



25.44x26.41	1/4	100 עמוד	ישראל היום! - נדל"ן	10/08/2022	82734140-9
ות והשקעות גילי עזריה - מנכ"ל קבוצת גילי ויואל עזרי - 13550					

שיעור מולדת

מדינה מצופכת עצמה לדעת. עשרות אלפי דירות הנבנות ללא כבישים, רכבות ללא כניסה אל הערים, פחות ופחות תקני חניה והפקקים שוברים שיאים. "מומבאי זה כאן", מזהירים מומחים. **עופר פטרסבורג** לוקח אותנו לסיבוב בלי מוצא בכישי ישראל



יש לכם פקקים היום? בקצב הנתון, עד לשנת 2050 מספר כלי הרכב יגדל ב-178% והנסועה (קילומטראז') תגדל ב-68%. מומחה התחבורה, פרופ' אראל אביגרי ממכללת אפקה מסביר כי אם המגמה תימשך, נגיע לצפיפות הדו"מה לזו הקיימת היום במומבאי שבהדור. אבל הפתעה!!! אם אתם בוכים על הפקקים, על הצפיפות ועל התחבורה הציבורית הבלתי נסבלת - אז רק התחלנו בסאגה, רבוי תיי. המועצה הארצית לתכנון ובנייה החליטה לאחרונה לאשר פה אחד, את הגדלת הצפיפות בשטח העירוני ביישראל באופן משמעותי. הרבה יותר.

מה ההיגיון, אתם שואלים? מסתבר, שצפיפות המ"גורים בישראל, נמוכה ביחס לערים באירופה ובארה"ב ועומדת על 8,565 נפש לקמ"ר בתל אביב, 7,186 בירושלים ו-4,346 בחיפה. צפיפות המגורים הממוצעת בא"תונה, לצורך הדוגמה, גבוהה פי 2 מהצפיפות הממוצעת בירושלים ובתל אביב. במקרה של פאריז רמת הצפיפות היא פי 3 מישראל ובברצלונה פי 4.

כמילים אחרות: צפיפות גבוהה מעודדת תחבורה ציבורית איכותית הרבה יותר, מעודדת הליכה ברגל וגם רכיבה על אופניים. כך למשל צפיפות של 30,000 נפש לקמ"ר מהווה הצדקה להקמת מערכות תחבורה מסילתיות ומאפשרת צמצום השימוש ברכב מוטורי, התניידות נוחה והקטנת זיהום האוויר בעיר.



14.08x26.45	2/4	101	עמוד	ן	ישראל היום! - נדל"ן	10/08/2022	82734141-0
ות והשקעות גילי עזריה - מנכ"ל קבוצת גילי ויואל עזרי - 13550							

צילום: unsplash, Alexander Popov



תחבורה ציבורית, אוטובוסים ורכבות. כל כמה שנים מתחלף שר ואיתו המדיניות הקובעת.

תקועים בפקק

הקטסטרופה בפקקים שהולכים ומתרבים היא איומה: ב-40 השנים האחרונות גדלה האוכלוסייה בישראל פי 2.5, בעוד הנסועה של אמצעי התחבורה הציבורית גדלה בפחות מ-50% וסך הנסועה של אמצעי התחבורה הציבורית בישראל היא פחות מ-50% מהמקובל במטרופולינים אחרים במדינות מפותחות. השנה החולפת שברה שיאים של כל הזמנים עם קרוב ל-300 אלף רכישות כלי רכב חדשים. למעשה, מתחילת שנת 2022, עלו על הכביש כ-159 אלף מכוניות חדשות. זו אמנם ירידה של 13% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, אך הסיבה היא העדר רכבים חדשים במלאי ולא ירידה בביקושים. כיצד, אם כך, בזמן שמספר כלי הרכב על הכבישים עולה בלי גבול, המדינה מצידה מפחיתה את תקני החניה ללא שום תשתית תחבורתית? תוכניות בניין עיר חדשות כוללות פחות תקני חניה בפרויקטים למגורים ותעסוקה הממוקמים בסמיכות לתחנות עתידיות של הסעת המונים (רכבת קלה ומטרו) כשבפועל יעברו עוד שנים עד שרכבת קלה או מטרו יפעלו בחלק מהפרויקטים ויתנו מענה לאוכלוסייה.

