

מיזמים תחבורתיים בישראל

הקדמה

מדינת ישראל עוברת בעשור האחרון מהפכה תחבורתית. מטרת מהפכה זו היא ליצור רשת תחבורה מתקדמת ומודרנית מבחינת תשתית יעילה, בטוחה וידידותית לסביבה. רשת שמציעה מגוון חלופות לנסיעה ולהובלת אנשים, מטענים וסחורות בין הפריפריה לבין מרכז הארץ וגם בתוך המטרופולינים.

למהפכת התחבורה תהיינה, על פי המתכננים, השפעות חיוביות שונות. הנה כמה השפעות לדוגמה:

- גידול במספר מקומות התעסוקה, האצת הצמיחה הכלכלית ועלייה בתמ"ג.
 - הרחבת האפשרויות לאזרחים בתחומי תעסוקה, מגורים ולימודים. צמצום פערים חברתיים וגיאוגרפיים.
- משרד התחבורה רואה בפיתוח בר קיימא את הבסיס לכל פרויקט ומיזם תחבורתי והדבר מתבטא בשני תחומים עיקריים:
- חישוב 420 ק"מ של קווי רכבת - שיאפשר הגדלת מהירות, זמינות ובטיחות הרכבת והפחתת מטרדי רעש וזיהום אוויר בערים.

- השקעה בפרויקטים שמעודדים שימוש בתחבורה ציבורית - כאמצעי להסעת המונים.
- בתחום רכבת ישראל, מהפכת התחבורה כוללת מספר פרויקטים ופעולות במטרה להפוך את הרכבת ל"מוביל לאומי" של נוסעים ומטענים ולאמצעי תחבורה ציבורי יעיל, נגיש, ידידותי לסביבה ומהיר.
- כדי להגשים מטרה זו משרד התחבורה ורכבת ישראל פועלים לשיפור השירות ובטיחות הנוסעים, להעלאה משמעותית של מספר הנוסעים בין המטרופולינים, בתוכם ובין כל חלקי הארץ וכן להגדלת היקף המטענים המובלים ברכבות.
- העלות הכוללת של תוכנית הפיתוח האסטרטגית של רכבת ישראל מוערכת ביותר מ-100 מיליארד דולר.

[מידע מוצג בסרטון המצורף.](#)

ויש החולקים ומבקרים – ובכך יעסוק המאמר להלן.

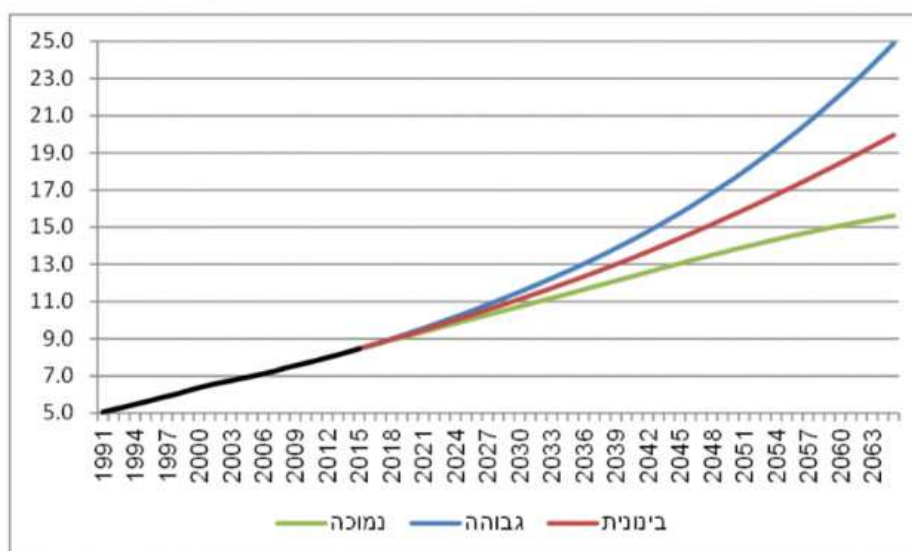
מאמר:

