



דו"ח המבקר

הקו לירושלים נפתח באיחור, בלי ציוד מתאים ובלי נגישות לכוחות ההצלה

מבקר המדינה בחן את התנהלות רכבת ישראל בפרויקט חשמול המסילות ובעיקר בפתיחת הקו לירושלים. המבקר מצא איחור בלוחות הזמנים, תקציבים שלא נוצלו או כאלה שתפחו, וליקויים שלא תוקנו. ליקויים נמצאו גם במערך התחבורה הציבורית בירושלים ובפיקוח על כלי רכב כבדים

אסף זגריזק | עודכן 16:01, 19.10.20 : YNET

למרות שהקו המהיר לירושלים נפתח באיחור, לרכבת ישראל לא היה ציוד מתאים להפעיל אותו, והדבר פגע בשאר הקווים. כך עולה מדו"ח מבקר המדינה שפורסם היום (ב'). בנוסף, תוואי הרכבת לא הונגש לכוחות ההצלה והדבר צפוי להוות בעיה במקרה חירום. המבקר ציין כי פרויקט החשמול של הרכבת סובל מעיכובים של שנים וצפוי להסתיים באיחור של שש שנים.

גם בתוך ירושלים מצא מבקר המדינה ליקויים בתחבורה הציבורית, וכן ליקויים בפיקוח על כלי הרכב הכבדים, שאחראים לכמעט 30% מההרוגים בתאונות הדרכים בעשור האחרון.

דו"ח המבקר על פרויקט החשמול והרכבת לירושלים

מחדל הקו המהיר לירושלים

פרק מיוחד הקדיש מבקר המדינה למחדלים בהקמת קו הרכבת המהיר מהרצליה לירושלים. בדו"ח הקודם שנערך בנושא, בשנת 2017, העיר המבקר כי הרכבת החליטו לסיים את הפרויקט במרץ 2018, אך ההערכה האופטימית הייתה שהקו ייפתח בסוף 2018. בפועל, הקו תוכנן להיפתח במרץ 2021 מהרצליה, אך בזכות האצת העבודות בתקופת הקורונה הוא נפתח כבר בחודש שעבר.

עם זאת, המבקר מצא כי "למרות האיחור בפתיחת הקו לא היה בחברת הרכבת ציוד נייד להפעלתו והיא נאלצה להפעיל אותו עם מערכי קרונות שהוסטו מקווים אחרים. הדבר גרם להקטנת תדירותם ולהגדלת הצפיפות בקווי הרכבת האחרים."

הקו נפתח במתכונת הרצה של שתי רכבות בשעה, ולפי המבקר – ללא הוכחת אמינות ועם מחיר נסיעה יקר יותר בהשוואה לאוטובוס. "תהליך ביצוע ההרצה והבדיקות לפני פתיחת הקו לא היה מיטבי", כתב המבקר ותקף את הרכבת על ביצוע ההרצה עם נוסעים בקרונות, למרות שהקו לא היה בשל להפעלה מסחרית מלאה.

דו"ח המבקר העלה עוד כי ברכבת ישראל אין מסמכים שמתעדים את התקלות והמאפיינים שלהן בקו, כמו גם הפעולות שבוצעו לתיקון והקריטריונים הנדרשים לפני פתיחת הקו להרצה עם נוסעים.

לטענת המבקר, גם כיום "האמצעים השונים ליכולת התגובה של כוחות החירום בעת אירוע בקו המהיר לירושלים מעלה תמונה הזורשת טיפול. כך למשל, הגשרים והמנהרות נבנו באופן שאינו מאפשר דרכי גישה לרכבי חירום על המסילות בתוך המנהרות ועל הגשרים.

הפתרונות לבעיה לא מספקים. הקמת משטחי בטון עלולה להימשך שנים, כוחות ההצלחה טרם השלימו רכישת רכבים דואליים שמסוגלים לנוע על כביש ומסילה ומועד כניסתם לפעולה לא ידוע. "הובלת כוחות החירום באמצעות רכבת כוננית אינה מיטבית משום שהיא עלולה להאריך את משך זמן הפינוי, דבר שעלול לעלות בחיי אדם."

בעיה נוספת שהעלה המבקר היא האיחורים של הרכבות בקו המהיר לירושלים, גם לאחר שתמה תקופת ההרצה. "שיעור האיחורים של הרכבות בקו המהיר לירושלים היה קטן מהשיעור הממוצע בקווים האחרים וזאת עקב אמינות השירות הנמוכה יחסית בקווים אחרים."

למרות שעד דצמבר 2019 הקו לא הושפע מתקלות או איחורים ברשת הרכבות הארצית, שיעור האיחורים בקו היה במגמת עלייה במחצית השנייה של 2019. מכ-0.4% מהרכבות המתוכננות ביולי 2019 לכ-2.2% בדצמבר 2019. עם זאת, יש לציין כי בספטמבר 2019 חושמל הקו לתחנת ההגנה, ובתחנה זו הושפע מאיחורים של קווים אחרים.

