

מדינת ישראל

משרד האוצר

תמליל

הוועדה הארצית לתכנון ובניה לתשתיות לבראומיות (ות"ל)

ישיבת מליאת הות"ל מס ' 03/2018

תאריך הישיבה : יום שני , י "ח באדר התשע"ח , 5.3.2018
 מקום הישיבה : אולם הדיונים של הוועדה לתשתיות לאומיות
 רח ' יפו 232 (234) , קומה 4 , ירושלים

מתמללת : ש. נגרין

- "מסמך זה נערך על ידי חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם כלשהו במשרד האוצר".
- "עובדי משרד האוצר אינם מורשים לערוך , לתקן או להורות על מחיקת מקטעים מן המסמך ואולם העברת מלל ממסמך זה לאחר – מותר".
- משרד האוצר וחברת התמלול עושים ככול יכולתם על מנת לייצר תמליל איכותי ובעל ערך. עם זאת מודגש כי קריאה בתמליל צריכה להיעשות באופן מושכל תוך הבנה שייתכנו טעויות ו/או השמטות מסיבות אובייקטיביות שונות.

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

נושא מס' 1 :
אישור פרוטוקולים - מליאה מס' 2/2018
מתאריך 19.2.2018
ועדת משנה למסמכים לפני ביצוע מס' 1/2018
מתאריך 22.02.2018

גב' ויקי ודובין :

כן, אז יש לנו את פרוטוקול המליאה 02/2018 מה שהיה לפני שבועיים, לא התקבלו הערות, הוא מאושר וועדת משנה למסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע 01/2018 שגם אליו לא התקבלו הערות וגם הוא אושר. בסדר.

מר אביגדור יצחק יו"ר הות"ל :

פה אחד, תודה.

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

מעולה, אנחנו בתת"ל 65.

נושא מס' 3 : **תת"ל 65 - הכפלת מסילת החוף סדנאות אפרים - שפיים**
מטרת הדיון : **דיון בפרסום דבר הכנת תכנית עפ"י סעיפים 77, 78 לחוק**

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אנחנו רוצים להתחיל לדון, תת"ל 65 הכפלת מסילת החוף סדנאות אפרים עד שפיים. דיון בפרסום דבר הכנת תכנית על פי סעיפים 77, 78 לחוק. כמה מילות פתיחה, הרכבת מאוד יקרה ללבנו, אנחנו רוצים שהיא תתרחב במופעים שלה ותסיע יותר ויותר נוסעים. אני חושב שהגידול של הנוסעים במדינת ישראל הוא כמעט ואין דוגמא כמוהו בעולם והוא היחיד שהתחיל מאוחר מדי, לכן אנחנו מנסים לעשות את הכול על מנת לשרת יותר ויותר נוסעים. אין ספק שהציר המרכזי הוא ציר החוף וכול מה שקשור בו. וזה אומר שתושבי החוף לכול אורכו צריכים לקבל את השירות הטוב ביותר ומהיר ביותר והתכוף ביותר. ולכן בא אל העולם תת"ל 65 שמטרתו הסופית על פי התכנית האסטרטגית של הרכבת שמי שלא ראה אותה מומלץ לראות אותה. להגיע למצב שבו תהיינה 6 מסילות ו- 4 מסילות לעבר חיפה וצפונה. זה כמובן מותנה במסילות שאנחנו בתוך העיר תל אביב, שבה גם כן מתוכננות 6 מסילות. אלה פרויקטים הנדסיים לא פשוטים. המסילה הרביעית כבר פחות או יותר באישור, צריך לעשות לה עוד כמה פיין טיונינג אבל העיקרון הוא שהמסילה הרביעית תהיה מעל פני הקרקע. לצורך העניין אנחנו צריכים להצל תעלת האיילון. והחשש לשיטפונות כתוצאה מהצרת התעלה מקבלת פתרון על ידי מחצבות בדרך ועוד פשט הצפה באזורים של פארק אריאל שרון ואזורי מקווה ישראל הלא מיושבים. שתי המסילות האחרונות יהיו מתחת לקרקע, אבל זה בהחלט מעלה את מספר הרכבות שאפשר להעביר בשעה בתוך העיר תל אביב שהיא צוואר הבקבוק של כול הרכבת. עכשיו, הרכבת יש לה תכנית אסטרטגית שמביאה בחשבון בעצם את הצרכים של הרבה מאוד ישובים גם בצפון הארץ, גם במרכז הארץ. ואני מציע לכולם להסתכל על התכנית האסטרטגית, היא עוד לא אושרה כמובן על ידי מוסדות התכנון אבל בכול זאת מביאה איזה שהם אספקטים כאלה ואחרים. אנחנו היינו ביום ביקור ברכבת בשבוע שעבר וקיבלנו הסבר על התכנית האסטרטגית. גם המועצה הארצית תקבל הסבר על התכנית האסטרטגית, אני חושב שהיא בראייה הכוללת נכונה. אנחנו גם במהלך הדיונים שלנו אישרנו אזורים לאחסון ואחזקה של הרכבת, שהראשי ביניהם אזור ... האזור ... זה האזור שבין אזור רמלה, גזר וחבל מודיעין. באזור שבין כביש 6 או יותר נכון ממערב לכביש 6, הצומת שבין הכניסה של 6 וכביש 1 והיציאה של 431. כך שבסופו של דבר הרכבת מהבחינה הזאת די מסודרת גם בפריסה על פני רחבי מדינת ישראל באר שבע, אשקלון וחיפה ומקומות אחרים. וזה בהחלט מאפשר פיתוח של הרכבת. אנחנו עד היום קצת עיכבנו את תת"ל 65, אני מוכרח זה לטובת העיר חיפה שרצתה לוודא שבאמת הרכבת עוברת דרך העיר בצורה כזאת או אחרת. לפחות הרכבת הראשונה שנוסעת לאורך מסילת החוף, בהקשר הזה אני רוצה לאומר שני דברים. האחד, שאנחנו כולנו נגד זה

שהמסילה של הרכבת תהיה במקומה הנוכחי על חוף הים, כי זה בהחלט סוגר את המרחב של העיר חיפה להתקרב לים ולהגיע אליו ברכבת מנדטורית או אולי אפילו לפני המנדט הבריטי שבאופן טבעי שימשה את כול מי שצריך בתנועה דרומה וצפונה. הדבר השני שאנחנו בהחלט רוצים לאפשר לעיר חיפה גם לבסס את עצמה מבחינה מטרופולינית וגם לקלוט תושבים נוספים ואוכלוסייה חדשה. כי לאחרונה העיר חיפה בגלל כול מיני סיבות שאף אחד עוד לא ידע לרדת מהמכ"ם, שיש קצת הגירה שלילית מהעיר, אבל אנחנו בהחלט חושבים שצריך להפסיק עם הבדיחה הזאת של מה מטרופולין של הצפון תל אביב. אנחנו רוצים שזה יהיה חיפה ולכן אנחנו נחזק את חיפה בכול דרך אפשרית.

מה שאנחנו דנים פה היום זה פרסום לפי 77, 78 אין לזה שום משמעויות שהם כאלה ואחרות מעבר ליצירת קו כחול שפה אנחנו מודיעים לכול בר בי רב שאנחנו הולכים לעשות פה איזה שהיא תכנית. אין עוד, זה לא החלטה של כלום, ההחלטה תהיה רק אחרי הפקדה וכמובן הערות של הוועדות המחוזיות ורק לאחר מכן אחרי שהתכנית תאושר במלואה זה אומר שההחלטה היא סופית. אין בהצגה של איזה מהחלופות כאלה ואחרות שהן יהיו הסופיות או יהיו על יד הסופיות ואין גם שום הבטחה למרות שאנחנו כבר משרטטים את הקו הכחול פחות יותר, שזה באמת בסופו דבר מה שייבחר אבל התכנית האלה יכולות גם להידחות. זאת אומרת אין שום הבטחה בעניין ולכן אני מבקש מכול הדברים להתייחס בעיקר לנושא הזה של התכנית כפי שהיא מוצגת ולחשוב על זה שמדובר פה כרגע רק בהכרזה על זה שהולכת להיות תכנית בקווים הכחול כפי שהם מצוירים במקום הזה. ולכן ההערות צריכות להתייחס בעיקר לנושא של הקווים הכחולים וההסתכלות עליהם וההפרעה שלהם ביושבים כאלה ואחרים. כמובן כשהתת"ל הזה יהיה לקראת הפקדה אז היזמים של תכנית הרכבת ומשרד התחבורה יישבו עם כול הערים שבדרך ויתאמו איתם את הדברים האלה מהתחלה ועד הסוף, לא יהיה דבר כזה שתוקם תחנה ו/או זה בלי שיהיה תיאור או לפחות דו שיח בין ישמי התכנית לבין ראשי הרשויות או מי שהם יקבעו לצורך העניין הזה. ולכן גם העניין הזה כפי שהוא מתבטא בקו הכחול הוא לסופי לחלוטין ובהחלטה יש לוועדה אחרי זה מקום ואפשרויות לשנות את ההחלטות בצורה כזאת או אחרת. אבל מאחר ואנחנו רוצים להתמודד עם הבעיות, מאחר ואנחנו רוצים לפנות לראשי ערים, מאחר ואנחנו רוצים לעשות את התיאומים האלה, שאנשים גם ידעו כשמתכננים את העיר שלהם, מה יבוא, איך יבוא, באיזה תדירות, איפה תהיה התחנה, איפה יהיו מגרשי החניה על מנת שבסופו של דבר נוכל באמת להשתמש בצורה מרבית. אנחנו נציג את התכנית, אנחנו נשאל שאלות למי שיהיה, אחרי זה ניתן לאורחים להתבטא ואחרי זה נתכנס לדיון פנימי. בקשה הרכבת,

מר ראובן קוגן :

אני מציע שעופר מנהל הפרויקט יציג את החלופות, חלקם כבר נדונו פה בעבר ונתקבל.

מר עופר סלע :

טוב, אנחנו מדברים על תכנית שמתחילה בסדנאות אפרים או מתחם הקישון כפי שהוא נקרא בלשון העם, מצפון ללב המפרץ ומסתיימת באזור שפיים כ- 85 קילומטר של מסילה כפולה, זאת אומרת מרובעת או משושה. והכוונה להגדיל את כמות הרכבות את מהירות הנסיעה וכמובן את התדירות. ואני ארוץ מהר קדימה, תת"ל אתם כבר מכירים אותו, הכוונה להגדיל ולשפר את השירות הרכבתי, חיבור פרפריה למרכז הארץ, שדרוג והכפלת מסילת החוף הקיימת. הקמת שתי מסילות מהירות שיאפשרו קיצור של זמן משמעותי וללא עצירה במסילות החוף בין חיפה לתל אביב. אנחנו מתכננים שתי מסילות למהירות של 160 קמ"ש ושתיים נוספות ל- 250 קמ"ש, מסדירים הפרדות מפלסיות לאורך הדרך בכול מקום שנדרש ומוסיפים ומשדרגים תחנות רכבת. כמו שאמר קודם מר יצחקי, אנחנו רואים לנגד עינינו את התכנית האסטרטגית ל- 2040 של רכבת ישראל ומשרד התחבורה,

כאשר הבולטים העיקריים של התכנית הזו ברמה של המסילות מדברת על מסילות מהירות ל- 250 קמ"ש שמחברת מרכזים של ארבע מטרופוליטניים חיפה, תל אביב, ירושלים ובאר שבע בתדירות של 5 עד 10 רכבות לשעה בשעות שיא. ופרבריות שנעות כ- 160 קמ"ש עם הרבה יותר תחנות, הרבה תחנות שמתחברות למרכזי תחבורה שמכסות 60 אחוז מהאוכלוסייה במרחק של 5 קילומטר פחות או יותר מהתחנות והתדירות שלהן נעה בין 15 ל- 20 דקות. הרציונל הוא הפעלה קבועה של קווים, מספר קטן של קווים ליצירת וודאות לנוסעים ואפשרות לשמירה על גמישות תכנונית והתאמה לשינויים, כי בכול זאת אנחנו מדברים על חיזוי לשנות 2040, יכולים להיות שינויים בכמויות הנוסעים. כמו שאמרתי, אנחנו מדברים על שני סוגים של מסילות, המהירות ל- 250 והפרבריות ל- 160. מה שמתאפיין עקב כך זה הרדיוסים, הרדיוסים האופקיים בעיקר של המסילות ואנחנו צריכים להתאים את עצמנו בסוף כשאנחנו מדברים על צמד מסילות מהירות ופרבריות שהן יהיו זהות מבחינת הרדיוסים ויותאמו ל- 250 קמ"ש.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אתה יכול להסביר את זה.

מר עופר סלע :

המהירות הגדולה יותר דורשת רדיוס יותר גדול, זאת אומרת שאם אנחנו עכשיו שמים מסילות מהירות לצד פרבריות ואנחנו לא רוצים לתפוש שטחים מיותר,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

הרדיוס של העיקולים, של הסיבובים.

מר עופר סלע :

כן, הרדיוס האופקי. זה דוגמא לחתך טיפוסים ל- 4 מסילות, אני מתנצל על ..., אבל פשוט קשה לראות פה. אנחנו מדברים על שתי מסילות פרבריות ל- 160 קמ"ש ואנחנו נעים מצפון לדרום, המהירות שלנו יושבות מערבית, מערביות והפרבריות מזרחיות יותר. רואים פה את החשמול, יש פה אפשרויות שונות לחשמול, אנחנו מראים פה את המקסימום, המקסימום של החשמול זה לייצר ארבעה עמודים נפרדים. אפשר כמובן אחרת זה לייצר פורטל שהוא דורש פחות שטח. מה שעוד אנחנו רואים דרכים רכבתיות ודרכים חקלאיות מהצד השני שמאפשרות תנועה של חקלאים לאורך כול הדרך, כאשר הגידור יהיה בצדה הפנימי של התעלה וכול השטחים פנויים. ומעבר לזה יש לנו גם את כול נושא התשתיות שאנחנו נדרשים להעתיק. יש לנו חשמל, מקורות, תש"ן וכדומה. אלה העקרונות שהנחנו אותנו לקביעת תחום תשריט 77, 78 וכמו שאמר מר יצחקי, מדובר כרגע על קו כחול בלבד שאין לו משמעות מעבר לזה. הוא כולל כמובן את ה- 4 וה- 6 מסילות בקטע הדרומי. הוא לא כולל הפרדות מפלסיות שקיימות ומאפשרות סטטוטורית היום גם אם הן עדין לא בוצעו. הוא כן כולל הפרדות מפלסיות שמשתנות או חדשות בהתאם לצורך. הוא כולל תחנות רכבת ואת החניונים שצמודים להם, קטעי מסילה לא נכללים כרגע בהכרזה קטעי מסילה, יש מסילות ננטשות, לדוגמא בבנימינה ואנחנו מתאימים את עצמנו ככול הניתן לתכניות תקפות במיוחד אם מדובר על בינוי. ובמרחב חיפה כללנו את שתית החלופות 102 ו- 5 שתיכף נציג. אני עובר לחלופות חיפה. בעבר אני מזכיר נבחנו כ- 10 חלופות שונות במרחב חיפה, למעשה יש פה משפחות של חלופות, אנחנו לקחנו והיום, בתקופה האחרונה בחצי שנה האחרונה בחנו מספר חלופות. חלופה אחת זו חלופה 101 חלופה מהירה שמקשרת את לב המפרץ בצמד מסילות מהירות לכיוון תל אביב, הן לא עוברות בתוך חיפה, הן עוברות בדוך במנהרה שיוצאת, המנהרות האלה יוצאות באזור מגדים ומשם ממשיכות לכיוון תל אביב. זרוע נוספת של המהירות מגיעה לכיוון חוף הכרמל ומתחברת לאותן מסילות מהירות במחלף רכבתי באזור מגדים.