מסילות רכבת בין המרכז לפריפריה - האם הן מועילות? מעובד על פי מאמרו של: עודד רוט

עו"ד עודד רוט, עורך דין עצמאי המתעניין בנושאי תחבורה משנת 1977 על בסיס חזון לפיו ניתן לקיים שיטת תחבורה בטוחה, יעילה, שוויונית, שווה לכל נפש, נקייה ושקטה בהשוואה למערכות התחבורה הקיימות. פרסם ספר ומאמרים רבים בנושאי תחבורה ומדיניות תחבורה, בעיקר בהקשרים חברתיים, כלכליים ותרבותיים. מאמר זה נכתב ב-2013 ועודכן ב-2018.

בעיית התחבורה בישראל היא בעיה קשה כבר שנים רבות. האוכלוסייה בישראל גדלה: ההערכות הן שבעוד כעשרים שנה יתווספו כ-4 מיליון תושבים אל 9 המיליון החיים בה כיום, ב-2018! העומס על תשתיות התחבורה בישראל הוא גדול מאוד כבר היום, ועם גידול האוכלוסייה הצפוי הוא עוד יחריף. עובדה זו הופכת את היכולת לנוע ממקום למקום לנושא חשוב במיוחד. גם כיום וגם בעתיד חשובות במיוחד אפשרויות התנועה והחיבור בין יישובי הפריפריה למרכז הכלכלי והתרבותי של ישראל, המהווה מוקד לתעסוקה ולהזדמנויות חדשות.

תרשים 1. סה"כ אוכלוסיית ישראל בשנים 1991-2065, מיליונים



תרשים 1 - סה"כ אוכלוסיית ישראל בשנים 1991-2065, לפי 3 החלופות, מיליונים. מקור: הלמ"ס.

חיבור הפריפריה למרכז

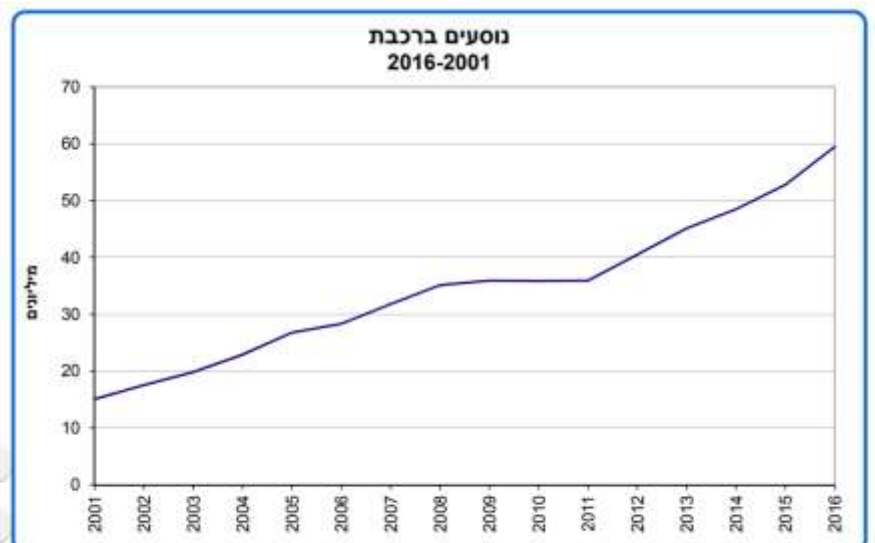
אחת מבעיות התחבורה המורכבות במדינת ישראל היא החיבור בין אזורי הפריפריה הגאוגרפית למרכזים הכלכליים, החברתיים והתרבותיים של מדינת ישראל. בין היתר הוחלט על פיתוח רשת רכבות מסועפת בישראל ואחד הנימוקים המרכזיים המועלים להצדקת ההשקעות האלה הוא חיבור הפריפריה למרכז, ותרומה לשוויון בין תושבי הפריפריה לתושבי המרכז.

