

תחבורה היום ומחר קוראת לעצירת הרכבת לאילת עד לקיום בדיקה כלכלית מערכתית לפרויקט

רקע

בתאריך 15.2.2013 החליטה ממשלת ישראל להקים רכבת נוסעים ומטענים מהירה לאילת. עלות הפרויקט מוערכת כעת ב-23 מיליארד ש"ח, אך אינה כוללת את הציוד הנייד ואת החיבור לנמל אילת הנדרש לטובת שינוע המטענים. לאור ניסיון העבר באומדני חסר של פרויקטים של תשתית תחבורתית, ובפרט אלה של רכבת ישראל, ניתן להעריך כי עלות הפרויקט תהיה לכל הפחות 40 מיליארד ש"ח במונחי 2013. עמותת "תחבורה היום ומחר", החורטת על דגלה את קידומה של התחבורה הציבורית בישראל, מברכת על קידום פרויקטים שמטרתם עידוד הנסיעה בתחבורה ציבורית, לרבות פרויקטים עתירי הון של רכבת. בנוסף, דוגלת העמותה בהקצאה מושכלת של משאבים לצורך מיטוב התועלות החברתיות הכלכליות והסביבתיות הנזגרות ממנו.

עלות מול תועלת

לאורך השנים הועלו מספר חלופות בנוגע לאופי הרכבת המוצעת לאילת: רכבת מטענים בלבד, נוסעים בלבד או משולבת, במהירויות נסיעה משתנות. בהחלטת הממשלה בפברואר 2013 נקבע כי משרד התחבורה יקדם את החלופה המשולבת (נוסעים+מטענים) במהירות מסחרית גבוהה (כשעתיים וחצי). בהקשר זה חשוב לציין כי בעולם כמעט אין דוגמאות לרכבת מהירה משותפת למטענים ונוסעים.¹ מסקירה של מחקרים שונים שנעשו לאחרונה עולה תמונה אחידה כי הפרויקט אינו כדאי להקמה באופן מובהק, ובמקרים מסוימים אף אינו כדאי להפעלה (בתרחיש דמיוני בו היה מוקם חינוס אין כסף). הטבלה הבאה, הסוקרת עלויות הקמה של מגוון פרויקטים תחבורה גדולים ביחס לכמות המשתמשים, מחזקת טיעון זה: מן הטבלה ניתן להתרשם כי היחס בין כמות המשתמשים ברכבת המוצעת לאילת לבין עלות ההקמה גבוה בסדר גודל ביחס לפרויקטים אחרים, ומטיל בספק רב את כדאיות ביצוע הפרויקט. כשבוחנים את תקציבי הפיתוח של משרד התחבורה בעשור האחרון ואת אלו המתוכננים בשנים הקרובות, ניתן ללמוד כי סך ההשקעה

הממשלתית השנתית בתשתיות תחבורה נאמדת כיום בכ-12 מיליארד ש"ח, מתוכם כ-4-5 מיליארד ש"ח לשנה ברכבות בינעירוניות. המשמעות - תקציב רכבת ישראל יושקע במלואו במשך קרוב לעשור בקו בודד שישרת פחות מ-5% מסך המשתמשים ברכבת (בשנת הפתיחה) ופחות מ-0.1% מסך הנסיעות שיתבצעו בישראל.⁴

מערכות התחבורה הנבנות, ובפרט מערכות הסעת ההמונים במטרופולינים השונים, צפויות לספק מענה לקהל רחב של משתמשים ברמה יומית. מאידך גיסא, הרכבת לאילת צפויה לשרת ע"פ התחזיות האופטימיות⁵ כ-10,000 נוסעים ביום בשנת 2020, רובם תייריים בעלי ערך זמן נמוך. היקף ההשקעה האדיר מחד, והיקף המשתמשים המוגבל מאידך, מחייב בחינה מחודשת לעצם הצורך ברכבת לאילת. לפיכך גורסת העמותה כי יש מקום לתעל התקציב האדיר לטובת פיתוח רוחבי של מערכות תחבורה ציבורית מגוונות שהתועלות שלהן לציבור גבוהות יותר.

דוגמא לחבילת השקעות בעלות זהה שעתידה להשפיע על רוב אזרחי מדינת ישראל ברמה יומית מוצגת לעיל לשם המחשה:⁶ נתיבי העדפה לאוטובוסים בכ-30 הערים הגדולות בישראל (כ-600 ק"מ) - 4 מיליארד ש"ח; הטמעת טכנולוגיות מידע וכרטוס בכל מערך האוטובוסים בישראל - 2 מיליארד ש"ח; שיפור תשתיות הנוסעים לתחבורה הציבורית לרבות מסופים בכל המדינה - 2 מיליארד ש"ח; פריסת שבילי אופניים בכל הערים בישראל (כ-1000 ק"מ) - 2 מיליארד ש"ח; רכבת קלה קו סגול (ת"א) - 8 מיליארד ש"ח; מנהור הרכבת באזור חיפה - 3 מיליארד ש"ח; חשמול הרכבת - 8 מיליארד ש"ח; מסילה רביעית באילון - 3 מיליארד ש"ח; סה"כ - 32 מיליארד ש"ח;

