

20 מיליארד שקל ללא כיסוי: סימני השאלה סביב תוכנית התחבורה בחברה הערבית

בעוד שהתוכנית האסטרטגית לצמצום פערי התחבורה העמידה תקציב של 20 מיליארד שקל לעשור, ב־2022 הושקעו רק מיליארד שקל והשאר מותנה בהתקדמות • בראיון לגלובס מצביעה שרון מלכי, שהובילה את הפרויקט עד לא מזמן, על פערי התשתיות ועל סימני השאלה שמרחפים

לפצות. לפעמים יש גם יותר ממחזיק אחד כי זו אדמה משפחתית ויש הרבה בעלי עניין. תוסיף לזה את הוסר האמון בין אזרחי המדינה הערבים לרשויות השלטון היהודיות". עם זאת, רק באחד מתוך כמעט 60 פרויקטים ראש הרשות ויתר. "למרות שראש העיר רצה, הוא לא יכל לעמוד בלחץ הפוליטי שהופעל עליו".

480 פרויקטים מתוכננים במסגרת התוכנית האסטרטגית לתשתיות ביישובי החברה הערבית

רכבות ביישום התוכנית. "מדר בר 133 יישובים. כדי להבין כמה צריך להשקיע, צריך לדעת לדוגמה שבתוכנית יש 12 פרויקטים בנצ'רת, שהיים בה למעלה משבעים אלף תושבים. מדובר סך הכל על פרק זמן של עשור, ככה שזה ממוצע של כרך פרויקט בשנה, אך גם זה לא מתקצב".

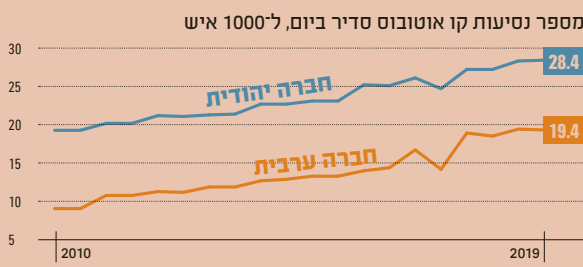
פערים בין מקבלי ההחלטות למציאות

למרות הטענות, התוכנית עדיין משופרת ביחס לתכנית החומש הקודמת. "למדנו שאנחנו חייבים להביא סכומים גדולים לתשתיות שאז עמדו רק על 180 מיליון שקל בשנה. הבנו גם שהכסף חייב להיות מוגדר וברור", מלכי מסבירה. "לאחר שנקבע כי 40% מהסכום שיש לפיתוח כבישים בערים יוקצה ליישובי החברה הערבית התחילו דיוני שלמים אם זה נוסף לתקציב או חלק ממנו, האם כוללים גם את מורה ירושלים והאם כוללים גם שבילי אופניים".

מלכי מציינת גם את הפערים שהיו קיימים בין מקבלי ההחלטות למציאות בפועל. "הגענו להבנה שאנחנו חייבים להציג תכנית שתעשה מיפוי של הפערים. אפי' לו לא ידענו לאן הערבים נוסעים ומה הצרכים שלהם. במקביל, רצינו להראות שאנו מקדמים פרויקטים בחברה הערבית באותם הסטנדרטים כמו בחברה היהודית. לפני כן, המדינה הוציאה מכרזים לחברות פרטיות שדרשו עם הפרויקטים והמאסו אותם על הציבור".

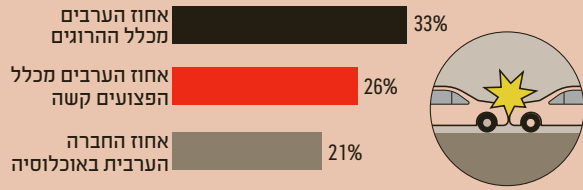
מעבר לתקציבים ולגייבוי הממשלתי יש עוד חסמים - כמו הפקעות, למשל, שהרשויות הוששות מלבצע. "נכון, אלו פרויקטים לא פשוטים ורובם המכריע מבוצע על קרקעות בעלות פרטיות. בעלי הקרקעות מתבקשים לתרום אותה לטובת הכלל וברוב המקרים גם ללא פיצוי, כי לרשויות אין כסף והחוק לא מחייב

פערי התחבורה נשמרים והחברה הערבית משלמת מחיר כבד



מקור: בנק ישראל

הרוגים ופצועים קשה בתאונות דרכים ביחס לגודל אוכלוסייה, 2020



מקור: דוח נמנות בבטיחות בדרכים - הרלב"ד

המוכנות הגבוהה ביותר לביצוע ההחלטה להמר עליו כסכומים נמור כי הם תביא פחות תוצאות. זה הכלל כי לתשתיות יכולות להיות השפעות חיוביות על החברה הערבית בפיתוח כלכלי, בבטיחות, בגישה לבתי ספר ובטח לתחבורה ציבורית".

