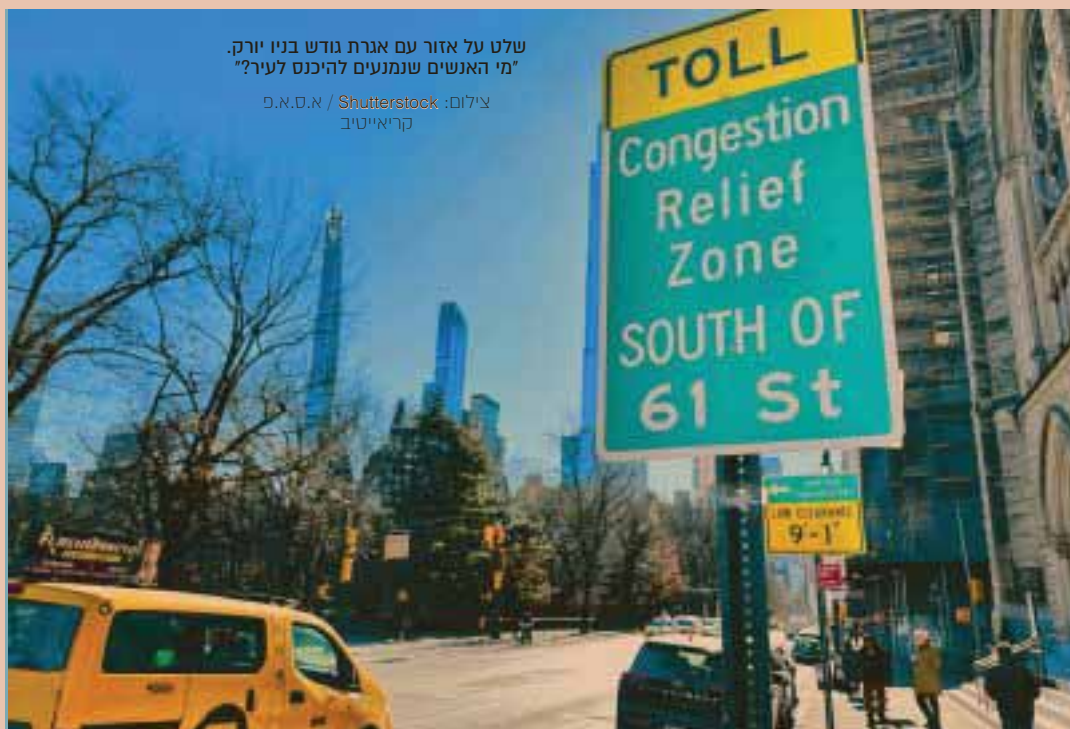




שלט על אזור עם אגרת גודש בניו יורק.
"מי האנשים שנמנעים להיכנס לעיר?"

צילום: Shutterstock / א.ד.ס.פ.
קריאייטיב

בניו יורק מציינים חצי שנה כמעט בלי פקקים - האם ת"א תהיה הבאה בתור?

החלת אגרת הגודש במנהטן הובילה לזינוק בשימוש בתחבורה הציבורית, ירידה בתאונות ובזיהום - ופריחה כלכלית מפתיעה • בישראל מתקדמים באיטיות לקראת רפורמה דומה בגוש דן, אך המומחים חלוקים: האם המודל האמריקאי מתאים גם למטרופולין הישראלי, או שמדובר בפתרון שטחי לבעיה עמוקה הרבה יותר?

חדשים, החלפת מערכת איתות ושיפור הנגישות.

היתרונות: "האוטובוסים יסעו הרבה יותר מהר"

בינתיים, בחודש האחרון הונחה אבן נוספת בדרך לאגרות גודש בישראל כשהתברר שבבע קבוצות של ענקיות התשתית בישראל הגישו מועמדות לשלב הראשון במכרז להפעלת המיזם שאמור לצאת לדרך, חרף ההתנגדויות הפוליטיות, בשנת 2027.

