

05/08/2019
ד' אב תשע"ט

לכבוד : משתתפים

שלום רב,

הנדון: סיכום ישיבה מספר 1 של פורום הליוי לתכנון המקטע הצפוני של תת"ל 65
שהתקיימה ביום ה', 25.7.19, כ"ב תמוז תשע"ז

יו"ר הפורום, פתח את הדיון בדברי רקע על החלטת הות"ל, וכן הציג את הנחות היסוד שעל בסיסם יפעל הפורום:

1. חיבור היררכיית רכבת מהירה בין מרכזי המטרופולינים בהתאם לתכנית האסטרטגית של רכבת ישראל.
2. החלופות ישרתו את מרכז העיר חיפה
3. החלופות לא יכללו את הכפלת המסילה בתוואי עילי על חוף הים.
4. בעת הביצוע, לא תהיה עצירה של פעילות הנוסעים או של הובלת המטענים במקטע חיפה.

מנהלת אגף תכנון ברכבת ישראל, הציגה את עקרונות התכנית האסטרטגית של רכבת ישראל שהוכנה בשיתוף משרדי התחבורה והאוצר במטרה לפתח את רשת המסילות לשנת 2040. עיקרי התכנית הן הגדלת הקיבולת המסילתית במטרה לתת מענה לתחזית של כ-300 מיליון נוסעים וכ-40 מיליון טון מטענים בשנה. היעד הסופי הוא ש-40% מהתנועה הבינעירונית במסדרונות הביקוש העיקריים תיעשה באמצעות הרכבת.

יעד זה יושג באמצעות יצירת היררכיית שירות, על ידי הפרדת התשתית המסילתית: מחד, שירות מהיר (עד 250 קמ"ש) בין מרכזי המטרופולינים ובמקביל, שירות פרברי / אזורי (עד 160 קמ"ש) עם מספר עצירות גדול יותר. כמו כן, הסטת תנועת המטענים מציר החוף לציר המזרחי.

הכפלת מסילת החוף היא פרויקט בעדיפות עליונה והינו הכרחי כבר בשנת 2030 בכדי לממש את עקרונות התכנית האסטרטגית כאמור לעיל.

הוצגו עיקרי ההסכמים שנחתמו מול עיריית חיפה לאורך השנים בהיבטים הקשורים לפרויקט. יו"ר הפורום ביקש כי משרד האוצר ירכז את כל ההסכמים שנעשו בין מדינת ישראל לעיריית חיפה כדי ליישר קו בין הנוכחים. הנושא יוצג בישיבה הבאה.

מנהלת אגף תכנון של רכבת ישראל, הציגה את כלל החלופות שנבחנו לאורך השנים בראיית מאקרו ופירטה בנוגע לעיקריות שבהן.

שתי החלופות שאושרו בות"ל לקידום (כל המחירים כוללים בצ"מ ומע"מ):