במקביל שתי מסילות פרבריות בתוך חיפה בתוואי שהוא לא התוואי הקיים היום, ממונהרות מאזור גשר פז ויוצאות באזור חוף הכרמל באזור המלונות. זאת אומרת כול המרחב הזה הוא ממונהר. לאורך התוואי הזה יש לנו מעבר ללב המפרץ את קריית הממשלה, קריית אליעזר, בת גלים ובסוף כמובן את חוף הכרמל. זו החלופה המהירה. חלופה 102 זו החלופה המאוחדת, לוקחת את כול המסילות הן פרבריות והן מהירות לתוך חיפה. כאשר עוד פעם, הירידה אל תת הקרקע באזור גשר פז, מפה אנחנו נעים לכיוון חוף הכרמל עם תחנה בקריית הממשלה. תחנה בקריית אליעזר בעיקרון רק לפרבריות ותחנות חוף הכרמל שזו תחנה משותפת נוספת. שתי התחנות האלה מוגדרות כתת קרקעיות.

חלופה נוספת שבדקנו חלופה 103, למעשה לוקחת את הפרבריות באותו תוואי שראיתם קודם ואת המהירות ללא עצירה בקריית הממשלה וכמובן לא בקריית אליעזר, מביאה לחוף הכרמל. זאת אומרת העצירה של המהירות תהיה בלב המפרץ ובחוף הכרמל ופה נעים דרומה לכיוון תל אביב.

חלופה אחרונה שנבדקת על ידינו בהתאם לסיכומים זו חלופה 5. חלופה 5, חלופה ההיסטורית למעשה. עוד פעם, מדברת על 4 מסילות מהירות ופרבריות שנעות בתוואי אחד, כאשר הירידה לתת הקרקע באזור מעבר חירם, למי שמכיר קצת את חיפה, על בסיס התוואי הקיים של המסילות, מה שדורש הסתה של המסילות באזור הנמל. ומאזור בית דגון כניסה למנהרות כרויות בשיטת ... או TBM עד לחוף הכרמל, יציאה באזור חוף הכרמל באזור המלונות כפי שראיתם גם בחלופה 102 ומפה המשך לכיוון דרום. עוד פעם, התחנות הן בדומה ל- 102, אותן תחנות לב המפרץ, בית המכס, קריית אליעזר לפרבריות וחוף הכרמל עוד פעם משותפת. אלה החלופות שאנחנו בודקים.

מבחינת ההכרזה אנחנו עושים כמו שנאמר קודם הכרזה על 5 ו- 102 בלבד. רואים פה את התוואי, אני ממש מתנצל אבל לא רואים פה את כול הגושים והחלקות, אפילו דמיון קצת. מתחם הקישון, סדנאות אפרים, האזור של תחנת לב המפרץ באזור הזה, מפה המשך לאזור גשר פז. מאזור גשר פז אנחנו יורדים לתת הקרקע באזור מעבר חירן ופה רואים פיצול לשני תוויים נפרדים, התוואי של חלופה 5 ובתוואי הזה אנחנו לוקחים גם, מראים פה תפישה ל- 77, 78 לשטחים שיידרשו מהנמל לטובת הסתת המסילות הזמניות והסתת הכביש הנמלי הזמני שיצטרך לעבור פה. וחלופה 102 שעוברת ישר בשדרות פל ים למי שמכיר, כאשר זה אזור הפיצול, חזרה לאיזה שהוא אזור משותף מערבית לבית דגון.

מפה עוד פעם פיצול, חלופה 5 נכנס להר באזור קריית אליעזר, חלופה 102 ממשיכה לאורך כביש החוף, שדרות ההגנה לכיוון, כמובן תת קרקעי. ופה אנחנו רואים את זה על רקע תצ"א וייעודי קרקע. עוד פעם, האזור של מתחם הקישון, סדנאות אפרים, האזור של תחנת לב המפרץ. תחנה גדולה שקולטת גם את מסילת העמק, גם את מסילות החוף, גם את הרק"ל, בעתיד הקל נצטרך. המשך מעבר פה ליד הר הזבל וגשר פז עם שינויים תנועתיים שייתכן ונצטרך לבצע פה וכתוצאה מזה גם לשנות את גשר פז. המשך וירידה לתת הקרקע מהאזור הזה, כאשר פה בצד אתם רואים את חיפה מזרח, חיפה מזרח זה אחד ממתחמי הדיור הגדולים ביותר של הרכבת ישראל, מפה גם נכנסים לתוך הנמל, יש פה מספר כניסות לתוך הנמל. אנחנו ממשיכים לנוע בתת הקרקע עם כול המסילות, כאשר באזור קריית הממשלה מתוכננת תחנת רכבת לחלופה 102, התחנה היא תת קרקעית, היא נמצאת בין בניין הטיל, בניין המפרש למי שמכיר קריית הממשלה לבין הבניין של בתי המשפט. ולעומת זאת חלופה 5 יושבת על התוואי הקיים, כאשר התחנה שלה נקראת תחנת בית המכס, גם כן תחנה משוקעת. מה שעוד ניתן לראות פה שכתוצאה משיקוע מסילות, למעשה אפשר לפתוח את צוואר הבקבוק של מעבר חירם, מי שנוסע באזור הזה יודע שמעבר חירם נסגר פה לנתיב אחד והיום יוצר פקקים מאוד גדולים לכביש 22 אחרונה.

אני ממשיך הלאה, אזור הנמל, כמו שאמרתי אתם רואים פה תפישה של חלופה 5 גם לטובת המסילות הזמניות וגם לכביש הנמלי, ממש תפישה רחבה של הנמל, חלופה 102 רצה פה ועוד פעם התפצלות. חלופה 5 נכנסת לתוך ההר כאשר מתוכננת לה תחנה פה

שנקראת תחנת קריית אליעזר בת גלים. התחנה המקבילה לחלופה 102 יושבת ממש מתחת לכביש שהיא תבוצע בשיטת מנהור ותחובר משני הצדדים. זה בניין אגד למי שמכיר, צומת אגד הגדול וזה מעבר דולפין שלמעשה כבר לא יידרש. עוד פעם, רואים פה את חלופה 102 עם כמה אפשרויות של תנועה, אנחנו מדברים על מנהור בעומק של כ- 40 מטר מתחת לקרקע. חלופה 5 היא יותר פנימית ושתי החלופות האלה נפגשות שוב באזור בתי המלון, אלה בתי המלון, מגדלי חוף הכרמל. אנחנו יוצאים פה אל הקרקע בפורטלים. שתי החלופות מגיעות לנקודה הזאת ויוצאות בואך תחנת חוף הכרמל שנמצאת פה, תחנה שתהיה תחנה גדולה כמו שאתם יודעים תחנה משותפת. ומפה אנחנו ממשיכים דרומה עם 4 מסילות על הקרקע.

אני עובר למקטע השני, המקטע שמחפה לכיוון אור עקיבא, מקטע מתוכנן על ידי משרד גרונר ד.א.ל. יש פה מספר אלמנטים שאתם מיד תראו, למעשה האזור כמעט היחיד שבו אנחנו משנים את התוואי הקיים של המסילות זה האזור הזה. עוד פעם, פה רואים קצת יותר טוב את החתך. אנחנו רצים בחלק הצפוני על התוואי הקיים, מרחיבים אותו כמובן, מייצרים גם תה"רים. לטובת החשמול אנחנו צריכים לייצר מעין תחנות טרנספורמציה. אנחנו מציגים אותם כאן, הם יהיו חלק מהתכנון וחלק מתפישת השטח שלנו. התה"רים האלה מקבלים אליהם קווי מתח עליון ויצאים מהם קווים נמוכים יותר שרצים עד למסילות ומזינים את המסילות. פה רואים קצת יותר טוב. זה כביש 4, פה כביש 2, זה כפר גלים הכניסה הדרומית לטירת הכרמל, האתר מתוכנן פה, אנחנו רצים על התוואי הקיים. פה בשיפולים רואים את קיבוץ החותרים, מרחיבים את התוואי הקיים פשוט, רצים הלאה דרומה. אין פה איזה משהו מיוחד בקטע הזה. מגדים, גשר שנקרא גשר מגדים, למעשה מעבר מעל דרך מספר 2 לכיוון עתלית. הפרדה 10, הפרדה לשייטת, למבצר. ההפרדה הזו תשתנה, היא אמנם הפרדה סטטוטורית אבל נאלץ לשנות אותה ועקב כך היא תיכנס גם לתת"ל. מפה אפשר לראות גם דרכים שרצות לכיוון דרום, דרכים שמפותחות אמורות להיות מפותחות על ידי המועצה האזורית חוף הכרמל כחלק מפיתוח של עתלית. אנחנו משמרים את הדרכים הללו, לא פוגעים בהם למרות שהגיע איזה מכתב שאומר שכן, אנחנו הראינו חתכים שאנחנו לא פוגעים בדרכים הללו. ואנחנו נכנסים פנימה לתוך עתלית, מתחם הרכס, מתחם שעכשיו מתחילים לבנות אותו. תחנת עתלית, הפרדה 11, הפרדה שעדיין היא לא כלולה בתת"ל, היא גם לא תצטרך להתאשר בצורה מסוימת יחד עם המע"ר שאמור לקום פה, המע"ר של עתלית שמתוכנן. המשך התוואי פה, גם אותו תיאמנו מול פיתוח עתידית של עתלית, נקרא מתחם גולני שמחבר פה דרכים. גם פה אנחנו נאלצים לעלות על חלק מהשצ"פ ומדרך, אבל עדין משמרים את הדרך הזאת ומאפשרים את הנסיעה בה. עוד פעם, אין פה איזה משהו מיוחד בקטע הזה. פשוט היו פה חתכי רוחב שיראו איך אנחנו משמרים בכול נקודה ונקודה בשצ"פ הזה, חלק מהשצ"פ. כמובן שיהיה פה קיר אקוסטי, זה אזור מבונה, גם היום יש קירות אקוסטיים לאורך התוואי.

האזור של דור הבונים, עוד לא הגענו אליו, אבל זו הפרדה 12, הפרדה קיימת מדרום לעתלית. גם פה יהיה לנו את התרפו שנמקם אותו באזור הזה. אנחנו רואים פה את כביש 2 למעלה, רצים במקביל על כביש 2, מגיעים להפרדה 13, הפרדה 13 הפרדה סטטוטורית. למעשה היום דנו, קודם בנושא, למעשה עוד מעט להגיע להרשאות למבני דרך להרשאה הזו והכוונה לבצע אותה, להתחיל ביצוע במהלך שנת 2018, 2019.

בונים, המפגש שקיים פה היום אמור להיסגר עם ביצוע ההפרדה המפלסית הזאת. רצים הלאה לכיוון דור, הפרדה 14 גם הפרדה מאושרת סטטוטורית, גם אמורה להיכנס לביצוע במהלך שנה הבאה. זה פרויקט תת"ל, תכנית ות"לית, מאושר. ממשיכים לכיוון מחלף זיכרון, מחלף זיכרון הוא מחלף שמאפשר גם אושר בות"ל כחלק מדרך מספר 2. אנחנו חוצים אותו בגשר חדש, לא משנים את הסטטוטוריקה של התת"ל כן נצטרך לשנות קצת את הגבהים של דרך מספר 2. למעשה מפה אנחנו עוברים לקטע שבו אנחנו משנים את ההתוויה. החלק הראשון הוא מול זיכרון מי שמכיר, אזור התעסוקה החדש שאמור לקום פה, אזור משותף לזיכרון למועצה האזורית חוף הכרמל. גם פה יש

לנו תה"ר, התה"ר הזה סמוך לתחמ"ש עתידי ומאושר של חברת חשמל ומפה יורדים למטה, יש פה את הפרדה 15 שגם היא מיועדת לביצוע. פה אנחנו רואים שינוי כתוצאה מהשילוב של התוואי האופקי של מסילה מהירה ומסילה פרברית. אנחנו נצמדים למסילות המהירות ולכן סוטים מהתוואי הקיים שרואים אותו פה באפור. כתוצאה מזה גם תחנת הרכבת של זיכרון תזוז, אם היא תיבנה עד אז היא תצטרך לזוז. והפרדה 16 שזו הפרדה של מעגן מיכאל תצטרך להשתנות כיוון שהמסילות זזות, הן לא יושבות בתוואי הקיים. ולכן אנחנו כוללים את זה בקו הכחול את השינוי להפרדה. עוד פעם רואים פה קצת יותר בבירור את השינוי באזור תחנת זיכרון יעקב ובהפרדה 16. מפה אנחנו סוטים לגמרי מהתוואי הקיים. דרך מספר 4 מה שנקרא בזמנו הפרדה 17, כביש 4 מעל המסילה באזור בית חנניה. אנחנו חוצים לגמרי במקום אחר ופה אנחנו עוברים והולכים, במקום לחצות את בנימינה במרכז אנחנו הולכים עכשיו לאורך דרך מספר 4 וזה השינוי הגדול של ההתוויה. למעשה במקום לעבור פה בתוך בנימינה אנחנו עוברים עכשיו ממערב לבנימינה ליעד דרך מספר 4, כאשר גם פה היו לנו מספר דיונים לא קטן עם המועצה עם הוועדה המקומית וגם עם אור עקיבא שיושבת בצד השני. אנחנו עשינו שינויים גיאומטריים פה כדי לשקע את המסילה עד כמה שניתן ולייצר פה מעבר יחסית על הקרקע של כביש המייסדים 653 ולאפשר בעתיד אם יידרש פה מחלף על דרך מספר 4, כאשר גם את אור עקיבא וגם את בנימינה, התחנה תשב פה מצפון ל- 653, תאפשר גם גשר להולכי רגל לתוך אזור התעסוקה של אור עקיבא שנמצא מהצד השני ותאפשר את הפיתוח שבנימינה רואה לנכון במרחב הזה לבין המסילה לבין מספר 4.

שינוי נוסף שאנחנו עושים זה בדרך הבורג', כיוון שאנחנו פה יחסית גבוהים והיינו צריכים לעשות פה הפרדה מפלסית גבוהה שהייתה מכסה את הבניינים לשימור ולכן הדרך הזו הוסתה צפונה קצת, תעבור פה בגשר, גם זה מתואם עם תכנית המתאר של בנימינה. אומרים לי כן אז אני מבסוט.

מר יואב צלינקר :
הדרך ההיסטורית עולה,

מר עופר סלע :
הדרך ההיסטורית לא תשונה, אנחנו עושים פה דרך חדשה ומפה יתאפשר להגיע לבורג' בצורה הזאת, זאת אומרת הקטע הזה נשאר על הקרקע, הקטע הזה יעלה אבל הוא רחוק מהבתים. ומפה יהיו כבר דרכים חקלאיות שירוצו לכיוון בקעת נחל עדה שיושב פה.

מר יואב צלינקר :
תודה.

