

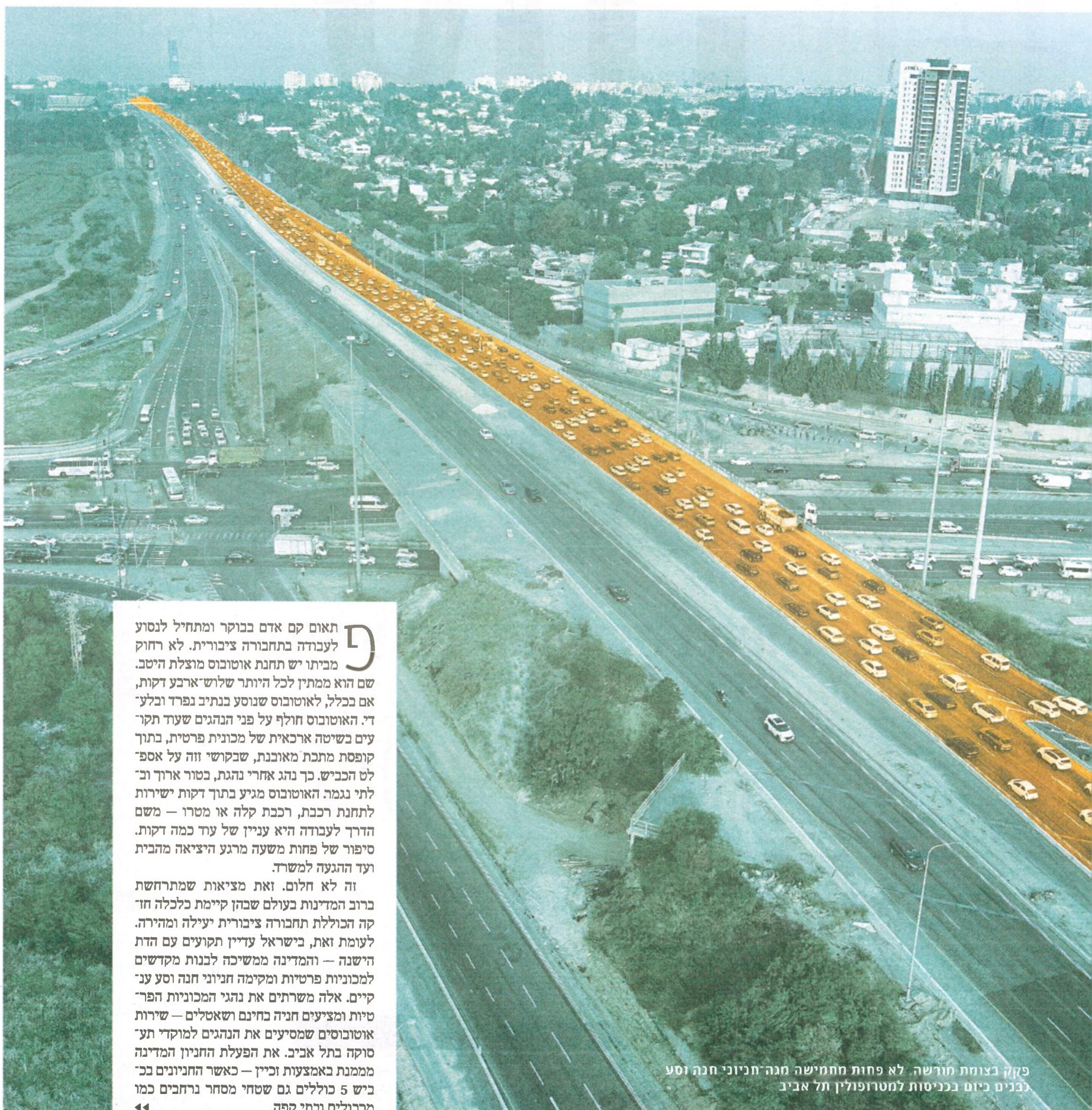


24.85x31.38	1/3	עמוד 16	מיוחד	מוסף	הארץ -	30/12/2024	92629319-1
וניברסיטת תל אביבהשכלה גבוהה - אוניברסיטאות ומכללו - 24634							

תקועים בשיטת החניונים

בעולם התיאשו מהם ולא רואים בהם פתרון – אבל בישראל מקודמים כיום 12 חניוני חנה וסע עם עשרות אלפי מקומות חניה בעלות של מיליארדי שקלים. כך, במקום להשקיע בתחבורה ציבורית אטרקטיבית – בארץ עדיין משרתים את שוק המכוניות הפרטיות, וכולנו שוב נסבול בפקקים

