

במקום לבנות מטרו למרכז העשיר - להשקיע בפריפריה

מדוע לא להשקיע את הסכום העצום של פרויקט המטרו, המוערך ב-150 מיליארד שקל, ברכבות מהירות לקצות הארץ

17:48 09.02.2020 מאת: [אמנון לורן](#)

אי שם, בתחילת בניית המדינה, סברו פרנסיה שיש לפזר את האוכלוסייה בכל שטחיה, מסיבות ביטחוניות וחברתיות כאחד. עשורים רבים עשו ממשלות ישראל כדי ליישם המדיניות הזו, אמנם לא מספיק ולא הכי טוב, אבל עשו.

תוצאת מדיניות זו, שבבסיסה הקונספט הישראלי המוכר ש"היה בסדר", "השוק הוא חכם ויסדיר עצמו", היא חוסר תכנון, שהביא למרכז עשיר, מפרנס וקורץ, כאשר הפריפריה נהפכה לענייה יותר מאי פעם. כך גם מעגלי הפרנסה, ככל שמתרחקים מאותו מרכז — הפרנסה מועטה יותר ומפרנסת פחות.

כל עוד ממשלת ישראל לא תקבל החלטה אמיצה, חדה וברורה לקדם תעסוקה רק מחוץ למעגל הפנימי, אף פתרון תנועתי לא יועיל, שכן הנהירה למרכז תגבר. צעד הראשון למימוש החלטה כזו הוא שיפור התחבורה "נגד התנועה" — קרי אל מחוץ לגוש דן.

"כוחות השוק" נשלטים על ידי העשירים, אצל הכוחות הללו — לגברת כהן מחדרה אין קול שווה בקלפי, ולעשירים יש בעיה — הם חיים בתוך פקק ענק, אין יתרון לרכב (גם כי אין חניה) וצריך לחלצם. מדוע שתחת המטרו שאמור לעלות 150 מיליארד שקל (ואצלנו זה מספר התחלתי, שישלש וירבע עצמו על פני זמן) וישרת כרבע מאוכלוסיית המדינה, לא יוסיפו רכבות למקומות המרוחקים? זה לא כלכלי? לא יעברו לגור שם? ראו איזה פלא נדל"ני אירע בשדרות מאז בוא הרכבת, ועל אף המצב הביטחוני — עלו המחירים באופן דרמטי, אולי העלייה הגבוהה ביותר בישראל.

מדוע שלא ישקע הסכום העצום הזה ברכבות מהירות לקצות הארץ? רכבת כמו באזבקיסטאן, שנסעת 250 קמ"ש? מטרו אחד יעלה כמו 15 פרויקטים של רכבת "מהירה" לירושלים (על פי מחירה הסופי) וככל הנראה כמו כמה עשרות פרויקטים נוספים באותו בסדר גודל, אחרי שתתברר עלותו האמיתית.

לרכבת ישראל יש כבר תוכניות ברורות ביצוע, שאינן מתוקצבות, כמו הנת"ב המזרחי, נתיבים מטבריה, עפולה, חריש ועוד, ובריכוז מאמץ של ממש (בקצב סיני, לא ישראלי) ניתן לתכנן ולבצע תוך שנים בודדות, רשת יעילה ומהירה שתשרת את כלל הציבור ולא רק את "כוחות השוק".

הכוחות הללו הביאו לכך שכל קווי הרכבת עוברים דרך תל אביב. אדם החפץ להגיע ברכבת לירושלים, לחיפה, לבית שאן או לשדרות, חייב לעבור בתל אביב. מדוע לא בלוד, שהיא המרכז הגיאוגרפי, והיא גם שער הכניסה והיציאה העמוס של המדינה. ממנה ראוי שיצאו קווים לכל מקום, שלא יצטרכו לחלוף בגוש דן. כך, ראש עיריית תל אביב לא יצטרך

(או יוכל) לתקוע את המסילה הרביעית באילון, תוך דרישה לבינוי תשתיות במיליארדי שקלים לטובת העשירים, שוב על חשבון קופת הכלל.

אמר בור ממשד התחבורה הבריטי הגיב ("אל תתקעו מקלות בגלגלים: ישראל חייבת מטרו", TheMarker, 28 בינואר) לרשימה של מירב ארלזורוב בעניין. קריאה מדוקדקת מלמדת שהוא סבור שישראל זה גוש דן, ולונדון היא דוגמה ראויה לנכונות פתרון המטרו. אז כך: יש כאן עוד כמה מקומות, צפופים פחות, עם יותר קרקע פנויה לבנייה, עם פחות פקקים, עם חינוך לא פחות מוצלח, והם אינם בגוש דן. שטחה של לונדון הוא פחות מ-1,600 קמ"ר, כ-7.25% משטח ישראל, ואוכלוסייתה דומה (כתשעה מיליון). גוש דן דומה בשטחו ללונדון, אוכלוסייתו כרבע מתושבי לונדון, ושיעור קטן עוד יותר של צרכני תחבורה, למשל: בלונדון לנים כ-20 מיליון תיירים בשנה, בישראל בשנה טובה לנים כארבעה מיליון. דיספרופורציה זו נכונה לגבי תיירות פנים, תנועת אנשי עסקים וכל נתון רלוונטי אחר.

חידוש חזון פיזור האוכלוסין והתעסוקה, באמצעות פיתוח מוגבר של רכבות על פני הארץ כולה, יוריד את הלחץ העצום על תשתיות גוש דן (ואפילו ישפר את איכות האוויר והחיים שם) כשמרכזי התעסוקה בפריפריה יהיו צמודי תחנות הרכבת ויובילו לתנועה בשעות העומס אל מחוץ לגוש דן.

הכותב הוא עורך דין במשרד יגאל ארנון בירושלים