- **חלופה 105** – שיקוע בין בית המכס לדגון ולאחר מכן 4 מנהרות מקבילות, בהן יפעלו 2 מסילות מהירות ו-2 מסילות פרבריות. תחנות משולבות בלב המפרץ, קריית הממשלה וחוף הכרמל, תחנה פרברית בבית גלים. עלות (ללא תחנת חוף הכרמל) – 12.2 מיליארד ₪.
 - **חלופה A102** – 4 מסילות ממונהרות בין גשר חירם לחוף כרמל. 2 מסילות מהירות ו-2 מסילות פרבריות, תחנות משולבות בלב המפרץ, קריית הממשלה וחוף הכרמל, תחנה פרברית בבית גלים. עלות (ללא תחנת חוף הכרמל) – 13.1 מיליארד ₪. חלופה זו היא המועדפת על רכבת ישראל בשל היתרון ההנדסי והתפעולי שלה והשירות שהיא מעניקה.
- שתי חלופות אותן מציעה הרכבת לדיון בפורום הבין משרדי -
- **חלופה 0** – 2 מסילות פרבריות קיימות נותרות ללא שינוי, שתי מסילות מהירות במנהרה בין חיפה מזרח לחותרים. תחנות משולבות בלב המפרץ וחוף הכרמל, תחנה לרכבות מהירות בקריית הממשלה, תחנות לרכבות פרבריות בחיפה מרכז ובית גלים (כמו במצב הקיים). עלות (ללא תחנת חוף הכרמל) – 7 מיליארד ₪.
 - **חלופה 1** – שתי מסילות פרבריות קיימות על הקרקע עם שיקוע בין בית המכס לדגון ושתי מסילות מהירות במנהרה בין חיפה מזרח לחותרים. תחנות משולבות בלב המפרץ וחוף הכרמל, תחנה לרכבות מהירות בקריית הממשלה, תחנה לרכבות פרבריות בבית גלים (ללא תחנה בחיפה מרכז). עלות (ללא תחנת חוף הכרמל) – 8.4 מיליארד ₪. בשלבי הביצוע יוקמו תחילה המנהרות, לאחר מכן תעבור תנועת הרכבות הפרבריות למנהרות לצורך ביצוע השיקוע, ולאחר סיום ביצוע השיקוע יפעלו רכבות מהירות ופרבריות במתכונתן הסופית.
- הוצגה טבלת השוואת חלופות ראשונית על פי קריטריונים של התאמה לתכנית האסטרטגית, נצפות, תפעול, הנדסה ועלות.

סבב התייחסויות של הנוכחים:

לינור לנקין, ות"ל – שאלה בנוגע להכרח של מנהרה נפרדת לכל מסילה והאם לא ניתן לתכנן שתי מסילות במנהרה אחת אחודה. מנהל הפרויקט השיב כי התכנון בוצע בהתאם לדרישות הרגולציה בנושא. סוכם כי הנושא ייבדק פעם נוספת.

אורי אילן, ועדה מחוזית צפון – לא מסכים עם הנחת היסוד לפיה החיבור בין הצפון לגוש דן חייב להיעשות דרך חיפה. הציג עמדה לפיה חיפה איננה עיר המטרופולין של הצפון ולא מהווה את היעד של מרבית הנוסעים במרחב. לשיטתו, המעבר דרכה הוא פגיעה ברמת השירות ועיכוב לנוסעים של לפחות 20 דקות מה גם שעיקוף כזה לא תואם את החלטת הוות"ל לחבר את הפריפריה עם מרכז הארץ. מחוז צפון רואה בחלופת השדרה (חפ 9) את האפשרות האידאלית.

שניר ניב, אגף תקציבים – למרות היתרונות התכנוניים הברורים של חלופות 105 ו-A102, קיימים אילוצים תקציביים שמקשים על הביצוע. על גורמי המקצוע לאתר חלופה שתהיה גם ישימה כלכלית, משרד האוצר מבקש לבחון חלופה שכוללת 2 תחנות לרכבות מהירות בחיפה (במקום 3).

יובל אדמוני, המועצה הלאומית לכלכלה – ההתבוננות על הנושא דרך הפן התחבורתי בלבד מפספסת את העיקר. לאופן בו המסילה עוברת בחיפה יש השפעה אורבנית, חברתית, כלכלית ועוד ולכן צריכה להיות התייחסות רחבה יותר לנושא. ממליץ שתבוצע עבודה בתיאום עם גורמים כגון רמ"י, הרשות להתחדשות עירונית, משרד התיירות, אגף תקציבים ואחרים, לניתוח התועלות הכלכליות, וכן המשמעויות התקציביות הנובעות מתועלות אלו, עקב הסרת החציצה שהרכבת יוצרת בין העיר והים במסגרת חלופות 105 או A102. כמו כן, מבקש שלהבא, רכבת ישראל תציג בנפרד את רכיבי העלויות של כל אחד מזוגות המסילות, על מנת שנוכל להבין את המשמעויות של ביצוע כל אחד מזוגות המנהרות, שהרי הן לא חייבות להתבצע במקביל.

