

בלי תוכנית, ללא תקציב ובניגוד לדעת אנשי מקצוע: רגב מקדמת עוד תחנת רכבת בנתיבות

במשרד התחבורה בוחנים הקמת תחנה בעיר הדרומית במרחק 5 ק"מ בלבד מזו הקיימת • גורמי המקצוע מתנגדים בגלל תחזית נוסעים נמוכה ופגיעה בציבור שזמן נסיעתו למרכז מתארך • השבוע נחשף בגלובס שגם במוסד רוצים רכבת ישירות למטה הארגון בניגוד לתוכניות המטרו

אסף זגריץ 19.05.2024 גלובס

בניגוד לתוכניות המאושרות ותוך עקיפת הדרג המקצועי: שרת התחבורה מירי רגב מקדמת הקמה של תחנת רכבת נוספת בנתיבות. גורם הבקיא בפרטים אמר לגלובס כי "נראה שסגרו דיל פוליטי מעל הרכבת והדרג המקצועי".

גורמים בענף טענו בפני גלובס כי בין שרת התחבורה ובין ראש עיריית נתיבות יחיאל זוהר הושגו הסכמות או שנרקם דיל פוליטי שעניינו הקמת תחנת רכבת נוספת בעיר נתיבות, אף שאין לכך הצדקה מקצועית.

בשנת 2017 חיברו ברכבת ישראל ובמשרד התחבורה תוכנית אסטרטגית לפיתוח רשת המסילות ותחנות הרכבת עד לשנת 2040, תוכנית שאמורה להוות מענה ללחצים פוליטיים שונים להקמת תחנות רכבת. זאת לאחר שבעשורים האחרונים הוקמו תחנות רכבת ללא הצדקה כלכלית ושהביאו לפגיעה בשירות לנוסעים, מאחר שככל שיש יותר תחנות בדרך כך הרכבת נוסעת לאט יותר ולא מהווה חלופה מספיק מהירה ויעילה - במיוחד כאשר יש מחסור במסילות רכבת במרבית הצירים שבהם היא עוברת.

התוכנית למעשה יצרה "סל" פרויקטים שמתוכם נבחרים פרויקטים לתקצוב. גם כאן נקבעו כללים ברורים באמצעות מודל שבוחן את הכדאיות להקמת התחנה על פי מספר פרמטרים: תחזית נוסעים שנתית, מרחק בין תחנות קיימות, שירות חליפי באמצעות מערכת הסעת המונים אחרת דוגמת רכבת קלה, וציון עבור השתלבות במרכזי תחבורה המשלבים מספר כלי תחבורה. תחנת הרכבת במערב העיר נתיבות נחנכה בשנת 2015, וכעת כאמור בוחנים במשרד התחבורה הקמת תחנת רכבת נוספת בעיר, במרחק חמישה ק"מ בלבד מהתחנה הקיימת, אשר לא נמצאת כלל בתוכניות המשרד, ושגורמי המקצוע מתנגדים להקמתה.

מאות בודדות של נוסעים מדי יום

במסגרת המאמצים לאשר מבחינה מקצועית את הקמת תחנת הרכבת, פנו בכירי המשרד שמרביתם נמנים על אנשי רגב, לרכבת ישראל שחיברה עמדה מקצועית בנושא - זאת למרות שהתוכנית כלל לא נכללת בתוכניות האסטרטגיות. בכל אופן, גם הבדיקה הזו העלתה שאין כדאיות בהקמת התחנה.

נמצא כי עד לשנת 2040 יתווספו בעיר כ-15 אלף יחידות דיור. כיום משתמשים בתחנה מאות בודדות של בני אדם מדי יום, ובשנת היעד על פי תחזיות כ-1,700 נוסעים ישתמשו ברכבת ויתחלקו בין שתי התחנות, אם אכן תוקם תחנה נוספת. מדובר בתחזית נמוכה, שייתכן שנובעת גם מתוכניות פיתוח העיר שיש בהן צפיפות בנייה נמוכה. זאת בנוסף

לקרבה לתחנה הקיימת ולעובדה שתחנה חדשה כזו לא תשולב במתחם תחבורתי. בסופו של דבר התחנה זכתה לציין 1.2-1.6 מתוך 5 נקודות אפשריות והיא לא הומלצה לקידום. גם אם מבחינה כלכלית המדינה לא תממן את התחנה והיא תוקם במסגרת תכנית יזמית, כפי שהוצע במהלך הדיונים שהתקיימו בנושא, תהיה לכך השפעה תפעולית. **זמן הנסיעה בנגב המערבי לכיוון מרכז הארץ יתארך בשל תוספת תחנה שמחייבת האטה של הרכבת, העלאת נוסעים והאצת הרכבת.**

"לצמצם את הפערים התחבורתיים בעיר"

בחודש נובמבר האחרון סיירה שרת התחבורה מירי רגב עם אנשי משרדה בערי הדרום, והגיעה גם לחמ"ל עיריית נתיבות. מטעם המשרד נמסר לאחר הסיור כי במהלכו "הציג ראש העיר את הפריחה האדירה שחוזה העיר בשנים האחרונות, זאת לצד האתגרים עמם מתמודדת העיר מאז תחילת הלחימה" ורגב צוטטה כמי שהגיעה "לבחון כיצד מצמצמים את הפערים התחבורתיים בעיר, על אף מצב המלחמה". ראש העירייה יחיאל זוהר מכהן בתפקיד מאז שנת 1989 ומזוהה עם מפלגת הליכוד, ומאז פרוץ המלחמה הטיח ביקורת בממשלה ובראש הממשלה בנימין נתניהו על הטיפול בעירו. בחודש שעבר נחקר זוהר בלהב 433 בחשד לשחיתות.

בשבוע שעבר, **[נחשף בגלובס](#) כי במשרד התחבורה בוחנים את הזאת המתחם התחבורתי המתוכנן בגלילות, שיכלול תחנות לקווי המטרו ולרכבת ישראל, כדי להביא את הרכבת סמוך לקמפוס ארגון המוסד, שגם שם ביקשו תחנת רכבת. זאת בניגוד לתוכניות המאושרות של המטרו, בניגוד לתוכנית בנייה ענקית ל-18 אלף יחידות דיור בסמוך למקום המקורי של מתחם התחבורה המתוכנן ובניגוד לתוכנית התפעולית של הרכבת. בקשה דומה עלתה כבר לפני שנים מטעם המוסד וכן מטעם עיריית רמת השרון, שמעוניינת בהקמת אזור תעסוקה סמוך, אך נבחנה ונפסלה. משרד התחבורה לא התקבלה תגובה.**