

Chilometro Verde: Five Women Architects Revitalizing the Corviale, a Giant Public-Housing Project in Rome



Written by Marina Engel

6 days ago

Share

This article was originally published on Common Edge as "Five Women Architects Revitalize a Giant Public-Housing Project in Rome."

Corviale is one of Italy's biggest postwar public housing projects and, arguably, one of the most controversial. Both revered and abhorred, the complex remains a pilgrimage site for architectural schools from around the world. *Il Serpente* (The Big Snake), as it is affectionately called, stretches nearly a kilometer in a straight line, a monolithic, brutalist building that hovers over the countryside on the outskirts of Rome. But there is nothing sinuous about a construction made up of 750,000 square meters of reinforced concrete condensed into 60 hectares. This hulking horizontal skyscraper is formed by twin structures, each 30 meters high, connected through labyrinths of elongated hallways, external corridors, and inner courtyards. Divided into five housing units, each with its own entrance and staircase, it contains 1,200 apartments and houses up to 6,000 people.

In partnership with COMMON EDGE



The project was commissioned in 1972, with public funding from the Istituto Autonomo Case Popolari (IACP; Autonomous Social Housing Institute), and was entrusted to a team of architects led by Mario Fiorentino, who was influenced at the time, like many of his contemporaries, by Le

MORE ARTICLES



Nomadland: Journey of a Modern-Day Nomad across the Landscape of the American West



Replacing Asphalt Can Build a More Sustainable and Open City



The Eastern Influences that Shaped Soviet Architecture in Central Asia

[More Articles »](#)

MOST VISITED



All Good Architecture Leaks: A Five Point Guide



7-Eleven Offices / GroupGSA



Paris XII Apartments / MARS Architectes

MOST VISITED PRODUCTS



Curtain Walls|Reynaers Aluminium

Save



Home



Projects



Products



Folders



Feed

schemes, and one that remained unheeded by Fiorentino and his team.

Related Article

[HerCity: Digital Toolbox for Sustainable, Equal and Inclusive Cities](#)



Thermowood
Facades | Lunawood

Instead, Corviale was designed as an autonomous structure in which the fourth floor—the *piano libero* (free floor)—would act as a communal high street, offering services and commercial facilities for the entire collective. Construction began in 1975, but the first apartments were not occupied until 1982, by which time the company managing the site had gone bankrupt. Work, particularly on the fourth floor, was never completed, and so residents moved into a building deprived of basic services, communal spaces, and adequate public transport. With the beginnings of neoliberalism in the 1980s and a different sociopolitical climate, Corviale was abandoned by the public authorities, its residents left to fend for themselves. Fiorentino died in 1982. Legend has it that he committed suicide, believing that he had created a monster. In fact, he died of a heart attack.

Over time the infrastructure decayed, the designated *piano libero* was squatted by numerous families, and the building became an emblem of social unrest and economic decline in the Roman suburbs. Despite endless proposals for renovating Corviale, and some for [demolishing](#) it, it was community action that helped to improve the building. A resilient community restored some dignity and agency to the neighborhood by setting up residents' associations to convince public entities to fund services, amenities, and cultural and sports activities. The architectural collective [Stalker](#) also brought new life to the building in 2004 with [Immaginare Corviale](#) (Imagining Corviale), a year-long program of creative interventions and resident workshops.

In 2009, the owner of the building, ATER, backed with funding from the regional government, finally launched a competition to renovate Corviale's illegally occupied fourth floor. [Guendalina Salimei](#), director of the Roman practice [T-Studio](#), won it with her project *Chilometro Verde* ([Green Kilometer](#)). It is hard to imagine Salimei's forceful presence passing unobserved, and yet she served as the inspiration for a popular 2014 Italian film, *Scusate se esisto!* (*Do You See Me?*). Recounting the challenges of working as a woman architect in [Italy](#), the film drew much attention to Salimei's scheme for Corviale. Still, the plan was delayed by a myriad of political and financial hiccups, and construction did not begin until 2019. Fortunately, the tenacious Salimei never gave up. And

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

Notwithstanding decades of hardships, a real community has formed on the fourth floor, and more than 100 families live there. Some spent considerable sums to construct new lodgings, while others live in more precarious conditions, but together they have created and self-managed shared spaces that have generated a feeling of belonging that Salimei's design seeks to preserve and amplify. The architect was not a newcomer to the building and had already met a number of residents when she worked on renovating the school opposite Corviale in 2009. Her Green Kilometer scheme envisages demolishing 130 illegal homes to construct 103 new sustainable structures of differing sizes that will alternate at regular intervals with the communal spaces. Fiorentino's original shared-use zones have been included to help redevelop a sense of place.

Fiorentino designed the fourth floor to break the façade, dividing the flats with external walkways from those without them. Salimei has reinterpreted the original idea by devising what she calls "a sort of abstract hanging garden," a reference to the configuration of the Roman aqueducts in the landscape that apparently inspired Fiorentino. Different shades of green paint are being applied to the protruding ceilings and the facade of the fourth floor, while a green frieze, composed of organically shaped, perforated metal panels, will run across the horizontal line, replacing the original, somewhat ungainly metal grids that residents had altered themselves over the years. The frieze will serve not only as a decorative device and support for an indoor garden, but also as protection from the sun during the torrid Roman summers, and a filter from the wind in the winter.

Moving is usually a painful experience, regardless of circumstance. Corviale's fourth-floor residents will have to contend with living on a building site, as new flats are constructed while old ones are destroyed. Not only will they relinquish the homes they have built and inhabited, but they will also witness their demolition by the same authorities that they have long distrusted. Although no one will be made homeless, more than half of the inhabitants will be relocated to property owned by ATER in other neighborhoods. The rest, those who successfully answered the public call, will move into Salimei's newly designed flats. It is a potentially explosive scenario, and one that is being defused by the [Laboratorio Città Corviale](#) (Laboratory Città Corviale). Set up by the architecture faculty at [Roma Tre University](#) in 2018, it is coordinated by [Giovanni Caudo](#) and [Francesco Carieri](#) (co-founder of Stalker), and funded by the Regione Lazio and the university.

From their headquarters on the ground floor of the building, architects Sara Braschi and Sofia Sebastianelli head the Laboratory's program of *Accompagnamento Sociale* (Social Accompaniment), meeting with residents almost daily to establish trust. Having compiled a database of each family, their objective is to help fourth-floor occupants navigate the process of

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

they are now being asked for advice by residents throughout the building.

Demolishing a home obliterates both individual and collective memories. For many, a process of mourning follows. To this end, the Laboratory has also set up the Progetto della Memoria (Memory Project) in collaboration with Careri's course on architecture and urban design. Architect Maria Rocco, together with residents, is photographing and drawing up plans of every home to be demolished, as well as recording oral histories, so that memories can be preserved and passed on to future generations. All of it is a testament to the ingenious ways that residents have designed their way around the building to go about daily life.

Hopefully, the Green Kilometre will be just the start. In 2015, ATER, financed by the Regione Lazio, launched Regenerare Corviale (Regenerating Corviale), a competition to restructure the ground floor, won by another woman architect, [Laura Peretti](#). That scheme focuses on renovating public spaces, increasing the number of entrances, and reconnecting the building to the surrounding neighborhood. Peretti's project has not yet begun, but work on the Green Kilometer is ongoing, despite stringent lockdown measures. Currently, 21 families have moved into new flats.

The debate on demolishing vs. restoring postwar public-housing projects has raged for years. It's a debate that is likely to heat up in our post-pandemic, carbon-footprint-anxious age. Now that [Lacaton & Vassal](#) are Pritzker Prize winners, perhaps their operating dictum will carry increasing weight: "Never demolish, never remove or replace, only add, transform, and reuse." Certainly, the Laboratorio Città Corviale indicates a new path forward, encouraging universities to take an active role—together with citizens—in urban regeneration by setting up shop in town. The stakes are high at Corviale, but for now, the Green Kilometer, illuminated at night, signals some hope for the future.

