

מרחב המטרו: התוכנית שתקבע איך ייראו הרחובות - ותעלים את הרכב הפרטי

המועצה הארצית לתכנון ובנייה הורתה על הכנת תוכנית מתאר ארצית למרחב המטרו בגוש דן ■ המערכת תפעל ב-23 ערים ותשתרע על 145 ק"מ ■ מנכ"לית מינהל התכנון: "אנחנו רוצים אינטנסיביות גדולה יותר במקומות שהפיתוח טרם הגיע אליהם - המטרו יאפשר זאת"

15:43 07.01.2020 מאת: גילי מלניצקי

כך יראה גוש דן ב-2040? המועצה הארצית לתכנון ובנייה אישרה היום (ג') פה אחד הכנת תוכנית מתאר ארצית (תמ"א) למרחב המטרו במרכז הארץ, שיגדיר את הבינוי והשטחים סביב התחנות שיקומו בעוד עשור או שניים מהיום. מערכת המטרו היא מערכת היסעים הגדולה והמשמעותית המתוכננת בישראל. המערכת אמורה לחלוש על 23 ערים במרכז הארץ ולהשתרע על 145 ק"מ בין רחובות לרעננה.

צוות המתכננים ידרש לעבוד בחודשים הקרובים על תוכנית שתקח בחשבון לא רק את שלושת קווי המטרו, אלא גם את הממשקים של המטרו עם תחנות הרכבת הקלה, הרכבת הכבדה, קווי האוטובוסים ונתיבי התחבורה הציבורית. מתוך הבנה של היקפי התנועה שיגדלו באיזורים אלה, יגזור צוות התכנון את זכויות הבינוי שיהיו סביב תחנות המטרו העתידיות, בתוכנית מתאר ארצית: תמ"א 70.

מדובר בתכנון והעצמת הבינוי סביב ה"האבים" התחבורתיים הבאים שיקומו במדינת ישראל. בהליכי התכנון משולבת בחינה של מקרים בעולם, בהם מתרכזים באיזורים מסוימים אוסף של כלי הסעת המונים, כמו בלונדון למשל, שם גם התפתחו באיזורים אלו מרכזי עסקים משמעותיים. הציפייה היא שהתחנות לאורך קווי המערכת, יהפכו למשאב נדל"ני יקר, בעלות פוטנציאל להפוך למוקדים של פעילות שיעבו את המרקם העירוני הקיים.

הסיבה לכך שהתכנון מצוי בידי מינהל התכנון ולא בידי הרשויות המקומיות שבשטחיהן עוברים הקווים, נובע מכך שגופי התכנון רוצים לקשר בין הקמת קווי המטרו לתכנון אורבני מסיבי שאמור ללוות אותו. במינהל התכנון מעריכים שהבינוי סביב תחנות המטרו יהיה פי 4 מהבינוי המתוכנן כיום ליד תוואי הרכבת הקלה. כלומר, באזורים אלה תהיה בנייה רבה לגובה, עם זכויות מסחריות ותעסוקה. בנוסף, במינהל התכנון שואפים שתוכנית המתאר תגדיר אזורים שיייתרו לחלוטין את השימוש ברכב הפרטי ויובילו להעלמת אזורי חניה. עוד מטרה חשובה של התמ"א היא להבטיח שחברות פרטיות, ראשי ערים וחברות ממשלתיות – יתיישרו למתווה אחיד, מבלי לשים רגליים לפרויקט. במשרדי האוצר והתחבורה ובמינהל התכנון מקווים שבממשלה הקרובה יאושר חוק המטרו - שיספק לממשלה שורה של כלים ודרכי מימון שיאפשרו את מימוש הפרויקט עד 2035 והתגייסות כלל הגופים אליו.

מכוח התוכנית המתארית, שלפי ההערכות תאושר במקרה הטוב לאחר הליכי שיתוף ציבור רק בעוד שנה וחצי, יוכלו הוועדות המקומיות להוציא תוכניות מפורטות והתייחסויות למאפיינים הייחודיים בכל אזור.

העוגנים המרכזיים של מטרופולין תל אביב

קווי המטרו, שיהיו נדבך מרכזי במערכת הסעת ההמונים המטרופולינית, מתוכננים על בסיס התוכנית האסטרטגית לפיתוח מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים בגוש דן, ועל החלטת ממשלת ישראל, שהתבססה עליה. הקווים מקודמים במסגרת תוכניות לתשתית לאומית.

מערכת המטרו תכלול שלושה קווים וכ-100 תחנות. קו M1 יהיה באורך כולל של 76 ק"מ, יהיו בו 59 תחנות, ויחלוף ב-12 רשויות: הרצליה, רמת השרון, כפר סבא, רעננה,

הוד השרון, תל אביב, חולון, ראשון לציון, נס ציונה, רחובות, באר יעקב, רמלה ולוד. הקו יורכב מגזע מרכזי העובר בלב המטרופולין, משתי שלוחות לכיוון כפר סבא ורעננה בצפון, ושתי שלוחות לכיוון לוד ורחובות בדרום.

קו M2 מתוכנן להיות באורך כולל של 23 ק"מ ולאורכו 23 תחנות. תחילתו בצומת וולפסון בחולון וסופו בפתח תקווה. הקו ישרת 7 רשויות: חולון, ת"א, גבעתיים, רמת גן, בני ברק, גבעת שמואל ופתח תקווה.