יפעת ראובן צילום: תומר אפלכאום



פתאום קם אדם בכוקר ומתחיל לנסוע לעבודה בתחבורה ציבורית. לא רחוק מביתו יש תחנת אוטובוס מוצלת היטב. שם הוא ממתין לכל היותר שלוש-ארבע דקות, אם בכלל, לאוטובוס שנוסע בנתיב נפרד ובלעדי. האוטובוס חולף על פני הנהגים שעוד תקור עים כשיטה ארכאית של מכונית פרטית, בתוך קופסת מתכת מאובנת, שבקושי זוה על אספלט הכביש. כך נהג אחרי נהגת, בטור ארוך וכיתי נגמה האוטובוס מגיע בתוך דקות ישירות לתחנת רכבת, רכבת קלה או מטרו – משם הדרך לעבודה היא עניין של עוד כמה דקות. סיפור של פחות משעה מרגע היציאה מהבית ועד ההגעה למשרד.

זה לא חלום. זאת מציאות שמתרחשת ברוב המדינות בעולם שבהן קיימת כלכלה חזקה הכוללת תחבורה ציבורית יעילה ומהירה. לעומת זאת, בישראל עדיין תקועים עם הדת הישנה – והמדינה ממשיכה לבנות מקדשים למכוניות פרטיות ומקימה חניוני חנה וסע עניניים. אלה משרתים את נהגי המכוניות הפרטיות ומציעים חניה בחינם ושאתלים – שירות אוטובוסים שמסיעים את הנהגים למוקדי תעסוקה בתל אביב. את הפעלת החניון המדינה מממנת באמצעות וכוין – כאשר החניונים בכיכר 5 כוללים גם שטחי מסחר נרחבים כמו מרכולים ובתי קפה.

פקק בצומת מורשה. לא פחות מחמישה מגה-חניוני חנה וסע נבנים כיום בכניסות למטרופולין תל אביב

24.28x32.65	2/3	18	עמוד	מיוחד	מוסף	הארץ	30/12/2024	92629320-3
וניברסיטת תל אביבהשכלה גבוהה - אוניברסיטאות ומכללות - 24634								



חניון הנתיב המהיר במחלף שפירים. מספר הנוסעים בהסעות החנימיות ירד בהתמדה צילום: Terrascan