Save



Home



Projects




Products

Folders



Feed

Image gallery

 Share

About this author



Marina Engel

Author

FOLLOW

#TAGS

News

Articles

Brutalism

Women In Architecture

Architecture History

Common Edge

Architecture

Italy

Housing

Women Architects

Guendalina Salimei

T-Studio

Cite: Marina Engel. "Chilometro Verde: Five Women Architects Revitalizing the Corviale, a Giant Public-Housing Project in Rome" 23 Apr 2021. ArchDaily. Accessed 29 Apr 2021. <<https://www.archdaily.com/960563/chilometro-verde-five-women-architects-revitalizing-the-corviale-a-giant-public-housing-project-in-rome>> ISSN 0719-8884

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

Aurubis Copper Surface: Nordic Décor	Mitrex Solar Panels	hansgrohe Faucet Surface Finishes -...	Flexform Sideboard - Fly
WINDOW SHADES / ...	METAL PANELS	CONCRETE	WINDOWS

Danpal Danpal VRS System – Cladding	Trimo Modular Metal Wall - Qbiss One	Sika 3D Concrete Printing	OTTOSTUMM MOGS Window Systems - Lift & Slide
WOOD	WINDOWS	FIBER CEMENTS / C...	CONNECTIVITY ACC...

StructureCraft Engineering - Mass Timber	panoramah!® ah! Curved	Ductal® Ductal® Cladding in Cepovett...	Emtek Keyless Access - EMPowered™...
More products »			

0 Comments ArchDaily Disqus' Privacy Policy Login ▾

Recommend Tweet Share [Sort by Newest](#) ▾

Start the discussion...

LOG IN WITH

OR SIGN UP WITH DISQUS

Be the first to comment.

Subscribe Add Disqus to your site [Add DisqusAdd](#) Do Not Sell My Data

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

The Global Legacy of Modernism in Tanzania



Written by **Matthew Maganga**

5 days ago

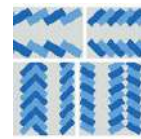
[Share](#)

The legacy of the **Modernist** movement is a complicated one. Spanning a diverse assortment of fiercely debated sub-categories and styles, the Modernist style has established its presence in virtually every continent. Although the movement’s origins may be rooted in Europe and the U.S, outside of the Eurocentric canon architects have redefined and re-established what the definition of a “Modernist” building is. In **Sri Lanka**, for example, architect **Geoffrey Bawa’s** sensitive, nature-inspired architectural responses gave rise to the “**Tropical Modernism**” label. Over in the African continent, it is in the East-African country of **Tanzania** that some highly unique examples of Modernist architecture are found – headed by architects **Anthony Almeida** and Beda Amuli.

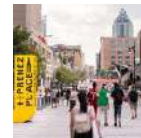
Of Goan origin, **Anthony Almeida** was born in and raised in **Tanzania’s** commercial hub of **Dar es Salaam**. Going on to study architecture at the prestigious Sir J.J School of **Architecture** in **Mumbai**, Modernist figures such as Le Corbusier, Frank Lloyd Wright, and Alvar Aalto figured heavily in his university education, providing a framework within which he built his own architectural principles. Concluding his architectural education in 1948, Almeida headed back to Dar es Salaam, where in a few years, he was able to start his own architecture firm.

Almeida’s “breakthrough” came in 1955 when Almeida got an offer from the Goan community to design a co-educational primary school for 500 students. Approval for the scheme had to come from the British colonial government – meaning that Almeida had to show his proposed scheme to the Director of Education of the colonial administration. The British planning bureaucracy, however, was quite conservative, and Almeida had to defend his ‘very Modern’ and ‘radical’ scheme for the school. Known as St. Xavier’s Primary School, it exemplified Almeida’s climate-responsiveness and modern functionalism, featuring elevated classrooms held up by structural columns and a muted palette of materials. The distinctive shape of the floor plan, with washrooms placed away from the main building – reminded the Director overseeing his design of ‘an airplane’.

MORE ARTICLES



From Empty Grids to Interactive Playgrounds: Parking Lots and their Evolving Identities



Replacing Asphalt Can Build a More Sustainable and Open City



The Eastern Influences that Shaped Soviet Architecture in Central Asia

[More Articles »](#)

MOST VISITED



All Good Architecture Leaks: A Five Point Guide



7-Eleven Offices / GroupGSA



Paris XII Apartments / MARS Architectes

MOST VISITED PRODUCTS



Curtain Walls|Reynaers Aluminium

[Save](#)



Thermowood
Facades | Lunawood

Post-independence in [Tanzania](#) saw the design of [Anthony Almeida](#)'s own residence in 1963 - an unassuming, muted, structure. Situated near the beach, it is almost unnoticeable from the main road which runs directly outside it. It consists of three narrow single-story volumes which are staggered - and their positioning makes it so as the wind can pass through all the rooms. The free ground plan of the residence allows the building to be able to have three zones - covering the activities of leisure, dining, and sleeping - without hard barriers between them.

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

The residence also utilizes a horizontal canopy and vertical apron for solar shading – with the gap in-between allowing air to circulate. The bedrooms are placed on an elevated level towards the back of the house, and a wooden bridge (numbered 7 on the floor plan) connects two covered volumes of the house, almost resembling a stream.

In conjunction with the increasing emergence of Almeida's projects was the emergence of another Tanzanian architect – [Beda Amuli](#). The first black African to open an architecture practice in all of East and Central Africa, Amuli studied at the Israel Institute of Technology, starting his own practice in 1970. Arguably the most iconic of his designs was realized in 1973 – [Kariakoo Market](#). Designed in a Brutalist style, Amuli's concept for the design was an African market under the covering shade of trees. Amuli's challenge was to translate the shape of a tree – with its stem and branches, into a sturdy, concrete structure. The result was a highly distinct concrete structure, reminiscent of the work of Mexican architect [Felix Candela](#).

[Save](#)

Home



Projects



Products

Folders



Feed

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

the 'trees' of the African market. Several levels are made use of in the structure - goods deliveries taking place on the cooler basement level, while the area for sales is located two floors above ground. The central staircase creates a chimney effect, which transports hot air into the roof, from where it can escape through the offset between the shading 'tree crowns'. The environmental considerations of the design are underscored by the multi-purpose use of the sunshades, which collect rainwater used in running the market. The sculptural building is a landmark of its own today and serves as a unique backdrop to [Dar es Salaam's](#) busiest market.

Almeida and Amuli passed away in 2019 and 2016 respectively, but their Modernist legacy lives on. Their body of work is far greater than what was outlined above, each of them realizing hundreds of projects in their lifetimes. In a city, and country, with an eclectic mixture of architectural styles, Almeida and Amuli's architecture provides a useful starting point to understanding the enduring legacy of the Modernist movement in the African continent.

Image gallery

Save



Home



Projects




Products

Folders



Feed

 Share

About this author



Matthew Maganga

Author

FOLLOW

#TAGS

- News
- Articles
- Brutalism
- Tanzania
- Dar Es Salaam
- Africa
- Architecture
- Modernist Design
- East Africa
- Tropical Modernism
- Geoffrey Bawa
- Anthony Almeida
- Beda Amuli

Cite: Matthew Maganga. "The Global Legacy of Modernism in Tanzania" 24 Apr 2021. ArchDaily. Accessed 29 Apr 2021. <<https://www.archdaily.com/960564/the-global-legacy-of-modernism-in-tanzania>> ISSN 0719-8884

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

Aurubis Copper Surface: Nordic Décor	Mitrex Solar Panels	hansgrohe Faucet Surface Finishes -...	Flexform Sideboard - Fly
WINDOW SHADES / ...	METAL PANELS	CONCRETE	WINDOWS

Danpal Danpal VRS System – Cladding	Trimo Modular Metal Wall - Qbiss One	Sika 3D Concrete Printing	OTTOSTUMM MOGS Window Systems - Lift & Slide
WOOD	WINDOWS	FIBER CEMENTS / C...	CONNECTIVITY ACC...

StructureCraft Engineering - Mass Timber	panoramah!® ah! Curved	Ductal® Ductal® Cladding in Cepovett...	Emtek Keyless Access - EMPowered™...
More products »			

1 Comment ArchDaily Disqus' Privacy Policy Login ▾

Recommend Tweet Share [Sort by Newest ▾](#)

Join the discussion...

LOG IN WITH

OR SIGN UP WITH DISQUS



Livon Diramerian • 5 days ago

Modernism is a disaster to architecture it has nothing to do with local natural resources it is based on profit only. Colonialism brought their own cultural practice to the colonized countries so their culture was enforced in these countries which resulted in unhealthy, unsafe, unnatural & inhumane architecture.

