

יום שישי, ח' באדר בתשפ"ב 11.3.2022

ידיעות אחרונות

תמונה

נגד כיוון התנועה

האומיקרון כמעט מאחורינו, הפקקים והעצבים בדרך לעבודה חוזרים בגדול. למקסין פסברג, היו"רת החדשה של נתיבי איילון ועד לא מזמן מנכ"לית אינטל, אין בשורות בשבילכם: זה רק הולך להיות יותר גרוע. אז מה עושים? הגיע הזמן שתוותרו על הרכב הפרטי • ראיון ראשון | אודי עציון, עמ' 8 |



אין פתרון קסם לבעיה

אודי עציון || צילום: עוז מועלם

המעבר מפסגת ההיטק באינטל אל חברה ממשלתית [יש תחושה שלא באמת אפשר לשנות משהו במערכת הציבורית, אני מאמינה שזה לא נכון], הדברים שגילתה על תחום התחבורה [יש עודך רגולציה שצריך להתמודד איתה כדי להעביר שקל מפה לשם] ואיך תציל את הנהגים מהעומסים שחזרו אחרי הקורונה [צריך לייעל את השימוש בכבישים באמצעות טכנולוגיה] • מקסין פסברג, היו"רית החדשה של נתיבי איילון, יודעת היטב לאיזה פקק היא נכנסת ומציעה לכולם לשנות תודעה [תעזבו את הרכב הפרטי]



לרוב הישראלים אין אמון בתחבורה הציבורית. או שהם ניפו ונמאס להם להכות לאוטובוס שלא מגיע, או שעובר מלא בנוסעים ולא עוצר בתחנה.

"יש בעיה של חוסר אמון שנובע מחוסר קונסיסטנטיות בהשקעה הממשלתית. גם הקורונה לא עזרה בשכנוע אנשים לעבור מרכב פרטי לאוטובוס או קרון כשיש מגפה ויראלית. בפרויקט הנתיבים המהירים אנחנו מכינים אלטרנטיבה יעילה של שאטלים, שנהגים יעריפו להשאיר את הרכב בחניונים ולהיכנס למרכז גוש דן בשאטלים".

או ברובוטקסי האוטונומי של מובילאיי, שהבית היטב כשישימש בפרויקט ציבורי למחזור בין אינטל למובילאיי.

"את החלק הזה אני משאירה לאמנון שעשוע, האיש הכי מבריק שעבדתי איתו. אני לא התעסקתי בטכנולוגיה של מובילאיי, אלא בחיבור הנכון שלה לאינטל. הייתי אינטגרטורית שהתפקיד שלה זה לוודא שהרכישה תצליל, שלא יהיה מצב שמרוב אהבה למובילאיי אינטל תבלע אותה".

זה שנכשיו אינטל מנפיקה את מובילאיי בבורסה זה סימן להצלחה או לכישלון? "זה יאפשר למובילאיי לקבל את הערך שהיא ראויה לו. סימן להצלחה. זה מאוד מרשים לאן שאמנון לקח את החברה, שהעסיקה בזמן הרכישה 700 עובדים עם הכנסות של 125 מיליון דולר, ותראה איפה היא היום. פט גלסינגר המנכ"ל החדש רוצה להתמקד בייצור מעבדים. וייצור זה משהו מהמם".

מובילאיי יצרה גל של חברות אוטו-טק ישראליות. באינטל הובחתם שבישראל אפשר לייצר באופן תחרותי. הבל שזה חיבור לא יצר כאן גם מפעל רכב. "זה משהו שיכול היה לקרות אם היו מקבלים את ההצעה של שי אנסי ורנו להקים בבית שאן מפעל לרכב חשמלי. אבל היו לזה הרבה התנגדויות, והייצור התבצע בטרוריה. אבל שלא תחשוב שבאינטל זה

ואין פתרון קסם. זה לא שאנשים יפסיקו להשתמש ברכב פרטי, אבל שיהיה שילוב הרבה יותר מושכל. חייבים לשנות תודעה". מאז דעיכת האומיקרון הפקקים הזרו ואפילו התגברו. נהיה סיט לנהוג בשרעות העומס.

