



4.3.18

לכבוד
הוועדה לתשתיות לאומיות
יפו 232 קומה ד
ירושלים
בדואר רשום; בפקס: 02-5697997; וכן באמצעות מייל:
Ti-tashtiot@iplan.gov.il

הנדון: דיון בפרסום דבר הכנת תכנית עפ"י סעיפים 78 77 לתת"ל 65

הריני לפנות אליכם בזאת מטעם עמותת "אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנת הסביבה" (להלן: "הפונה") בנושא פרסום סעיפים 78 77 לתת"ל 65 (להלן: "התכנית"), כדלקמן:

אדם טבע ודין תומכת באופן חד משמעי בפיתוח תחבורה ציבורית, ובכללה הגדלה מיטבית של אפשרויות הפיתוח הנוספות של המערכת המסילתית הארצית. הגדלת הקיבולת של הנסועה המסילתית בצפון הארץ ומרכזה הינה מטרה ראויה, ועל כן ראינו לנכון לפנות בנושא זה לשם מניעת האפשרות של חסימת אפשרויות לתכנון יעיל ומותאם יותר לעתיד. פנייתנו מכוונת להכללת חלופות המינהור 9/10/ בבדיקה וכן הכללת חלופה 11, אשר כוללת אמנם מאמץ מצידה של הרכבת אך עשויה להתגלות כחלופה המיטיבה עם כלל הצדדים וכנכונה ביותר בעתיד.

להדגיש, הפרוטוקולים וההחלטות בעניינה של תת"ל 65 לא נמצאים באתר "מנהל זמין", אולם הצלחנו לקבל את חלקם, זה 8.3.17 מזה 3.7.17. ככל שבדקנו, נראה כי לא התקבלו במפורש ובאופן מנומק החלטות שבנוגע לפסילת חלופות אפשרויות נוספות לאלו העתידות להיות כלולות בפרסום 78 77 המועלות כעת לסדר היום. חלופות אלו גם לא הוצגו באופן השוואתי לאחרות וכן לא הועלו כל נימוקים משמעותיים לפסילתן, אם אכן קיימים נימוקים כאלו בכלל. עקב כך, משום שמדובר בתכנית כה משמעותית אשר הדיון בה צריך להיות פתוח לציבור ככל הניתן, לעמדתנו לא ניתן לאשר את מיתחם בדיקת החלופות ע"י צמצומו במסגרת הפרסום של סעיפים 78 77.

במשך כל השנים מאז אכרזת התכנית, בהן נבדקו חלופות רבות למעבר המסילה המרובעת, שמנו את מבטחנו בעובדה כי התכנית מבוססת על התכנית האסטרטגית של הרכבת לפיתוח מערכת הירארכית של מסילות - מהירה וישירה ומהירה- פרברית - כך שהחלטה על התוואים תהא מתאימה למטרות אלו. ועוד, בניגוד לתכנית האסטרטגית של הרכבת, אשר לוקחת בחשבון את הגדלת האוכלוסיה בחיפה ובצפון הארץ ואת העליה הצפויה בנסועה ברכבת כשיקול משמעותי, הרי שנראה כי החלופות שנקבעו בסעיפים 78 77 אינן מותאמות למגמה זו, בהיותן חלופות שמנציחות את המעבר של כלל התנועה מהצפון למרכז דרך חיפה, על הגבלת המהירות והיכולת לקצר את קווי הנסיעה הנגזרת מכך. כלומר, באופן הסותר חלופות רבות אשר הועלו במשך השנים ואף נבדקו יותר לעומק, החלופות של המנהרות הישירות לצפון באזור חיפה אינן כלולות בפרסום העתידי, עובדה העלולה לקבע את אופן ומיקום הבדיקות הבאות טרם קביעת החלופה הסופית.



לעמדתנו נדרש ויותר מכך לבדוק את החלופות הקצרות יותר באזור חיפה, לוותר לחלוטין על בדיקת החלופה בתוואי הקיים ולהוסיף את חלופות מנהרת השדרה (9/10/11), וחלופות אחרות למנהרות שיכולות לעלות כרלוונטיות במשך הבדיקה.

