

ההתחדשות עולה על הרכבת

הוספת קווים וסלילת המטרו, אמורים לתת תנופה אמיתית להתחדשות העירונית ולפתור חלק מבעיות התחבורה שהיא מייצרת

נעם גל

לצד היתרונות של ההתחדשות העירונית, ישנם גם כמה חסרונות, כשהעיקרי שבהם הוא העומס על התשתיות הקיימות, בעיקר על התחבורה. לכולם ברור שלא פתרונות תחבורתיים מספיקים, הוספת יחידות דיור תגדיל מאוד את העומסים בכבישים ולי כן התקווה היא שהוספת אפשרויות תחבורה - בעיקר קווי המטרו והרכבת הקלה, יביאו את הישועה. לפי מחקרים בינלאומיים שצוטטו בסקירה שערך אלון גרינברג, מתכנן ערים ואזורים ומנכ"ל סביבות מגורים, ההשבחה על נכסי מגורים הסמוכים לתחנות מטרו לרוב נעה בין 10% ל-25%, זאת ביחס לנכסים מרוחקים מהתחנה.

בעייה שורשית

איתי הוז, סמנכ"ל רגולציה ופיתוח עסקי בחברת בית וגג מאשר: "אחת הבעיות השורשיות בקידום תהליכי ההתחדשות העירונית היא בעיית התשתיות, בעיקר בגוש דן במרכזי הערים שם מקודמים רוב תהליכי הפינוי בינוי. תהליכים אלה, במהותם, מיועדים להגדיל את האוכלוסייה באופן משמעותי על אותו תא שטח ומכאן שהם מביאים גם לעומס על התשתיות והכבישים בצורה ישירה. המדינה

מקדמת בימים אלה תהליך של צמצום תקני חניה ומנסה "לחנך" את הציבור להשתמש פחות ברכב פרטי בעיקר באזורים בהם תעבור רכבת קלה ובעתיד הרחוק יותר המטרו. אולם בפועל, בשטח, פתרונות תחבורתיים עדיין אין בנמצא ולכן בסופו של דבר בלחץ הרשויות והיזמים בניינים חדשים מקבלים את החניונים שהם ביקשו, אחרת הפרויקט בדרך כלל לא מתקדם.

"המדינה והרשויות המקומיות צריכים להבין שהרכבת הקלה והמטרו הם רק נדבך אחד ממכלול של פתרונות תחבורה ונגישות שצריכים להתחיל ליישם כבר היום על מנת לאפשר לפרויקטים בהתייחסות עירונית לצמוח ולצאת אל הפועל. תכניות הכוללות הסדרי תנועה אחרים שמשלבים בעיקר תנועה של רכבת קלה, תחבורה ציבורית - אוטו בוסים ושטלים, שבילי הליכה ואופניים. כך, שמכל נקודה בגוש דן יוכל אדם להגיע באמצעות שני כלי תחבורה ציבוריים בלבד ממקום מגוריו לעבודה או לכל יעד אחר, בזרזות ובמהירות. מצב שבאזור בו גרים 4 מיליון איש, בזכות מערכות כאלה, התנועה והשימוש בכלי רכב פרטיים יהיה דליל יותר. או אז יוכלו הרשויות המקומיות לאשר פרויקטים במרכזי הערים בלי חניונים או עם מעט מאוד חניות, וכולם יחיו עם זה בשלום. כך גם קצב הבניה בהתחדשות

עירונית יגדל ואיכות החיים תעלה".

חסם אמיתי

צחי סופרין, בעלים ודירקטור בקבוצת סופרין קובע כי "ככל שהמדינה תקדים להוציא לפועל את פרויקט הרכבת הקלה, יקל הדבר על אישור של פרויקטים בתחום ההתחדשות העירונית. שכן רבים מהם בעיקר באזורים צפופים כמו גבעתיים או רמת גן, מסכים היום עומס רב על התשתיות. עומס שבגינו הודיעו חלק מהרשויות שהן מגביות פתרון של התחדשות עירונית ללא פיתרון הולם. ברגע שהרכבת הקלה תפעל באופן בגוש דן, רשויות מקומיות יוכלו להתאים את תקני החניה למציאות החדשה ולהסיר את אחד המכשולים הבירוקרטיים לאישור פרויקטים, גם המשא ומתן מול הדיירים לפני חתימה על הסכם יהיה קל יותר לאור הוודאות שעשויה להיות לגבי תקני החניה החדשים בבניין".