או האם בישראל יכולים להתבשר מהצלחה האמריקאית? כאן התמונה כבר נהפכת לסבוכה ומורכבת הרבה יותר. "אני חושבת שאגרות הגודש מתאימות גם לגוש דן", אומרת פרופ' גלית בלנקשטיין כהן, מרצה בכירה לגיאוגרפיה ולמדיניות

הצמיחה העסקית לנוכח האזהרות שלפיהן ה"מטרופולין ימות" לאחר החלת הרפורמה. כך מסבירים שם שברודוויי רשם את העונה המוצלחת ביותר שלו עם הכנסות של 1.9 מיליארד דולר ממכירת כרטיסים; בתחום הקמעונאות חלה קפיצה של 900 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד; חלה צמיחה במשרות ובשכירות המשרדים ועלתה תפוסת המלונות.

גם אם את חלק מהנתונים ניתן ליחס שלא רק להחלת אגרות הגודש וגם אם ברור של-MTA יש אינטרס ברור להראות את הצלחת הרפורמה לנוכח המאבק המשפטי על מימושה מול ממשל טראמפ, ברור שמדובר במספרים מרשימים. אלו צפויים להניב הכנסות של 500 מיליון דולר עד לסוף השנה שיופנו לתוכנית ענק להשקעות בתחבורה בעלות של 15 מיליארד דולר שיכללו את הרכבת המטר, רכישת קרונות



פרופ' גלית בלנקשטיין כהן,
האוניברסיטה העברית
צילום: ברונו שריביט

"מדובר בתמחור הוגן יותר מאשר מס על הדלק שממסה בעיקר את הפריפריה. אגרות הגודש ממסות את מי שנכנס למרכז בשעות העומס"

מספר המכוניות שנכנסו ב-10 מיליון ביחס לתקופות המקבילות בשנים הקודמות. במילים אחרות, מספר כלי הרכב שנכנס למוקד המטרופולין ירד ב-11%. הגודש נחתך ברבע במוקד הגודש, וב-9% בכל המטרופולין. הזמן שאבר בפקקים נחתך במוצק ב-12% - כלומר חיסכון של שבע דקות לכל שעה.

לחיסכון בזמן יש גם תמחור כלכלי כמובן. הוא מוערך בכ-1.3 מיליארד דולר בכל שנה. כמו כן נרשמה עלייה בשימוש בתחבורה הציבורית: כ-12% באוטובוסים וכ-7% במטרו וכן עלייה בספירות הולכי הרגל.

הרפורמה לא הביאה רק לחיסכון בזמן - מספר תאונות הרכבים ירד ב-14% ובשיעור דומה ירד גם מספר הפצועים, ותמותת הולכי הרגל הגיעה לשפל היסטורי. מספר התלונות על רעש וצפירות ירד ב-45%. עוד מתגאים ברשות בנתוני

אסף זגריץ

קצת קשה לרמיין שאפשר לנסוע באיילון אל תוך מרכז תל אביב בזמנים קצרים בכ-60%, אבל זה מה שקרה בעקבות החלת אגרות הגודש בניו יורק במנהטן הולנר. לפני חצי שנה אימץ המטרופולין הענק את הרפורמה השנויה במחלוקת שבגוש דן מתכננים לאמץ בעוד כשנה וחצי, והמושלת קתי הוקול חוגגת מהפכה למרות איומים משפטיים מצידו של ממשל טראמפ. אך האם ההצלחה הניו יורקית יכולה לבוא גם הצלחה תל אביבית? בתחילת החודש סיכמו ב-Metropolitan Transportation Authority (MTA), הגוף האחראי על מערכת התחבורה של ניו יורק, הגדולה ביותר בצפון אמריקה, חצי שנה של אגרות גודש עם נתונים פנומנליים שקשה להתווכח עליהם. לפי הרשות, מתחילת השנה ירד

המשך מעמוד 52 <<

ציבורית באוניברסיטה העברית בירושלים. לדבריה, "ההשפעות של אגרות גורש אינן מסתיימות בזה ששעירים יוכלו לנסוע מהר יותר, יש להן השפעות מבורכות על רעש, זיהום אוויר, תאונות דרכים וכד' ורואים בנתונים שזה עובד בניו יורק. מה שהנתונים לא מראים הם מי האנשים שנמנעים כעת מלהיכנס למרכז הגורש".

