



חוק המטרו



והשלכותיו על האזרח הקטן

* מכונה לכריית מנהרות (~~T~~unnel Boring Machine - TBM) או מכונת מנהור

\$\$\$

הצורך ?

- פתרון בעיית הגודש בגוש דן.



הפתרון ?

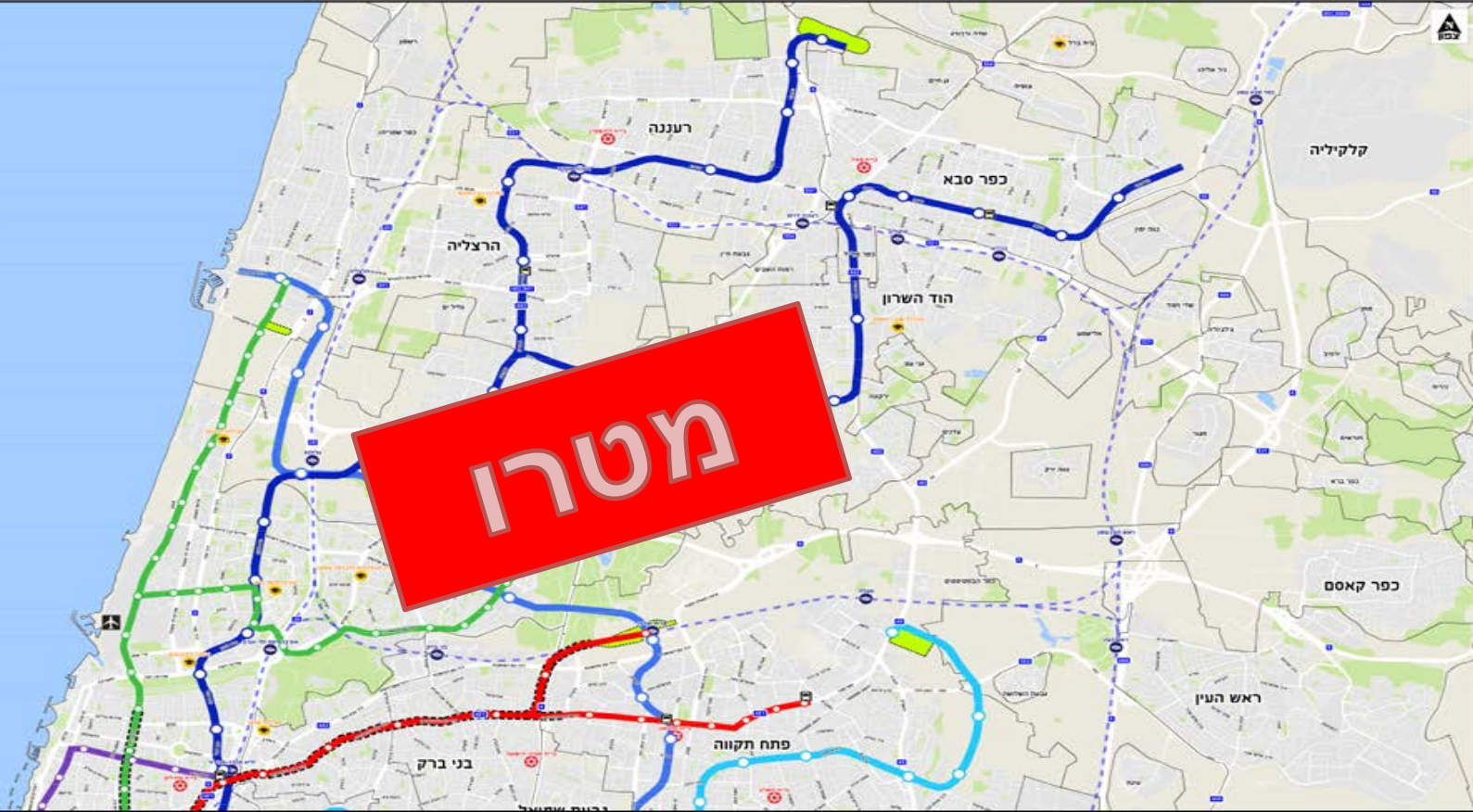


משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

רשת קווי המתע"ן במטרופולין תל אביב



- מקרא**
- מטרו-M1
 - מטרו-M2
 - מטרו-M3
 - קו אדום
 - קו ירוק
 - תת קרקעי
 - קו סגול
 - קו חום
 - מרכז תחזוקה ותפעול
 - רכבת ישראל
 - תחנות רכבת ישראל
 - מסוף תחצ
 - בית חולים
 - השכלה גבוהה
 - גבול מוניציפאלי



מה זה מטרו ?

