

מבקר המדינה: משרד התחבורה לא בודק כדאיות של תוכניות בשווי מיליארדי שקלים

לפי המבקר, בניגוד לנוהל הרשמי, חלק ניכר מהפרויקטים התחבורתיים מאושר מבלי שנבדקה הכדאיות הכלכלית שלהם. בין 2015 ל-2024 נערכו רק 317 בדיקות, ורובן בחנו חלופה אחת בלבד שנבחרה מראש. המבקר מזהיר כי הבקרה המקצועית הלקויה תוביל לבזבז כספי ציבור, לעיכובים ולתעדוף שגוי של כבישים על פני תחבורה ציבורית

[סיון חילאי](#) | 21.10.25 | 15:58 **YNET**

דוח מבקר המדינה שמתפרסם היום (שלישי) מציג תמונה מדאיגה של תכנון לקוי, חוסר תיאום והיעדר בקרה כלכלית בפרויקטים תחבורתיים מרכזיים בישראל. המבקר קובע כי המדינה משקיעה מדי שנה עשרות מיליארדי שקלים בתשתיות תחבורה, אך פעמים רבות ללא בדיקת כדאיות כלכלית מלאה, כפי שמחייב הנוהל הרשמי.

בדוח נחשף כי גם במטרופולין חיפה, אחד מאזורי התחבורה העמוסים במדינה, תוכניות האב לא עודכנו כמעט עשור, פרויקטים מתעכבים והחזון התחבורתי רחוק ממימוש.

שני הפרקים בדוח שעוסקים בבדיקות הכדאיות ובמצב התחבורה הציבורית בחיפה, חושפים מערכת תכנון תחבורתית לא עקבית, רוויית עיכובים וחסרת ראייה כוללת. בלי תוכנית אסטרטגית רחבה וארוכת טווח, הציבור הוא זה שישלם את המחיר: בזמן, בכסף ובאיכות החיים.

המבקר מתניהו אנגלמן מסכם כי כדי לשנות כיוון נדרש שינוי תפיסתי עמוק - מתכנון מגיב לתכנון יוזם, מהתמקדות בפרויקטים נקודתיים לגישה כוללת, המבוססת על נתונים עדכניים, שקיפות והערכת כדאיות אמיתית. רק כך, לדבריו, תוכל ישראל לסגור את הפער התחבורתי שנפער בינה לבין מדינות העולם המפותח ולבנות מערכת תחבורה בת-קיימא לדורות הבאים.

בדיקת כדאיות כלכלית - רק אחרי אישור הפרויקט

מבקר המדינה בוחן אם משרד התחבורה וחברות התשתית מבצעים בדיקות כדאיות כלכלית כנדרש לפרויקטים תחבורתיים. בבדיקות אלו בוחנים את התועלת הכלכלית, החברתית והסביבתית של כל פרויקט לעומת עלותו ואם קיימת הצדקה ציבורית להשקעת כספי המדינה בו. לפי ממצאי הדוח, התהליך מתבצע רק באופן חלקי, לא אחיד ולעיתים רק לאחר שהפרויקט כבר אושר - מה שמערער את מהימנותו ואת תרומתו לתכנון מושכל.

המבקר מציין כי בין 2020 ל-2023 הוציא משרד התחבורה בממוצע כ-20 מיליארד שקל בשנה על פרויקטים תחבורתיים - ההוצאה הגבוהה ביותר בתחום ההשקעות האזרחיות מבין כל משרדי הממשלה. **למרות זאת, בין 2015 ל-2024 בוצעו 317 בדיקות בלבד.** במרבית המקרים נבדקה רק חלופה אחת - זו שנבחרה מראש על ידי חברות התשתית. לפי הדוח, המצב הזה מעיד כי משרד התחבורה אינו עורך השוואה אמיתית בין החלופות ואינו יכול לבחור את המסלול המשתלם ביותר לציבור.

לצד זאת, הדוח מצא כי במשרד התחבורה אין הנחיה ברורה לגבי השלב שבו יש לבצע את הבדיקה. בחלק מהמקרים הבדיקה נעשית בשלב מוקדם ולעיתים אחרי שנקבע התכנון. יותר מ-40% מהבדיקות התבצעו רק בשלבים מתקדמים, כשהפרויקט כבר כמעט סגור.

