

טעות לעולם חוזרת?

התנהלות בעייתית של רכבת ישראל בפרוייקט קו ירושלים ת"א מאיימת לפגוע פגיעה חמורה באזורי טבע מרהיבים ובשטח נופי

NRG מעריב | 6/8/2006 18:28

האם שוב מתקיימת התנהלות שערורייתית בתכנון קו ת"א ירושלים? לטענת החברה להגנת הטבע "הוצאת המכרז לעבודות הרכבת בנחל יתלה בהרי יהודה נעשתה בניגוד להוראות מפורשות של הגוף המאשר, ולכן יש להקפיד לא לתר".

התנהלותה של רכבת ישראל בתכנון קו ת"א ירושלים ממשיכה לעורר הדים רבים, החברה להגנת הטבע דורשת מרכבת ישראל ומעופר לינצ'בסקי, מנכ"ל רכבת ישראל להקפיד באופן מיידי את תכנון מקטע A1 בקו ירושלים ת"א במכרז הרכבת לעבודות תוואי הרכבת המהירה, בטענה כי המכרז הוצא בניגוד להוראות מפורשות של הגוף המאשר.

הגוף המאשר של תוכניות הרכבת הינו גוף שמונה על פי הוראות תכנית המיתאר הארצית מכוחה מתוכנן קו הרכבת לירושלים (תמ"א 1/23/16). לגוף זה סמכות להורות לרכבת ישראל בכל הנוגע לתכנון התוואי, אופן ביצוע העבודות והכל מתוך מטרה למזער עד כמה שניתן את הנזקים הסביבתיים שעלולים להיגרם בהעדר תכנון נכון, בודאי לאורך התוואי הרגיש כל-כך של הרכבת לירושלים.

תכנון לקוי של רכבת ישראל

בחודש ספטמבר 2005 החליט הגוף המאשר לדחות את החלופה הסביבתית לקטע הרגיש ביותר מבחינה סביבתית בנחל יתלה ואזור הקניון השחור, שטח זה הינו השטח השמור ביותר בהרי יהודה. חשיבותו גדולה מסיבות אקולוגיות - ריבוי בתי גידול ומינים נדירים של צומח וחי וקשר חיוני המתקיים ביניהם. באזור ערכי נופ רבים בעלי משמעות אסתטית והיסטורית גדולה ואתרי מורשת קדומה מהעבר הקרוב, כמו כן האזור מהווה מוקד משיכה ויעד לטיולים מיוחדים.

חלופת הרכבת, באזורי הגישור והכניסות למנהרות, שהתקבלה, מחייבת פגיעה מאסיבית ובלתי ניתנת לשיקום בשטח. לכך מתווספים הנזקים הסביבתיים של העבודות עצמן: סלילת דרכי גישה זמניות וקבועות, שטחי התארגנות, עודפי עפר אדירים, מנחת הליקופטרים וכדומה.

כאמור הגוף המאשר הבטיח כי בתכנון תוואי הרכבת הכולל שלוש מנהרות ושני גשרים, תוקדש תשומת לב מיוחדת במסגרת התכנון המפורט, האישור והפיקוח על העבודות באזור נחל יתלה בכדי למזער את הנזקים הסביבתיים שייגרמו במקום.

בהתאם לכך, קבע הגוף המאשר כי "ההתארגנות וכל המרכיבים הרלוונטיים לביצוע בנחל יתלה, לרבות הניקוז והשיקום, יאושרו על ידי הגוף המאשר ויהוו חלק מהמכרז שיופץ לקבלנים". מתכנני הרכבת נדרשו להגיש את הפתרונות הסביבתיים של הדרכים ושטחי ההתארגנות בנחל יתלה. בחודש פברואר 2006 חזר הגוף המאשר חזר והדגיש כי לא יוצאו מכרזים לקטע בו כלולה חציית נחל יתלה, אלא לאחר קבלת החלטות הגוף המאשר לגבי הפתרונות הסביבתיים בו.

