

המטרו כבר בעיכוב של 4 שנים: אלו התוכניות שיכריעו אם הפרויקט יתחיל להתקדם

גם בתרחיש האופטימי ביותר המטרו לא יפעל לפני שנת 2034 • אבל כדי שזה יקרה, אפילו באופן הדרגתי, בשנה הקרובה צריכה להיות התקדמות משמעותית שתחפה על העיכובים הרבים שאירעו בדרך

[אסף זגריזק](#) 11:20 גלובס 22.12.22

פרויקט התשתיות השאפתני ביותר שיצא לדרך בישראל הוא פרויקט המטרו, לחפירת שלושה קווי רכבת תחתית מתחת ל-24 רשויות מקומיות בגוש דן, בעלות הנאמדת ב-150 מיליארד שקל. אולם עד לתחילת ביצוע הפרויקט, שבינתיים המועד המשוער לפתיחתו נדחה, נותרו לא מעט חסמים ומכשולים בדרך שעומדים בפני הממשלה החדשה. מיפינו את האתגרים המידיים.

הבוקר (ה') קיימה חברת נת"ע כנס להצגת פרויקט המטרו ועוד לפני שהחלו העבודות המשמעותיות כבר דווח על עיכובים בכל שלבי הפרויקט, כך שהפעלה חלקית של המטרו מתוכננת לשנת 2034 והפעלה מלאה בשנת 2037. מדובר על כ-4 שנות דחייה מהמועד המקורי שננקב רק בשנה האחרונה, והאתגרים גם לעמידה בלוחות הזמנים האלו עצומים. כך לפי לוחות הזמנים החדשים, העתקת התשתיות בתוואי הפרויקט יתחיל רק בשנת 2024, שלב אינפרא 1 שכולל את חפירות המנהרות והכנת חללי התחנות בשנת 2028 והפעלה חלקית כאמור בשנת 2034.

