

21 אוקטובר, 2018

שר התחבורה ישראל כ"ץ ומנכ"לית המשרד, קרן טרנר אייל מדגישים את נושא הבטיחות כאשר הם מדברים על נסיעות ההרצה של הרכבת עם ציבור הנוסעים. לדברי קרן טרנר אייל "אין שאלה לגבי בטיחות הקו. ההנחיה הזו הייתה הנחיה חד-משמעית של השר. הדבר היחיד שיכול לדחות זה בטיחות, וזה גם דחה את הפתיחה מאפרייל. הקו בטיחותי, וגם היו יועצים בינלאומיים שראו שהקו בטיחותי."

אכן דברים כדברנות, אלא שהם מסתירים את הסכנות בהרצת הרכבת עם נוסעים. בניגוד לדברי טרנר אייל יש הרבה שאלות לגבי בטיחות הקו. יתרה מזאת, דבריה לא תואמים ולא מסתדרים עם מסע הלחצים שהשר ואנשיו הפעילו על נציב הכבאות הראשי, דדי שמחי כדי לקבל אישור, ולו גם אישור זמני, להפעלת הרכבת.

העיתונאי מוטי גילת דיווח ב-23 לספטמבר באתר הפייסבוק שלו, כי "מאז דיווחנו אתמול במהדורות של כאן חדשות על התעקשות השר ישראל כ"ץ לפתוח ביום שלישי את קו הרכבת החדש מירושלים לת"א – זאת בידיעה שבעיות הבטיחות החמורות לא נפתרו עדיין; מאז דיווחנו שאנשי רשות הכיבוי וההצלה מסרבים להעניק לרכבת אישור לפתיחת הקו בגלל הסכנה לחיי אדם; מאז הצבענו על כך שהשר מתעלם מהסכנות הבטיחותיות במנהרות שאורכן 40 ק"מ.....כיוון שפתרון הבעיות היום לא היה מעשי – חיפשו אנשי כ"ץ דרכים חלופיות כדי להתגבר על הבעיה. אחת מהן: הפעלת מכבש לחצים על נציב כבאות ראשי, דדי שמחי, להעניק את אישורי הבטיחות לקו הרכבת.....הלחץ עליו היה כבד ולפני שעה, עוד לפני ששב לארץ מחופשה בחו"ל, נשא פירות. שמחי הסכים לשתף פעולה עם רעיון יצירתי מביש: שרותי הכבאות יספקו אישור זמני ל-30 יום להפעלת הרכבת תוך התחייבות הרכבת להשלים את עבודות הבטיחות בתקופה הזאת. הכניעה הזאת של הנציב חסר חוט השדרה – היא בדיחה עצובה: כשהרכבת תנוע מדי יום בדרכה לנתב"ג, היא תיעצר לצורך ביצוע העבודות? מישהו נפל חזק על הראש? איך בדיוק זה יתבצע?"

https://www.facebook.com/mt.gilat/photos/a.936223606387709/2262929423717114/?type=3&_tn=-R

השר ואנשי משרד התחבורה שכחו כנראה את אסון השריפה בכרמל לפני כ-8 שנים. שריפה ברכבת כאשר היא נמצאת באחת מהמנהרות בדרך לירושלים עלולה להיות אסון גדול עוד יותר. וזה לא תרחיש דמיוני. ב-25 לאוגוסט פרצה שריפה בקרון נוסעים סמוך לתחנת הרכבת קיסריה-פרדס חנה. אחד מפקחי הרכבת שהבחין בדליקה החל בפעולות כיבוי אך הזעיק שלושה צוותי כיבוי שהגיעו למקום והורידו את כל הנוסעים בשלום מהרכבת.

https://www.mako.co.il/news-israel/local-q3_2016/Article-47eec5c8bd1c651004.htm

כבר בשבוע השני להרצת הרכבת, ב-15 לאוקטובר, היתה תקלה (שלישית) בקו הרכבת המהיר לירושלים: 150 נוסעים נתקעו במנהרה למשך כשעה וחצי. הרכבת חולצה מהמנהרה על ידי חיבור של קטר דיזל שהגיע כדי להציל את המצב והתחבר מהצד השני של הרכבת וגרר אותה בחזרה לנתב"ג. למיטב ידיעתי, פעולה זו מנוגדת להוראות הבטיחות, לקטר המופעל בדיזל אסור לנסוע במנהרה.

<https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001256679>

מעניין לקרוא את ההודעה המינורית של רכבת ישראל על תקלה זו: "ברכבת שעשתה את דרכה מנתב"ג לתחנת ירושלים נבון התגלתה תקלה בקטר, מעט אחרי תחנת נתב"ג". הרכבת חולצה כאשר קטר הכוננות התחבר, והרכבת המשיכה בתנועה בכיוון הפוך, לכיוון תחנת נתב"ג. הודעה יחצנית לעילא, מגלה טפח ומסתירה טפחיים. אין איזכור למנהרה, אין איזכור למשך זמן התקלה, וכמובן שאין התייחסות לכך ש'קטר הכוננות' הוא קטר דיזל.