מר עופר סלע :
פשוט פה לא רואים שום דבר אז אני מתנצל. אנחנו מגיעים לאזור של קיסריה חדרה. אנחנו חוזרים לתוואי הקיים, זאת אומרת התוואי שהולך לכיוון בנימינה ואנחנו פה יושבים על התוואי הקיים שלנו. פה רואים את המסילות מתחברות למסילה הקיימת שמגיעה מבנימינה. אנחנו נכנסים לתוך האזור של קיסריה, תחנת קיסריה פרדס חנה תחנה שהיא כפולה הן למזרח והן למערב. הצד המזרחי משולב עם התכנית של פרדס חנה לאזור התעסוקה שקיים פה. הנגישות על בסיס הדרכים שמופיעות בתכנית הסטטוטורית של אותה תכנית וכיום יש דרכים שמגיעות, גם היום יש פה צד מזרחי קיים, אפשר להגיע במידה וזה לא ייבנה אפשר להגיע בדרכים שלנו. הצד המערבי זה צד של קיסריה והוא מפותח היום עם חניונים. אנחנו משאירים את החניונים הקיימים. הנקודה הבאה המעניינת זה צומת רמז, החיבור של המסילה למסילה המזרחית. מסילה מזרחית רצה פה תת"ל 22, תת"ל מאושר שאמור להתבצע כבר בחומש הקרוב.

גב' לינור לנקין :

יתבצע בחומש הקרוב ?

מר עופר סלע :

בוודאי , כן. אנחנו מחברים פה , יש פה מחלף רכבתי שעוד פעם , מבוצע במסגרת תת"ל 22. מה שרואים פה עוד פעם תה"ר שאנחנו מייעדים אותו לקום פה. אם יש פה קו מתח עליון ולכן הרצועה הקטנה הזאת שמביאה את הקו מתח עליון לתוך התה"ר. מפה יש פיצות למסילה המזרחית , יש פה זרוע נוספת עתידית שלא תבוצע בשלב הנוכחית אבל כמובן אנחנו לוקחים אותה בחשבון בתכנון שלנו. אנחנו גם לוקחים בחשבון את המסוף הרכבתי , מסוף מטענים רכבתי שהוגש לוועדה המחוזית ואמור לקום בנקודה הזאת. וכול המסילות שלנו מתחשבות באותו מסוף והיציאה אליו מהמסילות שלנו. מפה אנחנו רצים למעשה על תוואי קיים עד לתחנת חדרה מערב. גם התוואי הזה מתואם פה , יש מספר לא קטן של תכניות של חדרה מפותחות לאורך הפרויקט הזה. אנחנו מתאמים את עצמנו מול אותם תכניות. חצייה של דרך מספר 4 , אותה חצייה קיימת למעשה. ואנחנו מגיעים לאזור התחנה , באזור התחנה יש אירוע שלם של אזור תעסוקה שקם פה היום כבר וחלקו גם יכלול מתח"ם שאמור להיות מהצד המערבי של המסילות ויתחבר אלינו עם חניון מאוד גדול. הצד המזרחי יפותח על ידינו , יש פה כ- 1.200 חניות שאמורות להיכנס , חלקן אפילו בקומות באזור הזה. הנקודה הזאת , זו הנקודה של בריכות סמר , בריכות סמר עלו פה לדיון ארוך. מה שאתם רואים פה מבחינת התפישה זה למעשה שהמסילות זזות מערבה , מגדילות קשת כדי להתרחק מבריכת סמר , הן עוזבות את האזור של בריכות סמר לחלוטין. המשמעות זה התקרבות לדרך מספר 2 , ממש התממשקות לדרך מספר 2 באזור המזבלה המשוקמת היום מי שמכיר וכניסה לפארק השרון באזור אחר , כאשר כמובן המסילות האלה תתבטלנה. ואני חייב לציין שהתוואי הזה בהליך גישור נקרא לו תואם בין הגופים הירוקים לבין הרכבת. ההתנגדות היחידה הייתה של חדרה. כמובן כי הם מדברים על פיתוח עתידי במרחב הזה , תכנית שעוד לא מאושרת סטטוטורית.

אני זז , ממשיך דרומה. אזור עמק חפר , אזור התעסוקה של עמק חפר שאמור להתפתח דרומה , הוא לא מגיע עד למסילות , אתם רואים שיש פה עוד שטח חקלאי בערך כ- 150 מטר בפר שנוצר פה. הלאה דרומה , ממשיך , אנחנו מגיעים כמעט לנתניה , באזור הזה יש לנו הפרדה מפלסית , הפרדה 24 שגם אמור להתבצע , היא גם סטטוטורית , גם דנו בה לפני כשעה וחצי בדיון ואנחנו מגיעים ממש לנתניה. אנחנו רואים את דרך מספר 57 מחלף נתניה. באזור הזה למעשה כמו שהוגדר קודם אנחנו מרחיבים את המסילות ואנחנו מדברים עכשיו על 6 מסילות , 4 פרבריות ו- 2 מהירות. אותן 2 מהירות התחברו לתכנית נוספת שאמורה לעבור במנהרות מתחת לאיילון. השיקוע שלהן היום מוגדר באזור שפיים אתם תראו את זה בהמשך. אבל מפה למעשה אנחנו ב- 6 מסילות. בנקודה הזאת מצפון למחלף נתניה , אנחנו מייעדים מקום לתה"ר , יש לתה"ר של נתניה שתי חלופות והתבקשו להכניס את שתי החלופות לקו הכחול. זו הנקודה ,

דובר :

ממערב ... נתניה ,

מר עופר סלע :

לא , זה צפון , הצפון הוא לשם , אנחנו מדברים מצפון מזרח. בסדר , זה ממערב למסילות , זה בין המסילות לדרך מספר 2. בסדר.

דובר :

מה זה מחלף נתניה צפון ?

מר עופר סלע :

כן מחלף 57. לא יודע מה זה מחלף נתניה צפון , עוד מעט יש לך פה את איינשטיין ואביחיל זה גם כבר עוד ימעט תקדם.

גב עירית שפרבר :

אחד ממחלפי נתניה ,

מר עופר סלע :

כן. אז מחלף 57 , אזור של תחנת נתניה הקיימת התחנה הצפונית , למרות שזה נתניה מרכז אפשר לקרוא לזה. אנחנו לוקחים פה כמובן את כול השטח שקיים היום לתחנה עם החניונים שלו. יש פה כמו שאמרנו הרבה מאוד מסילות שיושבות בתוואי הזה. התחנה אמורה להיות גם מהצד המערבי. גם פה יש אירוע של ... ופיתוח עסקי שאמור לפתח את כול המרחבים האלה שהם של יזמים פרטיים , כולל מתח"ם שאמור לקום ממערב לכביש של ...

אנחנו ממשיכים דרומה , יש פה גשרים קיימים , גשר הארי שחוצה מעל המסילה. מה שקשה מאוד לראות פה , התוואי היום של הרכבת , הרוחב רצועה הוא כ- 75 מטר. בתוך התוואי הזה יש קווי ביוב וניקוז של עיריית נתניה שקיימים. מהצד השני יש קווי דלק של תש"ן וקצא"א שגם הם קיימים. שלושה קווים , אנחנו נצטרך לטפל בהם במסגרת הפרויקט הזה ולבצע העתקה של קווי הדלק בנקודה הזאת. תחנת המכללות , תחנת המכללות היא תחנה חדשה שאמורה לשרת את המכללות שאמורות לקום ממזרח לתוואי.

דובר :

איפה ?

מר עופר סלע :

בין תחנת נתניה לתחנת ספיר ,

מר יובל ענתבי :

לאצטדיון ,

מר עופר סלע :

כן. קרוב לאצטדיון , העירייה קראה לזה תחנת האוניברסיטה או האצטדיון , תלוי איזה מכתב יצא. אבל צריך להבין שתחנת כזו דורשת הרחבה של הקו הכחול של זכות הדרך ותעלה על ייעודי קרקע של תעסוקה ומסחר שקיימים ,

(מדברים ברקע)

דובר :

ליד מכללת נתניה ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

רבותי , בואו בלי הערות ביניים.

מר עופר סלע :

ממזרח לכביש , אתם רואים את הקו הכחול , רואים אותו גם פה , יש פה בינוי. אין ספק שתחנה כזאת דורשת שטחים ואני לא מדבר עכשיו על חניונים בכלל , כי אין פה מקום לחניונים. אבל חנה וסע ותחבורה ציבורית יהיו חייבים לתת.

אני ממשיך הלאה, זה האצטדיון, גשר האצטדיון ולכיוון גשר שנקרא גשר נטר 5611 למעשה 561 הדרך הזו אמורה להתרחב על ידי נתיבי ישראל, להגיע עד לדרך מספר 4 לאזור הדסים. באזור הזה אנחנו מייעדים את התה"ר, את החלופה השנייה של התה"ר שהצגתי קודם. המיקום שלו טוב כי יש פה קו מתח עליון שפשוט צמוד לנקודה הזאת. האזור הזה אמור בעתיד להיות גם אזור תעסוקה. אנחנו ממשיכים דרומה ואנחנו מגיעים לתחנת ספיר, תחנת ספיר תחנה חדשה שקיימת בצד המערבי של המסילה היום. אנחנו מדברים גם להשמיש את הצד המערבי שלה, אבל כחלק מאזור התעסוקה שאמור לקום פה. אזור התעסוקה הזה המאושר אמור לקטון כיוון שיש פה שמורת טבע חדשה של נחשים אנדמיים. בכול מקרה זה יקטין את האזור תעסוקה ואנחנו בתיאום עם מתכנן העתמ"ם כללנו את התחנה בתוך הבינוי, מה שאמור להיות בינוי המסחרי על מנת לאפשר פה כביש אורכי שאמור לקום פה ולהגיע למעשה לתחבר לכביש 20 העתידי. ורואים את זה פה, התחנה הצד המזרחי, יהיה פה בתוך הבינוי הזה ולא יקטין את הבינוי הזה אחר לא יישאר ממנו שום דבר. דרומה אנחנו מגיעים לתחנת בית יהושע, תחנת בית יהושע היא תחנה קיימת, אנחנו הולכים לפתח רק את הצד המערבי, לא יהיה צד מזרחי לתחנה הזאת. התחנה הזו גם היום מנסים לפתח בה חניון קומתי בחלק ממנו. מה שכן יהיה פה, יהיה פה גשר הולכי רגל שיאפשר מעבר של אנשים מבית יהושע לתחנה עצמה. דרומה ל- 553 יש לנו מעבר חקלאי שנפרק ונבנה חדשה כיוון שהוא לא מוקם לרוחב הנדרש. יש פה את נחל פולג שייחצה שגשרים חדשים. גם פה אנחנו בין קווי תש"ן, דלק ואחרים לבין, לא רואים פה, קווי מתח עליון שאותם נצטרך בקטע הזה להעתיק את קו המתח העליון ואנחנו כמובן נכלול רצועה לקו מתח עליון חדש במקום. ממשיכים עוד דרמה, מגיעים למה שנקרא היום, בעתיד או היה 551 הכביש שהולך לכיוון דרך מספר 4 ומשם אמור להגיע למחלף אייל. היום יש פה דרך קיימת שמגיעה לאזור מפגש 30, חוות רונית אם תרצו. המפגש הזה אמור להיבנות גם הוא בשנה הבאה. וכיוון שהוא לא יתאים לנו נצטרך לבנות מפגש חדש במקומו, אנחנו נבנה אותו טיפונת מצפון למפגש הקיים ואז נפרק את המפגש הקיים.

דובר :

גשר,

מר עופר סלע :

גשר סליחה, לא מפגש כמובן. אנחנו ממשיכים דרומה ומגיעים לתחנת שפיים. תחנת שפיים היא תחנה שאמורה להיבנות כבר עכשיו במסגרת החנה וסע של שפיים, להתחבר למסילת הקיימות. יש פה מתחם שלם של חנה וסע עם נגישות אליו והתחנה תקום כבר עכשיו. במסגרת הפרויקט שלנו אנחנו נצטרך לשנות את הרציפים ולהתאים אותם לאותה כמות מסילות ורציפים שנדרש. ומפה אנחנו מדברים למעשה, זה מחלף שפיים, דרך מספר 541, מפה אנחנו מתחברים לאותה מנהרה שדיברתי עליה של מסילות 5 ו- 6 של איילון ומשם דרומה. אנחנו ממשיכים עם 4 מסילות על הקרקע שהן הפרבריות ו- 2 מהירות תת קרקעיות. זהו, סיימתי את ההצגה.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

תודה רבה. שאלות למתכננים, לרכבת. לא דעות רק שאלות.

מר ירדן ארמון :

עופר, אתה יכול להסביר עוד פעם על אזור תחנת בית יהושע, זה לא היה לי ברור כול כך אם עולים על ... יהושע עצה או רק הפיתוח באזור התעשייה בתחום של הרכבת.

דוברת :

רק מי ששואל או מדבר תציגו,

מר ירדן ארמון :

ירדן ארמון, מהנדס הוועדה המקומית ...

מר עופר סלע :

אנחנו כרגע מראים קו כחול שמגיע עד לבינוי של הנחלות. אנחנו לא עולים אם המסילות שלנו ברצועת הדרך בסיכומו של דבר אנחנו לא נעלה, אנחנו מרחיבים את עצמנו מזרחה אבל אנחנו לא נעלה על בינוי קיים. אנחנו כן נגוס מחלקות א' אם לזה אתה מתכוון בסוף בשאלה.

מר ירדן ארמון :

...

מר עופר סלע :

כן בסדר, אנחנו יודעים.

גב' שירלי לוי :

יש לי גם אמירה אבל אני אשמור אותה לאחר כך. זה גם לא קשור השאלה לתחום מה שאנחנו אחראים עליו. השבוע גילינו כבדרך אגב שאין נגישות בתחנות רכבת,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

לא שומעים,

גב' שירלי לוי :

אין נגישות בתחנות רכבת לאוכלוסיית הנכים.

מר עופר סלע :

מה זה ?

גב' שירלי לוי :

גילינו שאין נגישות,

מר עופר סלע :

אני לא שמעתי על כזה דבר.

גב' שירלי לוי :

שאם עכשיו נכה צריך לנסוע ברכבת הוא צריך לתאם 24 שעות מראש עם מנהל התחנה שצריך לחכות, לדאוג שתהיה לו רמפה. עכשיו, מה שהיה בעבר אני מבינה שצריך להתאים תשתיות, השאלה אם בתחנות החדשות שמוצעות לוקחים בחשבון מראש,

מר אביגדור יצחק יו"ר הות"ל :

לא צריך תקנות חדשות, יש תקנות ישנות, אני לא יודע מתי פעם אחרונה נסעת ברכבת.

גב' שירלי לוי :

אל"ף אני נוסעת ברכבת בשימוש השוטף שלי,

מר ראובן קוגן :

בואו נעשה סדר שנייה,

גב' שירלי לוי :

אז רציתי לוודא שבתקנות החדשות ,

מר עופר סלע :

הנה , הבאנו סמנכ"ל שלם , יש לכם את ההזדמנות לראות אותו לפני שהוא ,

גב' שירלי לוי :

אז רק נוודא שבתחנות החדשות יש מענה לעניין הנגישות.

מר עופר סלע :

הוא הולך לטפל בנכים בפאן אחר.

מר ראובן קוגן :

בואו נבדיל , התחנות מונגשות וכול התחנות החדשות עוברות את כול האישורים של יועצי נגישות ונציגות השוויון. מה שאת מדברת על רמפות מוזמנות לאותו קטע , בשביל לגשר על הפאר בין קצה רציף לבין הרצפה של הרכבת , שמה לעשות פחות מ- 1.651 מ"מ בין ציר המסילה לזה , זה לא יכול להיות. לכן יש פער בין הציוד הנייד כדי שלא יתחכך ולא יהרוס את זה לבין הטווחים , בכול העולם וגם בישראל ולבוא לעבור על כיסא גלגלים את הגאפ הזה , מביאים רמפה , בן אדם בא ועובר.