חלק גדול מהתוכניות שמשרד התחבורה אישר כלל לא נבדקו, ובעיקר פרויקטים עירוניים ופרויקטים של תחבורה ציבורית עתירת נוסעים דוגמת רכבות קלות או קווי BRT.

המבקר מתריע גם על פערים מתודולוגיים חמורים: בדיקות כדאיות רבות לא מתנהלות לפי הנוהל המקובל, אלא באופן חלקי בלבד. כך, למשל, פרויקטים המחברים שכונות חדשות מוחרגים מהצורך בבדיקת כדאיות, פרויקטים עירוניים נבחנים במודלים אחרים, ו"מגה פרויקטים" כמו המטרו בגוש דן נבדקו בשיטות שונות לחלוטין, לעיתים על ידי גורמים חיצוניים ללא מעורבות אגף המחקר.

לפי המבקר, המצב הזה יוצר עיוות בתעדוף בין סוגי התחבורה. כך למשל, כבישים חדשים מציגים יחס עלות-תועלת ממוצע גבוה (2.6) לעומת פרויקטים של תחבורה ציבורית (1.28). אלא שסביר להניח כי הפער נובע ממדידה לא אחידה ולא מהבדל אמיתי בתועלת למשק ולציבור. התוצאה, לפי הדוח, היא העדפה עקבית לסלילת כבישים חדשים על פני השקעה בתחבורה ציבורית, אף שזו נדרשת יותר להפחתת עומסי התנועה וזיהום האוויר.

המבקר קרא למשרד התחבורה ולמשרד האוצר ליישם את ההמלצות שהוצגו בדוח ולפעול לשיפור תהליכי התכנון של תשתיות התחבורה בישראל: "צריך להגביר את השקיפות של תהליכי קבלת ההחלטות לגבי אישור פרויקטים ותיעדופם, להתאים טוב יותר את התכנון התחבורתי לצורכי הציבור ולפעול לניצול יעיל יותר של המשאב הציבורי". אנגלמן הדגיש כי נדרש תהליך סדור ואחיד של בדיקות כדאיות כלכלית, כדי לוודא שההשקעות בתחבורה הציבורית ובכבישים מבוססות על שיקולים מקצועיים ומדידים, וכי הציבור ייהנה מהתועלת המרבית מכספי המדינה.

מטרופולין חיפה נשאר מאחור

בפרק נפרד בדוח ביצע המבקר בחינת מעקב למצב התחבורה הציבורית במטרופולין חיפה והעלה כי גם שם התכנון והביצוע רחוקים מהמטרות שהוצבו לפני עשור. על פי הדוח, משרד התחבורה חילק את המטרופולין לשלוש טבעות הכוללות את חיפה והקריות, את היישובים הסמוכים כמו עכו ונשר, ואת הערים החיצוניות כמו נצרת, נהריה וכרמיאל. למרות שמדובר במרחב תחבורתי מרכזי שאמור לשמש שער תחבורתי לצפון, התוכנית האסטרטגית האחרונה שהוכנה עבורו היא מ-2015 ומאז לא עודכנה.

המבקר מצא כי חלק גדול מהפרויקטים שתוכננו לשיפור התחבורה הציבורית באזור, ובהם הרחבת קווי המטרונית, לא בוצעו או בוצעו באופן חלקי בלבד. כמו כן, המודלים התחבורתיים שעליהם מתבסס התכנון לא עודכנו זה שנים ומתבססים על סקרים ישנים, כך שהנתונים המשמשים לתכנון אינם משקפים את דפוסי הנסיעה הנוכחיים של התושבים.

בנוסף, התברר כי פרויקט חשמול המסילות במטרופולין חיפה, שהוגדר כתנאי לקידום פרויקטים תחבורתיים מרכזיים, מתעכב בכמעט שלוש שנים וצפוי להסתיים רק ב-2027.

בעלות של 4.7 מיליארד שקל. גם המחלוקות בין עיריית חיפה לרכבת ישראל סביב מנהור המסילות ושיקוען גורמות לעיכובים נוספים.