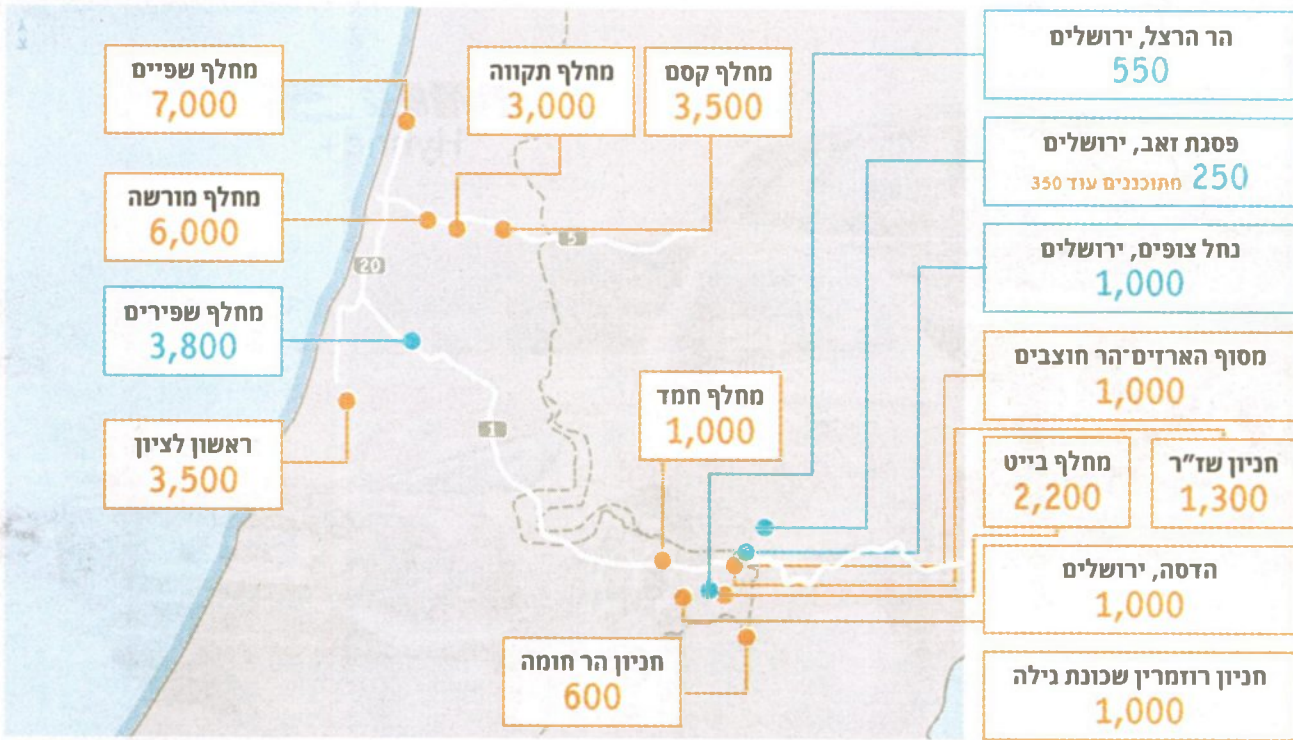


פרופ' נורית אלפסי:

"חניוני חנה וסע זה הסידור התחבורתי הכי ירוד והכי לא טכנולוגי. שיטה של המאה הקודמת, כבר לא עושים את זה בעולם. הבעיה שבישראל מיישמים תוכניות של שנות ה-90 – וזה רק מציף את הבעייתיות במערכת שלא מתפקדת, של הליך תכנוני איטי ופוליטי. לא רק שזה לא יפתור את הבעיה, זה בעיקר יעמיק אותה"

ארץ החניונים חניוני חנה וסע פעילים מתוכננים בישראל, ומספר מקומות חניה בהם

● חניונים פעילים ● חניונים מתוכננים



היא "שעדיין בונים שכונות שהן מכלאות מגורים ומכוניות, עם אלפי יחידות דיור ועד שלוש יציאות מהשכונה, וכל מה שאפשר לעשות בהן זה לישון ולשלוח את הילדים לגנים ולבתי הספר. תכנון שכזה מכריח אנשים להזיק במכונית פרטית, מה שגורם לפקקים ביציאות מהשכונות. התוצאה היא שאנשים נעים במרחב רק עם מכוניות. הכבישים מלאים וזה מוביל לעוד ועוד פקקים".

לדברי אלפסי, "ההמצאה של החנה וסע היא שאנשים יבזבו את זמנם ויסעו במכונית כדי להגיע לחניון ומשם יעלו על שאטל, זה הסידור התחבורתי הכי ירוד והכי לא טכנולוגי. זאת שיטה של המאה הקודמת. היא מיושנת, כבר לא עושים את זה בעולם. הבנייה שבישראל מיישמים תוכניות של שנות ה-90 – וזה רק מציף את הבעייתיות במערכת שלא מתפקדת, של הליך תכנוני איטי ופוליטי. להקים חניוני חנה וסע לא רק לא יפתור את הבעיה, זה בעיקר להעמיק אותה". לדברי ריה, הפתרון הוא "שינוי של המרחב שיהיה הרבה יותר נגיש לתחבורה ציבורית. אנשים צריכים לתחבורה ציבורית ברגע שהם יורדים למטה מהבית".

הגודש בגוש דן, במקום להקל עליו. בנוסף, גם הכדאיות הכלכלית של הקמת חניוני חנה וסע מוטלת בספק. מדורח מבקר המדינה שפורסם בחודש שעבר עולה כי מספר הנוסעים בהסעות החנימיות המופעלות מהחניון בכניסה לתל אביב ירד ב-34% ב-2016-2023. בקו שבין חניון הנתיב המהיר לאזור הקריה בתל אביב למשל, השימוש ירד מ-1,230 נוסעים ביום בשעות הבוקר ל-760 נוסעים.