כמו לונדון וניו יורק

אורטל ליבר, סמנכ"לית השיווק של רוטשטיין קובעת כי "הרכבת הקלה היא עובדה בשטח וגם אם יהיו מעט עיכובים בפתיחה של הקווים הראשונים זה יקרה. אם בעבר אנשים תפסו את הפרויקט הזה

כמשהו שספק אם יצא לפועל, היום הלקוחות מסתמכים על מפת הרכבת העתידית כשהם בוחרים בית. "לרוטשטיין יש פרויקט בשם Blue & the city בבת ים בפינת הרחובות הרצל ו'בוטינסקי ומתחתיו נמצאת תחנה של הקו האדום וכחלק ממדיניות התכנון שמצמצמת את תקן החניות סביב תחנות הרכבת הקלה, לדירות הקטנות לא מוצמדת חנייה. לפני עשור היה קשה מאוד למכור דירות כאלה והיום אלו הדירות הראשונות שנמכרו בפרויקט. התפיסה של הלקוחות השתנתה מהר מאוד והם מבינים שעדיף לסוּע שבע תחנות ברכבת מאשר להחזיק רכב פרטי. אנשים מבינים שסגנון החיים העתידי במטרופולין תל אביב יהיה כמו בלונדון וניו יורק".

מהפכה של ממש

לדברי גל קסטל, מנהל השיווק של חברת אורון נדל"ן, מקבוצת אורון אחזקות והשקעות, "נראה כי פרויקט הרכבת הקלה והמטרו עתידים לחולל מהפכה של ממש בחיינו, עם צמצום משמעותי של עומסי תנועה והגדלת הנוחות בנגישות הבינעירונית למרכזי התעסוקה, לעומת זאת, בטווח הקצר נראה כי פרויקטים רבים עלולים להיכלם או להיעצר בשל המגבלות שמימוש פרויקט המטרו ייצור, דוגמת הגבלות במתן היתרי בנייה, הטלת הנחיות תכנוניות כאלו ואחרות ואף בלימה מוחלטת במימוש פרויקטים שונים על התוואי, עליהם עמלו היזמים, המתכננים והדיירים שנים רבות ומייחלים למימושם. האזורים שצפויים ליהנות משרדוג משמעותי בהיבט התנועה והנגישות עם התקדמות המטרו והרכבת הקלה הן ערים דוגמת בת ים, שכבר היום מתקדמת להתחדשות עירונית משמעותית במרכז העיר - ממש על תוואי הרכבת הקלה, ר"ג - ששני קווי רכבת קלה העוטפים אותה מצפון ומדרום צפויים להקל על עומסי התנועה שמאפיינים אותה ולהגדיל את הנגישות ממנה לכל שאר ערי גוש דן, ראשון לציון