גב' שירלי לוי :

וזה בכול העולם ככה ?

מר ראובן קוגן :

בכול העולם.

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

וצריך להזמין את זה עם אמה מראש ?

מר ראובן קוגן :

לא צריך להזמין ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אולי את מתכוונת לשדה תעופה.

גב' שירלי לוי :

לא , אני מתכוונת לרכבת.

מר ראובן קוגן :

את הגאפ הזה אי אפשר ... אותו.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אומרים פה שזה כתוב באתר של הרכבת ,

גב' אולה אקסלרוד :

זה באתר של הרכבת מופיע.

מר ראובן קוגן :

שמה ?

גב ' אולה אקסלרוד :

אתה צריך להזמין מראש 24 שעות ...

מר ראובן קוגן :

שנייה רגע , הרמפות קיימות ברציפים והפקח ומנהל התחנה כשבא ומנהל את התנועה עדיף שהוא יידע מראש שמגיע בן אדם ואז היחס והשירות יהיה הרבה יותר טוב , כי בסוף יש אין סוף אנשים בתחנות. לכן מה שאתה מזמין זה את השירות לא את הרמפה , הרמפה עומדת אתה יכול לראות אותה בקצה הרציף היא צהובה והיא עומדת שם תמיד. לא צריך להביא אותה מחו"ל בשביל זה.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

טוב , הלאה.

מר רונן סגל :

רונן מלשכת תכנון חיפה. שאלה , הדיון הזה הוא על 77 , 78 אני לא ... לא בחומר שהוגש וגם לא בחומר שהוצג , לא הוצג כול הנושא של התייחסות 78 , אין 78 זה רק 77.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

מה ההבדל ?

(מדברים יחד)

מר עופר סלע :

אתה יודע מה ההבדל בין 77 ל- 78 , לא הבנתי מה אתה רוצה לראות בתכנית שונה.

גב ' נאוה אלינסקי - רדעי :

הוא רוצה לשאול איזה מגבלות הרכבת מבקשת במסגרת סעיף 78.

(מדברים יחד)

גב ' נאוה אלינסקי - רדעי :

אתה יכול להגיד לו בבקשה.

מר עופר סלע :

היתרי בניה ,

(מדברים יחד)

דובר :

זה צריך להיות מפורסם ...

(מדברים יחד)

מר עופר סלע :

תגיד מה אתה רוצה הקלה ,

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

דובר :

אני אגיד ? אתה צריך להגיד מה אתה רוצה ...

מר עופר סלע :

אני רוצה היתרי בניה , אם אתה רוצה הקלה למבנים חקלאיים ,

(מדברים יחד)

גב ' נאוה אלינסקי - רדעי :

יש שרוצים להסדיר מתן היתרי בניה ואולי יאפשר את זה בתיאום כול שהוא.

(מדברים יחד)

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

רבותי , זה לא דיון פומבי. סליחה מספיק , הבנו את השאלה. הלאה עוד שאלות. בקשה ,

גב ' מיכל אריאל :

אני מיכל ממשרד הביטחון , אני רוצה לראות שהבנתי מה שקורה בחיפה. אתם בעצם 77 עושים את חלופה 103 וחלופה 5 ?

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

כן.

מר עופר סלע :

כרגע 77 , 78.

גב ' מיכל אריאל :

כן. והחלופה הקיימת , זאת אומרת בהינתן שבחרים חלופה ממונהרת היא הולכת להישאר או שהיא הולכת להתבטל , היא מתבטלת ?

מר עופר סלע :

בוודאי , אמר את זה קודם היושב ראש בדברי הפתיחה.

גב ' מיכל אריאל :

יפה. עוד שאלה , כשעוברים דרומית מחיפה , איך אתה מתרחב שם ? מזרחה , מערבה או שזה כול פעם משתנה.

מר עופר סלע :

זה משתנה , אמרתי גם לפעמים עוזב את התוואי הקיים. אבל אני יושב עם שתי מסילות על התוואי , מנסה ו- 2 לפעמים מזרחה , לפעמים מערבה , היו פה כול מיני שיקולים. לפעמים היו פה אתרי עתיקות , שמורת טבע באזור , נניח הפרדה 10 כול מיני דברים.

גב ' מיכל אריאל :

טוב.

מר עופר סלע :

בגלל זה משתנה לדוגמא הפרדה 10 בגלל הצורך ללכת.

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

גב' מיכל אריאל :

אז זה ספציפית באזור של המאשי"א שלנו, של הבסיס שלנו שם באזור דרומית לחיפה, זה שם מערבית או מזרחית למסילה הקיימת ?

מר עופר סלע :

מזרחית, האמת מזרחית ומערבית גם, העירייה מכירה את זה, זה גם מזרחית וגם מערבית. אני מבין שהמש"א הזאת גם הולכת להתפנות וכבר מכינים עליה תכנית. נכון אריאל ? לא אמרתי שטות.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

בואו, אל תסמכו על זה יותר מדי.

גב' מיכל אריאל :

תודה.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

בקשה יואב,

מר יואב צלינקר :

אחת התכניות היותר חשובות מבחנתי אולי האחת הכי חשובות שהיו מאז תיקון לחוק 60 בהקמת הות"ל. אני רוצה להגיד איזה שהיא אמירה, הנושא של תשתיות נלוות. ככול הניתן בהמשך בחינה בתסקיר, לקיים אותן, לבחון אותן צמודות דופן או בשטחים כלואים בין אם זה תה"רים ובין אם זה מוסך צמ"ה באזור זיכרון כדי לייעל שימוש בקרקע ולא לפרוץ סתם לשטחים פתוחים. ובנושא של מיגון אקוסטי בחיפה, האם יש איזה שהיא בחינה ראשונית, זה נחוש קצת מה קורה למגונים אקוסטיים באזורים שאתם גלויים, מרכבות מהירות או שהן מייצרות מפלסים יותר גבוהים. מה זה אומר לגבי מגונים קיימים, אתם שוברים, הורסים, צריכים להקים מגונים אקוסטיים הרבה יותר גבוהים. אם יש לכם איזה שהיא תחושה ראשונית, בדיקות ראשוניות ?

מר עופר סלע :

בגלל השינויים, כמו הבדיקות שאנחנו עושים, אז אין לנו עוד אקוסטיקה לאזור חיפה, אנחנו נצטרך להשלים את זה כמובן, נתייחס לכול קטע שהוא גלוי, זה הקטע הצפוני והקטע של ...

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

כן, מר ברכה.

מר מאור ברכה :

רציתי לשאול שאלה, בעכו עשו לנו גשר גמדים, אני רוצה לדעת,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

זה לא קשור לתכנית הזאת.

מר מאור ברכה :

אני יודע,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

אז אני לא אתן שאלה שלא קשורה לתכנית הזאת.

מר מאור ברכה :

ממש לא ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

נו כן ,

מר מאור ברכה :

אני רוצה להבין , בין מזרח למערב עשו לנו גשר של 2.20 מטר גובה. זה גורם לפקקים איומים.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אבל עדין זה לא קשור לתכנית.

מר מאור ברכה :

אני יודע שזה לא קשור.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אז אני לא מרשה לשאול שאלות שלא קשורות לתכנית.

מר מאור ברכה :

אבל איפה אני יכול להביא את זה ?

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

מה ?

מר מאור ברכה :

איפה אני יכול להביא את השאלה ?

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

תכתוב מכתב למי שצריך ואם צריך תגיש תביעה על העניין הזה. טוב הלאה , עוד שאלות ? לא. אנחנו עוברים , כן , בואו נתחיל מהצד הזה לפי סדר. יש למישהו הערות , רוצה לאומר משהו ?

גב ' טלילה הראל :

אני טלילה הראל , אגף תכנון מקומי. אנחנו מקדמים תכנית מתאר ...

(מדברים ברקע)

גב ' טלילה הראל :

היא עברה כבר דיונים סטטוטוריים ביחס לתמ"א 23 ... התכנית למעשה רואה את מרכז עתלית כמרכז של הישוב עצמו , היא מציעה פתרון של שטחי תעסוקה , תיירות , מגורים. אנחנו ראינו את האזור של הרכבת כאזור בעצם שמחבר בין שני החלקים של הישוב וצריך בתכנון להתייחס גם לנושא של מעבר 11 , אנחנו הצענו מעבר ממונהר במסגרת בדיקה שעשתה מועצה אזורית חוף הכרמל. עכשיו אנחנו גם מבינים שהמעבר לא יהיה בדיוק ככה מעבר 11. צריך לדאוג איך עושים את הדברים האלה גם מול התת"ל , לראות שבעצם הדברים מתחברים אחד לשני והם בעצם לא מסכלים את האפשרות שלחבר בין שני חלקי

הישוב וגם מאפשרים את כול המעברים עם מעברי חצייה להולכי רגל שהצענו בתכנית והם תואמו בזמנו מול מוסדות התכנון, זה היה גם בדיונים בולנת"ע וגם בדיונים בולחו"ף ואנחנו צריכים לראות איך יוצרים את התיאום הזה שלא ייווצר מצב שהתת"ל בעצם לא תאפשר קיום של עתלית כישוב עצמאי, מחובר בין שני חלקיו כי הרכבת חוצה את הישוב.

מר אביגדור יצחק יו"ר הות"ל :

לא, לא צריך לענות. כן, עוד הערות? בבקשה.

גב' סליביה סו לביא :

שמי סליביה, אני ממועצה אזורית וועדה מקומית חוף הכרמל, אני מצטרפת למה שטלילה העירה ויש לי עוד כמה הערות. אנחנו העברנו התייחסות אתמול והגשתי לך אותה בתחילת הישיבה. קודם כול לגבי עתלית, יש שם כמה נקודות, יש תכנית מאושרת לכביש, אם אתה יכול עופר להראות,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

תרשום לך עופר את כול הדברים האלה, אתה תענה בסוף.

גב' סליביה סו לביא :

אם אתה יכול להראות את הפרדה 10 באזור שם,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

הפרדה 10 עוד לא תוכננה.

גב' סליביה סו לביא :

אני יודעת,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

היא תוכן במסגרת הות"ל.

גב' סליביה סו לביא :

אבל אני מסבירה איזה שהיא נקודה. יש לנו תכנית שהיא מאושרת 2014 לכביש עוקף ממערב למסילה. התכנית היא כבר מאושרת ולמעשה הכביש הזה אמור לקשר בין כול השכונות המערביות שעתידות להיבנות ממערב למסילה. למעשה היום עם התכנית המאושרת הוא נגמר במע"ר שדיברו עליו קודם ואמור להיות חיבור, אנחנו מעוניינים בחיבור גם דרומי. שאנחנו מבקשים שהתת"ל לא יסכל את הנושא הזה, זה דבר אחד. דבר נוסף, לגבי שכונת בולוני, אם אתה יכול להראות. אז כפי שאתם רואים,

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

בולוני?

גב' סליביה סו לביא :

ככה קוראים לזה. אנחנו מדברים על תכנית מאושרת מ-1999 ולמעשה התכנית, בוא נגיד שהיא מלכתחילה מאוד מאתגרת בגלל השטח שלה. והיא קבעה איזה שהיא רצועת שצ"פ, שזה אחד השצ"פים היחידים בשכונה הזאת. הם לא מבונים המגרשים האלו, נחתם הסכם פיתוח בנובמבר האחרון, זה בעלים פרטיים. כבר היום יש להם איזה שהוא קיר אקוסטי במרחק של עשרות מטרים. בוודאי שאותם אנשים שקנו מגרשים לא תיארנו לעצמם שהקיר האקוסטי או הסוללה או מה שזה לא יהיה,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אז מה את רוצה, שבגלל זה לא תעבור שם רכבת ? לא הבנתי ,

גב' סליביה סו לביא :

אנחנו מבקשים שיחריגו , יצמצמו את הקו הכחול בנקודה הספציפית הזאת.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

התשובה היא לא.

גב' סליביה סו לביא :

כי זה לא סביר שאנשים יהיה להם 250 קמ"ש מול ...

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

רבותי , אני רוצה להסביר לכולם את מהות הדברים. רכבת זה התשתית הכי בסיסית של מדינה נורמאלית. אנחנו עוד רחוקים מאוד מהדבר הזה , ממש רחוקים. זה לא דומה בכלל למה שנעשה בכול העולם , כי פה פיגור , ארץ מפגרת. ואני לא מתבייש להגיד את זה. ולכן עכשיו אם מישור קנה , עכשיו אני אקטין בשבילו את הקו הכחול. פה תהיינה 4 מסילות רכבת ולא יעזור לאף אחד כלום וזה לא משנה מי ומי שצריך לקבל פיצוי יקבל פיצוי. זה הכול , אני לא הולך להתחשב עכשיו בכול איזה שני אנשים שנמצאים או יושבים באיזה מקום. זה תשתיות של רכבת , על מה אתם מדברים. זו התפישת עולם נורמאלית , לא , טיפה טיפה.

דובר :

כן , אבל התושבים תושבים ...

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

עם כול הכבוד לתושבים , עם כול הכבוד לתושבים , רכבת לפני תושבים נקודה. כדי שהתושבים יוכלו לחיות וכול חלקי מדינת ישראל , עם כול הכבוד ויוכלו לנוע ממקום למקום ולעשות את מה שהם רוצים לעשות במקום שהם רוצים לעשות צריך תחבורה ציבורית רכבתית לא שום דבר אחר.

גב' סליביה סו לביא :

ומה עם איכות של ...

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

איכות החיים , אני אומר לך עוד פעם. איכות החיים של הרכבת הזאת היא גם של תושבי נהרייה , גם של תושבי עכו , גם של תושבי חיפה , גם של תושבי תל אביב. ולכן עם כול הכבוד אנחנו לא נעצור רכבות בגלל איכות חיים של שלושה בניינים או ארבע בניינים. טוב רבותי , סליחה.

גב' סליביה סו לביא :

שנייה , בהקשר הזה כמובן שאנחנו נדע שאם משנים את השיפוי , אז יש פה איזה שהיא בעייתיות מסוימת ואנחנו מבקשים שיפוי של מאה אחוז. ועוד נושא נוסף , יש לנו את הישוב דור , אני עוברת לישוב אחר שלנו , אם אפשר עופר לעבור לשם. מושב דור זה אחד הישובים החקלאיים שלנו. למעשה תמ"א 1/35 אפשרה להוסיף יחידה שלישית לנחלות. התת"ל , הקו הכחול שלו כפי שהוא מוגדר היום הוא כבר חודר לשטחים החקלאיים במזרח המושב. ולמעשה הוא מסכל את האפשרות גם להגדיל את הנחלות לצורך הוספת

שלישיות וגם נושא של הגדלת הנחלות. אז שוב אנחנו מבקשים להתחשב בזה במסגרת התכנון המפורט. אני מניחה שהתשובה שלך תהיה דומה ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :
ברור , למה שהיא תשתנה.

גב ' סליביה סו לביא :
אבל עדין אנחנו מציינים את זה , זה חשוב לנו.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :
מאה אחוז. כן בקשה ,

מר רונן סגל :
מאחר וכמו שאמרת בתחילת דברך , אנחנו לא בשלב התכנון אנחנו בשלב הפרסום , ... יהיו בשלב התכנון. אני רק רוצה להעיר שוב מה ששאלתי קודם , למעשה לא ממש קיבלתי תשובה לעניין הפרסום 78. חלק גדול מההכרזה הזאת מדברת על שטחים חקלאיים. ולא ברור עדין , לא הבהרתם איזה מגבלות אתם מטילים על השטחים החקלאיים , כי לא מחר בבוקר סוללים את הרכבת ולא מתכננים אותה ובטח שלא לדבר על סוללים אותה. ולכן צריך לבחון טוב איזה מגבלות ... שטחים חקלאיים ...