"זה לא הולך להשתפר. תעזבו את הרכב הפרטי. אי אפשר לבנות יותר כבישים, גם ככה אנחנו מדינה קטנה וצפופה. יש לנו קונפליקט בילט אין בין להפסיק לייבא מכוניות לבין המסים שהן מייצרות לאוצה אני מקווה שעכשיו את כל השבבים שחורים ייתנו למחשבים ולא למכוניות. מה שאנחנו צריכים לעשות זה להציע לנהגים אלטרנטיבה יעילה ואמינה כדי שיעזבו את הרכב הפרטי, לפחות בשעות העומס. זה גם תנאי לגביית אגרת גורש, כדי לא להעניש את מי שאין להם. מי שירצה להמשיך בכל זאת להיכנס לגוש דן, שישלם".



"כשגיליתי שאמנון שעשוע רוכב על אופנוע צלצלתי לאינטל. אתם יודעים שכרגע 15 מיליארד דולר נוסעים על אופנוע? זה כלי מסוכן שלא צריך פטורים"

יותר, שהם התחננו וצריכים לישון בבית. אמרתי לו שאממן קו הסעות מיוחד מג'וליס והסביבה, אם יעזור לי לגייס עוד עובדים כאלה. וזה מה שקרה. באינטל קידמנו מאוד הסעות לעובדים, מאוטובוסים ועד מוניות". המפעל בקריית גת הוא אחת הדוגמאות לאבטורדים התחבורתיים: איך בונים מפעל שמגיעים אליו אלפי עובדים ביום בלי תחנת רכבת צמודה?

"עוד יש לי שריטות על הידיים מהמאבקים. ניסיתי לקרם דבר כזה, שהרכבת שמיאל עוברת לא הרוק מהמפעל תעשה לופ דרכו. אבל התעקשו שזה בלתי אפשרי, והתפשרנו על שאטלים מתחנת הרכבת של קריית גת. זה עובד יפה". נתיבי איילון (כביש 20 בשמו הרשמי) הוא הכביש העומס והפקוק בארץ, עם יותר מ-800 אלף מכוניות שעוברות בו מדי יום, ועומסים שמתחילים כיום כבר לפני שבוע בבוקר ולא מסתיימים גם בשבוע בערב. אבל החברה שהוקמה כדי להקים ולנהל אותו, קיבלה בעשור האחרון תחומי אחריות נוספים, כולל הפרויקט הנתיבים המהירים להוספת נתיב נוסף שישימש לתחבורה ציבורית ורכבים פרטיים עם מספר נוסעים, חניוני ענק בשפיים ובראשון לציון, ושאר טלים שיסיעו ביניהם נהגים שישארו בהם את רכבם; פרויקט "מהיר לעיר" להוספת יותר מ-100 ק"מ של נתיבי תחבורה ציבורית בגוש דן, פרויקט האופניון להקמת יותר מ-100 ק"מ של שבילי אופניים במרכז. מרכז ניהול התנועה שלה הצמוד לתחנת סבידור בת"א הופך אט-אט למרכז ניהול התנועה של גוש דן, כולל ניהול הרמזורים, ומארח נציגים מהמשרדה ותחנות התחבורה הציבורית והחברה גם מפעילה מרכז ניסוי לתחבורה אוטונומית באשרדה. תקציב שנתי של יותר ממיליארד שקל.

"אנחנו כבר לא כאן כדי לסלול כבישים. that's done. עכשיו צריך להפחית את השימוש ברכב הפרטי, לייעל את השימוש בכבישים באמצעות טכנולוגיה, מציגה פסברג את המוטו שלה. "אין פתרון אחר,

אם החיים היו סרט, תקופת הכהונה של מקסין פסברג כיושבת הראש של נתיבי איילון הייתה נפתחת בסצנה שבה רואים בית איטלקי קלאסי, עם נוף למחוז מארקה הררי. המצלמה מתמקדת בפסכ" רג תופסת שלווה במרפסת, אחרי 37 שנים באינטל, שאותן סיימה כמנכ"לית אינטל ישראל וסגנית נשיא אינטל העיר למית, בבית שאותו רכשה עם בעלה, ובו תיכננו לבלות חלק משנות הפנסיה, ואז מצלל הטלפון. על הקו שרת התחבורה מרב מיכאלי, שמציעה לה עוד תפקיד אחרון לפני הפרישה האמיתית.

