

הרכבת רכשה במיליארדים קרונות הנמוכים ב-20 ס"מ מרוב הרציפים

רכבות הסימנס החשמליות שיכנסו לשירות בספטמבר מותאמות לתקן האירופי, מה שייצור לנוסעים מדרגה בכניסה וביציאה. שרת התחבורה מירי רגב מינתה את מנכ"ל משרדה עופר מלכה לבדוק כיצד התקבלה ההחלטה. הרכבת: המנכ"ל הנחה את אנשי המקצוע למצוא פתרונות לצמצום הפרשי הגובה

אודי עציון 10:26 , 04.05.21 כלכליסט

רכבות הסימנס החשמליות החדשות שרכשה רכבת ישראל נמוכות מרוב הרציפים בתחנות, מה שייצור לנוסעים מדרגה של כ-20 ס"מ בכניסה וביציאה אל הקרונות.

בחודשים האחרונים מבצעת הרכבת נסיעות מבחן למערכים הראשונים של הרכבות החדשות, לפני הגעת עיקר 330 הקרונות החדשים, שהוזמנו ב-2016, בעלות של 3.8 מיליארד שקל, כולל מוסך מיוחד שנבנה עבורם באשקלון.

אולם הרכבת החליטה אז כי הקרונות החדשים יהיו בתקן האירופי, המותאמים לרציף בגובה של 76 ס"מ; זאת, בשעה שכשני שלישים מהרציפים הם בגובה 93 ס"מ. מדובר בשליש מהרציפים שכבר נבנו לפי התקן החדש, לעומת שני שלישים שגבוהים במדרגה.



הקרן החדש שנמוך מהרציף

כאשר התקבלה ההחלטה נקבע כי הרציפים של התחנות העתידיות לאורך המסילה המזרחית וכביש 431 ייבנו כבר בתקן האירופי, והרכבת תתאים את שאר הרציפים, אולם מדובר בתהליך שייקח שנים. ההחלטה התקבלה אז בתאום בין מנכ"ל הרכבת דאז בעז צפריר למשרד התחבורה, שבראשו עמד אז ישראל כץ.

הקו הראשון שבו יופעלו הרכבות החדשות, בספטמבר השנה, יהיה מאשקלון להוד השרון, דרך תל אביב והרצליה. ברכבת בוחנים כעת אפשרות להגביה זמנית את היציאה מהקרונות, כדי לבטל את המדרגה ברציף.



הקרון נמוך יותר מהרציף

בהוראת שרת התחבורה מירי רגב פנה הבוקר מנכ"ל משרד התחבורה עופר מלכה ליו"ר הרכבת משה שמעוני ולמנכ"ל מיכה מייקסנר, בדרישה להקים ועדת בדיקה להחלטה. "הובא לידיעתי מידע מדאיג ומטריד לפיו הקרונות החדשים מסוג דאבל דק סימנס אינם תואמים את גובה משטח העלאת הנוסעים, הרמפה. לאור חומרת המידע והשלכותיו הכלכליות והתפעוליות של הרכבת הצגתי לשרת התחבורה מירי רגב את המידע המוזכר

לעיל. השרה רגב הנחתה אותי באופן מידי על הקמת צוות בדיקה בראשותי. עוד הנחתה לסיים את מלאכת הבדיקה תוך 14 יום ולהציג לה את ממצאי הבדיקה", ציין מלכה .

מרכבת ישראל נמסר: הרכבת פועלת בהתאם לתקן האירופאי לרכבות, TSI PRM ובכלל זה תקן המגדיר מרחק וגובה מירביים בין הקרונות לרציפים. תקן זה ובכלל זה הבדלי הגבהים הרשומים בו אושרו על ידי חברת הבקרה של משרד התחבורה, המאשרת בזמן אמת את כלל פעילות רכבת ישראל, ובכלל זה הצטיידות ברכבות .

למרות שהקרונות עומדים בתקנים המחייבים, ולמען מתן שירות מיטבי לכלל הנוסעים, הנחה מנכ"ל הרכבת (שנכנס לתפקידו כשלוש שנים לאחר הזמנת הרכבות) כבר לפני מספר חודשים את אנשי המקצוע למצוא פתרונות טכניים לצמצום הפרשי הגובה ושיפור השירות וזאת על אף עמידה בתקן האירופי .

סוגיית גבהי הרציפים מעסיקה את מרבית חברות הרכבות בעולם, ובישראל סוגיה זו מתחדדת שכן רכבת ישראל מפעילה כ-70 תחנות אשר נבנו בעשורים שונים ובגבהים שונים, חלקן עוד בתקופת המנדט הבריטי. בנוסף בשל שנים של תקצוב חסר שהביאו למחסור בצי נייד, מופעלים היום סוגי רכבות רבות, חלקן מיושנות, על מנת לעמוד בביקוש הגובר לשירות רכבתי."