(מדברים יחד)

גב ' נאוה אלינסקי - רדעי :
איזה בניה , אחיזה בניה ,

(מדברים יחד)

מר רונן סגל :
אבל מבנים חקלאיים מותר ...

מר אביגדור יצחק יו"ר הות"ל :
לא להתווכח , תגיד מה שיש לך להגיד ותסיים , זהו.

מר רונן סגל :
אני אומר , אני מסביר , שיש גם מבנים חקלאיים לא רק גידולים.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :
תודה. כן ,

מר ירדן ארמון :
ירדן ארמון חוף השרון. אז אני מצטרף למה שאמר נציג לשכת התכנון , אם הישיבה על 78 גם , אז צריך לקבוע מה התנאים ל- 78 , מה המגבלות , באיזה מצב אפשר ? מי המוסד ? מן הסתם זה הות"ל , כי זו תכנית של הוועדה לתשתיות לאומיות. תאשר או לא תאשר היתרי בניה ובאיזה תנאי , זה לא הוצג וזה היה צריך להיות מוצג במסגרת אותה ישיבה סטטוטורית שאתה עכשיו מנהל. פרטנית לעניין חוף השרון , אין לנו כולל מגבלה לבית יהושע להרחבת המסילה כפי שהתכנית מוצאת לנכון. יחד עם זה באזור בית יהושע יש פה בעיה מאוד רצינית של הרחבת הקו הכחול , שזה בעצם מגיע עד בתי המגורים בבית

יהושע. זה נכנס כאילו בחלקות א' אבל זה גוזל את כול השטח החקלאי שלהם, זה כאילו הרכבת מגיעה עד הבית, כאילו יש לנו בית,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אתה יודע למה אני לא מאשר בכול הקדנציה שלי ישובים חדשים? למרות שיש דרישה להמון. כי עוד צרות בעתיד, זה הכול, זה פשוט עוד צרה בעתיד.

(מדברים יחד)

מר אביגדור יצחק יו"ר הות"ל :

עוד מישהו שיבוא ויגיש תביעות ואיכות חיים וכול הדברים האלה. זאת מדינה קטנה ומה לעשות, נתנו לכם לגור במקומות לא רעים בכלל בחוף השרון, המקומות הכי יפים בארץ.

(מדברים יחד)

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

בסדר, נו מה לעשות, אתה מהנדס שם,

מר ירדן ארמון :

כן, נו מה לעשות.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אם היית גר אז מצבך היה יותר טוב.

מר ירדן ארמון :

לא, אני רק בעיר, זה בסדר.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

זה כול, אז כשאנחנו נגיע לנקודות האלה אנחנו נלבן אותן ונשב עם כול ראשי המועצות, אין לך מה להיות מודאג, אנחנו לא נפגע במצבו של אף בן אדם וכול אחד שנפגע בו,

מר ירדן ארמון :

אני מקבל את הערותיך,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

נפצה אותו ...

מר ירדן ארמון :

אז אני מסיים ואומר שבמשמעות הזאת שנמצאים מציין באזור מבונה ולא באזור חקלאי. אפילו שלכאורה ... לחקלאי אבל זה מאוד מבונה. ומצד מערב יש פה אזור תעשייה שהוא גם מבונה וגם קיבל היתרים. אנחנו רוצים לדעת מה המגבלות לפי סעיף 78.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

טוב. כן בקשה,

מר מוטי פנחסי :

מוטי מפנחסי, מנהל מחלקת תחבורה ציבורית,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

לא שומעים אותו.

מר מוטי פנחסי :

מוטי פנחסי, עיריית נתניה, מנהל מחלקת תחבורה ציבורית. הבאתי מכתב קצר מאלי ... סגן ראש העיר שמביע את העמדה שלנו. ככה, נתניה רואה חשיבות רבה בקידום תכנית תת"ל 65 לטובת התחבורה הציבורית במדינת ישראל. עם זאת בבחינה מפורטת של תת"ל 65 ובניסיון לשלב את תכנית ... הנמצאת בוועדה מחוזית בדיון להפקדה. אנו מתקלים בקושי רב לממש את כול הפיתוח המוצע בתכנית עקב הרחבת רצועת הרכבת. בנוסף התכנית פוגעת בשטחי תעסוקה סטטוטוריים קיימים וזמינים לבניה. תת"ל 65 מרחיבה את הרצועה ויוצרת נתק אורבאני שקיים כבר היום משני צידי ... אנחנו סבורים שהרכבת צריכה לשרת את שימושי הקרקע הגובלים ברכבת ומגיעים לכ- 6 מיליון מטר רבוע תעסוקה. לפיכך הדרישה של נתניה היא לצמצם את רצועת הרכבת ככול הניתן ולקדם תכנון דו מפלסי בכול תחנות הרכבת על מנת לייעל את השימוש בקרקע ולהותיר שטח לשימושי קרקע עירוניים. יש לציין שהמחסור בקרקע בולט בכול התחנות כולל התחנה הצפונית שבה הפיתוח העסקי של הרכבת מבקש לנצל את רצועת הרכבת לפיתוח מסחרי ולא מתחשב בצרכים פונקציונאליים. אבקשכם כמסכם עם הנהלת הרכבת לצרף לתכנית תחנה נוספת מול האוניברסיטה, זה ראיתי. ורציף להורדת נוסעים מול האצטדיון. אשר על כן אבקש לקבל את עמדתנו, להוסיף את הערותינו, בכבוד רב אלי ... סגן ראש העיר.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

תודה.

גב' דלית גופר :

דלית גופר, חברת חשמל. למרות שצינתי בכמה נקודות ספציפיות. אנחנו רוצים רק לוודא שכול החיבורים של התה"רים למערכת החשמל הראשית וגם העתקות שיידרשו,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

הם בלי חשמל לא יכולים ...

גב' שירלי לוי :

נכון, אבל בחשמול הרכבת עשו בלי ואחר כך קידמו תכנית משלימה.

(מדברים יחד)

גב' דלית גופר :

זה יהיה כלול ?

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

ישר ינתקו להם את החשמל ובזה נגמר העניין.

גב' שירלי לוי :

אנחנו רוצים לוודא שזה בפנים.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

ללא חשמל לא יכולים לנסוע, תאמיני לי הם יעשו ...

גב' שירלי לוי :

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

כבר עשו את זה בעבר , בגלל זה אנחנו ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

הם לא עשו את זה בעבר ,

גב ' שירלי לוי :

בתת"ל 18 , אתה נכנס בתכנית אחר כך.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אין חיה כזאת.

גב ' שירלי לוי :

בגלל התנגדות.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

תודה. כן בבקשה ,

גב ' שירה בן ארי :

שירה בן ארי ... אנחנו מאוד שמחים לראות את בריכת סמר מחוץ לקו הכחול. פארק השרון הוא הנפגע המרכזי מהשינוי שעשינו בבריכת סמר , שזה גם גן לאומי מאושר.

מר עופר סלע :

אז מה את רוצה ?

גב ' שירה בן ארי :

אז היינו שמחים לראות בהמשך את המעברים האקולוגיים שמופיעים שם , חשוב שזה ייכנס לתסקיר. וגם עוד נושא , זה המסילה הננטשת באזור פארק השרון , איך מכניסים להוראות התכנית שהיא תוכל לחזור לתפקד כחלק מהגן הלאומי.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

או קי , תודה. עיריית חיפה.

מר אריאל ותרמן :

קודם כול אני חושב שצריך להסתכל לאחור על ההחלטה הקודמת שאתה קיבלת לא בקלות , על לתת כמה חודשים כדי לנסות לבחון את ההשתלבות בראייה המטרופוליטית וזה היה שווה את זה מהבחינה שברור לנו היום גם שהתוואי העילי על החוף הוא היה פוגעני והיה נכון לעשות את אחת החלופות בזמנו. והשירות למרכז העיר שישירט בסופו של דבר את כול האוכלוסייה גם במרחב של המטרופולין יכול קבל מענה. ולכן המשימה שעומדת בפנינו עכשיו בפתרון מפורט של התכנית. ... מטרת התכנית כהכרזה , זה עוד לא דיון לעומק על התכנון המפורט. אנחנו מגויסים לגמרי לתת את כול הפתרונות. זה לא דברים פשוטים , אבל זה הכרחי כדי שנשתלב גם בתכנית האסטרטגית שקידמתם עם מינהל התכנון על פיתוח אוכלוסייה. העיר חיפה יש לה קיבולת שכמעט יכולה להכפיל את עצמה. אנחנו היום כמעט 300.000 תושבים ואנחנו רואים בתכניות אפשרות לגידול לחצי מיליון תושבים. שמסתכלים על הקריות אז זה מספרים יותר גדולים ולכן השירות הרכבתי למרכז העיר הוא קריטי וזאת המשימה שעומדת בפנינו. ואנחנו נעבוד יחד עם צוות התכנון כדי לממש אותה בצורה שנוכל גם לפתח מגורים במרכז המטרופולין ובאמת להגיע לאיפה שאנחנו צריכים להגיע , זה גם משתלב בתכנית של חזית הים העירונית שגם

אשרתם. ואם באמת נצליח במשימה הזאת המטרופולין הזה יתרומם לאיפה שהוא צריך להגיע ויקרין בצורה חיובית על כול צפון המדינה.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

תודה. עוד מישהו מחיפה ? כן בקשה ,

גב ' חדווה אלמוג :

אני אגיד שני משפטים ,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אני לא שומע ,

גב ' חדווה אלמוג :

אמרתי שאני אומר שלושה משפטים. אחד , אני חושבת שעשינו דרך מאוד מאוד ארוכה עם שינוי דיסקטים של הרבה מאוד אנשים.

דוברת :

את יכולה רק את שמך בבקשה.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

חדווה אלמוג , סגנית ראש העיר חיפה , סגנית וממלאת מקום אולי , אני לא יודע אני לא בקיא.

גב ' חדווה אלמוג :

אתה צודק. אני אומרת שאני חושבת שעשינו , אני מחזקת את דברי אריאל , הוא לא צריך חיזוק. הנושא של רכבת , אני מסכימה איתך שזה אחד השירותים הנדרשם ביותר במדינת ישראל. אני חושבת שהתכנית האסטרטגית שאני לא מכירה אותה לפרטיה , אבל אני מסתכלת על הכיוונים שלה פה. הוא נכונה וטובה. אבל תמיד צריך כשאתה עושה משהו לזכור שמאחור יש מערכת שלמה של אנשים שעומדת בצידה. ואני חושבת שההתחשבות בחיפה בכך שהיא תהיה מתחת לאדמה בסופו של דבר והיא תעבור במקומות הנכונים ולא תנתק אותה מהמרכזים החשובים של העיר למטה בעיר , אני חושבת שזה הניסיון לעשות מקסום של שילוב שני הדברים. אני חושבת שיש לנו עוד דרך ארוכה לעשות , לא מעט מכשולים אבל אני חושבת שהכיוון הוא נכון. ואני שמחה כפי שאריאל אמר , ... על לשבת ולמצוא את הפתרונות. בסופו של דבר הביאו את זה לפחות מבחינתנו לדרך שאנחנו יכולים לצעוד קדימה. תודה.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

כן בקשה ,

מר איתי וייסברג :

שמי איתי וייסברג , ראש המועצה בנימינה גבעת עדה. קודם כול אני רוצה להגיד תודה רבה למתכנני התכנית , לפחות בהתחשבות בו בארבעה חודשים האחרונים בבדיקת החלופה שהצענו ואני רואה שגם היא מאומצת. עזרתם לשמור על צביון של מקום שהרכבת עברה בו ... זה העוגן הכלכלי שלנו ואור עקיבא ביחד. עם זאת קצת הסתייגות קלה , לטעמנו הקו הכחול שמוגדר בתחנת אור עקיבא בנימינה החדשה הוא נדיב מאוד , הוא בעיקרו מראה פתרונות חניה. אנחנו חושבים שהמקום צריך להיות מוטה דווקא תחבורה ציבורית , זה לשיקול המתכננים , אני לא רואה שאנחנו עכשיו נצליח. אני אהיה שמח שיצמצמו את הקו הזה. פרט לכך אני נורא אשמח שבטיפול בצפיר או בקטע שבו כן

משוקעת הרכבת תיתן דווקא העדפה לקירות ישרים ופחות קרקע תפוסה מלמעלה מאשר השיפועים. בכול זאת מבחינתנו זו קרקע היסטורית שאנחנו משתדלים לשמור עליה. יש לנו קטעים שאנחנו רוצים לפתח עסקית, זה העוגנים כמו שאמרתי שלנו. זהו בגדול.

מר מנדי שפילגר :

מנדי שפילגר, מהנדס הוועדה המקומית השומרון שאחראית על בנימינה ואור עקיבא. אני רוצה רק שתבינו מה הוא לוקח הקו הכחול. מכאן, כול הדבר הזה, כול הדבר הזה, כול הדבר הזה לוקח קו כחול משטחים שכמו שמרו קודם, אנחנו בעצם הפרונט בכול הנושא של שיפוי. תבינו, הרכבת רוצה 70/30 בנימינה, אור עקיבא עם מצב כלכלי לא פשוט, עם חשב כלכלי. הוועדה עומדת בפרונט בתביעות האלה. אנחנו מבקשים כבר היום לראות במאה אחוז שיפוי רבתי. אנחנו מודעים לרכבת, רוצים לעזור לה, רוצים לעבור לשם, רוצים את התשתיות, זה יעזור לכולנו, תעזרו לנו עם הנושא של השיפוי, זה עשרות מיליונים של שקלים שאין לנו ואנחנו הפרונט. תודה.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

ברור. כן, עוד מישהו ?

