



העתקת הפעילות של התחנה המרכזית למסוף פנורמה והשלכותיה נייר עמדה לוועדת הפנים והגנת הסביבה

מבוא

משרד התחבורה ועיריית תל אביב-יפו חתמו ב-17 באוגוסט 2022 על הסכם עקרונות, שבמסגרתו, עד לחציון הראשון של שנת 2024, תפונה 50% מהתחבורה הציבורית בתחנה המרכזית החדשה. כמו כן משרד התחבורה הצהיר בדיון בבית המשפט כי הוא מקדם בוועדה לתשתיות לאומיות תוכנית לפינוי התחנה עד 2026.

התכלית התחבורתית

בשנת 2011, יצא לדרך הרה-ארגון בתחבורה הציבורית בגוש-דן, במסגרתו בוצעו שינויים רבים בקווי האוטובוסים, שסימנו מעבר **מריכוזיות של נסיעות מיעד ליעד באמצעות קו אחד**, תחנה מרכזית ומסופי קצה קטנים, **לתחבורת מעברים**, שמאפשרת נסיעות במספר קווים ובזמן קצר ביותר בכרטיס נסיעה אחד. היקף ההפעלה של האוטובוסים בישראל מאז 2011 כמעט ושולש. **על מנת לספק שירות טוב יותר לנוסעים באמצעות קווים מותאמים, עלה הצורך לבנות מסופי קצה מוסדרים ורבים יותר, שיענו גם על הצרכים העתידיים בעידן של התחדשות עירונית וציפוף מתחמי בניה במטרופולין גוש-דן, בשל הגידול המהיר באוכלוסייה.**

הקמת מסופים מאלצת את משרד התחבורה באמצעות גופי הביצוע של המשרד, גם היום, לנהל משא ומתן מול הרשויות המקומיות והאזוריות ומול רשות מקרקעי ישראל, על מנת להסדיר קרקע למסופים וחניונים במרכזי ההפעלה, כך שהשירות שהובטח במרכז ההפעלה יתקיים בפועל. בחלק גדול מהמקרים לא הוסדרו מספיק מסופים שיאפשרו תוספות שירות לנסיעות אוטובוס, בגלל הקשיים הנובעים מאי הסדרתן באמצעות תוכנית תכנונית.

נושא הסדרת המסופים, שנידון בעבר בוועדת הפנים והגנת הסביבה, עבר לוועדה לתשתיות לאומיות, הות"ל, באמצעות תת"ל (תוכנית לתשתיות לאומיות) 120 ותת"ל 121 העוסקים בהקמת מסופי תחבורה חדשים וקבועים במטרופולין גוש-דן ותת"ל 149, המתייחס לפינוי התחנה המרכזית של תל אביב-יפו והסדרת החלופות הראויות.

סוגיית פינוי התחנה המרכזית בתל אביב

מאז הרה-ארגון בתחבורה הציבורית בתחילת העשור הקודם, הועברו קווים מהתחנה המרכזית בתל אביב למסוף 2000, ברחוב על פרשת דרכים, כאשר חלק מהקווים פסקו לעצור בתחנה לאחר שמסלולם הוארך לערי המטרופולין כשלמעשה, הסתיים במסופים אחרים. **התחנה ירדה ממעמדה ואינה מקיימת עוד את ייעודה כמסוף תחבורה ראוי לנוסעים. המקום מזוהם, מוזנח וכמחצית משטח התחנה כלל אינו פעיל.**

התחנה מזה כעשרים שנה משמשת מפגע סביבתי, המשפיע על איכות החיים ובריאותם של תושבי שכונות נווה שאנן ושפירא בעיר תל אביב-יפו. יש לציון כי בעידן של תחבורת מעברים, אין עוד צורך בהפעלת תחנה גדולה וריכוזית, המשמשת כתחנת קצה עיקרית לקווים מכל רחבי הארץ, אלא במסופי משנה קטנים יותר ויעילים יותר.



ב-19 באוקטובר 2022, הכריזה השרה להגנת הסביבה הקודמת, תמר זנדברג, על אזור התחנה המרכזית כמוכה זיהום אוויר וביצעה שימוע בנושא לעיריית תל אביב.

