

20 שנה של עיכובים, טעויות ותקלות: המחדלים בקו האדום של הרכבת הקלה

דחייה של שנים, אינספור נסיעות ללא נוסעים, ועכשיו גם תקלה מסתורית • "נת" ע לא הייתה ערוכה לפרויקט", מאשים גורף בענף את ההחלטה להלאים את קווי הרכבת הקלה בגוש דן, ומעריך: לו הייתה מתקבלת הכרעה שונה, ייתכן שכבר היום רכבות היו משתמשות בה מידי יום • גלובס צולל לשרשרת הכשלים בפרויקט הענק באחד המטרופולינים העמוסים בעולם

[אסף זגריזק](#) פורסם: 05:47 עודכן: 09:30 **גלובס** 18.6.23

תחנות הרכבת הקלה עומדות שוממות בזמן שהרכבת נוסעת ריקה במסגרת נסיעות מבחן. הסיבה לכך היא תקלה שנעוצה בבלימות החירום של הרכבת, אותן מכנה שרת התחבורה מירי רגב "מסכנות חיים", בניגוד לעמדת גורמי המקצוע. משעה שהוגדרו כך, החשש הוא שהשחקנים השונים המעורבים בפרויקט יגלגלו את תפוח האדמה הלוהט הזה מהאחד לשני באופן שימשיך לדחות את הפתיחה - גם אם היא תתאפשר לאחר שיתקבלו אישורי הבטיחות.

אולם, מדובר רק בקצה הקרחון בשרשרת העיכובים והבעיות סביב הפרויקט הלאומי היקר שנעשה עד היום בישראל, שנמשכים כבר למעלה מ-20 שנה. גלובס צולל לעומק המחדלים, הטעויות והעיכובים בפתיחת הקו האדום של הרכבת הקלה בגוש דן, ומונעים מהתושבים ובעלי העסקים באחד המטרופולינים העמוסים ביותר בעולם המערכי מלהשתמש בתחבורה ציבורית ראויה. ובינתיים, משרד האוצר מסרב לפצות עסקים בזמן העיכובים למרות שחלקם נוצרו באשמתו.

האלמה: היעד המקורי לפתיחה - לפני שנים

כבר בשנת 1997 קיבלה הממשלה החלטה על הקמת הרכבת בגוש דן ובשנת 2005 הסמיכה את נת"ע (נתיבי תחבורה עירוניים) לשם כך. במאי 2007, לאחר השלמת הליך של מכרז בין-לאומי, נחתם הסכם עם קבוצת MTS שותפות בין חברות ישראליות וזרות ובהן אפריקה ישראל, אגד, סימנס הגרמנית ו־CCECC הסינית. שנה לאחר מכן, פרץ המשבר הכלכלי העולמי והשותפות לא הצליחו להגיע לידי סגירה פיננסית במשך שנתיים וחצי ולהתחיל את ביצוע הפרויקט, שהקמתו אמורה הייתה להסתיים בתוך חמש שנים. הקבוצה הציעה למדינה להגיע להסדר לפיו הפרויקט יפוצל לחלקים שונים וכך היא תוכל להגיע לידי סגירה פיננסית מלאה בעבור כל צד בנפרד, אך במשרד האוצר סירבו להצעה.

20 שנה של עיכובים, טעויות ותקלות

1997

חברת נת"ע נוסדת לשם
הקמת רכבת קלה
בגוש דן

2000

הממשלה מאשרת את
תוכנית הקמת הרכבת

2005

נת"ע מוסמכת לניהול
הפרויקט

2007

קבוצת MTS
זוכה במכרז להקמת
הרכבת

2010

הפרויקט מולאם
ונת"ע מופקדת גם
על הביצוע
יעד מתוכנן:
2017

2015

העבודות בשטח
מתחילות
יעד מתוכנן:
אוק' 2021

2019

הנהלת נת"ע מתפטרת
במחאה על התנהלות
הדירקטוריון

2020

מינוי הנהלה חדשה
יעד מתוכנן:
נוב' 2022

2021

הושלמה נסיעת מבחן
לאורך כל הקו האדום

2022

ההפעלה נדחית
לתחילת 2023, בשל
עצירות פתאומיות

2023

רגב קובעת תאריך יעד
חדש, יום העצמאות
(טרם נקבע יעד חדש)



בשנת 2010 החליטה הממשלה לבטל את הסכם הלאמת הפרויקט וביצעו על ידי חברת נת"ע. בבוררות שהתקיימה שנים מאוחר יותר, נכתב כי "הזכיין זכה במכרז על סמך הצעה לא ריאלי שללא הביאה בחשבון את מלוא עלויות הפרויקט באופן שהעמיד בספק את נכונות הבנקים להעמיד מימון לפרויקט". באוצר חגגו אז את ה"הישג" ובמשרד ראש הממשלה סברו שמדובר בטעות, אך העמדה הרווחת היום בענף התשתיות היא שטוב היה אם המדינה הייתה מסייעת לזכיינית לבצע את הפרויקט חרף הקשיים בסגירה הפיננסית, וייתכן שאם הייתה עושה כך - הרכבת הקלה בגוש דן הייתה פועלת כבר לפני שנים.

"המשבר הכלכלי העולמי הקשה על הסגירה הפיננסית והזכיין ביקש סכום נוסף", אומר לגלובס גורם המעורה בפרויקט. "בא קבלן שזכה במכרז, לא עשה כלום וכבר מבקש כסף - וכנראה שגם לא בצדק. אבל עדיין ההחלטה שהתקבלה לבטל את המכרז הייתה החלטה הכי קלה שיש והכי לא אמיצה שיש".

לדבריו, "צריך היה לתת תוספת תקציבית ולדחות את המועד לסגירה הפיננסית. זה אירוע לא פשוט, אבל הוא גרר עיכובים משמעותיים בפרויקט. זו החלטה שהתקבלה בחשב הכללי ולא נבחנו במסגרתה צרכים תחבורתיים, והיא התעלמה מהמורכבות הגדולה. לכל הפחות צריך היה לקנות מהזכיין תוצרים תכנוניים, כדי לא לזרוק את הזמן והכסף שהושקעו לפח. בזמן הזה, אפשר היה גם לפרסם מכרז חדש. בכל מקרה, נת"ע לא הייתה ערוכה אז לקבל על עצמה את הפרויקט הזה בכלל".

העיכובים: דחייה אחר דחייה, שהובילה לזינוק של מיליארדי שקלים

גם מבקר המדינה לא רווה נחת מההתנהלות סביב הקמת הפרויקט, וקבע כי ההחלטה להטיל את העבודה על נת"ע התקבלה מבלי שנעשתה עבודת מטה יסודית, ללא בדיקת מלוא המשמעויות מבחינת הידע והניסיון של החברה, האם יש בידיה את המשאבים הניהוליים לביצוע הפרויקט, והאם יכולה להסתגל לשינוי מהותי מחברה מפקחת לחברה מבצעת בתוך זמן כה קצר. ואם לא די בכך - לא נבדקה העלות הכלכלית של ההחלטה ביחס לחלופות.

בשנת 2010 התקבלה החלטת ממשלה, בה נקבע כי עלות הפרויקט מוערכת ב-10.7 מיליארד שקל, והוא היה אמור להסתיים בשנת 2017. העבודות עצמן החלו באוגוסט 2015, עת אירע פיצוץ גשר מעריב בתל אביב. בינתיים, אומדן העלויות התעדכן לכ-16.7 מיליארד שקל, וגם תאריך סיום העבודות השתנה לסוף שנת 2021.

מאז החלו העבודות, נת"ע הצליחה לעמוד ביעדיה, עד שבמהלך שנת 2019 התפטרה הנהלת החברה. יו"ר הדירקטוריון רם בלינקוב דרש להגדיל את סמכויותיו והמאבק שהתנהל בינו ובין הנהלת החברה בראשות יהודה בר און, גרם להתפטרותו של האחרון. לאחר מכן, התפטרו חמישה סמנכ"לים נוספים. כך הפרויקט הלאומי היקר והחשוב ביותר נותר ללא הנהלה מתפקדת, וסביר שגם מקרה זה תרם לעיכובים.

רק חודשים מאוחר יותר מונתה הנהלה חדשה, תאריך הפתיחה המיועד זו ב-13 חודשים לנובמבר שנת 2022, והתקציב עלה ל-18.7 מיליארד שקל. כך, מאז החלטת הממשלה לפני 13 שנים, העלות המוערכת לפי משרד מבקר המדינה (בנטרול התייקרויות ושינויים בשיעור המע"מ), רשמה עלייה של כמעט 7.5 מיליארד שקל ביחס לתקציב הקודם. עם זאת, יש

לציין שמרבית העלויות קדמו לתחילת העבודות בשטח, וכי לא מדובר בפרויקט היחיד שהעלויות בו ולוחות הזמנים בו התארכו גם בארץ וגם בעולם. מהשוואה בינלאומית שביצע המבקר, עולה כי האומדן מצוי בטווח העלויות של פרויקטים דומים בעולם.

המבקר מנה סיבות רבות לעיכובים, ביניהן חוסר הסמכות של נת"ע לאלץ חברות תשתית אחרות ורשויות מקומיות להתכנס ללוחות הזמנים של הפרויקט - מה שגורם לעיכובים, אומדן לא נכון של לוחות הזמנים ומשבר הקורונה. גורמים בענף מטילים את האשמה גם על הנהלת נת"ע, היחלשות החברה בשנים האחרונות, המשבר הפוליטי והיעדר גיבוי והתערבות מצד משרד התחבורה.

מאז אותה הדחייה, בחברה התעקשו לפתוח את הקו בתאריך המיועד, למרות קונצנזוס בענף התשתיות שהדבר לא יתאפשר ושהקו לא יכול להיפתח בשנת 2022. נת"ע התעלמה גם מדוחות חברת הבקרה, בהם הופיעו לוחות זמנים אחרים לחלוטין". הבעיה הכי קשה בניהול הפרויקט היא השקיפות", אומר גורם המעורה בו. בעוד שבכל העולם נרשמים עיכובים, חוסר השקיפות מאוד מאפיין פרויקטים של תשתית בישראל.

הטענה הקבועה של החברה היא שנדרש לשמור את הקבלנים במתח ניהולי תחת תאריך יעד קרוב, אלא שפעמים רבות הקבלנים יודעים בעצמם, טוב יותר מהחברה המנהלת, אודות הסטטוס של הפרויקט בשטח. כך, בסופו של דבר תארכי הפתיחה הפיקטיביים שאמורים היו להלחיץ את הקבלנים, הופכים דווקא את החברה המנהלת ללחיצה ולחלשה. בינתיים, הציבור מאבד אמון בפרויקטי התחבורה הקריטיים.

העסקים: באוצר בונים על עליית ערך, בינתיים עסקים נסגרים

"אני אומר לילדים שמגיעים לעסק שלנו שאולי כשיגדלו, הם יזכו להשתמש ברכבת. רק כשאראה אנשים יורדים ממנה אאמין שהיא עובדת - עד אז זה מרגיש כמו הולוגרמה", אומר יקיר כנפו, הבעלים של בית הקפה "דלי אלהמברה" בשדרות ירושלים ב'פ, שפתח את העסק שלו במיוחד לקראת ההפעלה שתוכננה לרכבת, ומאז רק התעכבה. לדבריו, המודל הכלכלי של העסק בנוי על תיירות פנים וחץ שתביא איתה הרכבת הקלה: "רצינו להראות את ישראל דרך חומרי הגלם השונים, אבל היום אני מתפרנס בעיקר מאירועים שאנחנו עושים בחוץ, כי אם הייתי בונה על הקהל ברחוב, הייתי סוגר ולא הייתי שורד את התקופה הזו."

יקיר ויתר חבריו בשדרות ירושלים ביפו לא זכאים לפיצוי בעקבות העיכובים בפתיחת הרכבת הקלה. בעלי עסקים אחרים מתארים שגם עיריית תל אביב מתייחסת לשדרה כאילו הרכבת כבר פועלת, ומקשה על התרחבות עסקים על חשבון השטח הציבורי שלא נעשה בו עדיין שימוש מלא. אמנם בניגוד לעיריות אחרות, קרן פיצויים לעסקים הנפגעים הוקמה והיא מנוהלת על ידי עיריית תל אביב ומשרד האוצר, אך היא כוללת רק פיצוי לעסקים שסמוכים למקטע התת־קרקעי בקו.

