

עמוד הבית > נדל"ן ותשתיות

פרויקט המטרו של גוש דן

המתנגדים למטרו: הפרויקט יקר, לא יעיל ולא מידתי

שרת התחבורה מירי רגב הצהירה בשבוע שעבר בוועידת "גלובס" כי תתנגד להקמת המטרו המתוכנן במרכז הארץ. היא לא המתנגדת היחידה



05.11.2020 גיא נרדי



מירי רגב, הליכוד / צילום: איליה מלניקוב

+א -א

הכרזתה של שרת התחבורה מירי רגב בשבוע שעבר בוועידת הנדל"ן של "גלובס" כי היא מתנגדת למטרו, עוררה דיון מלא יצרים וגררה תגובות מכל הכיוונים. שר הפנים אריה דרעי, למשל, הודיע כי תכנון המטרו חייב להימשך. רגב אמרה שעדיף להפנות את תקציב העתק של המטרו - שמוערך ב-150 מיליארד שקל - לבניית רכבות לאילת ולקריית שמונה. אחרים מתנגדים מסיבות אחרות לגמרי.

• למה המטרו הולך לעלות כל כך הרבה, ומדוע באוצר חושבים שזה משתלם



1. לא מספיק צפוף למטרו

"הבעיה עם תוכנית המטרו המוצעת כעת היא שהיא לא מידתית - זה יותר מדי קווים וקילומטראז' ארוך מדי", אומר האדריכל ומתכנן הערים אולריך בקר.

בקר, יליד גרמניה שחי בישראל, עבד בעבר בצוות התכנון של הרכבת הקלה בירושלים וכתב מחקר בטכניון בהנחיית ד"ר אמיל ישראל, בנושא הקשר שבין גודל עיר, צפיפות ותנועת המונים. המסקנות של המחקר של בקר היו נחרצות: תנאי הסף ליצירת מערכת מטרו בעיר הוא אוכלוסייה מינימלית של 5 מיליון בני אדם.

"אורך קו מטרו צריך להיות 9-10 ק"מ לכל מיליון תושבים בעיר מטרופולינית. כלומר, 45 ק"מ לעיר שמספר תושביה 5 מיליון. אם רוצים יותר מקו אחד, יש צורך באוכלוסייה בהיקף של 7 מיליון", הוא אומר.

בקר סבור שבהתחשב בעובדה שאוכלוסיית מטרופולין תל אביב אמורה בשנת 2040 להגיע לרף של 5.2 מיליון נפשות, ישנה הצדקה להקמת קו אחד או שניים של מטרו תת-קרקעי - בטח ובטח לא לשלושה קווים באורך כולל של 150 קילומטרים.

2. המטרופולין מבוזר מדי

אדריכל רפי רייש, מנכ"ל ומייסד חברת SUITS, אסטרטגיות וטכנולוגיות לעירוניות חכמה, סבור שפתרון המטרו אינו מתאים לישראל: "אנחנו בעצם מטרופולין רב מרכזים שאין בו מרכז אחד. אם ישקיעו מאמצים שלפחות 50% מהאוכלוסייה יעבדו במקום שבו הם גרים, אז כבר תהיה פחות נסועה. ולכן, במקום להשקיע במטרו שמגיע משאר היישובים לתל אביב, בתפיסה מיושנת שמסתכלת על ערים כמו לונדון וברלין כמודל, צריך ללכת על פתרון אחר: BRT (מערכת אוטובוסים מהירה) ברמה גבוהה, חיבורים אמיתיים לרכבת הקלה. כשיש לך קילומטרים להגיע לתחנות המטרו אף אחד לא יעשה את זה".

3. לא לשכוח את הרכב האוטונומי

עוד בנושא נדל"ן ותשתיות

- הישראלים מסתערים על הדירות החדשות: זו העיר שהובילה במכירות
- זאת לא תחושה: הפקקים חזרו, והם גדולים מבעבר
- כך הופך פקק בנמל ל-2,000 משאיות על הכבישים
- מקודם** עסקיים קטנים ובינוניים - גם אתם על הכוונת של ההאקרים

במסמך שהוציאה האגודה הישראלית למחקר תחבורה (בעקבות יום עיון שנערך בנושא) לבחינת כדאיות המטרו, נכתב שדוח משרד האוצר לא בחן לעומק את הטענה שלפיה המכוניות האוטונומיות יוכלו להגיע למקדמי מילוי גבוהים בהרבה מאלה שאנחנו מכירים היום. "בעולם שבו רכבים אוטונומיים חשמליים ונוחים יספקו שירות איכותי וזול של הסעות מכל מקום ולכל מקום, שיעור הבעלות על כלי רכב עשוי לצנוח בעשרות אחוזים", נאמר במסמך.