ישראל היא מדינה קטנה ואפשר להקים בה רשת מסילות ברזל כך שאנשים יוכלו לנוע בקלות בכל רחבי המדינה. פירושו של דבר שמבחינת הקמת תשתיות אפשר לחבר את הפריפריה למרכז. אבל השאלה היא למי מועיל חיבור כזה והאם הוא מוחק מאפיינים אחרים של הפערים בין המרכז לפריפריה או מעצים אותם.

בעשורים האחרונים ממשלות ישראל מקצות נתח תקציבי מוגדל לתוכניות פיתוח רשת הרכבות הבין-עירוניות במדינת ישראל. בשנת 2010 אישרה הממשלה תוכנית ארוכת טווח לפיתוח תשתיות תחבורה בין הפריפריה למרכז שחלק נכבד ממנה יועד לקידום פיתוח רשת מסילות הברזל. ב-2016 נחתמה תכנית הפיתוח של רכבת ישראל עד 2020. על פי התכנית תקציב הפיתוח עומד על 28.3 מיליארד שקלים. אחד הנימוקים המובילים למדיניות ההשקעה הוא חיבור הפריפריה למרכז. ההסבר לנימוק זה הוא הצורך לאפשר לתושבי המדינה לגור באזורי הפריפריה ולעבוד במרכז ולקצר את המרחק הגיאוגרפי בין מקומות המגורים בפריפריה למרכזי הערים הצפופות.



**מסילת הרכבת בין
אשקלון לשדרות.**
צילום: מלי קוך, פיקי וויקי



הנתונים מבוססים על: רכבת ישראל.
פורסם: 30.08.2017

בטקס חניכת קו רכבת חדש בין תל אביב לאשדוד, שהתקיים בחודש אוגוסט 2011, הסביר ראש הממשלה בנאומו: "חיבור של פריפריה עם מרכז הארץ בעזרת רכבות, גשרים ומחלפים, זהו לדעתי החיבור החברתי הטוב ביותר שיש... הוא פותח עתודות קרקע למגורים, מאפשר לסטודנטים לגור מחוץ למרכזי הערים וחוסך פערים חברתיים... זהו שינוי חברתי אדיר שפותח את המדינה לכלל התושבים... זוהי מהפיכה חברתית כלכלית אמיתית". באותו טקס שר התחבורה הוסיף כי "הרכבת תפנה כבישים ותאיץ את הכלכלה. להשקעה הזו יש פירות כלכליים במובן של צמיחה שנפרסת בכל האזורים ולא רק במרכז, אין הבדל בין מי שנולד בנתיבות לבין מי שנולד בת"א מלבד הנגישות למוקדי עבודה, בריאות ועסקים והרכבת תסייע בכך".

ראוי לבחון את טענות המדינאים, ובאופן מוחשי וממוקד את השאלות הבאות:

האם השקעות בתחבורה מאיצות את הכלכלה ומחוללות צמיחה כלכלית?

האם ההשקעות בפיתוח רשת רכבות בין מרכז הארץ לבין האזורים המרוחקים ממנו ישפר את השוויון בקרב תושבי המדינה, יחזק את תושבי הפריפריה ויצמצם פערים חברתיים?

כשבאים לבחון את הנושא בתחילת המאה העשרים ואחת ראוי לציין כי בעשורים הראשונים להקמתה של מדינת ישראל חלק מיישובי הפריפריה טרם חוברו לתשתיות מים, חשמל ותחבורה. בימינו אין המצב כך – בעיות התנועה והנגישות בין מרכז הארץ לאזורים המרוחקים ממנו אינו נובע מנחשלות, אלא דווקא מריבוי כלי רכב מנועיים ועלייה בשיעור הנסועה העולים על קצב פיתוח הכבישים. הבעיות העיקריות כיום אינן

תוצאה של ניתוק פיזי או דרכים משובשות בין מרכז הארץ להיקפה, אלא של איכות תשתיות הכבישים ומחסור או חוסר יעילות של תחבורה ציבורית. הבעיות בתחבורה הציבורית מקשות על חיבור בין יישובים באזורים שונים, על חיבור של היישובים לערים המרכזיות ואפילו על חיבור אל תחנות הרכבת עצמן.

