

הרחבת תחנת הרכבת בנתב"ג נעצרה כדי לא לפגוע בחניות העובדים

רשות שדות התעופה עצרה את העבודות להרחבת התחנה בנתב"ג בטענה לפגיעה בנגישות לטרמינל מהחניונים • גורמים המעורים בפרטים טוענים שהסיבה נוגעת לצמצום חניות העובדים במהלך הפרויקט • בענף חוששים מהיווצרות צוואר בקבוק בתפעול רשת הרכבות

[אסף זגריזק](#) 21/5/2024 פורסם: 06:04 עודכן: 10:30 **גלובס**

רשות שדות התעופה תוקעת את הרחבת תחנת נתב"ג כדי לשמור על חניונים וחניות עובדים. המשמעות: פגיעה בתוכנית הפיתוח של הרכבת ב-40 מיליארד שקל ובתנועת הרכבות בכלל המדינה.

במשך ארבע שנים עבדו במשותף צוותים של משרד התחבורה, רכבת ישראל ורשות שדות התעופה (רש"ת) כדי לתכנן את העבודות להרחבת תחנת נתב"ג, כשעל פי תוכניות הרכבת היא צריכה לקלוט עוד רכבות רבות עם פיתוח רשת המסילות של ישראל בשנים הקרובות. ואולם, אחרי שהתכנון הסתיים וקבלן כבר נבחר, העבודות נעצרו בחריקת בלמים. ברש"ת החלו להתנגד לתוכניות וטענו לפגיעה בנגישות לטרמינל הנוסעים מהחניונים. גורם המעורה בפרטים טוען כי התנגדות רש"ת נובעת מ"צמצום מקומות החניה וקושי בנגישות לשדה ברכב פרטי בין היתר של העובדים עצמם" בזמן העבודות.

מחלוקת בת שנתיים

המחלוקת החלה לפני כשנתיים, כך עולה ממכתב ששלח בסוף החודש שעבר שי קדם, מנהל אגף תכנון תחבורתי (שעזב מאז את משרד התחבורה), למנכ"ל המשרד משה בן זקן. "עיקר המחלוקת נסובה סביב השפעת הכפלת המסילות והרחבת התחנה, הן בעת ביצוע הפרויקט בשלבי העבודות והן עם השלמתו, על קיבולת הרכבים המגיעים לשדה ועל חניוני הטרמינל", נכתב.

"בעוד רכבת ישראל ביקשה לקדם את החלופה הצמודה לטרמינל שאושרה על ידי משרד התחבורה ומוסדות התכנון, רש"ת ביקשה להזיז את התחנה והמסילות דרומה כך שתחנת הנוסעים תהיה במרחק של כ-300 מ' (קו אווירי) מהטרמינל", וכך למעשה להרחיק את הרכבת מטרמינל הנוסעים כדי לשמור על חניות.

עוד כתב קדם כי נוכח המחלוקת, בתחילת שנת 2023, לאחר שכבר נבחר קבלן זוכה, עצרה רכבת ישראל את תחילת ביצוע הפרויקט - שעתידי היה להסתיים בשנת 2030 בהתאם לתוכנית האסטרטגית. גם יועץ מוסכם שמונה להכריע בין טענות הצדדים צידד בטענות הרכבת והמליץ על החלופה המאושרת.

גם רכבת ישראל הביעה את עמדתה והזהירה מפני יצירת צוואר בקבוק בתפעול רשת הרכבות: דחייה של הפעלת רכבות ארוכות למודיעין וירושלים, דחיית הגדלת התדירות לירושלים ובהפעלת רכבות במסילה המזרחית מחדרה ללוד שנמצאת בהקמה, וכן אי עמידה ביעדי המדינה להסעת 200 מיליון נוסעים בשנת 2030. עוד הדגישו ברכבת שכעת ניתן להסיע 7 רכבות לכיוון בשעה, לעומת 10 שנדרשות לעבור במסגרת הפרויקטים

המתוכננים באופן שיביא לביטול שירות רכבות בין מודיעין לתל אביב או צמצום השירות בין תל אביב וירושלים.

