

הפשרה התמוהה שעלתה לרכבת עוד 160 מיליון שקל

ב־2015 התגלו ליקויים בעבודות הקו המהיר לירושלים, בעקבותיהם החל סכסוך חריף בין רכבת ישראל לקבלנית המשנה שפיר הנדסה. משרד האוצר קבע כי כשלים ניהוליים וכספיים של הרכבת במגעים להגיע לפשרה הקפיצו את הפיצוי פי שלושה, ל־244 מיליון שקל

מכתב ששיגר משרד החשב הכללי במשרד האוצר לרכבת ישראל, לפני [כחצי שנה באוגוסט 2018](#), חושף כי טעויות ניהוליות ברכבת, והתעקשות שלא לחתום על פשרה מוקדמת מול חברת שפיר הנדסה ששימשה קבלן ראשי בפרויקט הקו המהיר לירושלים - עלתה למדינה 160 מיליון שקל נוספים.

סכום הפשרה המוקדמת בין הרכבת לשפיר עמד על 80 מיליון שקל, אלא שמסיבות שונות, אשר יפורטו בהמשך, סוכם בין הצדדים כי הסכום שתשלם הרכבת לשפיר יהיה 244 מיליון שקל. הסכום כולל גם תביעות אחרות, קטנות יותר, שהיו לשפיר בפרויקט, במסגרת סיכום בין הצדדים כי "ינקו את השולחן" ויימחקו את כל התביעות ביניהם.

מבדיקת "כלכליסט" עולה כי משרדי הממשלה שאחראים על הרכבת - משרד התחבורה ומשרד האוצר - מצאו שורת כשלים ניהוליים וכספיים לגבי התנהלות הרכבת בפרשה. הכשלים, הנחשפים לראשונה, מציגים כי האירוע נוהל תחת שורת החלטות שאינה סבירה ושמשרדי הממשלה גילו אותה רק בדיעבד.

הקבלן סולק מהקו המהיר

הפרשה מתחילה בשנת 2015, אז התגלה שבחלק מעבודות ההנדסה בקו הרכבת המהיר לירושלים התבקעו חלק ממעברי הביטחון שמקיפים את המסילה באזור מבשרת ציון, והם התמלאו מים. מי שעסק באותה תקופה בביצוע עבודות אלה היא חברת שפיר הנדסה, שטענה בזמנו שהרכבת ביצעה לכאורה טעויות תכנון שהובילו לעצירת העבודות. מנגד, רכבת ישראל טענה לאחריות של שפיר ודרשה ממנו תיקון מיידי.

מחלוקת מסוג זה אינה חריגה בפרויקטים של תשתיות תחבורה, אולם הפעם ההאשמות הקצינו את המחלוקת בין הצדדים, עד שרכבת ישראל החליטה לסלק את שפיר מהאתר, והכניסה במקומה, ותחת מחאות קשות שלה, קבלן אחר שיסיים את העבודות.

שפיר לא החרישה ותבעה את הרכבת - גם על הסילוק מאתר הבנייה וגם על הנזק הכספי. רכבת ישראל ניהלה מגעים לפשרה מול שפיר, ושלחה לפני כחצי שנה בקשה למשרדי הממשלה לאשר את סכום הפשרה על כ־244 מיליון שקל. אגף החשב הכללי שבמשרד האוצר, שבחן את ההתנהלות, שלח לרכבת תגובה מפורטת על ניתוח מהלכי הפשרה מנקודת מבטו. המכתב נשלח למנכ"ל הרכבת היוצא שחר איילון, המסיים את תפקידו בעוד כשלושה שבועות. סכום הפשרה המוקדמת - 80 מיליון שקל - סוכם עוד לפני שאיילון הגיע לרכבת, אבל לא יושם בתקופתו.

המכתב מפרט טענות חמורות על התנהלות הרכבת. אף שהתשלום אושר בסופו של דבר, כדי לוודא שהמקרה של תשלום פיצוי לקבלן בהיקף כספי דומה לא יחזור על עצמו, אגף החשב הכללי כיתב את המסקנות הקשות שורת בכירים לרבות מנכ"ל רשות החברות ינקי קווינט, מנכ"לית משרד התחבורה קרן טרנר אייל, ראש אגף תקציבים שאול מרידור, החשב הכללי רוני חזקיהו ויו"ר דירקטוריון הרכבת, שנכנס לתפקידו רק באפריל 2018, דן הראל.