האם השקעות בתחבורה מאיצות את הכלכלה ומחוללות צמיחה כלכלית?

מיזמי תחבורה מועילים - למשל כאלו המקצרים דרכים פתלתלות או פותחים צווארי בקבוק תחבורתיים - עשויים לספק תרומה לציבור רחב שיכול לנוע במהירות, בבטיחות וביעילות. ייעול זה חוסך זמן ועלויות בהוצאות דלק, בהקטנת בלאי של אמצעי תחבורה ובהפחתה של בעיות בריאות הנובעות מזיהום אוויר. מיזמים כאלה יכולים לתרום לעלייה בכושר הייצור של אלו הנהנים מתשתיות תחבורה טובות ולשיפור באיכות חייהם.

אך עד כמה שיפורי תשתיות תחבורה תורמים לצמיחה כלכלית? פרופסור מרטין וקס, ששימש, בין השאר, כמנהל המכון ללימודי תחבורה באוניברסיטת ברקלי בקליפורניה, ניסה לבחון שאלה זו. במאמר שפרסם פרופ' וקס באביב 2011 הוא הסביר כי תשתיות תחבורה משופרות עשויות לספק רווחה, אך לא תמיד הן מחוללות פעילות וצמיחה כלכלית. פעמים רבות הן בעיקר גורמות להעברה של פעילות כלכלית ממקום אחד



למשנהו.

לטענת פרופ' וקס פעמים רבות מיזמי תחבורה שמועילים לאזור אחד מזיקים לאזור אחר, משום שהם לא מניבים מוצרים חדשים או תפוקות חדשות, אלא מעבירים פעילות כלכלית קיימת למקום הזוכה ליתרון יחסי בשינוע מטענים ואנשים בהשוואה למקומות שכנים.

תופעה זו מוחשית כאשר נסללים כבישים מהירים חדשים העוקפים מקומות יישוב שזכו לתנועה סמוכה על דרכים ותיקות ואיטיות יותר.

במקרים כאלו כביש חדש עשוי לחסל עסקים ותיקים שניזונו מלקוחות או ספקים שחלפו על כבישים מיושנים, איטיים וצרים מהכביש החדש והיעיל. ההפסדים של העסקים הותיקים = אולי נתפסים? על ידי עסקים אחרים הסמוכים לכביש החדש, עסקים שנהנים ממעבר לקוחות הזוכים לגישה נוחה למקומות חדשים. דוגמאות כאלה אפשר למצוא במרכזים שונים לאורך כביש 6, דוגמת קריית שדה התעופה, שאליו עברו חברות רבות בזכות הכביש החדש והמהיר.

לטענת פרופ' וקס מיזם תחבורה מועיל צריך להיבחן לפי כמות הצמיחה הכלכלית ומקומות התעסוקה שהוא צפוי לקדם ולחולל בעיקר בטווח הארוך. כאשר מנסים להעריך תועלת של מיזם תחבורה ראוי לזכור שכל השקעה כלכלית, ציבורית או פרטית – כולל השקעות של כספי ציבור במיזמי תחבורה – נבחנת מול השקעות אחרות, חלופיות, המיועדות להשיג מטרות אלה.

מבחן השוואה כזה בודק את העלויות של ההשקעות החלופיות ואת התועלת שמופקת מכל אחת מהן. כך לדוגמה, כשהמטרה במיזם התחבורה היא ליצור צמיחה כלכלית באזורי פריפריה - יש להשוות את התוצאה שיניבו השקעות עתירות הון בתחבורת רכבות לתוצאה שיניבו השקעות נמוכות יותר בקווי אוטובוסים, או בשיפור תשתיות כבישים קיימים.



