזבוז משאבי קרקע, פגיעה בשטחים הפתוחים, בדמות נוף הארץ ובאיכות החיים והסביבה, והמליצה לבחון הן חלופות נוספות לתוואי הכביש והן מערכי תחבורה חלופיים ושימוש בתחבורה ציבורית. החברה ביקשה גם לבדוק את ההשלכות שיהיו לכביש על מכלול נושאים – מבנה המטרופולין, עלות למשק הלאומי, רווחת הציבור ועוד. בצד המלצות אלו אפשר למצוא שוב את ההמלצות לסלילת הכביש בצורה מתונה יותר, בשלבים, עם פחות מחלפים.²²

המשרד לאיכות הסביבה הגיש גם הוא הערות דומות, וארגון אדם טבע ודין הוסיף לדרישה לקיים דיון עקרוני בנחיצותו של כביש 6 דרישה לערוך תסקיר השפעה על הסביבה לכביש כולו.²³ החברה להגנת הטבע פנתה שוב במכתב ליו"ר המועצה הארצית וביקשה לקיים דיון נוסף, מיוחד, במדיניות התחבורה ובתכנון הכולל שכביש 6 צריך להיות חלק מהם,²⁴ וכך עשתה גם רשות שמורות הטבע.²⁵ בישיבה במועצה הארצית ב-4/10/93 ניסה יואב שגיא שוב לעצור דיונים פרטניים בקטעי הכביש לפני דיון כולל בצורך בכביש, אך

²⁰ יוני 1993, **מה מסביבנו** – מידעון של החברה להגנת הטבע.

²¹ אלי אלעד. "כביש חוצה ישראל יפגע קשות בנוף הארץ וגם נחיצותו בספק", **הארץ**, 20.7.93.

²² גדעון ויתקון, נובמבר 1993, **תמא 31/א' דו"ח לשמיעת השגות על התוכניות שפורסמו** (המלצות החוקר אשר מונה על ידי המועצה הארצית לתכנון ולבנייה לשמיעת השגות על תמ"א 31/א').

²³ **שם**, עמ' 14-17.

²⁴ מכתב, 8.8.93.

²⁵ 19.9.93, מכתב מדן פרי אל עמרם קלעגי.

בקשתו לא התקבלה. דרישה זו, שלוותה הפעם במכתב לחברי המועצה, חזרה בישיבה נוספת, ב-5/4/94, ושוב לא נענתה (התקבלה החלטה להכין תכנית אב לתחבורה, אך בלי לעצור את קידום הכביש).

למערכות העיתונים החלו להגיע מכתבים בנושא הכביש²⁶, וכן הופיעו בעיתונות ביטויים בנוסח "חוצה והורס"²⁷.

ארגון אדם טבע ודין, שדרישתו להכין תסקיר השפעה על הסביבה לכביש כולו לא נענתה על ידי המועצה הארצית, עתר לבג"ץ במאי 94, בדרישה להכין תסקיר כזה לפני ההחלטה על סלילתו. העתירה לוותה בחוות דעת של מומחים על הנזק שיגרום הכביש. לאחר דיונים שנמשכו כמה חודשים, נדחתה העתירה (הטיעונים המנומקים והמפורטים לפסיקה התפרסמו רק כשנה לאחר מכן).

הפעילות הציבורית התחילה באמצע שנת 94. החברה להגנת הטבע פרסמה מודעות ענק בעיתונים, הפיקה דפי הסברה בנושא הכביש, קיימה סיור לעיתונאים על התוואי המתוכנן והשמיעה את קולה ברדיו.²⁸ המסר המרכזי, אך לא היחיד, של החברה להגנת הטבע בתקופה זו – הפגיעה הקשה של הכביש בשטחים הפתוחים.²⁹ הארגון "פעולה ירוקה" קיים הפגנות על גשר קיבוץ גלויות, במשרדי חברת כביש חוצה ישראל ומול משרד ראש הממשלה. מכאן ואילך הושמעה ההתנגדות לכביש בקול רם ועם מסר ברור השולל את כביש חוצה ישראל. בשנים הבאות התקיימו אינספור פעולות – הפגנות, פעולות שדולה (לובי), סיורים לציבור על תוואי הכביש, משמרות מחאה, הכנת דו"חות מקצועיים ועוד פעולות רבות, המתוארות בהמשך דו"ח זה.

²⁶ "חוצה נוף", מסע אחר גליון 32, מכתבים למערכת. "לעצור את חוצה ישראל", הארץ, 12/3/93, מכתבי קוראים.

²⁷ דנה פרץ, "העצים מתים זקופים", ידיעות אחרונות, 21.9.93.

²⁸ עזריה אלון, כתבת רדיו (הטקסט מופיע במסמך החלה"ט), 18.6.94.

²⁹ לעתים קרובות נאמר, בשיחות בנושא, כי החברה להגנת הטבע, בדברה על "השטחים הפתוחים", מנעה דיון בבעיות הרבות האחרות שיגרום הכביש. למען האמת יש לציין, כי כבר בפרסומים משנת 94 ציינו הדוברים מטעם החברה להגנת הטבע את בעיות התחבורה שיגרום הכביש וגם את בעיות זיהום האוויר שיגרום. גם במודעות ענק אשר פורסמו במאי 1994 בעיתון הארץ, תחת הסיסמה "מי צריך את כביש שובר ישראל", הוזכר חוסר תועלתו התחבורתית אף לפני נזקיו הסביבתיים.

הסיבות להתנגדות לכביש חוצה ישראל

ההתנגדות לכביש מתבססת על הטענות הבאות:

- סלילת כביש חוצה ישראל מנוגדת למדיניות הפיתוח המוצהרת ולמגמה הנדרשת של עידוד בנייה מרוכזת ורוויה תוך פיתוח תחבורה ציבורית. הכביש יעודד בנייה פרברית דלילה וביוני מפוזר לאורכו, וכתוצאה מכך יגביר את בזבוז משאבי הקרקע, הדלים מלכתחילה, בארץ. בנייה פרברית אף תורמת להגדלת נפח התנועה בכבישים.
- הכביש לא יהווה פתרון תחבורתי, הן מכיוון שרוב הנסועה בשעות העומס היא אל המרכז וממנו (ולא מן הצפון לדרום ולהיפך) והן בשל "מעגל הקסמים", שבו סלילת כבישים חדשים מעודדת נסיעה ברכב פרטי, וכך כל כביש חדש שנסלל "נסתם" בתוך שנים ספורות, מה שמחייב סלילת כבישים נוספים... וחוזר חלילה.
- קיומו של הכביש יגדיל את השימוש ברכב פרטי (שלא כפיתוח תחבורה ציבורית), ובכך יגדיל את זיהום האוויר, את זיהום המים מתשטיפי כבישים ואת זיהום הרעש שיוצרות מכוניות.
- קידום הכביש עלול לפגוע בפיתוח תחבורה ציבורית, בשל הפניית משאבים אליו במקום לפיתוח תחבורה ציבורית, בשל עידוד הבנייה הפרברית שאינה מאפשרת פיתוח תחבורה ציבורית יעילה וגם בשל ערבות המדינה לרווחיות הכביש; בשל ערבות זו לא יהיה למדינה כדאי להשקיע בתחבורה ציבורית שתסיט תנועה מן הכביש ותפחית את רווחי היזמים.
- הכביש יגדיל פערים חברתיים: הוא ישרת את בעלי הרכב הפרטי ואת אלו מתוכם היכולים לשלם את מחיר האגרה; הוא לא ישרת את שכבות הציבור אשר אינן נהנות מבעלות על רכב פרטי. בכך ייפגע שוויון ההזדמנויות של השכבות החלשות בכל הנוגע לתעסוקה, ללימודים, לבילוי וכיו"ב. תחבורה ציבורית, לעומת זאת, משרתת את כלל החברה.
- הכביש והבנייה לאורכו יפגעו קשות בשטחים הפתוחים, בנוף הארץ, באוכלוסיית חיות הבר ובערכי טבע ונוף רבים.
- קידום הכביש נעשה שלא כחלק מתכנון תחבורתי כוללני וארוך טווח וללא חשיבה מערכתית על השפעותיו לאורך זמן ועל פתרונות חלופיים.

הגופים הפועלים נגד כביש חוצה ישראל

החברה להגנת הטבע

החברה להגנת הטבע החלה במאבק בשנת 93, והיא ממשיכה בו עד היום, שנת 2003, אם כי באופן פחות פעיל. פעילותה מגוונת והיא נעשית בערוצים רבים. החברה להגנת הטבע פעלה ופועלת בעניין הכביש במוסדות התכנון, בהפעלת שדולה ודרך יצירת קשר עם חברי כנסת ושרים, בפעילות מקצועית – הפקת ימי עיון וניירות מקצועיים בנושאי תחבורה ובנושאי הנזק שיגרום הכביש, בפעילות ציבורית נרחבת ורבת פנים ואפילו – אם כי לעתים נדירות, ובדרך כלל רק כנספחת של גופים אחרים – בפעולות ישירות, שבהן מתקיים עימות ישיר עם סוללי הכביש.

החברה להגנת הטבע השקיעה משאבים רבים מאוד במאבק בכביש, כולל עיסוק נמרץ בפורומים של קבלת החלטות והקצבת משרה מלאה לעניין לתקופה מסוימת. עם זאת, פעילותה אינה אחידה לאורך השנים והיא תלויה במידה רבה בתרומות ובמענקים או בפעילותם של ארגונים אחרים.

משנת 97-98 חלה תפנית במאבק בכביש חוצה ישראל בחברה להגנת הטבע, והוא הפך להיות מאבק העוסק יותר בקידום תחבורה ציבורית. בנובמבר 2001 הודיעה החברה להגנת הטבע במסיבת עיתונאים כי היא מקבלת את עובדת קיומו של הכביש הנסלל, ומעתה היא נאבקת רק על קטע 18 שלו, העתיד להיסלל ברמת מנשה – אזור בעל חשיבות סביבתית גדולה במיוחד.

אדם טבע ודין

"אדם טבע ודין" הוא ארגון משפטי העוסק בצד החוקי של הגנת הסביבה. בתור שכזה, הוא פעל בעיקר באמצעים משפטיים כדי לעצור את הליכי התכנון והביצוע של כביש חוצה ישראל: 1. פנייה למועצה הארצית והצבעה על ליקויים בתקינות קבלת ההחלטה על סלילת הכביש,³⁰ בצד דרישה לקיים דיון עקרוני בנחיצות הכביש ולהכין סקר חלופות ותסקיר השפעה על הסביבה לכביש כולו; 2. עתירות לבג"ץ – בנושא תסקיר השפעה לכביש כולו

³⁰ ודרישה לקיים דיון חוזר מטעמים אלו. ההשגות – אי עריכת תסקיר השפעה על הסביבה לכביש כולו, אי ביצוע סקר חלופות לתוואי הכביש כולו וסקר חלופות לשימוש הגובר בתחבורה הפרטית, טענות לגבי חוסר סמכות, אי ביסוס ההחלטה על מידע עדכני וחוסר סבירות באי קיום דיון עקרוני בנחיצותה של דרך מס' 6. מתוך המלצות החוקר.

(1994), בנושא עבודות לא חוקיות שהתבצעו בכביש (1996) ובנושא שינוי חוזה הזיכיון של המדינה עם חברת "דרך ארץ" הסוללת את הכביש (1999).

באופן חריג תמך הארגון בשנים 95-96 גם בפעילות ציבורית בעניין הכביש – הפגנות, מודעות בעיתונים, כנס בכנסת והשתתפות בכנס טיולים בתל חדיד עם החברה להגנת הטבע.

פעולה ירוקה

ארגון "פעולה ירוקה" פעל נגד כביש חוצה ישראל מאז הקמתו בשנת 1994 ועד להפסקת פעילותו בשנת 2001. בימים אלו חוזר הארגון לפעול, וייתכן שיחזור לפעול גם בנושא הכביש.

פעילותו של הארגון התמקדה בהפגנות ובפעולות ישירות, אך הוא השתתף גם בפעילות ציבורית – חלוקת דפי מידע, כנס טיולים עם החברה להגנת הטבע ועוד. "פעולה ירוקה" פעל רבות נגד בנק הפועלים המממן את הכביש – בהפגנות מול הסניפים (וגם בתוכם), בהפקת דפי עמדה והודעות לעיתונות ובהכרזת חרם צרכנים על הבנק.

הארגון פעל נגד הכביש באופן נמרץ, מגוון ויצירתי מאוד. פעיליו נכנסו לאספות בעלי מניות של בנק הפועלים המממן את הכביש ולמסיבת עיתונאים של חברת "אפריקה ישראל" הסוללת אותו, גלשו ב"סנפלינג" מבנייני בנק הפועלים ו"כביש חוצה ישראל" עם שלטי ענק נגד הכביש, נכנסו עם שתילים לתוך הבנק והציגו לפקידי הבנק את השאלה: מה שווים של העצים, עצרו דחפורים בצומת קסם, השתתפו בארגון הפגנת ענק ברחבת מוזיאון תל אביב ועוד.

כביש חוצה ישראל היה תמיד מהנושאים המרכזיים שהארגון עסק בהם, והוא הארגון הפעיל ביותר מבחינת פעילות שטח (המונח "שטח" כולל כאן גם את רחובות תל אביב, אספות בעלי מניות וכיו"ב). פעולות הארגון זכו לתהודה תקשורתית ניכרת, ובהמשך (שנת 1999-2000) – אף להיענות של חברי כנסת שהתייצבו ותמכו בפעילים.

מגמה ירוקה

"מגמה ירוקה", ארגון סטודנטים למען איכות הסביבה, פועל בנושא כביש חוצה ישראל מאז הקמתו בשנת 97 ועד היום. פעילותו בעיקר ציבורית – הפגנות, תהלוכות, משמרות מחאה, הפקת דפי מידע, הרצאות, הפעלת דוכנים, פעילות בצמתים, הפעלת אתר אינטרנט בנושא הכביש וכו'. הארגון פועל גם באפיק של שדולה מצד אחד – חיזוק יוזמות של

חברי כנסת המתנגדים לכביש, ובפעולה ישירה מצד שני – התעמתות עם מבצעי העבודות בשטח.

נוסף על פעולותיו העצמאיות, הצטרף הארגון לחברה להגנת הטבע בפעולות רבות, כמו ההפגנה במחלף בן שמן והפעלת שדולה לקראת הצעת החוק של ח"כ עוזי לנדאו להקפאת הכביש. גם עם ארגון פעולה ירוקה היה שיתוף בפעולות ישירות רבות. החל מסוף שנת 1999 נעשו פעולות רבות שהתנוססה עליהן הכותרת "מטה המאבק", המטה שקם עם תחילת עבודות הסלילה בצומת נחשונים ואיחד את הגופים שפעלו נגד הכביש.

הפורום למען תחבורה ציבורית

הפורום למען תחבורה ציבורית הוקם בתחילת שנת 98 סביב נושא כביש חוצה ישראל, ומאז הוא פועל לביטול סלילת הכביש בכמה אפיקים עיקריים: 1. פעילות בקרב מקבלי החלטות בדרג הפוליטי ובדרג המקצועי – במכתבים, בדפי עמדה, בניסוח הצעות חוק, בפגישות, בישיבות בוועדות הכנסת ועוד; 2. פעילות אצל בעלי ההון השותפים למימון הפרויקט – בבקשה לסגת מן הפרויקט, בהכרזת חרם על בנק הפועלים; 3. הקמת הקואליציה לבדיקת כדאיות כביש חוצה ישראל; פעילויות הקואליציה: כנס בהשתתפות אמנים, כנס בכנסת, מודעות בעיתונים ופעולה מרכזית רבת חשיבות – החתמת 59 חברי כנסת על עצומה הקוראת לבדיקת כדאיותו של כביש חוצה ישראל, פעולה שחיזקה את המאבק המתחדש בסוף שנת 1999; 4. ארגון ימי עיון בנושא הכביש ויצירת קשר עם עיתונאים.

הפורום למען תחבורה ציבורית שיתף פעולה עם ארגון פעולה ירוקה בפעילויות שונות גם לפני הקמת מטה המאבק נגד כביש חוצה ישראל. בשנים 2000-2001 תמך הפורום בעתירה לבג"ץ בנושא זיהום מי התהום כתוצאה מתשטיפי הכביש.

חברי כנסת

פעילותם של חברי כנסת נגד הכביש קשורה בדרך כלל לפעילותם של גורמים חיצוניים לכנסת, היוצרים אצל חברי הכנסת מוטיבציה לפעול, כמו החברה להגנת הטבע או הקואליציה לבדיקת כדאיות כביש חוצה ישראל. ואולם יש מקום להציג את פעילותם כנפרדת, מכיוון שכך היא מוצגת כלפי מקבלי ההחלטות וכלפי הציבור.

חברי הכנסת שפעלו נגד כביש חוצה ישראל הם בעיקר יוסי שריד, יוסי ביילין ויעקב צור, שבשנת 96 העלו על שולחן הכנסת הצעה לבדיקה מחודשת של כדאיות הכביש, עוזי לנדאו, שהגיש הצעת חוק להקפאת הכביש בשנת 97, ואילן גילאון, שבשנת 2000 הגיש

הצעת חוק לעצירת הכביש (ההצעה נדחתה על ידי ועדת שרים) והצעה להקמת ועדת חקירה לעניין כביש חוצה ישראל.

מלבד הצעות החוק – שלא הגיעו מעבר לקריאה ראשונה, ומלבד פעילויות בודדות מדי פעם (כנס שארגנה ח"כ חוסניה ג'בארה בכנסת, מכתב שכתב ח"כ אברהם הירשנזון לחברי ועדת הכספים של הכנסת והיענות לקריאות הארגונים הירוקים להשתתף בהפגנות או בצילומים) – לא נראתה פעילות רבה של חברי כנסת נגד כביש חוצה ישראל.

עמותת היישובים, תושבי ראש העין, ערביי ישראל נפגעי הכביש, תושבי בת חפר

ארגונים אלה, של תושבים הנפגעים מכביש חוצה ישראל, פעלו כדי לצמצם את הפגיעה בהם ולקבל את מרב הפיצויים על הפגיעה ולא כדי לעצור את הפרויקט של סלילת כביש חוצה ישראל. חלקם (עמותת היישובים ותושבי בת חפר) אף הצהירו לא אחת כי הם תומכים בסלילת הכביש, אך אינם מוכנים להיפגע ממנו. לכן, מעבר לנאמר בחלק זה, לא יוזכרו פעולותיהם בהמשך הדו"ח.

קבוצות אלו פעלו בהפגנות רבות, הן מול מקבלי החלטות והן בשטח תוך הפרעה לעבודות, הציגו חוות דעת מקצועיות, הפעילו שדולה בכנסת וניהלו משא ומתן עם חברת "כביש חוצה ישראל" ועם רשויות המדינה הקשורות לסלילה.

אנשים פרטיים

במשך השנים היו מעורבים במאבק אנשים פרטיים שלא הצטרפו לארגון מסוים אך פעלו נמרצות נגד הכביש והשקיעו משאבים רבים. ד"ר אורי שיינס, לדוגמה, פעל בתחילה כחלק מארגון אדם טבע ודין, אך המשיך בפעילות באופן עצמאי, בארגון הפגנות בניו יורק, בעתירה לבג"ץ בנושא זיהום מי התהום מתשטיפי הכביש ועוד. גם ד"ר יעקב גארב הפעיל מאמצים לשכנע את מקבלי החלטות באמצעות הכנת חומר מקצועי ובהופעה בוועדות הכנסת, מבלי שהיה חלק מארגון כלשהו. אדם אחר החליט על דעת עצמו להחתים את לקוחות בנק הפועלים על מכתב הקורא לבנק להימנע ממימון כביש חוצה ישראל ועשה זאת.

מטה המאבק בכביש חוצה ישראל

מטה המאבק הוא ה"גג" שתחתיו פעלו מסוף שנת 1999 עד ספטמבר 2000 מגמה ירוקה, פעולה ירוקה, החברה להגנת הטבע והפורום למען תחבורה ציבורית. המטה היה מעין "זרוע

ביצועית" של הקואליציה לבדיקת כדאיותו של כביש חוצה ישראל, אם כי לא הייתה החלטה רשמית על הקמתו ועל פעולותיו, והוא פעל באופן עצמאי למדי. תחת "כובע" מטה המאבק פעלו אוהל המחאה בנחשונים, מחנה העצים ביער קולה ואוהל המחאה בראש העין, קוימו אירועים עם אנשי ציבור באוהל המחאה, התקיים קמפיין גדול ליד סניפיו של בנק הפועלים ועוד.

התנועה לעצירת חוצה ישראל

התנועה לעצירת חוצה ישראל הוקמה בספטמבר 2000, על ידי הגופים שהרכיבו את "מטה המאבק" ובעיקר מגמה ירוקה והחברה להגנת הטבע – חלק ממסע פרסומי-ציבורי שהתאפשר בזכות תרומה כספית גדולה. התנועה גייסה לשורותיה אנשי ציבור והעמידה את הפעילים הרבים בצמתים ובדוכנים במקומות ציבוריים, להפצת המסר ולגיוס תומכים שחתמו על אמנת התנועה.

פעילות זו נקטעה עם פרוץ האינתיפאדה באוקטובר 2000. לאחר כמה חודשים של "הלם", החלה פעילות מינורית – פעילות למנהור קטע 18, גלישת "סנפלינג" מבניין חברת "כביש חוצה ישראל" ושיתוף פעולה עם ערביי ישראל בדרישתם לפיצוי הוגן.

בחודש יוני 2002 נרשמה התנועה בתור עמותה עצמאית, ומאז היא מקיימת פעילות ציבורית באזור רמת מנשה; היא קיימה הפגנה באירוע הפתיחה הרשמי של הקטע הראשון של הכביש ומתכננת פעולות נוספות.

הארגונים השותפים למאבק בכביש, תקופת פעילותם ותחומי הפעילות

02	01	00	99	98	97	96	95	94	93	
	הפעילות העיקרית – תכנונית, מקצועית, פוליטית, משפטית, ציבורית									החברה להגנת הטבע
			פעילות משפטית		פעילות ציבורית		פעילות תכנונית, משפטית			אדם טבע ודין
	הפעילות העיקרית – ציבורית, פעולות ישירות									פעולה ירוקה
	הפעילות העיקרית – ציבורית, פעולות ישירות, פוליטית									מגמה ירוקה
	פעילות מקצועית, פוליטית, כלכלית, ציבורית									הפורום למען תחבורה ציבורית
										חברי כנסת
		פעילות ציבורית, פעולות ישירות								מטה המאבק
	פעילות ציבורית, מקצועית, פוליטית									התנועה לעצירת חוצה ישראל

נתונים מייצגים על המאבק בכביש חוצה ישראל

□ כמות הופעות בתקשורת

בספירה של כתבות עיתונות ורדיו החל משנת 93 עד סוף שנת 2001 נספרו לפחות 580 כתבות וידיעות בנושא הוויכוח סביב כביש חוצה ישראל והמאבק בו – **המספר אינו כולל** כתבות הנוגעות למנגנוני הפיצויים על האדמות המופקעות וידיעות המדווחות על התקדמות הפרויקט, על מגעים כלכליים וכיו"ב. לא נספרו גם מכתבים למערכת. נספרו ידיעות וכתבות בעיתונות הארצית בלבד – כולל מגזינים ולא כולל מקומונים. הופעות בטלוויזיה לא נספרו.

אם מניחים שחלק מהכתבות חופפות בכמה כלי תקשורת (אותו אירוע שטופל על ידי עיתונים אחדים, רדיו וטלוויזיה), נחלק מספר זה ב־3 – לפי שלושה עיתונים יומיים – ונקבל כ־195 כתבות. כתבות אלו פרוסות על פני תשע שנים, כלומר – כ־22 כתבות לשנה או כתבה כל כשבועיים וחצי.

זה מספר רב ביותר של הופעות בעיתונות לגבי נושא סביבת־חברתי. נדמה כי שום מאבק סביבת־חברתי לא זכה לחשיפה כה גדולה לאורך זמן כה רב.

□ מספר המתנדבים

המספרים המוזכרים להלן מציינים אנשים אשר היו פעילים – מעבר להשתתפות בהפגנה. ב"מטה המאבק נגד כביש חוצה ישראל" מופיעים כ־3000 שמות של אנשים אשר נרשמו לפעילות. בתחילת שנת 2000 הופעלה רשת פעילים בת כ־300 איש, ששלחו מכתבים לחברי כנסת ולכלי התקשורת. אוהל המחאה, אשר הוקם בנחשונים ולאחר מכן ביער קולה ובראש העין, אויש בתורנויות על ידי יותר ממאה מתנדבים, שתרמו ימים שלמים ולילות רבים מזמנם. בכנסי פעילים, שהתקיימו בחודשים אוגוסט, ספטמבר ודצמבר בשנת 2000, השתתפו בין 80 ל־120 איש בכל פעם. בקמפיין הצמתים בחודש ספטמבר 2000 הופעלו כ־150 איש.

כמות כזו של מתנדבים נחשבת גדולה למדי בקמפיין סביבתי. לא נראה שמאבק סביבתי כלשהו זכה למספר רב כל כך של מתנדבים פעילים ולאורך זמן. עם זאת חשוב לציין שהמספר הגדול של המתנדבים היה בין סוף שנת 1999 לאוקטובר 2000 – זמן פרוץ האינתיפאדה. לפני תקופה זו ולאחריה היו לכל היותר 10-20 פעילים במאבק.

□ מספר הפגנות

במשך השנים התקיימו לפחות 31 הפגנות נגד כביש חוצה ישראל, מתוכן 8 הפגנות (ובכללן תהלוכה) שבהן השתתפו יותר מ-100 איש. בהפגנה ברחבת מוזיאון תל אביב בפברואר 2000 השתתפו כ-6500 איש (לפי הערכות המשטרה).

מספר זה אינו כולל "הפגנות מתמשכות" – אוהל המחאה שעמד בצומת נחשונים כחצי שנה, מחנה העצים שפעל כחודשיים ביער קולה – ואינו כולל גם את הפגנותיהם של חברי היישובים הנפגעים מן הכביש, יהודים והערבים כאחד. התושבים – יהודים וערבים – קיימו כ-15 הפגנות גדולות. נוסף על כך, כמעט מדי שבוע בקיץ של שנת 2000 קיימו תושבי ראש העין הפגנות באתר הסלילה שליד שכונתם, ובהן השתתפו עשרות תושבים בכל פעם.

□ מספר העצורים והמעוכבים בהפגנות ובפעולות ישירות

במהלך שנת 2000 נעצרו כ-130 איש שהפריעו לעבודות סלילת הכביש, בעיקר באזור צומת נחשונים וביער קולה. בהפגנה בצומת קסם בשנת 97 נעצרו כ-20 מפגינים. בפעולות שונות במשך השנים ("סנפלינג", "ט"ו בשבט בבנק הפועלים, בוקר גשרים) נעצרו עוד כמה אנשים.

□ השתתפות בישיבות לתכנון פעילות

משנת 97 התקיימו באופן לא סדיר ישיבות של "קואליציות", "מטות מאבק" ו"פעילים", לתכנון פעילות בנושא הכביש. לרוב אין רישום מסודר של הישיבות, לא של המשתתפים ולא של ההחלטות שהתקבלו. מתוך שיחות עם פעילים שהשתתפו בישיבות עולה כי בדרך כלל השתתפו בהן בין עשרה לעשרים פעילים, חלקם ייצגו ארגונים וחלקם היו עצמאים. עם הקמת "הקואליציה לבדיקת כדאיות כביש חוצה ישראל" ביולי 99 החלו להתקיים ישיבות של הקואליציה והשתתפו בהן כ-15 פעילים. בחודשים ינואר-אפריל 2000 התקיימו הישיבות באופן קבוע מדי שבועיים, והשתתפו בהן כ-10 פעילים.

□ התקציב של חברת כביש חוצה ישראל ובעלי התפקידים בה

השוואה בין המשרות והכספים המושקעים בקידום הכביש ובין המשרות והכספים המושקעים בעצירתו (רוב הזמן – לא יותר ממשרה אחת מלאה, וגם זה רק החל מ-1996) יכולה אולי להבהיר את חוסר האיזון בין הכוחות ואת הקשיים העצומים שעמדו בדרכם של המתנגדים לכביש.

משנת 94 הועסקו בחברת "כביש חוצה ישראל בע"מ" יותר מ-21 עובדים ביותר מ-20 משרות (בשנת 1994 – 21 עובדים ב-20 משרות, בשנת 1999 – 24 עובדים ב-23 משרות).³¹ עלות העסקת מספר כזה של עובדים ברמת השכר הנהוגה בחברות ממשלתיות מגיעה לכ-10 מיליוני שקלים לשנה. בין השאר מועסקים על ידי חברת חוצה ישראל דובר במשרה מלאה, מנהל מחלקת כספים, יו"ר, מנכ"ל, רואה חשבון, יועץ משפטי, עורכי דין ומזכירות. לא ברור אם במספר המשרות המצוין לעיל נכללים השדולנים (לוביסטים) המקדמים את ענייני חברת חוצה ישראל בכנסת.

תקציב חברת חוצה ישראל בשנים 1995-1998 היה כ-90 מיליון ש"ח לשנה, ב-1999 וב-2000 – כ-110 מיליון ש"ח, ב-2001 – 170 מיליון ש"ח וב-2002 – 125 מיליון ש"ח.³² רוב הכספים שימשו – נוסף על החזקת החברה – לבניית מחלפים, לרכישת הבעלות על מקרקעי הכביש ולפינויי תשתיות לאורך התוואי.

נתונים אלו מובאים כדי להמחיש מעט את עוצמת הכוחות שקידמו את הפרויקט (בשכר מלא ובמימון המדינה), שמולם התמודדו מתנגדי הכביש. כמובן, אלה אינם הכוחות היחידים אשר פעלו לטובת הכביש; תמיכת חברי כנסת, כוחם הפוליטי/כלכלי של העומדים בראש הפרויקט (רב אלוף מיל' משה לוי, לב לבייב, יהודה כהן – אנשים בעלי מעמד והשפעה), אינטרסים של השוק הפרטי, הרגלי הציבור ותרבות השימוש ברכב הפרטי – כל אלה פעלו גם הם לקידום הכביש והקשו על ההתנגדות לו.

מאפייניו הייחודיים של המאבק בכביש חוצה ישראל

חלק זה נכתב על בסיס שיחות עם בעלי תפקידים מרכזיים בחברה להגנת הטבע, באדם טבע ודין ובמגמה ירוקה, אשר לקחו חלק במאבקים סביבתיים רבים וליוו – ועדיין מלווים – את המאבק בכביש חוצה ישראל לכל אורכו.

³¹ מתוך אתר רשות החברות הממשלתיות, www.gac.gov.il/reshut/1999/heb/transp.html, www.gca.gov.il/reshut.frame3.htm

³² אתר משרד האוצר, אגף התקציבים, www.mof.gov.il/budget.htm, ספרי תקציב לשנים 1995-1997.

כמה ממאפייניו הייחודיים של המאבק נגזרים ממאפייניו הייחודיים של הפרויקט:

- **מאבק בפרויקט בסדר גודל עצום, הנתמך אישית על ידי ראש הממשלה ועל ידי כל הכוחות הכלכליים החזקים במשק** או, כפי שמתאר זאת איתן גדליזון, מנכ"ל החברה להגנת הטבע בשנים 1994-2001: "פרויקט בהיקף לאומי, אפילו מזרח תיכוני, בינלאומי קטן...". ואילו עמית שפירא, מנהל מחלקת שמירת טבע בשנים 1995-2001, מתאר את עוצמת הפרויקט: "אני חושב שמבחינה פוליטית חברת כביש 6 מאוד מאוד חזקה. ואני חושב שמעורבים בנושא הזה גורמים כלכליים מאוד מאוד חזקים, אני לא בטוח שאנחנו מכירים את כולם. ולחבר'ה האלה יש קשרים הרבה יותר חזקים עם השרים המשפיעים במקומות בהם הם משפיעים, וגם המשרדים החזקים שהם המשרדים המפתחים... זה ממשלה, זה החברות הכי גדולות שיש במשק, זה עוצמות כלכליות אדירות, זה משרדי ממשלה שרואים בזה את תכלית חייהם...".
- **לטענת הנאבקים, עוצמתו של הפרויקט גרמה – בין השאר – לקושי בגיוס אנשי אקדמיה ובעלי מקצוע שיהיו מוכנים להירתם למאבק ולהשמיע את קולם; פעילות כזו הייתה עלולה לגרום לחסימת הזדמנויות מקצועיות בפניהם והם חששו מפגיעה בפרנסתם. עוצמת הפרויקט עושה את המאבק בו לתובעני מאוד, מאבק הדורש כוחות עצומים. מצד שני, ההבנה כי עוצמת הפרויקט מגדירה במידה רבה את הנזק שיגרום יכולה להסביר את המוטיבציה הרבה של המתנגדים לו, שהבינו את גודל הנזק שייגרם.**
- **נושא תכנוני, תחבורתי, שאינו נושא "סביבתי קלאסי" אלא תפיסתי, אסטרטגי, קונספטואלי. מדובר לא רק בהרס הנוף ולא רק בפגיעה בבעלי חיים, אלא בנושאים רחבים הרבה יותר, וביניהם:**
 - ☐ **תכנון תשתיות התחבורה בישראל – העדפה של כבישים ורכב פרטי על פני פיתוח התחבורה הציבורית**
 - ☐ **תכנון פיסי בישראל – פיתוח עירוני מול פיתוח כפרי, פרבור, פיזור אוכלוסייה, פיתוח מוקדי תעסוקה ומסחר**
 - ☐ **שמירת הטבע והסביבה – ניצול בזבזני של עתודות הקרקע, אי שמירה על שטחים פתוחים, הגנה על ערכי טבע ונוף, איכות הסביבה – רעש, זיהום אוויר, זיהום קרקע ומקורות מים**
 - ☐ **תקציב לאומי וכלכלה – סדר קדימויות כלכלי לאומי, ערבויות ממשלתיות, אינטרסים פרטיים מול אינטרסים ציבוריים, פיתוח ביוזמה פרטית**

☒ חברה וקהילה – קיפוח מגזרים חלשים, הזנחת עיירות הפיתוח, עידוד אינטרסים פרטיים על חשבון הציבור

בחלק ניכר מנושאים אלו לא עסקו – לא החברה להגנת הטבע ולא התנועה הסביבתית בישראל בכללותה (וייתכן שגם בעולם) עד לתחילת שנות ה-90. העיסוק בהם החל למעשה סביב אישור הכביש במוסדות התכנון. העיסוק בנושא מורכב כזה חייב גם שימוש בכלי עבודה שלא היו קיימים בתנועה הסביבתית במאבקים קודמים או, כפי שמתאר זאת איתן גדליזון, "לא היינו ערוכים, לא הבנו בזה כלום, מקצועית. לא היו לנו כלים מקצועיים בתוך החברה להגנת הטבע... כביש חוצה ישראל.. היווה אתגר – דוגמא קיצונית למשהו שלא היו לה כלים להתמודד איתו בזמן... והחלטה להיכנס למאבק על כביש חוצה ישראל, הייתה החלטה גם לשנות את המשקלות ובמה החברה להגנת הטבע הולכת לעסוק".

באותה רוח, אומר אלון טל, שהיה יו"ר אדם טבע ודין בתקופת תחילת המאבק, "תחבורה זה נושא, עולם ומלואו. ועד שלמדנו את זה... זה היה מבחינת אדם טבע ודין מעבר לנושא התכנון...". פיתוח הכלים למאבק בתחום תכנוני מסוג זה התרחש תוך כדי המאבק, ואפשר אולי לומר שהמאבק על הכביש שילם את שכר הלימוד של התנועה הסביבתית בארץ.

יואב שגיא טוען בהקשר זה כי מקבלי החלטות לא היו בשלים להבין את ההשלכות השליליות של הכביש, בין השאר – בשל מורכבותו של הנושא. חוסר בשלות זה גרם לכך שלמרות פעילות נמרצת ומגוונת, הטיעונים כמו נתקלו בקירות אטומים עד לשלב מתקדם למדי במאבק.

☐ **נושא חדשני, מורכב, קשה להבנה ולהסברה.** כאמור, המאבק בסלילת כביש אינו מאבק פשוט נגד הרס הנוף או פגיעה בבעלי חיים, ואפילו לא נגד זיהום אוויר או רעש. זהו נושא מורכב, בעל השפעות כלכליות, חברתיות וסביבתיות. העיסוק האקדמי בנושא התחבורה מזוויית מורכבת זו היה מזערי בתחילת המאבק, ולכן אין חומר אקדמי מספק.³³ עמית שפירא אומר על המאבק: "הוא היה בעל היבטים סביבתיים כוללניים, הוא לא היה מאבק נקודתי, הוא היה מאבק מורכב עם הרבה מאוד אלמנטים שקשה מאוד להסביר אותם...".

³³ ערן בן ימיני, בדיון שהתקיים במכון ירושלים לחקר ישראל, 14/4/03 (שולחן עגול בנושא דו"ח זה).

מורכבות זו גרמה, כאמור, הן לאיחור בתגובתה של התנועה הסביבתית (ושל גופים חברתיים שנכנסו למאבק בשלב מאוחר הרבה יותר) והן לקושי בהסברת הנושא ובקבלת תמיכה ציבורית רחבה. לא הייתה הצלחה בתמצות המסר למשפט אחד ברור, למרות הניסיונות הרבים, שהולידו בסופו של דבר סיסמאות חסרות תוכן ("לבטל את חוצה ישראל", "השקיעו באנשים ולא בכבישים", "כביש חוצה ישראל זאת לא הדרך").

חלק ממורכבות הנושא הוא היות המאבק בעל שני פנים: מצד אחד היה המאבק בחוצה ישראל מאבק בפרויקט מוגדר ומצד שני הוא היה מאבק בתפיסת עולם המעניקה עדיפות לרכב הפרטי על פני התחבורה הציבורית³⁴ – תפיסת עולם ששלטה הן בציבור הרחב והן בין מקבלי ההחלטות (על פי ההחלטות שהתקבלו).

מאפיינים ייחודיים של המאבק שאינם קשורים ישירות לאופי הפרויקט:

□ **מאבק אבוד מראש.** כבר עם תחילת המאבק על הכביש, ולאורך השנים, חשו רבים מהשותפים למאבק – אם כי לא כולם – חוסר אמונה ביכולתם להצליח. דבר זה נכון במידה רבה יותר בחברה להגנת הטבע ובמידה פחותה – בגופים האחרים.

איתן גדליזון אומר: "...אני לא האמנתי שאפשר לעצור את כביש חוצה ישראל, מלכתחילה.. לא כל כך מהרציו, יותר מהבטן...". עמית שפירא מספר: "החברה להגנת הטבע הייתה מאוד נחרצת נגד הכביש, אבל... הייתה איזושהי תחושה, לפחות אצלי, כל הזמן, שזה מאבק אבוד...". ואילו יוסי שק, שהיה אחראי ישיר על הקמפיין נגד חוצה ישראל בחברה להגנת הטבע, אומר שגם ב-96 לא חשב שעצירת הקטע המרכזי של כביש חוצה ישראל מעשית.

בקרוב אנשי "מגמה ירוקה", "פעולה ירוקה" ו"הפורום למען תחבורה ציבורית", הייתה התחושה פחות פטליסטית, אם כי גם שם היה ברור שהסיכוי לעצור את הכביש קטן מאוד. נחשון אפיק, שפעל ב"פעולה ירוקה", מראה בדבריו את האמביוולנטיות של האמונה בסיכוי לעצירת הכביש: "אני לא יכול להגיד שהייתי בטוח שנעצור את הכביש הזה... לא הייתי בלב שלם אומר שזהו, אנחנו עוצרים את הכביש. אבל אמרתי, אי

³⁴ העדפה זו התבטאה הן בהקצאת משאבים (התקציבים לפיתוח כבישים גדולים בהרבה מהתקציבים לפיתוח תשתיות מסילתיות או לתמיכה בתחבורה ציבורית) והן בהלך הרוח בקרב הציבור (העדפת נסיעה ברכב הפרטי ואי נכונות לנסוע בתחבורה ציבורית).

אפשר לשבת מהצד כשדבר כזה קורה. תמיד האמנתי שבאיזשהו שלב של הכביש נעצור אותו, או לפחות איזשהו חלק...". רחלי כהן, גם היא מ"פעולה ירוקה", אומרת בתשובה לשאלה – האם היו במאבק רגעים שחשבת שתעצרו את הכביש – "כן... היו רגעים כאלה, אבל מאוד מאוד נדירים". הנרי גולד, ממקימי הפורום למען תחבורה ציבורית, מספר: "אני נכנסתי למאבק כשהוא כבר די נגמר... זה היה הסוף, אבל הבנתי גם שלפעמים זה לא הסוף, עד שמתחילים לעבוד. וגם כשמתחילים לעבוד, יש סיכוי, סיכוי מאוד קטן, סיכוי אפסי, אבל יש תמיד סיכוי, שקורים דברים אחרים, שאפשר לעצור את הפרויקט הזה". אם הסיכוי להצליח קטן כל כך, ובהתחשב בכך שלהפסד במאבק כזה יש מחיר ציבורי, מדוע נמשך המאבק?

נראה כי לארגונים היו די סיבות טובות, אך נראה גם שסיבותיה של החברה להגנת הטבע היו שונות מאלו של שאר הארגונים. החברה להגנת הטבע המשיכה במאבק, כנראה, משתי סיבות עיקריות. הסיבה הראשונה – פשוט לא היה אפשר שלא להתנגד לכביש. יואב שגיא מתאר זאת כך: "כשבאים להחליט על מאבק, יש שני דברים שאני לא שוקל: מה זה יעשה למעמד החלה"ט, ואם יש סיכוי הצלחה. מה שאני כן שוקל זה אם זה צודק ונכון מבחינת התפיסה והעקרונות. לטווח הארוך, אי כניסה למאבק משיקולי אי הצלחה או יוקרה מחלישה את העמדה שלנו. אם ניקח את עצמנו חמש שנים קדימה, כאשר לכולם ברור שזו הייתה טעות, ולא הייתה מוצאת שם את החלה"ט – זה היה מחליש מאוד את החלה"ט. כל המאבקים הגדולים – המאפיין שלהם שהסיכוי הוא אפסי. אבל זה לא היה השיקול. השיקול היה אם זה נכון או לא ואם אתה נכנס למאבק צודק". הסיבה השנייה הייתה התרומה של המאבק – האבוד כשלעצמו – למאבקים אחרים. החברה להגנת הטבע החליטה בשלב מוקדם יחסית (97-98) לפתוח בקמפיין מקביל – בעד תחבורה ציבורית, כך שכל קמפיין מחזק את משנהו, והמסר נגד חוצה ישראל בא בנשימה אחת עם המסר בעד תחבורה ציבורית. ועמית שפירא אומר: "התחושה תמיד הייתה שחשוב להיאבק... אבל זה למען המאבקים הבאים, זה לא למען כביש 6". לעומת זאת, נראה כי הסיבה העיקרית של הארגונים האחרים להמשיך במאבק למרות מיעוט הסיכויים היא – שאף כי הסיכויים קטנים מאוד, הם בכל זאת קיימים ומצדיקים את המאמץ.

העובדה שהצלחה במאבק נראית לא סבירה משפיעה בהכרח על המאבק, על המשאבים המוקצים לו ועל סוג הפעילות. עמית שפירא אומר: "כל פעם שניתחתי את המאבק, אני ואחרים, היינו מגיעים לאותן תוצאות... שהסיכויים הם אפסיים. וזה מקשה מאוד על היכולת לנהל מאבק ממושך".

□ **משך המאבק.** המאבק בכביש חוצה ישראל הוא מן המאבקים הסביבתיים הממושכים ביותר שנוהלו בארץ, אם לא הממושך ביותר. הוא נמשך כעשור ועדיין לא הסתיים. משך המאבק משפיע על אופיו: המשתתפים במאבק משתנים, מתחלפים, מתעייפים מצד אחד וצוברים ניסיון מצד שני; אי ההצלחה בעבר יוצר התמודדות קשה יותר בהמשך הדרך, משום שיש צורך להסביר גם "מדוע לא הצלחנו עד עכשיו" וגם מדוע יש טעם להמשיך (שאלות אלו עולות לעתים קרובות גם בין הנאבקים לבין עצמם); הסביבה שבה פועל המאבק משתנה אף היא – הסביבה הפוליטית, המצב במדינה ובחברה וכיו"ב. שינויים אלה מחייבים הסתגלות מתמדת של המאבק לתנאים החדשים. דוגמה בולטת לכך היא השינוי האדיר שהתרחש במעבר ממצב השלום היחסי שישראל נהנתה ממנו בסוף שנות ה-90, למצב המלחמה שישראל נתונה בו היום. בזמן שלום אפשר לנהל קמפיין ציבורי בנושאים סביבתיים-חברתיים בקלות יחסית. בזמן מלחמה קשה מאוד לגייס פעילים, להגיע לתודעת הציבור ולפעול באמצעים פוליטיים. עם פרוץ אינתיפאדת אל-אקצה עמד המאבק בחוצה ישראל לפני שינוי מוחלט של האווירה הציבורית שבתוכה פעל, וההסתגלות למצב החדש הייתה קשה וממושכת. שינויים נוספים התרחשו עם חילופי השלטון. המאבק פעל בזמן ממשלותיהם של רבין, פרס, נתניהו, ברק ושרון. כל חילוף כזה משנה את מאזן הכוחות בכנסת, טורף את קלפי המאבק – אך מאפשר גם הזדמנויות חדשות.

□ **שיאי פעילות מול תקופות של היעדר פעילות.** ערן בן ימיני מארגון מגמה ירוקה מתאר: "מה שמאפיין עוד את הקמפיין של חוצה ישראל זה גלים. היו תקופות שהיו חזקות, כמו שיש מכרז פתאום... אז יש תקופה של פעילות סביב זה. אחרי זה הייתה בחירת החברה הזוכה, ואז תקופה ארוכה שלקח להם לסגור את החוזה. חשבנו שייקח להם חצי שנה, לקח להם שנתיים. ועוד לפני כן... התקופות של החוקים שעברו, והחוקים שהיו נגד, היו כל מיני 'פיקים', היו כל הזמן עליות וירידות, עליות וירידות...". המאבק בחוצה ישראל סבל משתיקות ארוכות מדי בין שיאים של פעילות. נראה כי עוצמת המאבק עייפה את הנאבקים (אנשים וארגונים כאחד), שהיו זקוקים לפסק זמן עד להתעוררות מחודשת. כוחות חדשים לא הגיעו באותו קצב שבו התעייפו הוותיקים. ייתכן מאוד שפסקי זמן אלה, שנראים בלתי נמנעים, פגעו במאבק בצורה קשה.

□ **שימוש בכלים מגוונים ולעתים חדשים.** במאבק נגד כביש חוצה ישראל נעשה שימוש בכל שיטות פעילות ידועה, החל מעתירות לבג"ץ ועד לפעולות ישירות, דרך מיצגי רחוב, הפגנות, הפעלת שדולה ועוד. לא ידוע על עוד מאבק שנעשה בו שימוש בכלים מגוונים

כה רבים, ביצירתיות רבה כל כך. איתן גדליזון אומר בעניין זה: "...התנסינו שם בהרבה דברים ובכלים חדשים שלא התנסינו בהם קודם – הפעלת הציבור, משלוח גלויות, טלמרקטינג... השתמשנו בדברים החדשים האלה אחר כך גם במאבקים אחרים...".

במאבק נגד כביש חוצה ישראל השתמשה החברה להגנת הטבע בדו"חות חיצוניים בנושאים כלכליים-תכנוניים, דבר שלא נעשה קודם לכן. השימוש במתנדבים בצורה נרחבת היה אף הוא חדשני.

במאבק נגד כביש חוצה ישראל פעלה החברה להגנת הטבע, לראשונה באופן מוצהר, באמצעים של סירוב אזרחי – עצירת דחפורים (במאבק על הירדן ההררי עצרו חברי החברה להגנת הטבע דחפורים, אך זה לא היה צעד רשמי של החברה להגנת הטבע. במאבק בחוצה ישראל הצטלמו ראשי החברה להגנת הטבע כשהם עומדים על דחפור ומניפים שלטים. בעקבות צעד זה הם אף פונו לתחנת המשטרה).

□ **שיתוף פעולה בין גופים רבים**, הן סביבתיים והן חברתיים, במידה שאינה קיימת במאבקים רבים אחרים. במאבק בכביש חוצה ישראל היה, ועדיין קיים, שיתוף פעולה בין כל הגופים הסביבתיים הפועלים בישראל, והחל מסוף שנת 1999 – גם בין הגופים הסביבתיים לגופים חברתיים. אף שלעתים לא הייתה הסכמה על דרכי הפעולה, הייתה הסכמה מלאה על המטרה – למנוע את סלילתו של הכביש.

שיתוף פעולה היה גם עם קבוצות מקומיות – תושבי ראש העין, ערביי ישראל הנפגעים מן הכביש, עמותת היישובים, במידה שלא הייתה כמותה בשום מאבק אחר.

האם שיתוף הפעולה היה מוצלח? האם היה יעיל? – הדעות על כך שונות, אך אין ספק ששיתוף הפעולה במאבק הזה היה יוצא דופן לעומת מאבקים אחרים.

□ **התארגנות ציבורית יוצאת דופן**. עמית שפירא מתאר את ההתארגנות הציבורית החל מסוף שנת 1999 – "תופעה מאוד מאוד ייחודית". ואכן, מספר האנשים שיצאו לצמתים בחודש ספטמבר 2000 בזמן קמפיין "כביש חוצה ישראל – זאת לא הדרך" היה גדול ביותר, ומספר האנשים שחתמו על העצומה (כ-14,000) או שהדביקו על רכבם מדבקה בנושא היה גם הוא גדול ביותר. גם מספר האנשים שהגיעו להפגנה ברחבת מוזיאון תל אביב בפברואר 2000 – 6,500 (לפי הערכות המשטרה) – אין לו אח ורע בשום הפגנה סביבתית – ואף חברתית! – בעשורים האחרונים. המחויבות הרבה של הפעילים, שהתבטאה בכונותם לבלות ימים ושבועות באתרי המחאה ואפילו להיעצר על ידי המשטרה, גם היא מיוחדת במינה.