^ | ▾ • Reply • Share ›

Subscribe Add Disqus to your site Add Do Not Sell My Data

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

ArchDaily > Products > Suspension Systems > Wood – Solid 1



Wood – Solid Wood Grill Ceilings & Walls | Hunter Douglas Architectural (Europe)

Save Share



+ 8

- Use** Interior ceilings and wall systems
- Applications** Corporate, retail, hospitality, healthcare, educational, residential
- Characteristics** Environmentally friendly, flexible design, high acoustic performance, made-to-measure solutions

More about this product

Hunter Douglas Architectural's Solid Wooden Grill system consists of wooden slats that are secured to each other with an aluminum dowel. These assembled slats form the grill panel, which can be produced in various lengths and widths. A wide range of wood species is available, all with their own characteristics. The system is easy to install and allows the ceiling to be demountable and provides easy access to the plenum.

MESSAGE THE MANUFACTURER

Name

Email

Country/Region

City

Branch

Architecture Interior Design

End User Contractor / House Builder

Other

Type of request

Price/Quote Catalog Information

Message
Let Hunter Douglas Architectural (Europe) know about your specific requirements such as quantity, size, color or delivery times.

SEND MESSAGE

Representatives from Hunter Douglas Architectural (Europe) will respond to you via e-mail. By sending this message you agree to the T&C



feel. Wood is a natural product that is alive, it breathes and with its own characteristics is suitable for a wide range of design solutions. Wood is environmentally friendly and is the only building material that is 100% CO2 neutral, and totally recyclable. The advantage of the system is that it is a made-to-measure solution, meaning no cutting adjustments are required at site, significantly reducing the installation time and cost.

Characteristics:

- Made to measure solutions, produced as per project dimensions and requirements
- Projects are technically supported and developed, providing a perfect fit at site
- High acoustic performance with acoustic mat
- Reaction to fire classification B-s2,d0 according to EN 13501-1 (higher classification upon request)
- Budget and design flexibility due to freedom in slat size and gap.
- An all-natural and sustainable wooden ceilings solution with FSC/PEFC certification

Ceiling Solution:

The **Solid Wood Grill** ceiling system consists of solid wooden panels, connected with a metal dowel. With a metal clip, the dowel is connected to the carrier, ensuring a rigid fixation. The male/female connection creates a seamless joint between the grills in one direction.

- Full demountable system
- Quick installation with metal clips
- Curved and undulating shapes possible
- Slat size is fully customizable

Wall Solution:

The installation of the **Solid Wood Grill** wall panels is easily done, by clicking the dowel into the wall clips, which are mounted on a substructure or wall. The grills can be installed horizontally or vertically.

- Quick installation with the dowel that snaps onto the wall clips
- Installation in horizontal and vertical direction possible
- Slat size is fully customizable

Wood Species and Finishes:



Home



Projects



Products

Folders



Feed

Poplar, Maple or Ayous.

The wooden slats may have a planed, fine-sawn and rough-sawn surface finish. The wooden panels are finished as standard with high-quality varnish to protect the wood against moisture, dust, and dirt. Other wood species are available upon request.

For more information regarding the available colors, click here to see the complete [Wood Species and Finishes Selector](#).

Please find more detailed information [here](#).



LATEST PROJECTS WITH THIS PRODUCT:

Library of Bir... Saint-Isidore ... Koc Universit...

RELATED PRODUCTS

Metal Ceiling – V100 V200
Hunter Douglas

Acoustic Ceilings – HeartFelt® Baffle
Hunter Douglas

Metal Ceilings – Stretch Metal
Hunter Douglas

Metal Ceilings – Tavola™ Baffles
Hunter Douglas

Metal Ceilings - Linear - 80BXD / 130 BXD
Hunter Douglas

Metal Ceilings - Wide Panel - 300C/300L
Hunter Douglas

Metal Ceilings - Curved - 300C
Hunter Douglas

Wood – Veneered Wood Ceiling & Wall
Hunter Douglas



Home



Projects



Products

Folders



Feed

תודה לישראל כ"ץ: כך נראה העשור האבוד שהוביל לפקק של המדינה

למעלה מ-100 מיליארד שקל זרמו למשרד התחבורה בעשור החולף, אבל שום מענה משמעותי לא ניתן לבעיית הפקקים • כך הובילו כשלים בחיזוי, והתעלמות הדרג הממונה מהמלצות ומדוחות מבקר המדינה את ישראל לפלוונטר תחבורתי • כתבה שלישית בסדרה
 דובי בן גדליהו 28/4/21

בפברואר 2018 הציג משרד התחבורה את תקציב 2019 שלו לוועדת הכספים. לרגל האירוע החגיגי הגיע לוועדה שר התחבורה ישראל כ"ץ, שהיה אז לקראת סיום הקדנציה השלישית שלו במשרד, ופרש בפני הוועדה תמונה אופטימית. "כמעט 9 שנים עברו מאז שסומנו יעדים כלכליים וחברתיים והם ממומשים. אנחנו לקראת השקעה כוללת של 200 מיליארד שקל... 2019 תמשיך את מהפכת התחבורה בישראל".

הוועדה אישרה את תקציב משרד התחבורה השנתי, שהיה אז הגדול ביותר אי-פעם, קרוב ל-21 מיליארד שקל. בדיעבד הוא הורחב באותה שנה בעוד אי אלו מיליארדים. אבל ליו"ר הוועדה משה גפני הייתה רק עוד בקשה צנועה: "התקציב שלכם ראוי. יחד עם זאת, עד שמגיעים לפתרונות הללו יש פקקים בלתי נסבלים, גם בתוך הערים. נכון שאתם צריכים לכסות על פיגור של הרבה מאוד שנים, אך אתם כאנשי המקצוע צריכים לתת מענה גם לבעיות העכשוויות".

במשרד התחבורה, ששאב בעשור החולף קרוב ל-100 מיליארד שקל מתקציב המדינה התייחסו לבקשה של גפני בדרך המקובלת, כלומר כמו אל טרוריקה הכרחית שיש לנפנף אותה.

לאותה התייחסות זכו גם דוחות חוזרים ונשנים של ה-OECD, שסקרו את מצב התחבורה בישראל והתריעו כי אם לא ינקטו צעדים מידיים, כמו מס נסועה וצעדים נוספים להגבלת השימוש ברכב, ישראל תגיע למצב של כשל תחבורתי. בדוח מדצמבר 2019, למשל, כתבו חוקרי ה-OECD כי "גאודש התחבורתי הוא בעיה מרכזית בישראל ועלותה למדינה נאמדת ב-2% מהתוצר הגולמי, הרבה מעבר לרמות המקובלות בכלכלות בעלות הכנסה גבוהה לתושב". ההמלצה של ה-OECD, שוב, הייתה להעביר את שיטת מיסוי הרכב למיסוי מבוסס נסועה ולאגרות גודש ולהפנות את הכסף הנגבה לשיפור התחבורה הציבורית.

ההתעלמות: הסטטיסטיקה והדוחות פוגשים את השר כ"ץ

להתייחסות מינורית של משרד התחבורה זכה גם הדוח החמור של מבקר המדינה יוסף שפירא, שפורסם במרץ 2019 ודיווח על כשלים סדרתיים ומתמשכים בטיפול ובלוח הזמנים ביצירת אלטרנטיבות ראויות של תחבורה ציבורית. המבקר אמר אז כי "צפיפות התנועה בישראל גבוהה פי 3.5 מהממוצע במדינות ה-OECD", והוסיף ש"מאז התקבלה החלטת הממשלה ב-2008 לבחון הטלת אגרת גודש ואף שמשרד התחבורה התריע בתוכנית האסטרטגית שלו מ-2012 על חסרונה של מדיניות כוללת לריסון השימוש ברכב פרטי בתחום המיסוי, כדוגמת אגרת גודש, שר התחבורה ישראל כ"ץ המכהן בתפקיד ברצף ממרץ 2009, לא קידם את החלטת הממשלה שחייבה אותו לבחון נושא זה... בכך הפך שר התחבורה את החלטת הממשלה בעניין זה לאות מתה".

על הדוח הזה הגיב אז כ"ץ ואמר כי "דוחות זה דבר מתחייב, אני לא בא בטענות למבקר. בשנה שעברה הוא הוציא דוח, וכתב שהוא חושש שהרכבת הקלה בתל אביב לא תהיה במועד, עכשיו הוא כבר לא כותב את זה כי היא תהיה במועד. הרכבת הזו תסיע 70 מיליון נוסעים בשנה ותפתור את בעיית הפקקים. המבקר יכול כל היום למצוא ליקויים. למה ללכת אחורה עשר שנים, שילך אחורה מאה שנה".