באדיבות V5 אדריכלים - פרויקט פינוי בינוי שכונת שביב הרצליה | הדמיה: א. סטודיו



אדריכל גיא מילוסלבסקי | צילום: מילוסלבסקי אדריכלים



אדריכלית שלי דראללים | צילום: סאם יעקובסון



אורטל ליבר | צילום: אפרת מזוז



יובל קידר | צילום: יח"צ



ניב רום | צילום: תומר חומפס

מפץ גדול בהתחדשות

האדריכל גיל שנהב מייסד ושותף במשרד כנען שנהב אדריכלים מציין כי נושא המטרו הוא המפץ הגדול: "אם עד היום התחדשות עירונית הלכה צעד אחרי צעד, אנו צופים כי המטרו יעשה שינוי ייסודי בנושא וישנה את מרכז הכובד ואת נקודות המיקוד של ההתחדשות העירונית. במקומות שיהיו קרובים לתחנות המטרו צפויה האצה משמעותית מאוד של פרויקטים, הכוונה היא למקומות שנמצאים במרחק של עד קילומטר מהתחנות. עצם הדיבור על המטרו וחשיפת התכנון שלו ומהלכי האישור לתוכנית מביאים בשטח להאצה משמעותית בנכונות לקידום פרויקטים. התכנון מעלה גם את ההיתכנות הכלכלית של הפרויקטים זאת מאחר והקירבה למערכות הסעת המונים מצמצמת את תקני החנייה ואת הצורך לבניית חניונים תת קרקעיים יקרים ובכך משפרת את סיכויי הכלכליים של הפרויקט לצאת מהכוח אל הפועל.

"בנוסף, אזורי התחנות אמורים להיות אזוריים עם אטרקטיביות רבה יותר לרוכשי דירות בעתיד. כיום

בת פרויקטים של התחדשות עירונית, כפי שאנחנו מתכננים במגדל בס באזור הבורסה, לשלב ברחובות הראשיים מגדלים שבחזיתם ובקומות התחתונות ייבנו שטחי מסחר ובילוי, ובגובה המגדל ישולבו שטחי משרדים, תעסוקה ושטחי ציבור חשוב מאוד לתכנן באזורים אלו גם שטחים ירוקים של שדרות, שבילי הליכה, בתי קפה, צמחיה היוצרת צל כדי ליצור קישוריות של אזור הליכה נעים המשרד את איכות החיים באזורי המגורים הסמוכים לתחנות הר-כבת בדומה למרקם העירוני שאנו מתכננים בסביבה של מגדל 'בין ערים'.

ההשקעה הציבורית בתחבורה הציבורית תביא גם להשקעה כלכלית של משקיעים פרטיים בייצירת התחדשות עירונית לאורך כל צירי הרכבת הקלה והמטרו. כדוגמה לשינוי זה, באזור תל אביב, קווי הרכבת הקלה, שהעבודה עליהם החלה לפני כחמש שנים, צפויים להנגיש את תושבי מטרו-פולין תל אביב למוקד התעסוקה ברמת החייל, לאוניברסיטה בשכונת רמת אביב ולאזורי התעשייה בהרצליה פיתוח, חולון וראשון לציון, וגם ליפו, בת ים ופתח תקווה. למעשה הרכבת הקלה בגוש דן תקרב בין אזורי דרום העיר לבין מרכז תל אביב, אזורי התעסוקה, אזורי תעשייה ומרכזי בילוי, ובזכות זה תחול עליה בביקושים לשכונות מגורים בפתח תקווה, בדרום תל אביב, יפו, חולון ובת ים מצד רווקים וזוגות צעירים, שעד עתה התמקדו במגורים במרכז תל אביב. כדי לתת מענה לצעירי רים אלו, חשוב לשלב בפרויקטים של התחדשות עירונית בשכונות הסמוכות לתחנות הרכבת הקלה דירות קטנות ששטחן 50 עד 70 מ"ר בדומה לתכנון שלנו במגדל ראשונים באזור הבורסה. בהמשך התהליך, המעבר של צעירים בסטטוס סוציו-אקונומי גבוה יסמן את האזור כנתבי הגירה אטרקטיבי גם לאוכלוסיות נוספות וכך ישתפר מיצוב שכונות אלו, יביא להשקעה נוספת בהתחדשותן ולשיפור איכות החיים בהן."



מתחם onyx 10 פורין-וויס | הדמיה: 3d vision

עיר תשנה. המרחקים יתקצרו ובמקום לחשוב במונחים מצומצמים של עיר הם יחשבו במושגים רחבים יותר של מטרופולין."