נקודות ציון בכרוניקה של המאבק נגד כביש חוצה ישראל

נקודות הציון שנבחרו הן אירועים או מהלכים שהיה להם הד חזק יחסית או שחשיבותם למאבק הייתה גדולה.

- יוני 1993 צוות דש"א (דמותה של ארץ), פורום שמפעילה החברה להגנת הטבע כדי לדון בנושאים עקרוניים, המורכב מאנשי מקצוע בתחומי התכנון והסביבה, דן בנושא כביש חוצה ישראל ומנסח מסמך המתאר את הבעייתיות הרבה של הכביש. המסמך מוגש למועצה הארצית לתכנון ולבנייה, בצד דרישה לדון במדיניות התחבורתית באופן עקרוני.
- אפריל 1994 דרישה של יואב שגיא מן המועצה הארצית לדון בכביש באופן עקרוני לפני אישור הכביש. הדרישה אינה נענית והכביש מאושר.
- מאי 1994 מסע פרסום שכותרתו "כביש שובר ישראל" – במשך חמישה ימים מופיעות בעיתון הארץ מודעות ענק מטעם החברה להגנת הטבע העוסקות, בהמשכים, בכביש חוצה ישראל ובנזקיו.
- ינואר 1995 ארגון אדם טבע ודין עותר לבג"ץ בדרישה להכין תסקיר השפעה על הסביבה של הכביש כולו לפני אישורו. לאחר כמה דיונים העתירה נדחית.
- ינואר 1996 השרים שריד, ביילין וצור מעלים על סדר היום של הכנסת הצעה להקים ועדת שרים שתבחן חלופות לכביש חוצה ישראל. הצעה מלווה בפעילות שדולה נרחבת של החברה להגנת הטבע, ובפעילות ציבורית מטעם אדם טבע ודין, החברה להגנת הטבע, פעולה ירוקה וחיים וסביבה (מודעות בעיתונים, תליית שלטי ענק מגשרים, החתמת עצומה, הפגנה). ההצעה נדחית.
- ינואר 1997 התחלת הפניה של משאבים בחברה להגנת הטבע לקמפיין "הסעת המונים" – בעד פיתוח תחבורה ציבורית – בד בבד עם המאבק בכביש חוצה ישראל.

<p>הפגנה בעת חנוכת מחלף בן שמן הופכת לחסימת הכביש ויוצרת עימות עם המשטרה. מתחיל שיתוף פעולה בין החברה להגנת הטבע לפעולה ירוקה.</p>	<p>אפריל 1997</p>
<p>הפגנה גדולה ראשונה נגד כביש 6 מול תחנת רכבת ארלוזורוב, למעלה ממאתיים משתתפים. ההפגנה מאורגנת על ידי ארגון מגמה ירוקה.</p>	<p>יוני 1997</p>
<p>דו"חות מקצועיים על כדאיותו של הכביש מבחינה כלכלית מוכנים על ידי מומחים (עזרא סדן ורות לוונטל, רן חקלאי ומאוחר יותר – גם אהובה לוי) בהזמנת החברה להגנת הטבע. הדו"חות מתפרסמים במסיבת עיתונאים ומשמשים בפגישות עם מקבלי החלטות.</p>	<p>יולי 1997</p>
<p>הפנינג נגד הכביש בנמל תל אביב בהשתתפות זמרים ידועים. אלפי אנשים מגיעים. מאורגן בעיקר על ידי ארגון פעולה ירוקה.</p>	<p>נובמבר 1997</p>
<p>נחשון אפיק ורחלי כהן מתגוררים במערה בתל חדיד, על תוואי הכביש, במשך שלושה חודשים. למקום מגיעים מאות אנשים, קבוצות ילדים ותושבי האזור, כדי לתמוך בפעילים. הנושא מגיע לעיתונות הארצית ולתכניות טלוויזיה.</p>	<p>ינואר 1998</p>
<p>עוזי לנדאו מעלה הצעת חוק להקפאת הכביש. ההצעה מלווה במסע פרסום של מודעות בעיתונים, תשדירי רדיו, מסיבת עיתונאים והפעלה נמרצת של שדולה. על ההצעה חתומים כ-30 חברי כנסת. ההצעה נמשכת ברגע האחרון מכיוון שמופעלת משמעת קואליציונית בנושא.</p>	<p>פברואר 1998</p>
<p>פגישה ראשונה של גוף הנקרא "מטה המאבק נגד כביש חוצה ישראל".</p>	<p>אפריל 1998</p>
<p>מסע מחאה של 10 ימים מרמת מנשה עד לתל-חדיד. מאורגן על ידי פעולה ירוקה.</p>	<p>יולי 1998</p>
<p>פעילות אצל ועדת הכספים בזמן הדיונים על שינוי מנגנון האגרה לבקשת הזכיינים. הפעילים העיקריים – הפורום למען תחבורה ציבורית, אדם טבע ודין ותחבורה היום ומחר.</p>	<p>מרץ 1999</p>

פעילים נכנסים לאספת בעלי מניות של בנק הפועלים (לאחר רכישת 15 מניות) ומציגים את מחאתם נגד מימון הכביש על ידי הבנק (פעולה ירוקה ומגמה ירוקה).	מאי 1999
"הקואליציה לבדיקת כדאיות כביש חוצה ישראל" מוקמת על ידי הפורום למען תחבורה ציבורית. חודש לאחר כך מתקיים כנס של הקואליציה – "כביש חוצה ישראל – לאן זה מוביל אותנו?"	יולי 1999
57 חברי כנסת מוחתמים על עצומה הקוראת לבדוק את כדאיות הכביש (הפורום למען תחבורה ציבורית ומגמה ירוקה). מוקם אוהל המחאה בנחשונים, מתחיל מבצע "להיעצר בשביל לעצור", שבמהלכו נעצרים בכל יום שני אנשים המפריעים לעבודות הסלילה. האוהל, שבו עוברים מאות אנשים המקבלים הסבר על הכביש והמרכז אירועים תקשורתיים כמו הפגנה של חברי כנסת ואירוע אמנים, עובר ליער קולה במאי 2000 ולראש העין באוגוסט 2000, עד שהוא מפורק בספטמבר באותה שנה.	נובמבר 1999
הפגנה נגד הכביש ברחבת מוזיאון תל אביב. מגיעים כ-6,500 איש (מטה המאבק נגד כביש חוצה ישראל).	פברואר 2000
התבצרות במשך כחודש וחצי על עצים ביער קולה, כדי למנוע את כריתתם.	מאי 2000
לבג"ץ מוגשת עתירה בנושא זיהום מי התהום מתשטיפי הכביש (אורי שיינס וחיים וסביבה). העתירה נידונה במשך כשנה וחצי, ובעקבותיה מציגה חברת חוצה ישראל פתרונות לטיפול בתשטיפים. הפתרונות מקובלים על המועצה הארצית לתכנון ולבנייה, ובעקבותיה – גם על שופטי בג"ץ.	יולי 2000
הקמת "התנועה לעצירת חוצה ישראל", מסע פרסום אינטנסיבי – בחוצות, ברדיו ובעיתונים במשך כחודש – עד פרוץ אינתיפאדת אל-אקצה.	ספטמבר 2000

- אוגוסט 2001 פורום ראשי רשויות באזור רמת מנשה עם החברה להגנת הטבע, חיים וסביבה והפורום למען תחבורה ציבורית דורשים לבדוק אפשרות למנהרה בקטע 18.
- אוגוסט 2002 הפגנה בעת אירועי הפתיחה של הקטע הראשון של כביש חוצה ישראל, בנחשונים (התנועה לעצירת חוצה ישראל).

חלק ב' – סקירת הפעולות שנעשו במסגרת המאבק לביטול כביש חוצה ישראל

מבוא

פרק זה סוקר את כלל הפעולות שנעשו במסגרת המאבק לביטול כביש חוצה ישראל. הדברים מוצגים לפי תחומי פעילות: תחום התכנון, התחום המקצועי, התחום הפוליטי, התחום המשפטי, התחום הציבורי, פעולות ישירות והתחום הכלכלי.³⁵ בסעיף נפרד מוצגים שיתוף פעולה וקואליציות שנוצרו בין הגופים המתנגדים לכביש. בתוך התחומים מוצגות הפעולות בסדר כרונולוגי.

ההפרדה בין התחומים אכן התקיימה בפועל בחלק גדול מהפעולות, אך בחלק אחר היו הפעולות בתחומים השונים קשורות זו בזו. בעיקר ניכר הדבר בפעילות הציבורית, הקשורה לעתים קרובות לפעילות מקצועית, לפעולות ישירות ולפעילות פוליטית או כלכלית. כאשר קיים קשר כזה בין פעולות, השתדלתי לציין.

כל פעולה המופיעה ברשימה זו היא מעין "קצה קרחון" – החלק הגלוי של פעילות רבה שהתקיימה, לעתים במשך חודשים ועל ידי אנשים רבים. שעות רבות של תכנון, מאמץ, מחשבה והכנה מתנקזות אל כל אחד מן הסעיפים המופיעים להלן.

1. תחום התכנון

את הפעילות בתחום התכנון אפשר אולי להגדיר – הפעילות ההגיונית ביותר בניסיון לעצור פרויקט: היא נעשית טרם אישורו, בתוך המוסדות שתפקידם להחליט אם לאשר אותו או למנוע את התקדמותו, לפי כללי המשחק הקבועים בחוק.

³⁵ מגוון התחומים הגדול בתוך המאבק עשוי להיות אינדיקציה למורכבותו, המתוארת בפרק א'.

הפעילות נעשית בוועדות לתכנון ולבנייה במועצות המקומיות, במועצות האזוריות, ובמקרה של פרויקטים בסדר גודל של כביש חוצה ישראל – במועצה הארצית לתכנון ולבנייה (להלן – המועצה הארצית).

בפעילות בתחום התכנון – למניעת אישורו של כביש חוצה ישראל במועצה הארצית (או בדרך כלל – לדחיית האישור עד לביצוע בדיקות בעניין כדאיותו, השפעתו וכיו"ב) – השתתפו החברה להגנת הטבע, המשרד לאיכות הסביבה, רשות שמורות הטבע ואדם טבע ודין.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
6/93	החברה להגנת הטבע, אדם טבע ודין, המשרד לאיכות הסביבה	הגשת התנגדויות עקרוניות לכביש חוצה ישראל ³⁶ והשמעתן לפני החוקר שמונה לכך על ידי המועצה הארצית.	החוקר החליט שהנושאים העקרוניים צריכים להידון במועצה הארצית. הנושאים עלו לדיון בישיבות המועצה הארצית ב-1/3/94, ב-17/3/94, ב-5/4/94 וב-5/4/94 (תוצאות הדיונים מפורטות להלן).
8/8/93	החברה להגנת הטבע	פנייה במכתב לחברי המועצה הארצית עם הסתייגויות והערות לגבי הכביש ובקשה לדיון מיוחד במדיניות התחבורה ובתכנון הכולל (בצירוף מסמך צוות דש"א מיוני 93). פנייה נוספת נעשתה ב-3/4/94, לפני הדיון במועצה.	הטענות השונות נידונו במועצה הארצית במרץ-מאי 1994 (מפורט להלן). דיון כוללני ועקרוני בנושא כביש 6 לא התקיים. ב-3/5/94 החליטה המועצה לדחות את ההסתייגויות שהושמעו ובהן דרישה לבדוק חלופות לכביש 6.

³⁶ בישיבת המועצה הארצית ב-17/3/94 סוכמו הנקודות העקרוניות שהועלו על ידי הגופים השונים: 1. יש צורך בעריכת תסקיר השפעה על הסביבה לדרך כולה; 2. דרושה תכנית אב לפיתוח כלל מערכת התחבורה בישראל; 3. הפרויקט יבוצע בשלבים; 4. ייקבעו קווי בניין בתכנית; 5. תכנית משולבת לסביבת הדרך תבוצע במסגרת תכנית מתאר ארצית למסדרון כביש 6; 6. הובע חשש מקיצור הליכים כאשר הכביש נכלל בתכנית מתאר ארצית ונידון במועצה הארצית; 7. הובע חשש מפגיעת כביש האגרה בתחבורה הציבורית.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
19/9/93	רשות שמורות הטבע	פנייה ליו"ר המועצה הארצית בבקשה לקיים דיון כוללני ועקרוני בנושא כביש 6 והשפעותיו.	הדיון לא התקיים. בישיבה ב-5/4/94 הייתה מעין התחלה של דיון, אך הוא לא התפתח. התקיים דיון קצר על הטענה שהכביש לא יפתור את הגודש בדרכים, והוחלט לדחות אותה. ב-4/5/94 התקיים דיון על הטענה שהכביש יגדיל את זיהום האוויר, והוחלט לדחותה.
16/1/94	אדם טבע ודין	התנגדות להגשת תכניות לקטע 13 של הכביש, בשל היעדר תסקיר השפעה על הסביבה לכלל הכביש, בקשה לבטל את הדיון ולהחליט על הכנת תסקיר השפעה של הכביש כולו.	בדיון במועצה הארצית ב-17/3/94 הושמעה תגובתו של היועץ המשפטי של המועצה, והוחלט שלא להיעתר לבקשה. החלטה דומה התקבלה שוב ב-5/4/94.
27/2/94	החברה להגנת הטבע	פנייה ליו"ר המועצה הארצית בדרישה שלא לאשר את הכביש לפני ביצוע תסקיר כולל של השפעה על הסביבה.	בדיון במועצה הארצית ב-17/3/94 הושמעה תגובתו של היועץ המשפטי של המועצה, והוחלט שלא להיעתר לבקשה. החלטה דומה התקבלה שוב ב-5/4/94.
1/3/94	החברה להגנת הטבע	דרישה לשלבויות בביצוע כביש חוצה ישראל (לבצע רק את השלב המינימלי ההכרחי, "להקפיא" את רצועת הדרך, ובעתיד לבצע לפי הצורך).	בדיון ב-17/3/94 נדחתה הדרישה. לאחר התערבות השר לאיכות הסביבה התקיים דיון נוסף ב-7/7/94, שבסופו הוחלט לאשר את הכביש כולו, אך לבצעו בשלבים; הצוות המלווה יחליט על עיתוי הביצוע.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
17/3/94	המשרד לאיכות הסביבה	בדיון במועצה הארצית מוצע: 1. פיתוח תכנית אב לתחבורה; 2. ביצוע תכנית מתאר ארצית זמנית לסביבת הדרך; 3. ביצוע הכביש בשלבים; 4. יישום עקרונות תכנוניים וסביבתיים בביצוע הכביש ושימוש באמצעים הנדסיים אשר יפחיתו את השלכותיו השליליות.	המועצה החליטה לקבל את סעיף 4 ולהקים צוות מלווה לתכנון מפורט של הכביש. הוחלט (5/4/94) להקים ועדת היגוי שתקבע הנחיות ועקרונות לרצועת הדרך. הוועדה נפגשה 4 פעמים וגיבשה הצעת החלטה.
5/4/94	החברה להגנת הטבע	דרישה לתכנית אב לתחבורה, שתבחן גם את כביש 6 ושתוצג במועצה לפני אישורו.	המועצה הארצית החליטה (5/4/94) על הכנת תכנית אב לתחבורה, בד בבד עם פיתוח כביש 6.
13/10/96	החברה להגנת הטבע	הגשת התנגדות עקרונית לקטע 18 של כביש חוצה ישראל ליו"ר המועצה הארצית ובקשה לאשר תכניות מפורטות בשלב זה.	ההתנגדות נידונה על ידי חוקרת שמונתה על ידי המועצה הארצית לשמיעת ההתנגדויות. החוקרת קבעה שאין בסמכותה לדון בהתנגדות עקרונית לכביש.
3/11/96	החברה להגנת הטבע	הגשת הערות המפרטות את ההתנגדות לכביש לוועדה המחוזית חיפה, לקראת הדיון בקטע 18.	
13/11/96	החברה להגנת הטבע	פנייה ליו"ר המועצה הארצית בנוגע לעיתוי הגשת תסקיר ההשפעה על הסביבה ודרישה לשמוע את ההתנגדויות רק לאחר הגשת התסקיר. הדרישה הועלתה גם בישיבת המועצה הארצית ב-7/1/97.	נדחתה בישיבת המועצה הארצית ב-7/1/97, אך בסופו של דבר עיכבה החוקרת שמונתה לדון בהתנגדויות את שמיעתן עד לאחר הגשת התסקיר והקצתה זמן מספיק ללמידתו.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
6/1/97	החברה להגנת הטבע	פנייה ליו"ר המועצה הארצית בבקשה להוסיף לחלופות הנידונות בתסקיר ההשפעה על הסביבה של קטע 18 גם חלופת אפס – אי ביצוע. הבקשה הועלתה גם בישיבה ב-7/1/97.	נדחתה בישיבת המועצה הארצית ב-7/1/97.

הערה:

בצד דרישת הגופים הירוקים לעכב את ביצועו של כביש חוצה ישראל עד לקיום דיון עקרוני בו ולבדוק חלופות תחבורתיות, הם השתתפו בדיונים על תוואי הכביש בפועל. עיסוק נמרץ במיוחד היה בנושא של קטע מס' 13 וחלופותיו, בשיתוף פעולה של כמה גופים (החברה להגנת הטבע, קרן קיימת לישראל, רשות שמורות הטבע, רשות הגנים הלאומיים והמשרד לאיכות הסביבה). כל העיסוק בחלופות מוגדרות לתוואים לא הוזכר כאן, מכיוון שאינו קשור להתנגדות העקרונית לכביש.

2. התחום המקצועי

הפעילות המקצועית הכרחית כדי לבסס את טענות המתנגדים לפרויקט ולהצביע על דרכים חלופיות לפתרון הבעיה. הפעילות המקצועית מפיקה בסיס ידע אמין ממקורות בני סמכה, ועליו נשען במידה רבה הקמפיין הציבורי. טענות הנתמכות על ידי מומחים בתחום אפשר להביא הן למקבלי החלטות והן לציבור ולקיים דיון רציני בנושא. בתחום המקצועי נכללת גם פעילות בקרב מקבלי החלטות מקצועיים, גם אם אינה נתמכת בדעת מומחה (דבר המחליש את כוחה).

פעילות מקצועית במאבק נגד כביש חוצה ישראל נעשתה בעיקר על ידי החברה להגנת הטבע, אדם טבע ודין והפורום למען תחבורה ציבורית. המשרד לאיכות הסביבה פעל באופן מקצועי תקופה קצרה מאוד, כאשר בחן את הכביש. ד"ר יעקב גארב הכין דו"ח מקיף, במסגרת מכון פלורסהיימר, על כדאיותו של כביש חוצה ישראל.

הפעילות בתחום המקצועי נחלקת לנושאים הבאים: ארגון ימי עיון וסדנאות, הפקת מסמכים מקצועיים, עבודה בקרב מקבלי החלטות מקצועיים.

2.1 ימי עיון וסדנאות

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
17/3/94	החברה להגנת הטבע	סדנת תחבורה בינ-לאומית בהשתתפות מומחי תחבורה ואיכות סביבה מישראל, מאירופה ומארה"ב, ראשי חברת חוצה ישראל ואנשי תכנון.	בסיכום הסדנה הייתה אמירה ברורה, שסלילת כבישים חדשים אינה פותרת בהכרח את בעיית הגודש בדרכים, אך לא הייתה התייחסות ספציפית לכביש 6 ולהשלכותיו. בידיעה בעיתון ידיעות אחרונות הוזכרה הסדנה תחת הכותרת "צריך להפסיק לסלול כבישים מהירים... כך מזהירים מומחי תחבורה אמריקניים". מחד, לא היה לסדנה הד של ממש; מאידך, האמירות שהושמעו בה משמשות את המאבק בכביש חוצה ישראל עד היום.
30/1/96	אדם טבע ודין, אורי שיינס	יום עיון בכנסת בנושא כביש חוצה ישראל; דוברים: ח"כ בני טמקין, השר יוסי שריד, פרופ' דוד מהלאל, ד"ר תומר גודוביץ', אהוד הדר (רכבת ישראל), יואב שגיא, ד"ר אלון טל.	
17/4/97	יעקב גארב – מכון פלורסהיימר	יום עיון – "מבט חדש על כביש חוצה ישראל" בהשתתפות אנשי אקדמיה ואנשי סביבה, גיאוגרפים ומתכננים, ובהשתתפות ג'ון וייטלג – מומחה בריטי לתחבורה.	בעקבות דו"ח שכתב יעקב גארב, "The Trans Israel Highway, Do We Know Enough To Proceed?"

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
27/9/98	הפורום למען תחבורה ציבורית	כנס בנושא "כביש חוצה ישראל וכבישי הרוחב: סיכונים אסטרטגיים, כלכליים ובריאותיים"; דוברים: הרב צבי ויינברגר, יורם אסידון, ד"ר אלי ריכטר, רן חקלאי, רות לוונטל ואהובה לוי.	הכנס עסק בנושאים כלכליים ותחבורתיים ובתאונות הדרכים שמספרן עלול לעלות כתוצאה ממהירות הנסיעה בכביש ומהעלייה הצפויה במספר כלי הרכב. בכנס נכחו כ-80 איש. לפי דברי פעילים שנכחו בכנס, הוא הגביר מאוד את המוטיבציה שלהם לפעול.
2/4/00	המחלקה לכלכלה באוניברסיטה העברית, שי בייטנר	ערב עיון בנושא "כח": בחינה עדכנית של הכדאיות הכלכלית והחברתית"; דוברים: פרופ' דוד מהלאל, רן חקלאי, שוקי כהן מחברת מת"ת, ד"ר אורי שיינס, ראובן לב-און, פרופ' ראובן גרונאו, ניצן יוצר (חב' חוצה ישראל), פרופ' ויקטור לביא.	נכחו כ-50 איש. אחת התוצאות הכמעט ישירות של הכנס הייתה קמפיין החתמה של לקוחות בנק הפועלים על קריאה לבנק להימנע ממימון הפרויקט (אדם שהיה בכנס הפך לפעיל מאוד).
19/3/01	הפורום למען תחבורה ציבורית	יום עיון בנושא "זיהום מקורות מים מתשטיפי כבישים", בהשתתפות מומחים מהארץ ומחו"ל. הכנס נעשה בהקשר של העתירה לבג"ץ שהגיש ד"ר אורי שיינס בנושא זיהום מי התהום מתשטיפי הכביש.	נכחו עשרות אנשי מקצוע ממוסדות התכנון ומהאקדמיה. יום העיון והעתירה העלו את הנושא לתודעת המוסדות המתכננים. תוצאה אחת ברורה היא הדרישה של המשרד לאיכות הסביבה לבדוק את נושא הסכנה למי התהום בקטע 18 של הכביש, במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה.

2.2 מסמכים מקצועיים

תאריך	מחבר המסמך	המסמך	תוצאה/הערות
26/1/92	המשרד לאיכות הסביבה	"הערות המשרד לאיכ"ס על תמ"א 31 – דו"ח ביניים", המבוססות על "בדיקת השלכות סביבתיות של הדרכים המוצעות בתמ"א 31 – דו"ח ביניים".	הדו"ח מדבר על אופיו של הכביש (מחלפים עתירי שטח, תכנון בזבזני) ולא על עצם קיומו.
6/93	החברה להגנת הטבע	מסמך צוות דש"א (דמותה של ארץ) בנושא כביש חוצה ישראל, תוצר של דיוני הצוות בנושא.	המסמך שימש בפניות למועצה הארצית בנושא.
30/6/93	המשרד לאיכות הסביבה	"דרך מספר 6 – עמדת המשרד לאיכות הסביבה".	מציג את הבעייתיות הרבה הנובעת מסלילת הכביש, אך אינו קורא לביטולו אלא לשילובו במערכת תחבורתית שלמה, לבנייתו בשלבים לפי הצורך, לתכנית מתאר לסביבת הדרך וליישום עקרונות סביבתיים בתכנונו.
94	אדם טבע ודין	חוות דעת בנושא השפעה סביבתית של סלילת כבישים – חלק מן העתירה לבג"ץ בנושא תסקיר כולל של השפעה על הסביבה.	חוות דעת – של פרופ' אלישע אפרת, פרופ' תומר גודוביץ', פרופ' אליהו בורוכוב, פרופ' ג'ון גרהם, פרופ' דוד מהלאל, פרופ' אדם מזור, פרופ' ג'ון גולדשמיט, מישל פורת ועמית שפירא – בנושאי זיהום אוויר, תכנון ועוד.
97	החברה להגנת הטבע, יעקב גארב	סיוע למבקרת המדינה בכתיבת פרק הדו"ח השנתי הנוגע לכביש חוצה ישראל.	

