

על מה מתבססת מדיניות התחבורה של השרה מירי רגב?

שרת התחבורה מירי רגב נכנסה לתפקיד עם כוונה לבטל כמה מפרויקטי הדגל של המשרד כמו המטרו, הנת"צים ואגרות הגודש • במקומם, רגב מקדמת מהלכים שסותרים מחקרים מקצועיים בתחום, והם אינם עולים לכדי מדיניות שתטפל במשבר התחבורה כאן ועכשיו

[אסף זגריזק](#) 30.03.2023 **גלובס**

בשבוע שעבר נשאה שרת התחבורה מירי רגב נאום בוועידת רשות מקרקעי ישראל שבו שטחה את משנתה התחבורתית והבטיחה שוב שתעצור את קידום המטרו אם לא יקודמו רכבות מהירות לאילת ולקריית שמונה ואת מחויבותה לפיזור האוכלוסייה באמצעות התחבורה.

אולם נראה שעמדתה המקצועית סותרת את המציאות של החיים בישראל: מרבית הישראלים מבצעים לאורך היום נסיעות קצרות ולא ארוכות, והמשבר התחבורתי מורגש במיוחד במטרופולינים. מה גם שדבריה של רגב עדיין לא עולים לכדי תוכנית פעולה לטיפול במשבר התחבורתי, והדברים באים לידי ביטוי גם בתקציב המדינה. גלובס בודק את המדיניות שהציגה שרת התחבורה.

חיבור הפריפריה למרכז: רוב האנשים כבר גרים קרוב למקום העבודה

רגב דיברה בנאומה בכנס על הצורך "לחבר את מדינת ישראל, לאפשר מוביליות חברתית, לפזר תעסוקה ולפזר את האוכלוסייה, לבנות ולהיבנות בכל הארץ."

"עם כניסתי לתפקיד הצגתי לראש הממשלה את פרויקט הדגל של חיבור מדינת ישראל מקריית שמונה ועד אילת (רכבת קליע), חיבור ברכבות לאורך ולרוחב, חלקן רכבות מהירות עד 350 קמ"ש. דבר שישנה את פני החברה הישראלית. אתם מבינים מה זה אומר שאדם שגר בקריית שמונה יכול לעבוד בתל אביב והפוך, ולנסוע מתל אביב לאילת בשעה וחצי?"

רגב צודקת במובן זה שצריך להשקיע יותר בתחבורה הציבורית בפריפריה - השאלה היא כיצד, שכן מרבית הישראלים לא יסעו שעה וחצי בין תל אביב ואילת כדי להגיע למקום העבודה.

הדברים מקבלים משנה תוקף בסקרים שמבצעת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (הלמ"ס), ומהם עולה שלאורך שנים רק כ-11% מהישראלים נוסעים יותר משעה למקום העבודה שלהם. רק 5% מהנשאלים ו-2.2% מהנשאלות דיווחו על זמן הגעה למקום העבודה של שעה וחצי ויותר. סקר סלולרי שיזם משרד התחבורה, שבדק כ-4 מיליון מכשירי פלאפון ב-2018, מצא שכ-70% מהנסיעות בישראל הן עד למרחק של 15 ק"מ אווירי.

המגמה הזו של נסיעות קצרות ושל חיפוש אחר מקום עבודה קרוב, היא חלק ממגמה עולמית: מחקר רחב היקף של אוניברסיטת MUI בדק 234 ערים בסין והראה מגמה דומה, כשהנסיעה הממוצעת למקום העבודה עמדה על 8 ק"מ בלבד.

גם מחקרים שנעשו בבריטניה מצביעים על זמן הגעה לעבודה ממוצע של כחצי שעה. בשנים 2016-2021 התברר בסקרי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (הלמ"ס) כי 60% מהישראלים נוסעים עד חצי שעה למקום העבודה, ו-28% נוסעים בין חצי שעה לשעה.

הרוב המוחלט של הישראלים מבצע את הנסיעות למקום העבודה ברכב הפרטי ומכאן גם נובע משבר התחבורה: נסיעות קצרות בתוך הערים שמבוצעות בכלי רכב פרטיים במקום בתחבורה ציבורית, בהליכה רגלית וברכיבה על אופניים - אשר בתורם גורמים לגודש בלתי פוסק.

חוקרי תחבורה מסבירים שלאנשים יש בנק זמן שאותו הם מקדישים לנסיעות ורק מעטים יכולים להרשות לעצמם אורח חיים שכולל שעות של נסיעות בדרכים. מתכננים ומקבלי החלטות לוקים ב"תסמונת מילייה" כשהם מניחים שלציבור הרחב פריבילגיות דומות לאלו שלהם.