קו M3 מתוכנן להיות באורך של כ-40 ק"מ ולאורכו 24 תחנות. תחילתו בהרצליה בצפון, סופו בבת ים בדרום והוא עובר דרך הטבעת השניה של המטרופולין. הקו ישרת 12 רשויות: הרצליה, רמת השרון, תל אביב, גבעת שמואל, פתח תקווה, קרית אונו, רמת גן, אור יהודה, אזור, חולון, בת ים. בנוסף, מתפצלת ממנו שלוחה לנתב"ג בתחום רשות שדות התעופה.

מנכ"לית מינהל התכנון, דלית זילבר מסרה כי: "ההתרחשות האורבנית בגוש דן הולכת לקרות סביב המטרו. התחנות בהן יהיו הקישוריות בין מספר מערכות הסעת המונים - רכבת קלה, מטרו, רכבת כבדה, אוטובוסים, יהיו העוגנים המרכזיים של מטרופולין תל אביב.

"כבר כיום אנו מזהים את המקומות שבליבת ההתרחשות העירונית והמטרו יעצים זאת עוד יותר. בנוסף, אנו מזהים מקומות שהפיתוח טרם הגיע אליהם, שם אנחנו רוצים אינטנסיביות גדולה יותר ועירוב של שימושים - מגורים, תעסוקה, מסחר ומבני ציבור שיגיעו עם המטרו. התמ"א תקבע את עוצמות הפיתוח ולא ניתן יהיה לקבל את האינטנסיביות של זכויות הבנייה ללא קשר למטרו".

עו"ד צבי שוב, מסביר כי "היתרון והחיסרון של צוות המתכננים מהוות"ל הוא שמדובר בערכאה אחת שבה הכל נולד וגם מאושר, אין היררכיה של ועדות. הדבר דומה לדיון בבית המשפט העליון, ללא שנבחן קודם בערכאות הנמוכות יותר. מכאן, שניהול הליך מעין זה במועצה הארצית לא מאפשר התנגדויות ובחינת התכנית יחסית להיקף כזה גדול אינו מאפשר בירור נקודתי ברמת החלקה.

"בעיה נוספת שנוגעת גם לרכבת הקלה בשנים האחרונות, היא שאין חובה לתת הודעות אישיות לבעלי הזכויות, כך שיש בעלי זכויות רבים שאינם מודעים לכך שהמטרו צפוי לעבור על או מתחת לחלקותיהם, ועלולים לאחר את המועדים להגשת בקשה לתביעת פיצויים".

מהירה יותר, גבוהה יותר ועשירה יותר: איך תיראה תל אביב ב-2030

הפרויקטים הגדולים שמתוכננים בעשור הקרוב בת"א צפויים לשנות אותה לגמרי - הרבה יותר תחבורה ציבורית על חשבון רכבים פרטיים; הרבה יותר מגדלים ופרויקטי תמ"א 38; וכחות תושבים שלא נמנים עם העשירוניים העליונים • "גלובוס" ממפה את העתיד של העיר העברית הראשונה • פרויקט מיוחד

שני אשכנזי 4/1/20

גלובסטוק

כך ייראה העשור הבא

20:36 / 33:24



הרכבת הקלה, פרויקט המטרו, קירוי אילון, מגדלי גבעת עמל, הריסת כיכר אתרים, תוכנית 3700, תנופת תמ"א 38 ועוד - כשמסתכלים על קו האופק של תל אביב ועל התוכניות שבפתח, רואים מנפים ואתרי בנייה - והרבה מהם. העיר הלבנה הולכת ומשנה את פניה כשהפרויקטים הנדל"ניים, התשתיתיים והתחבורתיים מעצבים אותה מחדש.

בעשור הנכנס, אוכלוסיית העיר תחיה בתוך אתר בנייה ענק, כשרחובות ומתחמים שלמים ייחפרו בקרוב למען המשך סלילת הרכבת הקלה, ובעתיד הרחוק יותר עבור חפירת המטרו. "זה יכול קצת להזכיר את הטרנספורמציה האדירה שעברה פריז תחת הפרויקטים של הברון אוסמן באמצע המאה ה-19, עד שנולדה מחדש כעיר מודרנית", אומר ד"ר נתי מרום, מומחה לאורבניות מהמרכז הבינתחומי בהרצליה. "הדרך לעיר בת הקיימא והחכמה, שבתוכניות המתאר לשנת 2030, תעבור דרך הרבה אבק, רעש, חפירות ופקקים. זה אולי בלתי נמנע בעיר מתחדשת, אבל אסור לשכוח שזה גם המחיר שתושבים ישלמו במשך העשור הקרוב".

הרכבת הקלה לדוגמה, שעבודות התשתיות לקווים הסגול והירוק שלה ייפקדו את מרכז תל אביב בקרוב, תהפוך בשנים הבאות את החיים בעיר למורכבים וגם את ההגעה אליה למסובכת. התהליך העובר כעת על יפו בשל עבודות הרכבת הקלה בשדרות ירושלים הוא דוגמה בזעיר אנפין: ההגעה לאזור מורכבת, עסקים מתקשים לקיים את עצמם והתושבים באזור סובלים מהרעש ומהקושי התחבורתי שנוצר. כבר עכשיו נדחתה תחילת פעילותו של הקו האדום לשנת 2021, והקווים הסגול והירוק לא עתידים להתחיל לפעול כנראה לפני 2025.