כשלים לאורך כל הדרך

אחת המסקנות הראשונות של משרד האוצר היא שהסכום אותו שילמה הרכבת יכול היה להיות כשליש המחיר. "יצוין, כי ההסדר המוצע כיום, נדון עם הספק כבר בשנת 2015 בסמוך למועד סיום ביצוע העבודות", כתב משרד האוצר. "עוד יצוין, כי היקף ההסדר אז עמד על סך של 80 מיליון שקל והוא כלל התחייבות של שפיר להיעדר תביעות בדומה להצעה כיום."

מדוע הנושא לא נסגר ואף הגיע בתחילת 2016 לשורה של תביעות הדדיות? לפי האוצר "הסדר הפשרה עם הקבלן הוקפא אז, על רקע מחלוקות בין הצדדים באשר לאחריות לנזקים במנהרות המקשרות שהתבקעו באותה עת."

בהמשך חושף משרד האוצר מי באמת אחראי למחדל התכנוני. במכתב שנשלח על ידי משרד האוצר נכתב כי "לאחר תחקור האירוע על ידי ועדה מיוחדת שמינה משרד התחבורה התברר כי עיקר האחריות לכשל ההנדסי שהביא להדחת הקבלן, מקורו בכשלי תכנון וניהול מטעם חברת הרכבת ולא בכשל בביצוע הקבלן כפי שסברה החברה." והאוצר קובע: "התנהלות זו של החברה היא רק אחת ממיני החלטות בעייתיות שהתקבלו לאורך העשור האחרון בניהול פרויקט הקו המהיר לירושלים."

הכשלים המרכזיים של הרכבת

על פי המכתב של משרד החשב הכללי באוצר

- היקף ההסדר**
בתחילת המשבר עמד על 80 מיליון שקל והתחייבות של שפיר הנדסה להיעדר תביעות
- כשל הנדסי**
עיקר האחריות למשבר מקורו בכשלי תכנון של הרכבת ולא של הקבלן
- החלטות בעייתיות**
רבות כאלה התקבלו ברכבת בניהול פרויקט הקו המהיר לירושלים
- ניהול לוקה בחסר**
לא התבצע ברכבת תיעוד בזמן אמת ונתנו הוראות סותרות במהלך הביצוע
- חשש מבית המשפט**
נבע מבירור ושיקוף ההתנהלות הלקויה של הרכבת בערכאות

בשורה התחתונה קובע האוצר: "אנו סבורים כי מהלך הדברים אשר הוביל את רכבת ישראל והמדינה לחשיפה בהיקף כה ניכר בפרויקט מחייב תחקיר יסודי ובלתי תלוי של כלל התהליכים וקבלת ההחלטות."

בהמשך התכתובת מציינים במשרד האוצר את שורת התקלות שנמצאו על ידי משרדי הממשלה בפרשה הזו. "מקריאת חומרי הרקע של הפרשה המוצעת, עולה תמונה של ניהול לוקה בחסר, היעדר תיעוד בזמן אמת של הביצוע ותיעוד השינויים, חסרים ביומני העבודה, בעיות תיאום עם צדדי ג', מתן הוראות סותרות במהלך הביצוע ועוד. להערכתנו, התנגדות הרכבת והיועצים מטעמה ליישוב המחלוקת בערכאה שיפוטית נובעת גם מהחשש לבירור ושיקוף ההתנהלות הלקויה בבית משפט, שם יצטרכו הגורמים המעורבים בפרויקט להגן על טענותיהם והתנהלותם לאורך הפרויקט", כותבים באוצר.

האוצר נאלץ לאשר פשרה

בהיעדר אפשרויות מתאימות להתמודד עם הטענות של שפיר, הוחלט באוצר לאשר את התשלום לחברה. בעקבות זאת רכבת ישראל דיווחה אתמול לבורסה, כי בהמשך לדיווחים מהשנה שעברה שעסקו ב"דרישת אחד הקבלנים של הקו המהיר לירושלים לתוספת תשלומים מעבר לנקוב בהסכמים המקוריים בינו לבין החברה", הרכבת מעדכנת את הציבור כי "התקבלו כל האישורים הנדרשים על ידי נציגי הממשלה הרלבנטיים להסכם הפרשה עם הקבלן, אשר מסיים את המחלוקות בין הצדדים, וזאת על סך של 244 מיליון שקל."

מרכבת ישראל נמסר בתגובה כי "פרויקט הקו המהיר בניהולה של רכבת ישראל הוא אחד הפרויקטים המורכבים ביותר מבחינה הנדסית, ואכן לווה באתגרים האופייניים לפרויקט בסדר גודל כזה - אך הסתיים בהצלחה תוך עמידה במסגרת התקציב, לרבות סכום הפרשה. יודגש, כי כל גורמי המדינה הרלבנטיים בחנו את ההסדר ואישרו אותו כנדרש."