

## 2ק"מ של תהום תכנונית: המסילה המזרחית החדשה והקו הסגול של הרכבת הקלה לא ייפגשו

פחות מ-2 קילומטרים מפרידים בין תוואי המסילה המזרחית המתוכננת להיפתח במלואה ב-2027 לבין תחנת הקצה של הקו הסגול של הרכבת הקלה בפאתי יהוד-מונוסון, המתוכנן להיפתח ב-2028 ■ "האזור בעייתי, אבל לא הייתה חשיבה סביב זה. חסר רגולטור שעושה את החיבורים"

[יפעת ראובן](#) • 06:18 27 בנובמבר 2025 **דהמארקר**

ישראל היא מדינה קטנה, אך תהום עמוקה פעורה בין הגורמים האמונים על תכנון התחבורה בשטחה. פחות מ-2 קילומטרים מפרידים בין תוואי המסילה המזרחית המתוכננת להיפתח במלואה ב-2027 - לבין תחנת הקצה "הטייסים" של הקו הסגול של הרכבת הקלה בפאתי יהוד-מונוסון, המתוכנן להיפתח ב-2028. מיליארדי שקלים הושקעו בהקמת הפרויקטים להסעת המונים, אך בסופו של דבר הם לא מתחברים זה לזה.

לפי מקורות בענף התחבורה, במוסדות התכנון ובמשרד התחבורה כלל לא חשבו לחבר בין שני פרויקטי הענק. בצמוד לתחנת הקצה של הרכבת הקלה, תחנת הטייסים, יפעל גם מתחם תחזוקה לרכבת (דיפו). סמוך למושב גבעת כ"ח צפויה לעבור הרכבת המזרחית. תחנת הרכבת העתידית אלעד, במסגרת קו המסילה המזרחית, היא הקרובה ביותר לתחנת הקצה של הקו הסגול של הרכבת הקלה.

"זה חלם, היה אפשר לחבר בין שני אמצעי התחבורה", אומר גורם בכיר בענף התחבורה. לדבריו, האפשרויות אינן רבות. הקמת תחנה נוספת למסילה המזרחית כרוכה בהפקעת קרקעות ובתקציבים נוספים, לצד הארכת מסילת הקו הסגול עד לאלעד - שמבחינה תשתיתית מאתגרת עקב כביש 6 החולף בשטח. "האזור בעייתי, אבל אפילו לא הייתה חשיבה תכנונית סביב זה. זו התוצאה כשכל חברה פועלת כמעט באופן עצמאי. במקרה הזה, חסר רגולטור שמסתכל על התכנון מלמעלה ויודע לעשות חיבורים."



[זו"ח חריף של מבקר המדינה](#) התפרסם בחודש שעבר, וחשף כי משרדי התחבורה והאוצר לא מבצעים בדיקות כדאיות כלכלית לחלק גדול ממיזמי התחבורה בישראל, ובהם פרויקטים ענקיים כמו הרכבות הקלות וקווי BRT (אוטובוסים מהירים). חוסר התבונה שנרשם בקידום פרויקטי ענק בישראל מתבטא לא רק בעיכובים, אלא בתוצאות התכנון שפוגעות בסופו של דבר בנוסעי התחבורה הציבורית ביום-יום.

המסילה המזרחית תימתח לאורך 64 ק"מ, שרובה עובר בסמוך לכביש 6, והיא נבנית בעלות כוללת של כ-9 מיליארד שקל. המסילה המזרחית צפויה להיפתח בחלקה בשנת 2026 ובמלואה ב-2027. הקו הסגול יהיה הקו השני המתוכנן להיפתח ברשת הרכבות הקלות בגוש דן, והוא יתפרס לאורך 27 ק"מ עם 46 תחנות בערים תל אביב, רמת גן, קריית אונו, גבעת שמואל, אור יהודה ויהוד-מונוסון. עלות הקמת הקו מסתכמת בכ-12 מיליארד שקל. לפי משרד התחבורה, הקו צפוי להוביל כ-256 אלף נוסעים ביום, בתדירות שיא של כל ארבע דקות.

ממינהל התכנון נמסר בתגובה: "אמנם המרחק בין הקצה של הקו הסגול למסילה המזרחית 2 ק"מ, התחנה הקרובה ביותר של הקו הסגול על המסילה המזרחית הוא מעל 4 ק"מ ("תחנת התעופה") או אלעד - 5.5 ק"מ. ולפי התוכנית האסטרטגית 2050 מתוכננת חיבור בין המסילה המזרחית למערכת המטרופולינית בגוש דן באלעד, תעופה ולוד מרכז. הקו הסגול הוא 27 ק"מ שהוא כבר ארוך ותוספת של 15% לאורך עלולה לפגוע ברמת השירות של שאר הקו יותר מהתועלת שיקבלו מחיבור תחנות למערכת המטרופולינית, כשיש כבר קישוריות מתוכננת."

במשרד התחבורה סירבו להגיב.