אבל החיים האמיתיים פחות קסומים. פסברג (70) שהתה בארץ, בתחילת גל האומיקרון, ודווקא מיכאלי שהתה אז בארה"ב בחופשת לידה, עם בן זוגה ליאור שליין ובנם המשותף אורי, והמשיכה לנהל משם את משרד התחבורה. "מרב אמרה לי שלא בטוח שיש לי את הזכות לשבת ולא לעשות כלום. וזה נפל על תחושה שכבר הייתה לי מתחילת המגפה, שזה הזמן להוריתם ולתרום, כי אי אפשר לדעת מה יהיה אחר כך".

זה די נדיר שמנהלים בכירים מהשוק האזרחי מגיעים לקדנציה בתפקיד ממשלתי. "התרמית היא שאין טעם לבוא, כי קשה להשפיע על המערכת הציבורית. זה החסם האמיתי. תחושה שלא באמת אפשר לשנות משהו. אני מאמינה שזה לא נכון. השרה עשתה עוד מינויים כאלה, מתוך מחשבה שאם ייכנסו יותר אנשים שבאים עם ניסיון ויכולות כולם יחד יוכלו לעשות משהו".

את מגיעה עם ניסיון ניהולי עשיר, אבל לא בתחבורה. "התמודדות עם בעיות תחבורה הייתה חלק מהעבודה שלי באינטל. היו לנו למשל עובדים מצטיינים מג'וליס, שהיו שוכרים דירה ליד המפעל בין המשמרות וישנים בה שני לילות בשבוע. אבל אז התקשר אליי ראש המועצה, ואמר לי שאי אפשר ככה



צריך להציע לנהגים אלטרנטיבה יעילה כדי שיתנו את הרכב מקסימלית פסבד

"אחד הדברים שאני מביאה לתפקיד הוא ההבנה שצריך לעבוד יחד עם הקהילה. היום אנחנו הולכים לשאול את התושבים והרשויות מה הצרכים שלהם. ככה אנחנו עושים בפרייקט התשתיות בחברה הערבית שאנחנו מתכננים. שרת התחבורה הקודמת מירי רגב עצרה לנו 125 מיליון שקל לפרויקט האופנידו, ואיברנו שנה וחצי. עכשיו אנחנו עוברים קשה לסגור את הפרוייקט".

אתם מנהלים יחד עם משרד התחבורה ורשות החדשנות את מיזם נעמה, לפי תוח משלוחים ברחפנים, שיכול להוריד מהכבישים רכבי משלוחים.

"מדינה שהפכה לסניף של וולט צריכה לדעת לספק משלוחים ברחפנים. אנחנו מתקרמים, הדגש הוא לוודא שלא נייער עוד נקודת סיכון עם רחפנים שיפילו למי שהו על הראש. כדי לאשר משלוחים נצטרך אמינות של 100%. אבל אני מאמינה שכבר בשנה הבאה יהיו פילוטים מסחריים, של משלוחי מזון למשל. לא משלוחים מהסופר, אלה כבדים מדי כרגע".

זה גם יוריד קורקינטים ואופנועים מהכבישים.

"זו עוד סיבה לקדם את המיזם הזה, לשיפור הבטיחות ברכבים".

לא בטוח שאמנן שעשוע, שרובב במעט בקביעות למשרה, יביים איתך.

"כשהתחלתי לעבוד עם מובילאי וגיי ליתי את זה ישר צילצלתי לאינטל. אתם יודעים שיש לכם כרגע 15 מיליארד דולר נוסעים על אופנוע, שאלתי אותם. אמנן המשיך לרכוב, אבל אם זה היה תלוי בי לא הייתי פוטר את הרכבים מאגרת גורש, כמו שנקבע. כלי מסוכן".

"אנחנו אמונים על התחבורה של העתיד. מה שהיה היה. אם נמשיך להסתכל על התחום בתור לואוסק לא יהיו מצלמות חכמות בכבישים שיקלטו אירועים בזמן אמת ויתרעו על כביעות תנועה ברגע שהן נוצרות ושאפשר לטפל בהן, ולא נוכל לספק תחבורה שתהיה פתרון ואלטרנטיבה רצינית לזה שכולם נוסעים ברכב פרטי. כבישים זה לואוסק, החכמה עכשיו זה מה שנוסע עליהם, או מסביבם. כמו פרויקט הרכבליית בחיפה, שאמנם לא באחרייתנו, אבל הוא פרויקט מצויין. זו דוגמה מצוינת לתחבורה עתידנית".