הליך התכנון והביצוע של פרויקט המטרו - שלא ידוע מתי יצא לדרך כשלשם תקצבו נדרשים 150 מיליארד שקל - יערך לא פחות מ-12 שנה. המסילה הרביעית של הרכבת, צפויה להתחיל לפעול ב-2025 ולהוסיף כשליש לכושר ההובלה של רכבת ישראל, עד כדי כ-40 אלף נוסעים בשעת שיא.

השינויים התחבורתיים המתהווים כעת מנסים להדביק את גידול האוכלוסייה המואץ בישראל בכלל ובתל אביב בפרט - העיר הולכת וגדלה - בכמות האוכלוסייה, בשטחים הבנויים בה וברמות ההכנסה של תושביה. אוכלוסיית העיר צפויה לגדול מ-433 אלף תושבים ב-2015, ל-535 אלף עד 2030, ומ-252 אלף מועסקים שאינם תושבי העיר (כ-60% מהמועסקים). לכ-356 אלף מועסקים שמגיעים מחוץ לעיר ב-2030. עד 2040, צפויים להתווסף לשטחי המסחר והתעסוקה באגן האיילון 3-4 מיליון מ"ר. ההערכה היא שמדובר בתוספת של לפחות כ-200 אלף מבקרים יומיים נוספים, מה שמחייב יצירת כלים שיאפשרו היפוך מגמה ויפחיתו את תנועת המכוניות הפרטיות.

"בעיית הפקקים תמשיך ללוות אותנו"

השאלה הגדולה היא האם הפרויקטים התחבורתיים הגדולים, אם יושלמו בעשור הקרוב, הם פתרון מספק לזינוק במספר התושבים והעובדים בתל אביב. "בשנת 2030 כבר נוכל לנוע במערכות הסעת המונים מתפקדות בחלקן. בנוסף, התחבורה הציבורית תהיה חשמלית, תנהל בצורה חכמה יותר ותספק שירות טוב יותר, ועל המחסור בנהגים נתגבר באמצעות אוטובוסים אוטונומיים רבי קיבולת", אומרת מיטל להבי, מחזיקת תיק התחבורה בעיריית תל אביב וסגנית ראש העיר. "תל אביב תהיה מרושתת בשבילי אופניים וזרועה ברחובות ממותני תנועה לכל אורכה ורוחבה.

אנחנו נראה פחות רכבים מסתובבים בעיר, אך לצערי בעיית הפקקים בכניסות לערים ובערים, עקב צמצום קיבולת הדרכים, תמשיך ללוות אותנו".

כדי לפתור את אותה בעיה, עיריית תל אביב מנסה לזרז את תום עידן הרכב הפרטי, ומעידה כי בתום תהליך של שינויים תחבורתיים, "רוב תושבי העיר ישתמשו באמצעי ניידות ברי קיימא, במקביל לתכנון רשת האוטובוסים שתפעל בעיר לכשיפעלו קווי הרכבת הקלה. מדיניות התחבורה של העירייה מעמידה את הולכי הרגל בראש סדר העדיפויות".

במסגרת היפוך המגמה, וההצרה כי העירייה תפסיק לתעדף את הרכבים הפרטיים, העירייה פועלת לסלילת שבילי אופניים נוספים ולצמצום מרחבי החנייה בעיר. "בימים אלו עובדים על עדכון מדיניות חניה, שתתבסס על תמחור חניות ו/או תווים ו/או לפי אזורים, מתוך כוונה לצנן את הביקוש ובהמשך לפנות מקומות חנייה לטובת מדרכות, שבילי אופניים, נתיבי תחבורה ציבורית, נטיעת עצים ועוד", מספרים בעיריית תל אביב. בעיר מתגוררים כרגע כ-168 אלף בעלי תו חניה עירוני, שלרשותם כ-35 אלף מקומות חניה בכחול לבן; כ-16 אלף מקומות חניה בחניוני אחוזת חוף; וכ-15 אלף מקומות חניה חופשית באפור.

אם התנועה בעיר עם רכב פרטי תהפוך לנסבלת פחות בעשור הבא, העירייה שמה דגש על אמצעי תחבורה חלופיים, זעירים, ושיאפשרו חיבוריות טובה יותר בין אמצעי התחבורה של המטרופולין. "כשאנשים ייסעו ברכבת הקלה הם יצטרכו אמצעים משלימים כדי להגיע ליעד. אוטובוסים, מוניות ודו גלגלי. לא הכל ממש יושב על המסלול שלה", אומרת להבי. "מאחר ובונים תעסוקה עם תקן חניה נמוך מאוד נראה בהכרח ניידות באמצעים חלופיים, פשוט לא תהיה ברירה. החיים בדרכים יראו אחרת כי הטכנולוגיה תייצר אמצעים שרק את חלקם אנחנו מדמיינים עכשיו. מישוה דמיון 'וויז' או 'מובילאי' או תחבורה שיתופית לפני עשור, או את הרכב האוטונומי והשלכותיו?".