הנגישות קורצת למשקיעים

פרויקט המגורים החדש THE LAKE, שלושה בניינים הכוללים 180 יח"ה, נבנה על ידי החברות צמח המרמן וסרוגו על הפארק הלאומי ברמת גן, בקרבת תחנה של הקו הסגול המתוכננת ברמת חן. לדברי רונית כהן, מנהלת השיווק והמכירות בחברת צמח המרמן, "התחנה של הרכבת הקלה תהפוך את השכונה לנגישה ביותר לשאר חלקי העיר ומחוצה לה למקומות המרכזיים ביותר במטרופולין תל אביב. הנגישות התחבורתית קורצת גם למשקיעים שבו חנים לרכוש דירה להשקעה, וכמובן לאלה שמחפשים שים דירה למגורים עם נוחות מקסימלית. פוטנציאל ההשכחה של הדירות בפרויקט נובע בעיקר ממיקום הפרויקט לצד הפארק והאגם, כמו כן הנגישות לר-כבת הקלה צפויה להעצים אותו ביום שבו תתחיל לפעול הרכבת הקלה."

HUB אינטראקטיבי

אדריכל גיא מילוסלבסקי טוען כי "כדי למקסם את התרומה של הרכבת הקלה והמטרו על סביבתם עלינו להפוך את תחנת הרכבת ל-HUB אינטראקטיבי היוצר קישוריות בין דרכי מעבר שונות: הרכבת הקלה, המטרו, רכבת בינעירונית, קווי אוטובוסים, צירי אופניים, תנועת הולכי רגל נוחה ועוד. קישוריות זו מאפשרת לאנשים לנוע בקלות ובמהירות ממקום למקום וכך, ככל שאזור נגיש ומחובר יותר תחבורתית לאזורי מסחר, תעסוקה, בילוי ותרבות, כך הוא יהיה מבוקש יותר על ידי רוב פלחי האוכלוסייה ואיכות החיים בו תהיה גבוהה יותר." מכיוון שמדובר ברחובות ראשיים במרכזי הערים, הוא מוסיף, "זו הזדמנות ליום סביב תחנות הרכ-

שמתפתחת במקביל גם עם מתחמי מגורים ותעסוקה חרשים ועוד."

השפעה עצומה על מפת ההתחדשות

אדריכלית נעמה מליס, בעלי משרד נעמה מליס אדריכלים ומתכנני ערים אומרת כי: "ככל שהבעיות התחבורתיות קשות יותר וככל שאנחנו הופכים לא-רץ צפופה יותר, כך גוברת החשיבות של תחבורה ציבורית ראויה כי למשק קשה מאוד לתפקד בלעדיה. הקמה של רכבת קלה ומטרו משפיעה לאין שיעור על מפת ההתחדשות העירונית שכן הם נסללים בתוך מרקמים בנויים, וככל שמשפרים את הנגישות לאזור מסוים הביקושים אליו עולים וזה תקף בכל העולם, וככל שיש ריכוז גבוה יותר של אנשים במקום מסוים, התחבורה הציבורית יעילה יותר.

"האזור סביב התחנות מתוכנן בצורה של פעמון זכויות - הזכויות גדלות ככל שמתקרבים לתחנה ומתרחקים ככל שמתרחקים ממנה, במטרה לייצר אזורים אינטנסיביים עם פעילות לאורך כל שעות היממה וצריכה רבה של שירותי תחבורה ציבורית. היום בארץ המצב של האוטובוסים הוא הפוך - הם מלאים בשעות העומס ובשאר היום מסתובבים רייקים וזו תמונה שאנחנו לא רוצים לראות. קו כלכלי הוא זה שעובר כמה שיותר שעות במהלך היממה ולכן, מגבירים את זכויות הבנייה ומגוונים את השימושים, מוסיפים משרדים, מגורים, תרבות, מרכזי קניות ויוצרים אזורים פעילים מסביב לשעון. יש היום בארץ מדיניות שבמסגרתה מתכננים על פיה והיא מעניקה זכויות בנייה מוגדלות ומגדלות וזו שימושים סביב תחנות הסעת המונים ומשלימה אותה מדיניות של הקטנת תקן החנייה הפרטיות, מתוך הנחה שהקירבה לרכבת תיתר את הצורך ברכב הפרטי וכדי לא ליצור עומסי תנועה סביב התחנות. עם השנים וככל שהציבור ישתמש יותר בתחבורה הציבורית המפה התפיסתית שיש לאנשים לגבי



פרויקט THE LAKE ברמת גן של צמח המרמן וסרוגו 1 | הדמיה: 3division

בחיפה. הקו החדש יאפשר חיבור מהיר לחיפה והפך ריפריה והוא צפוי לקצר משמעותית את זמן הנסיעה בין חיפה לנשר.