האזור המערבי של קריית שדה התעופה – חברות רבות מעדיפות להעביר את המרכזים שלהן לקריית שדה התעופה, בעיקר את המרכזים הלוגיסטיים שלהם שהקרבה לשדה התעופה, לכביש 1 ולכביש 6 מייעלת את עבודתם.
צילום: [Sharshar](https://www.sharshar.co.il/) ויקי שיתוף [CC BY SA 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)

האם ההשקעות הרבות בפיתוח רשת רכבות בין מרכז הארץ לבין היקפה ישפר את השוויון בקרב תושבי המדינה, יחזק את תושבי הפריפריה ויצמצם פערים חברתיים?

לפי "חוק הכלים השלובים" חיבור של כלים שונים המכילים נוזל באמצעות צינור משותף העובר תחתם יגרום לאיזון גובה פני הנוזל בכל הכלים. האם חוק זה פועל גם כאשר מחברים שני מקומות יישוב, שאחד מהם עשיר ומשגשג והשני עני ומדולדל? האם השגשוג היחסי במקום העשיר יחלחל למקום העני ויתאזן עמו? כאשר שני מקומות יישוב מתחברים באמצעות מערכת תחבורה משופרת גוברת ההזדמנויות לטוויית קשרים הדדיים, וגוברות פעולות הגומלין בין מקומות היישוב ועמם ההפריה ההדדית המתנהלת ביניהם. אך יחסי הגומלין לא בהכרח מאזנים בין בעלי הון למוגבלי הון, בפרט כאשר קיים חוסר שוויון ושוני בין שני מקומות יישוב. החיבור בין בעלי אמצעים וכוח למעוטי אמצעים עלול דווקא לגרום למצב בו בעלי הכוח ידלדלו את חסרי האמצעים החלשים בלאו הכי. אפשר להמשיל זאת למצב בו ביישוב א' פועלת משאבת מים מוכנה לפעולה וביישוב ב' עומדת בריכת מי מעיין זכים. חיבור צינור מקשר בין המשאבה לבין הבריכה לא יגרום ליחסי גומלין והפריה הדדיים, אלא למצב שבו יישוב א' ישאב את מימיו של יישוב ב' ויעשיר עצמו במים זכים, ואילו יישוב ב' עלול להתייבש מיתרונותיו הטבעיים.

חיבור ערים מרכזיות - בהן מתקיימת פעילות כלכלית ערה, תוססת וחזקה, לעיירות פריפריה - הנאבקות על הישרדות כלכלית, עלול לשאוב את מעט המעיינות הכלכליים הפועלים באזור הפריפריה ולייבש אותם במקום להזינם. אם על הצירים החדשים והמהירים בין המרכז לפריפריה ינועו עובדים מהפריפריה כדי לספק כוח אדם זול, או שירותים זולים לעסקים במרכז, מעמדה היחסי המוחלש של הפריפריה ישמר ויונצח. אם על צירי התנועה בין המרכז לפריפריה ינועו בעיקר תושבי פריפריה במטרה לצרוך מוצרים ושירותים מהעסקים במרכז הם עלולים להתרושש ממשאביהם הכספיים המוגבלים ולהזרימם לטובת הרווחים של העסקים במרכז. כדי שקו תחבורה בין מרכז לפריפריה יועיל ליצירת איזון, נדרשים תנאים נוספים של מערכות שוויון ואיזונים שייצרו כלכלה של הפריה ותנועה הדדית ולא של כלכלה חד-כיוונית. במדינת ישראל קיימות דוגמאות רבות של מקומות יישוב מנוונים למרות קשרי תחבורה יעילים למרכז, ולהיפך - של מקומות יישוב משגשגים, למרות צירי תחבורה מנוונים:

- ❖ העיר לוד, היא צומת רכבות מרכזי והיסטורי במדינת ישראל מתקופת שלטון העות'מאניים והמנדט הבריטי ועד ימינו. קשרי מסילות הברזל בין לוד לבין יישובי גוש דן הסמוכים לא סייעו לפריחתה הכלכלית של לוד. גם העיר עכו זוכה למעבר של מסילת ברזל ותיקה עליה עוברות רכבות תדירות, אך עובדה זו לא תרמה לשגשוגה הכלכלי של העיר עכו.
- ❖ מנגד אפשר לציין את היישובים בנימינה או רחובות, שמסילות הברזל העוברות בתחומן תרמו לחיזוקן. במקומות אלו קיימת תשתית חינוכית, חברתית וכלכלית בריאה, וזו משכה אוכלוסיות משכילות או מבוססות שביקשו ליהנות מסביבת מגורים שקטה וזולה יחסית באזורי פריפריה, בשילוב עם אפשרויות לשמור על משרות מכניסות באזור המרכז.
- ❖ באזורי הספר המרוחקים יותר של מדינת ישראל קיימים יישובים חקלאים הזוכים לשגשוג כלכלי למרות שאינם מקושרים במסילות ברזל או בכבישים איכותיים למרכז הארץ, ובהם יישובים כפריים בערבה, בנגב, בבקעת הירדן, בעמק הירדן, או בגולן. יישובים אלו השכילו לנצל את היתרונות הטבעיים היחסיים, ואת השלווה הנובעת מהריחוק מהמרכז. תושביהם של יישובים אלו הפריחו שממות ויצרו פעילות כלכלית מניבה גם ללא נגישות נוחה למרכז הארץ.

❖ כשנפתחה תחנת הרכבת בלהבים התגאו ברכבת ישראל על כך שתושבי להבים כבר אינם תלויים בפקקים ובבעיות חניה וכי כך מקרבת הרכבת את הפריפריה אל המרכז. אבל אזור להבים הוא אזור דליל אוכלוסין ומרבית הנוסעים מגיעים לבאר שבע הסמוכה ואילו מספר נוסעי הרכבת בין תחנת להבים למרכז הארץ מוגבל למדי.

❖ במרבית יישובי הפריפריה קיימת צפיפות דיור נמוכה ופיזור גבוה של מקומות דיור ותעסוקה, הנובעים בין השאר ממחירי קרקעות נמוכים יחסית. תכונות אלו מקשות על ניהול תחבורה ציבורית פנימית יעילה ביישובי הפריפריה. כאשר תושבים ביישובים דלילי אוכלוסין נדרשים להגיע לתחנות רכבת - שחלקן מוצבות בריחוק ממרכזי יישוב כדי למנוע מטרדי רעש, רעד וסכנות - קשיי הגישה לתחנות הרכבת מקזיזים את יתרונות התנועה מהפריפריה למרכז. דוגמה לתחנות רכבת מרוחקות ולא נגישות הן למשל תחנות הרכבת בנתיבות, בשדרות, בעכו ועוד.



תחנת הרכבת בנתיבות, 2015
צילום: יוני עמר ויקיר כפיר, מרכז להבה בנתיבות

❖ בדיוני התקציב במשרד התחבורה נאמר שהניסיון מלמד כי חיבור ערים קטנות לרכבת עשוי להיות בלתי יעיל. קו הרכבת לדימונה הוא דוגמה להשקעה כושלת בניסיון לקרב יישוב מרוחק לאזור המרכז. בקו הרכבת בין באר שבע לדימונה, שבה כ-33,000 תושבים, הושקעו כ-180 מיליון ש"ח, אך הממוצע הוא כ-70 נוסעים ביום בלבד, נכון ל-2016. לפיכך, התועלת הכלכלית לעיר מחיבורה לרכבת נמוכה. במחקר עלה חשש שמא גם לחיבורן של ערים קטנות אחרות לרכבת, בעיקר כנקודות קצה, תהיה תועלת מועטה, ומוצע לבחון תחת זאת שיפור של השירות בקווים הקיימים על ידי הגברת תדירות הקווים ומהירות הנסיעה.