פרויקט	עלות הקמה	תחזית נוסעים שנתית	עלות לנסוע ³	הערות
רכבת קלה ירושלים	3 מיליארד ש"ח	40 מיליון	3.7 ש"ח	הסעת המונים
מטרונית חיפה	1.6 מיליארד ש"ח	21 מיליון	3.8 ש"ח	הסעת המונים
רכבת קלה ת"א קו אדום	14 מיליארד ש"ח	80 מיליון	8 ש"ח	הסעת המונים
רכבת מהירה לירושלים	8 מיליארד ש"ח	10 מיליון	40 ש"ח	רכבת ישראל
רכבת עכו-כרמיאל	3.4 מיליארד	3 מיליון	55 ש"ח	רכבת ישראל
רכבת משולבת מהירה ת"א-אילת				
	30 מיליארד ש"ח לכל הפחות	3 מיליון לכל היותר	500 ש"ח	

⁴ מתבסס על אומדן נסיעות מקסימלי לרכבת לאילת שמוערך ב-2.5 מיליון נוסעים לשנה, ותחת הנחה לתחזית גידול ריאלי של 4% בשנה בכמות הנוסעים ברכבת ישראל בעשור הקרוב וכן שאחוז הנסיעות ברכבת מכלל הנסיעות בישראל יגדל ב-25% (מ-1.5% לכ-2% בקירוב) שוקי כהן, חברת מת"ת, אומדן ביקושים לרכבת ישראל

¹ מתוך הדוח "רכבת לאילת: בחינת ההגיוניות להקמת המיזם", החברה להגנת הטבע, אוקטובר 2013
² פרופסור Germa Bell מאוניברסיטת ברצלונה (UB), בהרצאתו בטכניון מתאריך 22.1.2014 על רכבות מהירות בעולם
³ מדד גס לצורך בחינה השוואתית המניח 20 שנות חי פרויקט וללא עלויות הקמה

לסיכום

הגם שהעמדות תומכת באופן עקרוני בקידום מערכות הסעת המונים, לרבות מערכות מסילתית בינעירוניות, שתשפרנה את השירות לנוסע ותהווה חלופה אמיתית לרכב הפרטי, אנו טוענים כי עלות פרויקט הרכבת לאילת בתצורתו הנוכחית (רכבת משולבת מהירה) היא גבוהה מאוד, ותקשה תקציבית ומקצועית על ביצוע פרויקטים חשובים וחיוניים שמידת השפעתם על תושבי המדינה גבוהה בהרבה ותועלתם למשק חשובה לעין שיעור.

לפיכך אנו קוראים לממשלת ישראל לעצור את הפרויקט עד לקיום בחינת

7 משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, משרד האוצר (2012) פיתוח התחבורה הציבורית, תכנית אסטרטגית. דצמבר.

כדאיות של הרכבת לאילת לעומת חלופות נוספות לקידום תחבורה ציבורית, ולרכז מאמצים בפרויקטים בעלי חשיבות לאומית גבוהה יותר, אשר צפויים לשרת ציבור גדול בהרבה, כגון הקמת מערכות הסעת המונים במטרופולינים השונים, העדפת התחבורה הציבורית בצירים העירוניים והבינעירוניים, וקידום אמצעים לא ממונעים במרחבים העירוניים.

העמדות תמשיך ותתמוך ביישום התוכנית האסטרטגית של משרד התחבורה לקידום תחבורה ציבורית⁷ אשר בעיקרה עומדים העקרונות הבאים:

1. הקמת מערכות הסעת המונים במטרופולינים הגדולים
2. שיפור בתחבורה הציבורית (אוטובוסים בעיקר) לפרפריה ע"י הבטחת רמת שירות מזערית.

תגובה למאמרו של אדי קוטרש על שילוט כרסומת בדרכים בין-עירוניות

מאיר גזית*

למניעת פגיעה בתשומת לב הנהגים מהמתרחש בכביש, והשני - למניעת פגיעה בנוף הניבט מהדרך, אז גם נוצר האלמנט המשפטי "איסור בכל מרחק הנראה מהדרך הבינעירונית", כמו גם העירות כנגד מוצרי פרסום מרחפים - היתה זו תקופת הצפלינים, ובצומת הקריות היתה תאונה בגין אחד כזה, וכן מפציץ ריח (היו כאלה בעולם) או מתנועעים, או רועשים...ועוד דומים לכך, העלולים למשוך את תשומת לב הנהג מהדרך. כל אלה מבוססי מצבים ומחקרים מהעולם.

