

"כאוס וברדק במשרד התחבורה": הרפורמות הגדולות של רגב עלולות להישאר בלי כיסוי תקציבי

משרד התחבורה עדיין לא הגיע לדיוני תקציב מול משרד האוצר, המגעים ביניהם מתנהלים בקושי ובין השרים סמוטריץ' ורגב יש לא מעט מתחים • כיצד מתכננת שרת התחבורה להוציא לפועל את כל התוכניות שעל הכוונת שלה, ביניהן ביטול אגרות הגודש, רפורמה בתעריפים ללא מקור תקציבי ורכבת קליע שאין לה היתכנות מקצועית

אסף זגריץ 16.02.2023 **גלובס**

שבוע להנחת תקציב המדינה על שולחן הממשלה: משרד התחבורה, בניגוד למשרדי ממשלה אחרים, עדיין לא הגיע לדיוני תקציב מול משרד האוצר ומגעים מתנהלים בקושי. על הכוונת: רפורמה בתעריפים ללא מקור תקציבי, רכבת קליע שאין לה היתכנות מקצועית, ביטול אגרות הגודש, וחשש משינויים פוליטיים בסדרי העדיפויות שנקבעו בתכניות מקצועיות.

גורם המעורה בפרטים אמר כי "כל ההתנהלות במשרד מאופיינת בכאוס וברדק, לשני המנכ"לים - אבנר פלור ומשה בן זקן אין ניסיון בהעברת תקציב."

על הכוונת של רגב שינויים בתכנית האסטרטגית לכבישים שאושרה ונחתמה על ידי אנשי משרד האוצר והתחבורה כבר בעבר ולכן היא תתקשה להכניס בדיונים מול משרד האוצר שינויים בסדרי העדיפויות, ועדיין גורמים בענף מביעים חשש כי שיקולים פוליטיים יגברו על סדרי העדיפויות המקצועיים שנקבעו בתכנית שמסדירה את סל הפרויקטים ותעדופם לתקצוב המדינה בעשור הקרוב.

בנוסף, רגב, גם על פי הצהרותיה, מנסה לקדם "רכבת קליע" שלא אפשרית כלל מבחינה מקצועית במדינה קטנה כמו ישראל שכן גם ההשקעה התקציבית בה לא תאפשר את מהירות הנסיעה בשל מרחקי הנסיעה הקצרים במדינה. ולכן, ההערכה היא שרגב תדרוש רכבות מהירות לפריפריה ובכך תוכל לרדת מהעץ בנושא רכבות הקליע. דרישה מעין זו עשויה להיתמך על ידי שר האוצר סמוטריץ' שגם בתקופתו כשר תחבורה תמך בקידום תכניות של רכבות לקצוות הארץ.

אך בשונה מהפוליטיקאים, במשך שנים העמדה המקצועית של אנשי המקצוע באוצר ובתחבורה היא שאין התכנות כלכלית לרכבות לקרית שמונה ולאילת ושהביקושים נמוכים ולכן לעמדתם עדיף להשקיע בתחבורה בפריפריה באמצעים שונים אחרים וגם אם מחליטים להשקיע במסילות מעין אלו, במצוקה התחבורתית שישראל מצויה בה הם לא מתועדפים גבוה. גם גופי הסביבה מתנגדים לתוואי הרכבת לאילת שתכניתה הנוכחית מאושרת רק עד לדימונה, והחלק שבין דימונה לאילת עדיין מצוי בהליכי תכנון.

ביטול אגרות הגודש יוביל לפגיע בתכנית החומש של משרד התחבורה

בנוסף, במשרד התחבורה, בלחץ השרה רגב, בוחנים את האפשרות לבטל את חוק אגרות הגודש בגוש דן שאמורות להכנס לתוקף בשנת 2025, כשבסמכות שרי האוצר והתחבורה לדחות אותם בשנה נוספת. ביטול אגרות הגודש הוא חלק מההסכמים הקואליציוניים.