בואו ונראה את חצי הכוס המלאה: יהיה אולי צפוף יותר אך כל זה יתרום לתוספת משמעותית של יחידות דיור במרחב העירוני, תוך התבססות על מערכת תחבורה עתירת נוסעים. כן, כן. רק צפיפות לא נורמלית תביא אותנו למטרו ולא לרכבת קלה, רחמנא ליצלן.

חלם זה כאן

מדינת ישראל היא מדינת סמארט ניישן, דוגמה ומופת לעולם, אך מעבר לדימוי פורץ הדרך, תהליך קבלת ההחלטות בישראל לא מבייש את אחרוני חכמי החלם. כך למשל, כיצד "מדינת סטארט-אפ ניישן" מקימה עיר חדשה בישראל? תשובה: היא מקיימת מאות מסיבות עיתונאים, עשרות טקסים עם גזירת סרטים, מציגה הדמיות מפוארות ואת אלפי התושבים שעתידיים להתיישב במקום.

דוגמה ומופת לכך היא העיר חריש, אך לא היה צריך "להתגלח" על חריש, שכן 20 שנה קודם לכן הוקמה העיר מודיעין בדיוק באותה מתכונת. כבר אז היה ברור לגמרי שעיר השוכנת על כביש 6, חייבת שיהיה לה חיבור ישיר אליו. הגיוני, לא? אך התחבורה בישראל היא סיפור חלמאי.

בנימין נתניהו כראש ממשלה הופיע בעיר רק לפני כשנתיים וחצי והבטיח: "אחבר את העיר לכביש שש". מכמות ההבטחות צמחו בחריש כבר מגדלים באוויר. אז איך מקימים בישראל עיר חדשה בלי רכבת ובלי חיבור לכביש מהיר הממוקם 200 מטר ממנה? מבקר המדינה מתניהו אנגלמן, קבע לאחרונה כי נכון לסוף שנת 2020 היישוב מנה כ-22 אלף תושבים בלבד, לעומת התחזית השאפתנית של משרד השיכון לכ-57 אלף תושבים באותה שנה. אם אכלוס העיר חריש לא מתרומם בקצב הרצוי, הסיבה מספר אחת לכך היא נגישות תחבורתית.

חריש זו רק דוגמה קטנה למדיניות ממשלה מבולבבת שטרם החליטה עד היום מה יש לקדם יותר - כבישים, גשרים ומחלפים לרכב פרטי או לחילופין נתיבי

שרת התחבורה מרב מיכאלי:
"חייבים לתכנן תחבורה ובינוי ביחד. התחבורה מביאה את הנדל"ן"



צילום: חיים צא, לע"מ

משה בן זקן, מנכ"ל הקרן לעידוד ולפיתוח ענף הבניה:
על המדינה להכריז על מצב חירום ולקצר הליכים"



צילום: יאיר שבת



82734143-2	10/08/2022	ישראל היום! - נדל"ן	עמוד 103	3/4	15.41x26.63
ות והשקעותגילי עזריה - מנכ"ל קבוצת גילי ויואל עזרי - 13550					



צילום: סטודיו לופי-אז

מחלף להבים החדש על כביש 40. קבוצת 'אורון אחזקות והשקעות'

מומחה התחבורה, פרופ' אראל אבינרי ממכללת אפקה וניר לב ארי, כותבים בדוח של ארגון 'צפוף' כי "קצב גידול האוכלוסייה בישראל הינו גבוה ביותר, בעוד מצב התשתיות התחבורתיות רעוע וקצב פיתוחן איטי"

אפשר רק להסתכל על המתרחש בעולם ופשוט לקנא. ארה"ב היא המדינה בה שירותי התחבורה הגרמישים הם הנפוצים ביותר בצורת שירות לפי דרישה כבר לפני כ-41 שנה!! הדבר נובע מפיזור אוכלוסייה המאפיין אותה, שנובע גם ממדיניות ארוכת שנים של פרבור באזורים העירוניים.

בריטניה, היא ככל הנראה המדינה המובילה באירופה בתוכניות של תחבורה ציבורית לפי דרישה (Demand Responsive Transport - DRT) - אמ"צעי שנועד לאפשר חלופה לרכב הפרטי. היא מאפשרת לנוסעים איסוף והורדה לפי בחירה, כמו במובנית, אך בתעריפים קרובים יותר לאלה של אוטובוסים ורכבות בעלי מסלולים ולוחות זמנים ידועים מראש. השוואה למדינות אחרות בעולם מעלה כי הצפיפות בכבישי הארץ גדולה יותר מזו בשאר המדינות. "יש ראל לא השקיעה במשך השנים בתחבורה הציבורית את המשאבים הנדרשים על מנת לספק רמת ניידות מתאימה לכלל האוכלוסייה", קובע מבקר המדינה. "תשתיות התחבורה לא מספקות את הצרכים של המדינה והמצב רק הולך ומחריף", מוסיף יו"ר איגוד המנהרסים לכנייה ותשתיות, יגאל גוברין. "בעשור האחרון המדינה התמקדה בעיקר בהקמת מחלפים

מדוע אם כך מקדימים את המאוחר בכל הקשור לתקני החניה? במצב הנוכחי עומסי התנועה בערים הם קשים ופוגעים באיכות החיים של התושבים ועליה נוספת בכלי הרכב עשויה לגרום לעצירת התנועה כמעט לחלוטין. אלא שמדיניות ועדות התכנון נועדה בין היתר "לחנך" את הציבור להשתמש פחות ברכב הפרטי, ואם ימשיכו לתכנן פרויקטים עם אותם תקני חניה גבוהים, המעבר לשימוש בתחבורה ציבורית צפוי להיכשל.

עו"ד דקלה מוסרי טל, לשעבר יו"ר ועדת ערר מחוז חיפה, מציינת כי צריך לזכור שבעתיד, ככל שהשימוש בתחבורה הציבורית יגדל ויתעצם, אותם חניונים תתקרקעיים עצומים שנבנו ועוד יבנו עבור כלי רכב פרטיים עלולים להפוך לשטחים מתים ללא שימוש. מכאן, לגישתה, נדרש לפעול לצמצום מקומות החניה בחניונים אלה ולמצוא כבר היום פתרונות תכנוניים שיאפשרו שימוש אחר לשטחים שיתפנו בתת הקרקע שיאפשרו הסבת שטחי חניונים למסחר, או ביעוד אחר כאלומות ספורט, לדוגמה. "המפתח הוא בתכנון לטווח ארוך, בחנית המצב הקיים בכל פרויקט והתאמת התכנון שיהיה נוח לכל הצדדים, ליזמים ולמשתמשים", מסכמת עו"ד מוסרי טל.

ריאד - תל אביב

תחבורה ציבורית היא הפתרון ולו בגלל הסיבה להתייקרות הדלק. לא סתם מיהר הנשיא האמריקני ג'ו ביידן לבקר בריאד שבסעודיה. סקר "תחזיות מחירי הנפט", כפי שפורסם בסוכנות הידיעות 'רויטרס' מעלה כי המחיר הממוצע של חבית נפט מסוג ברנט יעמוד על 106.82 דולר, נכון לסוף שנת 2022 - עלייה של כמעט 4 דולר לחבית בהשוואה לסקר הקודם מחדש מאי, ועלייה של 56% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד.

אביב דהרי, ראש עיריית קרית גת:

"דגש מיוחד הושם בהסכם הגג על פתרונות תחבורה ציבורית שיקשרו בין העיר לחלקה המערבי"



צילום: קרית גת

ראש עיריית ירושלים משה ליאון:

"ירושלים תהיה הראשונה בארץ לצאת מהפקקים עם הפעלת שני קווים נוספים של הרכבת הקלה"



צילום: ראובן קופיץ/סמך



23.17x25.85	4/4	עמוד 105	ישראל היום! - נדל"ן	10/08/2022	82734144-3
ות והשקעות גילי עזריה - מנכ"ל קבוצת גילי ויואל עזרי - 13550					

הפערים האמיתיים הם בתשתיות הלאומיות. באומץ ציבורי החלטנו לוותר על הרבה מקומות חניה במרכז העיר לוד, למען תחבורה ציבורית, אבל משרד התחבורה צריך לתת מענה של תחבורה ציבורית. יש לי עימות עם שרת התחבורה, אני אומר לה שאני מקבל את התוכנית שלהם, אני הולך ל'מהיר בעיר' תוך שנה, תוכניות המטרו אושרו להפקדה עם 5 תחנות בעיר - אבל במקביל אני חייב לוודא שאם אני דואג לפחות מקומות חניה משרד התחבורה צריך לדאוג פה ליותר תחבורה ציבורית, אחרת אכלנו אותה."