"אלו חניונים שנולדו בחטא"

ההשקעה בתחבורה הציבורית צריכה להיות משמעותית גם בתוך הערים ובתוך השכונות, שחלקן כבר נהפכו ל"ערי בלון" ו"שכונות בלון", עם צוואר בקבוק בכניסות וביציאות של העיר או השכונה, כמו ברעננה, כפר סבא, אשדוד וקריית אונו – שבהן נרשמים פקקי ענק ביציאה מהן בשעות הבוקר ובכניסה אליהן משעות אחר הצהריים. והכל מתחיל בתכנון ערים. פרופ' נורית אלפסי, ראש המגמה לתכנון ערים באוניברסיטת בן-גוריון בנגב אומרת כי הבעיה

התחמושת, חניון פסגת זאב וחניון הר הרצל כדי להצדיק את הקמת מפלצות החניה, המדינה נתנה אותם סביב פרויקטי תחבורה ציבורית, אך זאת גם הבעיה: רובם מתוקצבים מתוך סך התקציב הכולל של הפרויקטים לתחבורה ציבורית בישראל.

שלושת חניוני חנה וסע שמעוררים מחלוקת אמוציונלית בימים אלה הם ככביש 5 – בין מחלף קסם לגלילות מזרח, בשני כיווני הנסיעה, סמוך למחלפים קסם, תק"ו והמורשה. חניונים אלה אולי יפתחו 11 אלף כלי רכב שייכנסו לתוך מטרופולין תל אביב, אך מנגד גם יעודדו 11 אלף נהגים לצאת עם המכונית הפרטית מערי הלווין שלהם – מה שעלול להחריף את גודש התנועה בצפון המטרופולין.

מתכנני הפרויקט קוראים להם "מתחמי תחבורה משולבים", אך למעשה אלה חניוני וסע שמהם ייצאו שאטלים – הסעות למרכזי התעסוקה בגוש דן, ללא תשלום. ואולם באפריל האחרון התנגדו ראש עיריית תל אביב יפו רון חולדאי וראש עיריית רמת השרון איציק רוכברגר להקמת החניון במורשה, בטענה כי הקמתו רק "תחריף את

השיטה התחבורתית של חנה וסע צמחה באמצע המאה ה-20 במרכזי מטרופולין באירופה ובצפון אמריקה, אך כיום כמעט ולא מקודמים פרויקטים שכאלה בעולם – מתוך תפיסה כי יש להשקיע בתחבורה ציבורית שתהיה לא רק טובה, אלא מהירה, נוחה, יעילה ונגישה, שלוקחת בחשבון תכנון עירוני חכם. למרות זאת, לא פחות מחמישה מגד-חניוני חנה וסע נבנים כיום בכניסות למטרופולין תל אביב עם לא פחות מ-23 אלף מקומות חניה, שמתוכננים להיפתח בהדרגה בחמש השנים הקרובות. שניים בצמוד לכביש 2, סמוך למחלף שפיים ולראשון לציון, בעלות של כ-1.5 מיליארד שקל, יחד; ושלושה חניונים נוספים מתוכננים בצמוד לכביש 5 – במחלפים מורשה, קסם ותקווה, שמוערכים יחד כ-2.5 מיליארד שקל. תקציבים אלה לא כוללים הקמת גשרים, הרחבת הכבישים, הטמעת טכנולוגיית גבייה ואכיפה והפעלתם. חניונים אלה מוקמו בצמוד ל"נתיבים מהירים" שמקימה החברה הממשלתית נתיבי איילון – שבהם צפויה לנסוע תחבורה ציבורית ושיתופית, בדומה לחניון שפירים הסמוך לכביש 1 – ועליהם יתבצעו הסעות ללא תשלום לנהגים לתוך תל אביב.

בנוסף, במטרופולין ירושלים מוקמים כיום שבעה חניוני חנה וסע. אלה יכללו יחד יותר מ-8,000 מקומות חניה, שיפתחו גם הם בהדרגה עד סוף העשור בהשקעה של יותר מ-2 מיליארד שקל. רוב החניונים בירושלים נבנים בסמוך לתחנות של רכבת קלה, הגדול שבהם בצמוד לתחנת הרכבת נבון בכניסה לעיר הכרמל ל-1,300 מקומות חניה, וצפויה להיפתח בשנה הבאה, בעיכוב של יותר משנה.

