

עיכוב של שנה וחריגות של מאות מיליוני שקלים: מה קורה עם הרכבת הקלה?
הרכבת הקלה בגוש דן נחשבת לפרויקט דגל, אך לאחרונה מתגלים עיכובים וחריגות לא מתוכננות.
בחברת נת"ע מבקשים לדחות את פתיחת הקו הראשון ב-13 חודשים והעלות 670-מיליון שקלים.
גורם המקורב לפרויקט: "כאוס בחברה". מנכ"ל נת"ע באולפן: ynet: בכל העולם דוחים פרויקטים מהסוג הזה"

אסף זגריזק [Y NET](#)

פורסם 04.07.20, 16:05 :

חברת נת"ע (נתיבי תחבורה עירוניים), שאחראית על הקמת הרכבת הקלה בגוש דן, צפויה לבקש בשבוע הבא דחייה של 13 חודשים להפעלת הקו האדום. עיכוב דומה, של שנה, צפוי גם בעבודות לקווים הנוספים, ובדיקה שנערכה במיזם גילתה חריגה של 670 מיליון שקלים מתקציב העבודות. **בדיקת ynet: מה קורה בפרויקט הדגל של משרד התחבורה?**

בשנת 2014 אישרה הממשלה את התקציב לפיתוח הקו האדום של הרכבת הקלה בגוש דן, 16.1 מיליארד שקלים, ואת מועד הפתיחה – אוקטובר 2021. לפי התוכנית המקורית, בעוד קצת יותר משנה, מאות אלפי עובדים בגוש דן היו אמורים לעשות הדרך לעבודה וממנה באמצעות רכבת קלה חשמלית מהתחנה המרכזית בפתח תקווה, דרך רכבת סבידור ומרכז עזריאלי ועד ליפו ודרום בת ים. נסיעה של דקות בין 34 התחנות שפזורות במוקדים הפקוקים ביותר בגוש דן נשמעת כמו חלום בעבור ישראלים רבים, וכעת נראה שהיא תישאר בגדר חלום, לפחות בשנתיים הקרובות.



תחנת הרכבת הקלה ברחוב אלנבי בתל אביב. עוד דחיות וחריגות (צילום: מוטי קמחי)



נסיעת מבחן של הרכבת הקלה. איחור של יותר משנה וחריגה של מאות מיליוני שקלים (צילום: נת"ע)



האתגרים בדרך להשקת הרכבת הקלה

- **אוגוסט 2015** פיצוץ גשר מעריב ותחילת העבודות על הקו האדום
- **מאי-אוקטובר 2019** המנכ"ל וחמישה סמנ"כלים של נת"ע מתפטרים, ממונה מנכ"ל חדש
- **דצמבר 2019** נת"ע מודיעה על עמידה בזמנים
- **פברואר 2020** נת"ע מבקשת לדחות את הפעלת הקו ב-13 חודשים, העלות: 670 מיליון שקלים
- **אוקטובר 2021** מועד הסיום המקורי של העבודות על הקו האדום
- **נובמבר 2022** מועד הסיום החדש שהחברה מבקשת לאשר

פרויקט הקו האדום של הרכבת הקלה עומד כעת על קצת יותר מ-60% שכבר בוצעו. בדצמבר 2019 ביקשה נת"ע את אישור ועדת ההיגוי של הפרויקט לשלושה הסכמי פשרה, שנועדו להביא ליישור קו מול הקבלנים על עבודות שבוצעו, במטרה לקבע לוחות זמנים לסיום העבודות שנותרו. בתמורה לאישור ההסכמים, שבמסגרתם שילמה נת"ע 600 מיליון שקלים, התחייבו החברות בפני הממשלה לעמוד בלוח הזמנים, מכיוון שהכספים שולמו גם לצורך האצת הפרויקטים לצורך עמידה בזמנים. בנת"ע טענו אז שיש בידם 200 מיליון שקלים נוספים למקרים בלתי מתוכננים. חודשיים מאוחר יותר, בפברואר 2020, העלו נציגי נת"ע בפני משרדי הממשלה השונים חריגה משמעותית בלוחות הזמנים ובתקציב. לפי ההערכה החדשה, סיום הפרויקט צפוי להידחות ב-13 חודשים, והמשמעות היא חריגה של 670 מיליון שקלים, מתוכם 140 נדרשים במידי כדי שהעבודות לא יעצרו. נציגי הממשלה הופתעו מאוד מההודעה ודרשו מהחברה להעביר בהקדם בדיקה פנימית על הכשלים בבקרה התקציבית. דו"ח נוסף של חברת בקרה חיצונית תוצג בשבוע הבא למשרדי התחבורה והאוצר.