”המיקום הנוח והאטרקטיבי בקרבת הטכניון וכי נגישות מושלמת למטרונית, למנהרות הכרמל לר־ כבל החדש ולתחנת הרכבת החדשה, ובלב משולש ההייטק והאקדמיה של חיפה והצפון – הפכו את השכונה לאזור ביקוש חסר תקדים. וכבר כיום אנו רואים, עליות מחירים בשיעור של כ-40%-30 בשנים האחרונות ביחוד בדירות חדשות”.

הקירבה לתחנה מסייעת

יובל קידר, סמנכ”ל התחדשות עירונית קידר מבנים מסביר כי ”פרויקטים שאנו מקדמים ליד המטרו העתידי מקבלים דגש מיוחד, וברוב המקרים הרשויות דורשות לצופף את הבניינים שצמודים לת־ חנות מטרו. כמו כן ניתן להגיע למספר מירבי יותר של קומות ובפרויקט נדרשים פחות מקומות חניה. היום באסטרטגיה של החברה אנחנו דווקא מח־ פשים מתחמים שנושקים לרכבת העתידית, כי רוב הסיכויים שהרשויות יתמכו יותר בפרויקט אשר יהיה לו פתרון תחבורתי”.

פרויקט ”המיקרו ליבינג ME-CRO שבונה חברת קרסו נדל”ן ברחוב אבן גבירול בתל אביב, סמוך לתחנה המיועדת ”נורדאו” של הקו הירוק של הרכבת הקלה שצפוי להתחיל לפעול בשנים הק־ רובות. מדובר בפרויקט התחדשות עירונית הכולל 2 בניינים עם 50 יח”ה. לדברי מיכל גליק, מנהלת השיווק והחדשנות בקרסו נדל”ן, ”פרויקט מיקרו אבן גבירול מציע מגוון דירות גם לזוגות צעירים ומבוגרים וגם למשפחות שחלק משמעותי ביתרונות המגורים בעיר עבורם הוא ניידות ונגישות לתחבורה ציבורית איכותית. ת”א כידוע לא משופעת במקומות חניה והעירייה מצידה גם לא מעודדת שימוש ברכב, ולכן אמצעי הסעת המונים כמו רכבת קלה ובהמשך קווי המטרו מהווים הכרח לתושבי העיר. המיקום של הפרויקט שלנו הוא במרחק של דקת הליכה מתחנת הרכבת הקלה ולכן אין בכלל ספק שמי שירכוש כעת דירה בפרויקט יוכה להשכחה נאה בערך הנכס שלו ככל שהקמת הרכבת הקלה והמטרו יתקדמו. כבר כיום אנו עדים לעליית מחירים באזור המשקפת את המיקום האידאלי”.

אלה חניה אחת לשתי דירות, זאת מתוך מחשבה אסטרטגית שאת יחידות הדירור הקטנות יאכלסו בעיקר מבוגרים או סטודנטים שבלאו הכי ישתמשו בתחבורה הציבורית. לשיטתי זוהי הדרך למזער את המשבר. נכון שתיווצר אי נוחות אך בסופו של יום תקינה, רגולציה, חקיקה והנחיות מרחביות יובילו למציאות חדשה”.