והנה, בניגוד גמור להוראות הגוף המאשר, רכבת ישראל הוציאה בראשית יוני 2006 מכרז לקבלנים לביצוע הקטע בו מדובר (חציית נחל יתלה), ואף לא טרחה ליידע בעניין את הגוף המאשר.

מתוך חלקי המכרז שפרסמה רכבת ישראל עולה כי המכרז מתעלם מהיעדר פתרונות מוסכמים ומאפשרים סטטוטורית לעודפי העפר העצומים שיווצרו כתוצאה מהעבודות, אין תוכנית סופית ומאושרת לדרך הגישה לנחל יתלה ולעבודות השיקום הנרחבות שתידרשנה, אין תוכניות הנדסיות ושיקומיות לאתרי התארגנות ועבודות הקבלן.

כמו כן, תוכניות נופיות ושיקום סביבתי נעדרות לחלוטין מהנדרש מהקבלנים במכרז. התנהלותה הבעייתית של הרכבת מזכירה פרשייה אחרת ועגומה של הרכבת בשדרוג קו הרכבת לירושלים אשר זכה להתייחסות נרחבת מאת מבקר המדינה.

דו"ח מבקר המדינה



ליקויים חמורים בדו"ח מבקר המדינה צילום: ארכיון

דו"ח מבקר המדינה בשנת 2005 (סעיף 55 ב') מתח ביקורת חריפה על עניין המכרזים דאז: "הסתמכות על נתונים מוטעים כלפי מטה של משך העבודות הצפוי ועל אומדן לא שלם של הוצאות, ... התחלת פרויקט ללא הכנה מספקת...". המבקר דרש כי הרכבת תפיק את הלקחים בכדי להבטיח שהליקויים לא יישנו בפרוייקטים עתידיים. והנה, בעוד הציבור מחכה זו השנה השלישית ברציפות, לתחילת עבודות השיקום של הנזקים הסביבתיים הכבדים שהסבו עבודות השדרוג פרסמה רכבת ישראל מכרז ללא כל התייחסות הגוף המאשר.

בעקבות פעולה זו דרשה החברה להגנת הטבע להקפיא מיידית את הליכי המכרז, עד שיאושרו ע"י הגוף המאשר כל הפתרונות למזעור הנזקים הסביבתיים ויכללו במכרז.

היועצת המשפטית של החברה להגנת הטבע עו"ד חגית לוז-און ציינה כי: "תכנית מתאר היא ברמה של חוק משנה, אינני מבינה כיצד רכבת ישראל מקיימת מכרז בניגוד לחקיקת משנה. תבנית פעולה של הרכבת מוכר לחברה להגנת הטבע ולכן אנו נזעקים בפעילות הנוכחית, איננו בוטחים ברכבת ישראל לא בביצוע ולא בניהול הפרוייקט לאור התנהלותם בפרוייקטים אחרים.

נזקי קו ירושלים ת"א שנגרמו לפני 3 שנים עדיין מחכים לתיקון טרם התחלת תכנון וביצוע הקטע הנוכחי. משמעויות הנזק בתכנון לקוי ובביצוע לקוי הם בבזבז סכומי עתק למדינה ובפגיעה בטבע ובסביבה. אנו מתכוונים לבצע את אשר נדרש כדי שהמכרזים יוקפאו עד השלמת התכנון.

אברהם שקד רכז הרי ירושלים ויהודה בחברה להגנת הטבע הוסיף: "לאור ניסיון העבר שלנו עם הרכבת והנזקים הסביבתיים אשר נגרמו כתוצאה מסלילת המסילה לירושלים אנו איננו שמים את מבטחנו ברכבת ישראל. ביצוע פרווייקט קו הרכבת ת"א - ירושלים בו הושקעו כמעט 600 מיליון שקלים במקום 300 מיליון שקלים קיצר את משך הנסיעה מ-90 דקות ל- 85 דקות בלבד במקום 56 כמובטח.