תאריך	מחבר המסמך	המסמך	תוצאה/הערות
4/97	מכון פלורסהיימר – יעקב גארב	דו"ח "The Trans Israel Highway: Do We Know Enough To Proceed?"	
5/97	החברה להגנת הטבע	"תמ"א 31 א – כביש חוצה ישראל – קטע 18 – היבטים סביבתיים והנדסיים". נכתב על ידי תומא רונן.	
6/97	החברה להגנת הטבע	חוות דעת של פרופ' עזרא סדן ורות לוונטל – "כביש 6' חוצה ישראל' כ'מאסף מחוזי' וכ'מחולל פרברים' על חשבון המשאבים הלאומיים"; תקציר הדו"ח נקרא "כביש חוצה ישראל מחטיא את יעדיו".	חוות הדעת פורסמה עם הדו"ח של רן חקלאי במסיבת עיתונאים (כל העיתונים התייחסו לנושא) ונשלחה לחברי הכנסת.
6/97	החברה להגנת הטבע	חוות דעת של רן חקלאי – "כביש חוצה ישראל – מימון בערבות המדינה".	חוות הדעת פורסמה עם הדו"ח של עזרא סדן ורות לוונטל במסיבת עיתונאים (כל העיתונים התייחסו לנושא) ונשלחה לחברי הכנסת.
98	ד"ר אלי ריכטר	"How Many Shall Live? How Many Shall Die?" – מחקר על השפעת סלילת כביש חוצה ישראל על מס' הנפגעים בתאונות דרכים.	
2/98	החברה להגנת הטבע	חוות דעת של אהובה לוי – "התאמת פיתוח כביש 'חוצה ישראל' לפיתוח כבישי הרוחב באזור המרכז".	נשלחה לחברי כנסת באפריל 98.

תאריך	מחבר המסמך	המסמך	תוצאה/הערות
5/98	החברה להגנת הטבע	"חוות דעת הנדסית על אמצעים להקטנת מפגעי סביבה, טבע ונוף בקטע 18". באפריל 99 נעשה גם דו"ח המשווה בין חלופות בקטעים אחדים.	מלווה באמירה – החברה להגנת הטבע עדיין מתנגדת באופן עקרוני לכביש בקטע 18. הוגש למועצה הארצית לתו"ב. בישיבתה ב-2/6/98 החליטה המועצה להעביר העניין לדיון בוועדה לשמירה על קרקע חקלאית ושטחים פתוחים; זו דנה בנושא בשתי ישיבות (1.3.99, 26.4.99) וקיבלה חלק קטן מן ההמלצות המוזכרות בו.
7/2001	ד"ר צלי פולישוק	חוות דעת ראשונית בנושא היתכנות מנהור קטע 18.	חוות דעת ראשונית על היתכנות למנהור 7-9 ק"מ מקטע 18. נייר זה שימש בקמפיין שהעלה דרישה לבחון אפשרות למנהור קטע 18 ב-2001-2002.
9/2002	ד"ר צלי פולישוק	"מנהרת תעבורה חוצה רמת מנשה – היתכנות הביטוי הרעיוני – חלופה לקטע 18 של כביש חוצה ישראל" – דו"ח הסוקר היתכנות למנהור 7 ק"מ מקטע 18.	התוואי שפולישוק סקר אינו תוואי הכביש המאושר אלא התוואי הקצר ביותר שבו אפשר לכרות מנהרה בין נחל עדה לכביש 75. בפברואר 2003 הועבר הדו"ח לצוות המלווה של כביש חוצה ישראל, לשר התחבורה, למשרד לאיכות הסביבה, לרשות שמורות הטבע, לקרן קיימת לישראל ולגורמים פוליטיים וציבוריים נוספים.

2.3 עבודה בקרב מקבלי החלטות מקצועיים (שאינם חברי כנסת או שרים)

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
5/12/96	החברה להגנת הטבע	פגישה עם אנשי אגף התקציבים במשרד האוצר בנושא עלות ותועלת של כבישים. פגישה נוספת התקיימה ב-31/3/97 עם יואל נווה, רכז תחבורה באגף התקציבים.	אנשי אגף התקציבים לא שוכנעו באי נחיצותו של הכביש. הוחלט לקיים סדנה לאנשי אגף התקציבים בנושא תחבורה ושימושי קרקע. הסדנה לא התקיימה.
4/97	החברה להגנת הטבע	פגישות של פרופ' ג'ון וייטלג, מומחה בריטי לתחבורה בת-קיימא ³⁷ , עם אנשי מקצוע בתחום התכנון והתחבורה (במכון לתכנון תחבורה, במשרד לאיכות הסביבה, ברכבת ישראל, במנהלת המטרופולין, בלשכת המהנדסים ובמשרד התשתיות).	הפגישות נועדו בעיקר לאפשר לפרופ' וייטלג ללמוד עוד על הנושא, כדי שיוכל לייעץ לפעילים על דרכי פעולה. בהקשר זה, הפגישות השיגו את מטרותן. הישג נוסף של הפגישות היה נגישות לחומר מקצועי בנושא. הצגת מומחה תחבורה בעל שם בינלאומי המתנגד לכביש סייעה להבהיר לגורמים המקצועיים שההתנגדות לכביש היא גם מסיבות תחבורתיות ותכנוניות – ולא רק מטעמי שמירת טבע.
3/1/98	הפורום למען תחבורה ציבורית	שליחת מכתבים לנגיד בנק ישראל, למנכ"ל משרד האוצר, למנכ"ל המשרד לתשתיות ולרפרנט תחבורה באגף תקציבים במשרד האוצר בנושא אי-הכדאיות בסלילתו של כביש חוצה ישראל.	

³⁷ "ד"ר ג'ון וייטלג עומד בראש חברת Eco-Logica Ltd, ייעץ לממשלת אוסטרליה, לאיחוד האירופאי, לקבוצות קהילתיות בשוודיה, בדנמרק ובפולין ולמספר ארגונים אירופאים לגבי התועלת הכלכלית של תחבורה בת קיימא, ועל פתרונות תחבורה במרכזי הערים. ד"ר וייטלג כיהן כראש המחלקה לגיאוגרפיה

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
25/1/99	הפורום למען תחבורה ציבורית	שליחת מכתבים לראש אגף תקציבים ולרפרנטית תחבורה באגף התקציבים בנושא שינוי תנאי הזיכיון והבטחת ערביות ליזם. ב-22/5/99 נשלח מכתב לרונו וולפמן, סגן הממונה על התקציבים במשרד האוצר, ובו הסבר מפורט בנושא הכביש והאגרה.	
14/9/97	החברה להגנת הטבע	פנייה למנכ"ל משרד התשתיות הלאומיות בבקשה להיפגש עמו. לפנייה צורפו חוות דעת של עזרא סדן ושל רן חקלאי.	התקבלה תשובה שהכביש אושר על ידי מוסדות התכנון ושחוות הדעת מתבססת על נתונים חסרים ושגויים (כדברי חברת חוצה ישראל), לכן המנכ"ל אינו רואה לנכון לבחון את הנושא מחדש.
6/10/97	החברה להגנת הטבע	פגישה עם מנכ"ל משרד האוצר שמואל סלבין; בפגישה נכחו גם עזרא סדן, רות לוונטל ורן חקלאי.	
12/99	אורי שיינס, חיים וסביבה	פנייה אל נציבות המים ואל המנכ"לים של משרדי הבריאות, התשתיות, איכות הסביבה, התחבורה ועוד, בנושא הסכנה של זיהום מי התהום כתוצאה מקיומו של כביש חוצה ישראל.	לאחר שלא קיבלו תגובה מספקת, עתרו לבג"ץ (פירוט בפרק הפעולות המשפטיות).

וראש היחידה לאפידמיולוגיה סביבתית באוניברסיטת לנקסטר שבאנגליה. הוא עורך כתב העת *World Transport Policy and Practice*, וחבר ספרים רבים, ביניהם: *the Transport for a Sustainable Future: the Case of Europe... (מתוך הזמנה למפגש עם ד"ר וייטלג, החברה להגנת הטבע).*

3. התחום הפוליטי

בתחום הפוליטי הפעילות נעשית בקרב מקבלי ההחלטות – נבחרי הציבור המרכיבים את הרשות המחוקקת ואת הרשות המבצעת. פעילות בכנסת ובממשלה מיועדת להשפיע על קביעת מדיניות, תוך שימוש בכלים שמאפשר שלטון דמוקרטי: העלאת חוקים להצבעה, דיונים בוועדות הכנסת, הצעות לסדר היום, הסתייגויות מתקציב ועוד. פעילות זו נעשית בעיקר בפגישות אישיות עם חברי כנסת ועם שרים.

פעילות בקרב חברי כנסת ושרים מניבה לעתים פעילות שלהם עצמם בתוך המערכת הפוליטית. לפעמים קשה להבחין בין פעילות הגופים החוץ-ממשלתיים לבין השפעתה על חברי כנסת: הצעות חוק, הצעות לסדר היום ובקשות לדיון בכביש, שהן לכאורה יוזמה של חברי כנסת, נובעות בדרך כלל מפעילות נמרצת של ארגונים מאחורי הקלעים.

בפעילות הפוליטית במאבק בכביש חוצה ישראל השתתפו בעיקר החברה להגנת הטבע, הפורום למען תחבורה ציבורית, מגמה ירוקה ונבחרי ציבור, ובראשם יוסי שריד (בשנת 96), עוזי לנדאו (97-98) ואילן גילאון (2000).

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
11/5/94	החברה להגנת הטבע	פנייה אל השר לאיכות הסביבה (יוסי שריד) כדי שידרוש הכנת תסקיר כולל של השפעה על הסביבה לכביש חוצה ישראל.	השר פנה למועצה הארצית לתכנון ולבנייה בדרישה לבצע את הכביש בשלבים ולקיים "תסקיר השפעה על הסביבה שיתמקד בשלבי הפיתוח של הדרך ובמשמעויות הסביבתיות שלהם" בעקבות הדרישה התקיים דיון נוסף במועצה הארצית, ובסופו הוחלט לאשר את הכביש כולו, אך לבצעו בשלבים.
8/94	החברה להגנת הטבע	פעילות מול ועדת הכספים בעת הדיונים על חוק כביש 6. בקשה להיות נוכחים בדיונים, פנייה אל יו"ר הוועדה, ח"כ גדליה גל ומכתב מפורט לחברי הוועדה על הבעייתיות הרבה שבפרויקט.	

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
29/11/94	ח"כ תמר גוז'נסקי	דיון בנושא "הכביש האחרון?" – על הגודש בדרכים ועל הצורך לפתור את בעיות התחבורה באמצעות פיתוח תחבורה ציבורית. לא דובר ישירות בכביש חוצה ישראל.	לא היו הדים לדיון.
31/12/95 1-2/96	השרים יוסי שריד, יעקב צור ויוסי ביילין	הצעה לסדר היום בנושא כביש חוצה ישראל – להקים ועדת שרים שתבדוק את חיוניותו ואת חלופותיו. ³⁸ ההצעות לוו בפעילות ציבורית ובפעילות שדולה נמרצת של החברה להגנת הטבע, אדם טבע ודין ופעולה ירוקה: מודעות בעיתון, הפגנות, שלטי ענק מעל גשרים, כנס טיולים, מכתבי מומחים לחברי כנסת ולראש הממשלה (שמעון פרס), מאמרים בעיתון ³⁹ , כנס בכנסת ועוד.	באותה תקופה היו כמה הצעות דומות, ולא ברור איזו מהן עלתה להצבעה בסופו של דבר. הצעת השרים זכתה לתהודה בתקשורת. יזמים בינלאומיים בחנו מחדש את השתתפותם במכרז, מחשש לעיכוב בביצוע לנוכח התנגדויות השרים והגופים הירוקים. הדרישה נדחתה על ידי הממשלה ב-4/2/96.
1/96	החברה להגנת הטבע, אנשי רוח	פגישה של אנשי רוח (ס' יזהר, חיים גורי, דויד גרוסמן) עם שמעון פרס, בבקשה לתמוך ביוזמת השרים שריד, צור וביילין (לעיל).	

³⁸ "להקים ועדת שרים בראשות שר האוצר ובהשתתפות שר התחבורה, שר השיכון והבינוי, שר החקלאות והשר לאיכות הסביבה, שתשוב ותבדוק את חיוניותו של כביש חוצה ישראל (כביש מספר 6), את חלופותיו, את הצורך בכל אחד מקטעיו וממחלפיו, את הסטנדרטים שלו, את לוח הזמנים לסלילתו ואת 'זלילת הקרקע' שלו. ועדת השרים תכונן צוות מומחים שיגיש לה את המלצותיו תוך שלושה חודשים. ההמלצות יובאו לדיון מחדש במליאת הממשלה."

³⁹ לדוגמה: פרופ' דוד מהלאל. החלטות מתחרות, הארץ, 28/1/96.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
1/96	אנשי אקדמיה, בהנהגת החברה להגנת הטבע	פרופ' דוד מהלאל, אינג' תומא רונן, פרופ' רחל אלטרמן ופרופ' ארזה צ'רצ'מן פנו במכתבים מנומקים אל ראש הממשלה (שמעון פרס) ואל השרים וביקשו לתמוך בהצעת השרים שריד, ביילין וצור (לעיל).	בדצמבר של אותה שנה פנו במכתב דומה לראש הממשלה החדש, בנימין נתניהו.
2/1/96	החברה להגנת הטבע	פנייה לראש הממשלה ולשרי הממשלה בבקשה לתמוך בהצעת השרים שריד, צור וביילין (לעיל).	
3/96	החברה להגנת הטבע	ניסיון להכניס את נושא כביש חוצה ישראל למצעי המפלגות.	"מרץ" הכניסה את נושא הכביש למצע, "הדרך השלישית" הודיעה כי תתנגד לכביש, בנימין נתניהו אמר שישקול את הנושא מחדש.
7/96	החברה להגנת הטבע	דיון עם השר לאיכות הסביבה (רפאל איתן) ועם אנשי מפתח במשרד לאיכות הסביבה (המנכ"ל, עוזר השר, הדובר, האדריכל וראשי אגף התכנון).	השר הצהיר כי הוא אינו מקבל את כביש 6 כפתרון תחבורתי והוא תומך בחלופות אחרות וכי יכין הצעות להחלטת ממשלה לקדם נושאים אלו.
20/8/96	החברה להגנת הטבע, אדם טבע ודין, פעולה ירוקה, עמותת יישובי כביש חוצה ישראל, העמותה למניעת חילול קברים	פנייה משותפת בבקשה להיפגש עם ראש הממשלה בנימין נתניהו בעת משמרת מחאה העתידה להתקיים ב-30/8/96, כדי לדון בבחינה מחודשת של כביש חוצה ישראל.	נציגי הארגונים נפגשו עם מנכ"ל משרד ראש הממשלה, אביגדור ליברמן. בהמשך הודיע ליברמן במכתב, שלאחר בחינה נוספת הוחלט להמשיך במימוש הכביש.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
26/11/96	החברה להגנת הטבע	פנייה לחברי כנסת ולחברי ועדת הפנים ואיכות הסביבה בנושא "תקציב המדינה וכביש חוצה ישראל – סדר עדיפויות שגוי בהקצאת משאבים לאומיים".	פנייה נוספת בדצמבר ליו"ר ועדת הכספים (ח"כ אברהם רביץ) בדרישה לשנות סעיפי תקציב המדינה בנושא, להקפיא חתימת החוזה עם הזכייין ולבחון מחדש את כדאיות הכביש.
5/12/96	החברה להגנת הטבע	פגישה עם שר התשתיות הלאומיות אריאל שרון.	הפגישה הסתיימה בחוסר הסכמה בעניין כביש חוצה ישראל (הייתה הסכמה בעניינים אחרים) ובהחלטה לקיים פגישה נוספת בנושא. לא ידוע אם התקיימה פגישה כזו.
24/12/96	ח"כ נעמי חזן	שאלתה לשר התשתיות הלאומיות: היקף התקציב המוקצה לכביש מס' 6 ולפרויקטים הקשורים בו.	ח"כ חזן קיבלה ב-11/3/97 תשובה המפרטת את היקף התקציב ומנמקת את התחייבות המדינה להתחלק ברווח/הפסד של הזכייין.
8/1/97	ח"כ מקסים לוי	הצעה לסדר היום של הכנסת: כביש חוצה ישראל – פגיעה ברשויות המקומיות ובשכבות החלשות.	ההצעה – בעקבות פעילות של החברה להגנת הטבע אצל ח"כ מקסים לוי. הוחלט להעביר את הנושא לדיון בוועדה שתיקבע על ידי ועדת הכנסת. נראה שההחלטה לא התבצעה.
9/1/97	החברה להגנת הטבע	פנייה אל שר התשתיות הלאומיות עם הצעה של חלופות תחבורתיות לכביש חוצה ישראל.	
15/5/97	החברה להגנת הטבע	מכתב לחברי הכנסת ובו עיקרי הטענות בדו"ח מבקרת המדינה בנושא כביש חוצה ישראל וקריאה להצטרף למאבק נגדו.	

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
7/97	החברה להגנת הטבע	פנייה לחברי הוועדה לביקורת המדינה ולחברי כנסת בצירוף דו"חות סדן-לוונטל ורן חקלאי (ראה לעיל). כחודש לאחר מכן – פנייה נוספת, עם דו"ח של אהובה לוי בנושא כבישי הרוחב (ראה לעיל).	
8/97	החברה להגנת הטבע	פגישה אישית עם ח"כ יהודה הראל ממפלגת הדרך השלישית, בהשתתפות עזרא סדן.	
10/12/97	ח"כ נעמי חזן	שאלתה לשר התשתיות הלאומיות על הפיצויים לבעלי הקרקע לאורך כביש חוצה ישראל, על אי התאמתו של הכביש לתכניות המתאר ועל פגיעתו בשטחים הפתוחים.	ח"כ חזן קיבלה ב-21/1/98 תשובה המתייחסת לכפיפותו של הפיתוח העתידי לתכניות המתאר ולהכרחיות הפיתוח.
14/12/97	החברה להגנת הטבע	פנייה אל שר האוצר בנושא תקצוב חוצה ישראל בהצעת תקציב 1998.	אבשלום פלבר, סגן הממונה על התקציבים, השיב כי נערכה בדיקת כדאיות וכי קרוב לוודאי שלא יהיה צורך להפעיל מנגנון של הבטחת הפדיון לזכיון.
1/98	ח"כ עוזי לנדאו	הצעת חוק להקפאת כביש חוצה ישראל עד לבדיקת כדאיותו. ⁴⁰	על ההצעה חתמו 27 חברי כנסת. ביום ההצבעה הטיל יו"ר הקואליציה, מאיר שטרית,

⁴⁰ "חוק כביש ארצי לישראל (הקפאת הליכים) ... לא תבוצע כל פעולה שהיא מהפעולות המוסדרות בחוק כביש ארצי ובחוק כביש אגרה...אלא אם כן יתקיימו התנאים הבאים: א. תיערך בחינה מקיפה של עלות וכדאיות כלכלית של הכביש למשק ולתקציב המדינה. ב. תיערך בחינה של עלויות חיצוניות כגון זיהום האוויר והסביבה, תאונות דרכים, עלויות קרקע ריאליות, ניצול משאבי קרקע ועלות אובדן שטחים פתוחים. ג. תושלם תכנית אב ארצית לתחבורה על ידי משרד התחבורה. ד. תיערך בחינה של התאמתו של הכביש למגמות התכנון הארציות. ה. ייבחנו חלופות תחבורתיות אחרות לכביש וייערך ניתוח של סדרי עדיפות לביצוען."

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
		סביב ההצעה התקיימה פעילות ציבורית ופעילות שדולה נמרצת של החברה להגנת הטבע, פעולה ירוקה, מגמה ירוקה והפורום למען תחבורה ציבורית, כולל תשדירי רדיו, הפגנות, מכתבים למקבלי החלטות ועוד.	משמעת קואליציונית בנושא. בעקבותיה היה ברור שההצעה לא תתקבל; היא נמשכה על ידי מגישיה מסדר היום ולא התקיימה עליה הצבעה. הטלת המשמעת הקואליציונית גרמה תסכול רב בתנועה הסביבתית.
23/2/98	החברה להגנת הטבע	מכתבים לחברי כנסת בנושא "כביש חוצה ישראל – העובדות להווייתן".	
23/6/98	ח"כ אברהם הירשנזון	מכתב לחברי ועדת הכספים ולחברי השדולה הירוקה בנושא הבקשה לאשר פטור מדין בוועדות הכנסת על הפעלת "רשת ביטחון" תקציבית ליזמי כביש חוצה ישראל. ח"כ הירשנזון ביקש שלא להסכים לאישור הפטור וצירף מכתב מעמותת "תחבורה היום ומחר".	
27/6/98	ח"כ עוזי לנדאו	הצעה לסדר היום: בקשה לדיון בנושא כביש חוצה ישראל.	לא ברור אם התקיים דיון ומה הייתה התוצאה.
12/98	הפורום למען תחבורה ציבורית	מכתבים רבים לחברי כנסת ולשרים בנושא אי הכדאיות של כביש חוצה ישראל, מלווים בדפי עמדה מפורטים. עוד מכתבים רבים נשלחו על ידי הפורום בחודשים הבאים.	

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
99	הפורום למען תחבורה ציבורית	ניסוח הצעות חוק: לבחון מחדש את כביש חוצה ישראל (הוגשה בפברואר 2000 ע"י אילן גילאון), לבטל את התחייבויות המדינה הנובעות מחוק כביש חוצה ישראל, לבטל את חוק כביש חוצה ישראל ואת חוק כביש אגרה. ניסיונות להעביר את הצעות החוק באמצעות חברי כנסת.	ההצעות לא עברו קריאה טרומית.
9/3/99	הפורום למען תחבורה ציבורית, אדם טבע ודין, תחבורה היום ומחר	נוכחות בישיבת ועדת הכלכלה שדנה בשינוי תנאי החוזה לטובת הזכיינית באמצעות שינוי המנגנון לקביעת גובה האגרה.	הוחלט למנות מומחה בלתי תלוי שיבחן את הנושא. לאחר בדיקת הנושא הודיע המומחה כי אין תשובה ברורה לכאן או לכאן; בדיון נוסף התקבלה בקשת הזכיינית.
11/8/99	הפורום למען תחבורה ציבורית, החברה להגנת הטבע	נוכחות בישיבת ועדת הכלכלה בנושא ההטבות לזכיינית.	
16/9/99	השרה לאיכות הסביבה דליה איציק	בקשה מחברי ועדת השרים לענייני פנים ושירותים "לקיים את הדיון באישור קטע 18 רק לאחר דיון כולל בממשלה על כביש 6 ועל קדימויות בהשקעות ממשלתיות בתחום התחבורה".	לא ידוע אם התקיים דיון כולל בממשלה.
20/12/99	ח"כ עוזי לנדאו	ועדת ביקורת המדינה דנה בכביש חוצה ישראל וקראה לבדוק מחדש את כדאיות הכביש.	

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
		הדיון – בעקבות פניית הפורום למען תחבורה ציבורית, שביקש מח"כ לנדאו להעלות את הנושא לדיון.	
2/00	ח"כ אילן גילאון, זהבה גלאון, תאופיק ח'טיב וענת מאור	הצעת חוק לבחינה מחודשת של כביש חוצה ישראל. ההצעה, שנוסחה על ידי הפורום למען תחבורה ציבורית, דומה מאוד להצעת החוק של ח"כ עוזי לנדאו מ-98. פעילותו של ח"כ אילן גילאון הייתה בעקבות פנייתו של הפורום למען תחבורה ציבורית.	נדחתה על ידי ועדת שרים לענייני חקיקה לפני קריאה טרומית. הדיון בהמשך סלילת הכביש הועבר למליאת הממשלה. לא ידוע אם התקיים דיון כזה.
13/3/00	ח"כ חוסניה ג'בארה, הפורום למען תחבורה ציבורית	כינוס בכנסת בנושא "בדיקת כדאיות כלכלית" חברתית ל"כביש חוצה ישראל".	השתתפו מאות אנשים, כמה שרים נשאו דברים. מלבד דיווח קצר בעיתונות, לא היו לכנס תוצאות ישירות.
21/6/00	ח"כ אילן גילאון, הפורום למען תחבורה ציבורית, מגמה ירוקה, פעולה ירוקה	הצעה להקים ועדת חקירה פרלמנטרית בנושא כביש חוצה ישראל. בהפעלת שדולה לקראת ההצבעה השתתפו עשרות פעילים, בעיקר ממגמה ירוקה ומפעולה ירוקה.	בדיון שהתקיים ב-18/7/00 אושרה הקמת הוועדה, אך "תרגיל" של ח"כ אברהם פורז הביא להעברת הדיון לוועדת הכלכלה של הכנסת. לא ידוע על פעילות כלשהי של הוועדה מאז "הקמתה".

4. התחום המשפטי

פעילות משפטית בנושאים סביבתיים נעשית בבתי המשפט ונעזרת בעיקר בחוקים שנועדו להגן על הסביבה, כגון חוקי התכנון והבנייה, במטרה להבטיח את אכיפתם ולמנוע פיתוח

הנוגד אותם. בנושא כביש חוצה ישראל, מתמקדת הפעילות המשפטית בעתירות לבג"ץ, מכיוון שהגופים שהעתירות מוגשות נגדם הם משרדי הממשלה ורשויות הכפופות להם (המועצה הארצית לתכנון ולבנייה השייכת למשרד הפנים, נציבות המים השייכת למשרד התשתיות) או חברת חוצה ישראל שהיא חברה ממשלתית.

מלבד במקרים מעטים, הקפידה חברת חוצה ישראל שלא לעבור בצורה גסה על החוק המפורש. לצורך העניין אף נחקקו חוקים מיוחדים המסדירים את סלילת הכביש: "חוק כביש ארצי לישראל" ו"חוק כביש אגרה". לכן העתירות לבג"ץ הוגשו, בדרך כלל, בנושאים הניתנים לפרשנות לכאן ולכאן, ועל העותרים היה להוכיח את אי הסבירות שבהחלטות הממשלה ורשויותיה – ולא את אי החוקיות שבהן.

סביב העתירות לבג"ץ היה ויכוח בתוך התנועה הסביבתית: האם להגיש עתירה שהסיכוי לזכות בה קטן ביותר – או להימנע מכך, כדי להימנע מכישלון המהווה, לכאורה, אישור לכשרות הכביש. מבחן התוצאה אכן מראה, כי פסיקתם של שופטי בג"ץ שלא לטובת העותרים שימשה את חברת חוצה ישראל שוב ושוב באומנם ש"הכביש עמד במבחן בג"ץ מספר פעמים". אמירה זו אינה מדויקת, מכיוון שהשופטים הדגישו שסמכויותיהם אינן סמכויות תכנון אלא סמכויות משפטיות ושאינם באים לקבוע מדיניות אלא לקבוע אם ביצוע הכביש עומד במבחן החוק. במבחן זה – לפי הפרשנות המצמצמת בדרך כלל של השופטים – הכביש עומד.

הגופים שקיימו פעילות משפטית בנושא כביש חוצה ישראל הם בעיקר החברה להגנת הטבע ואדם טבע ודין. ד"ר אורי שיינס וארגון חיים וסביבה, בתמיכת הפורום למען תחבורה ציבורית, עתרו לבג"ץ בעניין זיהום מי התהום.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
25/5/94	אדם טבע ודין	עתירה לבג"ץ בדרישה לבצע תסקיר כולל של השפעה על הסביבה לכביש כולו טרם אישורו במועצה הארצית (בג"ץ 2920/94).	התקיימו שלושה דיונים, ובסופם נדחתה העתירה (25/7/95). הטיעונים לדחייה: אין חובה לערוך תסקיר כולל לכביש כולו, לא בחוק התכנון והבנייה, לא בתקנות התסקיר ולא בהוראות לתמ"א/3; הכביש אושר כבר בתמ"א/3, ועל כן אין חובה לערוך לו תסקיר.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
20/1/95	החברה להגנת הטבע	עתירה לבג"ץ בדרישה לבטל את החלטת המועצה הארצית על החלופה המועדפת לקטע 13, מאחר שלא מולאה חובת התייעצות עם מועצת הגנים הלאומיים, שמורות הטבע ואתרים לאומיים (בג"ץ 485/95).	כשלושה שבועות לאחר הגשת העתירה (7/2/95) קיימה המועצה הארצית דיון מחודש בנושא ושמעה את מועצת הגנים הלאומיים, שמורות הטבע ואתרים לאומיים. בשל קיומו של הדיון הזה לא ניתנה פסיקה בעתירה. החלטת המועצה על החלופה המועדפת (המזרחית) לא שונתה בעקבות הדיון.
3/6/96	אדם טבע ודין	עתירה לבג"ץ בדרישה להפסיק עבודות המתבצעות במחלף קסם שלא כחוק, עד להשלמת תסקיר השפעה על הסביבה (בג"ץ 3949/96).	ב-26/6/96 הסכימו המשיבים (המועצה הארצית לתכנון ולבנייה, חברת כביש חוצה ישראל ואחרים) להפסיק מיד את העבודות בכביש. עקב הסכמתם לא ניתנה פסיקה בעתירה.
21/6/99	אדם טבע ודין	עתירה לבג"ץ בדרישה לבטל את החלטות ועדות הכספים והכלכלה של הכנסת בנוגע לשינוי תנאי חוזה הזיכיון לסלילת הכביש לאחר כניסתו לתוקף. השינויים שעליהם הוחלט נגעו לעדכון מנגנון חישוב האגרה (בג"ץ 4119/99). לעתירה זו קדמה עתירה לגילוי מסמכים (2900/99), בעקבות סירובה של חברת חוצה ישראל להעביר לאדם טבע ודין את מסמכי החוזה. בעקבות העתירה, הסכימה החברה להעביר את המסמכים, ללא צורך בפסיקת בית המשפט.	העתירה – ביוזמת הפרוורם למען תחבורה ציבורית. העתירה נדחתה על ידי בית המשפט ב-6/8/99 באומרו כי ניתן לפרש סעיפים בחוזה כמאפשרים דיון בשער הריבית בתקופה הטרומ חוזית וכי אין מקום להביע את דעתו על צדקת ההחלטות המתקבלות על ידי הרשות המחוקקת או על תבונתן.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
7/00	ד"ר אורי שיינס, חיים וסביבה ואחרים	עתירה לבג"ץ בדרישה לקיים בדיקת הסכנה למי התהום בעקבות סלילת הכביש ולהמציא פתרון הולם להגנתם טרם סלילת הכביש (4089/00).	התקיימו כמה דיונים במשך השנים 2000-2001, ובהם נדרשו המשיבים (נציבות המים, משרד הבריאות, המשרד לאיכות הסביבה, חברת חוצה ישראל, הצוות המלווה ועוד) להמציא בדיקות ופתרונות לבעיה. בדצמבר 2001 קיבל בית המשפט את עמדת המועצה הארצית לתכנון ולבנייה בעד פתרון המשלב אמצעים הנדסיים (בעיקר תעלות ניקוז) עם הפעלת מכונה לאיסוף זיהום מן הכביש. לדעת העותרים הפתרון אינו מספק, אך הוא יותר ממה שהיה נעשה אילו לא הוגשה העתירה. בכך הכירו גם השופטים ופסקו צו להוצאות.
1/8/02	ד"ר אורי שיינס ורחל הורם	עתירה לבג"ץ נגד הפעלת הכביש בטרם הומצאו פתרונות להגנת מי התהום, בחלקים נרחבים של הכביש שבעבורם נדרשים פתרונות שיציג השירות ההידרולוגי.	התקיים דיון ב-28/8/02. השופטים ביקשו את תגובת המשיבים. נקבע מועד לדיון באפריל 2003.

5. התחום הציבורי

פעילות ציבורית נעשית במטרה ליצור דעת קהל, שהיא המנוף לשינוי המדיניות על ידי מקבלי ההחלטות. פעילות בנושא המאבק, אם רבת משתתפים ואם מעוטת משתתפים אך מושכת את העין, מעוררת התעניינות בו – מצד התקשורת ומצד מקבלי ההחלטות – ויוצרת אווירה המערערת את הוודאות בכדאיות הפרויקט. פעילות ציבורית מעלה אל פני השטח את ההתנגדות לפרויקט, כדי לזכות בהתייחסות הולמת מצד מקבלי ההחלטות.

הפעילות הציבורית בנושא כביש חוצה ישראל נלוותה לעתים לפעולות בתחומים תכנוניים, מקצועיים-כלכליים ובעיקר פוליטיים. במקרים רבים אחרים היא התקיימה באופן עצמאי, ללא קשר לאירוע מוגדר או לפעילות מסוימת.

הפעילות הציבורית נעשת באפיקים מגוונים – חוגי בית, סיורים, מודעות בעיתונים, הפגנות, כנסים ועוד.

כל הגופים שנאבקו בכביש חוצה ישראל קיימו פעילות ציבורית.

5.1 הפגנות, ימי צמתים, צעדות ומיצגים

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
94	פעולה ירוקה	הפגנה בגשר קיבוץ גלויות בתל אביב עם שלט "כביש = אדמה מתה", "נגד ההשקעות בכבישים, בעיקר בכביש חוצה ישראל, ובעד הפניית משאבים לתחבורה ציבורית..". (מתוך העיתון).	דיווח פורסם בעיתון העיר, התאריך לא ברור.
26/6/94	פעולה ירוקה	הפגנה מול ישיבת המועצה הארצית שדנה בהתנגדויות לכביש. המפגינים (כ-30) אחזו בידיהם ארנבות ולבשו סדינים מוכתמים ב"דם".	דיווח הופיע בכתבה שעסקה בכביש (ידיעות אחרונות).
1/96	אדם טבע ודין	אורי שיינס ושמואל חן עמדו, מדי יום א' במשך כמה שבועות, בגשר לפני הכניסה לירושלים עם שלט נגד כביש חוצה ישראל.	הפעולה נעשתה בתקופת הצעתם של שריד, ביילין וצור לבדיקה מחודשת של כביש חוצה ישראל. הפעולה גרמה לחברת חוצה ישראל לבדוק אפשרות לצאת למסע פרסום בגלל "ההתנגדות לכביש". ⁴¹

⁴¹ שבועות אחדים לאחר שחדלו מהתייצבותם הקבועה בימי א', התפרסמה בעיתון ידיעה שסיפרה כי חברת חוצה ישראל החליטה שלא לצאת במסע פרסום – בגלל היחלשות ההתנגדות הציבורית לכביש.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
9/1/96	החברה להגנת הטבע, אדם טבע ודין	הפגנה בעת הנחת אבן הפינה למחלף בן שמן. כמה עשרות משתתפים. מסוק הועלה לאוויר, וממנו נתלתה כתובת נגד סלילת הכביש.	דווח ברדיו במשך כל היום, בשני ערוצי הטלוויזיה ובעיתונים.
30/8/96	החברה להגנת הטבע, פעולה ירוקה, אדם טבע ודין, חיים וסביבה, יישובים, העמותה למניעת חילול קברים	הפגנה מול משרד ראש הממשלה בעת ישיבת ממשלה. כ-100 משתתפים.	המפגינים זומנו לפגישה עם מנכ"ל משרד ראש הממשלה, אביגדור ליברמן, שאמר כי יבדוק את הנושא. לאחר כמה שבועות התקבל מכתב שאמר שהנושא נבדק והוחלט להמשיך בסלילת הכביש.
29/11/96	החברה להגנת הטבע, פעולה ירוקה	הפגנה מול משרד ראש הממשלה בעת ישיבת ממשלה - עם מיצג "ארונות קבורה" שבהם "קבורים" התקציבים החברתיים. כמה עשרות מפגינים.	דווח בכל תחנות הרדיו ובעיתונים.
26/1/97	פעולה ירוקה, החברה להגנת הטבע	גלישת "סנפלינג" מבניין חברת כביש חוצה ישראל עם שלט "לא לכביש חוצה ישראל", בליווי הפגנה ליד הבניין.	כמה כתבות בעיתונים.
15/4/97	החברה להגנת הטבע, מגמה ירוקה, פעולה ירוקה	הפגנה גדולה בטקס פתיחת מחלף בן שמן. ההפגנה הייתה שקטה בתחילתה אך הפכה לחסימת הכביש, ובעקבותיה נגררו מפגינים על ידי השוטרים. תשעה מפגינים נעצרו.	דווח בתחנות הרדיו ובכל העיתונים.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
7/5/97	פעולה ירוקה, החברה להגנת הטבע	משמרת מחאה בעת מסיבת העיתונאים שבה הוצג דו"ח מבקרת המדינה ובו ביקורת קשה על חברת כביש חוצה ישראל. שניים מהמפגינים נכנסו למסיבת העיתונאים והגישו פרחים למבקרת המדינה.	
6/6/97	מגמה ירוקה, פעולה ירוקה	הפגנה ליד תחנת רכבת צפון בתל אביב. כ-200 משתתפים.	הפגנה צבעונית. מפגינים רבים ציינו כי ההפגנה הזאת הייתה הנקודה שבה התחיל שיתוף הפעולה בין מגמה ירוקה לפעולה ירוקה וציינו אותה בתור אירוע רב משמעות עבורם בהצטרפותם למאבק.
24/10/97	מגמה ירוקה, פעולה ירוקה, אנונימוס	תהלוכת מחאה ססגונית בתל אביב – מרחוב שיינקין לכיכר דיזנגוף. כ-150 משתתפים.	
14/11/97	פעולה ירוקה, ארגוני נשים	נסיעה המונית ברכבת עד לתחנת רכבת צפון בתל אביב והפגנה שם בעד תחבורה ציבורית ונגד כביש חוצה ישראל. כ-300 נשים וכ-30 פעילים.	פורסם בעיתון.
1/98	אורי שיינס	הפגנות בניו יורק מול שגרירות ישראל (25/1) ומול סניף בנק הפועלים המקומי.	כתבה בעיתון.
15/1/98	החברה להגנת הטבע, מגמה ירוקה, פעולה ירוקה	הפגנה שכותרתה – "להקפיא את חוצה ישראל", ובמהלכה שפכו המפגינים שקים של קוביות קרח מול מסיבת עיתונאים של חברת כביש חוצה ישראל.	לקראת הצבעה על הצעת החוק של ח"כ עוזי לנדאו. שני נציגים הורשו להיכנס למסיבת העיתונאים ולהשתתף בהצגת השאלות. פורסם בעיתון (גלובס).

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
25/1/98	החברה להגנת הטבע, מגמה ירוקה, פעולה ירוקה	"בוקר גשרים" – עמידה על ארבעה גשרים מרכזיים (גהה, גלילות ועוד) עם שלטי ענק הקוראים לחברי הכנסת להצביע בעד הצעת החוק של ח"כ עוזי לנדאו, שאמורה הייתה לעמוד להצבעה באותו יום.	הצעת החוק נמשכה בעקבות הטלת משמעת קואליציונית (ראה לעיל).
23/3/98	פעולה ירוקה	הפגנה מול מסיבת עיתונאים של חברת "אפריקה ישראל". המפגינים נכנסו למסיבת העיתונאים ונשאו דברים במיקרופון.	דווח בעיתונות (ידיעות אחרונות).
28/9/98	פעולה ירוקה	גלישת "סנפלינג" מבניין בנק הפועלים בדיזנגוף סנטר בתל-אביב, עם שלט ענק הנושא את הכתובת "בנק הפועלים מממן אסון חברתי אקולוגי", בליווי הפגנה של 30 איש.	4 עצורים (מבצעי ה"סנפלינג"), פורסם בעיתונות הארצית.
17/2/99	תושבי רמת מנשה	צעדת מחאה בקטע 18.	
22/3/99	הפורום למען תחבורה ציבורית, פעולה ירוקה	פרסום שלט חוצות – "כביש חוצה ישראל – אסון חברתי אקולוגי". הפגנה ליד השלט בהשתתפות 6 חברי כנסת.	דווח ברדיו.
1/7/99	פעולה ירוקה, מגמה ירוקה, החברה להגנת הטבע, הפורום למען תחבורה ציבורית ועוד	הפגנה מול מלון "הולידיי אין" באשקלון בעת הכנס הכלכלי השנתי של המכון לדמוקרטיה, "כנס קיסריה", בקריאה לבחון מחדש את כדאיותו של כביש חוצה ישראל, בעיקר מהבחינה הכלכלית. כ-100 משתתפים.	

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
12/99	מטה המאבק	אירועים באוהל המחאה בנחשונים: אירוע שבו אמנים עצרו דחפורים ואירוע שבו חברי כנסת עצרו דחפורים.	דווחו בעיתונים (עם תמונות).
1/00	מגמה ירוקה	משמרות מחאה מול הכנסת (שני אנשים בכל פעם), במשך כחודש.	במשך חודש, 3-4 ימים בשבוע (בימי הפעילות של הכנסת במשך שעותיים). משמרות המחאה יצרו קשר עם חברי כנסת. תוצאה נוספת – חיזוק ועידוד של המשתתפים במאבק ששהו באוהל המחאה בנחשונים.
24/1/00	מטה המאבק	הפגנה בצומת הכניסה לירושלים. כ-20 איש שהתפרסו באזור הכניסה לעיר.	
26/2/00	מטה המאבק	הפגנת ענק ברחבת מוזיאון תל אביב בהשתתפות חברי תנועות נוער, זמרים, שרים וחברי כנסת. כ-6,500 משתתפים, לפי הערכות המשטרה.	דווח בחדשות הטלוויזיה בשידור חי, ברדיו ובעיתונים.
5/00	מטה המאבק	מיצג בכנסת שבו חולקו לנכנסים לכנסת "מי חוצה ישראל" – בקבוקים מלאים מים מלוכלכים.	
28/6/00	מטה המאבק	מיצג מול הכנסת בדרישה לבדוק את הסכנה לזיהום מי התהום כתוצאה מסלילת הכביש.	המיצג: ברז ענק שממנו נשפכים כביש ומכוניות. דווח בעיתון מעריב.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
18/7/00	מטה המאבק, תושבי ראש העין	הפגנה מול הכנסת, כ-100 משתתפים, לפני ההצבעה על הצעה להקים ועדת חקירה פרלמנטרית (הצעתו של ח"כ אילן גילאון), עם מיצג.	כמה כתבות בעיתונים.
20/8/00	מטה המאבק	הפגנה מול משרד ראש הממשלה בעת ישיבת ועדת שרים שדנה באישור קטע 18. כ-15 משתתפים.	ועדת השרים החליטה ברוב של 7 לעומת 5 לאשר את הכביש. פורסמה כתבה בעיתון מעריב.
24/8/00	קבוצת פעילים ירושלמיים	הפגנה מול בית ראש הממשלה. כ-300 משתתפים.	דווח בעיתונות ובטלוויזיה (ערוץ 2).
9/00	התנועה לעצירת חוצה ישראל	משמרת מחאה בהשתתפות ידוענים (דליק ווליניץ, משה איבגי, שי אביבי) בצומת רכבת צפון בתל אביב.	דווח בעיתונות.
21/9/00	פעולה ירוקה, אמיליו מוגלינר	מיצג המורכב ממכוניות הרוסות ומ"גופות" מבשר רקוב מול בנק הפועלים – מחאה על תאונות הדרכים שייגרמו כתוצאה מן הכביש.	דווח בעיתונות (הארץ) עם תמונה.
26/12/00	פעולה ירוקה, אמיליו מוגלינר	מיצג בנושא זיהום מי התהום – אמבט מלא מים ההולך ומזדהם מחלקי מכוניות המוכנסים לתוכו – מול המשרד לאיכות הסביבה.	דווח בעיתונות – מעריב, הארץ, וואלה.
4/7/01	התנועה לעצירת חוצה ישראל	גלישת "סנפלינג" מבניין חברת כביש חוצה ישראל, עם שלט "חוצה ישראל = הסוף לרמת מנשה", בליווי הפגנה ליד הבניין.	כמה כתבות בעיתונים.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
26/2/02	התנועה לעצירת חוצה ישראל	תהלוכה בתל אביב – במסגרת אירועי יום כדור הארץ – בקריאה למנהור קטע 18. כ-60 משתתפים.	
4/8/02	התנועה לעצירת חוצה ישראל	הפגנה בעת אירועי פתיחת הקטע הראשון של כביש חוצה ישראל בנחשונים.	כ-200 משתתפים. דווח בעיתונות.

5.2 סיורים ואירועים המוניים

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
30/11/94	החברה להגנת הטבע, רשות שמורות הטבע, רשות הגנים הלאומיים, המשרד לאיכות הסביבה וקרן קיימת לישראל	"יום ירוק" באזור בן שמן וראש העין – סיורים ונטיעות לקהל הרחב, בקריאה למנוע את דריסתו של האזור על ידי כביש חוצה ישראל.	לקראת ההחלטה במועצה הארצית לתכנון ולבנייה על קטע 13. לא נמצאו נתונים על מספר המשתתפים.
27/1/96	החברה להגנת הטבע, פעולה ירוקה, אדם טבע ודין	"סיורי הסברה ומחאה" בתל חדיד.	הגיעו יותר מ-10,000 איש. פורסם בעיתונות (ידיעות אחרונות, מעריב, הארץ).
7/11/97	פעולה ירוקה, החברה להגנת הטבע, מגמה ירוקה	הפנינג מחאה בנמל תל אביב, בהשתתפות זמרים ידועים (קורין אלאל, ברי סחרוף, דן תורן ועוד) בקריאה "לבטל את חוצה ישראל".	הגיעו כ-2000 איש.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
5/7/98	פעולה ירוקה	מסע מחאה מרמת מנשה לתל חדיד	20-40 משתתפים. המשתתפים נפגשו עם תושבי יישובים לאורך התוואי וקיימו עמם דיונים בנושא, בחלקם השתתפו גם נציגי חברת הכביש. דווח בעיתונות (ידיעות אחרונות, מעריב). גרם לרבים מן המשתתפים להפוך למעורבים מאוד במאבק בשנים הבאות.
26/9/99	תושבי קטע 18, מרכז קס"ם (קהילה, סביבה, מרחב)	הפנינג עפיפונים בחול המועד סוכות.	האירוע עסק בנושאי סביבה שונים, בהם כביש חוצה ישראל. הגיעו כמה מאות אנשים.
15/1/00	מטה המאבק	נטיעות מחאה ליד אוהל המחאה בנחשונים, בשילוב עם סיורים באזור.	הגיעו כ-300 אנשים שלא היו קשורים למאבק קודם לכן. דווח ברדיו (גלי צה"ל) ובעיתונות (ידיעות אחרונות)
22/3/00	מטה המאבק	פורים – סיורים לציבור הרחב על תוואי הכביש – מאוהל המחאה בנחשונים.	הגיעו אנשים מעטים.
22/4/00	מטה המאבק	פסח – סיורים על תוואי הכביש, הפעלות לילדים באוהל המחאה בנחשונים.	הגיעו עשרות אנשים.
22/5/00	תושבי קטע 18, מרכז קס"ם	מדורות ל"ג בעומר על תוואי הכביש ברמת מנשה.	ארבע מדורות לאורך התוואי, כמה מאות משתתפים מתושבי האזור.

5.3 מאהלי מחאה

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
מ-1/98 עד 4/98	פעולה ירוקה	נחשון אפיק ורחלי כהן התגוררו במערה בתל-חדיד והקימו שם מרכז מחאה והסברה נגד סלילת כביש חוצה ישראל.	מאות אנשים, קבוצות ילדים ותושבי האזור הגיעו למקום ושמעו הסברים בנושא. כתבה גדולה פורסמה בעיתון מעריב. המתגוררים באוהל רואיינו בתכנית הטלוויזיה "יהיה טוב" בהנחיית אברי גלעד בערוץ 2.
11/99 עד 5/00	מטה המאבק	אוהל מחאה בצומת נחשונים. באוהל התגוררו פעילי המאבק, חלקם באופן קבוע וחלקם באופן מזדמן או בתורנויות. האוהל שימש מרכז לפעילויות נגד הכביש ומרכז הסברה.	חשיפה תקשורתית חסרת תקדים לפעילויות שהתקיימו באוהל וסביבו (אירוע עם חברי כנסת, אירוע עם אמנים, נטיעות, ראשי החברה להגנת הטבע עוצרים דחפורים ועוד). באוהל ביקרו מאות אנשים, קבוצות נוער וילדים וקיבלו הסברים בנושא הכביש. האוהל שימש מרכז ולב למאבק, חיבר אליו אנשים רבים ובמידה רבה שמר על עצם קיום המאבק.
מ-5/00 עד 7/00	מטה המאבק	אוהל מחאה ביער קולה. באוהל התגוררו פעילי המאבק, רובם בתורנויות. האוהל שימש מרכז למאבק ומרכז הסברה, המשך לאוהל בצומת נחשונים. האוהל שימש גם בסיס למחנה העצים הסמוך (ראה להלן, בפרק פעולה ישירה).	חשיפה תקשורתית לפעילויות שהתקיימו סביב האוהל (בעיקר במחנה העצים). באוהל ביקרו מאות אנשים וקיבלו הסברים בנושא. כמו האוהל בצומת נחשונים, גם האוהל ביער קולה שימש מרכז למאבק, מקום להזדהות ובית לפעילים.
מ-7/00 עד 8/00	מטה המאבק, תושבי ראש העין	אוהל מחאה בצומת ראש העין. באוהל התגוררו בתורנות פעילי המאבק, והוא נתמך על ידי תושבי שכונת רמב"ם בראש העין.	עצם קיומו של האוהל הניע את תושבי ראש העין לקיים פעולות מחאה קבועות; אחת מהן – עצירת העבודות מדי יום שישי במסגרת מאבקים למנוע פגיעה של הכביש בהם.

5.4 עצומות ומכתבים המוניים

במשך השנים עסקו גופים שונים בהחתמה על עצומות רבות ועל מכתבים נגד כביש חוצה ישראל. סביר להניח שהמוזכרים כאן אינם היחידים.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
ללא תאריך	החברה להגנת הטבע	מכתב לשר התשתיות הלאומיות, אריאל שרון, בקריאה להשקיע בתחבורה ציבורית במקום בכביש חוצה ישראל. נאספו כ-700 עותקים חתומים על ידי אנשים שונים.	לא ידוע אם המכתבים נשלחו אל שר התשתיות.
1/96	החברה להגנת הטבע, אדם טבע ודין, פעולה ירוקה	עצומה של 390 איש לתמיכה בהצעתם של השרים שריד, ביילין וצור לבחון מחדש את כביש חוצה ישראל.	
25/1/96	החברה להגנת הטבע	הפעלת תיבה קולית לחתימה על עצומה.	
2/96	החברה להגנת הטבע	עצומה של אמנים צעירים נגד הכביש הוגשה לשמעון פרס ופורסמה בעיתון. 22 חותמים.	בהקשר של הצעת השרים שריד, ביילין וצור לבחון מחדש את כביש חוצה ישראל.
1/98	מגמה ירוקה	מכתבים לחברי כנסת בבקשה שיתמכו בהצעת החוק של ח"כ עוזי לנדאו.	
8/00	תושבי קטע 18, מרכז קס"ם	חתימה על עצומה הקוראת להימנע מסלילת קטע 18 של הכביש. כ-700 חתימות.	העצומות החתומות נשלחו אל שרי הממשלה בקריאה לדון בכביש מחדש.
החל מ-9/00	התנועה לעצירת חוצה ישראל	החתמת כ-12,000 איש על עצומה הקוראת לבחון מחדש את כביש חוצה ישראל.	בעיצומה של ההחתמה על העצומות פרצו אירועי אוקטובר שהפכו לאינתיפאדת אל-אקצה. לא נעשה שימוש בעצומה.

5.5 עבודה תקשורתית

5.5.1 מודעות בעיתונים

הערה: רוב המודעות בעיתונות עוסקות בראש ובראשונה בהיעדר התועלת בכביש חוצה ישראל מבחינה תחבורתית, בזיהום האוויר, בעלייה הצפויה בתאונות הדרכים ורק בשוליים – בפגיעה בסביבה ובשטחים הפתוחים. רובן ככולן קוראות לפתח תחבורה ציבורית – חלופה לכביש.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
מ-1/5/94 עד 5/5/94	החברה להגנת הטבע	סדרת מודעות ענק בעיתון הארץ במשך שבוע (א' – ה'): "מי צריך את כביש שובר ישראל".	אופי מסע הפרסום היה חדשני מאוד בעבור החברה להגנת הטבע. אחת המטרות הייתה לעורר עניין תקשורתי בעצם החדשנות והמהפכנות שבשימוש במסע פרסום מסוג זה – בנושא סביבתי. סביב הדיונים במועצה הארצית. הדיון הקובע התקיים ב-3/5/94. מסע הפרסום לא הביא לתוצאות המקוות ולא זכה להד תקשורתי וציבורי.
96	אדם טבע ודין	מודעה בעיתון: "כמה דברים שאולי לא ידעת בנוגע לכביש חוצה ישראל!"	בהקשר של הצעת השרים שריד, ביילין וצור לבחון מחדש את כביש חוצה ישראל.
96	חיים וסביבה, אדם טבע ודין	מודעה בעיתון: "ממשלת ישראל, עלי על הפסים! עצרי את כביש חוצה ישראל". הדגשה של הפתרון המסילתי ועדיפותו על פני סלילת הכביש.	תמיכה בהצעת השרים שריד, ביילין וצור לבחון מחדש את כביש חוצה ישראל.
12/1/96	החברה להגנת הטבע	מודעת ענק בעיתון: "מי צריך את כביש עוכר ישראל?"	סביב הצעתם של השרים שריד, ביילין וצור לבחון מחדש את הכביש.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
4/2/96	חיים וסביבה, אדם טבע ודין	מודעה בעיתון (הארץ): "אזרח, מה אתה יודע על כביש 6 (חוצה ישראל) – בחן את עצמך".	סביב הצעת השרים שריד, ביילין וצור לבחון מחדש את כביש חוצה ישראל.
15/4/97	החברה להגנת הטבע	מודעה בעיתון: "הם יודעים שזאת עבודה בעיניים".	על פתיחת מחלף בן שמן. המודעה מסתיימת במילים: "את הכביש הזה עוד אפשר להפסיק!"
7/5/97	החברה להגנת הטבע	מודעה בעיתון: "כביש חוצה ישראל קיבל דו"ח".	על הדו"ח של מבקרת המדינה על חברת הכביש. המודעה כוללת את עיקרי הביקורת ומסתיימת במילים: "את הכביש הזה עוד אפשר להפסיק!"
1/98	החברה להגנת הטבע	פרסומת ברדיו – קריאה לחברי הכנסת להצביע בעד הצעתו של ח"כ עוזי לנדאו להקפיא את הכביש.	תוכנו כ-13 תשדירים ביום, במשך שבוע וחצי. התשדירים נפסלו על ידי מנהל רשות השידור לאחר פנייתו של עדי אלדר, יו"ר מרכז השלטון המקומי, ואושרו לאחר מכן על ידי ועדת הערר של רשות השידור, בעקבות הערר שהגישה החברה להגנת הטבע. לא ברור כמה תשדירים שודרו בסופו של דבר.
21/1/98	החברה להגנת הטבע, מגמה ירוקה	מודעה בעיתון: "גם הציבור קובע: עוצרים את כביש חוצה ישראל!"	כולל מידע מסקר, שלפיו 58% מהציבור מתנגדים לסלילת כביש חוצה ישראל. תאריך לא ברור.
24/2/98	החברה להגנת הטבע, מגמה ירוקה	מודעה בעיתון: "חברי הכנסת: היום אתם עוצרים. ומצביעים!"	ביום ההצבעה שהייתה אמורה להתקיים על הצעת החוק של ח"כ עוזי לנדאו – להקפיא את סלילת הכביש.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
11/99	הקואליציה לבדיקת כדאיות כביש חוצה ישראל	מודעה בעיתון: "לעצור ולחשוב!" כוללת את כל הארגונים החברים בקואליציה ואת כל חברי הכנסת שחתמו על העצומה לבדיקת הכדאיות.	
11/99	הפורום למען תחבורה ציבורית	מודעה בעיתון: "בייגה סולל את הדרך של ברק באופוזיציה... לעצור ולחשוב!"	על העברת מאות מיליוני שקלים – הטבה ליזמים – בזמן של קיצוצים.
7/4/00	הפורום למען תחבורה ציבורית	מודעה בעיתון: "עובדים עלינו בעיניים!"	על סדרי העדיפויות בבניית תשתיות ועל הפער החברתי שיגרום כביש חוצה ישראל.
9/00	התנועה לעצירת חוצה ישראל	סדרת מודעות בעיתונים הארץ, העיר, ידיעות אחרונות ומעריב: "הפקק יישאר" (הטבע ייגמר, הפער יתגבר, הקבלן יתעשר).	המודעות תוכננו כסדרה, אך הופיעו מעט מאוד פעמים ובגודל קטן, בשל תקציב קטן.
9/00	התנועה לעצירת חוצה ישראל	תשדירים ברדיו – "הפקק יישאר" – בהשתתפות אברי גלעד ואריק איינשטיין.	בגלל תקציב קטן הושמעו התשדירים כ-30 פעמים בלבד במשך שבועיים, קצב חשיפה מאוד לא אפקטיבי.

5.5.2 כתבות ברדיו ובעיתונות

בקטגוריה זו כלולות כתבות ברדיו ובעיתונות שכתבו והכינו אנשי החברה להגנת הטבע והארגונים האחרים הנאבקים בכביש או אנשי ציבור ואקדמיה המזוהים עם המאבק (שאינם כתבי עיתונים).

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
22/2/93	דניאל מורגנשטרן	מאמר בעיתון הארץ: "גיהנום של בטון".	

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
18/6/94	עזריה אלון – החברה להגנת הטבע	כתבה ברדיו נגד סלילת כביש חוצה ישראל.	
7/94	החברה להגנת הטבע	כתבה בעיתון החברה להגנת הטבע, "ארץ וטבע".	
9/94	החברה להגנת הטבע	מאמר בעיתון החברה להגנת הטבע, "ארץ וטבע", על כביש חוצה ישראל כסימפטום להעדפת המכונית על פני האדם.	
23/1/96	ד"ר יעקב גארב	מאמר בעיתון גלובס: "תחליפים לכביש 6".	
28/1/96	פרופ' דוד מהלאל	מאמר בעיתון הארץ: "החלטות מתחרות".	
3/96	החברה להגנת הטבע	כתבה גדולה בעיתון החברה להגנת הטבע, "ארץ וטבע".	
1/8/96	ד"ר יעקב גארב, משה ברנע, ד"ר וולטר הוק	מאמר בעיתון גלובס: "חוצה ישראל – מה המחיר?"	
5/9/96	ד"ר יעקב גארב	מאמר בעיתון J-M Report "Bibi, Don't Build This Super Highway!"	
8/7/97	איתן גדליזון – החברה להגנת הטבע	כתבה ברדיו – קריאה לשרים לפעול נגד סלילת כביש חוצה ישראל.	
12/4/99	ד"ר אלי ריכטר	מאמר בעיתון J-M Post "The Road To Transfer?"	
29/9/98	ד"ר אלי ריכטר	מאמר בעיתון J-M Post "How Many Shall Die"	

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
5/7/99	דניאל מורגנשטרן	מאמר בעיתון הארץ: "תעתועי חוצה ישראל".	
11/8/99	ד"ר אלי ריכטר	מאמר בעיתון הארץ: "המיתוס של כביש 6".	
5/12/99	אלי בן ארי – אדם טבע ודין	מאמר בעיתון הארץ: "טומנים ראשם בכביש".	
1/5/00	פרופ' דוד מהלאל	מאמר בעיתון הארץ: "הצלחה אירופית מול כישלון אמריקאי".	
20/7/00	הנרי גולד, הפורום למען תחבורה ציבורית	מאמר בעיתון הארץ: "כביש חוצה ישראל – מרעיל בארות".	
23/8/01	יורם אסידון – הפורום למען תחבורה ציבורית	מאמר בעיתון הארץ: "מיתוס ההשקעה בתשתיות כבישים כמכשיר לצמיחה".	

5.5.3 עבודה בקרב עיתונאים

נוסף על עבודת הדוברות השוטפת בהקשר של הפעולות הרבות שנעשו במאבק, נעשתה גם עבודה ישירה בקרב עיתונאים, שלא הייתה קשורה לפעילות מוגדרת או לאירוע מסוים – כדי להעלות את העניין לסדר יומה של התקשורת.

חלק גדול מפעילות זו אינו מתועד, ובוודאי היו עוד פעולות מלבד אלו המוזכרות כאן.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
	החברה להגנת הטבע	החדרת הנושא לתכנית הטלוויזיה "פופוליטיקה".	2-3 פעמים במשך השנים.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
	החברה להגנת הטבע	הודעות לעיתונות לפי אירועים שונים בתהליך תכנון הכביש, המביאות את עמדת החברה להגנת הטבע.	
6/94	החברה להגנת הטבע	סיוור לעיתונאים על תוואי הכביש – בעיקר בקטע 13.	לסיוור הגיעו עיתונאים רבים מתחומים שונים: תשתיות, תחבורה, כלכלה, איכות סביבה. בשבועות שאחרי הסיוור הופיעו בעיתונים השונים כמה כתבות שהציגו את עמדת החברה להגנת הטבע.
לאורך כל השנים, ובעיקר ב-96	החברה להגנת הטבע	פנייה לפובליציסטים, אנשי רוח וכתבים כלכליים שיכתבו מאמרים על הבעייתיות של סלילת הכביש.	במשך השנים אפשר לראות התבטאויות של האנשים שאליהם פנו: דידי מנוסי, יגאל סרנה, גדעון עשת, עמוס קינן, יגאל תומרקין ואחרים. ההיענות בדרך כלל לא הייתה מיידיית, אך הגיעה לאחר זמן.
1/4/96	החברה להגנת הטבע	מסיבת עיתונאים עם חברי הכנסת שריד ולנדאו, על עלות הכביש לציבור.	דווח בעיתונות (הארץ).
1/12/96	החברה להגנת הטבע	מסיבת עיתונאים עם חברי הכנסת שריד ולנדאו – דרישה להקפיא את הכביש לנוכח הקיצוצים בתקציב.	דווח ברדיו ובעיתונות (הארץ, גלובס).
14/4/97	החברה להגנת הטבע	מסיבת עיתונאים עם פרופ' ג'ון וייטלג – מומחה לתחבורה המתנגד לכביש.	דווח בעיתונות (מעריב, הארץ, גלובס). מסיבת העיתונאים סייעה ליצור התייחסות אל המאבק כאל נושא מקצועי, תחבורתי, תכנוני – ולא רק כעניין של "אוהבי טבע שונאי קדמה".
3/1/98	הפורום למען תחבורה ציבורית	מכתבים לעיתונאים ובהם חומר על הכביש בהקשרים כלכליים, תחבורתיים וסביבתיים.	מכתבים נוספים במשך השנים 98-99.

5.6 התנועה לעצירת חוצה ישראל

הקמת "התנועה לעצירת חוצה ישראל" הייתה מהלך ציבורי-אסטרטגי, חלק ממסע פרסום נגד הכביש שהתקיים בספטמבר 2000 – בזכות תרומה שאפשרה פעילות בסדר גודל נרחב. המטרה הייתה לנצל את התמיכה הציבורית שהשיגה ההתנגדות לכביש במשך השנים (בעיקר בחודשים שקדמו להקמת התנועה, שבהם מאבק שטח נמרץ זכה להד תקשורתי ולהזדהות מצד אנשים רבים), להפוך אותה לנראית לעין ולהשתמש בה כדי להשפיע על מקבלי ההחלטות.

התנועה הוקמה במסיבת עיתונאים ב-6/9/00; השתתפו בה חברי הכנסת יוסי שריד, עוזי לנדאו ומוחמד ברכה, יו"ר שדולת הנשים, מנכ"לית המועצה לצרכנות גלית אבישי ואיש התקשורת אברי גלעד. אל נשיאות התנועה הצטרפו גם הסופרים חיים גורי וס' יזהר, אנשי התקשורת דליק ווליניץ ושי אביבי ואנשי אקדמיה. הקמת התנועה סוקרה בעיתונות (הארץ, ידיעות אחרונות, מעריב).

מיד עם הקמתה פתחה התנועה בקמפיין ענק שכלל יציאה לצמתים בבקרים והקמת דוכנים במרכזי הערים להחתמת אנשים על אמנת התנועה. הקמפיין לווה בתשדירי רדיו (בקולם של אריק איינשטיין ואברי גלעד) שנמשכו כשבועיים (כ-3 תשדירים מדי יום) ובכמה מודעות בעיתונים, עם הכותרות החוזרות: "הטבע ייגמר, הפקק יישאר", "הפער יתגבר, הפקק יישאר", "הקבלן יתעשר, הפקק יישאר". סיסמת הקמפיין כולו הייתה "כביש חוצה ישראל – זאת לא הדרך".

במהלך הקמפיין עמדו מדי יום (בוקר וערב) פעילים בצמתים מרכזיים ברחבי הארץ, עם שלטי ענק ועם עלוני הסברה ומדבקות לחלוקה לנהגים. יותר מ-10,000 איש הוחתמו על אמנת התנועה והתקיימו אירועים ציבוריים שסוקרו בתקשורת (לדוגמה – אירוע בצומת תחנת רכבת צפון עם ידוענים שחילקו עלוני הסברה).

התקיימו חמישה כנסי פעילים: אחד – כחודש לפני הקמת התנועה, ב-4/8/00, כנס שסימן התחלת פעילות של קבוצות אזוריות (הגיעו כ-120 פעילים), השני – יום לפני הקמת התנועה, ב-5/9/00 (הגיעו כ-80 פעילים), השלישי – ב-27/9/00 (הגיעו כ-50 פעילים), הרביעי ב-18/12/00 (הגיעו כ-80 פעילים) והחמישי ב-3/2001 (הגיעו כ-70 פעילים).

בראש השנה תשנ"א, כשלושה שבועות לאחר מכן, פרצו אירועי אוקטובר, ולאחריהם חלה הידרדרות במצב הביטחוני והחלו פיגועי התאבדות במרכזי הערים. מסע ארוך שתוכנן לאורך התוואי של כביש חוצה ישראל בוטל ופעילות הציבורית של התנועה נקטעה, בשל ההלם שהציבור היה שרוי בו וחוסר האפשרות לגייס פעילים ולזכות בחשיפה תקשורתית. עם המשך ההידרדרות במצב הביטחוני והמדיני, היה ברור כי המשך פעילות ציבורית באותה

מתכונת אינו אפשרי בתנאים שנוצרו. הפעילות הציבורית הנמרצת של התנועה נפסקה לכמה חודשים וחודשה לאחר מכן במתכונת מצומצמת בהרבה – פעילות שכוונה לחשיפה תקשורתית אחת לכמה חודשים.

5.7 פעילות ציבורית כללית

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
	מגמה ירוקה, פעולה ירוקה, התנועה לעצירת חוצה ישראל	דוכני הסברה רבים הוצבו באוניברסיטאות ובמרכזי ערים במשך השנים.	
בעיקר שנת 97-96	החברה להגנת הטבע	פעילות בקרב תושבי יישובים שעל תוואי הכביש – קיום חוגי בית וניסיון לגבש קבוצות פעילים ביישובים.	נוצרו קשרים עם אנשי קשר, אך לא נוצרו קבוצות פעילות.
	מטה המאבק ואחרים	ארגון חוגי בית רבים בנושא כביש חוצה ישראל במשך השנים.	
	החברה להגנת הטבע, פעולה ירוקה, מגמה ירוקה, הפורום למען תחבורה ציבורית	דפי עמדה רבים הופקו בנושא כביש חוצה ישראל במשך השנים.	
17/8/99	הקואליציה לבדיקת כדאיות כביש חוצה ישראל	כנס במרכז עינב בתל אביב: "כביש חוצה ישראל, לאן זה מוביל אותנו?" בהשתתפות שרים, ח"כים, אנשי ציבור ואמנים. נשאו דברים עוזי לנדאו, יעל דיין, יוסי שריד ועמוס עוזני.	דווח בעיתונות (הארץ).

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
1/00	מגמה ירוקה, מטת המאבק	הפעלת מתנדבים שנרשמו לפעילות בצורת רשת (רכז) על אחראי על רכזים המפעילים 10 פעילים כל אחד); חלקם פנו לכלי התקשורת וחלקם – לנבחרי ציבור. רשת הפעילים פעלה כחודש ושלחה כמה פניות המוניות לכלי התקשורת ולנבחרי ציבור.	ידוע על שר אחד לפחות, שלאחר שקיבל עשרות פניות החליט לעסוק בנושא והפך לתומך במאבק.
1/00	מטת המאבק, התנועה לעצירת חוצה ישראל	נפתח אתר אינטרנט מיוחד למאבק, הכולל מידע והפניות לפעילות וליצירת קשר. האתר מופעל על ידי מתנדבים.	
4/00	מגמה ירוקה, פעולה ירוקה, התנועה לעצירת חוצה ישראל	נוכחות בפסטיבלים שנטיפי, בראשית, בומבמלה: הקמת דוכני הסברה, החתמת אנשים על עצומות ועל אמנת התנועה. בשנטיפי 2000 ניתן לפעילים לשאת את דבריהם על במת המופע המרכזי שפתח את הפסטיבל, עם האמן משה איבגי.	

6. פעולות ישירות

המונח "פעולה ישירה" מייצג פעולה המתבצעת ישירות מול המפגע. היא שונה מפעולות אחרות בכך שהמשתתפים בה עומדים בקשר ישיר עם האחראים הישירים למפגע. לרמת האחריות הישירה יש פרשנויות שונות – הפעילות יכולה להיות מול הדחפורים המיישירים את האדמה בשטח אך גם מול מנהלי הבנק המממנים את הכביש.

בפעולה ישיריה יש רכיב נוסף: בדרך כלל, אם כי לא בהכרח, היא כוללת עימות עם החוק. עם זאת מושם דגש חזק מאוד מצד הפעילים על אי אלימות בפעולות הישירות⁴². פעולות ישירות נעשות כדי ליצור עימות עם מבצעי המפגע, בדרך כלל לאחר שהנאבקים במפגע לא הצליחו לקבל תגובה מן האחראים לו. סיבה אחרת לקיום חלק מן הפעולות הישירות היא תקשורתית: פעולות כאלה מעלות את המאבק לדרגה גבוהה יותר, המושכת סיקור תקשורתי של הנושא. סיבה נוספת לקיום חלק מן הפעולות הישירות היא ההפרעה הממשית והנזק הכלכלי שהן גורמות למבצעי הפרויקט. במאבק בכביש חוצה ישראל נעשו פעולות ישירות על ידי פעולה ירוקה, מגמה ירוקה, החברה להגנת הטבע ותושבים הנפגעים מן הכביש.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
25/2/94	פעולה ירוקה	פיקניק במשרדי חברת כביש חוצה ישראל. השתתפו כ-30 אנשים.	פורסם בעיתון העיר.
	ישובים	עקירת גדרות שהקימה חברת חוצה ישראל ועצירת עבודות – אירועים אחדים במהלך השנים.	דווחו בדרך כלל בעיתונות.
		הרס דחפורים (באמצעות הכנסת חומרים זרים לתא הדלק), סילוק מקלות סימון של מדידות על תוואי הכביש, כיסוי בורות המיועדים למילוי בדינמיט.	ידוע כי חלק מן הפעולות גרמו נזק כספי רב למבצעי הכביש. ייתכן שלנזקים אלו הייתה השפעה על מוכנותם של קבלנים לבצע עבודות בקטע 18 (ראה התחום הכלכלי להלן).
7/1/96	החברה להגנת הטבע	פעילים בחוגי סיור עצרו דחפורים ומנעו את עבודתם באזור בן שמן; הפעילים היו מאופרים בצבעי גוף, בציור של כביש.	דווח ברדיו, בעיתונות (ידיעות אחרונות) ובטלוויזיה.
23/3/98	פעולה ירוקה	פעילים נכנסו למסיבת עיתונאים של חברת "אפריקה ישראל", השתלטו על המיקרופון ונשאו דברים.	דווח ברדיו, בטלוויזיה ובעיתונות.

⁴² בשאלה אם פגיעה ברכוש או פגיעה כלכלית בקבלנים היא אלימות יש דעות לכאן ולכאן.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
1/2/99	פעולה ירוקה	ט"ו בשבט בבנק הפועלים – פעילים נכנסו לסניף הבנק בתל אביב עם גזם עצים ועם שתילים, פנו אל הפקידים בשאלה – כמה שווה העץ, חילקו ללקוחות גלויות הקוראות להחרים את הבנק בגלל מעורבותו במימון הכביש וקיימו הפגנה בתוך הבנק, תוך השמעת קריאות כגון "בנקאות חסרת מצפון". לאחר שנמנעה מהם הדרך החוצה, נכנסו למשרד מנהל הבנק והתיישבו בכיסאו. שלושה פעילים נעצרו על ידי המשטרה.	
11/99 עד 8/00		מבצע "להיעצר בשביל לעצור" – מדי יום הגיעו פעילים לעצור עבודות על תוואי הכביש. עיקר האירועים של עצירת העבודות התקיימו בחודשים 11/99 עד 2/00. כ-100 עצורים.	חלק גדול מן האירועים דווחו ברדיו, חלקם דווחו בעיתונות
14/5/00	מטה המאבק	מחנה עצים ביער קולה – הפעילים התבצרו על עצים במטרה למנוע את כריתתם ולעכב את עבודות סלילת הכביש. המחנה התקיים במשך חודש וחצי. נוסף על מחנות העצים, נעשו פעולות הפרעה לעבודות הכריתה, ולאחר כריתת כל העצים – הפרעה לעבודות הפיצוצים בשטח (בדרך של טיפוס על עצים סמוכים, כך שלא התאפשר לפוצץ סלעים באזור).	כריתת כלל העצים בתוואי הכביש התעכבה בכשלושה שבועות, לאחר שהשוטרים שהוזמנו למקום על ידי הכורתים גילו כי אין אישור לכריתת העצים. הופעלה חברת שמירה, אבטחה ובלשים שצפו בפעילים מסביב לשעון. הפעילות דווחה פעמים אחדות בעיתונות, ברדיו ובטלוויזיה. מחנה העצים והמאהל הסמוך לו היו מרכז המאבק ולבו.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
23/7/00	מטה המאבק	פעילים השתלטו על עגורן בצומת נחשונים והפריעו לעבודות הבנייה של מרכז הבקרה של הכביש. הפעילים שהו על העגורן ארבעה ימים.	הפעילים ירדו מן העגורן לאחר שהובטח להם על ידי ח"כ אילן גילאון לדאוג לקיום ועדת החקירה בעניין הכביש. דווח בעיתונות וברדיו. הדיווחים בתקשורת היו מעטים, כנראה בגלל ועידת קמפ דיוויד שהתקיימה באותו זמן.

7. התחום הכלכלי

מטרתה של פעילות בתחום הכלכלי להביא את הגורמים הכלכליים (הפרטיים) העומדים מאחורי הפרויקט לשקול מחדש את כדאיות ההשקעה בו.

פעילות בתחום זה יכולה להצביע על אי כדאיותו של הפרויקט מבחינה כלכלית טהורה ועל הנזק הציבורי שייגרם לחברה אם תשקיע בפרויקט, או לנסות לפרוט על נימי מצפוננו של המשקיע, כדי שלא ישקיע בפרויקט שהוא אמנם רווחי בעבורו אך הרסני לאחרים.