<https://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-5371649,00.html>

קטר דיזל עמוס באלפי ליטרים של סולר במנהרה זה מתכון בדוק לאסון, לשריפה, לחנק מעשן, אלא אם המנהרה תוכננה מראש לאפשרות זו.

<https://www.kan.org.il/item/?itemid=41392>

ברכבת ערים לאפשרות של דליקה במנהרות. בתחילת ספטמבר נערך תרגיל שדימה תרחיש של טיפול וחילוץ נפגעים כתוצאה משריפה בקרונות הרכבת במנהרות. ע"פ התרחיש פרצה שריפה בקרונות הרכבת ובעקבותיה צוותי החירום טיפלו בלמעלה ממאה נפגעים מדומים כתוצאה משאיפת עשן וכוויות. לפי מד"א ירושלים: התרגיל כלל תרחיש מרכזי, בהם תרגלו צוותי מד"א יחד עם כוחות הכיבוי והמשטרה את המענה לאירוע שריפה ברכבת באזור בו קיים חוסר נגישות לאמבולנסים ודרך ההגעה היחידה של צוותי מד"א היא ברכבת. כחלק מהתרגיל עלו צוותי מד"א על רכבת ייעודית בתחנת 'נבון' בירושלים ועל רכבת נוספת שיצאה לכיוון הבירה מגזרת לטרון, עד להגעה לפצועים, שם הפצועים קיבלו טיפול רפואי ופוננו בעזרת הרכבת עד למיקום האמבולנסים והניידות טיפול נמרץ של מד"א שפינו אותם לבית החולים.

חיים תמם ראש אגף בטיחות אש וחקירות בכבאות והצלה לישראל, אמר בישיבת ועדת הכלכלה ב-17 לאוקטובר, כי הסיכון העיקרי הוא העשן. ובנושא הבטיחות יש פער אחד משמעותי וזה אפשרות התנועה של רכבי הכיבוי במנהרות ובגשרים. לדבריו מצאו פתרונות ביניים שאינם פתרון אופטימלי. יש פתרונות עם רכבים דואליים ובדיון אצל שר התחבורה סוכם שבמהלך 5 השנים הבאות יושלם מרבית הציוד.

במילים אחרות, אין כיום דרך טובה לחלץ לכודים ונפגעים מתוך מנהרות וגשרי הרכבת. יש פתרונות שאינם אופטימליים, ויקח חמש שנים עד שמרבית הציוד הנדרש יגיע.

<https://m.knesset.gov.il/Activity/committees/Economics/Pages/CommitteeTVarchive.aspx?TopicID=19017>

אני חושש שבמקרה של שריפה בקרונות הרכבת במנהרות, אי אפשר יהיה להמתין עד שהרכבות הייעודיות בירושלים ובטרון יגיעו לפצועים, יתנו להם טיפול רפואי ויפנו אותם ברכבות הייעודיות לאמבולנסים ולניידות טיפול נמרץ של מד"א ומשם לבית החולים.

<https://www.kolhair.co.il/jerusalem-news/67062/>

האם המשך הפעלת הקו המהיר מהווה סכנה לציבור? תקלות קורות, במיוחד בעת הרצה. הבעיה היא שנוסעי הרכבת בעיקר בעת ההרצה, עלולים להימצא בסכנה במקרה של תאונה, שריפה, או אסון כלשהו במנהרות או על הגשרים. הבעיה היא שאסור להכניס קטר דיזל למנהרות, זה מתכון בדוק לאסון. אלא אם המנהרות תוכננו ונבנו כיאות לקבל קטרים המונעים בדלק.

רכבת חשמלית הינה אחד מכלי התחבורה הבטוחים ביותר העולם. עם זאת, תאונות רכבות קורות ולעיתים הן קורות במנהרות, ויכולות להביא והביאו לתוצאות קטסטרופליות כפי שהיה גם במדינות מתוקנות האמונות על כללי הבטיחות, שאינן מעגלות פינות, שאינן מקריבות את בטיחות הנוסעים על מזבח האינטרסים הפוליטיים של השר.

לדוגמה, אסון הרכבת באוסטריה, והשריפה במנהרה מתחת לתעלה בקו הרכבת פריז-לונדון.

<https://www.youtube.com/watch?v=GGYTAQxwHy8>

<https://www.youtube.com/watch?v=xDxT4TxHAZs>

<https://www.youtube.com/watch?v=Dcace9nLR0Q>

התקלות שאנו עדים להן בימים האחרונים ואלו שעוד יתרחשו, צפויות בתקופת הרצה. את ההרצה, את בדיקת המערכות הראשיות והאינטגרציה שלהן צריך לעשות בלי נוסעים. צריך לעצור את הטירוף הזה, את לקיחת הסיכונים הזו, להמתין עד שכל הציוד הראשי יגיע, יבדק באופן יסודי ויותקן, ורק אז לחנוך את קו הרכבת החשמלית לירושלים, כאשר הקו מוכן באמת לקליטת נוסעים.

אמנון פורטוגלי
מרכז חזן