מעבר לשאלה הגדולה האם אגרות הגודש נדרשות או לא (ולעמדת אנשי המקצוע בממשלה - כלו כל הקיצים) בעיה משמעותית שעומדת בפני משרד התחבורה היא שכל תכנית החומש לפיתוח נת"צים, מסופים ושבילי אופניים ניתנה בהתניה שלפיה חוק אגרות הגודש יקודם.

כמו כן, במסגרת אותה תכנית שאושרה בחוק התקציב הקודם, תקציב סובסידיית התחבורה הציבורית אמור לגדול בכל שנה ועד לשנת 2025 בכ- 500 מיליון שקל, חלק מסכום זה הותנה אף הוא בקידום אגרות הגודש. סכום זה מיועד לתוספות שירות בתחבורה הציבורית - כלומר תוספות קווים ותדירויות באוטובוסים.

הכנסות אגרת הגודש הנאמדות בכ- 1.3 מיליארד שקל בשנה מיועדות כולן לקידום תחבורה ציבורית כשחלקן לתוספות שירות בתחבורה הציבורית וחלקן למימון פרויקט המטרו. מעבר להפרת ההתניות בין המשרדים, במשרד התחבורה יצטרכו להתמודד גם עם החור התקציבי העתידי הזה.

מאיפה יגיע המקור התקציבי לרפורמת התעריפים של רגב?

חור תקציבי נוסף הוא התכנית שהציגה השרה רגב לפני כשבוע וחצי ללא מקור תקציבי לקידום רפורמת התעריפים שלה בעלות של 750 מיליון שקל, כחלק מתכנית לקידום התחבורה הציבורית ב-2 מיליארד שקלים שכוללים תוספות שירות והעלאת שכר נהגים - אך גם תכניות אלו נותרו עלומות וכאן צפוי לה מאבק משמעותי משום שבאופן מסורתי המדינה מעדיפה לתקצב תשתית יותר מאשר שירות משום שתשתית נחשבת להשקעה חכמה שמניבה תועלות ישירות ומשקיות, ואולם ברור שעד שהתשתיות יהיו מוכנות וגם אחריהן מרבית הנסיעות בתחבורה הציבורית יהיו באוטובוסים, ונדרש לשפר את התדירות והקווים.

המתח הזה צפוי ביתר שאת לגבי הנחות בתעריפי הנסיעה שהופכות בעצם את תוספות השירות באוטובוסים ליקרות יותר משום שסבסוד המדינה עולה ביחס לתשלום הנוסעים. כך, כל קילומטר שמוסיפים לנסיעת אוטובוס עולה יותר כסף למדינה - וכל זאת כאשר המקור התקציבי לאותה העלאה - לא ידוע. לפי רגב, על משרד האוצר למצוא את התקציב בעצמו משום שעלות הגודש למשק היא 35 מיליארד שקל ולכן לדבריה מדובר בהשקעה משתלמת.

ואולם, הידע האקדמי והמקצועי המצטבר מראה שלמחיר הנסיעה יכולת מוגבלת, אם היא קיימת, להעביר אנשים מהרכב הפרטי לתחבורה הציבורית אך הוא משפיע על מי שנסמך על התחבורה הציבורית גם היום. לעומת זאת, מהירות ואמינות האוטובוסים הוכחה ככזו שיכולה להעביר נוסעים מהרכב הפרטי לתחבורה הציבורית ואת אלו ניתן להשיג באמצעות סלילת נתיבים יעודיים לאוטובוסים, שבהם רגב לא מביעה תמיכה נלהבת והצהירה כי "קידום תחבורה ציבורית זה לא רק נת"צים" ואף הודיעה שתבחן את יעילותם.

בכוחם של נתיבים אלו גם להתגבר על המחסור בנהגים ולהניע יותר מחזורי פעילות של אוטובוסים משום שמהירותם משתפרת וכך אם אוטובוס נוסע שעה בגלל הפקקים ונסיעתו מתקצרת ברבע שעה, ניתן להפעילו יותר פעמים במשמרת אחת.

הדברים צפויים להתווסף להסכמות שכבר הושגו בעבר מול ההנהלה הקודמת של משרד התחבורה שבראשו עמדה אז מרב מיכאלי כמו המשך בתכנית החומש לסלילת נת"צים, מסופים ושבילי אופניים, תוספת שכר לנהגים בהמשך למענק שהגיע מתקציב משרד התחבורה להעלאת שכרם, הארכת הקו האדום בגוש דן לראשון לציון, קידום תכנית חומש לחברת נתיבי ישראל והסכמות נוספות, אך כל אלו יושפעו מדרישותיה של רגב.

מתחים לא מעטים בין שר האוצר סמוטריץ' לשרת התחבורה

העובדה שאנשי משרד התחבורה ורגב עדיין לא הגיעו לדיוני תקציב מול האוצר לא נמצאת בחלל ריק. בין שרת התחבורה ורגב לשר האוצר סמוטריץ' מתחים לא מעטים. בקדנציה הקודמת של רגב במשרד התחבורה היא החליפה את סמוטריץ' שהרבה לבקר את מדיניותה ובמיוחד בהחלטותיה להקפיא את המשך קידום פרויקט נתיב פלוס שנהגה בתקופת סמוטריץ' במשרד, קידום תקנות שמחייבות התקנת מערכות לשכחת ילדים בכלי רכב ומחלוקות רבות שהביאו אותו להגיד מעל דוכן הכנסת כי רגב "מחריבה" את משרד התחבורה.

המתחים נמשכים גם כעת כשהשניים חברים באותה הממשלה; סמוטריץ' כינס תחתיו את תחום התשתיות - הוא מקדם את חוק התשתיות הלאומיות, בכוונתו להקים מטה תשתיות במשרד האוצר, ובשעה שרגב הביעה התנגדות לפרויקט המטרו השניים חתמו על החלת דין רציפות על חוק המטרו והממשלה דווקא הביעה מחויבות לקידומו. כך נראה שמי שמוביל בפועל את הטיפול בתשתיות התחבורה הוא סמוטריץ' ולא רגב.

בשלב זה קשה לראות כיצד השניים יוכלו להסכים על מינויים בחברות הממשלתיות כשעימות נוסף עלול לפרוץ סביב דרישתה של רגב לבטל את נבחרת הדירקטורים בשעה שרשות החברות, תחת משרד האוצר, הקימה ועדה חיצונית לטיפול בנושא.

ביטוי נוסף למתיחות היא מסיבת העיתונאים שערכה רגב לפני שבוע וחצי ובה הצהירה כי בכוונתה לקדם רפורמה בתעריפי האוטובוסים כשאנשי משרד האוצר למדו עליה מהפרסומים בכלי התקשורת.

על פי דיווח של איתמר אייכנר ב ynet-רגב הציעה בישיבת הממשלה האחרונה להקים קבינט לענייני תחבורה כשעל פי הדיווח, שר האוצר בצלאל סמוטריץ' הגיב בציניות "לא מבין למה צריך להיפגש? אדוני ראש הממשלה, אפשר להפיץ רפורמות ב-750 מיליון שקלים בלי לדבר עם האוצר ובלי לדעת מאיפה הכסף מגיע. אז בשביל מה להיפגש?".

בשונה מהנתק בין המשרדים, פגישות דווקא התקיימו בין סגן השרה אורי מקלב, שעל פי ההסכמים הקואליציוניים אחראי על התחבורה בערים החרדיות ובין משרד האוצר.

מלשכת השרה רגב נמסר כי "משרד התחבורה ומשרד האוצר עובדים בשיתוף פעולה על מנת לקדם את הסוגיות התחבורתיות בחוק התקציב וחוק ההסדרים. הדיונים על חוק התקציב מרוכזים בידי המנכ"ל בפועל והמשנה למנכ"ל בפועל עם כל גורמי המקצוע במשרד אל מול הגורמים במשרד האוצר. אמנם יש פערים, אך אנו בטוחים כי נצליח להתגבר עליהם."