עוד מזכירה בלנקשטיין כהן כי בניו יורק יש מטרות ובתל אביב התחבורה הציבורית עדיין נסמכת בעיקר על אוטובוסים. "זו שאלה טובה למי יש אלטרנטיבה, אבל חשוב לזכור שאם אין מטרות זה לא אומר שאין תחבורה ציבורית.

"לדעתי האפקט עוד יותר משמעותי למשתמשי תחבורה ציבורית בארץ, כי בעוד שהפחתת הגורש לא משפיעה על המטרו, היא משפיעה מאוד על אוטובוסים. זאת אומרת, מה שאנחנו נראה זה שהכניסה לתל אביב באוטובוסים תהיה הרבה יותר קלה, מהירה וטובה – שירות האוטובוסים ישתפר, שזה משהו שאם נערכים אליו נכון הוא משמעותי מאוד. כלומר מי שיהנה מעבר לשעירים זה מי שנוסע באוטובוסים כי יהיו פחות תקועים בפקקים ולכן התדירות והמהירות תהיה טובה יותר.

"נוסף לכך, אני חושבת שמדובר בתמחור הוגן יותר מאשר מסים אחרים כמו מס על הדלק שממסה בעיקר את הפריפריה, בעוד שאגרות הגורש ממסות את מי שנכנס למרכז בשעות העומס והאגרה מאוד מתאימה לגוש דן כי ערים חזקות יכולות להפעיל אותם בעוד שערים חלשות עלולות להתרוקן.

"כלומר, לא הייתי ממליצה לירושלים להפעיל אגרה אבל תל אביב עדיין עם רמות ביקוש מאוד גבוהות וכוח משיכה חזק.

"גם בלונדון נערכו מחקרים וראינו שבמקומות מסוימים הייתה ירידה בפדיון אבל ככלל העסקים לא נפגעו. מצד אחד אומרים שאגרות גורש יכולות להרוג את העיר ומצד שני הגורש עצמו כבר הורג אותה ולכן צריך להפחית אותה לרמות נסבלות, הגם שיש מחלוקת על אופן הביצוע בישראל".

ההסתייגויות: "זה לא קופי-פיסט לת"א"

לעומתה, פרופ' אראל אבינרי ממכללת אפקה מצנן את ההתלהבות. לדבריו, "לא לכל עיר מתאימות אגרות גורש וזה לא מוצדק

החל מ-2027: כמה תשלמו על כניסה לגוש דן?

● טבעת חיצונית ● טבעת אמצעית ● טבעת פנימית

השעות	המחיר
10:00-06:30	● 5 שקלים
	● 10 שקלים
	● 10 שקלים
19:00-15:00	● 2.5 שקלים
	● 5 שקלים
	● 5 שקלים



פרופ' אראל אבינרי, מכללת אפקה
צילום: מכללת אפקה

"ניו יורק צפופה בהרבה מת"א אבל בנויה בצורה נכונה יותר. הרי לא יבנו מטרות בצורה, ובניו יורק לא תראה במרחק כה קצר ממרכז העיר צמודי קרקע"



כניסה לאזור אגרה בלונדון. האם מתאים גם לתל אביב?

פרופ' אבינרי מדגיש שהוא תומך ברעיון העקרוני של אגרות גורש והוא צריך להיות בסט הכלים התחבורתי אבל בגוש דן היא לא תספיק. לדבריו, "בעוד שבערים שבהן האגרה מיושמת יש התייבבות דמוגרפית, אוכלוסיית ישראל גדלה ב-50 שנה פי שלושה.

