

הקו הסגול – נייר עמדה

הקו הסגול מתוכנן לקשר את האזורים המזרחיים של מטרופולין תל-אביב: אוניברסיטת בר אילן (בשלוחה אחת) ויהוד (בשלוחה שנייה), אל מרכז העיר תל-אביב. הקו תוכנן לעבור במפלס הקרקע. אורכו הכולל של הקו צפוי להיות כ-29 ק"מ, עתידות להיות לו 44 תחנות. על פי התכנון המקורי, העבודות על הקו עתידות להתחיל ב-2018, להימשך כ-6 שנים ולהסתיים ב-2024.

חלק מתושבי דרום רמת גן, המתגוררים בסמוך לתוואי הקו, על ציר אלוף שדה יחד עם עיריית רמת גן, מתנגדים להעברת הקו כקו עילי ודורשים להורידו מתחת למפלס הקרקע, מחשש כי הרכבת תבוא על חשבון נתיבים לרכב הפרטי ותייצר פקקים נוספים באזור פקוק ממילא. ארגון 15 דקות מתנגד להעברתו מתחת לקרקע מהסיבות הבאות:

עיכוב משמעותי בבניית הקו הסגול: העברת הקו מתחת למפלס הקרקע עתידה לעכב את בניית הקו הסגול בעשור אם לא לבטלו כליל, ותייקר אותו משמעותית. העיכוב יביא לקטסטרופה תחבורתית כיוון שכבר כיום הקו הסגול נחוץ באופן בהול. הוא מתוכנן להסיע כ-60-70 מיליון איש בשנה ועתיד לעבור באזורים עמוסים תחבורתית ולתת מענה של מערכת להסעת המונים כפי שמתבקש באזור אורבני וצפוף. דחייה של הקו הסגול רק תוסיף עוד ועוד מכוניות על הכביש, דבר שיפקוק עוד יותר את ציר אלוף שדה.

קיצור זמני הנסיעה: רכבת קלה תקצר באופן משמעותי את זמני הנסיעה, כפי שניתן לראות בטבלה להלן:

מוצא	יעד	זמן נסיעה כיום בשעות העומס ברכב פרטי	זמן נסיעה בקו הסגול
רחוב הירדן רמת גן	אוני' בר אילן	18-26 דקות	12 דקות
צומת אלוף שדה	אלנבי, ת"א	24-60 דקות	22 דקות
מרכז רפואי שיבא	דרך רבין גבעתיים	12-26 דקות	8 דקות
רחוב הירדן, רמת גן	רכבת ההגנה	20-45 דקות	15 דקות

הטענה כי דווקא הרכבת הקלה תוסיף עומסים, מופרכת, בייחוד לאורך זמן. העירייה והתושבים הנאבקים, מתעלמים מן העובדה כי רבים מן התושבים הנוסעים כיום ברכב פרטי יעברו לנסוע בתחבורה ציבורית כשזו תהיה מהירה כיוון שהקו הסגול יסייע לתושבי רמת גן לנוע מערבה ומזרחה בגוש גן בקלות ובנוחות.

מתן מענה תחבורתי לתוספות הבנייה בתמ"א 38: בדרום רמת גן, מתוכננות תוספות בנייה משמעותיות במסגרת תמ"א 38. כבר כיום התושבים מלינים על הפקקים שנוצרו באזור כתוצאה מתוספות הבנייה. דחייה של הקו הסגול רק תגרום להחרפת המצב כיוון שלא תהיה אלטרנטיבה בדמות מערכת להסעת המונים, דבר שיוסיף עוד ועוד מכוניות על התשתיות העמוסות ממילא.

יתרונות הרכבת הקלה אל מול רכבת תחתית:

1. הרכבת הקלה היא כלי שקט, נעים, המשדרג מאד את המרחב העירוני. כדי להיווכח בכך, אין צורך להרחיק לאירופה, מספיק לנסוע לירושלים לרחוב יפו, לראות ולשמע עד כמה הרכבת הקלה שקטה, שידרגה את הרחוב והעלתה את ערך הדירות. בנוסף, בכל מקום בו נוסעת רכבת קלה, המונעת מחשמל, זיהום האוויר לאורך התוואי הופחת באופן משמעותי.
2. רכבת קלה, בניגוד לרכבת תחתית, מאפשרת ריבוי תחנות, דבר המאפשר נגישות גדולה יותר לתחבורה הציבורית.
3. תחנות רכבת תחתית מייצרות "פצעים" בלב המרקם העירוני (חורים של כניסה ויציאה למנהרה)
4. בניית רכבת תחתית דורשת זמן עבודה ממושך הרבה יותר מבניית רכבת קלה, דבר שיאמלל עוד יותר את חיי התושבים בזמן העבודות.

פרויקטים גדולים של בניית מערכת להסעת המונים מלווים בחששות. הדבר מובן, אך אסור לתת לחששות, שבמקרה זה אינם מוצדקים להכתיב את סדר היום. במקרה זה, החששות מלזבזב על ידי אינטרסים פוליטיים, ולא שיקולים ענייניים, כגון שנת בחירות לרשויות המקומיות והרצון של ראש העיר להיבחר בשנית. אם ניתן לכל חשש ולכל אינטרס פוליטי מקומי להכתיב את מהלך העניינים, נשאר את גוש דן פקוק וסתום וכולם, כולל תושבי רמת גן יסבלו מהמצב. על הרשויות, כולל עיריית רמת גן, לרצות באמת בטובת התושבים, וטובת התושבים היא שתהיה מערכת הסעת המונים במהרה.