כלומר, שטח האכרזה, במקום שיגביל את בדיקת החלופות, אמור לעודד חשיבה יצירתית ועתידנית ולכן עליו לכלול את כל שטח החלופות שנבדקו עד היום ואף יותר מכך, לרבות מנהרת השדרה וזו מלב המפרץ או בית המכס עד דרום חיפה.

אין כל תועלת בהגבלת החלופות שייבדקו לתחום הידוע כבר כיום כבעייתית, כבלתי יעיל מבחינת מהירות הנסיעה, מעבר רכבות משא, חסימת הגישה של מערב חיפה למרחב החופי, ועוד ועוד מגבלות וחסרונות, הן מבחינת השרות לנוסעים מחיפה ומצפון הארץ והן מבחינת התפתחות העיר חיפה. ונדגיש, התוואי הקיים תוכנן ע"י הבריטים ואינו מתאים עוד לעיר השואפת להתפתח באופן תקין ולממש את יתרונה הגדול כבעלת חוף ים מיוחד ובעל פוטנציאל לתיירות פנים וחוף. תנועת רכבות מהירות בעיר, גם אם חלקה ממונהר, אינו יעיל והעיקול בתוואי הקיים מאט את מהירות המסיעה ומאריך את זמן ההגעה.

חלק נכבד מהנסועה מצפון וגם מחיפה אינו עתיד להשתמש בתחנות על התוואי הקיים, ולכן יש לטפח ולקדם את התחנות המרכזיות של לב המפרץ ובית המכס, כמו גם את זו בדרום חיפה. לעמדתנו פיצול לשתי רכבות, מהירה במנהרה מדרום לחיפה (250 קמ"ש) ומהירה-פרברית (160 קמ"ש) בחיפה הינו צעד מתבקש, כמו גם העברתה של תחנת חוף הכרמל ממקומה מזרחה יותר. ודאי שאין לפסול חלופה עקרונית זו כל עוד לא נבחנה באופן מעמיק, הוצגו בפירוט יתרונותיה מול חסרונותיה, והתקבלה החלטה מנומקת בענין זה. שתי ההחלטות הקודמות שהתקבלו בסיום הישיבות שנערכו בנושא ודאי שאינן עונות לנדרש בנוגע לכך.

בהקשר התכנוני הקונקרטי יש להזכיר, כי תחנת חוף הכרמל הקיימת נמצאת בתוך הסביבה החופית ואינה מאפשרת פיתוח עירוני ליד הים. התחנה כוללת שטחים רבים אשר אינם מתאימים באופיים לחוף הים, היא אינה מקושרת לתנועה הכלכלית הגדולה, הנמצאת ממזרח לה – מתמ, מרכז הקונגרסים, האצטדיון והמוקדים המסחריים, כמו גם השכונות החדשות המערביות. לפיכך, יש הגיון רב בחשיבה לטווח בינוי ורחוק על עתידה של העיר ועל התנועה במרחב צפון הארץ למיקום תחנה זו בלב הפעילות, כדוגמת לב המפרץ.

אנו מבקשים לפיכך כי לא תגבילו את מרחב החיפוש לצורך גיבוש החלופה הנבחרת של מעבר המסילה באזור חיפה, כמו גם את הכללת חלופות אלו בבדיקה המעמיקה יותר. ודאי שאין לעשות כן בלי השלמת בחינת חלופות מלאה ומעמיקה, הצגתן וקבלת החלטות ברורות בנוגע להן.