אז בינתיים הקו האדום של הרכבת הקלה, אותו "חולץ פקקים" קסום, רחוק מלעמוד במועד ובתקציב (צפוי לפעול ב-2023) ובינתיים ברבעון הראשון של 2021 עלו על כבישי ישראל עוד כ-100 אלף מכוניות חדשות, למרות שמסוי הרכב בישראל הוא מהגבוהים בעולם.

ההחמצה: הכבישים הריקים לא נוצלו לניסויים ולהיערכות

אבל מספר המכירות הללו לא אמורים להפתיע. לא זו בלבד שהתחבורה הציבורית בישראל עדיין רחוקה מלספק לאזרחים פתרונות אטרקטיביים מספיק לזניחת הרכב הפרטי, אלא שהשנה החולפת, שבה שובשה התחבורה הציבורית בצורה קשה ואקראית לעיתים, הטמיעה בציבור הרחב את ההבנה שזהו פתרון ניידות מאוד לא יעיל, ככל הנראה גם לא הכי בריא בתקופה של מגפה.

ואם כבר ב"שנת הקורונה" עסקינן, 2020 שבה התרוקנו הכבישים הייתה יכולה להוות הפוגה אידיאלית לתכנון תחבורתי ארוך טווח, לניסויים, לבחינה של פתרונות תחבורה שיתופיים דוגמת "אובר" (עוד אפיק שנחסם על ידי השר כ"ץ) ובעיקר להיערכות וחיזוי. בפועל, הפקקים כיום חזרו לנקודת המוצא, ומעבר לה. זה עוד לפני חזרה מלאה לעבודה ממקום העבודה של עשרות אלפי עובדים עם רכב צמוד. אז מה עשו משרדי הממשלה ב-2020 כדי למנוע את זה? אולי נקרא בדוח הבא של מבקר המדינה. ☺

עיריית תל אביב-יפו תשקיע 100 מיליון שקלים בשנה במענקים לשיפוץ חזיתות מבנים בדרום ומזרח העיר

היעד הוא שיפוץ 1,000 מבנים בשנה בכל העיר • מדובר במהלך חריג מאד במדינת ישראל שלא קיים בשום רשות עירונית אחרת
גיא נרדי 27/4/21

עיריית תל אביב-יפו הודיעה אתמול (ב') כי היא תקצה עד 100 מיליון שקלים מדי שנה לשיפוץ חזיתות של מבנים בשכונות דרום מזרח העיר ויפו. היעד הוא שיפוץ 1,000 מבנים בשנה בכל העיר. מדובר במהלך חריג מאד במדינת ישראל שלא קיים בשום רשות עירונית אחרת.

אדר' גיליה ברגר, סמנכ"לית התחדשות עירונית בחברת עזרה וביצרון: "תושבי השכונות קריית שלום, נווה עופר, עזרא והארגזים, נווה ברבור, כפיר, נווה אליעזר, נווה חן, ניר אביב, לבנה וידידה, יפו ג' ונווה גולן, עלמי וגבעת עליה, צהלון ושיכוני חיסכון, מכללת יפו ודקר, צפון יפו, שכונת שפירא, נווה שאנן והתקווה יקבלו 10,000 שקלים לכל יחידת דיור. בעלי נכסים שזכאים להנחה בארנונה ומתגוררים בשכונות אלה יקבלו מענקים של 30,000 שקלים".

צוות עירוני של היחידה לשיפוץ חזיתות במינהל ההנדסה מסייע בתהליך. כמו כן, מחלקת שיפוץ חזיתות בתים של החברה העירונית עזרה וביצרון מקדמת את השיפוצים מזה למעלה משלושים שנה, מייצעת ומסייעת במימון השיפוץ ומספקת תמיכה, ליווי ופיקוח לאורך כל התהליך.

אדר' גיליה ברגר, סמנכ"לית התחדשות עירונית בחברת עזרה וביצרון, מסבירה כי למעשה מדובר בהרחבה של שני מענקים שהיו קיימים כבר קודם: "לאור זה שהעיר משתפצת ומתחדשת, העירייה החליטה לקחת את נושא ניראות המרחב הציבורי, גם של הבניינים הפרטיים, ולהרים אותו. אם העיר משקיעה המון כסף בפיתוח הרחוב, ובסוף הבניינים ניראים זה רע זה לא מייצר את התחושה שאנחנו רואים במקומות אחרים בעולם. באירופה מדברים על תחזוקה. לא מדברים על שיפוץ".

ברגר מבהירה כי יש לעירייה דרישות אסתטיות. בין היתר לא יתאפשר להשאיר מזגנים בחזית הבניין, לא יהיה ניתן לשפץ רק את החזית הפונה לרחוב ועוד. בניין יוכל לצאת לשיפוץ אם יש לו רוב של 51% מכלל הדיירים: "העניין הוא שהם צריכים לאסוף את כל הדיירים כדי לאסוף את הכסף. העירייה מסייעת לטפל בסרבנים. אם יש 20% מהדיירים שמתנגדים, העירייה שמה את הכסף ומגישה דרך נציגות הבניין תביעה נגד הסרבנים".

יש לציין כי העירייה דורשת מתושבים של אזורים יותר מבוססים לשפץ את המבנים. ברגר: "לא יתכן שמישהו שמחזיק נכס של 5 מיליון שקלים אומר שאין לו כסף לשפץ את חזית הבניין, ובגלל זה כשאתה עובר ברחוב כל הבניין מלא מזגנים וצינורות. יש חוק עזר עירוני ובמרכז העיר, ברחובות דיזנגוף, פרישמן, גורדון ובן יהודה מוגשות דרישות שיפוץ".

רון חולדאי ראש העיר תל אביב-יפו: "צדק חברתי אמיתי פירושו שכל תושבי העיר זכאים וצריכים להינות ממרחב ציבורי ופרטי מטופח ונעים. ועל כן מכפילה העירייה את סכום הסיוע הניתן לתושבים בשכונות דרום מזרח וביפו. החלטה זו מצטרפת לעשרות מיזמי תיעדוף בשכונות אלו בכל התחומים: מערכת החינוך, שירותים חברתיים, פעילות קהילתית, סבסוד תרבות, וכמובן - שדרוג ושיקום תשתיות במיליארדי שקלים. התחדשות ושיקום הבניינים והשטחים הפרטיים מהווה מנוף לקידום וטיפוח התושבים, הנראות וסביבת המגורים".



שיום אורח/ת דואר אדום ועידות

דף הבית < נדל"ן < חדשות נדל"ן



קן ההון סיכון הגדולה בישראל שלא הכרתם ספי שולמן



עובדי בינה מלאכותית מרוויחים בממוצע 36.5 אלף מעין מלה



צעיר מארגנטינה רכש את הדומיין של גוגל ב-3 דולרים חדשות חוז



נדל"ן חדשות הנדל"ן נדל"ן עולמי התחדשות עירונית זירת הנדל"ן קירות מתקלפים אורבניסט

הנצפות ביותר בערוץ



מייסד וויקס גיורא קפלן רכש את בית הרב קוק בכ"ס 30 מיליון שקל



התכנון הלכוי של שדה התעופה החליפי לרמת דוד



עזריאלי השכירה 15 קומות לחברת ראפידי תמורת כ-250 מיליון שקל

סרטונים מומלצים



הלאה, המנדט! כך היכה חיל האוויר הצעיר במטוסי בריטניה



הרופא הרופח שהתעלל ביהודים עבור חיל האוויר הגרמני

בלעדי

החניות נמחקות: מגדלים יקומו בחניון הדר בת"א

העירייה מאיצה את חזון סוף עידן הרכב הפרטי עם תוכנית להריסת החניון הציבורי, לטובת שישה מבני מגורים ומסחר. הפרויקט גם צפוי להטיל צל מוגזם על השכנים שלומית צור 28.04.21, 07:00

תגיות: כלי רכב מכוניות חניונים

ההכרזות התכופות של עיריית תל אביב על סוף עידן הרכב הפרטי ומעבר לתחבורה ציבורית ולרכבים דו-גלגליים הולכות בד בבד עם ביטולם של עוד ועוד חניונים ציבוריים, וכעת על הכוונת חניון הדר הוותיק במרכז תל אביב, הנמצא בבעלות העירייה והמדינה (רשות מקרקעי ישראל). על פי תוכנית שמקודמת למקום בן 31 הדונם בפית הרחובות דרך בגין ממזרח, הרכבת מדרום ויהודה הלוי ממערב, יוקמו שישה בניינים בני 8-37 קומות בשימושים מעורבים, 25% מגורים ו-75% תעסוקה ומסחר. את שטחי התעסוקה ניתן להמיר לשטחי מלונאות.