התקציב שהתקבל השנה אמור גם לסגור חורים מתוכנית החומש הקודמת. במסגרתה, הממשלה הטילה על חברת נתיבי איילון לתכנן 57 פרויקטים ביישובי החברה הערבית והתקציב הספיק בפועל לבצע 23 מהם. מלכי מסכימה כי התקציב הנורכתי יוכל להוסיף עוד פרויקטים, אך חוסר הוודאות בנוגע לקבלתו בשנה הבאה מעיב על כך. "להבדיל מתחרים אחרים שהחברה הערבית טובה לת בהם מהזנחה, יש פה מסלול שאם עולים עליו יהיה אימפקט מיידי. אבל במקום זה, תחרו להעלות את חוסר הוודאות".

על אף הבקורת, היא מודה שגם אם היה מתקבל תקציב של 20 מיליארד ש"ח הם לא היו מנוצלים בתוך המשנים. "בסוף יש קיבולת למה שאתה יכול לעשות. בהערכות שאנחנו עשוינו הגענו לניצול של כמעט 8 מיליארד שקל בחומש בגלל פערי התכנון העכשוויים. לכן, בחמש השנים שלאחר מכן ניתן יהיה גם להוציא לביצוע 12 מיליארד שקל".

בנוסף, היא מצביעה על המור



שרון מלכי, ראש מערך התשתיות לחברה הערבית בנתיבי איילון לשעבר
צילום: אסף זגריק

מלכי: "מעולם לא היה מצב שתוכנית החומש תוקצבה רק לשנה אחת. זה בעייתי גם מבחינה פוליטית כי הסיכוי שהממשלה תאריך ימים הולך וקטן עם הזמן"

אסף זגריק

תשתיות התחבורה בחברה הערבית סובלות מהזנחה רבת שנים. בסופו של דבר, הזנחה זו מביאה לפגיעה כפיתוח החברתי והכלכלי של היישובים: היא מונעת מעבר של תחבורה ציבורית, מותירה את התושבים מאחור בכל הקשור לנגישות ואף עולה כחיי אדם. דו"ח מבקר המדינה משנת 2019 כבר הצביע על לקויים רבים בנושא. ביניהם, היעדר תכנית אב לטיפול, תשתית לקויה עקב מיעוט השקעות, טופוגרפיה ואופי הבנייה, היעדר קריטריונים לפיתוח ולצמצום הפערים ועוד.

במשך שלוש שנים עמדה שרון מלכי, מומחית תחבורה למרחב הכפרי, בראש מערך התשתיות לחברה הערבית בחברת נתיבי איילון. קצת אחרי העברת החלטת הממשלה 550, שמאמצת את תוכנית החומש לצמצום פערים כתכנית הערבית, היא עזבה את תפקידה כעת. בראיון לגלובס, היא מצביעה על החורים בתוכנית. המרכזי שבהם הוא פער התקציב - בעוד שהתוכנית האסטרטגית עומדת על ביצוע פרויקטים בהיקף של 20 מיליארד שקל במשך עשור, בתוך חמש שנים ניתן היה להוציא לפועל פרויקטים בסך 8 מיליארד, ולמעשה התקבל רק מיליארד שקל בלבד.

"רע"ם הפגינה אומץ אך הקצב לא משיב רצון"

במסגרת ההחלטה שהתקבלה בממשלה באוקטובר האחרון, נקבע כי תחום התחבורה יוכה לתקציב של שלושה מיליארד שקל במשך חמש שנות התוכנית. מתוכם, בתחום התשתיות העירוניות הושקעו רק מיליארד שקל בשנת 2022. בנוסף, נכתב כי "הממשלה תקבל החלטה בדבר הקצאה של עד מיליארד שקל נוספים במהלך שנת 2023, בהתאם לקצב התקדמות ביצוע התוכנית", ולקראת סוף שנת 2023 ייבדק המשך התקצוב גם לשנים הבאות.

מלכי מציינת כי מדובר באירוע תקדימי. "מעולם לא היה מצב שתרבות התחבורה תוקצבה רק לשנה אחת והתורה אחריה סימני שאלה רבים לגבי השנים הבאות", היא טוענת. "גם מבחינה פוליטית זה בעייתי, כי הסיכוי שהממשלה תאריך ימים הולך וקטן ככל שעובר הזמן".
לטענת מלכי, רע"ם הפגינה אומץ פוליטי, אך הקצב לא משיב רצון. "אני חושבת שצריך להיכנס לקצב פעולה אחר. זה אחד התחומים עם

מלכי מוסיפה שבממשלה יש הרבה אנשים שעוסקים בנושא וליישובים יש עדיין חסמים רבים. "הם רוצים בהצלחה התוכנית ומבינים את היתרונות האדריים בקיום הבטחות לאוכלוסייה הערבית בארץ. אבל כדי שזה יצליח חייבים ענייני בכסף את הוודאות לגבי התקצוב של תחום התחבורה בכל שנות תוכנית החומש ולהבטיח שזה מנוהל".