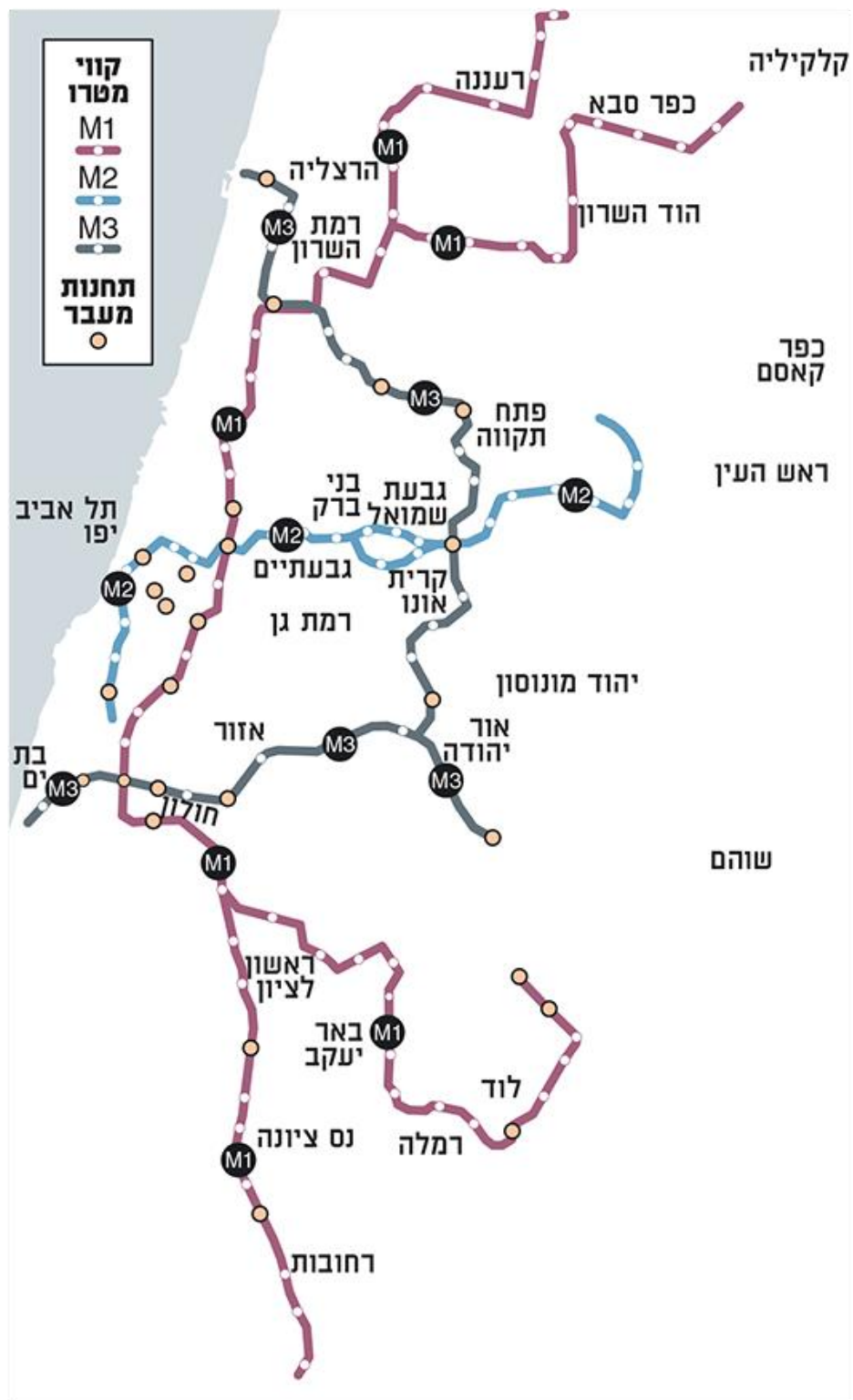
תכנון: תוואי חלופי בגלל העבודות בשבת

פרויקט המטרו מורכב בעצם מחמש תוכניות של הקווים עצמם, ונוסף עליהן תוכניות משלימות: לסביבת התחנה, להאבים התחבורתיים (שמוכרים בעיקר מחו"ל) ולבינוי מעל מוסכי הרכבת (דיפו).

לקווים מקודמות חמש תוכניות: קו M1 הוא הקו הארוך ביותר שהגזע שלו נמתח מגלילות ועד לראשון לציון - בצפון יוצאת ממנו שלוחה לרעננה ולהרצליה ושלוחה נוספת לכפ"ס, להוד השרון ולרמת השרון. בדרום יוצאת שלוחה לבאר יעקב, לרמלה וללוד ושלוחה נוספת לנס ציונה ולרחובות. הקו חולק לשלוש תוכניות - החלק הדרומי והצפוני אושרו בממשלה עד לגלילות. שתי הזרועות הצפוניות של הקו עדיין לא אושרו, אף שנכללו בתוכנית המקורית. על רקע התנגדויות רבות של הרשויות למיקום מוסך הרכבות והתוואי, התוכנית פוצלה ועדיין מתגלגלת במוסדות התכנון.

קו M3 החצי מעגלי מהרצליה דרך עתידים, פתח תקווה, קריית אונו, חולון ובת ים, כולל גם שלוחה לנתב"ג - אושר בממשלה.

קווי המטרו המתוכננים



הקו הקריטי שלמעשה ממתין לסיום הליכי התכנון הוא קו M2 שנוסע מחולון ומתל אביב במערב עד לרמת גן ולפתח תקווה במזרח. הקו נמצא כעת בבחינת התנגדויות על ידי החוקרת שצפויה להציג בסוף החודש את ממצאיה. בתכנון הקו רגישות רבה משום שבבני

ברק מתנגדים לחפירות בשבת, אלא שאת מערכת ה־TBM שחופרת ומדפנת בבטון את המנהרות לא ניתן לעצור מבחינה בטיחותית ולכן התוכנית כוללת גם תוואי חלופי דרך אוניברסיטת בר אילן.

בכל אופן, בטווח הזמן המידי כדי למנוע פגיעה בקצב התכנון של הפרויקט, נדרש לאשר בהקדם את קו M2 לטובת המשך התכנון המפורט וביצוע קידומי הזמנות.

חקיקה: האופוזיציה הופכת עכשיו לקואליציה

הרגל השנייה של קידום פרויקט המטרו נוגעת לחקיקה. חלקו הראשון של חוק המטרו עבר בכנסת הקודמת ובו נקבע המבנה הארגוני של הקמת הפרויקט, תקציבו בסך 150 מיליארד שקל ונושאים נוספים. חלקו השני של החוק אמור היה לעבור בכנסת אך נפילת הממשלה והמשבר הפוליטי טרפו את הקלפים והוא נתון כעת לקידומה של הכנסת החדשה. הפרויקט יוכל אמנם להתנהל גם ללא החוק אך כל עירייה, רשות או גוף תשתית יוכל להערים קשיים והפרויקט עלול להיקלע לסחבת של עיכובים בשל חוסר תיאום וחוסר עדיפות. בכנסת הקודמת הקואליציה העתידית הייתה האופוזיציה שהתנגדה לחוק וכעת תורה להעבירו.

החוק גם כולל הסדרה תכנונית שחיונית כדי לקדם את הפרויקט, כמו הסמכות של הוועדה לתשתיות לאומיות לתכנן שימושים סחירים בפרויקט, לתכנן דיור בהישג יד במסגרת התוכנית לסביבת התחנות, ולקבוע כי תוכנית המטרו גוברת על כל תוכנית אחרת. עוד כולל החוק נושאים מיסויים הקשורים בכדאיות תמ"א 70 ובהם מס המטרו שהמדינה תוכל לגבות בשלב מידי ולא רק לאחר השבחת הנכסים בפועל.

תקציב ומימון: להראות פריסה לאורך שנים

התקציב לפרויקט אמנם נקבע בחוק אך עדיין לא תוקצב. כדי לתת ודאות למשק, המדינה תצטרך להראות פריסה של התקציבים לאורך השנים.

