

נייר עמדה: הארכת הקו האדום לשכונת הזר המושבות

רקע

ב-2022 צפוי להחנך הקו האדום של הרכבת הקלה בגוש דן. קו זה נוסע מבת ים לתחנה מרכזית פתח תקווה דרך יפו, דרך בגין בתל אביב וציר ז'בוטינסקי ברמת גן, בני ברק ופתח תקווה. שלוחה נוספת מתפצלת לכיוון צפון במחלף גהה ומגיעה למתחם התפעולי שמצפון לתחנת הרכבת קריית אריה. שלוחה זו תשמש לרכבות התגבור שתגענה מקריית אריה עד לתחנת אליפלט בפאתי יפו. לשלוחה הצפונית הזו תוקמנה שתי תחנות, אחת "אם המושבות" במפגש דרך אם המושבות עם כביש מס' 4, והשנייה בתחנת קריית אריה, כנראה מצפון למסילת רכבת ישראל (עדיין בשלבי תכנון).

שכונות הדר המושבות (או "אם המושבות") הן שתי שכונות בצפונה של פתח תקווה:

- שכונת הדר המושבות מערב ("הוותיקה") הוקמה בשנות ה-90 ומכילה בניינים בגובה 5 עד 7 קומות. בשכונה גרה אוכלוסיה של כ-9,000 נפשות ומתאפיינת בצפיפות גבוהה של כ-18 נפש לדונם ברוטו¹.
- שכונת הדר המושבות מזרח ("החדשה"). בשכונה גרה אוכלוסיה של כ-17,500 נפשות ומתאפיינת בצפיפות גבוהה של כ-17.5 נפש לדונם ברוטו. אם מתחשבים רק באיזור הפנימי של השכונה ומנכים את השוליים שמשמשים למבני ציבור, הצפיפות גבוהה אף יותר ומגיעה לכ-24 נפש לדונם ברוטו².
- עיריית פתח תקווה מקדמת תכנית מח/13/2003 בתכנון אדר' שלמה גרטנר³. תכנית זו משרעת בשטח החקלאי שממזרח לשכונה החדשה – שכונה שתכונה כאן שכונת "הפרדס", ובה מתוכננות לקום כ-1,100 יחידות דיור. התכניות שאושרו בוועדה המקומית אינן כוללות בינוי על רצועת שלוחת רכבת ישראל, ולכן אינן מסכנות את תוואי הרק"ל המוצע.

שתי השכונות סובלות מגודש תנועה ובעיות חנייה כאשר מרבית תושבי השכונה מתניידים למקום עבודתם ברכב פרטי. תחנת הרכבת "קריית אריה" מושכת רק חלק קטן יחסית מתושבי השכונה ורבים מאלה משתמשים בה משתמשים ברכבם הפרטי כדי להגיע אליה. הבעיה חמורה

1 מספר תושבים: שנתון סטטיסטי 2015 פתח תקווה:

<http://www.petah-tikva.muni.il/Municipal/StrategicPlanning/Documents/%D7%A9%D7%A0%D7%AA%D7%95%D7%9F%202015/2015.pdf>

שטח: הערכה לפי אתרי מפות וכן ערך בויקיפדיה: https://he.wikipedia.org/wiki/%D7%A9%D7%9B_%D7%90%D7%9D_%D7%94%D7%9E%D7%95%D7%A9%D7%91%D7%95%D7%AA

2 שם

3 כנ"ל

ביותר בשכונה החדשה שבה צפיפות הבניה הגבוהה גורמת לגודש רב, זיהום אוויר וזמני נסיעה ארוכים, וצפוי שאף תחמיר לאחר בניית שכונת "הפרדס" הצמודה לשכונה החדשה ממזרח. לפי סקר שערך אבנר לינדר, רוב מוחלט של תושבי השכונות יוממים לציר ז'בוטינסקי (בבני ברק ורמת גן) ותל אביב, כאשר השימוש בין אלה שנוסעים ליעדים כאלה מתפלג כדלקמן:

שכונה ותיקה	שכונה חדשה	
42%	71%	אחוז בתי האב שנוסעים לעבודה בציר הקו האדום ברכב פרטי
51%	37%	אחוז בתי האב שנוסעים לעבודה בציר הקו האדום באוטובוס
18%	35%	אחוז בתי האב שנוסעים לתחנת הרכבת קריית אריה ברכב פרטי
39%	29%	אחוז בתי האב שנוסעים לתחנת הרכבת קריית אריה באוטובוס