מר דביר לנגר :

אני דביר לנגר, אני מייצג את אשכול יישובי בית הכרם ועשרות תושבי חיפה שחתומים. אני רוצה לדבר כבוד היושב ראש בעיקר על הנושא האסטרטגי, אני שומע פה כול מיני דברים מיקרו מיקרו. לפני שמחליטים על קו כחול משקיעים המון המון משאבים של היזם בתכנונים, בבלוקים וגושים. בואו נדבר על המהות האסטרטגית של מה התכנית הזאת ולשם מה היא נועדה. אז דיבר כבוד היושב ראש על זה שיש הגירה שלילית מחיפה. איך פותרים את ההגירה השלילית הזאת מחיפה ? הדרך לפתור את ההגירה השלילית מחיפה היא כמובן קודם כול,

(מדברים ברקע)

מר עופר סלע :

שנייה זה יגיע,

מר דביר לנגר :

כדי לשפר את המצב של חיפה מבחינת הגירה שלילית, צריך לחבר את לב המפרץ לתל אביב ב- 28 דקות באופן ישיר. נכון להיום עיריית חיפה למשל, פה זה בדיוק תחנת לב המפרץ, יש תכנית לפארק היי טק, הפארק היי טק הזה יכול לנקז את כול הצפון ופשוט יגיעו מכול הצפון לעבוד בפארק היי טק הזה. ברגע שאתה יכול ב- 28 דקות להגיע לתל אביב, זה מונע מכול מיני אנשים שיושבים בנווה שאנן להגר לתל אביב כדי לחפש שם עבודה. ומה שיותר חשוב זה, מאפשר למוקדי תעסוקה להגר ללב המפרץ. אנחנו לא מדברים פה, צריך להפסיק עם המינוח של תושבי הצפון שיוכלו לנסוע למרכז הארץ, צריך להביא עסקים לצפון. כדי שעסקים יגיעו לצפון אנשים צריכים להיות משוכנעים שהם יכולים להגר על עובדיו לצפון. כדי שזה יקרה, בשלב הראשון אותו אדם מרמת גן צריך להיות מסוגל לנסוע לכיוון הצפון כדי ממש לבוד שם בשנים הראשונות לפני שהוא יכול להעתיק את כול המשפחה צפונה. ולכן החיבור בין הצפון למרכז הארץ הוא קריטי כדי לאפשר לעסקים להגר צפונה, כדי שפחות אנשים יצטרכו לנסוע מהצפון למרכז. אז זו הנחת העבודה וצריך להבין שתת"ל 65 עוסק באמת בשדרה המרכזית של הצפון. עכשיו, כול פעם אני נכנס ישר לנושא של חיפה ואני מדבר על המקרו. אבל הרעיון המרכזי שלנו הוא באמת לאפשר לחיפה שלושה מוקדים מרכזיים. אם אנחנו מחברים את לב המפרץ

ב- 28 דקות במנהרה שאנחנו קראנו לנו מנהרת שדרה שזה ח/ 9, אנחנו לא מונעים נגישות של קריית הממשלה ושל מת"מ, אנחנו תיכף נראה, אני מציע להעתיק את התחנה מחוף הכרמל למת"מ, תהיה עדין קישוריות של 35 דקות מתחנת קריית הממשלה ו- 27 דקות לחיפה ישירות. זאת אומרת שיש לנו שלוחה מערבית, ציר מערבי שנותן שירות. אתם דיברתם על שיפוי, שיפוי לחיפה, פה אין שום יציאה על הקרקע, מקריית הממשלה תחנה תת קרקעית, רציפים תת קרקעיים מתחת לצומת המרכזית במת"מ ואנחנו יוצאים רק פה מחוף לעיר חיפה מעל הקרקע. כול הברדק הזה שראיתם פה בחוף ... במחלף, בבטונדות כמו הגשר שם מהבטון הגדול שכולם מכירים, כול זה לא יהיה. וזה צריך לחשוב על זה מבחינה אסטרטגית לפני שמסמנים קווים כחולים. למה? כי תראו מה קורה פה. כול הזמן מתרכזים בחיפה אז אני מתרכז בחיפה. התחנה הקרקעית כאן מאפשרת את חזית הים בגדר תמ"א 13, אין עם זה שום בעיה, רוצים לעשות פה דק איפאה, תעשו דק איפאה, תשתו קפה, הכול טוב. הנוסעים נוסעים ישר, מגיעים פה וכאן נפתח 2 קילומטר, כאן יש את המאש"א, הייתה הגברת ששאלה על המאש"א, כול המאש"א הזה נגישות ישירה לים. על זה אתם צריכים לדבר בוועדה על הדברים האסטרטגיים. עכשיו, ברגע שפותרים את הדברים האסטרטגיים, כול הבעיה של השיפוי מתעלמת, נפתרת מאליה. משום שברגע שאתה מפנה פה 2 קילומטר של רצועת חוף אתה מייצר 4 מיליארד שקל. רק הקרקע פה שהיא פונה ישר לים מאפשרת לך לתת עשרות מיליונים לכול מקום. אז קודם תפתרו את העניין האסטרטגי. שאנחנו מדברים על מנהרת שדרה ועכשיו אני נותן לכם עוד שקף, תראו איזה יופי, זה דבר גדול, זה מהפכה. אף אחד לא מדבר על זה, רצים מסמנים קווים כחולים בחיכם, אני כול הזמן ...

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

את הציונים אדוני, הציונים תשאיר במקום אחר. בוא תגיד מה דעתך,

מר דביר לנגר :

תודה רבה, אני ממשיך. אז יש פה דבר שצריך לשקול ולשקול אותו בכובד ראש. או קי, תודה רבה לכבוד היושב ראש. מחסני מאש"א ביטחון, כול הדבר הזה צריך להחליט עליו היום. אם אתם תסמכו עכשיו קו כחול, יהיה מחר פרסום בעיתונות, כמו שעיריית חיפה שאני מאוד בעדה ואני זה שהצעתי פה את הדבר הזה לעירייה חיפה את חלופה 11. תפרסם שיש כבר התקדמות, ההתקדמות כבר תגיע ... והנה חלופה 11 שהצעתי לא תבוא לידי ביטוי. או קי וזה דבר שחבל, חבל לכולם. אני רוצה עכשיו ללכת יותר אסטרטגית, באמת צוינה מה המטרה של התכנית, הקמת שתי מסילות מהירות ואנחנו פה יושבים בשביל השדרה המהירה של הרכבת, שזה 250 קמ"ש. וצריך להגיד קודם כול ומעל לכול, מה המטרה של השדרה הזאת. זה מהתכנית האסטרטגית כבוד היושב ראש. מה שאנחנו עושים פה אנחנו עובדים על הקו המהיר. והמטרה של הקו המהיר, התכלית שלו זה לחבר את ארבע מרכזי התחבורה המטרופוליטניים.

מר עופר סלע :

לא.

מר דביר לנגר :

סליחה,

מר עופר סלע :

אני מאוד מצטער,

מר דביר לנגר :

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

שנייה, שנייה,

מר עופר סלע :

זו טיוטה או מציג טיוטה.

מר דביר לנגר :

אני מציג לך קטאן פייסד מהתכנית האסטרטגית בשישה גרסאות לפני שאתם הלכתם ושניתם אותם, שש גרסאות, לפני שאתם הלכתם ושניתם אותם, כי אתם כבר רציתם קו כחול על תוואי אחר ראובן. ואתם רוצים קו כחול לפני שעשיתם נוהל פרט ואתם לא בדקתם את כול הדברים. והדבר הזה שאתם מחקתם את המילה הקטנטנה הזאת מרכז תחבורה. כשאתה לוקח את לואיס ברגר ומשלם להם מיליוני שקלים והם גרסה אחרי גרסה אומרים לך לשים פה מרכז תחבורה, כי הרשת המהירה כול אחד יכול להבין צריכה לחבר שני מרכזי תחבורה. אז מה אתה עושה לזה ... ואתה כותב ... לחבר רק את המרכזים המטרופוליטניים, כי החלטת מראש שאתה רוצה לעבור ולהקיף את חיפה. אז כן, שש גרסאות היו פה ואולי אנחנו עוד נתעמת על הנקודה הזאת. ... אני אומר לפרוטוקול וזו המטרה ... עכשיו ברגע שאתה עושה את זה כבוד היושב ראש אתה מייצר ערך כלכלי של 10 מיליארד שקל לפי נוהל פרט. אתם מבינים את זה, 10 מיליארד שקל. ואתה מייצר ערך כלכלי של 100 מיליארד שקל כי אתה בעצם מחבר את עכו ואת נהריה ואת כרמיאל ואת נצרת ואת עפולה בפחות מ- 60 דקות לתל אביב.

מר יואב צלינקר :

פר ... פר פרויקט, פה מה ?

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

יואב, יואב,

מר דביר לנגר :

לא משנה, זה לא משנה. נוהל פרט 9 מיליארד שקל ואם זה 6 מיליארד שקל אל תהרגו אותי, כי 6 מיליארד שקל כול הפרויקט, כול תת"ל 65 זה פחות מ- 6 מיליארד שקל. ולכן אם אתה ... השדרה, מה שזה יוצר, זה נותן לך את הכספים, לתת מנהרה בבנימינה אם צריך, לתת מנהרה נוספת פה אם צריך. יש לך תועלת כלכלית, יש לך עם מה לעבוד, תבינו את זה. וזאת החלופה שאני מציע במלואה.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

תודה, אנחנו הבנו,

מר דביר לנגר :

מנהרת שדרה פה,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אתה לא צריך לחזור על הדברים, הדברים ברורים.

מר דביר לנגר :

בסדר, אז אני ימשיך הלאה לנקודות אחרות.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

מאחר ואני שומע את זה פעם רביעי אז בטח ברור.

מר דביר לנגר :

אבל יש שיפורים. אחד הדברים שאתה לא שמעת כבוד היושב ראש , זה הנושא של העתקת תחנת חוף הכרמל. ואם אתה מסמן קו כחול במקום אחר אז לא , אז במקום ללכת על חלופה 5 רגילה , תעשה חלופה 5 (ב) ותעתיק למת"מ את התחנה. או קי. עכשיו , מילא תגידו רכבת ישראל , בסדר , אבל יש משרד התחבורה כבוד היושב ראש , הכין תכנית אסטרטגית. ויש חוות דעת מקצועית בתכנית האסטרטגית כבוד הסמנכ"ל , כתוב צריך להכין חוות דעת מקצועית לנושא הזה. הוגשה חוות דעת מקצועית מטעם משרד התחבורה ב- 29/8/2017. ובחוות הדעת המקצועית הזה הייתה תמיכה מלאה בדבר הזה , כאשר נכתב , צביקה זילברשמיט כתב ,

(מדברים יחד)

מר ראובן קוגן :

ראש אגף תכנון במשרד התחבורה לא מכיר את החוות דעת.

מר דביר לנגר :

סליחה , יש מחלוקת בתוך משרד התחבורה. כבוד היושב ראש אני מבקש לציין שיש מחלוקת בתוך משרד התחבורה ,

גב ' עירית שפרבר :

אין מחלוקת ,

מר דביר לנגר :

אין מחלוקת , עירית שפרבר בכבודה , עירית את בעד הדבר הזה ? אם עירית שפרבר לא בעד הדבר הזה , אני דיברתי עם עקיבא רום , נראה לו הגיוני. יש אדם שקוראים לו צביקה זילברשמיט , כתב חוות דעת , שירטט , יש בצוות ההיגוי של הרכבת למיטב ידיעתי מחלוקת ואתם תקבלו פה החלטה עכשיו ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אני מבקש לסיים.

מר דביר לנגר :

אני שואל ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אני אבקש לסיים.

מר דביר לנגר :

אתם תקבלו פה החלטה עכשיו כשמי שאמון על התחבורה בכלל לא יודע מה הוא רוצה.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אני מבקש לסיים , אתה עוד פעם נכנס לשלב הציונים.

מר דביר לנגר :

או קי , סליחה.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

ואתה גם מזכיר שמות וזה ממש לא בסדר.

מר דביר לנגר :

תודה שאתה , אני אתקן , בסדר אני אתקן.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

לא , תסיים אל תתקן.

מר דביר לנגר :

אני מסיים. אז יש חוות דעת מקצועית. אני רוצה לציין שרק באמצעות מנהרת שדרה אפשר לתת פתרון של קיבולת , שזה דבר מאוד מרכזי , רק באמצעות מנהרת שדרה אפשר לתת 14 רכבות בשעה בין חיפה לתל אביב , אחרת אתה מגיע ל- 12 ואנשים עומדים , אז צריך לקחת את זה בחשבון. עכשיו , אם כול הרכבות עוברות דרך חיפה אז לא יהיה מקום לישיבה ברכבות בגלל שהן יהיו מלאות מהצפון , גם את זה צריך לקחת בחשבון. אני רוצה לציין שמנהרת שדרה מצוינת בתכנית האסטרטגית , הסקיצה מופיע.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אבל כבר דיברנו על זה ,

מר דביר לנגר :

דיברנו אז בסדר, אז אני רק משלים.

דובר :

דביר , לאט לעט.

מר דביר לנגר :

אני רק משלים את הנקודה שהצ'ק פוסט היום שזה לב המפרץ , יש לך 50 שקל למטה , זו העלות . כדי שזה יעלה ל- 60 שקל שזה מה שקורה במת"מ או כמעט 60 למטר ביוקנעם , כדאי לחיפה שתהיה מנהרת שדרה. אני מייצג גם את תושבי חיפה. צריך להבין שהדבר הזה הוא לחלוטין לטובת חיפה. אני רוצה עוד קצת לעסוק בנושא של חיפה ברשותך ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אתה מוכן , יש פה נציגים של העיר חיפה ,

מר דביר לנגר :

אני מבין , אבל אני רוצה לרשום לפרוטוקול ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אז יש בחירות באוקטובר , תקשיב רגע , יש בחירות באוקטובר אפשר לשנות שם את העניינים. אבל כרגע תן לעיר חיפה לדבר בשם תושביה. הם נבחרו על ידם בקלפי.

מר דביר לנגר :

אני מקווה להיפגש עם מנכ"ל העירייה גדי ועם חדווה. ואני רוצה פה להראות לחברה בירושלים ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

לא , אני לא רוצה שתייצג את חיפה.

מר דביר לנגר :

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

או קי , מאה אחוז. אבל אני מייצג , יש לי ...

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אני לא רוצה שתייצג את חיפה.

גב ' עירית שפרבר :

כמה עשרות.

מר דביר לנגר :

אני רוצה לגבי לב המפרץ , שזה שוב אני אומר , המרכז התחבורתי המטרופוליני , זה עניין אמנם טכני הנדסי של איך אפשר לעשות , אבל כאן אנחנו רוצים שיהיו גם מגבלות של 77 , 78. למה אני לא יכול לקבל מגבלות כבר פה על מנהרת השדרה שלא יבוצע פה כלום , יכול להיות שזה יותר טוב ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

מי זה אתה ? לא הבנתי מה זה אתה לא יכול לקבל ?

מר דביר לנגר :

למה רכבת ישראל לא ...

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אנחנו מקצים את התכניות ליזמי התכניות , אנחנו לא מקצים את זה לכול בר בי רב וגם לא לעיריית חיפה במקרה הזה.

מר דביר לנגר :

כבוד היושב ראש , הנקודה היא שהם לא באו בשלים , הם הראו לך נוהל פרט שמה שהם עושים זה הכי טוב , הם לא הראו לך , אז מה אם מבקשים.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

תגיד לי , אתה מבין שאני כבר יושב שנתיים על הדבר הזה ?

מר דביר לנגר :

אני מבין ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אתה מבין שאני בדקתי וחקרתי ושמעתי אותך והאנשים פה ישבו , יש פה צוות ות"ל שלם שישב ובדק וראה ועוד פעם ועוד פעם. עכשיו , אני אומר לך שהטיעונים שלך בסופו של דבר לצפון ולחיפה בעיניי ולעניות דעתי הם לא נכונים לא בראייה הכלכלית ובטח לא בראייה התחבורתית. ואני אומר לך את זה חד משמעית ולא הייתי מקבל החלטה להביא את התכנית כמו שהיא נראית היום אם לא הייתי בודק את עצמי מאה פעם. ותאמין לי במקרה כלכלה לא נעים לי , אני רוצה להיות צנוע , אין הרבה שמבינים כמוני. לכן העניין הזה בראייה הכלכלית שאתה מדבר עליו אין לו שום אחיזה במציאות חוץ מסיסמאות שהן ריקות מתוכן ותסלח לי שאני אומר לך את זה.

מר דביר לנגר :

אבל אתה כבוד היושב אתה מדבר במילים , אני מראה לך מספרים ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

אתה יכול להראות לי מספרים, זה שאתה כותב 10 מיליארד, תראה לי את ...

מר דביר לנגר :

אין בעיה, אין בעיה אני אשב איתך על כול המספרים.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

טוב, אני מבקש לסיים.

מר דביר לנגר :

בסדר, אני אסיים.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אני מבקש לסיים, יש לך דקה אחרונה.