לכן, הרכבת לאילת לא תהווה פתרון לתעסוקה של תושבי אילת בתל אביב או להיפך. בדיקות כלכליות שנעשו בעבר הראו כי הביקושים לנסיעות בקו יהיו נמוכים כי מחיר הנסיעה יהיה גבוה וייתכן שישתלם יותר לטוס לאילת. לעומת זאת, העלות של הקמת קו כזה נאמדת ב-30 מיליארד שקל לפחות.

גם הובלת המטענים דרך הרכבת הזו עומדת בסימן שאלה לנוכח המחיר הגבוה ביחס להובלה דרך הים, לנוכח האתגרים בהעברת מסילת הרכבת עד לנמל אילת. הדבר נוגע גם בסיבות גיאופוליטיות, ובצלאל סמוטריץ' התייחס לסוגיה לאחר שכיהן כשר התחבורה כשציין: "כשר תחבורה האצתי מאוד את תכנון הרכבת לאילת ואני מאמין שאם נתגבר על האתגרים המדיניים מול מצריים אפשר יהיה להקים אותו".

הרקע הוא הסתמכותה של הכלכלה המצרית על תעלת סואץ והמשמעות של פיתוח תחרות, גם אם מוגבלת מאוד, מצידה של ישראל וכל אלו אתגרים שנוספים לעובדה שאין התכנות מקצועית להקמת רכבת קליע בישראל בגלל המרחקים הקצרים יחסית.

מקבלי ההחלטות בישראל נוטים להתאהב בפתרונות ש"מחברים את המדינה" כשבפועל הם מסייעים למיעוט מהאנשים. בתעדוף של תקציב מוגבל, נכון יותר להשקיע בפתרונות חלופיים לנסיעות הקצרות והיום יומיות שמשפיעות באופן ישיר על איכות החיים של המאסה של הישראלים ועל תפקוד המשק הישראלי.

האם בכוחם של פרויקטי תחבורה לגרום לפיזור אוכלוסייה? מערכת תחבורה מתפקדת טוב יותר דווקא במקומות שבהם ריכוז אוכלוסייה גבוה וצפוף.

כדי לטפל בנגישות ביישובי פריפריה צריך לצופף ולהדק את הבינוי ולהשקיע בתחבורה הפנימית והאזורית, ולא לבנות עוד ועוד יישובים ושכונות מבוזרות שרק מייקרים את התשתית שנבנית בעבור פחות אנשים. בטח ובטח בזמן שבערים הקיימות, במרכז ובפריפריה, התשתיות הקיימות מתפוררות, שוקעות ומוצפות.

הקו לבית שאן: להסתכל דרך החור שבגרוש

רגב מכנה בנימה שלילית את גישת האוצר - "להסתכל דרך החור שבגרוש", אולם מיזמי תחבורה אכן נהוג לבחון גם בכלים כלכליים, אף שזאת אכן לא הדרך היחידה לבחון אותם.

כך למשל, רגב הגדירה את הקו לבית שאן כהצלחה חרף תחזיות האוצר לביקושים נמוכים וסירובו לתקצב את הקו. בסופו של דבר הקו תוקצב ב־4.4 מיליארד שקל ופועלת בו רכבת אחת בכל שעה, כשבכל רכבת יכולים לנסוע 500 נוסעים. האם מדובר בסיפור הצלחה? הדעות על כך חלוקות מאוד.

בשעות העומס שבהן יוצאות שלוש נסיעות של הקו, מאמצע הדרך נרשמים ביקושים רבים - עד כדי כך שבימי ראשון העמוסים בשעות הבוקר נמדדים ביקושים של כ־130%, אבל מעבר לנסיעות אלו התפוסה בקווים המופעלים נמוכה בהרבה, ובאמצע היום עוברת רק במעט את 30%-40%.

מבחינה תשתיתית כבר ברור שנכון להיום לא מדובר בהשקעה כלכלית משתלמת.

המדינה יכולה בהחלט להשקיע תקציבים בתשתיות מסוג זה משלל סיבות אסטרטגיות, חברתיות או אפילו סמליות. אלא שכן עולה השאלה האם מדובר בהצלחה כה גדולה שמצריכה תעודף ההשקעות של המדינה מתוך תקציב מוגבל?