בפעילות בתחום הכלכלי במאבק בחוצה ישראל השתתפו החברה להגנת הטבע, הפורום למען תחבורה ציבורית, מגמה ירוקה ופעולה ירוקה.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
97	החברה להגנת הטבע	פגישות עם החברות המתמודדות במכרז לסלילת הכביש. המטרות: 1. להעביר מסר על עלויות נסתרות – לחצים של ארגוני הסביבה, שיקום סביבתי, פגיעה במקורות המים, יישובים; 2. לקשור קשרים; 3. לקבל מידע.	

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
98	פעולה ירוקה, הפורום למען תחבורה ציבורית	הכרזת חרם על בנק הפועלים בגלל מעורבותו במימון כביש חוצה ישראל.	הופצו דפי מידע, אך המבצע לא זכה להשתתפות מקיפה או להד ציבורי.
8/98	הפורום למען תחבורה ציבורית	מכתב למנכ"ל בנק הפועלים, עמירם סיוון, הקורא לו לסגת ממימון כביש חוצה ישראל. המכתב פירט היבטים של כדאיות ההשקעה בכביש והיבטים של אחריות ציבורית ומוסרית. צורף חומר וחוות דעת מקצועיות על התהליך הלקוי של קבלת ההחלטות בנושא.	
29/11/98	הפורום למען תחבורה ציבורית	מכתב לשלמה נחמה, יו"ר דירקטוריון בנק הפועלים, על כישלונות כבישי אגרה בעולם.	
7/3/99	הפורום למען תחבורה ציבורית	קמפיין של מכתבים לבנק ניו־קורט הקנדי – קריאה לבנק לסגת ממימון כביש חוצה ישראל.	
15/3/99	החברה להגנת הטבע	מכתב של מנכ"ל החברה להגנת הטבע לנשיא בנק ניו־קורט הקנדי, הקורא לו לסגת ממימון כביש חוצה ישראל.	
16/5/99	פעולה ירוקה, מגמה ירוקה, הפורום למען תחבורה ציבורית	הפעילים רכשו 15 מניות של בנק הפועלים וכך נכנסו לאספת בעלי מניות. באספה ביקשו את רשות הדיבור ודיברו נגד מעורבותו של הבנק בפרויקט כביש חוצה ישראל.	יו"ר דירקטוריון הבנק, שלמה נחמה, אמר כי דברי הנציגים נרשמו בפרוטוקול ויועלו לפני ועדת האשראי בדיונה בנושא. כמו כן יהיה אפשר להציג לפני הוועדה חומר ומחקרים העוסקים בנושא הכביש.

תאריך	עושה הפעולה	הפעולה	תוצאה/הערות
25/5/99	הפורום למען תחבורה ציבורית	מכתב לשלמה נחמה, יו"ר דירקטוריון בנק הפועלים, בבקשה לקבל את פרוטוקול אספת בעלי המניות ולהיפגש עמו. ב-7/6/99 שלחו מכתב נוסף עם חומר מצורף.	התקיימה פגישה עם שלמה נחמה, שאמר כי מאחר שההחלטה לסלול את הכביש היא של המדינה, המימון היה מגיע – אם לא מבנק הפועלים – ממקורות אחרים.
5/00	מטה המאבק	החתמת לקוחות בנק הפועלים על עצומה הקוראת לבנק להימנע ממימון כביש חוצה ישראל. המבצע התקיים במשך שלושה שבועות ברחבי הארץ; פעילים עמדו במשמרות ליד סניפי הבנק והחתימו את הנכנסים אליו.	הרעיון לפעילות הגיע מאדם פרטי שקיים החתמה על יד סניף הבנק בשכונתו. בתום שלושה שבועות התקבלו כשלושת אלפים חתימות. לא נעשה דבר בעצומות החתומות.
8/01	התנועה לעצירת חוצה ישראל	הפעילים הגיעו לסיור קבלנים בתוואי כביש חוצה ישראל בקטע 18 והזהירו אותם שסלילת הכביש תיתקל בהתנגדות.	הקבלנים החלו להעלות שאלות לפני נציג חברת הכביש על עלויות האבטחה של עבודות הסלילה.

8. שיתוף פעולה וקואליציות

קואליציות מוקמות במטרה לשלב כוחות ולהגדיל את השפעתם של הגופים השונים הנאבקים בפרויקט.

הקמת קואליציות לא הייתה עניין רגיל בישראל בשנים הראשונות של המאבק בכביש חוצה ישראל. בשנים הללו התקיימו ישיבות משותפות של גופים כדי לשתף פעולה במאבק. בהמשך היה המאבק בחוצה ישראל אחד המאבקים הראשונים – סביבתיים וחברתיים כאחד – שבהם הוקם "מטה מאבק" ולאחר מכן גם קואליציה.

תאריך	הקואליציה	תוצאה/הערות
96	ישיבות משותפות של החברה להגנת הטבע, אדם טבע ודין ועמותת היישובים.	התקיימו 3-4 ישיבות וכמה פעולות משותפות: החתמה על עצומות משותפות (ראה לעיל), מכתב משותף ליו"ר הכנסת, הודעות משותפות לעיתונות, הפגנות משותפות מול הכנסת (ראה לעיל).
25/7/97	ישיבה משותפת של פעולה ירוקה, החברה להגנת הטבע ועמותת היישובים.	הוחלט על הפגנה גדולה בצומת קסם, מלווה בפעילות בצמתים. בפועל התקיימה רק ההפגנה, בארגון פעולה ירוקה בלבד.
12/4/98	פגישה ראשונה של מטה המאבק בכביש חוצה ישראל. השתתפו נציגי פעולה ירוקה, מגמה ירוקה, הפורום למען תחבורה ציבורית ואנשים פרטיים.	הוחלט על כיוונים ועל סדרת פעולות, חלקן התקיימו בהמשך. התקיימו פגישות נוספות, אך הן לא תועדו.
23/4/99	פגישה של הפורום למען תחבורה ציבורית, פעולה ירוקה וועד היישובים הערביים הנפגעים מן הכביש.	שיחה כללית והעלאת רעיונות.
5/7/99	הפורום למען תחבורה ציבורית הקים קואליציה לבדיקת כדאיותו של כביש חוצה ישראל.	הקואליציה קיימה פעולות אחדות, בראשן החתמת 59 חברי כנסת על עצומה הקוראת לבדיקת כדאיותו הכלכלית של הכביש. הצטרפותם של יותר מ-50 ארגונים לקואליציה חיזקה מאוד את המשך המאבק.
12/99 3/00	ישיבות קבועות של מטה המאבק – הקואליציה לבדיקת כדאיות כביש חוצה ישראל.	התקיימו פעולות רבות שעליהן הוחלט בישיבות.

9. שונות

בסעיף זה מופיעות פעולות אשר לא נכנסו לקטגוריות השונות.

תוצאה/הערות	הפעולה	עושה הפעולה	תאריך
תוצאות הסקרים פורסמו בתקשורת.	סקרי דעת קהל בנושא כביש חוצה ישראל.	החברה להגנת הטבע	1/96, 12/97
פעילים שהשתתפו במפגש קיבלו מפרופ' וייטלג עצות מועילות ועידוד רב.	ביקור פרופ' ג'ון וייטלג בישראל. פרופ' וייטלג הוא מומחה במאבקים נגד כבישים בעולם. פרופ' וייטלג נפגש עם פעילים במאבק וסיפר להם על ניסיונו במאבקים – נוסף על פגישותיו עם אנשי מקצוע (המפורטות לעיל).	החברה להגנת הטבע	4/97

חלק ג' – דיון

מתוך סקירת הצעדים הרבים שנעשו במאבק נגד סלילתו של כביש חוצה ישראל עולה השאלה המטרידה: כיצד – למרות הפעולות המרובות והמשאבים העצומים שהושקעו בפעילות נגד כביש חוצה ישראל, על ידי כמה גופים ובשיתוף מאות פעילים – לא הצליחו המתנגדים לכביש למנוע את סלילתו?⁴³

חלק זה אינו מספק תשובה חותכת אלא מעלה אפשרויות, הערות והשערות. תיעוד המאבק אינו מאפשר לדעת "מה היה קורה אילו" (אילו היה המאבק מתבצע בצורה אחרת), אך הוא מאפשר להאיר בעיות שהיו במאבק, כשלים, טעויות אפשריות וגם הצלחות.

בשל אופיו של הפרויקט (כביש חוצה ישראל) ובשל אופי המאבק בו, קשה לקבל תשובות מוחלטות לשאלה הכואבת שהועלתה, מכיוון שאי אפשר להשוות את המאבק למאבקים אחרים שבהם הייתה הצלחה; הסיבה לכך תוארה בפירוט בחלק א' – פרויקט כביש חוצה ישראל אינו דומה לשום פרויקט אחר שבו נאבקו גופים סביבתיים בישראל עד כה, זהו פרויקט בעל עוצמה אדירה, פוליטית וכלכלית, המקודם ישירות על ידי הממשלה, מאושר בתכניות מתאר ארציות ולבעלי ההון יש בו עניין כלכלי עצום.

כאמור, קשה מאוד לדעת מה **כן** היה עשוי להצליח. מפירוט הפעולות בחלק ב' עולה כי הגופים הסביבתיים ניסו כמעט כל דבר אפשרי, מפעולות ישירות ועצירת דחפורים ועד הוכחת אי כדאיות כלכלית והגשת עתירות לבג"ץ. אפשר להצביע על מהלכים שלא התבצעו בצורה הטובה ביותר ועל הזדמנויות שהוחמצו עקב כך וכן על בעיות במבנה הארגוני של המאבק. ואולם התשובה לשאלה, אם פעילות שהייתה מתבצעת בצורה אחרת הייתה משיגה תוצאות טובות יותר, מצריכה בדיקה מעמיקה יותר, השוואתית (עם מאבקים אחרים בארץ ובעולם) ומקיפה (בדיקה עם אנשי מקצוע, אנשי תכנון, פוליטיקאים ואחרים).

בדיון שני חלקים עיקריים. החלק הראשון דן בפעולות המוגדרות ובסוגי הפעילות שתוארו בחלק ב' ומעלה הערות על אופן ביצועם, על הצלחתם ועל תרומתם למאבק. החלק השני דן באופיו הארגוני של המאבק ובשלים ארגוניים במהלכו.

⁴³ חלקו המרכזי של הכביש נסלל. מאבק עדיין מתקיים על חלקיו הצפוניים, שטרם נסללו.

הערות בנוגע לפעולות מוגדרות ולסוגי פעילות במאבק

פעילות בוועדות התכנון. הפעילות במועצה הארצית לתכנון ולבנייה הייתה בעיקר דרישה לדיון כולל בנחיצותו של הכביש מול הצעות לפתרונות חלופיים, דרישה לביצועו בשלבים ודרישה להכנת תסקיר כולל. כל אלה זכו לדיונים קצרים מאוד (אם זכו לדיון בכלל) בישיבות המועצה שיוחדו לנושא – למרות הדרישה החוזרת, החד-משמעית, של נציג הגופים הירוקים, שלוותה גם בהתנגדויות פורמליות של כמה גופים ירוקים לפרויקט.

בהקשר זה יש לזכור כי במועצה הארצית כ־31 חברים, רובם נציגי משרדי ממשלה, ראשי עיריות ובעלי מקצוע הממונים על ידי שרים. נציג אחד בלבד מייצג את עניין איכות הסביבה (נוסף על נציג אחד של רשות שמורות הטבע). בהרכב שכזה קשה להצליח בפעילות הנוגדת את מדיניותה הברורה של הממשלה.

ייתכן שבשלב הזה לא היה שיתוף פעולה מספיק עם חברים אחרים במועצה וחבריה לקואליציות כדי לאגד כוחות מול נציגי השלטון, או שניסיונות ליצור שיתוף פעולה שכזה לא צלחו. שיתוף פעולה כזה היה יכול למנוע השתקת הנושא והתעלמות ממנו בתוך המועצה.

יש לזכור עוד, כי הדיון בכביש החל הרבה לאחר אישורו של הכביש בתמ"א 3 (ב־1976). אישור זה הקשה על המאבק בכביש בתוך גופי התכנון.

אשר להשתתפותם של גופים המתנגדים לכביש (והחברה להגנת הטבע בפרט) בדיונים על קביעת התוואי המדויק שלו, יש לשאול אם השתתפות זו לא הפחיתה מיכולתם להיאבק בו. מצד אחד, מטרת ההשתתפות בדיונים אלו הייתה להפחית את הנזק של הכביש, שלמרות ההתנגדות לו – הוחלט שייסלל. ייתכן שאילו הוציאו את עצמם הגופים הירוקים מתוך פורום קבלת ההחלטות, עשויה הייתה להיות לכך משמעות סמלית, אך התועלת הייתה אפסית ואולי שלילית. מצד שני,

אפשר שעצם השתתפותם של הגופים הירוקים בדיונים אלו על תוואי הכביש המפורט החלישה את יכולת הטיעון שלהם לאורך זמן וכן את היכולת שלהם עצמם להתנגד לכביש בעוצמה.

האם יכלה החברה להגנת הטבע לנהוג אחרת? האם יכלה להכריז כי אינה משתתפת בדיוני המועצה הארצית על תוואי הכביש בגלל התנגדותה העקרונית לו? האם התנהלות כזו הייתה גורמת לחיזוק עמדתה (כלפי הציבור, כלפי מקבלי ההחלטות וכלפי עצמה) או שהייתה גורמת שיתייחסו אליה כאל "חבורת קיצוניים" שאינם מכירים במציאות?

עניין זה ראוי לבדיקה מעמיקה ועקרונית, מכיוון שקרוב לוודאי שמצב דומה מתרחש – או יתרחש – בדיונים בפרויקטים נוספים.

פעילות בתחום המקצועי. ימי עיון וסדנאות: נראה כי ההשפעה המרכזית של ימי העיון והסדנאות היא על הפעילים, שלמדו על נתונים ועל מגמות וקיבלו בסיס איתן להתנגדותם לכביש; ימי העיון תרמו מאוד לעצם מעורבותם של אנשים רבים במאבק, בעקבות הידע שרכשו, אך לא השפיעו ישירות על קביעת מדיניות.

לימי העיון שהתקיימו לא יצאו סיכומים מסודרים, עם קריאה ברורה המבוססת על הנאמר בהם. קריאה כזאת הייתה יכולה לשמש את המאבק הציבורי ולהשפיע על מקבלי ההחלטות.

חוות דעת מקצועיות: חוות דעת מקצועיות אחדות נכתבו, אך בסופו של דבר הן לא גרמו שינוי בעמדתם של מקבלי ההחלטות – שאליהם הופנו – על כדאיות סלילת הכביש. לא ברורה הסיבה להיעדר ההתייחסות (כך זה נראה) מצד מקבלי ההחלטות.

נראה שהפוטנציאל הציבורי הגלום בחוות הדעת הוחמץ, ולמעט פרסום במסיבת עיתונאים לא נעשה שום שימוש בנתונים העולים מחוות הדעת בהמשך המאבק – וחבל.

עבודה בקרב מקבלי החלטות מקצועיים: נעשתה עבודה מעטה מאוד בקרב מקבלי החלטות מקצועיים, לעומת סוגי הפעילות האחרים. ראוי לבדוק מדוע נעשתה עבודה כה מעטה בתחום זה, שנראה כי היה יכול לשאת פרי. ייתכן שבגלל עוצמתו הפוליטית של רעיון סלילת הכביש הניחו הגופים הסביבתיים כי פנייה אל הדרג המקצועי לא תועיל. אפשרות אחרת היא היעדר מיומנות של הגופים הסביבתיים בסוג עבודה כזה. אם אכן זה העניין, ראוי לבדוק כדאיות של פיתוח כלי כזה בתנועה הסביבתית.

פעילות בתחום הפוליטי. הפעילות שנעשתה בקרב חברי הכנסת, וגם הפעילות של חברי הכנסת עצמם, הייתה מקוטעת, מזדמנת ולא מתוככמת. נראה כי הפעלת השדולה לא הייתה די מקצועית והיא נעשתה בפרצי אנרגיה – שלאחריהם באו שתיקות ארוכות. לא נעשה אפילו מעקב אחרי החלטות שהתקבלו (ראה ועדת החקירה בנושא חוצה ישראל, יולי 2000).

היעדר המקצועיות בעבודה הפוליטית הוא, קרוב לוודאי, תוצאה של היעדר משאבים בתנועה הסביבתית.

איחוד משאבים של כל הגופים היה יכול לספק יתרון של ממש בתחום זה.

אשר לנבחרי הציבור, יש לציין את חוסר ההתמדה של פוליטיקאים בנושא המאבק בכביש ואת חוסר האונים שגילו – או שבחרו לגלות – מול הפרויקט.

פעילות משפטית. במבט לאחור נראה שהעתירה לבג"ץ בנושא אי קיום תסקיר כולל להשפעה על הסביבה לכביש הייתה אסטרטגיה שגויה.⁴⁴ הסיכוי לזכות בעתירה היה קלוש והסיכון היה גדול – "הכשר" לכאורה לכביש מצד שופטי בג"ץ. בסופו של דבר הטיעון הזה אכן שימש את חברת הכביש לאורך השנים.

לעומת זאת היה נושא אחר, שעליו ייתכן שהיה אפשר לעתור ולזכות בעתירה, והוא האיכות של תסקיר ההשפעה על הסביבה שנערך לקטע 13 – אולם הדבר לא נעשה.

פעילות ציבורית. הפעילות הציבורית בנושא כביש חוצה ישראל הצליחה במידה רבה ליצור מודעות לבעייתיות הנושא בקרב הציבור הישראלי, אם כי לא במידה שדי בה לעצור את הכביש.

בדיקה אמיתית של השפעת הפעולות השונות במאבק ושל המאבק בכלל על דעת הציבור בישראל צריכה להיעשות בכלים מקצועיים של הערכת דעת קהל, כדי לדעת עד כמה הצליחה פעילות זו ואילו סוגי פעילות היו טובים יותר (מה גרם לשינוי דעה אצל אנשים שונים).

לפי סקרים שערכה החברה להגנת הטבע במשך השנים, אחוזי ההתנגדות לכביש חוצה ישראל בציבור נעים בין 42% ל-70%.⁴⁵ ודאי ששיעור התנגדות כזה הוא פרי הפעילות הציבורית המתמשכת והנמרצת בנושא. היום אפשר לשמוע בציבור יותר ויותר דעות נגד הכביש ובעד פיתוח תחבורה ציבורית. עם זאת, יש אנשים רבים שעדיין אינם יודעים דבר על הנזקים שיגרם כביש חוצה ישראל, גם אם הם יודעים שקיים ויכוח בנושא. בשיחות רבות, עדיין בשנת 2002, ניכר כי המסר על נזקיו הרבים של הכביש ועל חוסר התועלת שבו לא הצליח להגיע בצורה שלמה לכלל הציבור.

⁴⁴ אלון טל, יואב שגיא, בדיון שנערך במכון ירושלים, 14/4/03 (שולחן עגול בנושא דו"ח זה).

⁴⁵ ינואר 1996, **סקר מכון הופ**: 48% אומרים כי אסור לסלול את הכביש עד שלא יתברר מעל לכל ספק שאינו פוגע (מתוך דו"ח סקר שנערך בדצמבר 1997 במכון הופ); ינואר 1998, **סקר מכון הופ**: 50% מתנגדים לכביש חוצה ישראל (מעריב, 23/1/98); ינואר 1998, **סקר מקור ראשון**, המכון למחקר קהילתי באוניברסיטת בר-אילן: 45% טוענים כי כביש חוצה ישראל לא יפתור את בעיות הצפיפות בכבישי הארץ. 61% בעד השקעה במערכת להסעת המונים לפני כביש חוצה ישראל [מקור ראשון (שבועון), 31/1/98].

קרוב לוודאי כי היעדרו של ניסוח ברור ופשוט של המסר פגע קשה באפשרות להעבירו. המסר השתנה עם השנים – משמירת השטחים הפתוחים, דרך חוסר יעילות תחבורתי ועד מסרים חברתיים – ולא הצליח להצטמצם לכמה מילים ברורות. כישלון זה בחידוד המסר נבע, בין השאר, ממורכבותו של הנושא.

מסעות פרסום ברדיו ובעיתונות עלו לתנועה הסביבתית כסף רב, ותועלתם מוטלת בספק בגלל משך הזמן הקצר שלהם (תוצאה של היעדר משאבים). תקציב התנועה לעצירת חוצה ישראל, לדוגמה, נוצל ברובו לתשדירי רדיו ולמודעות בעיתונות (בספטמבר 2000); אלה היו מעטים מכדי להשפיע – לפי כל אמת מידה פרסומית.

פעילויות רבות לא לוו בפעילות ציבורית, פרט להודעות לעיתונות. היעדר החיבור בין התחומים במקרים רבים בוודאי הפחית מיעילותם.

במקרים רבים הוחתמו מאות ואלפי אנשים על עצומות, מבלי שנעשה בהן שימוש כלשהו לאחר מכן. מעבר לבזבוז העצום של אנרגיה, ייתכן שהתנהלות כזו פוגעת במאבק; אנשים שחתמו לא שמעו על תוצאה כלשהי לחתימתם, וכאשר הם מתבקשים שוב להצטרף למאבק – הם נותנים בו פחות אמון.

פעולות ישירות. רבות מן הפעולות הישירות העלו את נושא המאבק בכביש חוצה ישראל על סדר היום הציבורי במידה ניכרת, יותר מאמצעים רבים אחרים.

עם זאת, פעולות ישירות שאינן מלוות בפעילות נמרצת במישורים האחרים, בעיקר הפוליטי והמקצועי, הן בבחינת אנרגיה רבה שהושקעה – ללא תוצאות של ממש. שיתוף פעולה בין גופים שונים ובין תחומי מאבק שונים היה מביא גם כאן לאפקטיביות גדולה בהרבה.

הערות בנוגע לאופיו הארגוני של המאבק

נקודת התחלה מאוחרת מדי. הפעילות נגד הכביש התחילה זמן רב לאחר שאושר בתכנית מתאר ארצית (אם כי, כאמור, בתכנית המתאר הארצית הוא מופיע בדמות צנועה בהרבה). ראשיתה של הפעילות הנמרצת נגד הכביש בתוך מוסדות התכנון, ב־1993, לא לוותה בפעילות מתאימה – ציבורית, פוליטית, מקצועית או כלכלית. במילים אחרות – ההתנגדות לכביש החלה ב־1993, אך מאבק ציבורי-פוליטי-מקצועי-כלכלי בכביש החל במלוא עוצמתו

רק בסוף שנת 1995. קרוב לוודאי שלא יחור זה הייתה משמעות רבה ביכולת לשנות את דעת הקהל ולהשפיע על מקבלי ההחלטות, על אחת כמה וכמה – בנושא מורכב כגון זה.⁴⁶

קשה להפנות אצבע מאשימה אל התנועה הסביבתית בישראל – רק בתחילת שנות התשעים החל תהליך של שינוי באופי המאבקים שבהם השתתפה התנועה (כניסה לנושאים ארציים – תכנוניים) ובכלים שבהם השתמשה (דו"חות מקצועיים, התמקצעות בתחום המשפטי, פעולות ישירות). גם בעולם התגבשה ההבנה של הנוזק שגורמים כבישים מהירים רק מאמצע שנות ה-80.⁴⁷ המאבק בכביש חוצה ישראל התחיל מאוחר מדי בהקשר של תכנון הכביש וקידומו במוסדות התכנון ובקרוב מקבלי ההחלטות – אך מוקדם מאוד יחסית לידע שהיה בנושא, הן במוסדות האקדמיה והן בקרב הציבור.

היעדר גוף מרכז של המאבק. המאבק נעשה על ידי ארגונים שונים כחלק מפעילותם, ללא דמות מרכזית שפעלה באופן מתמשך ובלעדי בנושא הכביש.⁴⁸ בזמן פעילות מטה המאבק בשנת 2000 ריכזה יעל כהן את המאבק, ואכן בחודשים אלה הגיעה הפעילות בנושא הכביש – וגם המודעות הציבורית – לשיאים חדשים (ואולם הפעילות נפסקה שוב לאחר כמה חודשים).

אחת התוצאות של היעדר גוף מרכז שכזה הוא שפעילויות רבות נעשו ללא שיתוף כוחות אחרים, ולעתים קרובות אף ללא עדכונם, כמפורט להלן.

גוף מרכז של המאבק היה תורם לתיאום בין הגופים השונים ולא יחיד משאבים. במשך השנים נעשו ניסיונות לגבש גוף כזה, כפי שאפשר לראות לעיל, אך מכיוון שלא היה מי שירכז אותו – הפעילות לא נמשכה.

⁴⁶ טענה שונה בהקשר זה היא כי אין קשר הכרחי בין נקודת ההתחלה המאוחרת לבין הכישלון, וכי היו מאבקים בעולם שהצליחו לעצור כבישים בשלבי תכנון וביצוע מתקדמים ביותר, מאבקים שהתחילו בשלב מאוחר יותר (ערן בן ימיני, דיון במכון ירושלים לחקר ישראל, 14/4/03 – שולחן עגול בנושא דו"ח זה).

⁴⁷ תכניות נרחבות לכבישים באנגליה פורסמו בסוף שנות ה-80. המאבקים נגד כבישים אלו החלו באנגליה משנת 89 (M25) והתעצמו בתחילת שנות ה-90 (M11, M3, ועוד). התייחסויות לכך אפשר למצוא אצל: The European Road to Nowhere: direct action of the new protest: eco rads on the road, Road Block Anarchism and Direct Action Against the UK Roads Programme. בסקוטלנד התקיים מאבק נגד כביש (M77) ב-1994. Ben Seel, Strategies of Resistance at the Pollok Free State Road Protest Camp

⁴⁸ בחברה להגנת הטבע היה יוסי שק אחראי על המאבק בכביש חוצה ישראל, אך לאחר זמן קצר הפך לאחראי על נושא התחבורה כולו, כולל קמפיין התחבורה הציבורית.

"התנועה לעצירת חוצה ישראל", שהחלה לפעול מחודש יוני 2002, היא בחזקת ניסיון לשמש גוף כזה.

היעדר תכנית פעולה ארוכת טווח ורבת משתתפים. תכניות פעולה בנושא הכביש הוכנו לטווח של כמה חודשים לכל היותר, על ידי החברה להגנת הטבע בלבד. ייתכן שהיעדר תכניות פעולה כאלה הוא תוצאה, בין השאר, של היעדר משאבים שיכלו להבטיח את ביצוען, אולם ייתכן גם כי מדובר בהיעדר חשיבה מספקת או בהיעדר ראייה של אופק ברור למאבק. קרוב לוודאי כי חסרונה של תכנית פעולה מסודרת וארוכת טווח תרם לערפולו של המאבק, לאופיו המקוטע ולאיגום לא מספיק של משאבים. דוגמה לאחת התוצאות של היעדר תכנית פעולה כזו היא החתמת עצומות מבלי שנעשה בהן דבר לאחר מכן, כפי שהוזכר לעיל.

היעדר תואם עם צומתי החלטות. רבות מן הפעולות התבצעו בהתאמה להתרחשויות בתחום התכנון ולהתקדמות הפרויקט, אך רבות אחרות התבצעו ללא כל קשר להתרחשויות, והדבר הפחית מיעילותן. מדובר בעיקר בימי עיון, בחוות דעת מקצועיות ובהפגנות.

מאבק מקוטע, חוסר המשכיות. כאמור, המאבק התקיים בגלים. פעילויות החלו, נפסקו, היה "שקט" במשך כמה חודשים עד להתעוררות מחודשת, וחוזר חלילה. במהלך עניינים זה, התחלפו הדמויות הפועלות, כלי הפעילות והמסרים. היה צורך להכשיר מחדש פעילים חדשים. לא נעשתה עבודה רצופה בקרב מקבלי החלטות, עם התקשורת וגם עם הציבור. חוסר רציפות זה פגע בהכרח בשימור ההישגים ובהחדרת המסר.

תופעה נוספת שנבעה מכך הייתה אי שימוש בפעילויות קודמות לטובת המשך. לדוגמה, בהמשך המאבק לא נעשה כלל שימוש בחוות הדעת הכלכליות שהוכנו בשנת 1997, וכמעט לא נעשה שימוש בדו"ח מבקרת המדינה, שיש בו ביקורת חמורה על תכנון הכביש. הצעת החוק של ח"כ עוזי לנדאו, שנמשכה בעקבות הטלת משמעת קואליציונית, לא הועלתה שוב. כך אבדה אנרגיה רבה במאבק שהיה חסר אנרגיה מלכתחילה.

היעדר הרציפות מעלה את הסברה, שעל אף עוצמת הפרויקט, בחלק ניכר מהזמן היה המאבק בכביש חוצה ישראל בעדיפות נמוכה יחסית בקרב הגופים הירוקים.

היעדר בסיס ידע מסודר. מעולם לא נערך בסיס ידע שלם בנושא כביש חוצה ישראל והשפעותיו, לטובת הנאבקים, והתוצאה היא היעדר **זיכרון מאבקי**. בסיס ידע כזה היה יכול להיות חוברת המכילה מידע אמין על הכביש, על הליכי התכנון שלו, על הסיבות להתנגדות לו, מאמרים ומחקרים בנושא וכיו"ב. במשך השנים היו הפעילים צריכים לחפש הרבה אחר מידע כזה, ופעמים רבות כתבו אותו מחדש, שוב ושוב, בנוסחים שונים. היעדר מסמך כזה פגע קשות ביכולת להעריך את הנקודות שבהן אפשר לפעול ובהמשכיות המאבק.

היעדר בסיס ידע מסודר גרם גם לחוסר מקצועיות של הפעילים ותרם להאשמתם בכך שהם "מדברים בסיסמאות" ו"לא רלוונטיים".

באתר האינטרנט של התנועה לעצירת חוצה ישראל, שהוקם בספטמבר 2000, היה ניסיון לבנות בסיס ידע כזה.

חוסר מקצועיות. חוסר המקצועיות שהתגלה במאבק בכביש חוצה ישראל הוא נושא רב חשיבות, בעיקר בתחומי הפעילות הפוליטית, המקצועית (בקרב אנשי מקצוע בתפקידים ביצועיים) והכלכלית, וייתכן גם בתחום התכנוני. חוסר המקצועיות התבטא בחוסר זיהוי של מערכי הכוחות ושל "מנופים" אפשריים לקידום העניין, במהלכים לא מתוככמים, בהיעדר המשכיות של מהלכים ובניצול חלקי בלבד של ידע ושל נתונים שהיו ברשות המשתתפים במאבק. ניכר חוסר באנשי מקצוע בתחומים אלה בתוך התנועה הסביבתית. פירוט נוסף בנושא היעדר המקצועיות אפשר למצוא לעיל, בראש הפרק הקודם – "הערות בנוגע לפעולות מוגדרות ולסוגי פעילות במאבק".

שיתוף פעולה חלקי בין הארגונים. בין הגופים שפעלו במאבק היו קשרים שהתבטאו בפעולות משותפות, אולם אפשר למצוא גם מקרים רבים שבהם לא היה שיתוף פעולה מספיק, דבר שפגע בהכרח ביעילות המאבק. לא היה שיתוף מספיק במשאבים, למשל בתחום הידע, ופעמים רבות גם בתחום הפעילות הציבורית. היעדר שיתוף פעולה כזה הוא אולי תוצאה של חשדנות ותחרותיות בין הארגונים, ביקורתיות ואי קבלת דרכי פעולה שונות.

מאבק לצורך מחאה, או מאבק לצורך הצלחה? במקרים רבים במאבק נראה כי התנועה הסביבתית הייתה בתוך מעין מלכודת; היא הייתה מחויבת, כביכול, לנהל מאבק שלא

האמינה לחלוטין ביכולתה להצליח בו. חוסר אמונה זה נחלש לעתים, אך לפרקי זמן קצרים (סביב הגשת עתירות לבג"ץ, הצעות חוק, קשיי מימון של היזמים וכיו"ב).

נראה כי העמימות בתוך התנועה הסביבתית בנוגע ליכולת להצליח במאבק פגעה ביכולתה לקיים מאבק רצוף, מתמשך ומוצלח, הן בהקצאת המשאבים והן ביכולת להתמקד בפעולות הנכונות. נראה כי עמימות זו הוקרנה גם כלפי חוץ, וכי המצב שבוהציבור רואה בכביש עובדה קיימת הוא תוצאה – לא רק של המניפולציות של מתכנניו ומבצעיו, אלא גם של אי הבהירות במטרת המחאה.

משהו על הצלחה...

המאבק בכביש חוצה ישראל עד כה נכשל בעצירת הפרויקט. אך אין לשכוח כי למאבק, שהתקיים במשך שנים ובחזיתות רבות, יש תוצאות עקיפות שערכן רב. פעמים רבות תוצאותיה של הפעילות הנמרצת אינן מיידיות ואינן ניתנות למדידה מדעית, אך הן נראות לעין ממרחק השנים ומעמידות בסימן שאלה את "אי הצלחתו" של הקמפיין.

הצלחת המאבק היא קודם כל ב"הקפצת" השיח הציבורי, האקדמי והתכנוני בנושא התחבורתי. הפעילות בנושא העלתה אותו על סדר היום וקידמה אותו קידום של ממש. אפשר לראות שינוי בדעת הציבור⁴⁹ ואצל מקבלי החלטות בדבר היעילות שבסלילת כבישים כפתרון לבעיית הגודש בדרכים ובדבר העדפת התחבורה הציבורית. קיימת הבנה רבה יותר בנוגע לקשר בין תחבורה לשימושי קרקע, ובשנים האחרונות נשמעים יותר ויותר קולות הקוראים להשקעה רבה יותר בתחבורה ציבורית, בעיקר מסילתית. עובדה מוצקה היא כי חל גידול של מאות אחוזים בתקציב רכבת ישראל בשנות המאבק.⁵⁰ יותר מבעבר, אנשים מביעים נכונות להשתמש במערכת כזאת להסעת המונים.

אחד הדברים המצביעים אולי יותר מכל על ההצלחה הציבורית של המאבק בכביש הוא היעדרו הבולט של טקס חגיגי ורב רושם בעת פתיחת הכביש לתנועה, בחודש אוגוסט 2002. היעדרו של טקס כזה, מסוג הטקסים שהתקיימו בשנות ה-90 עם כל פתיחת מחלף חדש של הכביש, יכול להעיד אולי על הצלחתו של המאבק בהורדת קרנו של הכביש.

⁴⁹ הנושא לא נבדק באופן רשמי ומדעי, אך משיחות לא פורמליות עולה התחושה כי אנשים מבינים היום הרבה יותר משהבינו לפני מספר שנים את חוסר התועלת בסלילת הכביש ואת נחיצותה של מערכת להסעת המונים.

⁵⁰ בשנת 95 היה תקציב הרכבת כ-90 מיליון ש"ח. בתקציב 2003 תקציב הרכבת הוא יותר ממיליארד ש"ח.

תוצר נוסף של המאבק הוא חלקו בשינוי ההתייחסות לנושאי סביבה בקרב הציבור ובקרב מקבלי ההחלטות. נושא זה לא נבדק ולא ידועה השפעתו הישירה של המאבק על קבלת ההחלטות בנושאים סביבתיים. ואולם אפשר להניח כי העמידה ארוכת הטווח של פעילים, מחויבותם הרבה לנושא סביבתי-חברתי והעיסוק הנמרץ של התקשורת הנובע מכך – כל אלה חלחו אט אט לתודעת הציבור ולתודעת מקבלי ההחלטות ותרמו רבות לעליית החשיבות של הנושא הסביבתי בישראל בשנים האחרונות.

הישג נוסף של המאבק הוא תרומתו להתפתחות התנועה הסביבתית בישראל: התרומה מתבטאת בהקמת ארגונים חדשים ובדחיפת הוותיקים להתפתח ולהתחדש⁵¹, בהאצת הכניסה לתחומי פעילות חדשים, בשכלול הכלים שבהם משתמשים, ברכישת היכולת להשתמש במונחים מקצועיים בנושאים תכנוניים, בהרחבת מעגלי הפעילים ובהעצמתם, ביכולת ליצור קואליציות, בחיבור של התנועה לנושאים חברתיים ובשיתוף הפעולה שנוצר. התנועה הסביבתית בישראל לפני המאבק בכביש חוצה ישראל ואחריו אינה אותה תנועה סביבתית. זוהי תנועה סביבתית בוגרת יותר, העוסקת בנושאים רחבים יותר, משתמשת בכלים מקצועיים יותר, מפעילה יותר את הציבור ומשתפת פעולה עם ארגונים רבים, גם בתוכה וגם עם ארגונים חברתיים מחוצה לה.

לקחים: הצעת קווים מנחים למאבקים סביבתיים עתידיים

מתוך המסקנות ניתן לנסח מספר קווים מנחים למאבקים סביבתיים:

- (1) **אצבע על הדופק** – בחינה של תכניות בנייה ופיתוח לטווח הארוך, כדי להגיב בזמן הנכון ולא מאוחר מדי. נראה כי נקודה זו באה לידי ביטוי באופן הפעילות של התנועה הסביבתית בשנים האחרונות.
- (2) **הגדרת אופק ברור למאבק לטווח ארוך, עד להשגת היעד** – הסכמה ברורה על היעד, על היכולת להשיגו ועל דרכי הפעולה, בד בבד עם בחינת לוח זמנים לקידומו.
- (3) **פעילות רצופה ומתמשכת ותיעוד "זיכרון מאבקי"** – עם קבלת החלטה המגדירה נושא חשוב מספיק למאבק יש לבנות תכנית פעולה לטווח ארוך ולהיערך לקיומה

⁵¹ דוגמה אחת לכך: אלון טל, יו"ר "אדם טבע ודין" בשנות ה-90, מתאר את המאבק בכביש חוצה ישראל כציון דרך ותפנית בהתפתחותו של הארגון, בכך שהביא לכניסת הארגון לנושא שימושי קרקע (דיון במכון ירושלים לחקר ישראל, 14/4/03 – שולחן עגול בנושא דו"ח זה).

הרציף. הרציפות מתבטאת גם בקיום "זיכרון מאבקי", המשמר את הידע שנצבר במאבק ומאפשר שימוש בו בהמשך.

(4) **איחוד כוחות בין הגופים הפועלים בתחום** – תיאום פעולות על ידי גוף מרכזי או על ידי תקשורת יעילה בין הארגונים. הימנעות ממאבקי כוח, מציפיות לא ריאליות מארגונים עמיתים ומהתנהגויות שונות המעכבות שיתוף פעולה מוצלח.

(5) **קיום בסיס ידע מסודר וברור** – מהות המאבק, הסיבות, הדרכים להשגת המטרה, פעולות שנעשו עד כה ומידע מקצועי חייבים להיות מתועדים באופן רציף ונגישים לכל הגופים ולציבור הרחב.

(6) **ועדות התכנון** – חבירה לקואליציות בתוך הוועדות במטרה להצליח בהתמודדות עם נציגי השלטון.

(7) **עבודה בקרב מקבלי החלטות בתחום המקצועי** – עבודה מקצועית ומתמשכת יותר המסתמכת במידת הצורך על מוסדות מחקר בכל פעילות בקרב אנשי תכנון, בעלי תפקידים בארגונים רלוונטיים (למשל קק"ל, רשות שמורות הטבע) ופקידים במשרדי הממשלה הרלוונטיים.

נספח: הפעילות למען מנהור קטע 18 יולי 2001 – אפריל 2004

הפעילות למען מנהור קטע 18 נעשתה ברובה לאחר עריכת גופו של דו"ח זה, והיא נמשכת גם בימים אלה (אפריל 2004).

הרעיון למנהר את קטע 18 של כביש חוצה ישראל, באזור רמת מנשה, עלה לראשונה באוגוסט 2001. החברה להגנת הטבע הכירה אז בקיומו של הכביש ובאי יכולתה לעצור את המשך סלילתו צפונה, ויחד עם ראשי רשויות באזור רמת מנשה וארגונים אחרים ("הוועד להצלת רמת מנשה") דרשה לבדוק אפשרות לסלול שמונה קילומטרים מתוך שישה עשר של הקטע – במנהרה. רעיון זה מבוסס על הצעתו של המהנדס צלי פולישוק, שטען כי ממצאים ראשוניים מראים שסלילת הקטע במנהרה לא רק אפשרית, אלא ייתכן שהיא אף זולה מסלילתו על פני הקרקע.¹

בינואר 2002 ביקר באזור שר התחבורה דאז, אפרים סנה, והודיע שלא יענה לדרישת המטה להצלת רמת מנשה – לבדוק את אפשרות המנהור של קטע 18.

בפברואר 2002 קיימה התנועה לעצירת חוצה ישראל מצעד בתל אביב, במסגרת אירועי יום כדור הארץ, למען מנהור קטע 18, ובאפריל באותה שנה נתלו באזור רמת מנשה שלטים שקראו למנהור הקטע. ביוני החלה פעילות של תושבי האזור יחד עם התנועה לעצירת חוצה ישראל – להעלאת המודעות הציבורית לאפשרות המנהור, פעילות שעיקרה העמדת דוכן הסברה בצומת מרכזי וחלוקת דפי מידע. פעילות זו הובילה לפגישה של תושבים עם שר התחבורה, אפרים סנה, והשר אמר שיהיה מוכן לבדוק דו"ח רציני המעיד על אפשרות סבירה של סלילת הקטע במנהרה בעלות נמוכה מסלילתו על פני הקרקע.

במהלך תקופה זו עמל אינג' צלי פולישוק על הכנת מסמך מפורט המציג את היתכנות רעיון המנהור ואת עלותו. באותה העת עסקו תושבי האזור, במסגרת "הוועד להצלת רמת

¹ העלות הנמוכה של סלילת הקטע במנהרה על פני סלילתו בכביש רגיל, לפי פולישוק, היא תוצאה של חיסכון בחציבה ובבניית גשרים, עוד לפני הטמעת העלויות החיצוניות של סלילת הכביש על פני הקרקע – עלויות שייחסכו אם ייסלל במנהרה.

מנשה", בניסיונות להגיע אל מקבלי החלטות ולהחדיר את רעיון המנהור לתקשורת, לגופי התכנון ולמערכת הפוליטית.

אפיק אחד של פעילות היה בקרב הצוות המלווה של קטע 18². עצומה בחתימת מאות תושבים נשלחה אל הצוות, בדרישה לבדוק את חלופת המנהור ולאפשר לנציג התושבים להשתתף בדיוני הצוות. דרישות אלה לא נענו. אפיק אחר היה בקרב ראשי המועצות באזור: מאמץ לגיוס המחודש לעניין, שהתמצה בשליחת מכתב לשר התחבורה החדש – צחי הנגבי, שהיה גם השר לאיכות הסביבה – בבקשה ליישם את חלופת המנהור. עצומה בחתימת 50 אנשי אקדמיה מתחומי האקולוגיה והביולוגיה נשלחה אל שרי הממשלה ואל הצוות המלווה, בבקשה ליישם את פתרון המנהור – כדי למנוע פגיעה בלתי הפיכה במגוון הביולוגי ברמת מנשה. התקיימו סיורים באזור לנציגי הצוות המלווה ולאנשי קרן קיימת לישראל, להמחשת הפגיעה המתוכננת באזור ולהצגת חלופת המנהור.

בפברואר 2003 השלים אינג' פולישוק את הדו"ח המפורט הקובע כי סלילת הכביש במנהרה עשויה להיות זולה מסלילתו על פני הקרקע³. ועד התושבים הפיץ את הדו"ח למשרד לאיכות הסביבה, לרש"ט, לקק"ל, לנציב הדורות הבאים, לשר התחבורה ולעוד שרים בממשלה. ועד התושבים קיים פגישות עם השרה לאיכות הסביבה, עם מנכ"לית משרדה ועם ראש אגף התכנון במשרד, כדי לקדם את חלופת המנהור. פעילות הוועד בקרב הצוות המלווה (מכתבים, פניות והפגנה) ובקרב ראשי הרשויות באזור רמת מנשה התמקדה באותה עת בבקשה שלא לאשר את תסקיר ההשפעה על הסביבה שהושלם על ידי חברת "כביש חוצה ישראל", מבלי להוסיף לו בחינת מנהור ארוך. ועד התושבים פעל גם בקרב ועדת הפנים ואיכות הסביבה של הכנסת וחברי השדולה הסביבתית בכנסת ונפגש עמם. בעקבות הפגישה הודיעו חברי הכנסת שיקיימו יום סיור ברמת מנשה, אך הסיור בוטל על ידם ברגע האחרון. הוועד פעל גם בקרב ציבור המטיילים באזור בפסח – תלה שלטי דרכים, הפיץ דפי הסבר והחתיים על מכתבים אל השרה לאיכות הסביבה.

² הצוות המלווה מטעם המועצה הארצית לתכנון ולבנייה אחראי על אישור התכנון המפורט של הכביש.

³ הרעיון הראשוני שהציג אינג' פולישוק היה סלילת הכביש במנהרה בתוואי המאושר, ואילו הרעיון שהציג בדו"ח המפורט היה של מנהרה בתוואי אחר – העדיף, לדבריו, על זה שאושר. שינוי זה הכביד על המאבק, מכיוון שהיה קשה לדרוש ממוסדות התכנון לשנות את התוואי לאחר שאושר. מאז נעשה מאמץ, הן בקרב הצוות המלווה – להכליל קטעי מנהור ארוכים ככל האפשר בתוואי המאושר, והן בקרב מקבלי ההחלטות – לשנות את התוואי. הגופים הירוקים אמרו כי דו"ח היתכנות המנהור מראה שהמנהור אכן אפשרי וכדאי, אולם המנהרה אינה בהכרח המנהרה הרצויה ויש לבדוק את מכלול האפשרויות.

במאי 2003 החלה גם החברה להגנת הטבע בפעילות נמרצת יותר בנושא. היא ארגנה והובילה פגישות רבות משתתפים של הארגונים הירוקים, במטרה לשתף פעולה למנהור קטע 18. בפגישות אלו אכן הוחלט על שיתוף פעולה בנושא; לשרים ולחברי כנסת הופץ נייר עמדה, ובו דרישה לערוך בחינה אסטרטגית של המשך סלילת כביש 6 צפונה, ופרופ' עזרא סדן הכין נייר עמדה על הכדאיות הכלכלית של סלילת הכביש במנהרה לעומת סלילתו על פני השטח. הפורום למען תחבורה ציבורית ארגן במאי יום עיון בנושא מנהור, בהשתתפות מומחים מחו"ל, ובמסגרתו התקיים דיון באפשרות למנהור קטע 18 ובכדאיותו.

ביוני 2003, בעקבות פעילות של ועד התושבים ושל החברה להגנת הטבע, החלו להתעניין בנושא נציב הדורות הבאים בכנסת וחברי השדולה הסביבתית בכנסת. התעניינות זו באה לידי ביטוי בדיונים בנושא עם נציגי הארגונים הירוקים והובילה, יחד עם עוד פעילות שדולה, לדחייה של ישיבות הצוות המלווה בכמה חודשים. בישיבות אלה היה שר הפנים (אברהם פורז) אמור לאשר את תסקיר ההשפעה על הסביבה. הדחייה נועדה לאפשר בחינה רצינית של חלופת המנהור. באותו זמן ביצע נציב הדורות הבאים בחינה עצמאית של הכדאיות הכלכלית של סלילת הכביש במנהרה על פני סלילתו על פני השטח, בדו"ח שערך רן חקלאי.

באותה עת קיים המשרד לאיכות הסביבה סיור בשטח; נציגי הארגונים הירוקים והארגונים המקומיים לא הוזמנו לסיור, אולם השתתפו בו נציגי חברת "כביש חוצה ישראל". זמן קצר אחר כך הודיע המשרד כי אינו תומך בשום חלופה של מנהור בקטע 18, מלבד המנהרה שעליה הוחלט לפני כמה שנים – כ-200 מטרים אורכה.

באוקטובר קיים ועד התושבים סיור באזור עם נציגי קרן קיימת לישראל, ונציב הדורות הבאים בכנסת פנה לשר האוצר בבקשה שלא לתקצב את קטע 18 – עד לבדיקת מכלול ההיבטים של כדאיות סלילתו.

בנובמבר כינסו חברי הכנסת של השדולה הסביבתית והשר פורז פגישה רבת משתתפים (הן הירוקים, התומכים במנהור, והן נציגי חברת "כביש חוצה ישראל" ומשרד התחבורה, המתנגדים למנהור). בפגישה הושמעו דעות לכאן ולכאן והוצגו חלופות נוספות לכביש, מלבד העברתו במנהרה – חלופות המצדיקות, לדעת הארגונים, בדיקה נוספת של כדאיות הכביש. כמו כן הוצגו הדו"חות הכלכליים המפרטים את אי-הכדאיות הכלכלית של סלילת הכביש על פני הקרקע ואת אי-הנחיצות של סלילתו המהירה. באותו חודש קיימו אנשי

ארגון מגמה ירוקה ותושבי האזור הפגנת מחאה – בעת סיור לקבלנים שערכה חברת "כביש חוצה ישראל" בקטע 18.

בדצמבר 2003 עלה מנהור קטע 18 לדין בוועדת הכלכלה (על ידי חברי כנסת ובראשם עמרי שרון).

בינואר 2004 פרסם ועד התושבים מודעה בעיתון ובה דרישה לבדוק את חלופת המנהור, והתקיימה הפגנת מכוניות על כביש חוצה ישראל. ההפגנה זכתה לסיקור בכלי התקשורת. בפברואר, בהמשך לפעילות המשותפת של הארגונים הירוקים, עתרו לבג"ץ ארגון אדם טבע ודין ועוד ארגונים, בדרישה לבדוק את חלופת המנהור לפני תחילת העבודות בשטח. ארגון מגמה ירוקה קיים הפגנה מול משרדי חברת "כביש חוצה ישראל", ופעילים אחרים קיימו בשטח אירוע של טיולים ונטיעות. באפריל קיים ארגון מגמה ירוקה בשטח צעדת מחאה, בהשתתפות כ-100 פעילים.