• רשת תחבורתית במטרופולין דן.

• נקבעו מטרו ויעדים – (תמ"א-70)



ליצירת רכבת תחתית חוצת ערים במטרופולין דן, באופן שיפתור את "בעיית הגודש".





הבעיות ?

1. מימון – 50% מכלל התושבים ב-23 רשויות בסובב מטרו.



קריסת חניון בי"ם !!!

אחרי הקריסה בשערי צדק: נבדק אם החניון התמוטט בגלל חפירות כביש

החלק שקרס בחניון של בית החולים נחפר כבר לפני כחצי שנה במסגרת עבודות כריית כביש 16, שאמור להוות דרך נוספת ממחלף מוצא שבכביש 1 עד מרכז ירושלים. כעת בודקים במשרדי הממשלה אם החפירות גרמו לכך

אסף זנרניק | 07.06.21 | 20:09



2. סכנת קריסת מבנים שהמטרו יעבור תחתם

קריסת מבנה בחולון !!!



בולען בפ"ת, וגם ב קריסת כביש בת"א !!!



תיעוד: קריסת החניון בשערי צדק (צילום:נריה מכסימון)

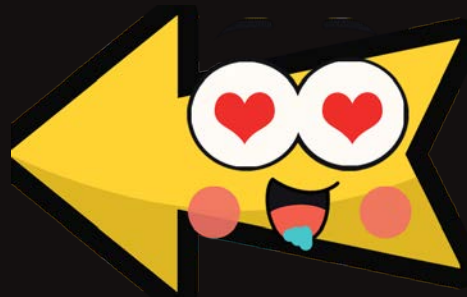
מימון - אז מאיפה נשיג כסף ?





מימון - אז מאיפה נשיג כסף ?

התחלת עבודות



וכמה יידרש?

150, 250 ואולי 450 מיליארד ש"ח



כסף מניב בעתיד !!!

חייב כסף היום !!!

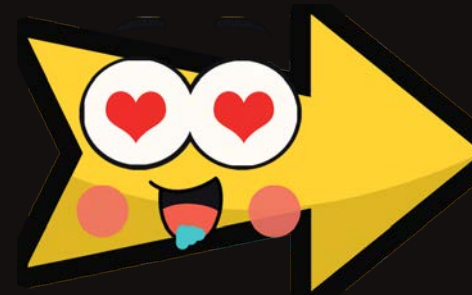


על אף קביעת תקציב הפרויקט בסך של 150 מיליארד שקלים חדשים, שר האוצר ציין בישיבת הממשלה מס' 54 מיום 02.09.2021 כי עלות הפרויקט תהיה למעלה מ-250 מיליארד שקלים (ראו דברי הכנסת - פרוטוקול ישיבה מספר 54 2.9.2021... "המטרו זה הפרויקט הכי גדול מאז חורבן בית השני שעם ישראל ביצע: 150 מיליארד שקל זה רק הערכה התחלתית, וכמו שאנחנו יודעים, זה ייגמר ב-250 מיליארד שקל לפחות - אם לא יותר !!!

(1)



מימון - אז מאיפה נשיג כסף ?



דירות

ארנונה

עסקים



דירות

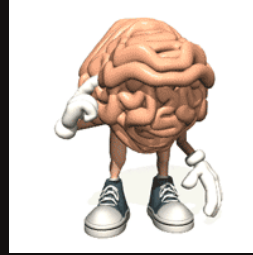


עסקים



חייב כסף היום !!!

רגע חושבים !



קרקע פרטית שלב ב'	קרקע פרטית שלב א'
מיסוי $x + y$	מיסוי x
פיצוי $A - z$	פיצוי A
פרטיים	קבלנים

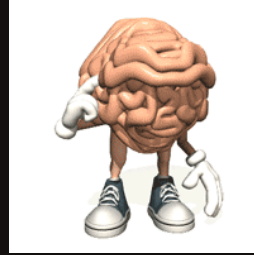


עסקים

דירות



רגע חושבים! – הרשויות מפנות לנו גב!



24 ראשי רשויות מקומיות בגוש דן מתנגדים למתווה
ההשתתפות שלהם במימון פרויקט המטרו.

