

המחיר הבלתי נתפס של המטרו עלול להכפיל את עצמו

"המטרו" עדיין לא לא אומר הרבה לציבור • אבל הוא בדרך, ולתושבי גוש דן כדאי להפנים את המשמעויות של הפרויקט המפלצתי הזה

גלובס, [עמירם ברקת](#) 29.06.2020

המטרו, השם לא אומר הרבה לציבור. רבים עדיין מבלבלים בינו לבין הרכבת הקלה, שבניית הקו הראשון שלה נמצאת היום בעיצומה. [אבל המטרו בדרך](#), ולתושבי גוש דן כדאי להפנים את המשמעויות של הפרויקט המפלצתי הזה.

המחיר: המטרו יהיה גדול מורכב ויקר פי כמה מכל מה שאמור להיבנות בשנים הקרובות בתחום ההסעה ההמונית. הקו האדום של הרכבת הקלה יעלה בערך 18 מיליארד שקל והקו הירוק שייבנה אחריו יעלה עוד 20. המטרו יעלה כמעט פי עשרה, 150 מיליארד. למה הוא כל-כך יקר? בגלל הכמות העצומה של התחנות התת-קרקעיות שמתוכננת לאורך שלושת הקווים שלו: 140 במספר. בקו האדום של הרכבת הקלה נבנות 34 תחנות בסך הכל, אבל רק עשר מתוכן תת-קרקעיות.

הקמת המטרו לא אושרה עדיין בממשלה. את הפרויקט הזה דחף וקידם בשנתיים האחרונות הדרג המקצועי. העובדה הזו כשלעצמה מעוררת שאלה מקדמית אבל הפרויקט הזה יצא כנראה לדרך, כיון שנכון לעכשיו אין לו מתנגדים רציניים. מה זה אומר? זה אומר למשל שכל החפירות שראינו עד היום בתל-אביב היו רק פיילוט - ושלכך העברי צפוי כמעט עשור של חפירות, פקקים וחסי וחלילה תאונות כמו התמוטטויות של מבנים. זה אומר למשל שתג המחיר הבלתי נתפס של המטרו יכול בקלות להכפיל את עצמו - כפי שקורה למרבית הפרויקטים הלאומיים - ולהכניס את המדינה לחובות רציניים.

הנחיצות: השאלה המתבקשת היא האם באמת צריך את זה. את השאלה הזו העלה לא אחר משר התחבורה הקודם בצלאל סמוטריץ' שחזר בראיון ל"גלובס" על הטענה העיקרית של מתנגדי המטרו בתחום התכנון התחבורתי והעירוני: מדובר אחרי הכול בפתרון תחבורתי ישן, מסוף המאה ה-19. לעיר כמו תל אביב שרואה את עצמה בחזית הקידמה הטכנולוגית מגיע פתרון תחבורתי של המאה ה-21. הטיעון הזה נשמע מצוין. הבעיה היחידה איתו שב-150 השנה האחרונות לא נמצאה אלטרנטיבה למטרו, וגם אם יש רעיונות יצירתיים כאלה ואחרים, ספק אם נכון להפוך את מטרופולין תל אביב לאתר הניסוי שלהם.

סודו של המטרו הוא ביכולת להסיע יותר נוסעים מכל כלי תחבורה אחר, תוך פגיעה נמוכה יחסית ברקמה העירונית. אוטובוסים רבי קיבולת הם פתרון אהוד וזול אבל הם מסוגלים להסיע לא יותר מ-3,000 נוסעים לשעה בכיוון. רכבות קלות, פתרון הרבה יותר יקר, מסוגלות להוביל בין 4,000 ל-8,000 נוסעים לשעה. המטרו מגיע בקלות ל-25 עד 30 אלף. זאת הסיבה שבכרכי העולם ממשיכים לבנות כל הזמן קווי מטרו חדשים. זאת הסיבה שבניו יורק המטרו המשיך לפעול גם בשיא מגפת הקורונה ולמרות המחיר האנושי הכבד.

תל אביב נשארה המטרופולין האחרון בעולם המפותח שאין לו מערכת של רכבות תחתיות, לא מעט הודות לקמצנות של האוצר שנלחם בעקשנות בנושא הזה מול ראש עיריית תל

אביב רון חולדאי. עכשיו מבינים באוצר שטעו, ושהראייה קצרת הטווח שלהם הביאה את מדינת ישראל למקום הראשון בגודש התנועה בין המדינות המפותחות.

בשורה התחתונה עיר צעירה וצומחת כמו תל אביב חייבת תחתית. אנחנו צריכים להחזיק אצבעות ולעקוב מקרוב אחרי הממשלה וזרועותיה כדי לוודא שיצליחו לתכנן, לנהל ולבצע את הפרויקט החיוני הזה בלי יותר מדי פאשלות.