

שמחה להשתתף בוובינר החשוב הזה על השפעת תקן החניה על בנייה למגורים . מודה לכולכם : ליוזמים , למשתתפים ולכל מי שיגיבו בשידור ולאחריו . התובנות והשיח בנושא חשובים מאוד בצומת הדרכים שאנו נמצאים בה וביחס לאתגר שלפנינו.

נתחיל בכך שבהובלת ראש העירייה רון חולדאי ושלי , סגנית ראש העיר ומחזיקת תיק התחבורה , לתל אביב יפו יש חזון לתחבורה בת קיימא, שמכוון להיפוך הפירמידה התחבורתית של משתמשי הדרך בעיר ולהעמדת הולכי הרגל בראשה, וזאת לאחר שנים רבות בהן הרכב הפרטי היה המלך בעיר . זוהי אקסיומה שמהווה את הבון טון של התכנון העירוני המודרני . אבל אלו לא רק מילים.

כאשר סדר העדיפויות משתנה , גם חלוקת זכויות הדרך צריכה להשתנות . אם קבענו יעד להפחית את היקף הנסיעות המתבצעות ברכב בעיר , מ 56% - היום ל 30% בשנת 2030 אז תתבצע גם חלוקה אחרת של זכויות הדרך וזו של הרכב הפרטי - יצטמצם מ-69% ל-56% כלל השטח המיועד לדרכים ורחובות, ואילו זכויות הרוכבים יעלו מ 2% ל-6% וכיוצ"ב. המשחק הוא סכום אפס – אחד בא על חשבון השני.

אני מדברת איתכם על מהפכה . לא פחות !!! והשינוי בדרך!!!

ממש עכשיו אנחנו מייצרים אלטרנטיבות לתחבורה בת קיימא בעיר ולמעבר להתיידידות כשירות . תוכנית העבודה שלנו מתבססת על ההקמה של מערכות הסעת המונים : המטרו, הרכבת הקלה שבביצוע, החשמול והמסילה הרביעית של רכבת ישראל שבביצוע, הכפלת היקף נתיבי תחבורה ציבוריים ושדרוג התח"צ, עידוד השימוש בתחבורה שיתופית ובדו גלגלי- והכפלת היקף שבילי האופנים, הרחבת מדרכות וביצוע מדרחובים לתעדוף הולכי רגל וכו'.

כל אלו, גם מסיבות אובייקטיביות, מחייבים אותנו לצמצם את מקומו של הרכב הפרטי במרחב . מדובר במשחק סכום 0 שחלקו מגיע על חשבון נתיבי נסיעה וחלקו על חשבון חניה.

בתל אביב יש כ 80 אלף מקומות חניה במרחב הציבורי . מתוך מקומות החניה ברחוב ייגרעו (כבר החלו להיגרע) מעל 10 אלף מקומות . הדבר הראשון שאנחנו צריכים להבין זה שחניה היא משאב במחסור ושהביקוש לחניה, מצד מי שגר, מבקר או עובד בעיר, עולה על ההיצע שניתן לספק, במיוחד לאור תוספות בניה, גובה וצפיפות ואוכלוסייה בערים . גם החנייה בחינם לתושבים בכל חלקי העיר מעודדת שימוש ברכב פרטי ולכך יש השפעות על איכות החיים שלנו - יותר זיהום אוויר, יותר רעש, יותר פקקים, פחות בטיחות בדרכים.

זו כמובן לא מגמה תל אביבית. בערים גדולות בכל העולם נעשים צעדים לצמצום מקומות החניה כדי להגדיל את המרחב המיועד להולכי רגל. הולכי הרגל, צריך לזכור, הם החיים שמזינים את העורקים בעיר. ממש עכשיו בפרויז מכינים תכנית לצמצום 70,000 מקומות חניה, שהן מחצית (!) ממקומות החניה בעיר כולה. אפילו בסן פרנסיסקו, שנחשבת ממלכה של רכב פרטי, מיישמים תכנית של תמחור חניה על פי ביקושים בשעות השיא.

כולם מבינים שחניה היא למעשה חלק מהשרשרת של התנועה במרחב. תנועה, שבאה לשרת את הזכות של אנשים לנוע בחופשיות למקומות שהם צריכים ורוצים להגיע אליהם. תנועה, שדרושים לה נקודות מוצא ויעד ואמצעי הגעה ליעד. הרכב הפרטי הוא לא צרכן חניה בלעדי. גם לתחבורה ציבורית נדרשת תחנת מוצא ויעד, נדרשים מסופים וכמובן חניוני לילה. גם רכב שיתופי כדוגמת אוטותל, נדרשת לו חניה בין נסיעה אחת לשנייה ובעתיד, גם רכב חשמלי וגם רכב אוטונומי יצטרכו חניה לטובת עצירה, המתנה, טעינה או סתם שנת לילה.

הניהול הנכון של תחבורה נועד הרי להבטיח חופש תנועה, נגישות ושוויון, וכל זאת מבלי לפגוע בתוצר ובפרודוקטיביות. בעיית החניה היא חלק מבעיות התחבורה ואת הפתרונות צריך לגזור מתוך הבנה שגם בהינתן כל הפתרונות התחבורתיים הצורך בחניה לא ייעלם.

מאז שנות השבעים, אז הנהיגו תקן חניה מינימלי בבנייה חדשה, היצע החניות גדל והגיע למעל 1.3 חניות בממוצע ליחידת דיור. מה שהצריך בהתאמה את ההרחבה של זכויות הדרך לרכב. ואכן, בעשורים האחרונים זכינו להרבה פרויקטי תשתית. בנו מחלפים וכבישים לרכבים פרטיים, אבל לא מנעו את הפקקים.

לכן, טוב עשתה המועצה הארצית לתכנון ובנייה בשנת 2016 כאשר החליטה על צמצום תקן החנייה באופן גורף בכל הארץ. היא הפכה את תקן המינימום לתקן מקסימום, הגבילה את היקף החניה שניתן לבנות ולספק בבנייה חדשה ואף קבעה תקנים מופחתים עד כדי 0 חניות באזורים הקרובים ל"מערכות תחבורה עתירות נוסעים". החלטה זו של המועצה הארצית מכפיפה אליה גם את תב"ע ח' העירונית ולכן מאז 2016 כל היתרי הבנייה המונפקים בתל-אביב יפו הופחתו בכפוף לתקן הארצי.

ב 2020 - לאורו של החזון העירוני לתחבורה בת קיימא , קיבלה הועדה המקומית תל אביב-יפו החלטה על מדיניות חניה מחמירה יותר בתוכניות בנייה חדשות למגורים וקבעה תקן מקסימום של 0.8 מקומות חניה ליחידת דיור בשכונות הפריפיראליות בצפון , מזרח ודרום העיר (רובעים 1,2,7,8,9 ו-0.5 מקומות חניה ליחידת דיור במרכז העיר) (רובעי 3,4,5,6). עם זאת , בקרבה לתחנות וקווי מערכת הסעת המונים התקן עומד על 0 מקומות חניה, הלכה למעשה , יש מקומות שאליהם תיאסר כניסת רכב פרטי בכלל ומקומות החניה הפרטיים שהיו בהם יופקעו לטובת שדרוג המרחב הציבורי במסלול של הרכבת הקלה (כדוגמת ארלוזורוב).

לכן , אם אמרנו שהצורך בחניה לא ייעלם מצד אחד , ומצד שני יהיו מקומות עם תקן 0 מקומות חניה , איך מאזנים בין הצרכים?

ההחלטה השאירה מקום לשיקול דעת מותנה ברמת השירות של תחבורה ציבורית , מאפייני יחידות הדיור וקונפליקטים בין כניסות לחניות ליתר משתמשי הדרך והנחתה לבדוק בהמשך סוגיות חשובות כמו אי הצמדת חניות ליחידות דיור והמרת שטחי חניה לשימושים אחרים בהתאם להתפתחות התחבורה בעיר . כמובן שנכון גם לבחון שאלות של תכסית והפעלה על נטיעות וגם שיקולים כלכליים . אך גם לבחון פתרונות בראייה יצירתית.