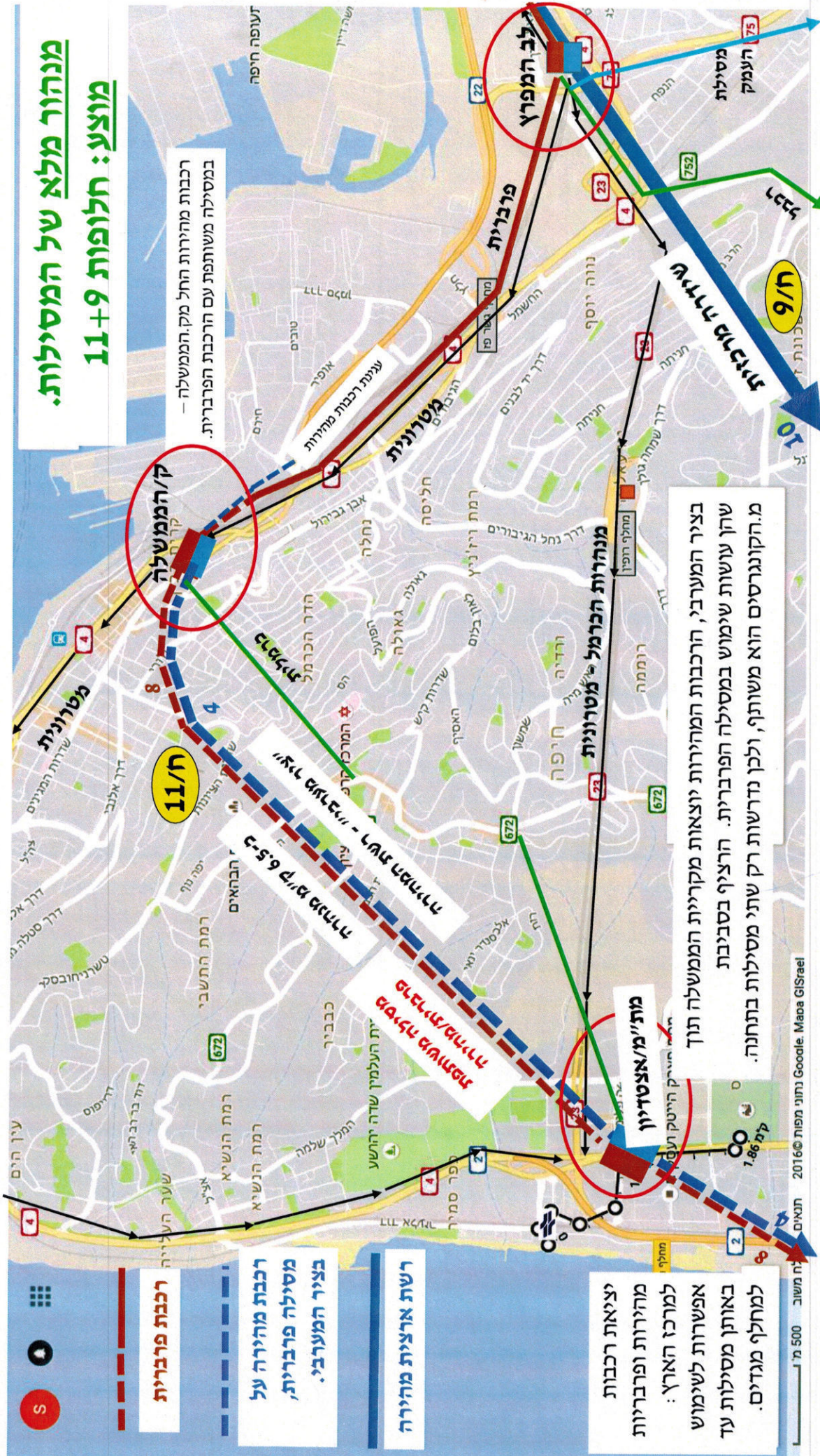
בברכה,

יעל דורי,

ראש תחום תכנון

מנהור מלא של המסילות. מוצע: חלופות 9+11

רכבות מהירות החל מק. הממשלה -
במסילה משותפת עם הרכבת הפרברית.



בציר המערבי, הרכבות המהירות יוצאות מקריית הממשלה תוך שחן עושות שימוש במסילה הפרברית. הרצף בסביבת מהקונגרסים הוא משותף, ולכן נדרשות רק שתי מסילות בתחנה.