בין היתר הם הציעו "לקבוע מס ייעודי לצורך
השתתפות במימון הפרויקט שיחול על כלל הציבור
המתגורר במרחב של רשויות המטרו, שייהנה בסופו
של דבר מהתועלות התחבורתיות של הפרויקט."

(גלובס, [גיא ליברמן](#) 19.09.2021)



תכלית חוק המטרו, מהי ?

- תכלית החוק ← רכבת תחתית (בעיית הגודש) ← **ציפוף עיור**



- ייעול כלכלי ולו"ז ← קשור ל**תכנון**

- תקדים ← לא ניתן לקבוע תקציב בלי לתחום את **גודל הפרויקט**.



- נשאלת השאלה ← **גודש** תחבורתי

- ← **ציפוף עיר, איזה רדיוס ?**

תכלית חוק המטרו, מהי ?



• חייבים להגדיר את **המרחק** !, הכלול באזור המטרו. האם:



לתשובות, יש השלכה ישירה לעלויות הפרויקט!!!

• מאמצע תחנת דיפוז?

• מקצה של תחנת הדיפוז?



• חייבים לדעת את התשובות !,

• על מנת לענות על השאלות!.



• חייבים להיכנס ולבחון את **התכנון** !.



תכלית חוק המטרו, מהי ?



- האם קו המטרו עובר מתחת לבתים?



- או מתחת לדרכים קיימות? (זול ובטוח יותר).



- מהו המרחק בין תחנה לתחנה ← לתשובה יש השלכה ישירה על כמות התחנות ומכאן לעלויות הפרויקט!!!

לתשובות, יש השלכה ישירה לעלויות הפרויקט!!!

תכלית חוק המטרו, מהי ?

- לכן, אי אפשר לחוקק חוק הקובע עי האינטרס הלאומי הוא שמורה על מסגרת **עלויות הפרויקט** מבלי להיכנס ל**סוגיות התכנון**!.



- החוק חייב להכיל **עקרונות מנחים** לתכנון הפרויקט על מנת לעמוד ביעדים שנקבעו ע"י המחוקק!.

לעקרונות המנחים, יש השלכה ישירה לעלויות הפרויקט!!!.

פיזור סמכויות ע"י ריבוי וועדות = שוד !!!

- במקום לרכז וועדה אחת, חוק אחד נהיר ופשוט ← וועדות, וועדות ו... וועדות!!!, למשל:

- "הוועדה לפיתוח סובב המטרו", תהיה מורכבת מ-

- נציגי משרד האוצר

- משרד רוה"מ

- מינהל התכנון

- רשות מקרקעי ישראל (רמ"י)

- הוועדה תקבע את **גובה המיסוי** שיחול במתחמי ההשפעה ← (הצפונבונים E.g.)

פיזור סמכויות ע'י ריבוי וועדות = שוד !!!

• ע"פ החוק המוצע – האזור סביב מטרו יוגדר לפי סוג התחנה:

• "תחנה גדולה" – תחנה שאיננה עוברת תחת דרך ראשית, **ושניתן לבנות בקרקע שמסביב לתחנה.** (כמה זה **מסביב** היום?)



• בסמכויות "הוועדה לפיתוח פרויקט סובב המטרו" –

❖ תקבע מהו רדיוס **סביב** המטרו ← לפי שווי הקרקע שסביב התחנה הגדולה.

❖ תקבע את ייעוד הקרקע ← מגורים, מסחרי, מלונאות.

❖ תקבע תכנון עבור הקרקע.

❖ תקבע את גובה המיסוי. (X)

❖ תקבע את גובה הפיצוי. (A)



זוכרים שקר #12?

רדיוס של תחנה

- שאלה: **רדיוס** של תחנה נקבע ע"פ קצה של תחנה או מרכז תחנה, או אחר?



- פתרון:** החוק חייב להחיל הגדרות המתייחסות לעקרונות מנחים לתכנון.

לתשובות, יש השלכה ישירה לעלויות הפרויקט!!!



- למה?



- השלכה ישירה על תקציב ועלויות הפרויקט.
- האינטרס הלאומי לפי החוק – ייעול תקציב הפרויקט, הפחתת עלויות וצמצום זמנים – לו"ז סביר להקמת הפרויקט.

מסקנות (1)

1. החוק חייב להחיל עקרונות מנחים של תכנון הפרויקט, הגדרה צרה של הפרויקט. הגדרה של פרויקטים נוספים בעקבות הפרויקט (סובב מטרו). העלויות ← מקור התקציב.

