

הציפיות הוא מאוד בעייתי כי בתכנון תמיד צריך שיהיה יוצא דופן. לא בכל מקום זה מתאים, למשל במרחב הררי", אומרת דורי.

לדבריה, "הארץ נהפכת ליעד של מגורים חסרי זהות שמשנים את המרקמים העירוניים למקומות סתמיים, מאיימים וחסרי זהות. תכנון צריך להיות כולל, לא רק לפי עקרון של ציפוף ליד מתע"ן (מערכת תחבורה עתירת נוסעים) אלא להתחשב במערך התנועה הרגלית לרוגמה, בשימושים, באופי ונתוני המקום.

"כשייסדו את הוותמ"ל, לקח להם 10 שנים להבין שאי אפשר לתכנן רק מגורים. כך זה עלול להיות עם הציפוף המוצע סביב קווי התחבורה באופן קשתי. זה לא תכנון ראוי ולא ישמור על איכות החיים ביישובים העירוניים בעתיד".

גם יוגב שרביט, מומחה לכלכלה אורבנית מחברת בילד אסטרטגיה אורבנית, מעלה קשיים בתוכנית: "מורכב על דריסה נוספת של הרשויות המקומיות לקבוע את התכנון בתחומן. וכמו שתמ"א 38 יצרה מערכת תמריצים שבסופו של דבר הרשויות היו צריכות להתמודד עם המשמעות שלהן, גם תוכנית כזאת תייצר את אותן בעיות. היה עדיף אם המדינה לא הייתה משקיעה בתוכנית כלל ארצית והייתה מעבירה לרשויות הרלוונטיות תקציבים לקידום תוכניות מקומיות שתפורות למידותיהן ולצרכיהן.

"מצד שני, המדינה מתיבה כללים שבפועל לא יאפשרו הקמה של מתע"ן רבות מהרשויות בישראל, כי רק הכניסה הכלכלי של מתע"ן לא נמוך בכלל. זו כמובן גישה שגויה ביסודה משום שעקרון הביקוש המושרה מדבר על כך שאם מייצרים תשתיות תחבורה עם תועלת גבוהה למשתמשים על פני האטרקטיביות – הם ישתמשו בה. זה מתחיל משבילי אופניים מופרדים בתוך ערים, נתיבי תחבורה ציבורית ייעודיים שמקצרים זמני נסיעה בתח"צ ונגמר באמצעי תחבורה רבי קיבולת שמאפשרים תנועה מהירה בין מוקדים. "התבורה היא קטליזטור משמעותי ואם רוצים לייצר שינויים במרחב, כמו למשל לעודד התחדשות עירונית, לעודד ציפוף, הקמה של אמצעי תחבורה רבי קיבולת היא כלי לעשות זאת. המדינה יצרה פה משחק של ביצה ותרנגולת – לא יאפשרו מתע"ן עד שיגיעו לרף, אבל ייתכן שבלי המתע"ן לא יגיעו אליו".

עוד ביקורת מפנה שרביט למדינה שמייצרת מערך של כללים שהיא לא מחילה על עצמה. לדבריו, "יש לא מעט מוקדים לאורך התוואי של תמ"א 70 שאין בהם כלום – והמדינה הציבה בהם תנאות שבביל שכן יהיו מחוללות הביקושים באותם מקומות. איפה המקומות האלה? במקומות שבהם יש קרקע של המדינה והיא צפויה להרוויח מזה. איפה אין קרקע של מדינה? באזורי התחדשות עירונית שם רוב הקרקע פרטית.

"ולבסוף, הרצון שחברות תחבורה יהיו יזימות גדול" לא מוצלח. חברות תחבורה צריכות להתמקד במה שהן טובות בו – בתחבורה. זה נכון למקרה של אגד ונצבא ונכון לרכבת ישראל שהיא החידה שעוסקת גם בגדל"ן".



צילום: Shutterstock / פ. קריאייטיב

# האוצר מנסה לתכנן את הערים מחדש - דרך תחנות הסעת המונים

משרד האוצר מקדם בחוק ההסדרים התניה של הקמת פרויקטים תחבורתיים ברמת צפיפות הבינוי מסביבם • לפי התוכנית, בשלב הראשון מינהל התכנון יגבש תוכנית לצפיפות רצויה בכל אזור, ובשלב השני תקצוב הפרויקט יותנה בעמידה ביעדים

3

## הביקורת

"דריסה נוספת

של הרשויות המקומיות"

ר"ד יואב לרמן, מומחה לתכנון עירוני מחברת פלאנט, מברך על היוזמה. לדבריו, התוכנית היא צעד בכיוון הנכון: "אני חושב שזה יכול לעשות הרבה טוב אף שיש הרבה אתגרים בדרך. למשל, את רוב תוכניות התחבורה מקדמים בוות"ל, שם ניתן לתכנן רק את זכות הקרקע. זאת ועוד, לפי החוק והתקנות היום אסור לבנות מעל מסילות רכבת הרכבות האלה? במקומות שבהם יש קרקע של המדינה והיא צפויה להרוויח מזה. איפה אין קרקע של מדינה? באזורי התחדשות עירונית שם רוב הקרקע פרטית.

"תאגד נוסף ומשמעותי הוא שקשה יותר לצופף מרחב קיים מאשר לבנות אזור חדש, וצריך לייצר כראיות ליוזמים, בשונה ממסי המטרו שהם לא הגיוניים לדעתי".