ההצעה

ההצעה שלנו היא להאריך את השלוחה הצפונית של הקו האדום כך שהיא תשרת את תושבי השכונה ותתן להם חוויה של דלת-אל-דלת. זמני נסיעה משוערים בקו האדום מתחנה שתוקם בשכונה ליעדים נבחרים*:

יעד	זמן נסיעה
תחנת רכבת קריית אריה	2 ד'
תחנת בן גוריון (פינת דרך ז'בוטינסקי, רמת גן)	9 ד'
תחנת אבא הלל (הבורסה ליהלומים, רמת גן)	13 ד'
תחנת יהודית (דרך בגין, גשר קלקא)	17 ד'
תחנת אלנבי (יהודה הלוי פינת אלנבי)	20 ד'
תחנת אליפלט (פאתי יפו)	22 ד'
תחנת בן צבי (שד' ירושלים, דורשת החלפה והמתנה 2 ד')	28 ד'
תחנת בלפור (מרכז בת ים)	41 ד'
תחנת רכבת הרצליה (שתי החלפות)	30 ד'
תחנת רכבת חיפה חוף הכרמל (החלפה לרכבת ישראל בתחנת ארלוזורוב)	70 ד'

*שעות השיא – רכבת כל 2 ד' בקטע המרכזי של הקו האדום

החלופות

"תחבורה בדרך שלנו" בחנה ארבע חלופות של מסילת רכבת קלה, בתוואים הבאים:

1. לאורך דרך אם המושבות עם תחנה מצפון לשכונה הוותיקה, והמשך לעבר התוואי ההיסטורי של רכבת ישראל שהיה מיועד במקור עבור שלוחה למרכז העיר. תחנה נוספת בשוליים הצפוניים של השכונה החדשה, ליד שרגא רפאלי פינת משה סנה.
2. לאורך התוואי ההיסטורי של רכבת ישראל שהיה מיועד במקור עבור שלוחה למרכז העיר. כניסה לחפיר ולמנהרה של כ-300 מ' מתחת לרחוב שרגא רפאלי עד לכיכר הרעות, שם תמוקם תחנה סופית משוקעת בתוך הכיכר.
3. לאורך המפרדה שברחוב ראשון לציון, רחוב שמפריד בין שכונת הדר המושבות מערב ("הוותיקה") לשכונת הדר המושבות מזרח ("החדשה"). לחלופה זו תחנה סופית סמוכה לצומת ראשון לציון-רחובות-רחבעם זאבי.

4. לאורך דרך זבולון המר אשר נכנסת למנהרה אשר עוברת לאורך רחוב מטולה, מאיר שפיה, תיכון גולדה ועד לכיכר הרעות. לחלופה זו תחנת ביניים במאיר שפיה פינת ראש פינה ותחנה סופית משוקעת בתוך כיכר הרעות.

את חלופה 4 זנחנו מיד מטעמים של עלות (תחנה תת קרקעית בשכונה הוותיקה) ובעייתיות של התוואי שעובר בקרבה יתרה לבתי המגורים שבשתי השכונות.

בשאר החלופות המסילה ממשיכה ממזרח לתחנה הסופית המתוכננת בתחנת הרכבת קריית אריה, כשהיא עוברת לאורך מסילת רכבת ישראל מצפונה. חלופה 1 חוצה את מסילת הרכבת ואת זבולון המר במנהרה אלכסונית. חלופות 2 ו-3 עוברות בגשר מעל מסילת הרכבת ומעל דרך אם המושבות המתוכננת אבל הגשר של חלופה 2 ממוקמת כ-600 מ' ממזרח לזה של חלופה 3.

היתרון של חלופה 1 היא שהיא נותנת שירות לאיזור נרחב של שתי השכונות, אינה סמוכה לבניינים קיימים, ואינה דורשת מנהור בלב השכונה. עם זאת, היא דורשת פתרון לחציית המסילה ודרך זבולון המר, שכנראה יאלץ שימוש בקטעי מנהור קצרים ועבודות עפר נרחבות.