קורקינטים שחוזרים לעמדת ההטענה לבד

לדברים הללו מתחבר עודד קוטוק, אדריכל ומתכנן ערים, המסמן דווקא את תחילת עידן הקורקינט והמיקרו-מוביליטי. לדבריו, "אם הפרויקטים המרכזיים יסתיימו בעשור הזה, הרבה יותר אנשים יוכלו להגיע לתל אביב ולצאת ממנה בזמן נסיעה סביר. אבל צריך לזכור שבמקביל גם הביקוש לנסיעות יעלה מאוד. זה קרב צמוד בין כמה אנשים ירצו להגיע לעיר, לבין הרחבת האפשרות להגיע אליה.

"זניחת הרכב הפרטי תתרחש, אם יהיה שילוב של כמה פתרונות ציבוריים ופרטיים. הקורקינטים הם חלק מסל הפתרונות, ואנשים מצביעים ברגליים. זה כלי לתנועות קצרות ובינוניות, הוא לא יחליף את הרכבת הקלה. אם אתה מגיע עם הרכבת לאחת התחנות, אופניים או קורקינט הם אופציה טובה.

"בעשור הקרוב הערים יילמדו איך לעשות רגולציה, החברות ילמדו איך לשכלל את השירות, ואפשר יהיה ליצור פה רובד חדש של תחבורה ציבורית-פרטית, שלב חדש באבולוציה של התחבורה. זה יקרה באמצעות הוספת תשתיות - שבילים ייעודיים, והקצאת זכות דרך על הכביש לתנועה איטית.

"מהצד הטכנולוגי, עובדים היום בכמה מקומות בעולם על קורקינטים שיודעים לנוע לבד, שיוכלו להגיע לבד לעמדות טעינה ולמקום העגינה שלהם. בנוסף, בתל אביב יש היום חברות שמתכננות ניסויים מסחריים ברכבים אוטונומיים. אם הניסויים יהפכו לשירות שיתופי ולהסעת מספר רב של אנשים, זה יכול להיות סיפור גדול מאוד בעוד עשור. בעירייה לומדים היטב את מה שנעשה בעולם ומתחילים ניסוח של מדיניות בנושא הרב האוטונומי".



ניהול התחבורה בתוך המטרופולין, גם הוא צפוי להשתנות.

"הגופים הציבוריים, בין אם העירייה או הרשות המטרופולינית אם תקום יום אחד, או אפילו המדינה, צריכים להבין איזה תנועות נעשות איפה, ולנהל אותן. למשל, באמצעות זכות דרך משתנה. תארי לך שיהיו נתיבים בעיר שבהם ההרשאה לכלי רכב להיכנס היא בהתאם למצב התנועה. אם מצטבר גודש - יוכלו להיכנס אליהם רק אוטובוסים או רכבים של שירות שיתופי. אם התנועה יורדת - אפשר להתיר את הרסן. כל זה יהיה באפליקציה שתכלול את כל השירותים ותאפשר לנו לתכנן את הנסיעה מראש, לשלם עליה ולהבין את המשמעויות של הבחירה. זו קפיצת מדרגה גדולה, וזה מתחיל את לקרות בעולם".

המלונות יתחזקו, המסחר ייחלש

לצד שיפור אמצעי התחבורה, בעשור הקרוב תצטרך המדינה למצוא דרכים גם להגדיל את מלאי יחידות הדיור (יח"ד) בגוש דן וגם תל אביב תתרחב בהתאם. בחמש השנים האחרונות בתל אביב החלו בבנייתן של 2,708 יח"ד בממוצע מדי שנה, כשחלק ניכר מהיח"ד החדשות נבנות במגדלים גבוהים ויקרים, המיועדים לאוכלוסייה מבוססת. גם הבניינים הנכנסים להליכי תמ"א 38, בסופו של דבר עשויים לדחוק ממרכז העיר את האוכלוסיות הצעירות והמגוונות של העיר.

עיריית תל אביב מצהירה גם שהיא רוצה להפוך לאחד היעדים הכי פופולריים לתיירים ב-2030, כך שבתוך עשור ענף התיירות יכניס לעיר 10 מיליארד שקל בשנה. לשם השוואה, ב-2018 ההכנסות מתיירות בעיר עמדו על בין חמישה לשישה מיליארד שקל.

לפי נתוני העירייה, ב-2010 היו בעיר 50 בתי מלון רשומים, ולפי נתוני איגוד המלונות כיום יש בעיר 110 בתי מלון אך בעיר פועלים עוד בתי מלון רבים שלא רשומים. בשנים האחרונות צצים בעיר עוד ועוד מלונות בוטיק, המחליפים בנייני מגורים בלב העיר - רק ברגע זה מטפל אגף הרישוי ב-23 בקשות כאלו, כשמדובר בטרנספורמציה המעודדת על ידי העירייה. לצד אלו, בעיר משגשגת תעשיית ה-AirBNB, הפועלת בישראל בעוצמה ובאין מפריע - בין מאי 2017 לאפריל 2018 הוצעו בתל אביב 17 אלף נכסים להשכרה באמצעות AirBNB. בשכונת כרם התימנים בעיר, 10% מהדירות, מושכרות כ-AirBNB, והמגמה הולכת ומתגברת.