וגם לקצב שבו בונים כאן פרויקטי תחבורה: רעיון שמתגלגל מאז שנות ה-60, אושר ב-1999 ורק בעת מתחיל לפעול. "הצנתי למנהלים בחברה את סולם דרגות הקושי שעברנו איתו הרבה באינטל. קשה, מאוד קשה, כמעט בלתי אפשרי, בלתי אפשרי, לגמרי בלתי אפשרי, אין סיכוי, ופנטזיה. צריך לכוון גבוה ולחזור לסגור פערים. אנחנו עוברים עכשיו על הקו החום, קו BRT (כמו המטרופוליט - א.ע.) מראשון לציון לרמלה. תכנון שאמור היה להימשך שלוש שנים, ואנחנו מכוונים שאפשר יהיה להתחיל לבצע אותו מיד אחרי הבחירות המקומיות ב-2023, בעוד שנה וחצי. היינו מכוונים אפילו לתאריך מוקדם יותר, אבל אני מבינה שאי אפשר לבוא לראש עיר ולחפור לו בכבישים רגע לפני בחירות. אם כי אני שמחה לראות יותר ויותר ראשי ערים שרוחפים תחבורה ציבורית ומבינים שהתושבים כוחנים אותם גם על ההישגים שלהם בתחום".

ויש ראשי ערים שמעבירים ונלחמים בפרוייקטים כמו המטרו.

"כמות הרגולציה שצריך להתמודד איתה כדי להעביר שקל מפה לשם. ואני מאוד בעד בקרה תקציבית, והייתי חברה בוועדת הבקרה של בנק ישראל. אני לא מקלה ראש בפיקוח, אבל צריך למצוא דרך בלי לשפוך את התינוק עם המים. גם באינטל הייתי צריכה להתמודד עם הביורוקרטיה הממשלתית, עברנו הרבה מול משרד הכלכלה, הפנים והאוצר. אבל העבר דה הייתה חלקה, חוץ ממקרים של תקלות".

גם תחום התחבורה מלא בהפסדים עבה די לואוסק.



"מרב אמרה לי שלא בטוח שיש לי את הזכות לשבת ולא לעשות כלום. וזה נפל על תחושה שכבר הייתה לי מתחילת המגפה, שזה הזמן להירתם ולתרום"

הלך בקלות. גם שם לא תמיד האמינו שגן צליח להקים מפעל שיהיה איכותי ותחרותי מול מפעלים אחרים של אינטל. והמפעל בקריית גת הצליח להצטיין לפי כל הקריטריונים של החברה".

אנחנו הישראלים טובים בהמצאות, בתוכנה. פחות בפסי ייצור. אינטל היא חריגה. כמו בפנס שפירסמם הנחיות בטיחות לעובדים והייבתם אותם להחזיק במעקה בשהם יורדים במדרגות.

"שמעתי את האמירה הזאת הרבה פעמים. זה היה כרוך תמיד בהרבה עבודה קשה. כמה אמרו לי שאף פעם לא נבא קשה. עוברים להחזיק במעקה. וזה קרה. והם יוצאים מאינטל, ומקמים סטארט אפים, וממשיכים להחזיק במעקה. אפשר לעשות שינוי תרבותי כשאנשים מבינים מה הוא תורם".

אחד הדברים הראשונים שעשתה פסברג הוא למנות מחליפה לאיתמר בן מאיר, המנכ"ל הפורש ("אדם עם שילוב מרשים של חזון ויכולת ביצוע, הוא עשה לי סוג של חפיפה והצטרפתי שהוא עוזב"), את תא"ל (מיל') אורלי שטרן, שמגיעה לאחר קריירה ארוכה בתחום התשתיות כצה"ל ובמשרד הביטחון.

גם בחברות הייטק לא נפרין למצוא חברה שיש לה גם יושרית וגם מנכ"לית.

אם אתה נותן צ'אנס לנשים, ומגדל אותן הן עושות עבודה טובה כמו של גברים ואפילו יותר מזה. במקרה הזה אורלי הייתה המועמדת הטובה ביותר. כשהלכתי לשרה לפני הבחירה, אמרתי לה שלקו הגמר הגיעו שני גברים ושתי נשים. היא אמרה שאבחר את המועמד הכי טוב".

מה הפתיע אותך בתחום התחבורה?