היתרון של חלופה 2 היא הנגישות הגבוהה מהשכונה החדשה, אולם היא דורשת מנהור בלב השכונה, דבר שקרוב לוודאי יעורר התנגדויות של תושבים.

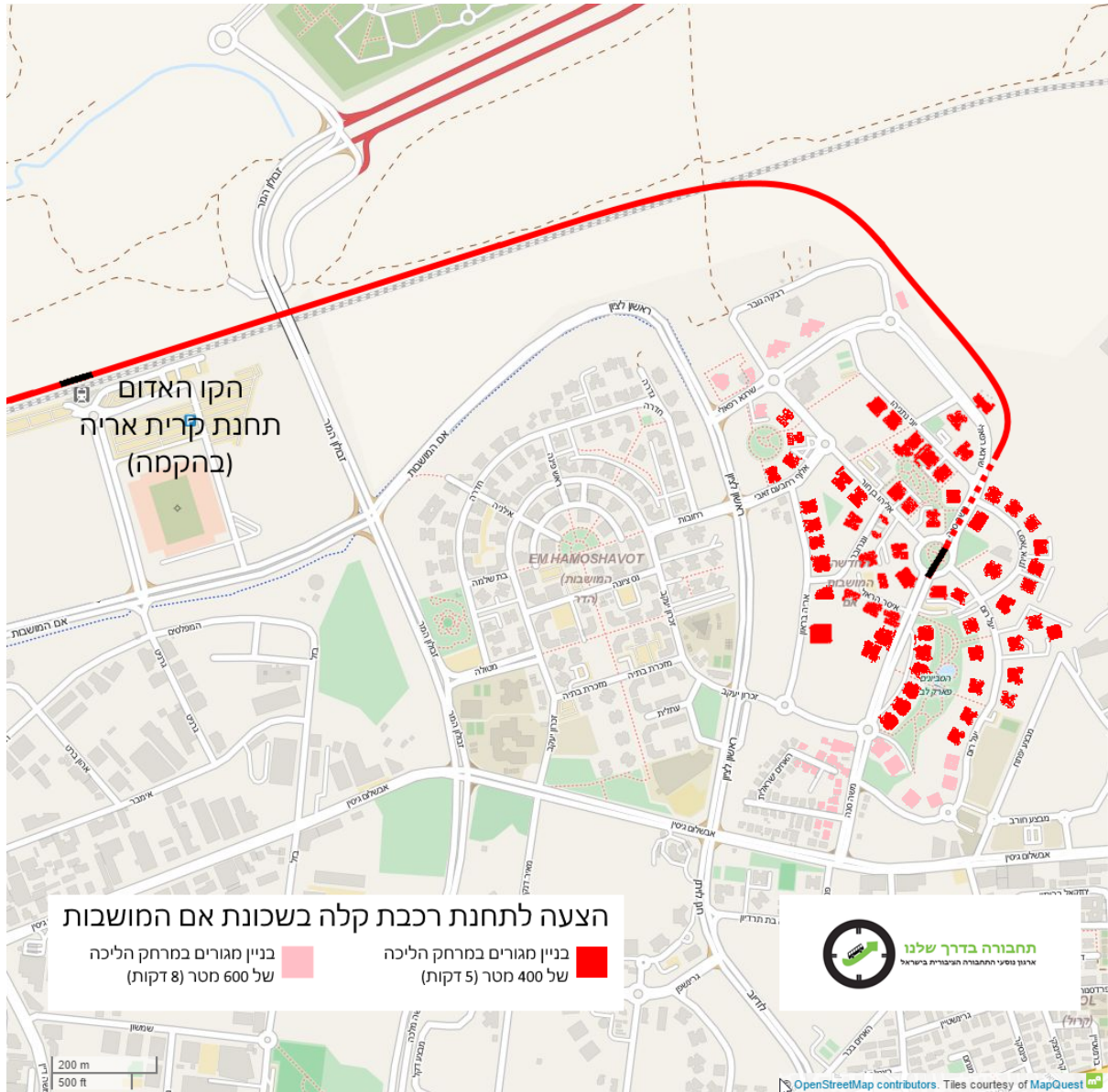
היתרון של חלופה 3 הוא במחירה הזול יחסית ובכך שהיא נותנת שירות טוב יותר לשכונה הוותיקה. עם זאת, הקרבה של התחנה המוצעת אליה באה על חשבון הכיסוי של השכונה החדשה הצפופה יותר. יש לציין שהשכונה הוותיקה קרובה ממילא לתחנת קריית אריה, וגודש התנועה בשכונה החדשה חמור מזה שבשכונה הוותיקה. כמו כן, חלופה זו תדרוש הפקעות של שטחים לצורך הרחבת רחוב ראשון לציון. אומנם שטחים אלא משמשים כשטח ציבורי פתוח, אך הדבר עשוי לעורר התנגדויות.