שני מגדלי משרדים יהיו בני 37 קומות, מגדל משרדים נוסף יכלול 32 קומות, ושני בנייני מגורים יתנשאו ל-14 ו-8 קומות. בנוסף כוללת התוכנית מבנה ציבורי. בית המסעדה הרחוב הרכבת נכלל אף הוא בתוכנית ויעבור שימור, וכן תיבנה כיכר עירונית במתחם. בסך הכל כוללת התוכנית 251 דירות, 100 מתוכן ביעוד "דיור מיוחד", כגון דיור להשכרה ודיור מוגן.

קראו עוד בכלכליסט:

- בניינים בתל אביב הסמוכים למטרו יהיו פטורים מהקמת חניונים

- החניון הרבועי והפך להימור כלכלי ובעייתיות.
- ועדת ערר: סמיכות לרכבת אינה סיבה להטיל השבחה.

התוכנית, שנערכת בידי משרד קייזר אדריכלים, מצויה בעיצומו של הליך תכנוני. היא עברה את פרום מהנדס העיר, ונמצאת כעת בשלב שלאחר בחינת חלופות תכנון ובחירת חלופה סופית; והכנת מסמכים לקראת דיון בוועדה המקומית. במהלך התכנון התברר שהתוכנית מתאפיינת בחריגות בנוגע לצל שיטילו המגדלים על בנייני המגורים הסמוכים לתוכנית, והעירייה פנתה לתושבים בעניין זה.

תושבי קריית ספר: שיתוף הציבור נעשה "באופן לקוני"

במכתב ששיגרה העירייה לתושבים בחודש מרץ צוין: "כחלק מהכנת מסמך סביבתי מלא לשכונה בוצע בין היתר ניתוח מיקרו-אקלים, שבחן השפעה צפויה של הצללות ורוחות בעקבות הבינוי המוצע. במסגרת הבחינה נבחנו כלל המבנים בייעוד מגורים ומבני ציבור אשר צפויים להיות תחת 'מניפת הצל' של הבינוי המוצע". עוד נכתב לתושבים כי מתוך 112 בניינים אשר נמצאים תחת מניפת הצל, נמצא כי צפויה חריגה ב-40 בניינים סמוכים לתוכנית, ו"עקב שטחו הצר של שטח התכנון, החריגה מתקבלת בכל חלופות הבינוי שנשקלו".

על רקע כל אלה העירייה קוראת לתושבים לעיין במסמכי התוכנית, בשלב שקודם להפקדתה להתנגדויות הציבור. זאת בנוסף למפגש תושבים שנערך בסוף פברואר עם נציגי העירייה.

בימים האחרונים שיגרו תושבי שכונת קריית ספר והסביבה מכתב לעירייה, באמצעות עו"ד דוד שוב, בו הם מלינים על כך ששיתוף הציבור נעשה לטענתם "באופן לקוני", מאחר שהעירייה הציגה לתושבים את החלופה הנבחרת ולא שיתפה אותם בחלופות או נתנה להם אפשרות להשפיע על החלופה הנבחרת.



חניון הדר בתל אביב (צילום: אוראל כהן)

עוד טוענים התושבים כי התוכנית אינה כוללת הוספת שטחים ירוקים, ואין בה התייחסות לצורך בהגדלת שטחי הציבור שישרתו את תושבי האזור, "אף שהתוכנית מצופפת את הבנייה ומוסיפה לתא השטח העמוס עוד מאות תושבים". לטענת התושבים, המחסור בשטחי ציבור באזור מוכר לעירייה, ועל כן "ההקצאה השולית בתוכנית לצורכי ציבור אינה מובנת ואינה סבירה".

כמו כן נראה שהתושבים מיהרו לאמץ את חזון העירייה מהר מהצפוי, והם קובלים על כך שיוקמו לא מעט חניות עבור הדיירים החדשים בשטחי המגורים והתעסוקה החדשים. "התוכנית מתעדפת באופן בוטה ולקוי את השימוש ברכב פרטי, ועומדת בסתירה למדיניות העירייה הדוגלת במתן עדיפות להולכי רגל", צוין במכתב התושבים. "למגורים החדשים המוצעים בתוכנית מובטחת חניה מוצמדת, ובתת-הקרקע אמורים לקום חניוני ענק שישרתו את שטחי המלונאות, המסחר והתעסוקה, וזאת במקום לקבוע תקן 0 לשימושים אלו".

מהעירייה נמסר: "החניון ייבנה חניון תת-קרקעי. התוכנית תבוצע בהתאם להוראות תוכנית המתאר לאזור מע"ר מטרופוליני, סמוך להסעת המונים. המגרש ישווק על ידי העירייה בשיתוף רשות מקרקעי ישראל. התוכנית עברה הליך יידוע ציבור. טענות הפונים ייבדקו לעומק וינתן להן מענה מתאים".

המתקן הצבאי שהיפוץ למבנה ציבורי: כך יראה מתחם "הבית הירוק" ביפו

אחרי 73 שנה בהן שימש כמתקן צבאי סגור, המבנה המרהיב של שייח' עלי אבו סעיד ביפו, שמוכר בשם "הבית הירוק", מקבל מתיחת פנים והופך למתחם שמשלב מגורים, מבני ציבור, גינות פתוחות וחללי מסחר. "הכוונה היא להפוך את המתחם החדש לחלק מהמארג האורבני ולאפשר שיטוט בין המבנים", מספרת האדריכלית אורית מילבאואר, שאמונה על הפרויקט

שני רחל פומס פורסם: 27.04.21, 10:06

עבור רבים, "הבית הירוק" שביפו מוכר כבית הדין צבאי. זהו מבנה ערבי מרהיב ביופיו בעל קירות ירוקים, שבשל היותו בסיס צבאי מוסתר מאחורי חומה גבוהה והכניסה אליו מותרת למורשים בלבד. בשנים הקרובות עניין זה צפוי להשתנות: צה"ל אמור להתפנות מהשטח, שייח' עלי אבו סעיד ובני דורו להשכרה לטווח ארוך. המתחם החדש שיחליף את הבסיס הצבאי ייקרא "מתחם הבית הירוק", והבניין האיקוני שעומד בראשו עתיד להפוך למבנה ציבורי.



"הבית הירוק" ביפו: מבט מכיכר חאני כחיל (צילום באדיבות מילבאואר אדריכלים)

התכנון העתידי למתחם כולל ארבעה מבני מגורים חדשים ובהם 165 יחידות דיור, שימושים מסחריים בקומת הקרקע, ושבילים וחצרות פנימיות. בלב המתחם עומד גם מבנה נוסף לשימור, שישמש ככל הנראה למלונאות או למגורי סטודנטים. "מבחינת התכנון שלנו, שני הבניינים לשימור הם מרכיב חשוב מאוד בתוכנית. הם סוג של עוגן והם הולכים להיות דומיננטיים במתחם", אומרת האדריכלית אורית מילבאואר, ממשרד מילבאואר אדריכלים שאמון על הפרויקט שאושר בפורום מהנדס העיר בתחילת החודש.



הבית הירוק (צילום באדיבות מילבאואר אדריכלים)

הבית הירוק מושך תשומת לב לא רק בשל חזונו הייחודית, אלא גם בגלל המיקום המרכזי ביפו במפגש הרחובות שבטי ישראל ויפת. לדבריה של מילבאואר, נראה שהמעבר ממתקן צבאי סגור בלב העיר למקום נגיש ופתוח לציבור הוא חשוב ואף הכרחי. "יש בבניין הרבה פוטנציאל לייצר כיכר עירונית שיכולה להיות מיוחדת מאוד. זה רק מתבקש שהוא יהיה ציבורי", היא אומרת.