"כלומר, גם אם נצליח לחסוך עשרות אחוזים מבחינת כניסות לעיר מבחינת תחבורתית, עדיין יש גידול דמוגרפי גדול מזה בכמות האנשים שרוצה להיכנס. קצת כמו בסיפור עליזה בארץ הפלאות – כדי להישאר במקום אתה צריך לרוץ. כלומר אולי נשנה את תמהיל האנשים שיכנסו למטרופולין אבל לא תפחית אותם".

לעמדתו של פרופ' אבינרי,

סטנדרטי שאפשר לעשות עליו קופי-פיסט. בישראל מדברים על אגרה שאיננה פונקציה של גורש, בשונה מסינגפור שם השימוש בכביש עולה כפונקציה של כמה עמוס הוא. בניו יורק התחבורה הציבורית מצוינת 24/7 וזה סיכוי אחר להצלחה מאשר בעיר שאינה כזו.

"בתל אביב קשה להסיט את הגורש כי אין אלטרנטיבות של תח"צ שיש להן יכולת להכיל את תחבורתית, וכן בניו יורק המס הוא פרוגרסיבי ויש הנחה למיעוטי הכנסה בעוד שכאן האגרה המוצעת רגרסיבית. בערים שבהן בוצעה הרפורמה בהצלחה, נערכה עבודה מעמיקה של עשרות שנים על מי בדיוק האנשים שהאגרה תרחיק וכאן אנחנו יותר בתחום של שליפה מהמותן.

בישראל נדרשות מערכות הסעת המונים משמעותיות ושינוי התכנון העירוני. "ניו יורק צפופה בהרבה מתל אביב אבל בנויה בצורה נכונה יותר מבחינת עירוב שימושים ובנייה לגובה ולכן אי אפשר גם לתכנן פרברים צמודי קרקע עם רחובות חד סטריים וגם לקוות שנפתור בעיות גורש כי הן לא מתחילות עם התחבורה אלא עם התכנון", הוא אומר. "הרי לא יבנו מטרות בצורה, ובניו יורק לא תראה במרחק כה קצר ממרכז העיר צמודי קרקע. לכן, אגרות הגורש צריכות להיות בסט הכלים אבל הן לא יפתרו את בעיות התחבורה".

ההכנסות: לשיפור התחבורה הציבורית

לעומתו, פרופ' בלנקשטיין כהן מציינת שאגרות הגורש הן ריגוריות והמחיר שלהן משתנה בהתאם לביקושים. "אחרי שכבר ביססת את האגרות או לשנות את המחיר כדי לכייל את רמות הביקושים זה לא קל מבחינה פוליטית, אבל זה קל מבחינה טכנולוגית ופרקטית. נוסף לכך, האגרה גורמת לאנשים להשתמש בתחבורה הציבורית, ולכן ברוב המקומות שמחילים בהם אגרות גורש, ההכנסות מיועדות לשיקום שיפור הרחבה של התחבורה הציבורית.

"אגרות הגורש יתחילו כנראה הרבה לפני שהמטרות יתחילו לפעול. אז ברור לגמרי שצריכה להיות תוכנית מאוד שקופה ובורורה לאיך מערכת התחבורה הציבורית נותנת מענה עכשיו לביקושים שיגדלו בגלל שפינת אנשים מהכביש וברור שאי אפשר לדבר עליהן לבר בלי עיסוק בכלל מרכיבי המערכת.

"ברגע שאתה מוריד את הצפיפות על הכביש, גם אם לא שמת כלום במקום, התחבורה הציבורית משתפרת בגלל שהאוטובוסים נוסעים מהר יותר ואז אתה יכול להגדיל תדירות ואמינות גדולה יותר. אבל זה לא מספיק, בטח בגלל הגידול באוכלוסייה.

"בכל אופן, אי אפשר לחכות עם אגרות הגורש עד שהמטרות יפעלו או עד שכל הקווים ברכבת הקלה יפעלו כי פשוט העיר לא תעמוד בזה מבחינת העומס.

"השקעות בתחבורה הציבורית הן שבונות אמון מול הציבור באמצעות תפיסה תחבורתית קוהרנטית שמצביעה על קשר חזק בין החלת האגרות לשיפור התחבורה הציבורית. ככה עושים את זה".