

מתחם האלף פקקים: מה קורה כשקודם בונים, ורק אחר כך דואגים לפתרונות תחבורה

מתחם האלף בבנייה. הכאוס התחבורתי יהיה בלתי נמנע צילום: תומר אפלכאום

בשנים הקרובות יאוכלס בראשון לציון מתחם האלף – אחד ממתחמי העסקים הגדולים בישראל, עם 100 אלף עובדים ומגורים ל-22 אלף תושבים. אלא שהאזור, העמוס בכלי רכב פרטיים כבר כיום, ייהנה רק בשלב מאוחר מאוד מפתרונות התחבורה הציבורית המתוכננים בו. "זו דוגמה מצוינת לכשלי התכנון והביצוע של ישראל"

יפעת ראובן 23 באוקטובר 2024 **דה מרקר**

מדי בוקר משתרך בכניסה למתחם האלף בראשון לציון תור של מכוניות פרטיות. אל דאגה, בשלב זה החניה מובטחת ויש ממנה בשפע. התור קצר, לא משהו דרמטי, אבל הוא מאותת על העתיד לבוא, שצפוי להיות עמוס וצפוף.

מתחם העסקים, המסחר והמגורים השאפתני הזה, שמשתרע על כ-1,700 דונם בסמוך לנתיבי איילון, מתוכנן להיות הגדול במדינה והוא אחד משורה של פרויקטים שיהפכו את ראשון לציון לעיר השלישית בגודלה בישראל, עם 430 אלף תושבים. תהליך האכלוס רק בתחילתו ובימים אלה מגיעים לכאן רק כמה מאות עובדים, אך בשנים הקרובות המספר הזה יזנק, והוא צפוי להגיע ל-100 אלף, לצד 22 אלף תושבים שצפויים להתגורר במקום. זאת, בעיר שכבר כיום מתגוררים בה כ-260 אלף תושבים, ויש בה כ-130 אלף כלי רכב רשומים ועומסי תנועה כבדים בתוכה וסביבה.

מתכנני הפרויקט ועיריית ראשון לציון מבטיחים נגישות תחבורתית למתחם, שיעברו בו קווי רכבת, רכבת קלה, אוטובוסים מהירים ובהמשך גם מטרו, ויהיה לו חיבור לתחנת הרכבת משה דיין. אלא שהתוכניות הגדולות הללו נראות רחוקות ממימוש, והמשוואה היא פשוטה: אם תהליך האכלוס יימשך בשנים הקרובות ובמקביל פרויקטי התחבורה הציבורית ייתקעו ולא יקודמו בידי הממשלה, הכאוס התחבורתי יהיה בלתי נמנע, והמתחם יהפוך לעוד מפגע תחבורתי גדול בנוסח ישראל.

כלום לא בוער

מתחם הענק מוקם על הדיונות של ראשון לציון, כ-2 ק"מ מחוף הים, ומאופיין במודל של עירוב שימושים: לצד כ-1,400 דונם של שטחי מסחר ותעסוקה, שחלקם עדיין נמצאים בבנייה, ייבנו במקום כ-5,500 דירות, חלקן קטנות ומיועדות לזוגות צעירים, משפחות קטנות ובודדים, ולהשכרה ארוכת טווח. מתוכננים גם שטחי פנאי ובילוי ומתחם ספורט. חלק מהמגרשים בבנייה, ואחרים בתהליך שיווק. בינתיים, בנק דיסקונט, עם 5,000 עובדים, הוא בין החברות הבולטות שכבר התמקמו במתחם. בשנה הבאה צפויה להצטרף הפניקס עם עוד כ-4,000 עובדים.

את המענה התחבורתי הראשון לעובדי מתחם האלף אמורה לספק תחנת הרכבת משה דיין, בפאתי השטח. כיום היא עמוסה, ותדירות הרכבות לתל אביב נמוכה מאוד – כל חצי שעה יוצאת רכבת מתל אביב למשה דיין, בנסיעה שנמשכת 26 דקות. לבאים מאשקלון גם התדירות היא אחת לחצי שעה, ומשך הנסיעה הוא 36 דקות, לתושבי אשדוד היא תימשך

24–27 דקות. משם אמורים להיות שאטלים למתחם, אך רק בשעות הבוקר. גשר להולכי רגל ורוכבי אופניים באורך של 340 מטר, שיימתח מעל נתיבי איילון ויחבר בין התחנה למתחם, מוקם בימים אלה, ובינתיים ההליכה ברגל מהתחנה אורכת כ-15 דקות בקצב סביר. בחום הישראלי, רבים יוותרו כנראה על הגעה מיוזעת לעבודה.