מתחם "הבית הירוק": שני מבנים לשימור ומבני דור חדשים (הדמייה: מילבאואר אדריכלים)

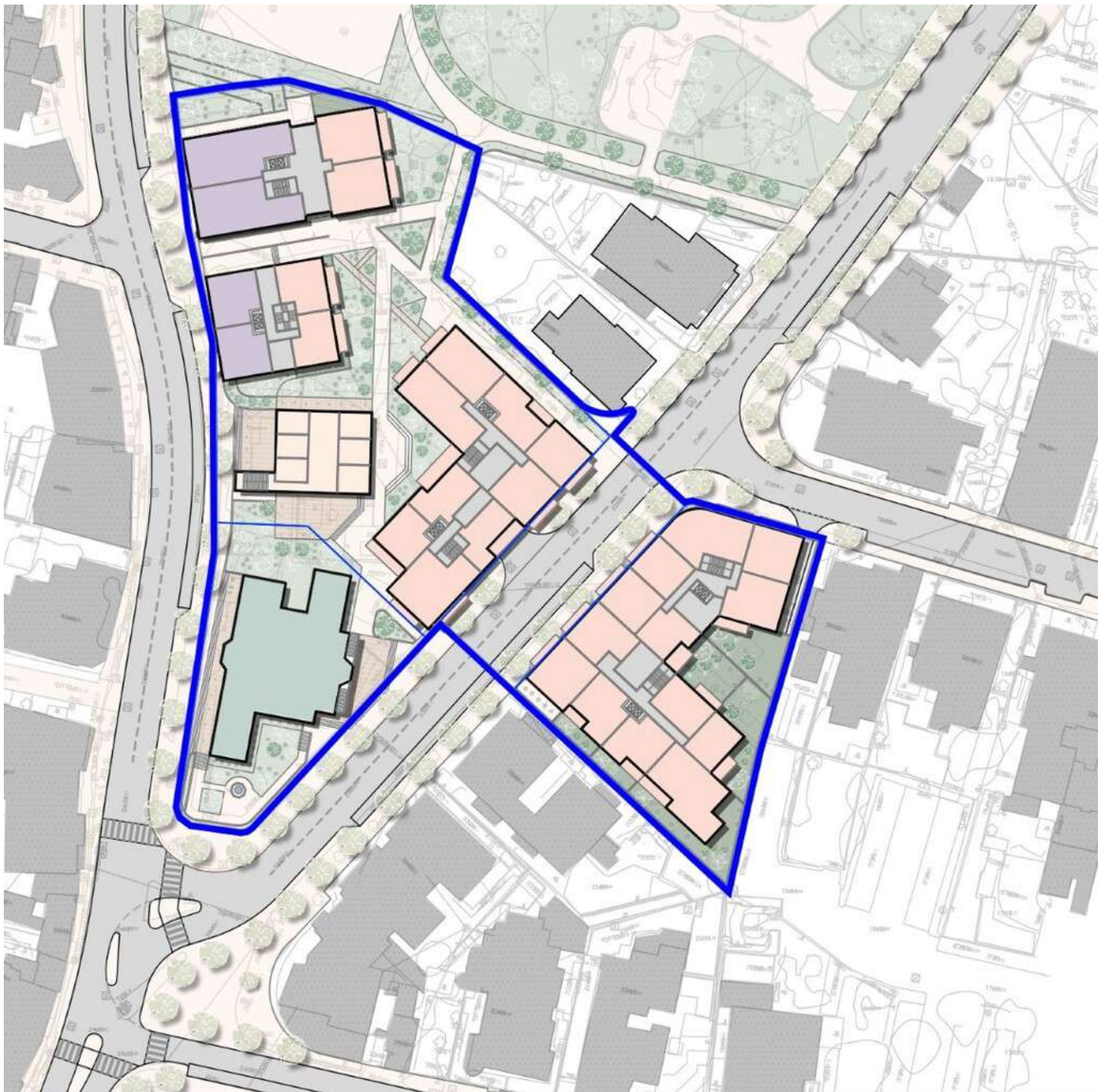
מילבאואר מספרת שאחד העקרונות שהובילו את תכנון המתחם היה הניסיון לקשר אותו כמה שיותר אל הסביבה שמקיפה אותו, דבר השונה ממרבית מתחמי המגורים בעיר, שסגורים מאחורי חומה והכניסה אליהם מותרת לדיירים בלבד. כדי להגביר את

התנועה במרחב, מתוכננים צירים להולכי רגל ורוכבי אופניים שיעברו ממזרח למערב המתחם. כמו כן ייעשה חיבור בין כיכר חאגי' כחיל מדרום, למתחם לגן י"א חללי מינכן מצפון. "הכוונה היא שהמתחם החדש באמת יהיה חלק מהמארג האורבני ויאפשר שיטוט של אנשים בין המבנים החדשים והמבנים לשימור".

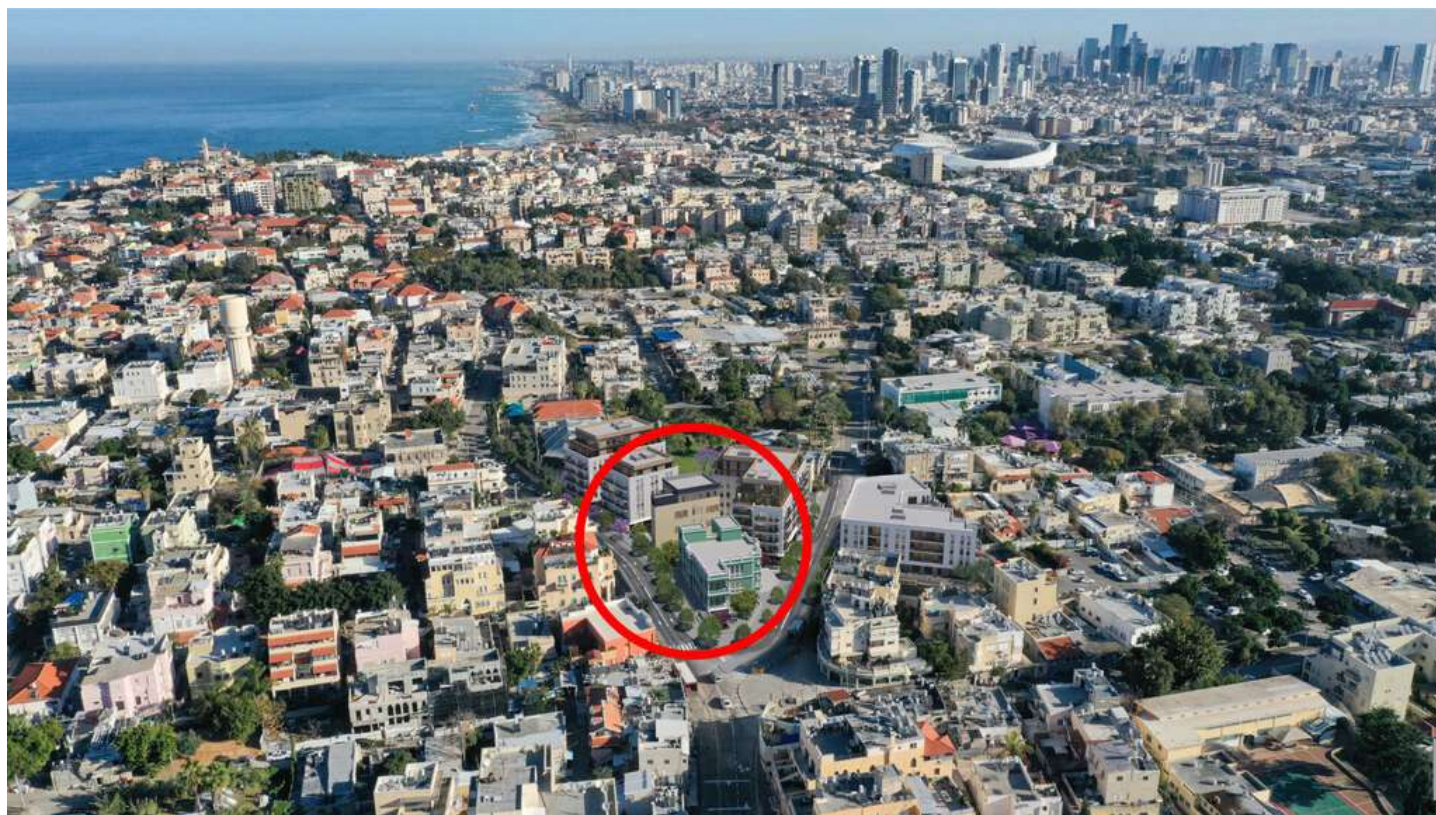


מבני המגורים החדשים בבנים תוך התחשבות בהקשר המקומי של יפו (הדמייה: מילבאואר אדריכלים)

מבני המגורים החדשים צפויים להיות בני ארבע עד שבע קומות, עלייה מתונה בגובה שמנסה להתחשב בהקשר המקומי של יפו ולהשתלב בתוכו. "זה אזור מאוד מיוחד עם הרבה מאוד אופי. הבניינים החדשים מתייחסים בכבוד לקונטקסט ושואבים השראה מהמקום, אבל לא מנסים לחקות את מה שקיים", מסבירה מילבאואר. "השפה העיצובית של הבנייה החדשה לוקחת אלמנטים שאופייניים לבנייה היפואית ונותנת להם אינטרפרטציה עכשווית וחדשה". דוגמה למהלך כזה הן הפרופורציות האנכיות של החלונות בבניינים החדשים, שמזכירות את אלה של בתי המגורים ביפו.