הביקוש הגדול לנדל"ן בתל אביב מעלה את השאלה כיצד יראה קו האופק של העיר בסיום העשור הקרוב. לדברי להבי, "צפויה לנו תוספת של כחמישה מיליון מ"ר לתעסוקה; 300 אלף מועסקים; עשרות מגדלים בגובה של מעל 50 קומות; ותוספת של כ-100 אלף תושבים - כ-30 אלף בצפון מערב העיר בתוכניות 3700 ושדה דב, ביפו ודרומה כ-10,000 יח"ד וכך גם בשכונות מזרח העיר, במרכז העיר ומצפון לירקון.

"הצפיפות של יחידות דיור לדונם תגדל. מרכז העיר, בזכות הכרזת העיר הלבנה של אונסקו ותוכנית השימור, יישאר מרקמי וברובו יגבה עד למקסימום 6.5 קומות. אך במעטפת נראה יותר מגדלים, בנייה אינטנסיבית וצפופה של פרויקטי התחדשות עירונית. התכנון יעודד יותר עירוב שימושים ולצד המגורים נחזה בהתחזקות המלונאות והתעסוקה ואולי בהחלשות המסחר, עקב התפתחות המסחר המקוון והאפשרות לקנייה באינטרנט".



"התפרקות של תרבות שקיימת 100 שנה"

בין אם מדובר במרקם האנושי החי בה או בעסקים הפועלים בשטחה, ייתכן כי המגמות המתרחשות כרגע בעיר, יהפכו את תל אביב בעוד כעשור לעיר אחרת. "קווי הרכבת הקלה והמטרו אמנם יאפשרו להגיע אל תל אביב בנוחות ומהירות יחסית מערי הלואין והפרברים ברחבי מטרופולין תל אביב, אבל זה גם יתרום לתהליך הדחיקה של התושבים הפחות אמידים, שיעברו לערים זולות יותר בשולי המטרופולין", אומר ד"ר מרום. "תל אביב ב-2030 תהפוך למרכזית עוד יותר במטרופולין, אבל גם ליקרה והומוגנית הרבה יותר מבחינה חברתית. היא אולי לא תהיה בדיוק 'עיר לעשירים בלבד', אבל היא תהיה, עוד יותר מהיום, עיר העשירונים העליונים. זאת בזמן ששולי המטרופולין יהיו הפרברים העממיים, ומעבר להם הפריפריה החברתית של ישראל השלישית".

למגמה הזו, יש כבר נוכחות בשטח; כ-28% מתושבי העיר הם בגילאי 18 עד 35, ובין 2008-2017 חל צמצום של כ-7% במספר הצעירים בעיר. ההכנסות וההוצאות החודשיות לנפש בתל אביב גבוהות ב-60%-50% ביחס לישראל. בעיר ישנם פחות משקי בית במעמד כלכלי נמוך (17% בעשירונים 1-3, לעומת 30% בישראל) ויותר משקי בית במעמדות הכלכליים הגבוהים (35% בעשירונים 9-10 לעומת 20% בישראל).

לפי ד"ר טליה מרגלית, מרצה בכירה בבית הספר לאדריכלות באוניברסיטת תל אביב, אם לא יהיה שינוי מדיניות רציני, זוהי רק ההתחלה. "הגישה כאן כרגע היא כזו שבונה יקר וגבוה ומבוססת על אנשים שיבואו לעבוד בעיר באמצעות הרכבת, כאשר נבנות מעט מאוד דירות ברות השגה, בטח בהשוואה לעולם.

"בתחזית של עסקים כרגיל, תל אביב תלך ותתייקר, ולדעתי גם תאבד את עצמה. להרבה מאלו שחיים פה היום ואלו שמאז קום העיר נתנו לה את האופי המיוחד שלה, יהיה בלתי אפשרי לגור פה, בגלל העלות - בשכירות וגם בקנייה של דירות. עיריית תל אביב תצטרך לעשות מאמצי על כדי להשאיר כאן את מעמד הביניים, והיום היא עושה מעט מאוד. אנחנו נמצאים במצב שבו השוליים, אלו שהיה להם כסף לקנות דירה כאן או משפחות שהעבירו דירות מדור לדור, הולכים ומתכווצים".

זה תהליך שקורה בערים גדולות בעולם.

"בערים כאלו בעולם גרים העשירים ביותר והעניים ביותר - מהגרי עבודה, פליטים, ואנשים שיישאר באזורי עוני בשולי העיר. הפגיעה בהם היא מאוד גדולה, אבל הפגיעה היא גם במעמד הביניים. זו תהיה עיר מוקצנת - מעמד ביניים מצומק, התבססות על תיירות, השקעות חוץ ואוכלוסייה עשירה. זו תהיה ליבה עשירה של גוש דן ומעמד הביניים יתפשט החוצה.

"זו לא תהיה אותה תל אביב שבה הולכים עם כפכפים לים וגרים בדירות שותפים. היא תהיה עיר הרבה יותר מעונבת ונוקשה, מעצם המחירים. יש מצבים בהיסטוריה שבהם כן החליפו דיסקט בתכנון עירוני, וצריך להיות פתוחים לזה שזה יכול לקרות. כרגע, לאנשי עיריית תל אביב יש אמונה גדולה מאוד בצדקת הדרך, גם אם הם רואים את הבעיות.

"כדי לשמור על המגוון שעושה את העיר הזו מה שהיא, נדרשים מהלכים דרמטיים; יותר דיור ציבורי, הרבה יותר דיור בר השגה, יותר מוסדות חינוך, יותר מבני משרדים לעסקים קטנים ומתחילים, ולא רק מגדלי משרדים שחברות גדולות ועסקים חזקים יכולים לאכלס".