עבודות על הרכבת הקלה בגוש דן
(צילום: נדב אבס)



(צילום: נדב אבס)



גליק. "בכל העולם דוחים פרויקטים מהסוג הזה"
(צילום: משי בן עמי)

מנכ"ל נת"ע חיים גליק התייחס היום באולפן ynet לעיכובים: "צריך להבין שאנחנו מדברים על פרויקט הנדסי מורכב מאוד, וכשאתה בודק מה קורה בעולם - פרויקטים מהסוג הזה נדחים. אני חושב שהדחייה בקו שלנו היא דחייה סבירה מאוד. קווים בכל העולם נדחים, משום שלא מדובר בפרויקט הנדסי אלא בפרויקט טכנולוגי". בנוסף הוא הצהיר שבסוף שנת 2022 הקו האדום יחל בפעילות ויסיע כ-70 אלף נוסעים.

קורונה איחורים ותכנון זמנים לקוי

ל ynet-נודע כי העיכובים בפרויקט הקו האדום נגרמו בשל שלוש סיבות עיקריות. דחייה של שלושה חודשים נגרמה בשל משבר הקורונה. המגפה שהתפרצה בינואר תפסה חלק מהעובדים הסינים בחופשת ראש השנה בארצם והם לא שבו לישראל. למרות שהצליחו להשיב חלק מהעובדים, המחסור עומד נכון להיום על יותר מ-200 עובדים סינים, בהם מנהלים ומתכננים בחברה שאחראית על מערכות החשמול והתקשורת. במסגרת תוכניות העבודה על הרכבת הקלה נקבע שיגיעו לישראל 500 עובדים סינים עד לספטמבר, אבל השמיים עדיין לא נפתחים. גורם המקורב לפרויקט אמר כי אם לא ימצא פתרון לסוגיה, המיזם יתעכב בחודשים נוספים.



העובדים הסינים לא הצליחו לחזור לישראל בגלל הקורונה (צילום: נדב אבס)

עבודות בפיר הרכבת הקלה

(צילום: מוטי קמחי)

בשל סגירת השמיים, גם מנהלי החברה שאחראית על האינטגרציה (תכלול כל מרכיבי הפרויקט) לא מצליחים להגיע לישראל. המחסור בשטח לא מתמצה רק באנשים, אלא גם בציוד. מפעלים רבים, בהם ספק הקרונות לרכבת הקלה, פועלים בעצימות נמוכה בשל הקורונה, וציוד התחנות התת-קרקעיות תקוע במפעלים הסגורים באיטליה ובספרד. דחייה של חודשיים נוספים נגרמה בשל איחורים שהצטברו על עבודות השלד ובתחנות, זאת חרף העובדה שנת"ע ביצעה יישור קו מול הקבלנים, ושולמו להם סכומים נכבדים כדי להאיץ את העבודות ולעמוד בזמנים המקוריים.

דחייה מוערכת של כחמישה חודשים נגרמה בשל הצורך בביצוע בדיקות, הרצות וקבלת האישורים הנדרשים להפעלת הרכבת, בסוף הליך הבנייה. בתחילה נקבע זמן של שמונה חודשים לבדיקות, אבל כעת סבורים בנת"ע שנדרשים לפחות 13 חודשים לתקופה שכוללת בין היתר אישורים מכיבוי אש, רישוי עסקים מחמש הרשויות שהקו עובר בשטחן, ובדיקת כל מערכות התיאום השונות.



נסיעת מבחן של הרכבת הקלה. 13 חודשים לאישורים ובחינות
(צילום: נת"ע)

גורם המקורב למיזם ציין כי גם 13 החודשים שנת"ע צפויה לבקש מוועדת ההיגוי שאמונה על הפרויקט ומשרת התחבורה מירי רגב הם סד זמנים לוחץ וצפוף. גורמים אחרים בענף התחבורה טענו שהעיכובים נוצרו בין היתר מכיוון שלוח הזמנים המקורי, שנקבע על ידי שר התחבורה דאז ישראל כץ, היה דמיוני ביחס להיקפי הפרויקט, וכי דחייה של כמה חודשים היא סבירה. עם זאת, פה מדובר על דחייה של יותר משנה.

