

הקמת הרכבת הקלה בירושלים הקדימה את הלו"ז. מה אפשר ללמוד מכך בגוש דן?

ההצלחה הירושלמית הטרייה מול הקשיים בגוש דן חושפת בין היתר את החשיבות של שיתוף פעולה בין הממשלה לגורמים פרטיים, ואת הצורך הרחוק בהקמת רשות מטרופולינית שתנהל את התחבורה ותמנע למשל "סחטנות" פוליטית

ירי המדינה, באמצעות צוות תוכנית אב לתחבורה ואגף החשב הכללי במשרד האוצר יחד עם העירייה ועם הוויכוח האמון על העבודות, המורכב משפיר הנרסה וכאף הספרדית.

במסגרת ההסכם בין הצדדים הוסכם שבמקרה של הקדמה הוויכוח יקבל בנוסח של חמישה מיליון שקל, והוא אכן יקבל את הבונוס.

בגוש דן, מי שאמור להיכנס לשלב השני של העבודות הוא זכיון המורכב מהחברות אלקטרה הישראלית ואלסטום הצרפתית, אלא שהדבר נתקל בעיכובים. תחילה נדחתה הסגירה הפיננסית של – מורל המימון הבנקאי – של הפרויקט בכחצי שנה אבל גם לאחר מכן, בממשלה לא שבעי רצון מהתקדמות הפרויקט. בשוק נשמעו לא מעט הערכות – שהוכחו כעבר – על כך שהחברות לא מצליחות לעבוד יחד באופן משביע רצון.

ואולם, צריך גם להזכיר שאלו דוגמאות בלבד. הקמת הקו הירוק בירושלים בכל זאת מצוי בעיכובים, אם כי קטנים בהרבה מאלו שבגוש דן. בנוסף, הקו הכחול בבירה מדרוש לאחר התפרקות הקבוצה שזכתה בהקמתו בעקבות פרישת חברות מפולין ומספרד והסתבכות רכישת הקרונות הסיניים. ואילו בגוש דן יש גם הצלחות – במסגרת הקמת הקו הסגול שכולו עילי כבר אפשר לראות מסילות על פני השטח והוא צפוי להיפתח באיחור של כשנה ביחס ללוחות הומנים המקוריים, באמצע שנת 2028.

4

לעבוד בתוך הערים – ובכל זאת להקדים

פעמים רבות חברות תשתית ממשלתיות מנסות לברל את העיכובים בפרויקטים שלהן ביחס למתחרותיהן בכך שעבודה בתוך הערים מטבעה היא כוז שגוררת עיכובים רבים, והנה השבוע נרשם בירושלים מקרה יוצא דופן שבו המבצע הסתיים מוקדם מהמתוכנן. זה לא היה פשוט: תחילה במשרד התחבורה עיכבו את המבצע בטענה שלא נעשתה הערכות מספקת מבחינת תחבורה ציבורית חלופית, לאחר מכן המשטרה ניסתה לשים רגליים כשעכבה מהנדרסים בשטח עד שנחתם הסכם שכר מול שוטרי מחוז ירושלים, ובכל זאת מדובר במקרה חריג אך מעורר של הקדמה בזמן הביצוע.



צילום: צוות תכנית אב לתחבורה

רכבת הקלה בירושלים

ירושלים, שהיא בעצם המטרופולין שבו חולפת הרכבת. גורמים שמעורים בפרויקט סיפרו כיצד ראש עיריית ירושלים, משה ליאון, לחץ לביצוע המבצע המהיר. בגוש דן צריך לעבור מול רשויות מקומיות רבות, דבר שמייצר כמובן קשיים רבים.

דוח מבקר המדינה שפורסם לפני שנתיים על העבודות להקמת הרכ"ל בגוש דן הראה כיצד כל עיר מפנסה להשפיע על ביצוע העבודות לפעמים באמצעים לא כשרים כמו הוצאת צווים להפסקת עבודה כרי "לסחוט" את חברת נת"ע שמבצעת את העבודות.