הטבלה הבאה מסכמת את מאפייני שלוש החלופות שנבחנו:

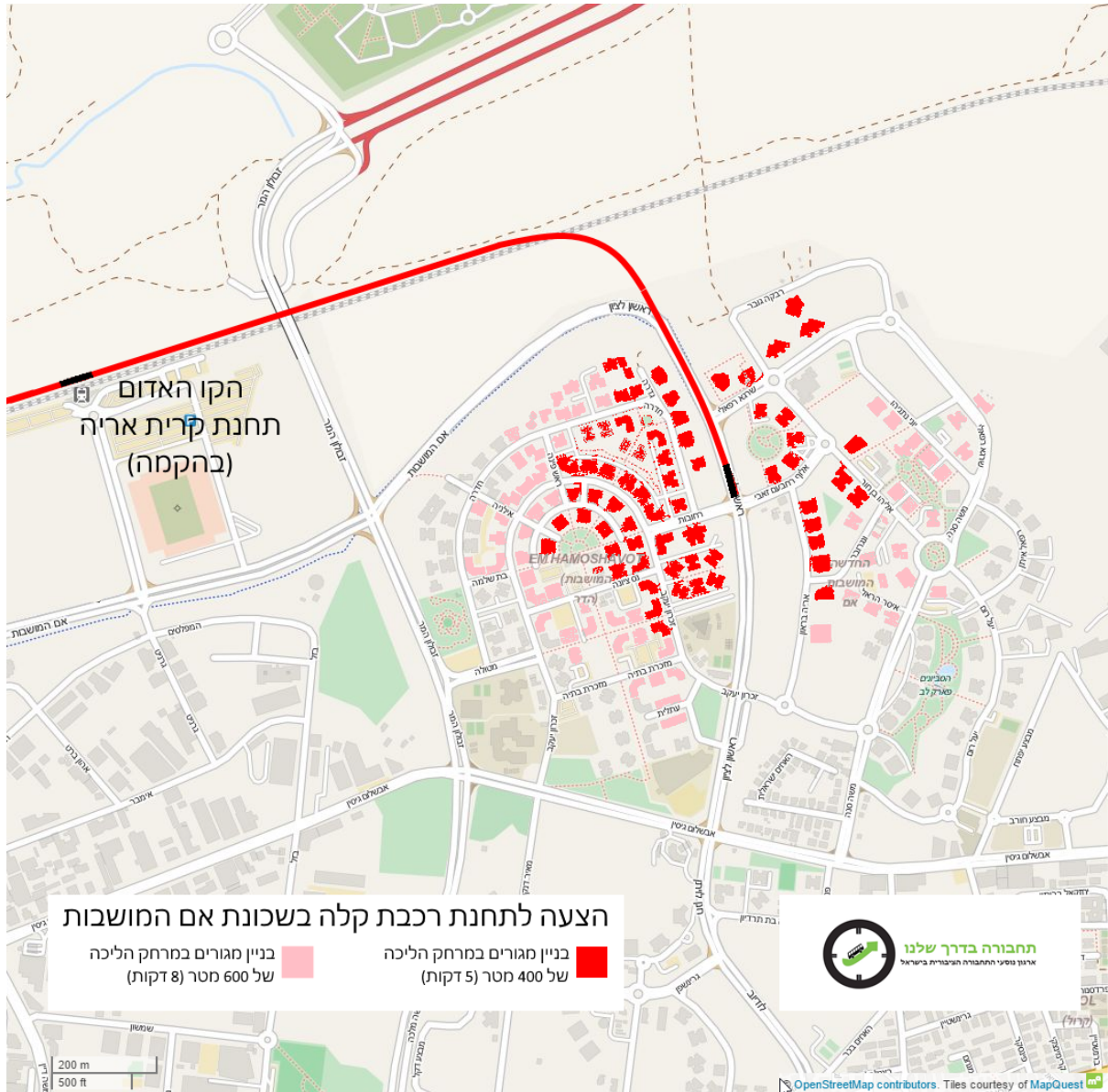
חלופה 1 - שוליים				חלופה 2 - כיכר הרעות		חלופה 3 - ראשון לציון	
עלות משוערת	450 מליון ש"ח	600 מליון ש"ח	295 מליון ש"ח				
כיסוי בתי אב במרחק 0-400 מ' (5 דקות הליכה)	3,627 (בעיקר חדשה, פרדס וחצי וותיקה)	3,811 (כולם בשכונה החדשה ובפרדס)	2,547 (רובם בשכונה הוותיקה)				
כיסוי בתי אב במרחק 0-600 מ' (8 דקות הליכה)	7,034	6,518	4,985				
מתאימה להסבה עתידית למטרו?	כן	כן	לא				
מאפשרת הארכה לאזור התעשייה סגולה	כן	לא	לא				
דורשת הפקעות או מטרדים בתוך השכונה?	לא	מטרדי בניה	הפקעות ומטרדי בניה				