2. כל פרויקט "סובב מטרו" חייב להיות מפורסם ושקוף לציבור ולכלול הסבר כיצד הוא תורם לפתרון בעיית הגודש התנועתית במטרופולין דן.

3. החוק חייב לקבע שתואי המטרו יעבור תחת דרכים ראשיות אלא אם מטעמים מיוחדים שירשמו ← וזאת על מנת לעמוד בייעד שנקבע כאינטרס הלאומי, קרא: צמצום עלויות הפרויקט.

מסקנות (2)

4. תכנון עתידי שייקח בחשבון את ההתחממות הגלובאלית (ראה עמ' 8 תמ"א/70 א')

תכנון מוטה תחבורה מייצר סביבה צפופה המאפשרת חסכון במשאב הקרקע אך עלולה לפגוע במשאבי חברה וסביבה אחרים. התייחסות רחבה נמצאה בעיקר לשלושה תחומים: צריכה אנרגיה, עומס חום ואי החום העירוני וניהול הנגר. תכנון מושכל יכול להציע **Trade offs - חלופות תמורה** באמצעות פתרונות טכנולוגיים מגוונים לתחומים אלו בזכות הקומפקטיות ומגוון השימושים המשפיעים האחד על השני. **צריכת אנרגיה** - כאשר בונים בבנייה צפופה, עולה צריכת האנרגיה למטר מרובע (עצימות אנרגטית). בתקדימים שנבחנו עושים מאמץ להקטנת העצימות האנרגטית באמצעים שונים. אי החום העירוני קשור לנוחות ולהליכות. בגלל החשש ליצירת עומס חום כבד הנובע מהצפיפות מהעדר אוורור ומניעת חשיפה לשמים, שעלול מצדו להשפיע על נוחות התנועה במרחב לרבות הליכות, נעשים מאמצים גדולים להקטנת עומס החום בכלל ואי החום העירוני בפרט. סיכון נוסף נובע מהגדלת השטח האטום לחלחול מי נגר כתוצאה מהבנייה המרובה בתת-הקרקע וכתוצאה מנגר הנוצר על חזיתות. אתגרי ניהול מי נגר אלו מחייבים פתרונות ייחודיים שכפי שראינו בתקדימים מקודמים במגוון דרכים, הן בשטחים הפרטיים הסחיריים והן במרחב הציבורי - השטחים הפתוחים ומרחב הרחוב.

5. שהחוק יקבע ש...

במסגרת לימוד התקדימים נמצא כי ההנחה הרווחת המנחה את הליכי התכנון השונים הינה כי מערכת המטרו מייצרת תועלות רחבות בעלות ערך משמעותי החורגות מעבר להיבטי תחבורה גרידא. בהתאם להנחה זו, קדמה להליכי התכנון החלטה אסטרטגית לאופן פיתוח המרחב, אשר בעלת השפעה על דפוסי הפיתוח והפריסה השונים. במקרים מסוימים בחרו לייצר מוקדים חדשים, תוך יצירת מרחב פוליצנטרי המגביר את הפעילות הכלכלית, גם ברמה האזורית והארצית, לעומת מקרים בהם בחרו לחזק מוקדים קיימים או מצבים משולבים. כל זאת מתוך ראייה כי התכנון, המתבסס על הפרויקט התחבורתי, מבקש מקדם את התועלות הכלכליות הרחבות, תוך יצירת מרחב איכותי, שוויוני וחברתי.

6. פוסטים חשובים – מטה המאבק לבינוי שפוי – התאחדות המאבקים

המלצות (1)

1. יש לוודא כי חוקי המטרו יהווה פתרון לבעיה התחבורתית במטרופולין דן. לשם כך החוק צריך להגדיר באופן ברור כי פרויקט המטרו נועד לפתור את בעיית הגודש התחבורתי, כמו גם להגדיר באופן ברור מהם מתחמי הדיפו, תחנות המטרו תוואי המטרו אזור הפיתוח. על כן, יש לשנות את לשון החוק ולציין, כי אין בחוק זה לשנות תוכניות שאושרו בעת הפקדת תוואי הרכבת להערות הציבור, או לשנות את ייעוד הקרקע אשר לגביה יש תוכנית מאושרת כאמור, אשר מכוחה ניתן להוציא היתרים לבנייה (**החלטת ממשלה 1838**). במסגרת חוקי המטרו אין להחיל תהליכי התחדשות עירונית, כולל שינוי דיור או שינוי ייעוד קרקע, או כל תוכנית בעלת השפעה מהותית על שכונות קימות בהן יעבור תוואי הרכבת.
2. חוקי המטרו יקבעו כי מתחמי הדיפו ותחנות המטרו כמו המנהור הם פרויקט המטרו.
3. שינוי בתשתיות נועד לשרת את הקמת רכבת המטרו ואין בשינויים אלו לשנות מהקיים עובר לאישור התוכניות.