"הנזקים הסביבתיים בביצוע הפרוייקט עד היום לא תוקנו, הקרונות לא מותאמים למסילה וכתוצאה מכך יש סדקים במסילה שמצריכים השקעה כספית נוספת במקום השקעה בשיקום הנוף הסביבתי.

בנוסף קבלנים הוכנסו לשטח ללא תכניות תקפות, התכניות שהיו בידי הקבלנים לא התבססו על מדידות בשטח אלא רק על תצלומי אוויר.

"כתוצאה מכך היו הרבה מאוד עיכובים ונוצרו הרבה מאוד נזקים סביבתיים. נוצרה פגיעה קשה ביערות בחרש, טונות של ערימות עפר שהובאו לטובת הפרוייקט שוטחו ולא פונו כדי להראות יותר טוב. כתוצאה מכך בוצעו נזקים סביבתיים גדולים בלי שיהיה בהם צורך אלמלא היה תכנון הנדסי וכלכלי שהיה חוסך את כל הנזקים.

"החברה להגנת הטבע מנסה להעלות חלופה שתוריד את תואי המסילה 120 מטר בממוצע נמוך יותר מהשוליים והיא לא תעבור בלב השטח הרגיש. אנו מאמינים כי הרכבת תנקוט בשיטה של קידום הפרוייקט ללא קבלת אישור מתוך תקווה כי גורמים שונים ממשד התחבורה וגופים ממשלתיים אחרים יפעילו לחץ לקידום הפרוייקט כדי להראות השגים בקדנציות שלטונם תוך כדי פגיעה חמורה בטבע ובסביבה. מן הראוי שמשרד התחבורה יפקח על פעילות הרכבת בשלב המוקדם כדי למנוע פגיעה ובזבז כספי ציבור כפי שמתואר בדו"ח מבקר המדינה באופן חריף ביותר".



עופר לינצבסקי, מנכל רכבת ישראל, רובי קסטרו

תגובת רכבת ישראל

ממשרד רכבת ישראל נמסר בתגובה: "רכבת ישראל פעלה ותפעל גם בעתיד בהתאם להנחיות ולהחלטות הגוף המאשר שהוקם במסגרת אישור תוכניות המתאר הארציות לתוואי הרכבת. מתפקידו של הגוף המאשר לאשר או לדחות תוכניות תוואי אלו ואחרות ובכלל זה בהתחשב בשיקולי נוף וסביבה.

בנוגע לתוואי הרכבת המהירה לירושלים, נכון להיום מבוצע קטע א' בתוואי מודיעין-לטרון. בסיום העבודות בקטע זה כמו גם בקטעים אחרים, יפורסם מכרז לקבלני נוף לתיקון כל נזק, באם נגרם, ושיקום הנוף והסביבה.

במקביל מעסיק הגוף המאשר אדריכל נוף המפקח ומלווה את הפרויקט בכל הנוגע לאספקטים בתחום הנוף והסביבה. במכרז שפורסם בחודש יוני הובהר לקבלנים כי עדיין לא התקבלה החלטה סופית של הגוף המאשר ואי לכך, הקבלן מחויב לביצוע בכפוף ובהתאם להחלטות ולהנחיות הגוף המאשר ככל שיהיו.

לשאלותינו מדוע פורסם המכרז ללא אישור הגוף המאשר ובניגוד להנחייתו ומבלי ליידע אותו לא קיבלנו כל תגובה. לשאלותינו הנוספות מדוע לא תוקנו הנזקים הסביבתיים בקו ירושלים ת"א ואיזה לקחים כלכליים סביבתיים הופקו ממשגי העבר לא זכינו לכל מענה.

החברה להגנת הטבע הבטיחה כי תעקב אחרי ביצוע הפרוייקט ותנסה למנוע ולמזער כל נזק עתידי כתוצאה מסלילת קו רכבת זה.

עדכון אחרון : 6/8/2006 18:28

רוצה לקבל את כל המבזקים של **מזמערב** לסלולרי שלך? לחץ כאן