ראש ממשלת ישראל אשר נימק את חזון "קירוב הפריפריה למרכז" ציין, כאמור, כי פיתוח תשתיות המחברות את הפריפריה למרכז "... פותח עתודות קרקע למגורים, מאפשר לסטודנטים לגור מחוץ למרכזי הערים וחוסך פערים חברתיים." אכן, מחירי הקרקעות בפריפריה זולים בהשוואה למרכז. הפערים במחירי הנדל"ן בין הפריפריה לבין המרכז נובעים בעיקרם ממיעוט הזדמנויות תעסוקתיות, חברתיות, צרכניות או תרבותיות בפריפריה ביחס למרכז, ומשום שהשוק מקזז את המחיר הכלכלי של עלויות נסיעה ואובדן זמן מהפריפריה למרכז. שיפור הנגישות לפריפריה צפוי להוביל לעלייה של חלק ממחירי הקרקעות. מי שלא יוכל

לעמוד במחירים אלה יתרחק ככל האפשר מצירי התחבורה המרכזיים (שבקרבתם, כאמור, יעלו מחירי הקרקעות) וכך ייווצרו שוב שוליים חדשים, רחוקים יותר מצירי תחבורה מרכזיים.

יש לתת את הדעת לכך שיוממות מהפריפריה למרכז ברכבת ישראל אינה זולה ביחס לשכר הממוצע במשק. להמחשה, כרטיס נסיעה בין-עירונית חד כיווני לטווח בינוני, (בממדי מדינת ישראל), בין בנימינה לתל אביב ברכבת ישראל הוא 22 שקלים חדשים (לפי תעריפי 2018). עלות נסיעה הלוך ושוב כזאת במשך חודש עבודה שלם היא גבוהה. יש מקומות עבודה המשלמים חלק מהוצאות הנסיעה או את כולן אך בעיקר לעובדים הבכירים ולא לעובדים הזוטרים.

משום כך עלות נסיעה קבועה בין הפריפריה למרכז ברכבת עלולה להיות חסם משמעותי ליוממות עובדים המתגוררים בפריפריה ועובדים במרכז, או להיפך. הרגישות לעלות זו גבוהה ככל ששכר העובדים נמוך יותר ומרחק הנסיעה ארוך יותר. בתנאים אלו העלות היחסית של הנסיעה ביחס לשכר גבוהה ומצמצמת הלכה למעשה את הזדמנויות התעסוקה העומדות לרשות אנשי הפריפריה. השפעת מחיר הנסיעה גדלה ככל שהעובד חלש יותר ושכרו נמוך יותר.

הנה דוגמה נוספת, ודווקא לא מישראל - ניו יורק וניו ג'רסי הן שתי ערים סמוכות ומבוססות בארצות הברית, אשר נהר ההדסון מפריד ביניהם. ביחס לרובע העסקים המרכזי – מנהטן - הפועל בניו יורק, העיר ניו ג'רסי נחשבת פריפריה. דיונים סביב מיזם תחבורה לשיפור החיבור בין מנהטן לבין ניו ג'רסי, עשויים להדגים את ההשפעות הכלכליות של חיבור בין מרכז לבין פריפריה.