בתקציב המדינה האחרון הוקצו 6 מיליארד שקל לקידום פרויקט המטרו ובפני ועדת הכספים של הכנסת יונחו בקשות להעברת שני מיליארד שקל נוספים, אלו אמורים להספיק לשנתיים הקרובות עד לתחילת החפירות במסגרת הפרויקט.

הפרויקט אמור להיות ממומן במחציתו (75 מיליארד) מתקציב המדינה, 25% נוספים מחבילת מימון מטרופוליני שמורכב מחלק מהכנסות אגרות הגודש, מהשתתפות הרשויות המקומיות, ממקורות משרד התחבורה וממיסוי עליית שווי נכסים.

25% נוספים אמורים להגיע מלכידת ערך שכוללת מס השבחת המטרו, הכנסות משיווק קרקעות מדינה בסביבת התחנות ובינוי מעל התחנות והדיפואים (מוסכי רכבות).

נוסף על חוק המטרו שמסדיר חלק מסוגיות אלו, בטיוטת חוק ההסדרים שהוצגה לפני נפילת הממשלה, הוצע למסות נכסים שבתוואי ובעיקר מגדלים ובנייני מסחר וכן משקיעים המחזיקים שתי דירות ומעלה לאורך התוואי. חלק משמעותי מחברי הממשלה מתנגד להחלת אגרות גודש ואם הרפורמה תרד מהפרק הרי שיידרש מודל מימון שונה.

סוגיה נוספת היא תזרים המימון. בבנק ישראל הזהירו כי עלול להיווצר פער בין ההוצאות של הפרויקט לבין הכנסותיו שתלויות בנדל"ן ולכן כדי לגשר על הפער הזה הומלץ לממשלה לתקצב את הפרויקט במלואו וליהנות מהשבחת הנכסים בהמשך.

מבנה ארגוני והנהגה: הליך בחירת מנהל הרשות נגדע

עדיין לא ברור מי תהיה חברת הביצוע שתוביל את הפרויקט. כרגע, מנהלת ההקמה של המיזם פועלת בחברת נת"ע שאחראית גם על ביצוע קווי הרכבת הקלה בגוש דן. לנוכח הפרויקט הענק וריבוי המשימות במשרדי הממשלה יגבשו בחודשים הקרובים את המבנה הארגוני החדש של החברה וייתכן שיוסיפו עוד חברות ממשלתיות לתקופת הביצוע.

מעל חברת הביצוע אמורה לתפקד רשות המטרו שעל פי חלקו של חוק המטרו שעדיין לא עבר בכנסת, תקים גם מועצה מאסדרת שתברור בקונפליקטים מול חברות תשתית ורגולטורים. הרשות הוקמה ומאוישת על ידי ארבעה גורמים ממשרדי התחבורה והאוצר בדרגי ביניים, אבל הליך בחירת מנהל הרשות נגדע בשל היציאה לבחירות וצריך להתחדש. המועמדים למנהל רשות המטרו כוללים בין היתר את דלית זילבר מנכ"לית מנהל התכנון לשעבר, צחי דוד סגן ראש אגף תקציבים במשרד האוצר הממונה על הנדל"ן, איתי חוטר לשעבר סמנכ"ל כלכלה של מרכז השלטון המקומי, בעז צפירי לשעבר מנכ"ל חברת ממון מסופי מטען וניטול שלפני כן שימש מנכ"ל רכבת ישראל, ואחרים.

ביצוע: האם החפירות יתחילו ב-2025?

ההערכה הרווחת היא שלמרות ההבטחות, הפרויקט לא יתחיל להיפתח לציבור, ובהדרגה, לפני שנת 2033-2034. כעת עובדים על הפרויקט כ-100 עובדים בנת"ע ובחברת הניהול שנבחרה. במהלך החודש צפויות להתקבל הצעותיהן של 10 הקבוצות שנותרו להתמודד במכרז ניהול הקווים ומתוכן ייבחרו שלוש קבוצות שכל אחת מהן תנהל את התכנון המפורט ואת ניהול הקו, בעלות של מיליארדי שקלים.

בינתיים בנת"ע ביצעו קידוחי ניסיון והחלו לתכנן את קידומי הזמינות הדרושים בקרקע ובעיקר ב-19 מוקדים שכוללים את פירי השילוח של מכונות החפירה וחלק מהתחנות המורכבות יותר לביצוע כדי לצמצם עיכובים שעלולים להתפתח. עד לסוף השנה חברת נת"ע צפויה להוציא 400 מיליון שקל לקידום הפרויקט, בשנת 2024 התקציב להוצאה הוא מיליארד שקל והוא יקפוץ בשנת 2025 לכ-8 מיליארד שקל עם תחילת החפירות - קפיצה גדולה מאוד שמשקפת יכולות ביצוע שאפתניות, וכנראה שמדובר באתגר הגדול ביותר בקידום הפרויקט.