אחד הפתרונות יכול להיות הסתכלות יצירתית על המרחב , ברמת הרחוב או האזור ולא ברמת הבניין הבודד . למשל אם ברחוב ארלוזורוב, שבו יעבור קו רכבת קלה , לאחר ההפקעות יהיו 0 מקומות חניה , אז מתוך הבנת הצרכים ניתן לחשב את התקן של 0.5 בממוצע אזורי ולא ברמת הבניין , כדי שברדיוס של 500 מ"ר נוכל לייצר את התקן המבוקש של 0.5 מקומות חניה למשק בית , ולא למטה מזה.

יתרה מזאת , התקן בבנייה חדשה צריך לכלול את אמצעי תחבורה שאינם רכב פרטי – אופניים ואופנועים , רכבים שיתופיים , חניית נכים , צרכי העלאה והורדת נוסעים וגם לוגיסטיקה ואספקת סחורות, שהרי אי אפשר יהיה לתת את המענים לצרכי חנייה כללית ברחובות שבהן נגרעות חניות בהיקף גדול . כמו כן, צריך להמשיך לשלב בנייה של חניונים ציבוריים בפרוייקטים גדולים כדי לתת מענה לחניה לא צמודה אבל כזו שנדרשת היום וגם בעתיד לכלים האלטרנטיביים שינועו במרחב . ציבוריים, שיתופיים ולא דווקא פרטיים.

בינתיים כל השינויים שנקבעו במסמך מדיניות החנייה העירוני בבנייה למגורים מחייבים, בכפוף לשיקול דעת כאמור, בתב"עות חדשות שטרם הופקדו ואמורים להשפיע בעוד 5 שנים לפחות. עם זאת, כבר עכשיו יש תכניות בעיר שמאפשרות בהשראת המדיניות עם הפחתה בתקן. לכן, הדיון הזה שמתקיים היום חשוב מאין כמותו כדי לעצב את החשיבה טרם שאנחנו ממשיכים לפתח את מדיניות החנייה הכוללת וגם בהתייחס לתקנים בבנייה שמבקשים להטמיע אותם בתב"ע עירונית (תב"ע ח) ובתוכנית המתאר הכוללת שנמצאת בעדכון ממש בעת הזו ולכך יהיו השלכות על כלל התב"עות וההיתרים בעיר. תקן החנייה למגורים, חשוב לומר, הוא מרכיב אחד בעבודה שבוחנת מגוון גדול של כיווני פעולה ואמצעי מדיניות שונים לניהול חכם ואפקטיבי של משאב החנייה המוגבל והמצמצם. כיווני הפעולה שאנו בוחנים כדי להתמודד למשל עם החנייה המצטמצמת ברחובות הם בין השאר: הגבלת מספר תווי חניה למשק בית, קביעת תעריפים דיפרנציאליים לחנייה באזורי הביקוש השונים, ייקור החניה ברחוב כדי לדחוק מבקרים לחנות בחניונים, קביעת אזורי חנייה קיצרת טווח, טכנולוגיות למיפוי החניה וכו'. עלינו לזכור שאנחנו מדברים על עתיד קרוב שבו שירותי התחבורה הציבורית והשיתופית יתרחבו והרכבת הקלה תתחיל לפעול.

שינויים גדולים לא קורים בלילה אחד, ואם לא נתחיל מתישהו, נתעורר יום אחד לכשל תחבורתי שיהיה יותר קשה להתמודד איתו. הדיאלוג הערב חשוב כדי להשמיע ובעיקר לשמוע ממומחים בכל ההיבטים כלכלי, חברתי, עירוני, תכנוני, ולפני שמתקבלות החלטות.

לסיום, תזכרו שמדיניות חניה אינה עומדת פני עצמה. הכל קשור בהכל, ועם זאת, כמחזיקת תיק התחבורה אני בדעה שהקשר שלה לזכות התנועה קודם לקשר שלה למחירי הדירות או להשבחת נכסים. השאיפה היא שמדיניות ברת קיימא של תחבורה וחניה בתוכה, תסייע לנו לעבור מעולם העכשיו, שבו יש הישענות על רכב בבעלות פרטית לעתיד של התניידות כשירות בתחבורה בת קיימא.

והשאלה היא איך עוברים את תקופת הביניים באופן מודולרי, שמצמיד אותנו בכוון הנכון, אבל לא בדרך של יסורים.