ליאת דנינו, סמנכ”ל שיווק ומכירות אלמוגים קובעת כי ”הקשר בין תחבורה למגורים היה הרוק מאז ומתמיד. אם בעבר נושא התחבורה היה בינוני בחשיבותו במערך השיקולים של הישראלים, הרי שכיום יותר ויותר רוכשי דירות מעוניינים להתמקם באזורים עירוניים, שמציעים שירות יעיל של תחבר־ רה ציבורית, ובמיוחד נגישות טובה לתחנות רכבת. כשהסמיכות לצירי התנועה המרכזיים והאפ־ שרות הנגזרת מכך לוותר על כלי רכב והעמידה היומית בפקקים, באה לצד קרבה למרכזי תעסוקה ומסחר, ובכן – זהו ככל הנראה התמהיל המוצלח ביותר להשכחת מחירי דירות.

”עומסי התנועה יתפסו חלק כה גדול ומשמעותי בחיי היומיום”, מדגישה דנינו, ”עד שבעתיד הלא מאוד רחוק, השכונות הסמוכות לתחנת הרכבת הק־ לה או מטרוניות יהפכו לאזורי פריים-לוקיישן מבו־ קשים. זאת, היות וקרבה לתחנות רכבת לרוב מייצרת פרמיה חיובית על מחירי הנדל”ן הנעה בטווח של 10%-20”.

כך, היא מספרת, עיריית נשר ששמה לה למטרה להחיות את מרכז העיר רואה בתוכניות התחדשות עירונית תוכניות חברתיות וביטחוניות מהמעלה הראשונה והיא מקדמת מספר מתחמי התחדשות עירונית בעיר הכוללים בסה”כ כ-6,000 יח”ה. כבר עתה, היא אומרת, ניתן להבחין בשינוי שעובר על האזור כולו, שהפך להיות לאבן שואבת לזוגות צעיר־ רים המבקשים להישאר בסמוך למטרופולין חיפה, במחירים שפויים יותר.

נשר, היא מוסיפה, ממוקמת בסמוך למחלף יגור, לאחרונה נפתח מקטע סומך של כביש 6 חוצה צפון, מהווה ציר תנועה ראשי בין צפון הארץ למרכז הארץ ומאפשר אלטרנטיבה מהירה לנוסעים לכיוון מרכז הארץ וכמובן גם לנוסעים ממרכז הארץ לכיוון צפון. בנוסף, הושק קו מטרונית חדש שיפעל מצור־ מת יגור, דרך ציר בר יהודה בנשר ועד לשכונת הדר

נוחה למרכזי התעסוקה במרכז הארץ. זאת במקום להשתרך בפקקים הרבים שיש כיום, בעיקר בכניסות וביציאות מהיישובים. הקרבה לרכבת הקלה משרד־ גת את ערך הנכסים, וערכן עולה עוד לפני הקמת הפרויקט החדש”.

חיבור הפריפריות

לדברי האדריכלית טלי דראל, שותפה במשרד v5 אדריכלים, ”הכפלת האוכלוסייה הצפויה מהווה אתגר מכיוון שהיא גוררת אחריה הכפלת תשתיות שנכון לעכשיו כלל אינן קיימות: כיתות גן, מעו־ נות יום, כיתות לימוד, מרפאות, מרחבים ושטחים פתוחים שישמרו על איכות החיים במטרופולין ועוד, אך האתגר הגדול ביותר שעומד בפנינו הוא סנכרון הבניה החדשה באזורים הללו בהתייחס לצירי הת־ חבורה הקיימים”.

לשיטתה של דראל, הפתרון ההגיוני הוא לצופף משמעותית את הבניה על ידי פינוי מתחמי בניה מרקמית נמוכה והחלפתה בצירי מגדלים רבי קו־ מות שמתוכננים בעירוב שימושים ומכפילים ומ־ שלשים, את כמות הדיירים באזור. ”הקושי הגדול שלנו כמתכננים הוא תכנון בהווה עבור עתיד לא ברור לחלוטין בעקבות שינויים טכנולוגיים המת־ רחשים בקצב מהיר ופוליטיקה מקומית וארצית. אנו מניחים שהעיר מסוגלת להכיל מגדלי מגורים כאשר הם ממוקמים לאורך צירים עירוניים בהם מתוכננים בעתיד הקרוב או הרחוק נתיבי תחבורה ציבוריים. למגדלים אלה מאושרים תקני חניה מו־ פחתים בלבד מתוך תפיסה שהמתגוררים על צירי תחבורה ציבוריים אינם זקוקים לרכב. תפישה זו עשויה להתאים למצב עתידי אידיאלי אך לחיינו היום היא בעייתית. בסופו של דבר הגם שתהליכים מואצים מייצרים חוסר נוחות הרי שהתפיסה התכ־ נונית הינה בראייה לטווח הרחוק בהתאמה למגמות עולמיות ולצרכי השוק”.