בשנת 2007 המליצו רשויות תחבורה ציבוריות בניו יורק וניו ג'רסי להקים מנהרת תחבורה חדשה תחת נהר ההדסון, המפריד בין הערים, ולסלול בו קו רכבת כדי להקל על גודש התנועה בין הערים, המתנקז למספר מוגבל של גשרים ומנהרות ותיקים. באוקטובר 2010, לאחר שהליכי תכנון ומימון המיזם התקדמו, ראש עיריית ניו ג'רסי נסוג מהסכמות קודמות לקידום המיזם. החלטתו זכתה כמובן לביקורת ונבחנה על ידי גוף ביקורת פדראלי. המבקרים ערכו דו"ח ומצאו כי המעברים בין ניו ג'רסי לבין ניו יורק צפופים וגדושים ולכן המיזם המתוכנן יועיל בהגדלת קיבולת התחבורה. אך הערכת ההשפעה הכלכלית של המיזם המתוכנן על הסביבה הייתה קשה יותר:

❖ הועלתה אפשרות שהמיזם ישנה מיקום של פעילויות כלכליות אך לא ירחיב את סך כל הפעילות הכלכלית במרחבים הסמוכים אליו.

❖ הועלו חששות שמימון המיזם יתעל השקעות ציבוריות גבוהות לאפיק התחבורה המתוכנן על חשבון פיתוח צמיחה כלכלית.

❖ הועלתה סברה שתמיכת ניו ג'רסי בפיתוח כבישים מקומיים, במקום במנהרה המשמשת מסילת רכבת, תתרום לחיזוק הצמיחה הכלכלית הפנימית בניו ג'רסי, ואילו חלופת החיבור למנהטן תועיל בעיקר למוקד העסקים והתעסוקה המרכזי והחזק ולא לשכנים בפריפריה.

ולסיכום:

תשתיות מסילות ברזל וכבישים היו בעבר מנועי צמיחה כלכלית חשובים, אך בימינו המציאות שונה משום שבעיות התחבורה אינן נובעות מניתוק בין יישובים, אלא בעיקר מתנועה רוויה או עודפת. בתנאים אלו הקמת תשתיות לתנועה מהירה יותר מזו הקיימת לא בהכרח תורמת לצמיחה כלכלית כללית. היא גורמת בעיקר להעברה של פעילות כלכלית של עסקים שהיו קרובים לצירים איטיים אל אזורים הקרובים לצירים וצמתים חדשים יותר.

תחבורה משופרת בין מקומות מרכזיים ומבוססים לבין אזורי פריפריה, לא בהכרח תורמת לאיזון ולשוויון. השקעות ציבוריות בתחבורה לחיבור הפריפריה עלולות לגרום למעבר של משאבים מוגברים מאזורי פריפריה חלשים לטובת אזורים מבוססים. כך עלול לקרות שבמקום לחזק את החלשים, החזקים ילכדו את מירב ההנאה מהשקעות כלכליות ציבוריות שנועדו לחלשים. כדי שיתקיימו יחסים מאוזנים בין המרכז לפריפריה, נדרשים תנאים נוספים, מלבד עורקי תחבורה, כמו פריפריה בעלת פעילות כלכלית, כושר מיקוח ומיצוי יתרונות יחסיים. במקומות שתנאים אלו לא מתקיימים, מדיניות ממשלתית יכולה לקדם אותם באמצעות השקעות בחינוך, תעסוקה, בריאות או רווחה, אך השקעות בתחבורה לכשעצמם לא ייצרו שוויון ואיזון.

ככלל, בתכנון שיפור מצב הפריפריה נדרשים שיקול דעת ואחריות פיננסית מוגברים. תועלת כלכלית מרובה לפריפריה בעלות יחסית נמוכה יותר, עשויה להיות מושגת על ידי השקעות שקולות בעידוד יצירת מקומות תעסוקה מקומיים ותשתיות חינוך, בריאות או רווחה. התחבורה הנדרשת לחיזוק הפריפריה אינה מחייבת דווקא השקעות עתירות הון במסילות ברזל, ואלו צריכות להיבחן ביחס לחלופות תחבורה צנועות ויעילות יותר כמו שיפור דרכים קיימות ומחלפים, או הוספת מערכות בקרה משופרות, שיפור קווי אוטובוסים, או נתיבי אופניים ומדרכות פנימיים.