לעומתו, יעל דורי ראש תחום התכנון ב"אדם טבע ודין", מסבירה שתכנון משולב תחבורה ציבורית הוא דבר נכון אבל המימוש של העיקרון לוקה בחסר במצעה. "יש תוכניות טובות בגוש דן ובירושלים אבל הסעיף שקובע שאין אפשרות להוריד כלפי מטה את סף

הממשליות כמו רכבת ישראל, נת"ע ונתיבי איילון יצטרכו לעמוד ביעדים שנתיים ויתמוצצו על קידום, פיתוח ושיווק גדול" במרחב אמצעי התחבורה שבאחריותן.

חלק מהמחסיבציה להצעה נובע מתוך העובדה שתחנות רבות של רכבת ישראל ממוקמות מחוץ לערים משום ששם קל יותר לקדם בנייה עם מיעוט התנגדויות וקונפליקטים. ההצעה נועדה לתמרץ את הרכבת לבנות את התחנות במרכזי הערים ולכלל הפחות לגרוע לגופי התכנון והביצוע הצופף את הבנייה סביב התחנות הקיימות.

נוסף לכך, ההצעה אם תעבור, תאפשר לאוצר להתמודד עם דרישות פוליטיות לתקצוב מערכות הסעת המונים בקווים לא כדאיים מבחינה כלכלית משום שהכדאיות נבחנת בין היתר על ידי תחזית השימוש בקו לפי מספר הנוסעים – כשהצפיפות נמוכה, הכדאיות יורדת ולהיפך. כך למשל, עמדת האוצר הייתה שיש להרכבת הקלה בין חיפה לנצרת אינו כדאי ובתחילה הציעו לבטל את הפרויקט ולאחר מכן לשלם קמל אותו מרכבת קלה למטרונות – כך ההצעות הללו נדחו בין היתר בעקבות התערבות פוליטית.

**ד"ר יואב לרמן:** "אתגר נוסף ומשמעותי הוא שקשה יותר לצופף מרחב קיים מאשר לבנות אזור חדש, וצריך לייצר כדאיות ליזמים, בשונה ממסי המטרו שהם לא הגיוניים"

**יוגב שרביט:** "יש מוקדים לאורך התוואי של תמ"א 70 שאין בהם כלום והמדינה הציבה בהם תחנות - מקומות שבהם יש קרקע של המדינה והיא צפויה להרוויח מזה"

## אסף זגריק

במשרד האוצר שואפים לצופף את הבינוי סביב תחנות רכבת ורכבות קלות. הרעיון הוא להחיל את עקרונות תמ"א 70 – תוכנית המתאר הארצי שגובשה לצורך העצמת הבנייה סביב תחנות המטרו – גם ליתר פרויקטי התחבורה.

בהצעה שמופיעה בטיזט חוק ההסדרים מציעים באוצר להתנות את הקמת הפרויקטים בבנייה צפוף, ולמזרז את חברות התחבורה הממשלתיות על פי הצלחתן בבנייה בסביבת התחנות.

1

## המטרה:

מימוש הפוטנציאל של מרחב התחנות

לפי האוצר, השקעות המדינה בתשתיות שכוללות מטרו, רכבות קלות ומערכות מטרונות הן "מהגבוהות בתולדותיה", ואולם מזהירים שם ש"ללא תכנון מושכל סביב התחנות ונתיבי המערכות, נמנע מימוש הפוטנציאל הכלכלי והתחברתי הגלום בהן. בפועל, בעוד שהמדינה משקיעה משאבים ניכרים בהקמת מערכות הסעת המונים, התכנון במרחבים הסובבים אותן נותר לעתים רל, לא מסונכרן, או בעל ניצול נמוך של הקרקע".

לפי האוצר, "מצב זה מביא לכך שההשקעה הציבורית בתחבורה אינה מניבה את התועלות המלאות האפשריות – הן מבחינת צפיפות, הן מבחינת כדאיות כלכלית, הן מבחינת שימוש יעיל בתשתית התחבורתית, והן מבחינת איכות חיים עירונית". לכן מציעים באוצר לקבוע מדיניות ממשלתית שתייצר תיאום בהשקעות בתחבורה הציבורית לבין התכנון והפיתוח הכלכלי במרחב התחנות לפי קביעת מדיניות תכנונית ותקצוב ממוקד.

2

## איך זה יעבוד

מינהל התכנון יגדיר סף ציפוף מינימלי

על פי ההצעה, יוטל על מינהל התכנון, בתאום עם אגף תקציבים, להכין תוכנית מדיניות המעצימה זכויות בנייה בהתאם לעקרונות תכנון מוטה תחבורה ציבורית, תוך ניצול יעיל של הקרקע במרחב מערכות התחבורה עתירות נוסעים. לאחר אישור תוכנית המדיניות יקדם מינהל תכנון תוכנית מתאר ארצית במרחב בהתאם להמלצות תוכנית המדיניות.

לאחר שמיינהל התכנון יגדיר את סף הציפוף המינימלי, לא יקודמו פרויקטים תחבורתיים אם סביבת התחנות לא תעמוד בסף הזה. גם התקצוב של מערכות הסעת המונים יותנה בעמידה בתוכנית ופרויקטים יתועדפו בהתאם.

נוסף לכך, חברות התשתית