שי קדם – מקבל את ההצעה להכנת בדיקה כלכלית משולבת, מבקש מיובל לרכז את הנושא.

מאיר פרי, רמ"י – מצטרף לדבריו של יובל, צריכה להיות חשיבה רב מערכתית. הממשלה משקיעה כסף רב בחיפה. תכנון נכון יותר של תוואי המסילה יאפשר ניצול יעיל יותר של הקרקע וכך להפיק ממנה את המרב מבחינה נדל"נית וכלכלית.

ענת שריד, מחוז חיפה – מחוז חיפה תומך בחלופה A102. הופתעה לראות את חלופה 0 נדונה בכלל, הרי לא היה עולה על דעתו של אף אחד להעביר במרכז ת"א רכבת מחושמלת. כיום הרכבת מנתקת לגמרי את העיר מהים. הייתה רוצה לראות איך מסדירים את הנושא התקציבי, אולי באמצעות שיתוף פעולה עם המגזר הפרטי בפרויקט BOT.

ג'רמי בן שלום, החברה להגנת הטבע – החלה"ט התנגדו לפיצול תת"ל 65, כרגע מצטרפים לעמדתה של העירייה שמתנגדת להכפלת המסילה על הקרקע לכל אורך תוואי החוף.

שי קדם - מבקש שג'רמי ירכז את ההתייחסות של גורמי הסביבה בנוגע למקומות בהם ניתן לדעתם בכל זאת להשאיר מסילות קיימות על הקרקע.

אריאל וטרמן, עיריית חיפה – חלופת ה-0 אינה באה בחשבון מבחינת עיריית חיפה ונפסלה בעבר. היא הייתה מקובלת על עיריית חיפה רק באופן זמני ורק במסגרת הסכם לפיו יבוצע מינהור מלא. מתנגד

לאמירה של מנהל מחוז צפון לפיה העיר חיפה אינה מרכז המטרופולין ומדגיש כי המע"ר של חיפה מהווה מרכז של הצפון כולו.

אריאל מציין כי נעשו ניתוחים מאקרו כלכליים והוכח כי היעילות הכלכלית של המינהור המלא היא כ-1.3 מיליארד ₪. מה שחסר כרגע הוא ניתוח כלכלי מרכזי שיבדוק את הנזק שייגרם למשק כתוצאה מחלופת "עסקים כרגיל" ומולו להשוות את העלות של חלופות המינהור. על הפורום לדון בניתוח כלכלי כזה יחד עם אגף תקציבים ולהוכיח כי חוסר ביצוע יעלה למשק סכום דומה לעלות המינהור. דיון נוסף צריך להיות על הפער שבין החלופות העיליות לממונהרות ואותו לרדד למינימום המדויק, כלומר אילו עבודות יש לבצע ממילא בכל חלופה ואילו הכרחיות רק למינהור. לדבריו, מדובר בעלות של כ-200 מיליון ₪ לק"מ ובמידה ומסתכלים על הדלתא בלבד (כלומר, מינהור בין בית המכס עד חוף הכרמל), הפער הוא של כמיליארד ₪, אותו ניתן לכסות באמצעות מיזמי נדל"ן וכו'.

לאה גנדליון, מחוז צפון – מחוז צפון מכיר בחשיבות של מטרופולין חיפה, אך סבור שמכיוון שקיימת ממילא מסילה פרברית דרך העיר, אין מניעה לייצר תנועה מסילתית ישירה שלא תעבור בתחנות הקיימות.

עופר סלעי – שמענו כאן כמה דעות שונות בתכלית מנציגי מינהל התכנון אך ראוי שהם ידברו בקול אחד.