הגדלת התדירות של רכבת ישראל תלויה בהקמת המסילה הרביעית באילון. כיום, תשתית הרכבות לאורך הנחל בתפוסה מלאה, מצב שמוביל לפקק של רכבות. מסילה רביעית מתוכננת להיפתח רק לקראת סוף העשור, במקרה הטוב, וגם אז, מערכת המסילות לא תעמוד בביקוש. הקלה משמעותית יותר תתרחש עם פתיחת המסילה החמישית והשישית, שצפויות להגדיל פי שלושה את מספר הרכבות שעוברות במסילות איילון בשעה ולהביא אותו ל-40, אך אלה מתוכננות רק לקראת סוף העשור הבא.

אחד הפרויקטים המשמעותיים שיכלו לסייע לשינוע נוסעים הוא הארכת הקו האדום של הרכבת הקלה מבת ים לראשון לציון — עד למתחם. הפרויקט עדיין בתכנון, אך בעת כהונתה של שרת התחבורה מירי רגב, מיליארד השקלים שיועדו לביצועו לא הגיעו ליעדם. הפרויקט מוקפא, ומימון ביצועו יגיע לדיון במסגרת תקציב 2025, אם בכלל. לראשון לציון צפוי להגיע גם קו נוסף של הרכבת הקלה בגוש דן, הקו הירוק, שמתחיל בהרצליה, עובר במסלול של 39 ק"מ דרך תל אביב וחולון ונוסע בתוך ראשון לציון עד לתחנת הקצה שלו, הסמוכה לתחנת משה דיין. ב"15 דקות", ארגון צרכני תחבורה ציבורית, טוענים כי אם תדירות הרכבות תהיה אחת לשש דקות, כמובטח, יוכלו שני הקווים יחד לשרת עד 5,000 נוסעים בשעה.

מסילת רכבת נוספת שנבנית בימים אלה היא 431, שתחבר את מודיעין עם ראשון לציון. ואולם במסילה זאת נרשמו השנה עיכובים בחיבור מקטע מעל כביש 1, לאחר שבוטלו פעמיים עבודות בשבת, בשל כפייה חרדית פוליטית. המסילה תוכננה להיפתח ב-2027, אך לאורכה יש עדיין מקטעים שלא חוברו והמועד, גם במקרה הזה, רק מתרחק. קיימים גם קווי אוטובוס שמגיעים מתל אביב למתחם האלף — בהם 83, 190, 173 ו-270. הקווים מבצעים בין שתיים לארבע נסיעות בשעה. אך לפי בדיקת "15 דקות", רובם נוסעים במסלולים מפותלים וארוכים מדי ומשך הנסיעה עלול להגיע לכשעה.

הנה באה הרכבת?

קווי תחבורה ציבורית המתוכננים במתחם האלף



מסילת איילון רכבת ישראל

המסילה הרביעית באילון (לקראת 2030)

המסילות החמישית והשישית באילון (לקראת 2040)

מסילת 431 — עד תחנת משה דיין (2027)



הרכבת הקלה

הקו האדום — הארכת הקו עד ראשון לציון (מוקפאת)

תוואי הקו הירוק (לקראת 2030)



אוטובוסים

הקו החום (BRT) (2028)

*קו המטרו M1 (לקראת 2040) — עובר בתחנת הרכבת הראשונים, משם פועלים קווי תחב"צ לתחנת משה דיין ולמתחם האלף

הנה באה הרכבת?

קווי תחבורה ציבורית המתוכננים במתחם האלף



בעתיד מתוכנן להגיע למתחם גם הקו החום של מערכת האוטובוסים המהירה (BRT). פרויקט זה מתעכב כבר כעשור, ואף שפעילותו מתוכננת להתחיל ב-2028, העבודות להקמתו טרם החלו. הקו תוכנן במקור כקו רכבת קלה, לאחר מכן הוחלט כי יפעל בו כלי תחבורה המכונה "רכבת על גלגלים" — אוטובוס דו-מפרקי ארוך עם מרכב של רכבת קלה — אך המדינה רצתה לחסוך בעלויות והחליטה לבנות במקום זאת נתיבים לאוטובוסים. רגב החזירה לשולחן את אפשרות ה"רכבת על גלגלים", ובינתיים הפרויקט מדשדש וממשיך להתעכב. ביוני הושק קו 100 של אגד, שתוואי נסיעתו תואם את זה של הקו החום, אך רק 20% מהמסלול שלו עובר בנת"צ, כך שאין לו העדפה מלאה בכבישים.