המבקר קובע כי הפיגור המתמשך בפיתוח התחבורה הציבורית באזור חיפה פוגע בתושבי הצפון ומחריף את הפערים מול המרכז. המבקר מתניהו אנגלמן קרא לשרת התחבורה, למשרד התחבורה ולמשרד האוצר "לקדם את הקמת הרשות המטרופולינית או הרשות המרחבית לתחבורה במטרופולין חיפה, וכן במטרופולינים אחרות (גוש דן, ירושלים ובאר שבע), אשר בעזרתן ניתן יהיה לקדם ולפתח את התחבורה הציבורית בצורה מיטבית ולקדם פרויקטים תחבורתיים בפרקי זמן מיטביים".

בדוח צוין כי צעדים אלה נדרשים גם לנוכח מדיניות המשרד לשנע את המשתמשים בתחבורה הציבורית מאזור הצפון אל המרכז דרך חיפה, וכי ניהול מטרופוליני אחד ישפר את שירות התחבורה הציבורית לטובת תושבי הצפון ותושבי מטרופולין חיפה.

ראש עיריית חיפה, יונה יהב, מסר בתגובה: "הדו"ח חושף אמת קשה וידועה – ממשלות ישראל לדורותיהן ומשרד התחבורה הפקירו במתכוון את מטרופולין חיפה. בעוד שבמרכז המדינה מושקעים מיליארדים, כאן בצפון אנחנו מקבלים תוכניות ישנות, הבטחות ריקות ועיכובים אינסופיים, שעולים לאזור בתאונות דרכים רבות ואין ספור נפגעים, פצועים והרוגים, במספרים בלתי נתפסים. המחדל של אי-הקמת רשות מטרופולינית לתחבורה בחיפה הוא בלתי נסלח. לא ייתכן שעיר שנחשבת לשער התחבורתי של הצפון, עם נמל, מסילות ותחבורה בינלאומית, תנוהל כטלאי על טלאי".

ממשרד התחבורה נמסר: "הטענה כאילו למשרד חסר ידע או שהמידע מנוהל באופן ידני - אינה נכונה. כלל הנתונים על פרויקטי התשתית מנוהלים כיום באמצעות מערכת ממוחשבת מתקדמת שפותחה במשרד - מערכת "שיטה" - המאחדת את המידע התקציבי, ההנדסי והתפעולי ומאפשרת בקרה בזמן אמת, מעקב אחר לוחות זמנים ותקציבים, ושימור ידע ארגוני. בנוסף פועלת מערכת GIS ייעודית המספקת תמונת מצב כוללת לכלל הפרויקטים בישראל.

מינהל התשתיות במשרד נמצא בתנופת חיזוק משמעותית. בשלוש השנים האחרונות הוקמו בו שני אגפים בכירים חדשים (מאי"ץ ואגף בכיר רשויות מקומיות), אשר הרחיבו את יכולת הפיקוח והבקרה על פרויקטים בהיקפים של מיליארדים.

באשר לטענות על בדיקות הכדאיות הכלכלית - מדובר בפרשנות שגויה. למשרד התחבורה אין חובה חוקית לבצע בדיקות כדאיות לכל פרויקט, אולם בפועל המשרד מקיים בדיקות סדורות בהתאם לנוהל פר"ת המעודכן, המשמש כלי מקצועי לקבלת החלטות. הנוהל מבוסס על מתודולוגיה מחקרית מקיפה, ולצד שיקולים כלכליים נבחנים גם היבטים תחבורתיים, ביטחוניים, סביבתיים וחברתיים.

בנושא הרשויות המטרופוליניות, משרד התחבורה מקדם מהלך משמעותי לחיזוק מערך התחבורה הציבורית בישראל באמצעות קידום הצעת החוק להקמת רשויות מטרופוליניות - חוק שלא קודם במשך עשרים שנה. ההצעה מוכנה במלואה, מגובה בתמיכה מקצועית רחבה, ונועדה לשפר את התיאום והניהול של מערכי התחבורה העירוניים בישראל".

