

סגור חלון



## הכלכלנים מסכנים אותנו על הכבישים

**בקרב מאד תיסתם "ארץ גדרה-חדרה" במכוניות. היא כבר סתומה - חייבים לפעול לפתרון הבעיה**

**פרופ' שלמה מיטל** 9/3/2010

השבועות האחרונים מאוד מפחידים בכבישים. כבישי ישראל הפקוקים והקטלניים שוב קוצרים את קציר הדמים.

נהגים גרוועים? נהגי משאיות מזי שינה? מחסור במחסומי הפרדה? כבישים באיכות נמוכה? נאשים את כל אלה. אבל יותר מכל, נפנה אצבע מאשימה אל שורש הבעיה – אל הכלכלנים. מאחר ואני כלכלן, ראוי שאומר זאת – זיהינו את האויב, והאויב הוא אנחנו הכלכלנים. וכך למה?

ישראל כ-18 מליון מטרים של כבישים, מכל הסוגים. ויש בה 2.4 מיליון מכוניות פרטיות. נחלק 18 ב-2.4 ונקבל 7.5 מטרים, האורך הממוצע של כביש לכל מכונית. אורכה הממוצע של מכונית הוא 4.7 מטרים. כלומר, אם כל המכוניות יעלו על הכביש בזמנית, מצבן יהיה פגוש אל פגוש. מאחר שמספר המכוניות גדל מהר יותר מהכבישים הזמינים, בקרוב יהפכו כל כבישי ישראל למגרשי חנייה. לפעמים הם כבר כאלה, כפי שראינו בשבוע של ה-21 לפברואר.

הפתרון הוא תחבורה ציבורית, ובאופן ספציפי – רכבות. ראש הממשלה, בנימין נתניהו, ומשרדו שטחו הצעה בהיקף של 50 מיליארד שקלים (13.4 מיליארד דולר) לסלילה מסיבית של מסילות מקרית שמונה בצפון עד אילת בדרום.

ההצעה כוללת את חיבור אשקלון לבאר שבע דרך שדרות, נתיבות ואופקים; חיבור המפרץ לעפולה ובית שאן; וחיבור עכו לכרמיאל. מאחורי הקלעים ממתניה גם המסילה המהירה מהשפלה לירושלים. ועושות את דרכן בכבדות הרכבות הקלות הפנים מטרופוליניות בתל אביב ובירושלים. המטרה ברורה למדי: לבטל את החלוקה למרכז ושוליים על ידי מתן נגישות בת השגה לכל ישראלי באשר הוא.

שר האוצר, יובל שטייניץ, וכלכלני אגף התקציבים מתנגדים לתכנית. כך גם מומחה התחבורה ראובן גרונאו, פרופסור לכלכלה מהולל באוניברסיטה העברית. הכלכלנים אומרים שנתניהו לא הראה כיצד לגייס תקבולים למימון 50 מיליארד שקלים. אמנם כך. הם גם טוענים שרכבת מקרית שמונה ועד אילת נכשלת במבחן העלות-תועלת. זול יותר לקנות צי של אוטובוסים. אמנם כך. קל לנחש מה תהיה השפעת צי אוטובוסים שיתוסף לגודש בכבישים ויתרום מנה נוספת של אדי דיזל.

המחבר הבריטי אוסקר ווילד הגדיר צניקן כאדם היודע את מחירו של כל דבר ואת ערכו של שום דבר. אנחנו יודעים עכשיו את מחיר תכנית הרכבות. אבל האם נדע את התועלת הסמויה שתצמחנה כאשר כל ישראלי מקטן ועד גדול יוכל להגיע מכל מקור לכל יעד במהירות ובעלות נמוכה? ומה תהייה התועלת הבלתי נתפסות אם עסקים, מוסדות חינוך ורובעי מגורים יוכלו לבקוע באתרים אשר לא נתפסו כראויים עד כה? גל ההתפלגות מחדש של שווי קרקעות מתל אביב והלאה, ממקומות משגשים אל אזורי מצוקה, יניב תועלות מסיביות.

ראוי להשמע לעצת הכלכלן המנוח פאול סמואלסון. בניגוד לרבים מעמיתיו הוא האמין כי על השלטון לספק מגוון רחב של מוצרים ציבוריים הכוללים בריאות, ביטחון, חינוך ו"נגישות" (תחבורה ציבורית). מוצרים אלו מוצעים בחסר בשוק הפרטי השוחר רוחים מקסימאליים.

נתניהו מאמין גדול בהפרטה. למרות זאת הוא אינו נרתע מגיוס השלטון לרישות המדינה ברכבות. האמת תאמר, אין לנו ברירה. בקרוב מאד תיסתם "ארץ גדרה-חדרה" במכוניות. היא כבר סתומה. רכבות הן התגובה הראויה.

כלכלנים זוזו הצידה. משרד האוצר, ישר קו עם התכנית. הטה אוזן לדברי סמואלסון אשר פעם אמר: "אני מאמין שכל מטרה ראוייה מצדיקה מידה של אי-יעילות". ביטול גבולות הפריפריה, יצירת נגישות, שחרור הארץ מהפקקים האינסופיים, אלו הן מטרות ראויות; אלה הם מוצרים ציבוריים חשובים. והציבור זקוק להם יותר מתמיד.

**הכותב הוא חוקר בכיר במוסד שמואל נאמן, בטכניון**