

עלות גבוהה, תועלת נמוכה: למה בונים נתיב מהיר נוסף בכניסה לת"א

רשת הנתיבים המהירים מתרחבת בימים אלו בגוש דן, תוך הבטחה לפנות אלפי כלי רכב מלב המטרופולין אל חניונים מחוץ לעיר • אלא שמומחים מזהירים כי רשת הנתיבים תוביל לבזבז תקציבי עתק שלא יובילו להקלה בפקקים

אסף זגריצק 15:28 **גלובס** 17.7.2024



החניון המתוכנן במחלף מורשה / הדמיה: ארקאפקט עדי בואנו, באדיבות נתיבי איילון

מי שנוסע בימים אלה בנתיבי איילון יכול לזהות עבודות בנייה של נתיבי נסיעה נוספים על כלונסאות בטון. הנתיבים האלו, שמתוכננים להיפתח בחורף 2025 בהדרגה, יימתחו מראשון לציון לשפיים כשבקצותיהם מקומות חניה בעבור אלפי כלי רכב: בשפיים נבנה חניון ענק שיכלול כ-7,000 מקומות חניה, ובראשון לציון חניון עם 3,500 מקומות חניה.

וזה לא הכול. בפברואר האחרון פרסמו משרדי התחבורה והאוצר מכרז נוסף להקמת נתיב מהיר נוסף על כביש 5, בין מחלף קסם לגלילות מזרח. במסגרת הפרויקט יוקמו חניוני ענק: חניון קסם עם 4,000 מקומות חניה, חניון תקוה עם 4,000 מקומות חניה נוספים וחניון מורשה עם 7,000 מקומות חניה.

הפרויקט מקודם במתכונת PPP בשיתוף המגזר הפרטי: ייבחר זכיין למימון, תכנון, הקמה והפעלה של הפרויקט למשך 25 שנים. המודל הכלכלי מבוסס על מימון של הקבלן את הפרויקט שייחנה מהכנסות באמצעות הנתיב המהיר. בנתיב יסעו שאטלים על הנתיבים ויתרת הקיבולת בנתיב תימכר לנהגי רכב פרטי בתשלום, או באמצעות רכבים עם 3 נוסעים ומעלה.

מיזמים אלו, בכביש 20 ובכביש 5, נוספים לנתיב המהיר מחניון שפירים לנתיבי איילון, על כביש 1. מאז פתיחתו, החניון שלו הורחב אך הוא סובל לאחרונה מביקוש נמוך.

בשורה התחתונה, כל הכבישים הראשיים המובילים למטרופולין תל אביב ירושתו בחניוני ענק: כביש מספר 1, כביש מספר 2, כביש מספר 20 וכביש מספר 5.

המגבלות: אין טכנולוגיה שסופרת נוסעים

במשרדי האוצר והתחבורה הבטיחו בהודעתם "הקלה משמעותית על הגודש בכבישים במטרופולין גוש דן" בזכות הפרויקטים החדשים, אולם המודל הזה, שבישראל הלכו עליו בכל הכוח, שנוי במחלוקת עמוקה ואין מה לצפות שיקל על הפקקים.

מבחינה טכנית, אין עדיין טכנולוגיה שמסוגלת לספור את מספר הנוסעים ברכב, תוך שמירה על מגבלות חוק הגנת הפרטיות - מה שמונע הפעלה יעילה של מנגנון אכיפה ובקרה.

אולם המחלוקת העיקרית נעוצה במדיניות התכנון והתחבורה של נתיבים אלו - הם נשענים מלכתחילה על מדיניות תכנון שמייצרת פרברים.



במשרדי הממשלה סבורים שלנוכח בנייה פרברית בערי לוויין, לא ניתן לספק שירות טוב ויעיל של תחבורה ציבורית. זאת משום שהבתים בפרברים פרוסים על שטח נרחב, ואין ביישובים האלו צפיפות שמצדיקה כלכלית תפעול תדיר של תחבורה ציבורית - ולכן התדירות נמוכה.

גם המסלולים לא אטרקטיביים בשל העובדה שאין ביישובים אלו יעדים ראשיים לנסוע אליהם, בגלל מיעוט בעירוב שימושים ובגלל שהרחובות הם כבישים רחבים או צרים ומפותלים. אלו יוצרים "קווי ספגטי" ארוכים ואיטיים.

לכן, סבורים שם, שאופי הבנייה והתרבות הרווחת בארץ מחייבת כל משפחה להחזיק לפחות בכלי רכב אחד ופעמים רבות גם יותר משני כלי רכב. כדי למנוע מרכבים אלו להיכנס למטרופולין, יש להקים עבורם חניוני ענק שבהם יוכלו הנהגים להשאיר את רכבם ולעלות על שאטלים חנימיים למרכז העסקים המטרופוליני.

