

מקרה מבחן: שדרוג כביש ירושלים תל אביב

עדי סופר, כלכלן

מרכז אדוה, אוגוסט 2013

תקציב 2013 אותו אישרה הממשלה בימים אלו כולל בין היתר את פרויקט השדרוג של כביש מס' 1 בעלות משוערת של 2.35 מיליארד ₪. העבודות אמורות להסתיים בסוף שנת 2016. חלקו האחד של הפרויקט בין שער הגיא למחלף שורש, קטע של כ-6 ק"מ, בו כבר החלו העבודות, נועד להרחבת הכביש משני מסלולים לשלושה בכל כיוון. עלותו של חלק זה כ-300 מליון ₪. חלקו השני, בין מחלף שורש ומחלף מוצא, קטע של כ-9 קילומטרים, כולל שינוי תוואי הכביש, שינוי והקמת מחלפים, כריית מנהרה באורך 700 מ' והקמת גשרים. עלות הביצוע של חלק זה מוערכת ביותר מ-2 מיליארד ₪.

ההשקעה בחלקו השני של הפרויקט תמוהה בעת הזו. הפרויקט אמנם מרשים אך תועלתו מוטלת בספק בעיקר לאור עלותו וזאת עוד בשנת קיצוצים. הפרויקט גם מנוגד לתפיסת משרדי האוצר והתחבורה כי יש לעודד מעבר לתחבורה ציבורית וזאת בשעה שעל אותו הציר ממש, מתבצע פרויקט תחבורה רב היקף אחר – הקמת קו רכבת מהיר בין תל אביב לירושלים הצפוי להסתיים בשנת 2017.

את פרויקט שדרוג הכביש כמו כל פרויקט תשתית תחבורה אחר, צריכים במשרד האוצר ובמשרד התחבורה לבחון באמצעות היעדים החברתיים והכלכליים אותם הוא מקדם. האם שדרוג הכביש מציג מענה יעיל ובר קיימא לצרכי התחבורה, האם הוא מקדם צדק חברתי, פיתוח כלכלי, הנגשת תעסוקה?

ראשית, שדרוג הכביש מתבצע בין שער הגיא למחלף מוצא ואינו מקל כלל על העומס בכניסה לערים ירושלים ות"א. לכן, למרות עלותו הגבוהה ושינוי תוואי הקרקע, ספק אם יקצר השדרוג את הפקקים ואת זמן הנסיעה בשעות העומס. גם כאשר אין עומס, בודאי שזמן הנסיעה לא יקוצר ב-20 דקות כפי שהצהיר שר התחבורה שהרי זמן הנסיעה בקטע זה כיום קצר מ-15 דק'.

מאידך, גם הצלחתו של הפרויקט אינה בהכרח בשורה טובה. משמעה- גידול במספר הרכבים שינועו על הציר וייכנסו לירושלים ותל אביב יום-יום. ההשלכות לכך- הגדלת הגודש בערים, גידול בזיהום האוויר, פגיעה בפיתוח העירוני, שימוש כבישי נוסף בעתודות קרקע וגידול בנפגעי תאונות הדרכים (ביחס לנוסעים ברכבת).

כמו כן, פיתוח הכביש יסייע בעיקר לבעלי רכבים אשר משכורתם או תנאי העסקתם מאפשרים הוצאה תכופה של נסיעה ברכב פרטי למרחק בינוני. הרחבת הכביש פחות רלוונטיות ואינה מקדמת נגישות לתעסוקה עבור האוכלוסייה שאין ברשותה רכב ותקציב רב לנסיעות.

מחקרים תחבורתיים מצביעים על כך שהדרך היעילה להתמודד עם גודש אינה דרך פיתוח הכבישים אלא דרך יצירת תנאים מיטביים לתנועה בתחבורה ציבורית. מחקר כמותי שנעשה בתחום מעלה כי בעוד נתיב תחבורה לרכב הפרטי יכול להוביל כ-2,500 נוסעים בשעה, נתיב מסילתי יכול להוביל כ-50,000 נוסעים בשעה. מרבית העולם המפותח מטיב להבין זאת וליישם.

גם במשרדי האוצר והתחבורה מכירים בזאת. על פי נתוני משרד האוצר החיסכון למשק ממעבר של כל אחוז מנוסעי הרכב הפרטי לתחבורה ציבורית נעמד ב-650 מיליון שקלים בשנה. לפיכך, לא ברורה עוד יותר ההחלטה להשקיע 2 מיליארד ₪ על מנת לעודד נסיעה ברכב הפרטי בין הערים ובתוכן.

על מנת שנוסעי הרכב הפרטי יעברו לנסיעה ברכבת, על הרכבת להתחרות בנוחות וביעילות של הרכב הפרטי. השקעה בת קיימא בציר זה צריכה להיעשות באפיקים הבאים:

- שיפור שירותי הרכבת- תדירות גבוהה, זמן נסיעה קצר, נוחות ומחיר נסיעה משתלם.
- פיתוח שירותי התחבורה הציבורית המזינים את הרכבת מכל מקום בערים ובתיאום עם זמני הרכבת.
- פיתוח מרכזים עירוניים המשלבים מדרכות פתוחות, חנויות ושירותים קהילתיים המותאמים לנוסעי הרכבת ואמצעי הסעת המונים.
- שיפור תדמית הרכבת.

השקעה כזו, עשויה להגדיל את מספר הנוסעים הנכנסים לערים בכל יום תוך צמצום כניסת הרכבים והגודש. פיתוח התחבורה הציבורית בערים ירושלים ותל אביב ישפר את הנגישות לתעסוקה ומרכזי החיים, לא רק עבור נוסעי הרכבת אלא עבור כלל התושבים בכל עיר, ויתרום לפיתוח תעסוקתי ולפיתוח המרחב העירוני.

את המשך השדרוג של הכביש יש לתזמן במידת הצורך לאחר שתילמד השפעתה של הרכבת על הציר. כך גם תוכל הרכבת לשמש חלופה טובה לשיבושי התנועה בזמן העבודות. זו אולי אף תהיה הזדמנות טובה להתחיל את המעבר מהרכב הפרטי לשימוש ברכבת.