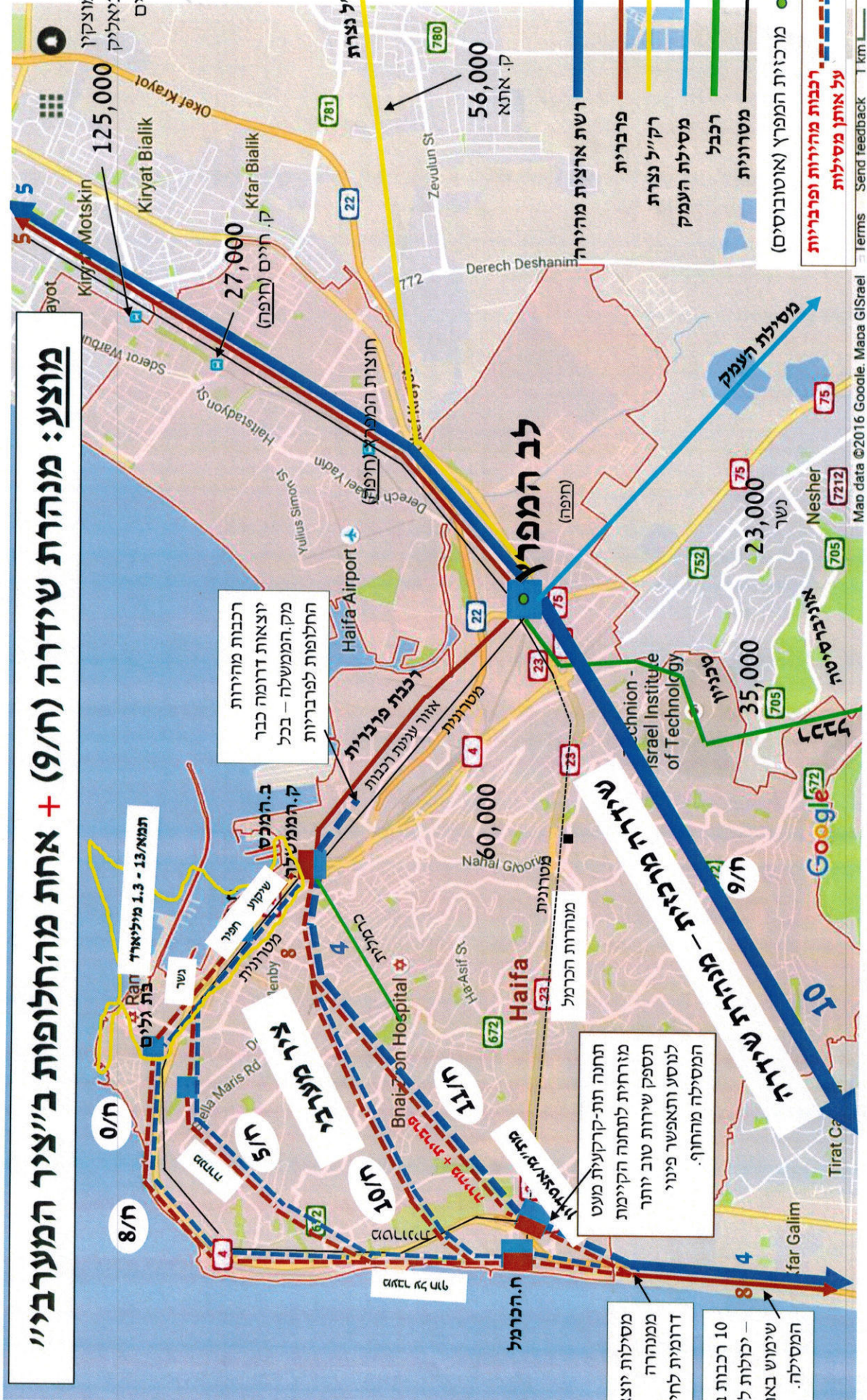
יצאות רכבות מהירות ופרבריות למרכז הארץ: אפשרות לשימוש באותן מסילות עד למחלק מגדים.

- רכבת פרברית**
- רכבת מהירה על מסילה פרברית, בציר המערבי.**
- רשת ארצית מהירה**

2

2

מוצע: מנהלת שידרה (ח/9) + אחת מהחלופות ב"ציר המערבי"



- רשת ארצית מהירה
- פרברית
- רק"ל נצרת
- מסילות העמק
- רכבל
- מטרונית
- מרכזית המפרץ (אוטובוסים)
- רכבות מהירות ופרבריות
- על אותן מסילות

רכבות מהירות יוצאות דרומה כבר מוק. הממשלה - בכל החלופות לפרבריות

תחנה תת-קרקעית מעט מזרחית לתחנה הקיימת תספק שירות טוב יותר לנוסע ותאפשר פינוי המסילה מהחוף.

מסילות יוצאות ממנהרה דרומית לחיפה.

שימוש באותה המסילה. 10 רכבות בשעה יכולות לעשות שימוש באותה המסילה.

77

77