

הכאוס בא לתל אביב

מאת יעקב צלאל

התפרסם ב-12.07.2012 בהארץ

בעוד כשנה תל אביב תזדעזע. מאות כלי חפירה ומשאיות כבדות יפשטו על צמתים מרכזיים ויתחילו לחפור את תחנות ה"קו האדום" של הרכבת הקלה. צומת אבא הלל, תחנת ארלוזורוב, רחוב קרליבך, רחוב אלנבי, רחוב אליפלט בואכה יפו - אלה הם כמה מהאתרים שייחפרו וישבשו את חייהם של תושבי העיר במשך כשלוש שנים. מיכאל רצון, יו"ר חברת נתיבי תחבורה עירוניים (נת"ע), החברה הממשלתית האמונה על הקמת מערך התחבורה הציבורית החדש בגוש דן, מאשר שצפויים קשיים לתושבי העיר ובאיה, אבל לדבריו, אין מנוס מכך.

רצון שואף לחולל מהפכה בתחבורה הציבורית, אולם פיתוח קווי תחבורה הוא תהליך אבולוציוני וכל ניסיון למהפכה בתחום הזה הוא היכרס שהציבור ישלם עליו ביוקר. זה מה שקורה היום בירושלים עם הרכבת הקלה הכושלת ומערך התחבורה הציבורית המחודש והמשובש, וכעת מועתק לתל אביב מבלי שמישהו ילמד מהכשלים. התוכנית - שתקיף את כל גוש דן ועלותה נאמדת ב 45 מיליארד שקל - כוללת שלושה קווי רכבת קלה וחמישה קווי אוטובוסים מהירים בעלי קיבולת גדולה. (BRT) אבל היא חסרת מיקוד ולכן הסיכוי להגשמת יעדיה קטן.

"הקו האדום" לעומת זאת (בהשקעה של 12 10 מיליארד שקל לפני החריגות), ממוקד. הוא יחבר שתי ערי לוויין, בת ים ופתח תקוה, ויעבור במוקדי מסחר ועסקים מרכזיים של תל אביב. זה נשמע טוב, אבל מאפייניו של הקו לא יאפשרו שירות מהיר ויעיל. הוא ישתרע על פני 22 ק"מ, מהם עשרה בלבד תת-קרקעיים. הנסיעה מבת ים למרכז תל אביב תאריך כחצי שעה - קצב אטי מאוד לכלי תחבורה מסילתי - והמסלול כולו יאריך כשעה. בין בת ים לפתח תקוה יפרידו 54 מפגשי מסילה-כביש מרומזרים, 43 מהם בין בת ים לתל אביב. בנוסף, יהיה קטע שבו הרכבת תשתלב במדרחוב, ושם מהירותה המרבית תהיה 20 קמ"ש. זמן הנסיעה מבת ים לפתח תקוה במכונית יהיה קצר יותר מזמן הנסיעה ברכבת. זה פספוס ענק.

תכנון הקו האדום נעשה בחובבנות. כך, למשל, באחרונה נחתך כמעט בחצי הצפי למספר המשתמשים בקו - 120 מיליון נוסעים בשנה ל 70 מיליון. אלא שגם הנתון החדש הוא מופרז. הנותרין ליין, הקו העמוס ביותר בלונדון, עם רכבות כבדות וללא מפגשי מסילה-כביש, מסיע כ 200 מיליון נוסעים בשנה, אבל הוא פועל שבעה ימים בשבוע, 365 ימים בשנה. הקו האדום יפעל רק כ 280 ימים בשנה. התדירות בשעות העומס, קבעו המתכננים, תהיה כל דקה וחצי - זוהי תדירות בלתי אפשרית, ולו מסיבות טכניות.

הואיל ותל אביב היא עיר קטנה, אם הקו האדום יהיה תת-קרקעי לכל אורכו ותנוע בו רכבת כבדה ומהירה, הוא יכול להיות קו מצוין, גם אם לא יתחבר לשום קו אחר או שיתחבר רק ל"קו הירוק" (מחולון לקצה הצפוני של אבן גבירול). כל שאר התוכניות, החובקות גוש דן, אינן חיוניות לקו האדום, וכל ניסיון להנדס את מערכת התחבורה הציבורית בתכנון-על אחד, מגדיל את הסיכוי לכאוס שיגרום לפרויקט המורכב לצאת מכלל שליטה.