מתחם "הבית הירוק": למבני הבית הירוק והבית הצהוב יצטרפו מבנים חדשים (הדמייה: מילבאוור אדריכלים)



"יש בניין הרבה פוטנציאל לייצר ככר עירונית שיכולה להיות מיוחדת מאוד" (הדמיה: מילבאור אדריכלים)

מילבאור מספרת כי השילוב בין בנייה חדשה ומודרנית למבנים היסטוריים מהעשורים הראשונים של המאה הקודמת הוא נושא שעמד בראש סדר העדיפויות בתכנון החדש. "בבנייה החדשה רצינו לשמור על נפחים שמתאימים לבניינים לשימור שהם קטנים יותר. יצרנו דירוג ופירוק צורני כדי שלא להאפיל על המבנים לשימור, וכדי שלא ייווצר מצב של בניין ענק ליד בניין קטן. רצינו לייצר קומפוזיציה בה הבינוי החדש משתלב עם הבניינים לשימור ועם הבניינים בסביבה. שלא יראה זר".

"לא מבנה דיסנילנד" קיטשי"

הבית הירוק נבנה ב-1934 כבית מגורים עבור שייח' עלי אבו סעיד, שהיה סוחר ופרדסן יפואי. "הבית נבנה בדומה לבניינים הערביים של סוף המאה ה-19 ותחילת המאה ה-20, שנקראים 'בית ליוואן' - חלל מרכזי שסביבו מסודרים חדרים באופן סימטרי, כשבמרכז יש עמודים וקשתות", מסבירה מילבאור. "בגלל ששני הבניינים היו בידיים של צה"ל מקום המדינה, הם נשמרו באופן יחסית דומה למה שהיו במקור. אם זה היה בידיים פרטיות כנראה שהיו משנים ומחליפים ריצופים וקירות פנים".



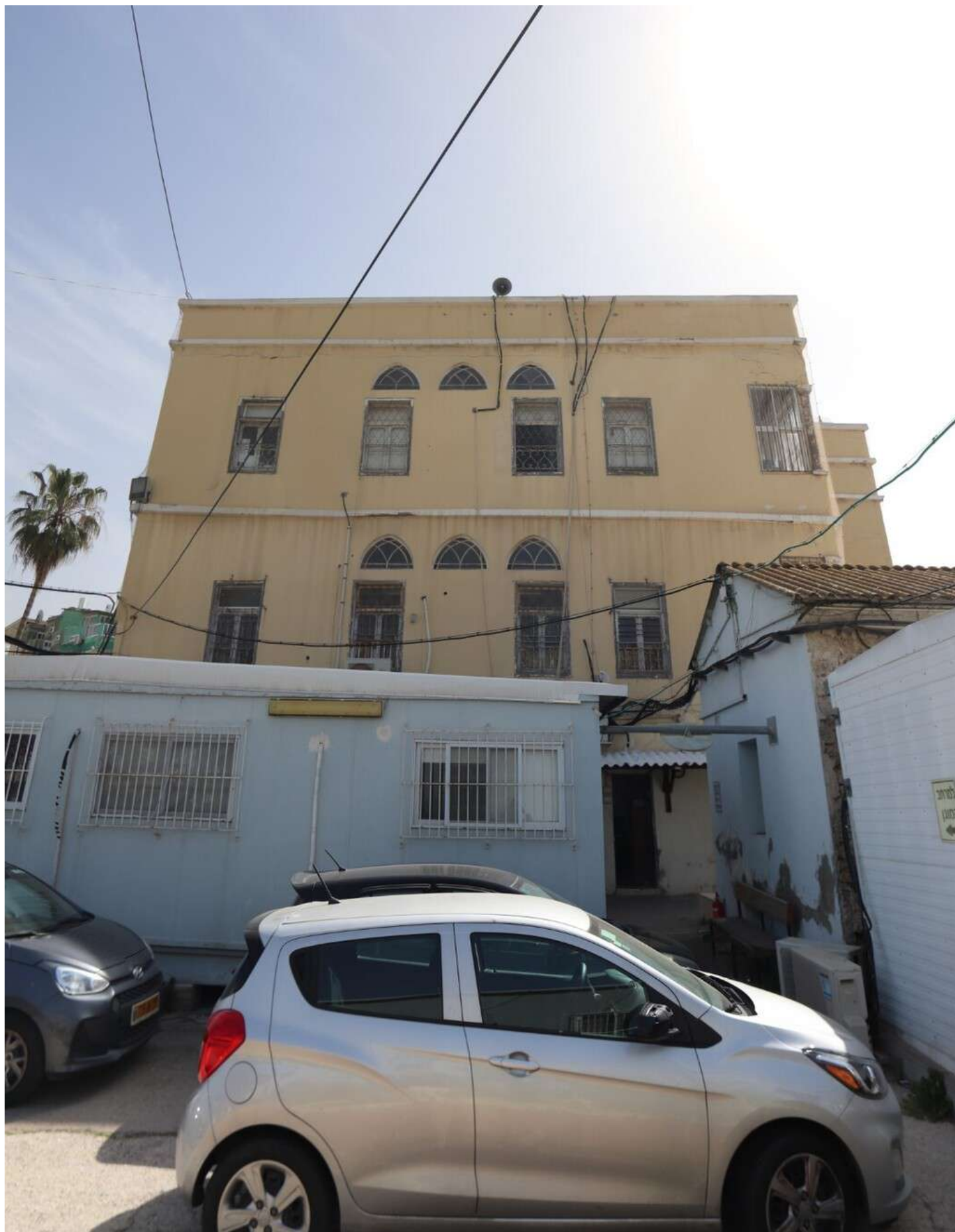
"הבית הירוק" (צילום: Ynhockey, ויקיפדיה)

הבית הירוק מוגדר לשימור בהגבלות מחמירות. משמעות הדבר היא שכיום לא ניתן לבצע בו שינויים דרסטיים ותוספות בנייה. "האתגר הוא מצד אחד לשמר או לשחזר את הבית למה שהוא היה בימי תפארתו ומצד שני להתאים אותו לשימוש הנוכחי שלו כבניין ציבורי מבלי לפגוע בחזות. צריך למצוא את האיזון הזה", אומרת מילבאואר. למרות חשיבות השחזור, היא מסבירה ש"יש נטייה לשמר מבנים לרמה כזאת של דיוק, שלפעמים הכל נראה מושלם מדי וקצת מאבדים את הזמן שעבר על הבניין. אני אוהבת להראות ולחשוף את השנים שחלפו על הבניין ואולי להשאיר אותו לא מושלם בנקודות מסוימות שמחליטים עליהן מראש, כדי שלא יהפוך להיות איזשהו מבנה דיסנילנד' קיטשי".



הבית הירוק (מימין) והבית הצהוב, מבט מרחוב יפת (צילום באדיבות מילבאואר אדריכלים)

מי שיוזמה את התכנון במתחם ופנתה למשרד האדריכלים היא חברת "דירה להשכיר" - חברה ממשלתית שמאתרת מגרשים ומפתחת אותם על מנת להגדיל את מלאי הדיור להשכרה לטווח ארוך. יחידות הדיור במתחם יהיו בגדלים שונים: החל מדירות קטנות בנות 30 ו-40 מ"ר ועד דירות של 90 מ"ר או דירות נג גדולות יותר.