הקושי בפינוי מידי של התחנה תלוי בפתיחת מסופים חדשים, שיקלטו את הקווים בתחנה וכן בהקמת חניוני לילה למפעילות השונות. אתר עיריית תל אביב מציין כי **התחנה משרתת כיום יותר מ-200 קווי אוטובוס שונים אשר מגיעים אליה מכל רחבי הארץ, וכ-80 אלף נוסעים ביממה.**

ב-1 בינואר 2023, התקיים דיון קונגרס בוועדה הלאומית לתשתיות, הות"ל, בנושא תת"ל 149: פינוי התחנה המרכזית בתל אביב-יפו. **תוכנית זו נועדה לאפשר פינוי בטווח הקצר של התחנה אל מתקנים חלופיים זמניים, שיקלטו חלק מהפעילות עד הקמת מתקן הקבע. האחריות שהוטלה על ביצוע המעבר היא על חברת "נתיבי איילון".**

החלופות שנשקלו למעבר זמני

1. מתחם פנורמה (מדרום-מזרח לבית פנורמה) ברחוב בן-צבי (מומלצת על ידי גופי התכנון והביצוע)
2. חניון הלוחמים (מכון הרישוי חולון)
3. בלומפילד (בסמוך לאצטדיון ביפו)
4. מחלף קיבוץ גלויות (בסמוך לבית ספר עמל "הולץ" חיל האוויר)
5. מחלף מסובים (ממזרח לכביש 4, בסמוך לרמת פנקס באור יהודה)

יש לציין כי **במסגרת התוכנית התפעולית לפינוי התחנה כפי שהוצגה בקונגרס, לחלופה שנבחרה תועבר כ-40% מנפח הפעילות של האוטובוסים מהתחנה המרכזית החל מ-2024: כ-90 עמדות חניית לילה וכ-24 עמדות נוסעים ללא אולם נוסעים.** 40% נוספים תועבר למסופים מצפון לתחנה המרכזית (סבידור, רידינג, גלילות?), כ-15% תועבר למסוף החרש, בין רחובות החרש וההגנה ו-5% נוספים למסופים ממזרח לאיילון. יושלם החניון בלוחמים עם 170 חניות לילה מחושמלות.

אתגרים מרכזיים בפינוי

- **האם להעביר את האוטובוסים למסוף זמני או קבוע** (מתוכנן ברחוב בן-צבי) ממזרח לשטח במתחם פנורמה.
- **הוצאת היתר בניה כדין למתחם פנורמה**, בהמשך לביטול צו החניה על ידי השופט קובי ורדי, בעת"מ 20952-09-22 ריטרסקי ואח' נ' ועדה מקומית לתכנון ובניה תל-אביב.

המלצותינו

1. עמותת 'תחבורה בדרך שלנו' ממליצה **לדרוש ממשד התחבורה שקיפות מלאה לתת"ל 149: לשקף את התוכניות המלאות באתר המשרד**, כולל מספר האוטובוסים, מספר הקווים, נתון כמותי לפי סוג ההנעה: דלק, חשמל או גז, כולל התוכנית התנועתית שתאפשר זרימת תנועה מהירה מהמסוף לצירים הראשיים.
2. **בהינתן כי מתחם פנורמה היא החלופה המומלצת, משרד התחבורה ועיריית תל אביב-יפו צריכים לקיים הליך שיתוף ציבור עם תושבי נווה עופר וקריית שלום**, לשמוע את טענותיהם ולשקף נתונים מאומתים ומהימנים.
3. אנו מבקשים להבין מול גורמי התכנון והביצוע האם למתחם פנורמה יעברו רק קווים עירוניים, או גם קווים בינעירוניים. **יעד חשמול של 60% מצי האוטובוסים במתחם פנורמה הוא הכרח להפחתת מפגעי זיהום ורעש.**
4. **מאחר ולחניון הלוחמים יש כניסה ויציאה אחת ולחלק מהקווים החניון משמש מסוף קצה, אנו ממליצים לסלול כניסה נוספת** לזרימת תנועה טובה יותר ולייעד את החניון כחניון לילה, בעיקר לקווים עירוניים.

מקס מורגובסקי, יו"ר "[תחבורה בדרך שלנו](http://www.tachbura.org)"

ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל (ע"ר) 580552628

Public Transport Users Association in Israel

www.tachbura.org

tachbura@tachbura.org

<http://www.facebook.com/tachbura.org>

אתר:

דוא"ל:

פייסבוק: