

50 דקות נסיעה, חודשים של פיגור: הקמת הרכבת הקלה בין חיפה לנצרת מתעכבת

הרכבת הקלה שתחבר בין חיפה לנצרת מתעכבת מעבר לצפוי, כך נודע לכלכליסט. חברת הבקרה שמלווה את ההקמה מזהירה את וועדת ההיגוי: "הפיגור שדווח בעבר הולך וגדל ובעבודות רבות נוצל מרווח הביטחון"

יובל שדה 15.01.25, 06:29 **כלכליסט**

פרויקט הרכבת הקלה בין חיפה לנצרת מתעכב עוד, כך נודע לכלכליסט. השבוע שלחה חברת הבקרה סולברג המלווה את הפרויקט מכתב לוועדת ההיגוי של רק"ל נופית - השם שניתן לפרויקט הרכבת של חיפה-נצרת. המכתב, שכותרתו "התראה על חריגה בלוחות זמנים", מפרט את העיכובים הצפויים במקטעים השונים של הפרויקט. "אנו מזהים כי הפיגור שדווח בעבר הולך וגדל ובחבילות עבודה רבות נוצל מרווח הביטחון ביחס למועד המסירה החוזי לזכיין. חלק מהעיכובים כבר עלולים להשפיע על מועד ה־TOD (מועד ההפעלה המסחרית: Permission To Operate – י"ש).

חברת הבקרה מבהירה כי "סיבות רבות גרמו לעיכובים" אלה לרבות כאלה שאינן באחריות החברה: השפעות מלחמת חרבות ברזל, אישורי משטרה, רשויות מקומיות וחברות תשתית אחרות", כותבת כי לעיכובים משמעותיות כספיות ומשמעויות מבחינת לוחות הזמנים ומפרטת על המקטעים השונים שנמצאים בפיגור.



בין השאר נכתב כי כל המקטע שעובר דרך תחום עיריית נוף הגליל "הינו בפיגור משמעותי, כאשר ברוב הפרויקטים קיימת חריגה מלוח הזמנים למסירה לזכיין, לאור השלב בו נמצאים

מרבית הפרויקטים, גם העדר מרווח ביטחון למועד המסירה לזכיין מהווה סיכון משמעותי מאוד לחריגה". מקטעים בעייתיים נוספים כוללים את מקטע כביש 79 בהם "עדיין קיים סיכון משמעותי לחריגה" ונכתב כי "טרם דווח כי החל התיאום מול נתיבי ישראל לקבלת כביש 79 על ידי הזכיין".

הסטטוס של העבודה במחלפי סומך והמוביל "אינו סגור", המקטע באזור הקריות בפיגור בין השאר על רקע עיכובים מצד המשטרה וגם שם יש סיכון משמעותי מאוד לחריגה. המקטע בין מרכזית המפרץ עד מחלף אתא דרום "בפיגור בעיקר בתוואי מסילת רכבת ישראל. הסיבות העיקריות לפיגור זה הן: בעיות תכנון, קצב ביצוע נמוך, חסם מול הרכבת, חסם העתקת עמוד חשמל וחסם משטרת ישראל".

עיון בטבלה המצורפת למכתב מצביע על כך שהעיכובים במקטע העובר דרך עיריית נוף הגליל הם החמורים ביותר ועומדים על עד 8 חודשים ממועד המסירה הנדרש לזכיין.

לפי מסמך "תשתית לצמיחה 2025" של משרד ראש הממשלה, המרכז את לוחות הזמנים של פרויקטי התשתית, פרויקט הרכבת הקלה בין נצרת לחיפה אמור להסתיים ברבעון השלישי של 2028. באתר של החברה הממשלתית חוצה ישראל, האחראית על הפרויקט, נכתב כי הצפי לסיום התוואי של הפרויקט הוא "עד 2029", כאשר ניסוח זה פותח פתח להפעלה מאוחרת יותר מפני שלאחר סיום התוואי יש צורך בתקופה ארוכה של נסיעות ניסיון.

הרכבת הקלה נצרת-חיפה היא פרויקט ייחודי ושנוי במחלוקת. הייחודיות שלו נובעת בראש ובראשונה מכך לא מדובר ברכבת קלה "קלאסית", אלא ביצור כלאיים שפועל גם בתוואי העירוני וגם בבינעירוני. באוצר התנגדו בעבר להקמתו וטענו כי מדובר בפרויקט לא משתלם עקב מיעוט בריכוזי אוכלוסייה לאורך התוואי ומפני שהמרחק הגדול בין נצרת לחיפה יוביל לכך שנסיעה מקצה לקצה בקו תיקח 50 דקות. מנגד, מדובר בפרויקט רכבת הקלה היחיד שמתוכנן לשרת ריכוזי אוכלוסייה ערבית מובהקים.

אורכו של קו נופית הוא כ-41 ק"מ. בקו יוקמו 20 תחנות, יפעלו בו מעל 30 רכבות בתדירות נסיעה מרבית של כל ארבע דקות. במשרד התחבורה טענו בעבר שמספר הנוסעים ביום יעמוד על כ-100 אלף.

בדומה לפרויקטים אחרים בסדר הגודל הזה, הוא מחולק לשלב של "אינפרא 1" הכולל את החלק התשתיתי אותו מובילה חברת חוצה ישראל, ואילו החלק השני "אינפרא 2" יוקם על ידי זכיין פרטי.

הזכיין שאמור להקים את הקו היא קבוצה המורכבת מהחברות אלסטום, אלקטרה ומנרב שזכתה במכרז בפברואר 2024 עם הצעה שנאמדת בכ-4 מיליארד שקל והיא תהיה אחראית על תכנון, הקמה, אספקה והתקנה של כלל המערכות הרכבתיות של הפרויקט ובהן מערכות איתות, תקשורת, חשמול, על הקמת המסילות והתחנות, הקמת מתחם תחזוקה וחניה, רכש קרונות וציוד. הזכיין יהיה אחראי על הפעלה ואחזקה של הקו לתקופה של כ-25 שנה. חברת אלקטרה-אפיקים תפעיל את קו הרכבת כשזה יפתח לפעילות.

מחוצה ישראל נמסר: "הפעילות ברכבת הקלה נופית ממשיכה. יחד עם זאת, בעקבות השפעות המלחמה על הצפון והמחסור בכוח אדם, ישנה האטה ברציפות הפעילות בחלק מאתרי העבודה. החברה עוקבת מקרוב אחר פעילות הקבלנים ופועלת על מנת לשמור על רציפות הפעילות ולצמצם שינויים בלוח".