"נזק אדיר למשק"

כן יצוין שכל ההשלכות האלו מגיעות עוד לפני הקמת המסילות החמישית והשישית באילון, שיחריפו עוד יותר את הבעיה. בינתיים, קדם [הזהיר כי "עמידת הפרויקט מלכת, שהביאה לביטול המכרז ולעצירה בתהליכי קידום הפרויקט, מביאה עמה נזק אדיר למשק בהיבט הכספי הפרויקטאלי, ובעיקר בהיבט הכספי המשקי שנובע מהעיכוב המשמעותי בשיפור שירות התחבורתי בכלל הרשת הרכבתית"](#).

לדבריו, "משמעות עובדה זו היא כי תוכנית הפיתוח שאושרה לרכבת ישראל לחומש הקרוב בהיקף של מעל 40 מיליארד שקל, תיתקל בצוואר בקבוק בתחנת נתב"ג שלא יאפשר את מימושה. פרויקטים אלה יעמדו כאבן שאין לה הופכין בשל צוואר הבקבוק בנתב"ג".

לכן המליץ קדם לדבוק בתוכנית המקורית של הרכבת, וציין כי ["לחלופה שדורשת רש"ת לא קודם תכנון"](#) כך שעצם ההחלטה על חלופה כזו תעכב את הפרויקט בשלוש שנים לפחות. "בנוסף יצוין כי [מבירור עם מוסדות התכנון שידרשו לאשר את הביצוע, קיימת התנגדות רבתי להרחקת תחנת הרכבת מהכניסה לטרמינל, ואין כל ודאות שהביצוע יאושר על ידם"](#). בינתיים הזהיר קדם מבעיות נגישות לשדה התעופה ולפקקים שדחייה כזו תייצר בכביש 1.

[ברשות שדות התעופה טוענים כי הסיבה להתנגדותם היא נגישות הולכי הרגל מהחניונים אל הכניסה לטרמינל ולא צמצום בחניות עובדים](#). כן טענו שם כי חוות הדעת של היועץ המוסכם אינה מחייבת וכי מצפים שם להכרעת משרד התחבורה.

לחצים רבים על המשרד

ואולם, משרד התחבורה מתקשה להכריע. ייתכן שסיבה לכך היא הקשר ההדוק בין הנהלת המשרד ומועצת רשות שדות התעופה. ראש מנהל תשתיות במשרד התחבורה, אבנר פלור, מנוע מלעסוק בנושא משום שהוא גם דירקטור ברשות. רק לאחרונה שרת התחבורה מירי רגב ניסתה למנות את מקורבה ומנכ"ל משרד התחבורה לשעבר עופר מלכה למנכ"ל הרשות, אך נתקלה בסירוב הוועדה למינוי בכירים בחברות הממשלתיות.

[תוכנית הפיתוח של הרכבת, אף שכבר אושרה ותוקצבה, נתקלת בבעיות משמעותיות שנובעות מלחצים שונים ומגוונים שמופעלים על משרד התחבורה - שמתקשה לקבל החלטות](#). כך בשבוע שעבר [נחשף בגלובס כי במוסד מבקשים תחנת רכבת צמודה למטה הארגון בגלילות](#), אף שכבר יש תחנה מתוכננת בקרבת מקום ומשמעות הזתה הוא פתיחת תוכניות המטרו הקשורות בה. גם ראש עיריית נתיבות יחיאל זוהר, המזוהה עם הליכוד, [דורש תחנת רכבת נוספת בעירו ורגב מקדמת אותה - בניגוד לעמדת אנשי המקצוע ברכבת ובמשרד התחבורה](#). והנה, תחנה נוספת נתקלת בהתנגדות של גוף אחר הכפוף למשרד התחבורה.

תגובת משרד התחבורה: "הנושא מוכר לגורמי המקצוע של המשרד ונמצא בדינוי עומק בין כלל יחידות הסמך, לרבות רכבת ישראל ורשות שדות התעופה. לאחר השלמת תהליך הבחינה, תתקבל החלטה שתיקח בחשבון את מכלול ההיבטים הרלוונטיים, כגון רציפות

תפקודית של שדה התעופה הבינ"ל הראשי של ישראל, לוחות זמנים לביצוע, עלויות, שיפור השירות והנגישות לאזרחים המגיעים לשדה התעופה".