מר דביר לנגר :

אוקי, בסדר, אז אם אתה כבר הזכרת את הנושא של מספרים, אני יעבור על נוהל פרט. קיצור זמן הנסיעה 30 דקות בסביבת חיפה, 105.000 נוסעים ביום, 42 אג' לדקה, 268 ימי עבודה, סך הכול תועלת שנתית כתוצאה בחסכון בזמן 351 מיליון שקל. מהוון לפי 6 אחוז בצורה מדויקת, שאף אחד לא יגיד לי שזה לא מדויק. זה מספיק מדויק, זה 5 מיליארד שקל, תכפיל בשתיים,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אולי תחשוב על זה שאנחנו רוצים, הלוא כול מה שאפשר למצוא בתל אביב אפשר למצוא בחיפה.

מר דביר לנגר :

חיפה יותר יפה בהרבה.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

חיפה יותר יפה. אין דבר שאפשר למצוא בתל אביב ואי אפשר למצוא בחיפה. מערכת תחבורתית, מערכת תחבורתית לא צריכה להביא את כולם למקום אחד. היא צריכה לפזר אותם על פני כול מדינת ישראל ולכן תסלח לי החישוב שלך הוא לא נוגע לכלום, כי כמה זמן ייקח להגיע מעכו לחיפה תגיד לי, זה מה שמעניין,

מר דביר לנגר :

20 דקות,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

לא מעניין כמה יגיעו לתל אביב, זה מה שאתה לא מבין.

מר דביר לנגר :

לא, אבל השגיאה בקונספציה שלך, זה לא זה או זה,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

טוב, אדוני מספיק, נגמר זמןך, תודה רבה הדקה עברה, תודה. כן עוד,

מר דביר לנגר :

תודה רבה לכולם.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

תודה רבה גם לך. עוד ,

גב ' אורית פיילר :

אורית פיילר נציגת מחוז מרכז לשכת תכנון. בעצם כמה נושאים , הרכבת מבחינת המחוז ברור שהיא תשתית לאומית חשובה ויקרה וחשוב בעצם שבמקביל לפיתוח של הרכבת יתאפשר הפיתוח הכלכלי לצמוד דופן לרכבת. אם אני אתייחס לשטחים שבתוך העיר נתניה , הרכבת עוברת בעצם בתכנית העתמ"מ שלנו שמקודמת במחוז. וחשוב שבתוך העיר נתניה יהיה רוחב המסילה כמה שבעצם אפשר פחות. שלא יהיו שטחי חניה חנים בתוך העיר. לא לאפשר לינה של קרונות בתוך העיר , בשטחים שהם שטחים איכותיים מבחינת הפוטנציאל המסחרי שלהם. לגבי התחנה הצפונית , התחנה עצמה לכביש 57. אנחנו חושבים שזה יהיה נכון אפילו למקם אותה עוד יותר בצפון , ככה שהיא תהיה כמה שיותר בסמיכות לכביש 57 כדי שבעצם ייווצר הממשק הזה בין רכבת מסילתית לתחבורה ציבורית אחרת , הסעת המונים אחרת שתהיה על כביש 57 ובעצם לייצר פה את החיבוריות הזאת של תחבורה ציבורית. עוד לגבי התחנה הזאת , חשוב להסתכל עליה כעל תחנת יעד ולא על תחנת מוצא , זאת אומרת לא רק מכאן שנוסעים לתחנה שאלה מגיעים בשביל להשתמש בשימושי קרקע הסמוכים. אז בעצם התכנון , הקונצפט התכנוני צריך להיות בהתאם. לגבי , דווקא פה נכנסת הסוגיה של משרד התשתיות וריבוי התשתיות שיש פה בקטע של נתניה ותכנית העתמ"מ שלנו כן מנסה לעשות עם זה משהו. כן צוין פה סוגיה של החשמל , קווי מתח עליון , גז , תש"ן , נפט כול התשתיות כביש 2 , כביש 20 , רכבת ויש פה בעינינו מקום לבחון דווקא לא רק מהראיה הצרה של הרכבת אלא מקום לאיחוד תשתיות ומנהרת תשתיות , כי זה באמת המקום לייצר מנהרת תשתיות. עכשיו , חשוב לשמור על המעברים בתוך העיר נתניה מזרח מערב , לייצר כמה שיותר חיבוריות בתוך העיר נתניה. לשים לב למעברים מעל הנחלים , יש פה כמה מעברים מעל הנחלים , אז לייצר את המפתחים כמו שצריך ולשמור שמתחת הגשרים כן יהיה רציפות להולכי רגל , רוכבי אופניים.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

בסדר , אנחנו ב- 77 , 78.

גב ' אורית פיילר :

אני יודעת שאנחנו ב- 77 , 78 , אבל מה ,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אנחנו עוד נדון בדברים האלה.

גב ' אורית פיילר :

נכון , אבל מכיוון וכבר גם בתכנית שעופר הציג , רואים כבר את הכוונה של התכנון המפורט. כן רואים את התכנון בתוך נתניה של השטחי חניה. אז אנחנו כן מבקשים שבשלב הזה כשיורדים לתכנון המפורט ייקחו את זה בחשבון וכן יצמצמו פה את המגבלות שיוצרת הרכבת על השטחים שהם יש להם חשיבות כלכלית לעיר נתניה.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

עיריית נתניה דרך אגב סמוכה ובטוחה בשביל זה היא שלחה פה דף נייר שהוקרא , כי אחרת אם זה היה כול כך , הם מבינים שאנחנו נעשה איתם את התיאום מהתחלה ועד הסוף. אין פה בכלל אפשרות אחרת.

גב' אורית פיילר :

לעניין השטחים החקלאיים, אם אפשר יהיה לאחד בשביל לצמצם את הרצועה להשתמש, בדרכים חקלאיות כן שיוכלו להשתמש בדרכי שירות של הרכבת ובעצם למנוע בזה פגיעה בשטחים הסמוכים שהם בשטחים החקלאיים. זאת אומרת לאחד גם בזה ולייצר את הרוחב של ה- 77, 78. זהו, אלה עיקר הדברים.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

טוב תודה. כן בקשה,

מר הילל :

... אני מנהל מחלקת התנועה בעיריית חדרה. אני רק רוצה לציין ולהזכיר את העמדה של העירייה שהיא מתנגדת,

מר הילל :

רציתי רק להעיר,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

רגע, רגע,

מר הילל :

שהיא מתנגדת לחלופה של המסילות באזור של תחנת חדרה מערב, היא בעצם חוצה את שטח התעסוקה הסטטוטורי היחיד בעיר בנוסף לקיים. הוא שטח שהוא נותן פוטנציאל פיתוח לעיר והיא חוצה אותו ופוגעת בפיתוח שלו. זה היה מאוד חשוב להזכיר את זה.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אתם מכירים את זה עופר,

מר עופר סלע :

אנחנו מכירים, אנחנו נענה בזמננו לא ?

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

או קי. תודה. כן, בקשה מר רטנר,

מר מיכאל רטנר :

אם מדובר על קו כחול שמצד אחד מקיף את מנהרת השדרה ומצד שני מקיף את רצועת החוף,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

התשובה היא לא, אני לא אתן, כול עוד אני חי, אני אומר לך, אני לא אתן לדבר הזה לקרות לשדרה הזאת. מבחינתי השדרה הזאת זו בעיה כלכלית ממדרגה ראשונה. הפיקציה הזאת של לחשב כמות דקות כפול זמן של אנשים כפול יכולת השתכרות או תפוקות, היא לא באמת אמיתית. אנחנו צריכים ליצור מצב שבו אנשים לא יצאו לתל אביב מנהריה, לא שהם ייסעו לתל אביב מנהריה, שהם לא ייסעו לתל אביב מנהריה. אתם לא מבינים את זה, אתם לא קולטים על זה. ותאמינו לי ישבתי על זה עשרות שעות בשביל לחשוב עם כלכלנים, אנשים שמבינים. אם אנחנו באמת רוצים ליצור מאסה, אנחנו רוצים ליצור מאסה של תעסוקה בצפון, בגליל המערבי, בגליל בכלל. היום אנחנו מפתחים אזור תעשייה שלם שיהיה במרכז הגליל על ידי קק"ל, על מנת באמת לשרת את התעסוקה. אנחנו רוצים שאנשים בסוף יהיו עסוקים על יד הבית שלהם כמה שאפשר.

אתה יודע מה עושה הרכבת לבאר שבע ? היא לוקחת את תושבי באר שבע לעבוד בתל אביב , זה מה היא עושה. עם כול הכבוד לקיצור הזה , אני אומר לך יותר אנשים קמים בבוקר , תקשיב טוב רטנר. אנשים קמים בבוקר ויותר אנשים קמים בבוקר בבאר שבע , נוסעים ברכבת לתל אביב מאשר אנשים שגרים בתל אביב ונוסעים לעבוד בתל אביב.

מר דביר לנגר :

זה השלב הראשון , השלב השני זה שעסקים עוברים ...

(מדברים יחד)

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

תעשה לי טובה , תסלח לי אדוני אל תיתן לי להעליב אותך , נו באמת.

מר דביר לנגר :

אני נהנה לדבר איתך ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אני אומר לך אל תיתן , אני לא רוצה להגיע למצב הזה. אבל אני אומר לך שהדברים שאתה מציג בראייה הכלכלית הם לא נכונים בעליל. ותאמין לי שמעתי אותך בקשב רב עוד בכרמיאל ואחרי זה פה באיזה ישיבה והיום. אני אומר לך זה פשוט לא נכון , אם אנחנו רוצים באמת ליצור בסופו של דבר באזור הגליל , בעיקר הגליל המערבי והכרמל יתאחדו ביחד ליחידה כלכלית אחת , זה מה שצריך לעשות.

מר דביר לנגר :

לפני שעסקים יהגרו צפונה צריך להנגיש ...

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אתה טועה , אתה טועה , זה בדיוק העניין.

מר דביר לנגר :

ראש הממשלה קבע שהתכנית הזאת ...

(מדברים יחד)

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

כן בקשה מר רטנר.

מר מיכאל רטנר :

אני רוצה להעיר רק הערה אחת. אביגדור , מה שקורה זה , במצגת שרציתי להראות עונה בדיוק על השאלה שלך. מבחינתי מנהרת השדרה היא אותה מנהרה שיודעת לעזוב את תחנת לב המפרץ ויודעת להיכנס לתוך הפרצה לאורך החוף שקוראים לה החותרים , מגדים וכן הלאה. והשאלה , מה הדרך שהיא עושה בדרך ולא אכפת לי אם זה הולך בקו ישר או הולך דרך תחנה. ופה אני רוצה להעיר הערה , אני מסכים עם זה שיש צורך למצוא חלופה לתחנת חוף הכרמל כמו שהיא , היא מבזבזת שימושי חוף ויש לנו למעשה , אם אתה מכיר את חיפה , יש לנו מערכת של כביש משני לאורך החוף שמנקז אליו את כול הירידות מהכרמל. על הציר הזה צריך למקם תחנת רכבת חדשה מערבית , אין טעם לגרור את כול העניין הזה לחוף הים , שגם קשה יותר בתנועה וגם ... לצערי המצגת לא הגיעה אבל זה לא משנה. השאלה השנייה היא , ההתייחסות לתחנת , מה שקרוי בית המכס. ומה

שאני רוצה להעיר לגבי בית המכס, שהיא מסמלת את מרכז העיר חיפה, אבל היא הנקודה הקשה ביותר לנגישות מתוך חיפה. אנחנו חיים באשליה לגבי חיפה, לחיפה יש בסך הכול מצב שיש ירידה מזרחית ישירות דרך מנהרות הכרמל והצעת ליך בזמנו, כשהמדינה תרכוש את החלק מנווה שאנן עד לב המפרץ ותפתח אותו בתור... שמנקז את מחציתה המזרחית של חיפה ויש לנו את המחצית המערבית שהיא מגיעה בדיוק לאותו כביש שירות שאליו יורדות כול הירידות המערביות מהכרמל. זה מה שצריך לקבוע את המיקום של התחנה המערבית. ולא הראיתי בשום צורה במצגת שעשיתי, שאני לוקח את השדרה ומעביר אותה מלמעלה למטה. להיפך, היא מגיעה לתחנה אחרת באזור מערב חיפה, שהיא נמצאת בקרבה גדולה או לאצטדיון מצד אחד או לחברת חשמל מצד שני, אבל היא יושבת על הציר הנכון שמנקז את כול הירידות המערביות. זה מה שרציתי להראות, לצערי זה לא הגיע.

גב' לינור לנקין :

בקריית אליעזר אתה מדבר ?

מר מיכאל רטנר :

לא, לא,

גב' לינור לנקין :

איזה אצטדיון ?

מר עופר סלע :

האצטדיון החדש סמי עופר.

גב' לינור לנקין :

אהה החדש.

מר מיכאל רטנר :

וודאי, וודאי.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

כן עופר בקשה.

מר עופר סלע :

אני ינסה לענות לפי הסדר. לעתלית, גם למינהל התכנון וגם למועצה האזורית. דבר ראשון תכנית המתאר הוגשה לה התנגדות מטעם רכבת ישראל, מתוך זה שהיא לא בדיוק מתואמת גם עם התת"ל עם כול הזמן שעבר.

(מדברים ברקע)

מר עופר סלע :

לא הפרתי לכם. כרגע לקחתם שטחים ששייכים לתחנת הרכבת ואתם רוצים לעשות בהם דברים אחרים. לא מקובל, יש התנגדות שהוגשה של רכבת ישראל. לגבי הדרך,

גב' טלילה הראל :

הולנת"ע, כשאנחנו היינו בולנת"ע בינת,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

סליחה, לא קיבלת רשות דיבור עם כול הכבוד. בקשה.

מר עופר סלע :

כמו שהצגתי בתחילת המצגת עוד לפני שניצגת המועצה דיברה. זו הדרך המערבית ופה יש דרך מזרחית. וכיוון שישב מנכ"ל הרכבת עם ראש המועצה ואנחנו ישבנו אחר כך בדיונים וגם הצגנו למועצה את הפתרונות שלנו ואיך אנחנו לא נוגסים בדרך וכן משאירים אותה. לכן לא ברור לי למה הגיע המכתב הזה כמו שהוא הגיע גם לפני חודשיים שלושה, הצגנו את זה בעבר, גם באזור בולני כמו שנקרא, הקו הכחול שלנו כרגע יושב על השצ"פ, הוא לא נכנס למגרשים הפרטיים. אנחנו גם פה הראינו חתכי רוחב וזה מה שהצגתי קודם, איך אנחנו נוגסים אמנם מהשצ"פ אבל לא אוכלים את כולו. וכמו שאמרת זה פרויקט תשתית לאומית, הוא נדרש להרחיב את הרצועה, אבל הוא נכנס במינימום שאפשר בקטע הזה. לגבי דור גם, אנחנו מראים כרגע קו כחול של 77, 78 רצועת זכות הדרך ממילא תהיה קטנה יותר. גם יש לנו דיון אפילו השבוע עם המועצה בנושא הזה.

גב' תמי גנון :

למעשה תמ"א 23 מאפשרת לרכבת לקחת מגבלות בניה של 120 מטר, המגבלות אנחנו מטילים אותן במקרה הזה של תת"ל 65 רק 80 מטר מהציר ושוב, זה עניין של קו כחול לתכנית 77, 78 וזה רק על שטחים חקלאיים. בבוא היום נצמצם כמה שניתן. שטחים חקלאיים יהיו במגבלות בניה על מנת שהבניה לא תתקרב. כמובן שהרבה פעמים אנחנו נותנים הקלות לקרבה לבניה בצמוד למסילות ברזל.