ואולם, אלפי מקומות החניה האלו ייסתמו במהירות ויכבלו את הנהגים להמשיך ולהשתמש ברכב הפרטי במעגל קסמים שקשה לשבור אותו. אל נתיבי איילון מתנקזים מכבישי האורך והרוחב של המדינה 850 אלף כלי רכב ביממה, ומומחים מטילים ספק בשאיפה של המדינה לפתור את הבעיה באמצעות השקעה בבניית חניונים שיתמלאו מהר מאוד באלפי כלי רכב. הם חוששים שפתרון זה לא יוביל להטבה ממשית באותם הכבישים ולא יהווה פתרון, אפילו חלקי, לבעיה ב־20 השנה הקרובות.

זאת גם לנוכח העובדה שקצב ריבוי האוכלוסייה בישראל הוא הגבוה בעולם המערבי ומקום שמתפנה בכביש - מתמלא בכלי רכב נוספים שנהגיהם נסעו קודם בשעות אחרות או בדרכים אחרות.

העלות: 5 מיליארד שקל, התועלת נמוכה

אומדן העלויות של שני הפרויקטים יחד מוערך ב־5 מיליארד שקל, שיגיעו בשיתוף המגזר הפרטי. ד"ר יואב לרמן, מומחה לתכנון עירוני, סבור שמדובר בתועלת נמוכה להשקעה הכלכלית הגדולה. לדבריו, "קו רכבת קלה עילי עולה 5 מיליארד שקל והוא מסיע אלפי בני אדם ביום ומשנה את שימושי הקרקע סביבו. הנתיב המהיר משרת 11 אלף כלי רכב. מדובר בשירות פרימיום למשתמשי רכב פרטי שגרים בפרברים באזורים שבהם לא ניתן לתמוך בצורה טובה בתח"צ בגלל תוכנית הבינוי שלהם והוא למעשה מחזק את הפרבריות. הוא לא משנה דפוסים ולא פותח קרקעות להשקעה כמו פרויקטי תחבורה ציבורית".

אבל אם אדם גר ביישוב כמו שוהם, ברור שנתיב כזה מסייע לו. הוא יכול לקחת את הרכב ולהחנות בשפירים ומשם לקחת שאטל. "יכול להיות שזה מסייע לו. אבל אם יש לנו קופסה מסוימת של כסף - לאן נלך במימוש שלו? למה שלא נממן לו מונית מהבית ליעד שלו? כי זה יקר מדי. גם שירות שאטלים אינסופי והשקעה כל כך מאסיבית בחניונים וכבישים היא יקרה מדי כשהאפקטיביות זניחה והעלויות גבוהות מאוד פר נוסע וההשפעה על שימושי קרקע היא שלילית. באותו זמן שמנסים לתת פתרון בונים עוד ועוד מקומות כמו שוהם ומגדילים את צורת הבינוי הזו שהיא חסרת תוחלת".

לדבריו של ד"ר לרמן, "לא בטוח שיש פתרון לאזורים כאלו כי אנשים בפרבר מבוסס לא יוכלו להשתמש בתח"צ. אגרת גודש תעזור הרבה יותר לאנשים האלו כי הם יוכלו לנסוע במהירות למטרופולין, וייתכן שרציונלי להם לשלם קצת ולנסוע בשעות השיא לתל אביב. שוהם אמורה להיות לקח לשאר המקומות, ולא להוות מודל".

"עוד פוש לאנשים המסכנים ברכב הפרטי"

"מדובר בתפיסת מדיניות כוללת של ישראל שמכונה 'מדיניות הגם וגם', מוסיפה תמר קינן מארגון תחבורה היום ומחר. "לכאורה כולם בעד תחבורה ציבורית אבל בואו ניתן עוד איזה פוש לרכב הפרטי לאנשים המסכנים שצריכים לנסוע בנתיבים הרגילים והפקוקים. המצב הזה למעשה מביא אותנו לשום מקום כי בלי תעדוף ממשי של התח"צ אנשים לא יעברו אליה. מי שנוסעים בה אלו השבויים שאין להם אופציה אחרת ועל מנת להעביר את כלל הציבור או את רוב הציבור להשתמש לעיתים בתח"צ צריך לייצר עדיפות ממשית.

"מדובר בפרויקט שנולד בחטא מתוך תפיסה של עוד פרויקט שאפשר לעשות ממנו כסף, כשאלו רוצים תחבורה ציבורית יעילה צריך לעשות עבודה נתיבים בלעדיים, די עם הישראבלוף".

ביחס לטענות של המתכננים לפיהן מדובר בשירות שנועד לסייע לתושבי הפרברים שאין להם ברירה אלא לנסוע ברכב פרטי קינן אומרת כי "זה בדיוק העניין: המדינה ממשיכה לחזק את הפרבור, ממשיכה לחזק את היישובים העשירים והמבוססים, נותנת מענה תחבורתי ומגדילה לו את הביקוש. רוצים לגור בבית על דונמים זה בסדר, אבל יש גבול מה המדינה יכולה לעשות כדי לתמוך ולסבסד את זה. הסלילה של הכבישים הללו היא לטובת הפרברים, מעודדת את המעבר לפרברים ומחזקת אותם".