

מטלה מסכמת בקורס "תחבורה ושימושי קרקע"
סמסטר א' תשס"ב

התכנית האסטרטגית של תל אביב יפו בנושא תחבורה

הנושא הראשון בו אעסוק הוא השפעת המדיניות המשלימה על תמורות בשימושי הקרקע בעקבות שיפורי תחבורה. אתיחס לנושא דרך שתי סוגיות שהועלו בדיון האסטרטגי – מדיניות הבנייה לגובה בתל אביב ומדיניות החנייה.

המודל שמוצג במאמר של Giuliano שאותו למדנו בכיתה מתמקד בשיפור אמצעי התחבורה שמביא לשיפור נגישות, המשפיע על שימושי הקרקע. Polzin משרטט את הקשר בין השקעות בתחבורה לשימושי הקרקע באופן רחב יותר. הוא מציג שני אלמנטים נוספים בעלי השפעה – מדיניות משלימה וניצול המומנטום. הוא מדגיש שמעבר לשיפור הנגישות, השקעות בתחבורה צריכות לשמש כמנוף ליישום מדיניות שימושי קרקע, פיתוח קהילתי והזדמנות שיווקית.¹ כדי להמחיש את החשיבות של השפעת המדיניות המשלימה על שימושי הקרקע הוא נתן כדוגמה את מערכות התחבורה של פורטלנד ושל טורונטו שלוו במדיניות מתאימה והשפיעו על שימושי הקרקע, לעומת מערכות התחבורה של אטלנטה ומיאמי שבהן לא ניכרה השפעה כזו.²

מדיניות הבנייה לגובה בתל אביב

כל הקבוצות העלו נושא זה (קבוצה א' – "סינדרום איילון", קבוצה ב' – בניית מגדלי ענק בלב העיר לעומת על גדות האיילון, קבוצה ג' – נגד בניה לגובה). לטעמי עיריית תל אביב נוקטת במדיניות לא עקבית בעניין זה. היא מעודדת בניה לגובה בכל רחבי העיר, בלי לתת את הדעת לשיקולים תחבורתיים. נתיבי איילון הוא ציר מעולה למיקום מגדלים ופעילות מסחרית, כי הנגישות אליו מצוינת מבחינת תשתית כבישים ורכבות כאחד. מגדלי עזריאלי והמגדלים המתוכננים מצפון להם (כמו מגדל אגד) הם אכן תכנון המתחשב בשיפורים התחבורתיים, וגם פרוייקט מגדלי דרום הקריה הוא תכנון נכון, שגם משמר את האזור ההיסטורי. לעומת זאת מוקמים גם מגדלים במרכז הצפוף הישן של תל אביב. הסנונית הראשונה הייתה למרבה הצער מגדל שלום, וכיום לא חסרים מגדלים לאורך שדרות רוטשילד, ומגדלי מגורים כמו פרוייקט "נהרדע בארי", "לב העיר", ו"יד חנה" שממוקמים כולם בלב אזור מגורים צפוף עם רחובות צרים ביותר. פרוייקטים אלה יגרמו להגדלה משמעותית של צפיפות התנועה, שכן יגורו בהם אנשים עשירים שלא יוותרו על תנועה ברכבם הפרטי. לפיכך, תל אביב צריכה לעודד בנייה מסיבית רק לאורך צירים בהם עורקי תחבורה ואמצעי תחבורה ראשיים – כבישים מהירים, אוטובוסים ורכבות, כדוגמת ציר איילון. את האזורים הצפופים יותר של העיר יש לפתח בצורה אחרת, אליה אתיחס בהמשך.

מדיניות החנייה והשפעתה על שימושי הקרקע

קבוצה א' ציינה שמשפחות עם ילדים עוזבות את העיר בשל בעיות חניה, אך פיתוח חנייה משרת דווקא את אלה שמגיעים עם רכב מחוץ לעיר. קבוצה ג' העלתה את הצורך לנקוט במדיניות חניה שונה עבור תושבי

¹ Polzin, עמ' 140

² Polzin, עמ' 137, 145

העיר ותושבי חוץ. קבוצה זו נגעה גם בהשפעה שיש לשימוש ברכב הפרטי על משתמשי הרחוב האחרים. בהקשר זה העלתה את נושא מדיניות החניה כאמצעי לשליטה על השימוש בכלי רכב פרטיים בעיר. קבוצה ב' העלתה חשש מהשתלטות הרכב הפרטי.

