

## מה מעכב את פיתוח חיפה? הרכבת. הנה פתרון מוצע

ד"ר אברהם פיזנטי

מדוע חיפה אינה מתפתחת בקצב בו מתפתח וגדל כל ישוב עירוני גדול בארץ? נשווה שלוש ערים: חיפה אשדוד ואשקלון – כולן לחוף הים התיכון.

בין השנים 1961 ועד 2011 אשקלון גדלה ב-2452%, אשדוד גדלה ב-774% וחיפה גדלה ב-47.5% (תקופה של 50 שנה, נתונים – הלמ"ס). השטח המוניציפלי של אשדוד ואשקלון, כל אחת, עולה על 47000 דונם אך השטח המוניציפלי של חיפה עולה על 63000 דונם. אוכלוסיית ישראל גדלה באותה התקופה ב-257%. לחיפה יש תעשיות רבות, כולל הייטק (אם כי בריחת תעשיות ליקנעם היא שאלה הדורשת הסבר). לאשדוד יש פחות תעשיות מחיפה. לחיפה ואשדוד יש נמל. לאשקלון אין נמל, יש מעט תעשיות והיא גם היתה כל השנים תחת איום רצועת עזה ולמרות הכל התפתחה. יש לשלושתן פוטנציאל תיירות, אך מבחינה טופוגרפית/גיאוגרפית הפוטנציאל של חיפה אמור להיות פי כמה יותר טוב (ראו - כרמל).

אז מדוע זו העיר היחידה כמעט בין ערי החוף והערים הגדולות בישראל, שאינה מתפתחת?

בוודאי יש לכך יותר מסיבה אחת. יש הטוענים כי אחת הסיבות היא החיפאים עצמם. יש טוענים כי היא קרובה מדי לתל אביב, ברם טענה זו לא תחזיק מים שכן אשדוד ואשקלון קרובות ממנה. מאמר זה לא יערוך מחקר מקיף בנושא אלא יציע את אחת הסיבות האפשריות, מיני רבות ויציע גם פתרון.

כאשר נסללה מסילת הרכבת המקיפה את חיפה לאורך רצועת החוף, בזמן הטורקים, זה היה המקום הנכון – בלי לבנות גשרים ובלי לחפור מנהרות - שטח אופקי ונוח. נמל חיפה הוקם כמובן על החוף אך גם צמוד לקו הרכבת, מה יותר הגיוני? העיר התרכזה בין שכונת הדר הכרמל התחתונה ומה שמכונה היום – "העיר", שוב בסמיכות לקו הרכבת ולכביש הסמוך לו.

בינתיים, גידול העיר התפרש על צלעות הר הכרמל ולא הרבה לאורך רצועת החוף. כשני שלישי מאורך רצועת החוף אינם מבוזרים בצורה זו או אחרת. למעט שכונת בת גלים אשר כל המסייר בה יבחין כי היא לא הדביקה את קצב ההתפתחות של חיפה.

יש סיבה לכך והיא: קו הרכבת, אשר הינו ברכה כללל, אך מהווה מבחינה אורבנית חגורת חנק לחיפה ואינו מאפשר לה להתקרב ולהנות מהחופים במלואם. מאחר וישנו קו הרכבת – ישנו גם הכביש הצמוד לו, אם כי בשנתיים האחרונות נפתחה אלטרנטיבה מכובדת והיא מנהרות הכרמל אשר מאפשרות לחצות את ההר מבלי להתעכב לאורך היקף העיר. מבחינת חגורת החנק – קו הרכבת נשאר ולעיר עצמה מנהרות הכרמל לא תרמו הרבה. הן תרמו לנהגים.

