

☒ סגור חלון



ליקויים קשים בתכנון ויישום הרפורמה בתחבורה הציבורית במטרופולין ת"א

מבקר המדינה מצביע על אי שיתוף הציבור ברפורמה, התעלמות מהתרעות של גורמי מקצוע ויועצים ובזבוז כספים במהלך תכנון והפעלת הרפורמה ב-2011

משה ליכטמן 21/2/13

מבקר המדינה השלים את בדיקת הרפורמה בתחבורה הציבורית במטרופולין תל אביב, שהופעלה ב-1.7.2011 ושינתה את הרגלי הנסיעה של מיליון משתמשי התחבורה הציבורית בתל אביב, רמת גן, גבעתיים, חולון, בת ים, בני ברק ואזור. ממצאי המבקר מצביעים על ליקויים בהליכי התכנון והיישום של הרפורמה, והם תומכים בממצאי תחקיר "גלובס" על הפרויקט (26.6.2011), "מהפכה תחבורתית או מסע לשום מקום?".

את הרפורמה הוביל אלכס לנגר, מי שהיה מנהל תחום יבשה במשרד התחבורה, וסולק מהמשרד לפני חודשים אחדים בעקבות חשיפת פרשה של קשרים מיניים פסולים עם עובדות במשרד התחבורה. לנגר הטיל את משימת תכנון הרפורמה על רותי אמיר, שאינה מהנדסת תחבורה או תנועה, אלא כלכלנית עם תואר בגיאוגרפיה. אמיר פעלה במסגרת מינהל תחבורה ציבורית בחברת נתיבי איילון. קואופרטיב דן התריע על מה שנראה לו כליקויים בתוכנית הרפורמה, בעיקר ניתוק השכונות מיעדים מרכזיים בעיר, ונקלע למלחמת האשמות מול משרד התחבורה.

מהנתונים שנבחנו בבדיקה המבקר עולה, שעלות הרפורמה מוערכת בכ-200 מיליון שקל לאורך כעשר שנות תכנון, כולל שכר חברות ייעוץ, יחצ"נים ומנהלי פרויקטים, למשל CIS (חברה של יהודה בר און, שהיה בעבר מנכ"ל נתיבי איילון ואח"כ מנכ"ל דן ומשנה למנכ"ל מ.ע.צ.), שהיה אחראי על יישום הרפורמה, וחברת הייעוץ האסטרטגי SAPIO. בנוסף, לאגד ולדן הובטחה סובסידיה של כ-50 מיליון שקל לכל אחת למשך 5 שנים מהפעלת הרפורמה.

מתכנני הרפורמה לא ניסו לטפל באופן ישיר בשתי הבעיות העיקריות שהיו במערכת האוטובוסים הקודמת - תדירות וצפיפות. בעיות אלה הוזכרו בסקרים כקריטיות, כולל בדו"ח קודם של מבקר המדינה. צוות התכנון התעקש על יצירת נתיבי אוטובוסים חדשים שהם במבנה שתי וערב, למרות ששמעו ביקורת על היכולת להפעיל שיטה זו במרחב האורבני של מטרופולין תל אביב, שהוא בעל אופי רדיאלי.

במרכז הרפורמה הועמדה "שיטת המעברים", כאשר כמעט כל נסיעה היא בכרטיס אחד בן שעה וחצי בשני אוטובוסים רגילים. עוד בשלב התכנון הצביעו מומחים על כך, ששיטת המעברים מתאימה למעברים בין אוטובוס רגיל לבין אוטובוסים רבי-קיבולת (BRT) או רכבת תחתית/קלה, ולא בין שני אוטובוסים רגילים.

מיד בסמוך להפעלת הרפורמה נדרשו תיקונים רבים בקווים, לאור המצוקה שאליה נקלעו תושבי השכונות, ובעיקר הסטודנטים והקשישים. החזרת קווים עיקריים למתכונתם הקודמת מעידה על ליקויי התכנון ושיטת המעברים.

לרוב, זמן הנסיעה התארך

ממצאים חמורים במיוחד יש על המחדל בתחום שיתוף הציבור בהליכי הרפורמה ויישומה, מחדל שבו הודה לנגר במפורש. בדו"ח גם ביקורת על ההסברה הלקויה והיעדר מידע ראוי באינטרנט ערב היישום ובימים הראשונים לרפורמה, למרות תקציב בזבזני של 25 מיליון שקל להסברה ופרסום. מנכ"ל משרד התחבורה באותו זמן, דן הראל, החליט בשלב מסוים להפסיק את בזבוז הכספים לפרסום. הראל עזב את המשרד כמה חודשים אחרי הפעלת

הרפורמה, ומי שמונה כממלא מקומו היה לנגר.

גם התיאום של משרד התחבורה עם עיריית תל אביב היה לקוי, בין השאר כי דירקטוריון נתיבי איילון (חצי ממנו נציגי עיריית תל אביב) לא היה מעורב ולא דן כראוי בתוכנית רפורמה. הפרויקט חידד עוד יותר את היחסים בין שר התחבורה ישראל כץ לבין ראש העיר רון חולדאי, שאמר "זו רפורמה מצ'וקמקת".

לאחר יישום הרפורמה, משרד התחבורה דיווח על סקר ספירת נוסעים, שלפיו הסתמנה עלייה קטנה במספר הנוסעים בתחבורה הציבורית במטרופולין. למרות הדרישות מצד ועדי שכונות וארגונים חברתיים, לא בוצע תהליך של הפקת לקחים, למשל לא בוצע הסקר הרלוונטי, של בדיקת זמן ההגעה ליעד "מדלת לדלת" אחרי יישום הרפורמה, לעומת המצב לפניו. על פי דיווחים של אזרחים וארגונים חברתיים, בחלק ניכר מהנסיעות זמן הנסיעה התארך, ורק במיעוט הקווים ניכר שיפור בזמן "מדלת לדלת".