לבסוף, פרויקט התחבורה הכי גדול של ישראל, המטרו, שמתוכנן לעבור בראשון לציון, קיבל ברקס משרת התחבורה בעצמה, וחזון הרכבת התחתית של ישראל רק התרחק. רגב בלמה את קידום פרויקט המטרו במשך שבעה חודשים לפחות, עד שהממשלה אישרה תוכנית להקמת מסילות רכבת, שחלקה כבר היה בתוכנית רכבת ישראל. בנוסף, הציעה להקפיא

את הפרויקט במסגרת המשא ומתן עם האוצר על קיצוצי תקציב המשרד בשל המלחמה. הצעתה זו של רגב נכלמה בידי האוצר, שם עוד מבינים כי קידום מיזמי תחבורה ציבורית גדולים הוא גורלי לכלכלת ישראל, בעוד הפגיעה של הגדוש בכבישים בתוצר המשק נאמד ב-3-1 מיליארד שקל בשנה. עבודות הכרייה של המטרו עדיין לא החלו, ולפי ההערכה החלקים הראשונים של הרכבת התחתית יחלו לפעול בישראל רק לקראת 2040 – וראשון לציון לא צפויה להיות החלוצה.

ישראלברוך

מתחם האלף הוא דוגמה מובהקת לפרויקט בישראל שקודם כל יאוכלס ורק אז יגיעו, מתישהו, הפתרונות התחבורתיים עבורו. "זו דוגמה מצינית לכשלי התכנון והביצוע של המדינה", אומרים בארגון הולכי הרגל בישראל "ברחובות שלנו". "על בסיס מערך כבישים פקוקים מתוכנן מתחם עסקים ענק, כשפתרונות התחבורה הציבורית – רכבות קלות ושיפור תדירות הרכבת המהירה – יגיעו בעוד יותר מעשור. באופן דומה, למשל, נחנך לפני כעשור אולם הארנה בירושלים, שעד כה לא הגיעה אליו רכבת קלה וכעת כלל לא ידוע מתי תגיע."

"בונים אזור תעשייה חדש וגדוש או שכונת מגורים צעירה – ואין לאנשים איך להגיע ממקום למקום באופן נוח ומהיר מלבד להשתמש ברכב הפרטי. כדי לצמצם את הפקקים חובה לשים את התחבורה הציבורית בראש סדר העדיפויות"

סיון שמואלוביץ, מנכ"לית 15 דקות

פרופ' טל רביב, ראש מכון שלמה שמלצר לתחבורה חכמה באוניברסיטת תל אביב, אינו מופתע מכך שקודם בונים ורק אחר כך דואגים לפיתוח התחבורתי. "גורמי המקצוע חייבים להבין כי הפתרון התחבורתי חייב להגיע לפני שמעבים את הבנייה, לפני האכלוס, במיוחד באזור כמו ראשון לציון שבו יש תנופת בנייה והוא כבר כיום עמוס מאוד תחבורתית. בנייה כזאת בראש העין הפכה את האזור לאסון תחבורתי", הוא אומר. "זה לא מספיק שיהיו תוכניות, זה לא עובד ככה בכלכלה מודרנית. זה כל כך ברור מאליו שמוזר להגיד את זה, אבל התשתית צריכה להיות מוכנה לפני האכלוס, ותשתית חייבת לכלול פרויקטים של רכבת קלה ומטרו. קודם בונים תשתית תחבורה, אחרי זה מביאים אנשים. אחרת, הכבישים שכבר כיום לא עומדים בעומס יקרוסו. גם התחבורה הציבורית לא עומדת בעומס."

מנכ"לית 15 דקות, סיון שמואלוביץ, מציינת כי "מרבית הפקקים בישראל הם תוצאה של הגעה וחזרה מהעבודה בשעות השיא. המדינה מפתחת אזורי תעסוקה ומגורים, אך לא דואגת להעניק להם מעטפת תחבורה עוד בשלב התכנון, כך יוצא שבונים אזור תעשייה חדש וגדוש או שכונת מגורים צעירה, ואין לאנשים איך להגיע ממקום למקום באופן נוח ומהיר מלבד להשתמש ברכב הפרטי. כדי לצמצם את הפקקים חובה לשים את התחבורה הציבורית בראש סדר העדיפויות ולתכנן באופן מוטה תחבורה ציבורית, ולא מוטה רכב."