העיר המנוסה ביותר בהסכמי גג היא קרית גת. בימים אלו נחתם הסכם הגג השלישי (!) בין עיריית קרית גת לממשלת ישראל ורשות מקרקעי ישראל. במסגרת ההסכם יוקמו 10,000 יח"ד על למעלה מ-3000 דונמים ממערב לכביש 40. התחבורה הציבורית היא במרכז ההסכם - שדרה עירונית תחצה את קרית גת מערב לאורכה ולרוחבה ותשלב רכבת קלה שתחבר את העיר לחלקה המערבי החדש, תוך עירוב שימושים של מסחר, תעסוקה ודיור מיוחד. לדברי ראש העיר קרית גת, אבירם דהרי, דגש מיוחד הושם בהסכם על פתרונות תחבורה ציבורית שיקשרו בין העיר לחלקה המערבי, במחלף מדרום, גשרים שיח"ד לפו מעל כביש 40 ומרכז תחבורה סמוך לכביש 40. מאות מיליוני שקלים יוקצו במסגרת ההסכם לפיתוח תשתיות פיזיות בעיר.

בשורה משמחת נוספת נשמעת גם מכיוון עיר הבירה ירושלים. ראש עיריית ירושלים משה ליאון, מבטיח כי "ירושלים תהיה הראשונה בארץ לצאת מהפקקים עם הפעלת שני קווי רכבת נוספים, אחד בשלב הקמה ואחר בתכנון. ברכבת הקלה נוסעים כיום כ-250 אלף איש ביום והצפי הוא כי עם פתיחת הקווים הנוספים יסעו 500 אלף איש ביום."

למרות חילוקי הדעות נראה ששרת התחבורה מרב מיכאלי מבינה את החשיבות והשפעת התחבורה על הגדל"ן. "חייבים לתכנן תחבורה ובינוי ביחד", אמרה לאחרונה, "צריך להבין שלא הגדל"ן מביא תחבורה אלא התחבורה מביאה את הגדל"ן. למשל בירושלים הרכבת הקלה מאפשרת בנייה לגובה, ציפוף ובנייה בהיקפים שלא היה אפשר לעשות קודם. בפרויקט המטרו למשל, אנחנו עובדים על מודל שכל תחנה תהיה מקור לפיתוח וציפוף מגורים ותעסוקה. אנחנו לא יכולים להרשות לעצמנו מצב שלאנשים לא יהיה מקום לגור, ולא להיטיב שלא יהיה איך להגיע ממקום למקום."

הידיעה המצחיקה ביותר שפרסמתי לאחרונה היא שבאירופה מבקשים לצאת מהפקקים בעזרת ישראל: שיתוף פעולה ראשון נרשם בין האיחוד האירופאי ל-CityZone, זירת החדשנות בפארק עתידים בתל אביב. במסגרת שיתוף הפעולה, האיחוד האירופאי קורא לסטארטאפים ומיזמים ישראלים בתחום התחבורה העירונית להציע פתרונות.

המיזם האירופי EIT Urban Mobility הנתמך על-ידי המכון האירופי לחדשנות וטרנולוגיה (EIT) ופועל להאצת שינוי חיובי בניידות, ישקיע 30,000 אלף יורו במיזמים הזוכים. בהצלחה.

unspplash, tan kaninhanondiv



מאז תום הסגרים בקורונה, שעות הפקקים בכבישים שוברים שיאים חדשים ותל אביב ממוקמת כבר עתה במקום ה-16 במדד הפקקים העולמי. אוכלוסיית ישראל שמונה היום 9.5 מיליון בני אדם תגיע בשנת 2050 ל-17.6 מיליון בני אדם.