אולי התהליך הזה יהפוך דווקא את הערים ליד תל אביב, לתל אביב הבאה.

"אולי, אבל מבחינת תל אביב זה יהיה הפסד קטסטרופלי. זה יהיה לירות לעצמך ברגל. זה העניין עם הג'נטקפיקציה. אנשים עם כסף נמשכים לצבעוניות, למגוון ולתחושת חופש ואותנטיות, ואז מבריחים את כל אלו למקומות אחרים. כשזה קורה בשכונה זה חבל, כשזה קורה בעיר שלמה זה מאוד עצוב. במקרה של תל אביב מדובר בהתפרקות של תרבות שלמה, שקיימת 100 שנה. חבל.

"ההפסד הוא קודם כל של העיר עצמה. המהות של העיר הזו זו הבוהמיות שלה, וה'שלוכיות' שלה - הדברים שהם תל אביב. תיקחי את זה ממנה ותקבלי משהו שהוא פחות כייפי, ובעצם פחות אטרקטיבי גם לתיירים ולמשקיעים. זה לא יהיה אותו הדבר".

דעה: ההצפות בדרום תל אביב אינן גזירה משמיים אלא כשל תכנוני של העירייה

הגיע הזמן שת"א-יפו תפנה את משאביה מקידום מעמדה כעיר עולם ויח"צ גלובלי למטרת הבאת עוד ועוד תיירים - לפיתוח תשתיות ראויות למען תושבי העיר השקופים.

זה לא רק עניין של כסף • דעה

גיא נרדי 5/1/20

אסור שהסיפור הנוראי על בני הזוג שנלכדו במעלית בחניון, והצילומים של אצטדיון בלומפילד המוצף ורחובות דרום ומזרח תל אביב שהפכו לנהרות, יתייבשו וייעלמו עם חלוף גל הגשמים הנוכחי. עיריית תל אביב-יפו תטען בוודאי שהמוות הטרגי היה סתם ביש מזל ותאשים כדרכה את מדיניות הממשלה ביחס להשקעה בתשתיות, או את משבר האקלים, אך מה שבטוח שמדובר בתופעה שחוזרת על עצמה, לאורך הרבה שנים ושישנם פתרונות. זה הכול עניין של סדרי עדיפויות.

יעילות החדרת מי נגר בעיר תלויה בכושר חלחול הקרקע. ניתוח מפת החלוקה הגיאומורפולוגית לאזורי חלחול בעיר מראה שברוב אזורי העיר הקרקע היא בעלת כושר חלחול בינוני עד גבוה. האזורים שבהם רמת החלחול נמוכה ביותר נמצאים בקרבת הנחלים הירקון (הדר יוסף, בבלי, שדה דב, כוכב הצפון) והאיילון (שכונת התקווה ויד אליהו). שני אזורים נוספים נמצאים באזור החוף הצפ' מע' ובאזור מבואות יפו (הבאסה ההיסטורית, שבה ממוקמים היום גינת כרונינגן ואצטדיון בלומפילד).

בשבת האחרונה ירדו בתל אביב-יפו 92 מ"מ גשם, שזו כמות גשמים חסרת תקדים השווה לכ-20% מההיקף הממוצע בשנה. זה לגמרי הגיוני שצנרת הניקוז הישנה אינה עומדת בפרצי הגשם האגרסיביים. מסמך תוכנית האב לניהול מי נגר, שהמחלקה לתכנון אסטרטגי בעיריית תל אביב-יפו הכינה בשנת 2013, סקר בצורה יסודית את אגני הניקוז בעיר והציע פתרונות מעשיים לאיגום והחדרת מי הנגר. נקודת המוצא הייתה שהקיבולת של הצינורות שאליהם מנוקזים מי הגשם היא מוגבלת ושרק מגוון של פתרונות תשתיתיים יכול לסייע. החל משלב התכנון המוקדם של תוכנית בניין העיר ועד לשיפוץ ושדרוג המרחב הציבורי הקיים. הכוונה היא ליצירת אזורים להחדרת מי גשם בגנים ובפארקים, מדרכות שהריצוף שלהן מחלחל ועד לנטיעת עצים. מה קרה עם המסמך הזה? כלום.

אי-אפשר שלא לקשר ולחבר את תופעת ההצפות החוזרות ונישנות בדרום תל אביב, שם ממוקמות השכונות היותר עניות בעיר, עם איתותי המחאה האחרונים של תושבי האזורים האלה. הכול קשור: ההומלסים והנרקומנים ברחובות, הריחות הרעים מממתקן הטיפול בפסולת בחירייה, ההרס של גינת לווינסקי לטובת בניית ב"ס וגל הפשיעה הגואה ברחובות יפו. כמה קילומטרים בודדים משדרות רוטשילד והעיר מתנהגת כמו פריפריה נידחת, שטח הפקר. הגיע הזמן שתל אביב-יפו תפנה את משאביה מקידום מעמדה כעיר עולם ויח"צ גלובלי למטרת הבאת עוד ועוד תיירים, לפיתוח תשתיות ראויות למען תושבי העיר השקופים. זה לא רק עניין של כסף.

האם ישראל מתאכלסת מהר יותר מרוב ארצות ערב?