באוצר סירבו לענות לשאלות גלובס והפנו לעיריית תל אביב, שם אומרים כי "במהלך השנים האחרונות פנתה העירייה מספר פעמים אל משרד האוצר בבקשה להרחיב את פעולת קרן הסיוע גם לעסקים אשר אינם צמודים לעבודות תת־קרקעיות (תוך קביעה התאמות בכללי הזכאות ותנאי הסיוע), אך לא הושגה הסכמת המדינה". בעירייה מציינים

שבמסגרת הקרן, ניתן סיוע של 3.8 מיליון שקל לעסקים בתוואי: ככל הידוע לנו, אין מענה של המדינה לעסקים עקב עיכובים בפתיחת הקו האדום". עוד הוסיפו בעירייה כי תיקנו את חוקי העזר העירוניים, וכי העסקים הנמצאים בתוואי הרכבת הקלה במקטעים שבהם מוצבת גדר, זכאים לפטור מתשלום אגרת שולחנות, כסאות ופרגודים, וכן אגרת היתר לילה. עוד מציינים כי הנחה בארנונה היא בסמכות משרדי הפנים והאוצר.

גם מבקר המדינה התייחס לסוגיה: "עסקים הסמוכים למקטע התת־קרקעי של הקו האדום בתחום רמת גן ובני ברק אינם נהנים מקרן דומה לזו שהקימה עיריית תל אביב בשיתוף משרד האוצר, והם ואינם יכולים לקבל סיוע שלו זכאים עסקים בתל אביב. זאת על אף שחלק מתקציב הקרן הוא תקציב מדינה המוקצה על ידי משרד האוצר. יש בכך מעין חוסר שוויון בין עסקים בתחומים מוניציפליים שונים". "עמדת האוצר, כפי שעולה מדוחות המבקר, היא שבדומה לפתיחת הרכבת הקלה בשדרות יפו בירושלים, גם במטרופולין גוש דן תראה עליית ערך משמעותית שתתטיב עם בעלי העסקים והנכסים והיא מהווה מעין פיצוי. אולם, עסקים רבים נסגרים עוד לפני שהרכבת נפתחת.

מה יהיה בהמשך?

הרכבת תסייע לרבבות, אבל היא לא גייה צ'יינג'ר תחבורתי

"קשה עכשיו הקלה אחר כך", כך נכתב בשלטי הענק המלווים זה שנים את העבודות. ואכן, ערכם של נכסים לאורך תוואי הרכבת עלה, והוא נהפך אטרקטיבי במיוחד גם למגדלי משרדים שצצו לאורך השנים. גם המרחב הציבורי משתנה - בתל אביב למשל, הושקעו תקציבים תקדימיים במרחב ציבורי לטובת הולכי הרגל, רוכבי האופניים ונוסעי הרכבת הקלה והתחבורה הציבורית בכלל. עם זאת, בערים האחרות, המצב שונה לחלוטין - בפתח תקוה ובבת ים חוצצות גדרות בין מסלול הרכבת לרחוב.

בשורה התחתונה, פתיחת הקו האדום תקל על עשרות אלפי אנשים מדי יום את ההגעה למוקדי הביקוש השונים, אבל היא לא תפחית את הפקקים ולא תהווה גייה צ'יינג'ר תחבורתי. השינוי האמיתי יגיע רק לאחר פתיחת מערכת המטרו התת־קרקעית, המתוכננת בשנים 2034-2037. ההערכות למטרו שונה ונסמכת על הלקחים, אך אם לסמוך על סיפור הרכבת הקלה בגוש דן, כנראה שיידרש עוד זמן נוסף, וכמה שפחות פוליטיקה.

מנת"ע נמסר בתגובה: "פרויקט הקו האדום הוא מהמורכבים שהוקמו בארץ ונחשב למאתגר גם בסטנדרטים בינ"א. פרק זמן ההקמה והעלויות עומדים בסטנדרטים הנהוגים במערב, אם כי גם בנת"ע מבינים את הציפייה להפעלת הקו ואת האכזבה מהעיכובים.

"במערכת האיתות התגלו תקלות מינוריות שגרמו למספר עיכובים. נדגיש כי אין מדובר בתקלות מסכנות חיים, וברכבות רבות בעולם המערכי תקלות מסוג אלה מופיעות באופן תדיר. עם זאת, נת"ע פועלת על פי הנחיית משרד התחבורה, ותפתח בנסיעה מסחרית לכשיתקבל האישור להפעלה מסחרית."