"הבית הצהוב": ישמש כמתחם מלונאות או מגורי סטודנטים (צילום באדיבות מילבאואר אדריכלים)

כדי שתוכל לקום, התכנית למתחם הבית הירוק צריכה לעבור שלבים נוספים: בנוסף לאישור בפורום מהנדס העיר, היא תצטרך להיות מאושרת בוועדה המקומית לתכנון ובנייה. בהנחה שתאושר גם שם, היא תעבור לשלב ההפקדה ותתפרסם להתנגדויות. לאחר שידונו בהתנגדויות, אם תהיינה כאלו, ייערך דיון נוסף בוועדה המקומית שיחליט אם לאשר את התוכנית.



שיום אורח/ת דואר אדום ועידות

דף הבית < נדל"ן



החניות נמחקות: מגדלים יקומו בחניון הדר בת"א שלומית צור



עובדי בינה מלאכותית מרוויחים בממוצע 36.5 אלף מעין מלה



צעיר מארגנטינה רכש את הדומיין של גוגל ב-3 דולרים חדשות חוץ



נדל"ן חדשות הנדל"ן נדל"ן עולמי התחדשות עירונית זירת הנדל"ן קירות מתקלפים אורבניסטי

הנצפות ביותר בערוץ



מייסד וויקס גיורא קפלן רכש את בית הרב קוק בכ"ס 30 מיליון שקל



התכנון הלקוי של שדה התעופה החליפי לרמת דוד



עזריאלי השכירה 15 קומות לחברת ראפידי תמורת כ-250 מיליון שקל

סרטונים מומלצים



הלאה, המנדט! כך היכה חיל האוויר הצעיר במטוסי בריטניה



הרופא הרוצח שהתעלל ביהודים עבור חיל האוויר הגרמני

התכנון הלקוי של שדה התעופה החליפי לרמת דוד

בדיון להקמת שדה התעופה העתידי בחלופת רמת דוד התברר כי הצפי הוא שרוב הטסים יגיעו ברכבם הפרטי, ולא ייעשה שימוש מספק ברכבת ובתחבורה ציבורית. משרד התחבורה: "העדר תחבורה ציבורית מחזק את החלטת השרה להקים את השדה בנבטים ולא ברמת דוד" שלומית צור 16:54, 25.04.21

תגיות: שדה תעופה מירי רגב רמת דוד

משרד התחבורה מדבר כבר שנים על עידוד ומעבר לתחבורה ציבורית, אבל מתברר שהוא מקדם שדה תעופה עם תלות מוחלטת ברכב פרטי. כך עולה מפרטי דיון שהתקיים בימים האחרונים במשותף בוועדה לתחבורה יבשתית וועדת העורכים המקדמת שתי חלופות להקמת שדה תעופה, אחת ברמת דוד בצפון והשנייה בנבטים בדרום. בדיון הציגה חברת נתיבי ישראל את דרכי הגישה התחבורתיות לשדה התעופה המתוכנן ברמת דוד.

קראו עוד בכלכליסט:

- נבטים או רמת דוד? החברה להגנת הטבע ופירמת ר"ח BDO בעד שדה תעופה בנגב
- CPM ואינקה הספרדית יתכנו את שדה התעופה החדש של ישראל
- איפה יקום שדה תעופה חדש: אז מה אם הדרך המקצועי המליץ?

לפי הנתונים שהוצגו, נכון לשנת 2050 יעבדו בשדה 3,000 עובדים, ויעברו בו 20 מיליון נוסעים בשנה, מחציתם יגיעו מדרום לחדרה. אף שבקרבת שדה התעופה המתוכנן קיימים תחנת רכבת כבדה וכמה קווי תחבורה ציבורית, הצפי על פי משרד התחבורה הוא כי 70% מהטסים יגיעו לשדה התעופה ברכב פרטי, ומכלל העובדים בשדה התעופה שמגיעים מערי ויישובי הסביבה 80% יגיעו ברכב פרטי. אחת הסיבות לכך היא זמני הנסיעות של התחבורה הציבורית.



"גזר דין מוות לעמק יזרעאל" (צילום: stratosjets.com)

על כן חלופות החיבור לשדה שהוצגו הן חלופה המתבססת על כבישים קיימים ושדרוגם, ושלוש חלופות נוספות הכוללות סלילת כבישים חדשים, לרבות חיבורים ממוחלפים. "חיבור שדה התעופה על בסיס דרכים קיימות מוביל לכשל תנועת", כותבת נתיבי ישראל במסקנות שהוצגו בדיון, "החלופה נבחנה ונפסלה מאחר שאינה עומדת בנפחי התנועה הצפויים. לא ניתן להסתפק בחיבור הקיים היום, חובה לספק חיבור נוסף לשדה החדש בשנת היעד 2030 ובשנת 2050".

דרור בויםל, מנהל תחום התכנון בחברה להגנת הטבע שהשתתף בדיון מטעם ארגוני הסביבה, אמר ל"כלכליסט" כי "הגעה של 70% מהטסים ברכב פרטי לשדה התעופה החדש, שאמור להיות מוקם מאפס, בצמוד למסילת העמק, ואשר בסמוך אליו אמורה להתחבר גם המסילה המזרחית, היא פשוט מגוחכת, חלמאות לשמה. המשמעות של זה, שיהיה צורך בדרך גישה חדשה, למעשה ציר רוחב ראשי, שחוצה את עמק יזרעאל. לעומת זאת, בפיצול גבוה יותר של תחבורה ציבורית, בהחלט ייתכן שניתן יהיה להסתפק בשדרוג דרכים קיימות ולהימנע מסלילת דרך חדשה".



מיר רגב נתב"ג

הסטארטאפ שיגלה כמה הזירה שכך תזיה שווה בעוד 25 שנה
Propdo

מדהים! דירת יוקרה בדרום מזרח תל אביב החל מ - 2.590 מיל...
Voom Real Estate

לאחר עיכוב ממושך: 3 מטוסי האף-35 החדשים נחתו בישר...
כלכליסט

ראש המועצה האזורית מגידו איציק חולבסקי סבור אף הוא כי הנתונים מצביעים על תכנון שגוי: "אף שאנחנו מתנגדים לעצם הקמת השדה ברמת דוד, הייתי יכול להבין אם היו אומרים שרכבת לשדה תעופה היא דבר חשוב, כמו בכל מקום בעולם, ודואגים לתחנת רכבת ישירה לשדה, מבלי שהנוסע יצטרך לעבור בחיפה כדי להגיע לעמק. אבל לא אומרים את זה ולא מנסים לעודד את הציבור להגיע ברכבת. אנחנו מתנגדים לעצם הקמת השדה ברמת דוד כי לא מדובר רק בהקמה של מבנה, אלא גם בכבישים, מחלפים, גשרים, חניונים, מרכזים לוגיסטיים, וכל זה בעמק שלא מתאים לזה. לדון בדרכי הגישה זה מבחינתנו כמו לשאול נידון למוות איך תרצה למות, בתלייה או ירייה? זה גזר דין מוות לעמק בכל מקרה".

לדברי ראש מועצת רמת ישי עופר בן אליעזר, "כולם סובלים היום מפקקים וכולם יודעים שתחבורה ציבורית היא הדבר שהכי חשוב להשקיע בו, ומשום מה בדיון על שדה התעופה ברמת דוד, נושא התחבורה הציבורית היה משני, וכמעט לא היה קיים. אף שיש רכבת, היא כלל לא עמדה בראש סדר העדיפויות כפי שהיה מצופה. אף אחד לא מביא בחשבון את ההשלכות של הפקעות השטחים לטובת סלילת הכבישים, וההשלכות הסביבתיות על העמק".

במינהל התכנון ביקשו מנתיבי ישראל להציג חלופה נוספת שמתבססת על 60% המגיעים ברכב פרטי במקום 70%. לפי הנתונים הקיימים, לנתב"ג מגיעים רק 15% בתחבורה ציבורית והיתר ברכב פרטי. המועצה הארצית לתכנון ובנייה בוחנת כעת את שתי החלופות להקמת שדה התעופה. הן מצויות בתכנון, שבסיומו יוצגו לממשלה שתכריע איזו מהן תבוצע.

ממשרד התחבורה נמסר: "שרת התחבורה מירי רגב הודיעה כי שדה התעופה המשלים לנתב"ג יקום בדרום ולא בצפון. השרה הנחתה את חברת נתיבי ישראל, שהופקדה על הקמת שדה התעופה המשלים, לקדם את החלופה הדרומית. היעדר פתרונות של תחבורה ציבורית והתבססות על הרכב הפרטי בחלופת שדה התעופה שברמת דוד רק מחזקים את החלטת השרה להקים את שדה התעופה המשלים בנבטים ולא ברמת דוד".