המלצות (2)

4. פעולה שיש בה **לסכן חיי אדם**, את שלום **הציבור בריאות הציבור** או אורח חייו באופן משמעותי תועבר לטיפול אנשי המקצוע מטעם המשרד הרלוונטי ומעורבותו של השר הממונה גם אם יש בכך להוות עיכוב בלוח הזמנים או ייקור הפרויקט.
5. בשום מקרה לא יינתנו אישורים באופן גורף.
6. שינוי חקיקה קיימת לטובת פרויקט המטרו ושינוי סמכויות יאושר רק לטובת הקטנת הבירוקרטיה שאין בה להוות פגיעה בזכויות הציבור בדגש על בריאותו ואורח חיים תקין. כמו גם מניעת מפגעים עתידיים לסביבה.

המלצות (3)

7. יש לוודא כי בחוקי המטרו תינתן התייחסות ברמה התכנונית והביצועית להשלכות הסביבתיות העתידיות כמו התחממות הגלובלית על כל המשתמע (הצפות, עתודות המים בישראל וכד'). יוער כי מורכבות הפרויקט ועלויות הגבוהות של הפרויקט מחייבות חשיבה רחבה לטובת חיסכון משמעותי בכספיי ציבור בעתיד.
8. בחוקי המטרו יקבע כי הפרסומים ביחס לפרויקט המטרו ירוכזו כולם באתר של משרד התחבורה.
9. על מנת למנוע חוסר ודאות, שחיתות, ריכוזיות יש צורך בשקיפות ולקבוע כי החלטה שחורגת מהוראות הקבועות בחוקים הקיימים יתקבלו מטעמים מיוחדים שירשמו.

לסיכום

יש למנוע בכל דרך אפשרית את הרחבת הפרויקט והפיכתו לפרויקט נדל"ני שישנה את תפיסת המרחב האורבני במטרופולין דן. על מנת לשמור על ייעודו של הפרויקט יש לקבוע בחוק כי התכנון חייב להיות יעיל חסכוני ועליו לשרת את ייעודו, יצירת מערכת רכבות מטרו מהירה ככול שניתן, שתשרת ציבור רחב ככול שניתן, התחנות ימוקמו במקומות שישרתו את כלל הציבור באופן שוויוני.

תוואי הרכבת יועבר מתחת לכבישים ראשיים וחריגה מכך תאושר במקרים חריגים מטעמים מיוחדים שירשמו ולאחר שנבחנו כל האפשרויות להימנע ממנהור מתחת לבתים ושכונות מאוכלסות.

עבודות המנהור שינוי התשתיות וכלל העבודות בפרויקט יבוצעו תוך שמירה על שלומו ובריאותו של הציבור, גם בראייה עתידית. לאור האמור יבוצעו פעולות הנדרשות כגון סקרי קרקע לכל הפחות בהתאם להוראות החקיקה הקיימת.

הגופים הייעודיים שיוקמו לתכנון וביצוע הפרויקט יהיו תחת פיקוח משרדי הממשלה המקצועיים בנוסף למשרד האוצר, על מנת לשמור על סטנדרטים גבוהים הנדרשים בפרויקט כה מורכב, מניעת בזבז כספי ציבור ושמירה על התקדמות הפרויקט ומניעת ריכוזיות שעלולה להביא גם אם באופן עקיף לשחיתות.

חוקי המטרו צריכים להוות פלטפורמה חוקית לפרויקט תחבורתי שישרת את הציבור תוך שמירה על שלומו ובריאותו וזכויותיו. לסיום, מדובר בפרויקט מורכב על מנת שיקרום עור וגידים יש לחוקק חוק אחד בהיר ופשוט ככול שניתן.



זיהוי וניצול הזדמנויות
של נדל"ן מניב



תודה!,
על הקשב!,
והתמיכה, להפוך את פרויקט **המטרו**
לנכון יותר!
ולצודק יותר!