נושא החנייה לא זכה להתייחסות במאמרים שקראנו, ולא בכדי – המאמרים נכתבו בארצות הברית, ארץ החניה הבלתי מוגבלת. התייחסות לעניין מצאתי דווקא באתר של Michigan Land Use Institute. באחד המאמרים³ מציע הכותב לנשיא ארה"ב דרך להקטין את השימוש ברכב פרטי ע"י הקטנת כמות מקומות החניה, וביטול תשלום הוצאות חניה של עובדים ע"י מעבידיהם. אני לא בטוח שזה פתרון אידיאלי, אבל הרעיון הוא לנקוט באיזושהי מדיניות. עיריית תל אביב נוקטת במדיניות לא עקבית בעניין חניה בתל אביב, והתוצאה היא שבעיות החניה נמשכות, וגם איכות החיים של הולכי הרגל נפגמת (נושא החניה על מדרכות הוא דוגמה מצוינת לסוגיות אלה).

באתר האינטרנט TSP (Traffic Safety Parking) כותב העורך במאמר המערכת⁴, שבסופו של דבר הכל עניין של מדיניות, ובמדיניות כמו במדיניות – בסופו של דבר יצביע הציבור ברגליו – אל הכיוון ההפוך מהעיר העמוסה.

הנושא השני בו אעסוק הוא סוגיית הצפיפות והדרכים להתמודד עמה.

תל אביב היא עיר צפופה ולכן מתאימה לתחבורה ציבורית – האמנם?

קבוצה ב' טענה שהעיר תל אביב היא צפופה ולכן מתאימה לתחבורה ציבורית. אבל איזו תחבורה ציבורית? רוב המרכז הישן של תל אביב כולל רחובות צרים, שבקושי אוטובוסים עוברים בהם. כך שהדיונים אודות רכבת קלה הם לא פשוטים כלל ועיקר. אפילו בציר רחב יותר כמו אבן גבירול מעבר של רכבת קלה עלול לסתום את הציר. וזה עוד לפני שאנחנו לוקחים בחשבון את גורם "הנהג הישראלי". איך הוא יסתדר פתאום גם עם רכבת באותו כביש? Giuliano מדבר על כך שתחבורה ציבורית מעודדת פיתוח בצפיפות גבוהה, אבל יש להזכיר למשתתפי הדיון שבכיוון ההפוך זה לא תמיד עובד – כשהצפיפות היא עובדה נתונה, לא כל פתרון תחבורתי ציבורי הוא מתאים. לטעמי באזורים הצפופים של מרכז תל אביב צריך דווקא לבסס את התחבורה על אמצעים "אישיים" ידידותיים לכושר ולסביבה. כל הקבוצות הסכימו שתל אביב מתאימה לנסיעה באופניים ולהליכה ברגל. התייחסות לנושאים אלה קיימת בצורה נרחבת בספרות המקצועית. Polzin מציין שבעלי המקצוע בתחום התחבורה מרבים לדבר כיום על מונחים כמו "קהילות בנות קיימא", "החייאת העיר", "ידידותי לשכונה", "פיתוח מונחה תחבורה" ו"מערכות תחבורה מאוזנות"⁵. באתר האינטרנט של ה Association of bay area governments מופיעים קווים מנחים לתכנון תחבורתי, הדוגלים במערכות תחבורה אינטגרטיביות הכוללות מגוון אמצעים, בהם שימוש באופניים ופיתוח ידידותי להולכי הרגל⁶. באתר של המכון הקנדי Victoria Transport Policy Institute ישנה התייחסות לתכנון תחבורה בהקשר להולכי רגל ואופניים⁷. במסמך המופיע באתר⁸ מובאים קווים מנחים לתכנון בתחום זה, מהם עולה בבירור כי מרכז תל אביב הוא אזור אידיאלי לתכנון תחבורתי כזה.

³ <http://www.mlui.org/projects/growthmanagement/sprawl/durnparkedit.asp>

⁴ <http://www.tspeurope.com/index.htm>

⁵ Polzin, עמ' 137

⁶ <http://www.abag.ca.gov/planning/lut/lutb.html>

⁷ <http://www.vtapi.org>

⁸ Pedestrian and bicycle planning, a guide to best practices המסמך מצורף למסמך זה

לטעמי יש לנקוט בתל אביב במדיניות תחבורה כזאת:

במרכז הישן והצפוף של העיר יש לשמר מבנים קיימים ולא לבנות מגדלים, ובד בבד לעודד תחבורה ברגל ובאופניים, כפי שאכן הוצע על ידי כל הקבוצות. זאת ניתן לבצע ע"י תכנון הנדסי שנותן עדיפות לתנועה בקצב איטי ולשבילי אופניים. יש לבסס באזורים אלה תחבורה ציבורית שתושתת על כלי רכב קטנים ושקטים, למשל מוניות שירות שיפעלו על מקורות אנרגיה ידידותיים לסביבה (גז למשל). אם זה עובד בקטמנדו אין כל סיבה שזה לא יעבוד בתל אביב). על ידי כך מקטינים את גודש התנועה וגם את ה"גודש בעיניים" שנגרם ע"י כלי רכב גדולים, ונותנים עדיפות ברורה להולך הרגל ולא לנהג. שיפור תחבורתי שכזה ישפיע על שימושי הקרקע בכך שיחדש את חיי הרחוב בעיר. במקביל יכולה העירייה לעודד עסקים קטנים כמו משרדי רופאים, עורכי דין ורואי חשבון להשתכן גם באזורים כמו רחוב דיזנגוף, דבר שיחזיר עדנה לאזור זה (אפשר להעתיק את הדגם המוצלח לדעתי המשלב מגורים, עסקים קטנים ואתרי בילוי של אזור רוטשילד – יבנה – אחד העם). אל האזורים שבשולי המרכז הישן, וכן אל מרכזי התעסוקה הכבדים של העיר (אזור דרך פ"ת - המסגר, רמת החייל, תמח"ת) יגיעו אמצעי התחבורה הכבדים יותר – אוטובוסים ורכבות, כולל מערכת רכבות הפרברים.

נושא שלישי בו אעסוק הוא איבוד המרכזיות של תל אביב ללא שיפורים תחבורתיים. קבוצה ג' העלתה טיעון שלפיו ללא שיפורים בתחבורה הציבורית, ת"א תאבד ממרכזיותה הכלכלית והתרבותית. זהו נושא די קשה לחיזוי. Polzin, וכמוהו גם Badoe מרבים להתייחס למידע הסותר שמתקבל ממחקרים שונים הנוגעים ליחסי הגומלין בין תחבורה לשימושי קרקע. לדעתי דווקא עם שיפורים בתחבורה הציבורית (ואולי בגללם) עלולה תל אביב לאבד ממרכזיותה, שכן הפרבור היא תופעה קיימת, והרי למדנו שאמצעי תחבורה משופרים מעודדים פרבור. Giuliano עומד על כך שבמידה מסוימת השפעתה של מערכת רכבות לא שונה בהרבה מזו של מערכת כבישים מהירים – היא מעודדת פרבור ולא התרכזות, שכן אנשים יעדיפו לשפר איכות חיים בעקבות הורדת עלויות נסיעה. בשנים האחרונות אכן ניתן לראות שענפי תעשייה רבים התמקמו בפריפריה של גוש דן (פתח תקווה, הרצליה, רעננה), וזאת בשל מחירי רנטה גבוהים בתל אביב ובשל בעיות הנגישות. מי שגר פעם בתל אביב ועבד בתל אביב גר כיום בבנימינה ועובד בחיפה או נתניה. Giuliano מציין שפעילויות יעדיפו להתרכז באזורים אליהם שופרה הנגישות, אבל מציין גם שלא דווקא מערכת הסעת המונים רכבתית, היא זו שמחוללת שינויים גדולים בשימושי הקרקע. רכבת הפרברים של אזור מפרץ סן פרנסיסקו לא שינתה בצורה משמעותית את הפרבור שהתרחש בכל מקרה, ולעומת זאת עסקים עברו לאזור Market street בעיר דווקא בשל פרוייקט התחדשות שהעירייה יזמה באזור. שוב – עניין של מדיניות. Polzin מרבה לעסוק בהשפעה העקיפה של פיתוח אמצעי תחבורה על הסביבה – שיפור דרכי הגישה לתחנות הרכבת, הקמת מדרכות חדשות, תאורה, ואלמנטים סביבתיים משופרים.⁹ לדעתי רק אם עיריית תל אביב תשכיל לנקוט במדיניות עקבית שמלווה באכיפה, במקביל לשיפורים התחבורתיים, יחול באמת שינוי אמיתי. בכל מקרה לא נראה לי שיש מה לדאוג בנוגע למרכזיותה התרבותית של תל אביב. היא תמשיך להיות בירתה התרבותית חילונית של ישראל עוד זמן רב.

Polzin, S.E. Transportatio Lan Use Relationship: Public Transit's impact on Land Use, *Journal of Urban Planning and Development*, December 1999, p: 135.

Giuliano, G. Land Use Impact of Transportation Investment Highway and Transit, in Hanson S., *The Geography of Urban Transportation*, 1985, ch: 13.

Badoe D. and Miller E., Transportation Land Use interaction: empirical findings in North America, and their Implications for Modeling, *Transportation Research Part D: Transport and Environmnet*. July 2000, p: 235.

Forrest D., Glen J. and Ward R., The impact of Light Rail System on the structure of House Prices, *Journal of Transport Economics and Policy*, January 1996, p: 15.

Priemus H., Konings R., Light Rail in urban regions: what Dutch policymakers could learn from experience in France, Germany and Japan, *Journal of Transport Geography*, 2001, Vol .9 pp: 187-198.