לצד חניוני ענק אלה כבר פעילים כיום בישראל גם חניונים ליד תחנות רכבת ישראל ותחנות הרכבת הקלה – כמו שלוש חניוני וסע סביב הקו האדום בירושלים: חניון גבעת

24.51x32.32	3/3	עמוד 20	מיוחד	מוסף	הארץ -	30/12/2024	92629321-4
וניברסיטת תל אביבהשכלה גבוהה - אוניברסיטאות ומכללות - 24634							



הדמיות של פרויקט התחבורה וחניוני החנה וסע בסמוך לכביש 5. "היחזמות העסקיות בחניונים האלה נעשות על גב נוסעי התחבורה הציבורית" צילומים: באדיבות נתיבי איילון/ארקאפקט עדי בואנו



צילום: אמיר לוי

תמר קינן, מנכ"לית ארגון תחבורה היום ומחר:
 "החניונים האלה נעשים עבור עשירים שגרים בפרברים, מחזיקים במכונית פרטית ויכולים לשלם בנתיב המהיר – ובסוף זה פוגע בתחבורה הציבורית. הנהגים האלה באים לחניון, מחנים, עולים על אוטובוס שיכול להגיע לשירות התחבורה הציבורית, אבל לא ייעדו אותו לשרת נהגים שמחנים בחניון"

אלטרנטיבות מספקות או תחבורה ציבורית יעילה. פרויקטים מסוג זה טומנים בחובם פוטנציאל להפוך להצלחה משמעותית, אך ללא תכנון מתאים הם עלולים להפוך לפיל לבן. הצלחתם תלויה בעיקר בשילובם במארג התחבורה, תוך שימת דגש על קיצור משמעותי של זמני הנסיעה – וההבטחה כי הכניסה לחניון והיציאה ממנו יתבצעו במהירות וביעילות. במקביל, הקישור בין החניון לקווי התחבורה הציבורית צריך להיות אופטימלי, כמו בירושלים, שבה חלק מחניוני החנה וסע מוקמים בסמוך לתוואי הרכבת הקלה. דוגמאות לחניונים כאלה ראיתי גם בצפון אמריקה ובאירופה, שם הם פועלים בהצלחה רבה.

לדברי כספי, במתחמי החניה שנבנים לאורך כביש 5, "יש לתכנן קווי הסעות יעילים שייצאו מהחניון למוקדי הביקוש, שיפועו בתדירות גבוהה ויזכו לתעודף בכבישים. הקמת נתיבי תחבורה ציבורית ייעודיים מהחניונים הללו אל מרכזי הערים היא צעד חשוב בכיוון הנכון. אין ספק שמשרד התחבורה צריך לעודד את המעבר מתחבורה פרטית לציבורית, והחניונים יכולים לשמש בלי מרכזי בתהליך הזה. חניון שפירים, לדוגמה, משרת מדי יום אלפי משתמשים – שלולא החניון היו נכנסים למטרופולין תל אביב ומגדילים עוד יותר את העומס התחבורתי."

עתידות: נמשיך לעמוד בפקקים

פרויקטי חניוני החנה וסע שמיועדים למכוניות הפרטיות נבנים כיום לצד קידום של מערכת הסעת המונים גדולות – בראשם שלושה קווי מטרו ב-24 רשויות בגוש דן השפלה, שני קווי רכבת קלה נוספים בגוש דן ועוד שני קווי רכבת קלה בירושלים – לצד סלילת מערכות מהירות של אוטובוסים (BRT) באזור המרכז.

אין ספק כי התכנון התחבורתי בישראל עבר שינוי בשנים האחרונות עם השקעה ניכרת בתחבורה ציבורית. פרויקט התשתיות הגדול ביותר של ישראל, המטרו, נאמד בעלות כוללת של כ-150 מיליארד שקל, אך תכנון דואלי לא בהכרח יעשה את המהפך בהרגלי הנסיעה של הישראלים – שימשיכו להיתקע בפקקים בדרך לחניוני חנה וסע ויציאה מהם ערים, וינציחו את ההרגל של הנהגים להמשיך לנסוע במכונית ורק להחמיר את גודש התנועה במקום להשקיע בתחבורה ציבורית אטרקטיבית – ברמה של ברלין, סיאול, לונדון או ריאד – בישראל עדיין משרתים את שוק המכוניות הפרטיות.

מנסה להכניס את אותם נהגים למעגל התחבורה הציבורית. "אלו חניונים שנולדו בחטא", אומרת קינן. "זה בסך הכל מקור עסקי, ציפור לקבלנים שבונים את פרויקטי התחבורה הציבורית. מדובר בחניוני ענק, בגודל של קיבוץ, ושם הם מקצים תשתית לבתי קפה, למתחמי אירועים ופעילויות. אין סוף למה שאפשר להרוויח מעודף התשתית הזאת. היוזמות העסקיות האלה נעשות על גב נוסעי התחבורה הציבורית."