בנת"ע התחייבו שבכל מקרה שיבושי התנועה מעל פני הקרקע, בשדרות ירושלים ביפו, בנווה צדק בתל אביב, בפתח תקווה ובבת ים, יסתיימו בזמן שנקבע כדי שהעסקים והתושבים יוכלו לשוב לפעילות רגילה.

היה אפשר למנוע את העיכובים

הקורונה אמנם הפגיעה רבים וגרמה לעיכובים שונים בכל עולם התשתיות, אבל ניתן היה למנוע את העיכובים הנוספים בפרויקט הקו האדום של הרכבת הקלה. כדי לצלול אל הסיבות הלא רשמיות לעיכובים בפרויקט צריך לחזור אחורה בזמן. בעיצומו של הפרויקט, במאי 2019, התפטר מנכ"ל נת"ע דאז יהודה בר-און, אחרי חמש שנות כהונה שבהן עמדה החברה בזמנים. הסיבה לכך הייתה קרע מול יו"ר הדירקטוריון הנכנס רם בלניקוב, שניסה לאגור סמכויות ריכוזיות, תוך שינוי המבנה הארגוני של החברה.



בר-און. התפטר בגלל קרע עם יו"ר דירקטוריון החברה
(צילום: מוטי קמחי)

מאז התפטרו חמישה סמנכ"לים בחברה, ורק חמישה חודשים לאחר מכן מונה מנכ"ל חדש – חיים גליק, שנכנס לתוך מערכת ניהולית מדולדלת. הטלטול בחברה גרם לחוסר יציבות ולבלבול. בנת"ע ניסו להסביר את העיכובים ואת תפיחת התקציב (שמשקף רק את עלות העבודות ולא את העלות למשק) בהסבר שלפיו לאחר כניסת ההנהלה החדשה הסתבר שישנם עיכובים שלא נלקחו בחשבון על ידי ההנהלה הקודמת, ושלא היו מרווחי זמן לתקלות ותקציב לבלת"מים. אבל מסמך שהגיע לידי ynet מראה שהטענות לא עולות בקנה אחד עם המצב בשטח.

מסמך ניהול סיכונים של חברת WSP, חברת הניהול ששכרה נת"ע לפרויקט, הציגה בדצמבר 2019, חודשיים לפני בקשת הדחייה הראשונה של החברה, תמונת מצב שלפיה "השלמת העבודות הקריטיות כדי לאפשר הפעלת הרכבת באוקטובר 2021 היא בת השגה בתנאי שכל בעלי העניין יהיו מחויבים לאסטרטגיה להפחתת סיכונים".

המסמך הוכן והוצג להנהלה החדשה של נת"ע שבעה חודשים לאחר התפטרות המנכ"ל הקודם, ולכן לא ברור על מה נסמכת הטלת האחריות על ההנהלה הקודמת. בנוסף, התקציב עמד בדצמבר על עודף של 200 מיליון שקלים למקרים לא צפויים, לאחר שהוצאו 600 מיליון שקלים להאצת העבודות.

עיכובים גם בשאר קווי הרכבת הקלה

הקו האדום הוא לא היחיד שמתעכב עם פתיחתו, וההערכה בקרב גורמים הבקיאיים במיזם הרכבת הקלה היא שיהיו עיכובים גם בפתיחת הקווים הנוספים.

"בחודשים האחרונים יש אווירה של כאוס בנת"ע, ולא רק בגלל הקורונה", אמר גורם שבקיא בפרטי המיזם. "ברור שהקורונה פגעה בפרויקט אבל לא ברור למה נדרשת דחייה כה ארוכה. העיכובים מצטברים לא רק בקו האדום, אלא גם בירוק ובסגול, ולא נראה שההנהלה מצליחה להשתלט עליהם."

ואכן, ל ynet-נודע שהפעלת הקו הירוק צפויה להידחות אף היא בשנה שלמה. הקו שמחבר את קצוות ראשון לציון, דרך תל אביב ועד להרצליה, היה צפוי להיפתח ב-2026, אך נכון לעכשיו מועד הפתיחה הוא 2027. הסיבה לכך היא עיכוב בחפירת המנהרות לחלק התחתי של הקו. מנכ"ל נת"ע התייחס להתקדמות בעבודות בשאר הקווים של הרכבת הקלה, בריאיון לאולפן ynet ואמר: "הקו הירוק והקו הסגול אמורים לקבל בסוף החודש הצעות המציעים במכרזים. לוחות הזמנים של הקווים האלה הוגדרו כבר. הקו הסגול ייפתח במרץ 2026 והקו הירוק ייפתח במרץ 2027."