אני זוכר יום ו' אחד, בעוד אני מדווח בגלי צה"ל על עבודות בכבישים, מגיע דיווח מהמסוק מטעמם, ששלטי ענק נופלים בזה אחר זה לאורך כביש חיפה-תל אביב, עם תום ימי ההמתנה שהותרו על-ידי החוק עד להסרת השלטים.

מכאן והלאה, מרבית קטעי הכביש היו נקיים משילוט, למעט אזורי תעשייה ותחנות דלק, אודותם מתמקד איגוד קוטרש, ובצדק.

מאז נוספו תקנות מתוך כוונה למנוע את השילוט הפראי של הפרסומות, אלא שבעוד בנושא התימור, יד קשה מכוונת כנגד אלה המיתורים, היד כלפי שלטי הפרסומות, קלה יותר.

אכיפה כבר אמרנו?

מזעור מסרים שאינם חיוניים לצדי הכביש למען בטיחות, כבר אמרנו? מקרה "נתיבי איילון" מצביע על כשל מקצועי, הנובע לדעתי מהגדרה שונה של "דרך פרברית מהירה", השונה מ-"דרך מהירה" בינעירונית, ובוודאי מחוסר הבנה של המחוקק, שהובל ע"י המפרסמים שהפעילו לובי חזק. על כך ייאמר חבל, ובתקווה ליתר הבנת הנושא להבא.

צודק אדי קוטרש בדבריו במאמרו אודות חוק הדרכים-שילוט, בגיליון דצמבר 2013. או...או...או שיאכפו את החוק, או שישנוהו.

זה המקום לציין שהחוק המתוקן, להרחיק את שלטי הפרסומות מצדי הדרכים הבין-עירוניות, נחקק מחדש בתחילת שנות ה-80, עת יצא מבצע פרסום ענק של חברת שיווק לשתייה מוגזת על שלטי פרסומות שהוצבו לצדי הדרכים, במרחק העולה על 50 מטר מציד הדרך - לפי החוק הישן מאז 1966, שאסר זאת עד למרחק של 50 מ' מהצד.

מובילי השינוי היו שתי עורכות דין - רות רוטנברג, שהיתה היועצת המשפטית של השירות לשמירת הסביבה, ושרה גרינברג, היועצת המשפטית של מע"צ, והח"מ שכיחן כאקולוג של מע"צ. מסע לא פשוט עברנו בשכנוע ועדת השרים לחוקה, חוק ומשפט וחברי כנסת, עד ליום ההצבעה במשכן. היו שחשבו להרחיב את איסור ההצבה עד 300 מ' מציד הדרך (רשות הטבע, בראשותו של האלוף מיל. אברהם יפה ז"ל), והיה ח"כ שניסה למנוע את השינוי כ"מייצג", סמוי או לא, של חברות הפרסום, שאז היו 2 עיקריות.

ההצעה להרחיק את השילוט ל-300 מ' נפלה, כי היה ברור שיוצבו שלטי ענק במרחק 301 מ'. גם ההצעה לפסילת החוק נפלה, כיוון שמרבית חברי הכנסת סברו, שיש לסלק השילוט מצדי הדרכים.

היות שהנימוקים היו בטיחות בדרכים ואיכות הסביבה, הראשון -

* לשעבר דובר מע"צ (כיום יועץ החברה הממשלתית לתיירות הממונה על שילוט התיירות החום).

האגודה הישראלית למחקר תחבורה

The Israeli Association of Transportation Research

במסגרת שיתוף הפעולה בין האגודה הישראלית למחקר תחבורה ועיתון תנועה ותחבורה הועלו הגיליונות האחרונים של העיתון, בפורמט PDF, לאתר האגודה www.transit.org.il האגודה ערכה שני עיון - באירוח מכללת אפקה

"זמן ותחבורה" שנערך ב- 13.11.2013

"תורים והמתנה בתחבורה-ניתוח התנהגותי" - פרופ' דן זכאי - המרכז הבינתחומי הרצליה

"תקציב משך הנסיעה" (travel time budget) והשלכותיו בתכנון תחבורה" - פרופ' אראל אבינרי - מכללת אפקה

"עתידנות בתחבורה" שנערך ב- 23.01.14

"תחבורה חכמה: מציאות ומדיניות" - מר איל רוזנר - ראש התוכנית הלאומית להפחתת התלות בנפט - משרד רוה"מ.

"תרחישים פרושים בתחבורה - תכנית 2050" - ד"ר אהרון האופמן - היחידה לחינוך טכנולוגי וחברתי - אוניברסיטת תל אביב.

עתידנות בתחבורה - השלכות על תכנון תחבורה - דן רדר - חבר הנהלת אילת.

את ההרצאות ניתן למצוא באתר האגודה.

מקור: "מקור ותחבורה" מקור את באי הכנס פלני.