לכן, מזה שנים ארוכות גורמי המקצוע מנסים להקים רשות מטרופולינית לניהול התחבורה בגוש דן. למעשה ועדות ציבוריות שמונו המליצו לעשות כן כבר מסוף שנות ה-90, אבל הדבר שכרוך בוויכוח של סמכויות משרד התחבורה עדיין לא מומש בפועל ולכן נת"ע נאלצת לעבוד מול כל אחד ואחד מראשי הרשויות ולהענות לדרישות ולחצים שונים.

3

שיתוף פעולה בין המחשלה לשוק הפרטי

המבצע שהסתיים בהקדמה של שלושה שבועות בירושלים בוצע על



צילום: נת"ע

השלמת העבודות על הקו הירוק בתל אביב

גורמים שמעורים בפרויקט סיפרו כיצד ראש עיריית ירושלים לחץ לביצוע המבצע המהיר. בגוש דן צריך לעבוד מול רשויות מקומיות רבות, דבר שמייצר קשיים רבים

2

לעבוד מול מטרופולין ולא מול ערים

גורמים בממשלה מדרגים את היתרונות הירושלמים ובהם את העבודה מול עירייה אחת –

אסף זגריק

בין הקדמת מבצע הקו הירוק בירושלים לאיחור במבצע הקו הירוק בתל אביב: בעומק של 40 מטר מתחת לפני הקרקע, ובאיחור של שנים, נפרצה השבוע המנהרה האחרונה בקו הירוק של גוש דן ועבודות החפירה שלו הסתיימו. לאחר עוד ועוד דחיות, הפעלתו לא תקרה לפני שנת 2030. באותה העת, בירושלים, הסתיים מבצע לחיבור הקו הירוק המתהווה לקו האדום הפעיל, שאילץ את סגירת מרבית מקטעי לתנועה במשך הקיץ. המבצע הסתיים בהקדמה של שלושה שבועות מלוחות הומנים המקוריים. שני האירועים המשמחים יכולים ללמד על ביצוע תשתיות בישראל – מה החסמים, כיצד ניתן להתגבר עליהם ומה פתאום אפשר להקדים פרויקטים בתקופת מלחמה?

1

קו עילי "קל" להקמה או קו תחתי מהיר?

הקו הירוק בגוש דן הוא הארוך ביותר מבין קווי הרכבת הקלה הנבנים בו, והוא יעבור דרך ראשון לציון, חולון, תל אביב והרצליה. במרבית הדרך הוא יהיה עילי, כלומר יחלוף מעל הקרקע, אך ארבעה קילומטרים שלו יעברו במנהרה – מרחוב לוינסקי בדרום תל אביב ועד לצפון אבן גבירול.

הקו אמור היה להיות מוכן בשנת 2028 אך השלמתו נדחתה. חלקו הדרומי, מראשון לציון ועד לדרום תל אביב, ייפתח באותה שנה לפי התוכנית, ואילו חלקו הצפוני ייפתח רק בשנת 2030. בחלקה הגרול, דחיה זו מיוחסת לעיכובים בחפירת המנהרות.

לעומתו, הפרויקט הירושלמי להקמת הקו הירוק כולו עילי. גם הוא נדחה ביחס ללוחות הומנים המקוריים, אך המבצע לחיבור שלו לקו האדום שכבר פעיל בעיר, הסתיים שלושה שבועות מוקדם מהמתוכנן והחזיר לירושלמים את הרכבת הקלה.

בין המבצע המהיר והיסודי לחיבור הקווים לבין חפירת המנהרות בגוש דן יש הבדלים משמעותיים. בכל העולם, הקמה של קו תת-קרקעי היא איטית, מייגעת וארוכה יותר מזו של קו עילי, ולכן רבים ביקרו את מאבקו של רון חולדאי ראש עיריית תל אביב לבנות קווים מתחת לאדמה באופן שייקר משמעותית את הקו האדום ואת הקו הירוק שעוברים בעיר, וגם