תוח ענף הבניה, "קצב הקמת התשתיות הוא איטי ובוודאי שאינו עומד בקצב. על המדינה להכריז על מצב חירום ולקצר הליכים. אפשר כמו בעולם לאשר ולסלול כבישים ומחלפים בפחות מחמש שנים."

בונים בלי תשתיות

בישראל באורח פלא בונים הרבה בלי היגיון ובלי הפסקה אבל גם בלי תשתיות. בנתניה 50 אלף דירות הוקפאו על-ידי ראש העיר מרים פיירברג-איכר בגלל ביטול כבישים על-ידי משרד התחבורה. בחיפה במור רדות הדרומיים דיווחנו על סיפור דומה בעצירתה של שכונה חדשה בגודלה של עיר בינונית בת 6,000 דירות. בראש העין מסרב ראש העיר לשחרר אלפי דירות בשכונה החדשה בגלל העדר מחלף ותחנת רכבת. ראשי רשויות באזור השרון הצפוני פנו לאחרונה במכתב חריף לשרת התחבורה מרב מיכאלי: "ביד אחת הממשלה מבקשת מאיתנו לאשר בנייה עקב מצוקת הדיור הקשה, וביד השנייה עוצרת את פיתוח תשתיות הכבישים והתחבורה שיאפשרו את הבנייה". ראשי הרשויות, בהם אבי הררי (אבן יהודה), לין קפלן (תל מונד), טל גורקי (פרדסה), שושי כחלון כידור (כפר יונה) וקרן גרין (קדימה-צורן), פנו לשרת התחבורה שתסייע בנוק שבהחלטת הממשלה הקודמת להקפיא את תוכנית התחבורה הלאומית לשרדוג כביש 4, שהוקפאה לאחר שהושקעו בה מיליוני שקלים.

גם ראש העיר לוד, עו"ד יאיר רביבו, מספר כי הפערים בתחום התשתיות הלאומיות, מעכבים את תוכניות הפיתוח: "אנו בונים בלוד 30,000 יחידות דיור בהסכם הגג ועוד 20,000 בהתחדשות עירונית. אבל

ובהרחבת כבישים. זה דבר חשוב אבל לא פותר את הבעיה, כיוון שאין התייחסות לתחבורה ציבורית".

את דבריו של גוברין ניתן להבין מהנעשה בדרום עם פתיחת מחלף להבים על כביש 40 בחודש יוני השנה לאחר שבמשך שנים עמד שם אחד הפקקים הגדולים בדרום ובמדינה ככלל. על סלילת מחלף להבים, בעלות של כ-100 מיליון שקל, היתה אחראית קבוצת 'אורון אחזקות והשקעות'. "מזה שנים שנה" גי הדרום המתינו להקמתו של מחלף להבים, שצפוי להקל משמעותית את הפקקים באזור, מסביר גילי עזריה, מבעלי קבוצת אורון אחזקות והשקעות. "כדי לעמוד במשימה ולהביא כמה שיותר מהר להקלה בעומסי התנועה, עברו צוותי קבוצת אורון מסביב לשעון בפרויקט, עד לפתיחתו המרגשת לתנועה, שלושה חודשים מוקדם מהצפוי".

פתיחת המחלף הקלה באופן מיידי על הפקק במ"קום, אך הפקק "נדר" דרומה, כך שבעיית היסוד לא נפתרה. המדינה הזניחה מאוד את תשתיות התחבורה הציבורית. העדיפות הניתנת רק בשנים האחרונות לתחבורה ציבורית, כגון נתיבים מהירים, היא חסר בה אבל רחוקה מלהיות מספקת מכיוון שנבנות עדיין שכונות ללא מחשבה על פתרונות תחבורה ציבורית. הבעיה קיימת בכל מקום ובמיוחד בשכונות החדשות הכוללות אלפי יח"ד ללא התייחסות לכך, לצד אלו קיים גם מחסור באוטובוסים ובנהגים והיערכותם בביצוע הרכבת הקלה כפתרון להסעת המונים.

"מספר המכוניות על הכביש רק הולך ועולה בקצב מהיר", מסביר משה בן זקן, מי שהיה ראש מטה שרת התחבורה לשעבר וכיום מנכ"ל הקרן לעידוד ולפתי