"פתרון איכותי להפחתת גודש התחבורה"

אין ספק כי את ההוצאה הכספית על החניונים ניתן להשקיע בהאצה של סימון נתיבים ייעודיים לאוטובוסים ברחבי ישראל, למשל במוקדי אסונות תחבורתיים כמו בין אשדוד לאשקלון, במטרופולין באר שבע ובאזור נתניה. אבל התומכים בהקמת חניוני חנה וסע טוענים כי אלו יכולים לסייע בעיקר לאזרחים שמתגוררים ביישובי ספר, כמו כפרים, קיבוצים ומושבים מרוחקים שצמיג של אוטובוס לא דורך בהם – אך גם להם מגיעה תחבורה ציבורית טובה.

בחברת נתיבי איילון אומרים כי דווקא "פרויקט הנתיבים המהירים נועד להבטיח מהירות נסיעה גבוהה ויציבה לתחבורה הציבורית ולצמצם את השימוש ברכב הפרטי בתוך המטרופולין דרך יצירת אלטרנטיבה אימינה של תחבורה ציבורית מתקדמת. הפרויקט, שחלקו הראשון ייפתח לתנועה כבר ב-2025, הוא פתרון איכותי מתוך מגוון פתרונות להפחתת גודש התחבורה במטרופולין, שעלותו למשק היא עשרות מיליארדי שקלים בשנה."

בחברה הוסיפו כי "המיוזם גם יספק ערך רב לציבור כפתרון תחבורתי מטרופוליני שמאפשר שירות תחבורה משותף (היסעים) עם ודאות ותדירות גבוהה שהוכחו כפקטורים משמעותיים לבחירה זו, במטרה לעודד ציבור משתמשים חדש שעד כה עשו שימוש רק ברכב פרטי, לעבור לפתרון תחבורה ציבורית ולהשאיר את רכבם בשולי טבעת הגודש".
 ד"ר מור כספי, ראש מכון שלמה שמל"צר לתחבורה חכמה באוניברסיטת תל אביב, לא מתנגד באופן נחרץ להקמת חניונים. "כשאני חולף על פני מתקן החניה החדש בשפיים, אני סבור שהוא יכול לשרת היטב את תושבי האזורים שמצפון לגוש דן, שבהם אין

▶▶ חניון חנה וסע הצמוד לנתיב המהיר בכביש 1, ליד מחלף שפירים, מוצעים אוטורבוסים ללא תשלום לתל אביב או לרמת גן. והחנימות היא חלק מהבעיה. "יש כאן גם היבט של פגיעה בצדק החברתי", אומרת תמר קינן, מנכ"לית ארגון תחבורה היום ומחר. "כל החניונים האלה נעשים עבור עשירים שגרים בפרברים, שמחזיקים במכונית פרטית ויכולים לשלם בנתיב המהיר – ובסוף זה פוגע בתחבורה הציבורית. הנהגים האלה באים לחניון, מחנים, עולים על אוטובוס חשמלי – שיכול להגיע לשירות התחבורה הציבורית, אבל לא ייעדו אותו לשרת נהגים שמחנים בחניון. ושם באוטובוס הנהג לא מתקף, אין לו רביקו. זאת שיטה שלא מעודדת שימוש בתחבורה הציבורית, שלא

ד"ר מור כספי: "לפרויקטים כאלה יש פוטנציאל להפוך להצלחה משמעותית, אך ללא תכנון מתאים הם עלולים להפוך לפיל לבן. הצלחתם תלויה בעיקר בשילובם במארג התחבורה, תוך שימת דגש על קיצור משמעותי של זמני הנסיעה וההבטחה כי הכניסה לחניון והיציאה ממנו יתבצעו במהירות וביעילות"



צילום: אלבום פרטי

וכדי שגם חילונים ומסורתיים יוכלו ליהנות מחיים ללא עול המכונית הפרטית, התחבורה הציבורית בישראל תהיה חייבת לפעול באופן מצומצם גם בשבת. שירות התחבורה הציבורי רית שנגול מידי אורחים רבים בשישי בערב ובשבת גורם לרכבים להמשיך להחזיק במכונית הפרטית, בניגוד למדיניות המוצהרת, לפחות של המדינה – לעודד שימוש בתחבורה ציבורית – שבפועל היא רחוקה מלהיות ממומשת באופן מקסימלי. בקצב הזה, החניה היחידה שתהיה לנו בעתיד הבלהות התחבורתית של ישראל תהיה רק סביב הבית, עם חוסר יכולת מוחלטת לצאת משם בשל קריסה תחבורתית בישראל. ■