-זה היה המועד המקורי? לא יודע מה המועד המקורי, מאז שנכנסתי לתפקיד בדקנו את הקווים והמשגנו את המציאות כמו שהיא."

הרכבת הקלה היא לא מיזם התשתית הראשון שהגופים האחראים עליו לא מצליחים לעמוד בזמנים מסיבות שונות ומשונות. קו הרכבת המהיר מירושלים לתל אביב נחנך השבוע בפעם החמישית, 11 שנה אחרי המועד המקורי. ועדיין, משרד התחבורה דרש מנת"ע לספק הסברים איזה מהעיוכים יכולים היו להימנע.

בפגישה עם נציגי המשרד צפויה החברה להסביר שפיצול המרכז להקמת הקו האדום לתתי-מכרזים, החלטה אמיצה ונדרשת בשעתו, הביא למערכת כבדה של אינטגרציה וחיבור בין עשרות הקבלנים שפועלים בשטח, ולכן בקווים האחרים נקבע מנגנון שונה. ייתכן שגם מניעת התפטרות המוניות יכולה הייתה לתרום לעמידה ביעדים או לפחות קרוב אליהם.

רגב. "מי שלא יעמוד ביעדים - נעביר את הפרויקטים שלו"

בשבוע הבא צפויים נציגי נת"ע לפגוש שרת תחבורה שסבלנותה פקעה. רגב אמרה השבוע ל ynet-כי "כפי שאמרתי בתחילת התפקיד – הודעתי לכולם שיעמדו ביעדים, ומי שלא נעביר פרויקטים מחברה לחברה. זה תקציב ציבורי ויש לנו מחויבות לעמוד ביעדים."

לדבריה, "בנת"ע יש עיכוב גדול בפרויקטים, למדתי את העניין וזה נמצא בבדיקה מסודרת של המנכ"ל. הנחיתי אותו לקדם בדיקה כיצד יכול להיות שפרויקטים מורכבים מתעכבים, והם אמורים להציג לי את הנושא בשבוע הבא. נלמד את הנושא ואקבל החלטות."

גורם במשרד התחבורה הזכיר שבמקרה אחר, החליטה השרה רגב להפסיק את ההתקשרות מול חברת יפה נוף בעקבות עיכובים בפרויקטים במטרופולין חיפה: "ברגע שראינו את העיכובים והצטברו טענות ודוחות שדיברו על התנהלות בעייתית שייתכן שמייצרת בעיות בפרויקטים, החליטה השרה להעביר גם באמצעות יפה נוף את המסר שתהיה אפס סובלנות כלפי חברות שעובדות עם המשרד ואינן עומדות ביעדים."

מלשכת שרת התחבורה נמסר כי "עם כניסתה של השרה לתפקיד היא הנחתה את מנכ"ל משרדה לערוך בדיקה מקיפה ויסודית בנוגע לעיכובים בפרויקט הלאומי החשוב. ממצאי הבדיקה יוצגו לשרה בשבוע הבא."

מחברת נת"ע נמסר בתגובה: "חברת נת"ע מקימה בימים אלה בגוש דן את פרויקט התחבורה הגדול והמורכב שנעשה אי פעם בישראל – רשת הרכבות הקלות והמטרו. מטבע הדברים, בפרויקטים מסוג זה, האורכים שנים ארוכות, נגרמים לעתים עיכובים בלוחות הזמנים שאותם לא ניתן היה לצפות, כמו השפעת מגפת הקורונה על בואם של מאות עובדים או שינויים תכנוניים שלא ניתן היה לתכנן מראש. "בבדיקה שנערכה בהוראת מנכ"ל החברה הנכנס התגלו בלוחות הזמנים חודשי עיכוב נוספים שלא נלקחו בחשבון על ידי ההנהלה הקודמת, כמו הליך המבחן והאישור לנסיעת הרכבת, עיכובים משמעותיים בעבודות שלא דווחו וכן התגלתה עובדה נוספת – כל מרווחי הזמן שתוכננו לניהול סיכונים ותקלות כבר נוצלו, למרות שהפרויקט עדיין בעיצומו.

"יש לציין כי משמעות עיכובים כמתואר הוא תוספת תקציבית לפרויקט, אלא שמכיוון שההנהלה הקודמת לא הותירה כלל תקציב לאירועים לא צפויים, נאלצה נת"ע לפנות למשרדי התחבורה והאוצר להשלמת התקציב."