ראש הממשלה בנימין נתניהו תירץ את עליית מחירי הדירות בגידול האוכלוסין החריג בישראל. כמה אנחנו חריגים ביחס לעולם? • המשרוקית של גלובס

צוות המשרוקית של גלובס 7/1/20

בסדרת ציורים בטוויטר הסביר ראש הממשלה שעליית מחירי הדיור היא תולדה בלתי נמנעת של פריחה דמוגרפית. "אנחנו אחת המדינות הקטנות בעולם", כתב נתניהו, "אבל עם אוכלוסייה שגדלה יותר מהר כמעט מכל אוכלוסייה אחרת. יותר מכל אוכלוסייה אחרת בעולם המערבי, וכמעט יותר מכל אוכלוסייה אחרת בעולם הערבי". התוצאה הכמעט אוטומטית, לדבריו, "היא שמחירי הדיור יעלה כי השטח מוגבל".

הקשר בין צפיפות אוכלוסין ומחירי הדיור הוא סיפור מסובך, ולא ננסה להכריע בו כרגע. אבל הטיעון של נתניהו נשען על הנחה ישירה יותר: מספר תושבי ישראל גדל בקצב יוצא דופן, לא רק בהשוואה למערב אלא גם בהשוואה לשכנינו הערבים. מה אומרים הנתונים?

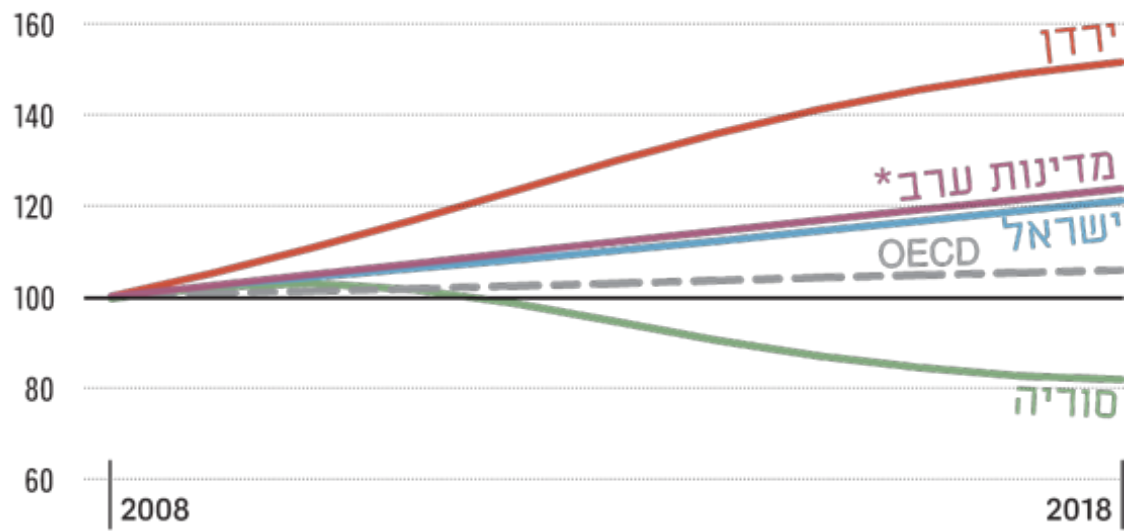
ראשית, נסיר מכשול מהדרך. אנחנו לא מדברים כאן על שיעור הפרייה המפורסם של ישראל, שמציין את מספר הילדים הממוצע לאישה. גידול אוכלוסייה מבטא עלייה במספר התושבים, מכל סיבה שהיא - לידות, ירידה בתמותה, הגירה. כל דבר.

לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, גידול האוכלוסייה בישראל בעשור וחצי האחרונים היה כמעט תמיד בין 1.75% ל-1.95% לשנה. זה קצב נמוך מזה שנרשם בימי העלייה של שנות ה-90, שלעיתים עלה על 3%, אבל הוא בהחלט חריג בהשוואה למערב. מאגר המידע של הבנק העולמי מספר שהגידול השנתי במדינות OECD עמד בעשור שבין 2008 ל-2018 על כ-0.6% בשנה, ובאיחוד האירופי על 0.2% בלבד. בעשור כולו, אוכלוסיית ישראל תפחה ב-21.5%, ואילו זו של ה-OECD ב-6.3%. לוקסמבורג הזעירה היא היחידה בארגון שהתאכלסה מהר מישראל - 24.4% מאז 2008.

ומה עם ארצות ערב? מניין התושבים במדינות הליגה הערבית גדל בעשור החולף ב-24.1%, רק קצת יותר מהר מאתנו. כמה מדינות חשובות גדלו לאט מישראל, כמו מרוקו (14.2%), תוניסיה (11%) ולוב (10.2%). סוריה המדממת, שהמוני פליטים נמלטו ממנה, הצטמקה ב-18.2%. בשאר 17 המדינות החברות בליגה נרשם קצב מהיר מאשר בישראל.

סוריה מתרוקנת, ירדן מתמלאת

השינוי במספר התושבים בעשור החולף, 2008=100



מקור: הבנק העולמי

* חברות הליגה הערבית

בשורה התחתונה: דברי נתניהו חצי נכונים. אוכלוסיית ישראל גדלה בכ-2% בשנה, מהר מכל מדינה מערבית חשובה, אבל לאט מרוב מדינות הליגה הערבית.