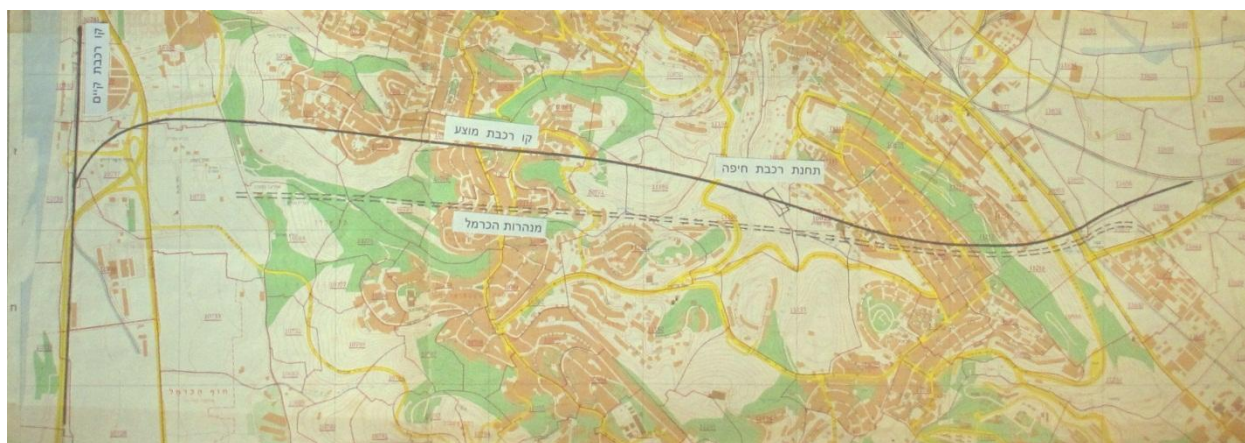
המצוקה הזאת הובילה לחיפוש פתרונות, כגון: שיקוע חלק מן המסילה או חישימול הפסים. ההצעה השניה אינה תורמת דבר להסרת המחנק ואילו הראשונה היא רק פתרון לאורך חלק מן המסילה, תוך עלויות כבדות ביותר והצורך להתגבר על קשיים הנדסיים משמעותיים.

קיימת עוד הצעה: העברת קו הרכבת דרך מנהרה במקביל ומצפון למנהרות הכרמל – ראו תכנית מצורפת.

אף כי ממבט ראשון הצעה זו נראית דמיונית, בחינה מדוקדקת תראה כי היא ברת ביצוע ובעלות סבירה.

מבחינת עלויות – עלותה אמורה להיות נמוכה מעלות מנהרות הכרמל מפני שהן כפולות. היא לא מצריכה מערכת גשרים מורכבת כמו באיזור גרנד קניון, אולם יהיה צורך בהתאמת הדרכים וגשרים בכניסה המערבית של המנהרה בהצטלבות עם כביש מס' 2. המנהרה תהיה כמעט לגמרי אופקית: היא אמורה להיכנס בגובה דומה לזה של

תחנת הרכבת חוף הכרמל ולצאת במפלס תחנת לב המפרץ וממש בקרבתה. תבוטלנה שתי תחנות: חיפה מרכז השמונה ותחנת בת גלים. בשתיהן יש מצוקת חניה, אי לכך הן פחות מתאימות לתחנת רכבת עתידית כמו תחנת חוף הכרמל, אותה יש לשמר (בה אגב מתחילה להסתמן מצוקת חניה). תהיה תחנת רכבת אחת באיזור גרנד קניון – ראו מפה ותכנית מצורפת. ממנה ייצאו קווי אוטובוסים בצורת שאטל (shuttle) לכיוון הדר/העיר, לכיוון אחוזה/כרמל ולכיוון נווה שאנן-זיו (מסלולי השניים האחרונים כבר קיימים). יהיה צורך בשינוע הנוסעים לעומק בסביבות 100-120 מ'. זה אינו בלתי אפשרי. סדר גודל כזה של הובלה "אנכית" ישנו במספר מקומות בעולם ועובד בהצלחה.



איור: תכנית הסטת קו הרכבת מקו חוף הכרמל

מבחינת התאמת המקום: מקום הכניסה הוא מיד צפונה מתחנת חוף הכרמל, מעבר דרומית ובצמוד לבית הקברות הדרומי ביותר (מבלי לפגוע בו) תוך הבטחת רדיוס סיבוב של 500 מ' אשר מתאים לרכבת המאיטה להיכנס לחוף הכרמל או ביציאה ממנה. חוץ מאשר בכניסת המנהרה בצד המערבי של ההר וביציאה בצד המזרחי, אין סמיכות קרובה למנהרות הכרמל שכן הן חפורות בשיפוע עולה משני הכיוונים אל גרנד קניון.

היתרון הממשי והמהפכני: כל חופי חיפה יעמדו לרשות העיר וזה יכול להביא למהפכה במחשבת הפיתוח והבינוי האורבני של העיר. רעיון זה, לאחר שמתגברים על השוק הראשון, ולאחר בדיקת היתכנות כלכלית (אשר תוצאתה החיובית מובטחת) יכול לצאת לדרך וזו מהפכה מחשבתית לגבי העיר חיפה. זה הפתרון האולטימטיבי לגבי מסילת הרכבת בגבולות העיר חיפה והעיר תפרח ביום בו תפורק המסילה. מסוף המטענים בנמל חיפה וכן המערך הלוגיסטי של הרכבת בחיפה מזרח נשארים במקומם ויתחברו אל המסילה בסמיכות ללב המפרץ.