שי קדם – לנוכח האמור לעיל, והעמדות השונות שהוצגו בפגישת הפורום, תיערך חשיבה פנימית על הנושאים אשר יעלו לדיון במפגשים הבאים.

משימות:

1. ריכוז וחוות דעת משפטית לגבי ההסכמים בין המדינה לבין עיריית חיפה בנושא מסילת הרכבת בחיפה, כך שיהיה ברור מה ההתחייבויות של המדינה ושל העירייה – **שניר ניב, אגף תקציבים באוצר** (שניר – נבקש הערכת לוחות זמנים).
2. ריכוז עבודה בינמשרדית לאיגום משאבים לצורך מימון הפער בין חלופה 1, לבין חלופה A102, יובל יעביר הערכת זמנים לביצוע עבודה זו – **יובל אדמון, המועצה הלאומית לכלכלה**
3. פרסום הנושאים למפגשים הבאים והנחיית צוות התכנון להמשך עבודה – **שי קדם, משרד התחבורה, עד לסוף אוגוסט**.

רשם: אריאל פיפרנו

משתתפים:

יו"ר הוועדה - מר שי קדם, מנהל אגף בכיר תכנון, מת"ח
מר עקיבא רוס, מנהל אגף בכיר רכבות, מת"ח
מר הראל דמתי, מנהל אגף בכיר צפון וחיפה, מת"ח
גב' אנה אוסטרובסקי, מהנדסת מחוז צפון, מת"ח
מר אריאל פיפרנו, מנהל תחום תכנון ארוך טווח, מת"ח



גב' יעל קוז'וקרו, מנהלת תחום פרויקטים, מת"ח
מר יובל אדמון, סגן ראש המועצה הלאומית לכלכלה
גב' ליאת פלד, מנהלת מחוז חיפה, מינהל התכנון
אדרי' ענת שריד, מנהלת תחום אדריכלות במחוז חיפה, מינהל התכנון
מר אורי אילן, מנהל מחוז צפון, מינהל התכנון
גב' לאה גנדליון, מחוז צפון, מינהל התכנון
גב' נאוה אלינסקי רדעי, מתכנתת הוות"ל
גב' לינור לנקין, ראש צוות תכנון, הוות"ל
מר אדם רוס, מרכז פרויקט תת"ל 65, הוות"ל
מר שניר ניב, רכז תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר
גב' יעל עבאדי, רכזת תחבורה ציבורית, אגף התקציבים, משרד האוצר
מר מאיר פרי, מנהל אגף בכיר, אסטרטגיה, תכנון ומדיניות, רשות מקרקעי ישראל
מר אריאל וטרמן, מהנדס העיר, עיריית חיפה
אדרי' שירה גורלי, מנהלת יח' לתכנון אב ותכנון מדיניות, עיריית חיפה
ד"ר נטלי כץ, מנהלת אגף תכנון, רכבת ישראל
מר שאול משען, מנהל תכנון, רכבת ישראל
מר בועז פוקס, מנהל יחידת פרויקטים עתידיים, רכבת ישראל
מר עופר סלעי, מנהל הפרויקט תת"ל 65 מטעם רכבת ישראל
מר ג'רמי בן שלום, החברה להגנת הטבע
מר איתן שפרון, יועץ תחבורה, מת"ל

העתקים:

גב' קרן טרנר – אייל, מנכ"לית משרד התחבורה
מר קובי בליטשטיין, משנה למנכ"לית וסמנכ"ל בכיר תכנון ופיתוח תשתיות
עו"ד מלי סיטון, היועצת המשפטית, משרד התחבורה
גב' עדי חכמון, סגנית הממונה על התקציבים לתחום התשתיות, משרד האוצר
גב' דלית זילבר, מנכ"לית מינהל התכנון
מר מיכאל מייקסנר, מנכ"ל רכבת ישראל
מר איתן שטיאסני, מנכ"ל עיריית חיפה