תחקיר: אוריה בר-מאיר

דעה: המפתח לפתרון משבר התחבורה: הקמת אזורי תעסוקה בתוך השכונות

תכנון עירוני נכון ושילוב שטחי תעסוקה בתוך השכונות יכול להציל את ערי ישראל, ואת ירושלים בפרט, מהמשבר התחבורתי הקשה • דעה
עופר ברקוביץ 30/12/19

זה לא סוד. מדינת ישראל עומדת בפקק. אנחנו בעיצומה של קטסטרופה תחבורתית. עליית מספר כלי הרכב מדי שנה הביאה אותנו ל-3.4 מיליון רכבים, בשילוב עם שטח כבישים קטן ביחס לגודל האוכלוסייה, זמן העמידה בפקקים בישראל הוא מהגבוהים במדינות המערב. היעילות נפגעת. איכות החיים נפגעת.

אין ספק כי המהלך המרכזי והנדרש ביותר להתמודדות עם האתגר התחבורתי הוא מעבר למערכות הסעת המונים, תשתיות מסילתיות ושיפור דרמטי באוטובוסים ובתחבורה הציבורית בישראל. אלו יאפשרו לישראלים לזנוח את הרכב הפרטי ולהגיע ביעילות ליעדים השונים. הפתרונות הנוספים שאותם יש לקדם בכל הנחישות ובכל הכוח הם: תחבורה שיתופית, קארפול, תשתיות אופניים, שאטלים לאזורי תעסוקה ותמרוץ שלילי לעובדים שלא להגיע ברכב.

ויש פתרון נוסף, אסטרטגי. אחת הסיבות המרכזיות למשבר התחבורתי היא תכנון עירוני לקוי, המייצר מצב שבו כלל התושבים נוסעים בבוקר לעבודה ברכב פרטי, באותם צירי תנועה, למספר מצומצם של אזורי תעסוקה ומסחר. האם זו גזירת גורל? ממש לא. זה עניין של תכנון.

תכנון שטחי תעסוקה נוספים בפריפריה ובשכונות, יצירת משרדים ושטחי תעסוקה שניתנים להשכרה גם באזורים הללו, אפשרות לחברות גדולות להשכיר משרדים עבור עובדים שלהם שחיים מחוץ לתל אביב וירושלים, אפשרות לפרילנסרים לצאת ממוקדי העומס, יאפשרו גם צמיחה כלכלית באזורים שבהם עד היום לא נהנו מיתרונות שטחי התעסוקה, וגם הקלה בעומסים הכבדים. כך נוכל גם להבטיח איכות חיים גבוהה יותר, יעילות של המשק, צמצום זיהום אוויר ושכונה חיה ותוססת. הראשונים לזהות את המגמות הללו יוכלו להרוויח לא מעט.

בירושלים בה אני חי ופועל המצב הופך רע מדי יום. עבודות התשתית להקמת הרכבות, לצד חוסר ניהול ראוי של ראש העירייה ופתרונות לטווח הביניים כפי שצינתי קודם, מחריפים את מצב התנועה בעיר עוד יותר. אין ספק כי אם בגילה, בפסגת זאב, בהר חומה ובקריית יובל היו קמים שטחי תעסוקה איכותיים המקטינים את הצורך להתניידות מחוץ לשכונה, בעידן טכנולוגי שבו חלק מהזמן ניתן לעבוד מרחוק ולא בהכרח תוך שמירת קשר פיזי, היינו חווים הקלה ושינוי דפוסי נסיעה.

למהלך כזה ניתן לרתום את המגזר העסקי וחברות גדולות המעוניינות לאפשר לפחות בחלק מהזמן לעובדים שלהם לעבוד במקום מסודר, אבל עם הרבה פחות פקקים. מהלך כזה ייצור איתנות כלכלית ברשויות, שיהנו משטחים חדשים של ארנונה עסקית (היום הן אינן נהנות מכך אלא בעיקר תל אביב), יאפשר שיפור בהיצע המשרות ואפשרויות התעסוקה בערים שונות. מהלך כזה יהפוך את השכונות לחיות יותר ובטוחות יותר, ואת איכות החיים לגבוהה יותר.

הצלחנו בשנה האחרונה לקדם שטחי תעסוקה חדשים בגילה ובגבעה הצרפתית בירושלים בוועדה המקומית והמחוזית, שבהן אני חבר. עם התקדמות תוכניות הבנייה במקום, נוכל לראות אנשים הקמים בבוקר בשכונת מגוריהם וצועדים לעבודה בנחת. אין סיבה לא לאפשר זאת ביישובים אחרים, בתמרוץ נכון ובסיוע לפתרון האסטרטגי הזה אל מול המצב בכבישים.

מדינת ישראל נמצאת בעיצומה של מהפכה בתחומי התחבורה והתכנון, ועיר הבירה היא זו שצריכה להוביל אותה - באיכות החיים, בתעסוקה בקרבת סביבת המגורים ובסביבה נקייה

יותר. על המדינה לגבש צוות מומחים בתחום העירוניות להובלת חזון כזה למעשה. המציאות טופחת על פנינו. עכשיו גם הזמן לנווט את הספינה בכיוון הנכון.

הכותב הוא יו"ר תנועת "התעוררות בירושלים" ויו"ר האופוזיציה בעיריית ירושלים, סגן ראש העיר לשעבר