המבקר המליץ להמשיך ולקדם פתרונות להאצת הפרויקט, תיעדוף ביצוע חשמול הקווים לפי המשמעויות הכלכליות והשירות לנוסע וקבע כי על הרכבת, משרד התחבורה וכוחות החירום לפעול לשיפור יכולת התגובה בלוח זמנים קצר לאירוע חירום בתוואי הקו המהיר לירושלים.

העבודות הואצו, הליקויים לא טופלו במלואם

מבקר המדינה ציין בדו"ח החדש כי כבר משנת 2000 רכבת ישראל פועלת להחליף את מערך רכבות הדיזל המזהם ברכבות חשמליות, מהלך שצפוי להביא לקיצור זמני הנסיעה, הגדלת מספר הרכבות ברשת, שיפור העמידה בלוחות הזמנים וצמצום מספר התקלות.

בינתיים, הקו החשמלי היחיד הוא בין ירושלים לתחנת ת"א סבידור מרכז (בחודש שעבר נפתח הקו לנסיעה מהרצליה). 12.1 מיליארד שקלים הוקצבו לפרויקט, אך נכון לסוף 2019 נוצלו רק 31% מהתקציב.



בשנת 2013 נקבע שהפרויקט יושלם עד 2019, אך הוא נדחה וכעת מועד הסיום המשוער הוא 2025 – שש שנים של איחורים. בדו"ח הקודם שהכין מבקר המדינה בנושא, ב-2017, העריכו ברכבת ישראל שפרויקט חשמול הקווים יושלם בשנת 2021. חלק מהעיכובים

בשנים האחרונות נוגעים לסכסוך משפטי שנוצר מול החברה שמבצעת את החשמול, והצעת הרכבת לשלב קבלנים נוספים. לאחר כניסת המנכ"ל החדש של הרכבת הושגה פשרה עם החברה המבצעת ותאריך היעד נקבע – שנת 2025.

במהלך השנים לא רק נדחה מועד סיום הפרויקט, אלא גם אומדן העלויות תפח מ-11.9 מיליארד שקלים בשנת 2014 ל-12.4 מיליארד שקלים בשנת 2019. לפי המבקר, אלו לא העלויות היחידות משום שלדחיית הפרויקט יש גם עלויות משקיות בסך מאות מיליוני שקלים מדי שנה. "עיכובים בפרויקטים עלולים לגרום לפרויקט לאבד את כדאיותו ולהביא לשינויים בתעדוף מרכיביו", נכתב.



עבודות החשמול בתל אביב. "עיכובים בפרויקט עלולים לגרום לו לאבד את כדאיותו" עלויות נוספות לתקציב המדינה נובעות מהצורך להמשיך לרכוש קרונות דיזל ולתחזק אותם עד שהפרויקט יושלם, כשבמהלך השנים הרכש נעשה במתכונת של "רכישות חירום" שמנעו הליך תחרותי במכרז. אם הפרויקט ידחה שוב לשנת 2029 מעריכים במבקר המדינה שיתווספו עלויות של 825 מיליון אירו.

דו"ח מבקר המדינה מציין כי רק 64 קילומטרים של מסילה חושמלו עד כה, מירושלים לתחנת סבידור מרכז. עם זאת, צריך לציין כי נסיעות מסחריות של הקו החשמלי פועלות כיום עד לתחנת הרצליה ועמודי חשמול הוצבו בחודשים האחרונים במסילת "קשת השרון" וצפונית לאשקלון.

מרכבת ישראל נמסר בתגובה: "הרכבת תלמד את הדו"ח ותפעל בהתאם למסקנותיו, כפי שעשתה בעבר. בשנה וחצי האחרונות קיבל הפרויקט תנופה משמעותית. לוחות הזמנים הוגדרו מחדש ומגלמים הקדמה של כחמש שנים בהשוואה למאפייני הפרויקט שבדק מבקר המדינה. לוח הזמנים החדש שסוכם עם המדינה הוא משמעותי ובתקופה האחרונה שולבו קבלנים נוספים והואצה הקמת תשתית החשמול של הקו מאשקלון לטבעת השרון ובמקביל מואצת השלמת המוסך החשמלי באשקלון שיקלוט את הרכבות החשמליות החדשות שיגיעו בשנה הקרובה."

ממשרד התחבורה נמסר בתגובה: "המשרד ניצל בשנה האחרונה את השבתת תנועת הרכבות בתקופת הקורונה לביצוע מבצעי תשתית מורכבים שתומכים בפרויקט החשמול, וקיצר את לוחות הזמנים בקווים שונים ברשת המסילות."