לדבריה, ”עם הציפוף ניתן להיות אך קיים חשש אמיתי שהמערכות המתוכננות כלל לא יס־ פיקו להיקף הנוסעים ושוב, אנחנו חוזרים לעובדה שהפתרון האמיתי למשבר התחבורה טמון בחי־ בור הפריפריות למרכזי הערים. בשלב זה מנסים להתגבר על הסוגייה בדרכים שונות. ההנחיה של מתכננת המחוז היא לא לאפשר חניה בתקן של 1:1,

>>

עדיין אין בגוש דן מערכת הסעת המונים מסילתית מתפקדת. ברגע שיתחילו לפעול כאלה, ואנשים יר־ גישו שהם יכולים להגיע לכל מקום בדקות ספורות בלי לשלם חנייה או לשבת ברכב בכביש הפקוק, אזי אטרקטיביות הנכס הממוקם בסמוך לתחנות מטרו תהיה גבוהה בהרבה, הדירות יהיו מבוקשות וכך גם ההיתכנות הכלכלית של פרויקטים האלה תשתפה. לכן, אין ספק שהמטרו עומד לחולל שינוי מהותי בנושא של התפתחות תחום ההתחדשות העירונית. יחד עם זאת, עומדות להיות לנו כמה שנים לא פשוטות בהן יתקדם תהליך הבנייה של המטרו, בה־ נחה שהממשלה תאשר בהקדם את המיזם. מהנסיון הנעשה בחו”ל אני משוכנע שהמטרו יעשה פלאים להתחדשות העירונית בישראל”

מחכים לקו הסגול

בקריית אונו למשל צפוי הקו הסגול של הרכבת הקלה לקשר ב-2024 בין קריית אונו ויהוד למרכז תל אביב, דרך אוניברסיטת בר אילן, בית החולים שיבא ושוק הכרמל. הקו החדש צפוי להצטרף למהפך שמרכז קריית אונו עובר כבר היום.

הקו הסגול מתוכנן לעבור בצמוד לשכונות המע־ רביות ולכל אורכו של ציר בן גוריון במערב העיר. קו מטרו M3 מתוכנן לעבור בקריית אונו ונמצא בימים אלה בדיונים על מסלולו, כאשר העירייה מעוניינת שיעבור דרך הרחוב הראשי – לוי אשכול.

על ציר לוי אשכול ובסמוך לו קיימים עשרות בנייני רכבת ישנים ונוטים ליפול. באזור פועלות מספר חברות לחידוש המרחב העירוני במרכז העיר. קבוצת כנען מקדמת תכנית הכוללת פינוי 232 מש־ פחות, המתגוררות כעת ב-11 בניינים בני 4 קומות, ובמקומם, בניית 750 יחידות מדירד ב-10 בניינים וב־ נוסף כ-5,000 מ”ר שטחי מסחר ו-1,500 מ”ר שטחי ציבור.

ניב רום, מנכ”ל כנען התחדשות עירונית ומבע־ לי קבוצת כנען מפרט: ”קווי המטרו והרכבת הקלה צפויים להדק את הקשר הרציף עם גוש דן ולשפר את הנגישות. בעלי הדירות כמתחם בעצם מרוויחים פעמיים. הם גם משפרים את איכות חייהם בזכות שינוי פני הסביבה, הבניין והדירה, וגם זוכים בגישה