קידום המטרו: לא להתנות בפרויקטים אחרים

רגב מנסה להתנות את קידום פרויקט המטרו באישור בניית רכבות לקריית שמונה ולאילת. "לא הפסקתי את תכנון המטרו ו־8 מיליארד שמנו על תכנון המטרו ולא נפסיק את זה. לא אקדם קידומי ביצוע וזמינות אם אנחנו לא נקדם דה־פקטו את הרכבת מקריית שמונה ועד אילת לא בסיסמאות אלא סטטוטוריקה וקידום זמינויות ותקציבים. המטרו יקודם רק אם תקודם רכבת שתחבר את מדינת ישראל, כולל חיבור בית שאן לשיח חוסיין, כי החיבור לאמירויות ולמפרץ זה שינוי של הגעת סחורות ויוקר המחיה והכל משתנה כאן", היא אמרה.

מערכת המטרו יכולה להוות פתרון מסוים לחלק גדול מהביקושים לנסיעות במרכז הארץ שבו עיקר הביקושים לדיור ולעסקים ולספק אלטרנטיבה לנגישות אליהם. אבל רגב סבורה שנכון שהדבר יהיה תלוי באותה רכבת שהתכנונה הכלכלית והמדינית עומדת בספק. כדי להצדיק את מדיניותה היא הדגישה כי האוצר שגה כשלא רצה לתקצב מערכת מטרו והסתפק ברכבות קלות, אך לא דייקה במספרים: רגב טענה ש־150 מיליארד שקל הושקעו בפרויקט, אך עלות הקו האדום מגיע רק ל־19 מיליארד שקל, והעלות של כל הקווים בגוש דן תגיע לכ־50 מיליארד שקל.

רגב טענה גם שמערכת המטרו תעלה כ־250 מיליארד שקל כשהמספר שמופיע בחוק המטרו הוא 150 מיליארד שקל. אבל במהות רגב צודקת: האוצר התקמצן גם כשצריך היה להשקיע. אין זה אומר שבפרויקטים שהיא מקדמת - צריך להשקיע.

כבישים ואגרות גודש: תכנון רחב יותר כמו בדובאי

גם כבישים על הפרק בתוכניות של רגב: השרה חזרה על הנחייתה לחברות התשתית, שפורסמה בגלובס, לחשוב על תכנון כבישים רחב יותר, כמו בדובאי. על נתיבי התחבורה הציבורית היא אמרה: "אני בעד נת"צים אבל שכל חמש דקות יעבור שם אוטובוס כדי שאותו

אחד שתקוע בפקק יהיה ירוק מקנאה. אם הנת"צ ריק מה עשיתי בזה? זה פוגע בזרימה של התחבורה בישראל."

יש לציין שבכביש 1 נוסעים על הנת"צ 140 אוטובוסים בשעה, כלומר יותר משני אוטובוסים בכל דקה בממוצע, אך גם נתונים אלו לא שכנעו את רגב - שהורידה את מספר הנוסעים הנדרש לרכב פרטי כדי שיוכל לנסוע על הנת"ב. נתיבי העדפה לאוטובוסים בתוך הערים יעילים אף יותר, אך מאז הבחירות לא נחתמו עוד הסכמים מול רשויות מקומיות להקמת נתיבים אלו.

רגב הביעה התנגדותה לרפורמת אגרות הגודש ועל ההתניה של האוצר שלפיה תקציב לתוספות קווים ותדירויות באוטובוסים יותנה בקידום הרפורמה לאגרות גודש. "אדם שגר בצפון משלם על כביש 6, קונה רכב ודלק ובעתיד ישלם מס גודש לתל אביב - נראה לכם, נראה לכם שזה יקרה בתקופתי?", אמרה.

ההתנגדות של רגב למס הגודש מצטרפת להתנגדותה לרפורמות רבות נוספות שהוצעו בחוק ההסדרים. כך בוטל מס הנסועה על כלי רכב חשמליים, הקמת רשויות מטרופוליניות לתחבורה, הגבלת נסיעת מוניות על נת"צים עמוסים ועוד.

עד כה לא נחתם סיכום תקציבי בין משרדי האוצר והתחבורה, אך נראה כי רגב תקבל תקציב להמשך תכנון מסילת הרכבת לאילת והאוצר עומד על התעקשותו שלא לתקצב תוספות שירות באוטובוסים אם לא תקודם רפורמת אגרת הגודש. נחכה לראות מה יעשה משרד התחבורה תחת השרה רגב כדי להקל על משבר התחבורה בטווח הזמן הקצר, ולא בסיסמאות - אלא בתוכנית עבודה המבוססת על ידע מקצועי ועל נתונים.