איור 1: חלופה 1, "שוליים צפוניים"



איור 2: חלופה 2, "תחנת כיכר הרעות"



איור 3: חלופה 3, "תחנת רחבעם זאבי"

עלות-תועלת

התכנית המוצעת תשרת כ-5,500 עד 7,000 בתי אב בשכונת הדר המושבות, רבים מהם במרחק הליכה של 400 מ' מהתחנה המוצעת. הערכה ראשונית של עלות התכנית היא כ-450 מיליון ש"ח. העלות כוללת הפקעות שטחים חקלאיים לאורך מסילת רכבת ישראל הקיימת, הקמת 2.2 ק"מ רכבת קלה כפולה, מנהור וחפיר באורך כ-300 מ', גשר או מנהרה שחוצה את מסילת רכבת ישראל והקמת שתי תחנות עיליות. הפקעות נוספות אינן נדרשות מכיוון שהתוואי המוצע ישתמש בתוואי ההסטורי של רכבת ישראל שעובר בשדות שממזרח לשכונת הדר המושבות. לצורך השוואה, שלב ג' של מחלף מורשה צפוי לעלות 480 מיליון ש"ח⁴. מחלף רעננה דרום מתקצב ב-950 מיליון ש"ח⁵.

מחקרים מראים שדרושה צפיפות גבוהה כדי שההשקעה במסילת רכבת תהיה מוצדקת. מחקר מראה שכדי שההשקעה תהיה ב-25% העליונים של השקעות מוצדקות דרושה צפיפות ברוטו של כ-7.5 נפש לדונם עבור תחנת רכבת קלה או כ-11.25 נפש לדונם עבור תחנת מטרו⁶. בשכונת הדר המושבות מזרח ("החדשה") יש צפיפות של 17 בתי אב לדונם, הרבה מעבר לסף הנדרש.

מצב סטטוטורי

רצועת שלוחת הרכבת שייכת לרכבת ישראל. אנו קוראים לשריין את רצועת שלוחת הרכבת הוותיקה לשימוש עתידי עבור רכבת קלה.

סיכום

הארכת הקו האדום לשכונת הדר המושבות תביא לשיפור חייהם של תושבי השכונה, תוריד אלפי מכוניות מכבישיה והיא פרויקט עם עלות-תועלת גבוהה. בנוסף, הורדת כלי רכב תפחית את זיהום האוויר התחבורתי.

אלן טנמן, ממונה מחקר ומדיניות

4 אתר חברת קבוצת ד.א.ל <http://www.del.co.il/projects/project.asp?id=61&catid=4&subcatid=3>

5 חברת נתיבי ישראל <https://iroads.co.il/content/%D7%9B%D7%91%D7%99%D7%A9-5314-%D7%9E%D7%97%D7%9C%D7%A3-%D7%A8%D7%A2%D7%A0%D7%A0%D7%94-%D7%93%D7%A8%D7%95%D7%9D>

6 Urban Densities and Transit: A Multi-dimensional Perspective, Robert Cervero and Erick Guerra <http://www.its.berkeley.edu/sites/default/files/publications/UCB/2011/VWP/UCB-ITS-VWP-2011-6.pdf>