מטרופולין בהמתנה

בראשון לציון מתייחסים למתחם האלף כאל פרויקט ליבה שיזניק את העיר. ראש העירייה, רז קינסטליך, [אמר ב-2022 ל TheMarker](#) כי פרויקט זה ואחרים שנבנים בעיר "ישימו את

ראשון לציון במקום מוביל כמטרופולין לעסקים בישראל". לפי תוכנית המתאר לעיר, מתוכננים להיבנות בה בעשור הקרוב פרויקטים נוספים, בהם בנייה בשטח שיפונה ממחנה צריפין והקמתן של שכונות חדשות במזרח ובמערב העיר. אלא שלפי שעה, הגשמת החזון הזה מתעכבת. במתחם האלף הליך האכלוס מתקדם אט-אט, בין היתר בשל המלחמה שמשיפיעה על האסטרטגיה של מוסדות. בעירייה ממשיכים לחזר אחרי קבוצות עסקיות שיעבירו את עובדיהן למקום שיוביל להגדלת הכנסות מעסקים. לפי העירייה, גם בשנה הבאה צפוי אכלוס של פרויקט מגורים הכולל 212 יחידות דיור וב-2028 צפוי אכלוס של פרויקט נוסף.

"לא מספיק שיהיו תוכניות, זה לא עובד ככה בכלכלה מודרנית. זה כל כך ברור מאליו שמזור להגיד את זה — אבל התשתית צריכה להיות מוכנה לפני אכלוס. קודם בונים תשתית תחבורה, אחרי זה מביאים אנשים. אחרת, הכבישים יקרסו"

פרופ' טל רביב, אוניברסיטת תל אביב

במינהלת מתחמי הפיתוח בעירייה מדגישים כי הליך האכלוס לא יהיה מהיר אלא יתפרס על פני עשור, ומציינים כי ההיערכות בפתרונות תחבורה כבר מתבצעת, בין היתר בכניסות וביציאות של המתחם. כמו כן, אומרים במינהלת כי הם משקיעים בקידום התחבורה בתוך המתחם, בסלילת שבילי אופניים ושבילים להולכי רגל, ובאמצעות מערך השאטלים אל תחנת הרכבת משה דיין.

עם זאת, בעירייה אומרים כי הפתרונות כוללים גם הכשרת מקומות חניה — מהלך שרק יגביר את השימוש במכוניות פרטיות. במתחם הוקצו 1,500 מקומות חניה למשך חמש שנים. "תקופת ביניים", כך מכנים זאת בעירייה. ואולם לטווח הארוך, גם בעירייה מבינים כי קידום פרויקטים של תחבורה ציבורית סביב המתחם מצד הממשלה והחברות הממשלתיות האמונות על קידומם הוא הכרחי.

בפרויקט גרנדיוזי שכזה לא מספיקה רק ההשקעה של הרשות המקומית. אין ספק כי הצלחתו תלויה מאוד בממשלה שתהיה — ויותר מדויק, בזהות של שרי התחבורה והאוצר הבאים שיתמקדו בהפיכה תחבורתית, ולא אחרת.

ממשרד התחבורה נמסר בתגובה: "כחלק מתכנון רשת התחבורה הציבורית העתידית, צפויים לפעול באזור מתחם האלף מספר רבדים של שירות. הראשון הוא רכבת ישראל בתחנת משה דיין, וכן קווי אוטובוס שיחברו בין אזור התעסוקה לתחנת הרכבת, בהם הקו החום המערבי. השירות השני הוא מתע"ן (מערכת תחבורה עתירת נוסעים), BRT, והשלישי הוא של אוטובוסים, שיפעל בחלקו בתוך המתחם ובחלקו בציר רחבעם זאבי, ויספק את הקשר לשכונות ראשון לציון, מרכז העיר, בת ים והמרחב הסמוך. כמו כן, נכון להיום פועלים באזור קווי אוטובוס. חלק מהקווים המגיעים היום לאזור יוסטו בהמשך לתוך המתחם, כתלות בקצב הפיתוח והאכלוס."