מר עופר סלע :

לגבי בית יהושע, מה שאמר ירדן. אנחנו כרגע, עוד פעם, מראים קו כחול בלבד ל- 77, 78 כשנוכל לצמצם נצמצם אותו. אזור התעשייה בית יהושע יש עליו קו כחול של תת"ל 18. אנחנו לא מרחיבים את הקו הכחול שלנו מעבר לתת"ל 18 כך שאנחנו לא מטילים מגבלות נוספות על אזור התעשייה. לגבי הנושא של הזנות של חברת חשמל, הצגנו את זה פה, שאנחנו מראים את הקווים שמגיעים לתה"רים מקווי 161. ערכנו גם ישיבה עם חברת חשמל בנושא וגם על זה וגם ההענקות לאורך התוואי. לגבי רט"ג, אנחנו תכננו שני מעברים אקולוגיים באזור הפארק בהתאם לסיכומים קודמים אחד עילי אחד תחת. נתניה, אני מזכיר שזכות הדרך בנתניה היא 75 מטר. כרגע מי שפולש,

גב' תמי גנון :

מאושר סטטוטורית.

מר עופר סלע :

מאושר. מי שכרגע פולש לזכות הדרך הזו, זו עיריית נתניה, לא עם העתמ"מ, קודם כול עם קווי ניקוז וביוב שלהם. אבל גם העתמ"מ שישבנו איתו כבר מספר פעמים נכנס לתוך זכות הדרך הזו. צריך לזכור בסוף יש פה רכבת 6 מסילות וצריך לשמור את זה. אנחנו נמשיך את התיאומים מול יוסי פרחי ועיריית נתניה, כדי למזער ולמקסם את השטח ביחד איתם. תחנת בנימינה עוד פעם, אנחנו מדברים על קו כחול, אנחנו ככול שנתקדם נקטין את הקו הכחול ולא נתפוש מעבר לנדרש. נראה לי שזהו כרגע.

גב' לינור לנקין :

בית יהושע,

מר עופר סלע :

בית יהושע אמרתי , חדרה אני ,

מר ירדן ארמון :

מה המגבלות ב- 78 ?

גב' תמי גנון :

המגבלות לפי 78 זה למעשה כשאתה רוצה להוציא היתר בניה , מי שצריך להסתכל עליו זה גם רט"ג ,

מר ירדן ארמון :

איפה זה כתוב ?

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

סליחה , לא , לא ,

(מדברים יחד)

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

לא דיונים פרטיים. בקשה , חדרה ענית ?

מר עופר סלע :

חדרה , כמו שאמרתי בתחילת דברי , התוואי והחלופה של חלופה סמר נבחנה ביחד עם כול הגורמים בשולחן עגול , הרבה מאוד ישיבות עד שנקבע התוואי הזה. אזור התעשייה הזה להבנתי הוא לא אזור מאושר כרגע , זה אזור אופציונאלי שעיריית חדרה רוצה לפתח אותו אבל הוא לא סטטוטורי ,

מר ירדן ארמון :

לתכנון בעתיד ,

גב' תמי גנון :

הוא מתארי ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אנחנו נבחן את זה בתכנית המפורטת , זאת לא הבעיה. כן , רבותי אנחנו עכשיו מתכנסים לדיון פנימי.

מר ירדן ארמון :

אדוני , הוא לא עונה , משהו שהוא מהות הדיון , זה המגבלות לפי 78 לכמה זמן ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אנחנו נדון בזה ,

מר ירדן ארמון :

אבל צריך להציג את זה.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אנחנו נדון בזה.

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

מה אתם מבקשים ב- 78 תגידו ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

במסגרת הדיון הפנימי.

מר ירדן ארמון :

אבל זה לא עניין של דיון פנימי , אתם צריכים להציג את זה.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

תסלח לי , כשאתה תבוא לשבת בכיסא הזה ,

מר ירדן ארמון :

מה ?

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

כשתבוא לשבת במקומי ...

(מדברים יחד)

מר ירדן ארמון :

קטונתי.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

תודה רבה לאורחים.

דיון פנימי

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

אחד, אנחנו צריכים סוף סוף להתחיל לתכנן את התת"ל הזה שהוא באמת חשוב מאוד. הכרנו אותו עד עכשיו בשביל להגיע להסכמות עיקריות עם העיר המרכזית בסל הזה, זה עם העיר חיפה. ואני שמח שאנחנו היום הולכים באמת לדרך משותפת גם של העיר חיפה וגם של רכבת ישראל ליצור את התשתיות שיביאו את האנשים מצפון ומדרום גם ברכבות פנימיות וגם ברכבות כבדות חיצוניות אל תוך העיר חיפה ולמרכזי התעסוקה שלה. אני חושב שזאת בשורה גדולה, אבל כדי שהדברים יקרו, היינו צריכים בסוף לדבר על קודם כול לא על חוף הים, זאת אומרת שלא יהיה מצב שנהיה בתוואי המסילה הקודם למרות שזה היה הרעיון הראשוני של רכבת ישראל. כי בסופו של דבר גם כול דבר כזה זה עלויות לא קטנות בכלל. אבל במקרה הזה התעקשנו שהרכבת לא תנתק את העיר ואת הכרמל מהים, לא תשמור על רצף. וזה מאפשר או מצריך את החציבה, אני וותיק מנהרת הכרמל כמנכ"ל משרד הממשלה ושם היה צריך לדפוק על השולחן כדי שיצאו בסופו של דבר ההיתרים. הסינים כבר היו שם, ... כבר היו שם, עם הרבה התנגדויות. אני שפה יהיו הרבה פחות ובסופו של דבר נגיע לאיזה שהיא מנוחה ונחלה. גם רכבת העמק וגם הרכבת מנהרה, עכו, כרמיאל אולי גם בעתיד מאזור קריית שמונה ומאצבע הגליל יגיעו בסופו של דבר לחיפה וזה הדבר הנכון. אבל בראיה מקרו כלכלית בעיניי לפחות או בעיני האנשים ששוחחתי איתם, דיברתי איתם, התייעצתי איתם זה הדבר הנכון. ומשם מי שרוצה להגיע לתל אביב כמובן יכול להגיע לתל אביב. אבל הרכבת המזרחית דרך אגב שתהיה היא בסופו של דבר כזאת שבעיקר תישא מטענים פחות נוסעים. אבל בסופו של דבר הכוונה היא באמת לחבר בין ארבעת המטרופולינים, אבל באמת לחבר בין המטרופולין כי הוא נורא חשוב. ומשם ברכבות אזוריות להגיע למקומות השונים. ובדיוק כמו שבאר שבע היום היא מטרופולין. אבל יחד עם זה יש עוד קו שמחבר את באר שבע מאשקלון דרך שדרות, נתיבות ואופקים שבאמת עושה את הערים האלה משהו אחר לחלוטין. כך צריך גם לדאוג שבצפון יהיו מרכזים שבהם אנשים יכולים לעלות לרכבת ולהגיע למטרופולין הקרוב ולא למטרופולין התל אביבי. דרך אגב מאופקים לתל אביב זה לוקחת שעה וחצי, אז מה, ייקח שעה וחצי. אז יש להם צד אחד מטרופולין שנקרא באר שבע ומהצד השני יש להם חצי מטרופולין שנקרא אשקלון או אשדוד. בקשה מישהו רוצה,

מר ירון לנדאו :

אני רק רוצה משפט לפני כן, הואיל ועלה פה בדיון הפתוח עלתה פה הבקשה להבין איזה תנאים מבקשים, אילו מגבלות במסגרת של 78, חשוב לדעתי שחברי הוועדה יהיו מודעים למגבלות.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

תיכף אנחנו נקריא את ההחלטה.

מר ירון לנדאו :

אז כדאי אולי שמראש אנחנו ...

(מדברים יחד)

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

... מראש להקריא את ההחלטה.

מר ירון לנדאו :

" חבר " - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

שתקריא מראש מה ...

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

נגיד לכם את העיקרון, העיקרון הוא שגם מקובל ברוב התכניות שלנו, זה שבאמת לא יינתנו היתרי בניה בתחום המקרקעין אלא באישור גורם מסוים. ואנחנו מציעים פה שמתכנני המחוזות מרכז וחיפה יהיו האישורים כמובן בתאום, בהתייעצות עם מגיש התכנית.

מר יואב צלינקר :

איפה הראייה שלך, של הות"ל, לא משנה.

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

אבל אנחנו מקדמים את התכנית פה והרכבת תהיה המתכנן ומתכנן המחוז שמכיר את השטח ויודע מה קורה באמת לכול אורך, זה שטח גדול לאורך הרבה קילומטרים, הוא יידרש בהתייעצות עם הרכבת לפני שהוא נותן את אותם אישורים.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

נאוה, תקריאי את ההחלטה.

גב' מיכל אריאל :

רגע, יש לי הערה לפני,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

ההחלטה כולה.

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

הוועדה לאחר שהוצג לה התוואי המוצע מחליטה לפרסם הודעה בהתאם לסעיף 76, 77 לחוק התכנון והבניה על הכנת תכנית להרחבת מסילת החוף בין סדנאות אפרים לשפיים וזאת בתחום הקו הכחול המסומן בתשריט שהוצג לוועדה. בחיפה זה כולל חלופות 5 ו-102. בזיכרון יעקב תחנת רכבת חדשה צמודה לאזור התעשייה. בחדרה חלופה מערבית עוקפת שמורת סמר. בבנימינה חלופה 2, עוקפת בנימינה, בין בנימינה לאור עקיבא עם תחנת רכבת חדשה בצמוד לדרך בנימינה ומשם לנתניה ואז לחניון חנה וסע שפיים. הוועדה קובעת תנאים בהתאם לסעיף 78 לחוק התו"ב להוצאת היתרי בניה בשטח התחום בקו הכחול. שזה אומר, מאזור תחנת רכבת חוף כרמל ודרומה. ובתוך חיפה אנחנו לא נטיל את המגבלות הללו.

גב' לינור לנקין :

למה ?

(מדברים ברקע)

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

כרגע לא יינתנו היתרי בניה בתחום מקרקעין אלא באישור מתכנן ועדה מחוזית רלבנטית. ולאחר שהתייעץ עם מגיש התכנית, על אף האמור בסעיף 1 לעיל רשאת הוועדה המקומית לאשר היתרי בניה לצורך שיפור תנאים במבנים קיימים ללא חריגה מגובה הבניין, מקווי הבניין או שינויי הסדרי תנועה וכן למבנים חקלאיים קלים וזמניים. תוקף התנאים נקבע אותם למשך 3 שנים מיום פרסום הודעה זו ברשומות או עד מועד העברת

התכנית להערוך הוועדות המחוזיות והשגות הציבור או עד שיבוטלו התנאים או שישונו הכול לפי המוקדם מביניהם. זאת ההצעה.

גב' עירית שפרבר :

התנאים ל- 77, 78 יש גם בתוך חיפה נאווה, כי מסדנאות אפרים זה על פני הקרקע. מסדנאות אפרים הקטע הראשון זה על פני הקרקע וגם אני לא יודעת יציאות, פורטלים או משהו.

גב' נאווה אלינסקי - רדעי :

אז את רוצה להטיל את התנאים על הכול ?

גב' עירית שפרבר :

על הכול כן.

גב' נאווה אלינסקי - רדעי :

או קי, זאת ההערה.

גב' שירלי לוי :

תמיד אבל אתם מכניסים את הסניטציה, אתם מדלגים על זה עכשיו.

גב' לינור לנקין :

לא, זה לא לסניטציה, זה לשיפור תנאים כתוב.

גב' שירלי לוי :

זה בנוסח הקבוע.

גב' לינור לנקין :

הנוסח הקבוע זה סניטציה ושנינו את זה לשיפור תנאים.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

טוב, הערות. כן יואב,

מר יואב צלינקר :

מתכנני מחוזות, רק מדאיג שאין את הבקרה שלכם. כאילו שיוצא אישור להיתר שתהיה בקרה שלכם.

גב' נאווה אלינסקי - רדעי :

אז אין טעם לעשות כפל ביקורת.

גב' לינור לנקין :

כתוב באישור מתכנן הוועדה המחוזית לאחר שהתייעץ עם,

גב' נאווה אלינסקי - רדעי :

מגיש התכנית.

גב' לינור לנקין :

מגיש התכנית.

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

עירית, את רוצה שזה יהיה באישור משרד התחבורה ?

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

לא, לא, רק זה חסר לנו.

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

עכשיו אנחנו נבדוק פה כול היתר,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

זה לא שונה ממשרד השיכון, אל תהיי מבסוטית.

(מדברים ברקע)

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

שלח חוף כרמל הצעה בשביל ...

(מדברים יחד)

מר יואב צלינקר :

שאלה, זו התשובה שלכם, מקובל עלי ובלבד.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

טוב עוד, כן בקשה שירלי,

גב' שירלי לוי :

זה עלה קודם, אבל חשוב לי להדגיש, יש פה המון תשתיות, אין כול כך לאן להעתיק אותם. שזה יהיה חלק מהקו הכחול ... של התה"רים שגם הם יהיו חלק מהקו הכחול כדי שלא נידרש לתכנית משלימה. בגלל שזה היה אני מבקשת ממש שזה יהיה ברחל בתך הקטנה וגיבוש התכנון. פעם הבאה שאנחנו מגיעים כבר התכנית מגובשת ושזה יהיה,

(מדברים יחד)

גב' שירלי לוי :

מי שמתכנן את זה זה חח"י,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

מי הולך לתכנן את המנהרות ?

גב' שירלי לוי :

לא נראה לי שמישהו פה דיבר על מנהרת תשתיות.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

לא, לא, דיברו.

גב' לינור לנקין :

דיברו על נתניה.

גב' שירלי לוי :

לנו אין בעיה, אם זאת הכוונה ...

(מדברים יחד)

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

זה לא רק עניין של תכנון, עניין של כול זה. וצריך לעשות איזה שהיא,

גב' שירלי לוי :

יש מדיניות,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

צוות מקצועי.

גב' שירלי לוי :

אז יש בתמ"א 41 מדיניות שהתגבשה, גם יש תוויים עתידיים שהם שונו כפרוזדורים שבהם יש פוטנציאל למנהור מתוך מדיניות שנבחנה בראייה כלל ארצית ולא פרויקטלית.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

צריך להתחיל לעשות פיילוט, צריך לראות מה קורה בעולם.

גב' שירלי לוי :

עשו את זה, יש ...

גב' עירית שפרבר :

יש מנהרות תשתית בחיפה,

גב' שירלי לוי :

מאוד רציני שנעשה במסגרת תמ"א 41 ועוד עבודה מקדמית של כמה שנים שנעשתה אצלנו. אני הייתי שמחה אם בתת"ל 19 יהיה הפיילוט הראשון, כי אנחנו ממש צריכים את התוואי הזה, אנחנו לא מצליחים לקדם שם שום דבר וזה אחד החסמים הכי מרכזיים שלנו.

גב' עירית שפרבר :

ומה עם נתניה? היית שמחה גם?

גב' שירלי לוי :

אם זה עומד בקריטריונים אנחנו לא קובעים את זה משליפה מהמותן, יש קריטריונים. אם זה עומד בקריטריונים אז זה עומד בקריטריונים. צריך להיבדק ביחס ...

(מדברים יחד)

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

אבל שירלי, אני חייבת להגיד, למנהרת תשתיות צריך הרבה דחיפה שלכם להסדרים עם כול הגופים. אחרת זה מפיל את זה גורם אחר, זה לא קורה מעצמו.

גב' שירלי לוי :

אנחנו מוכנים להיות שותפים מלאים לתת"ל 19, אני אומרת את זה בצורה הכי ..

"חבר" - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך ע"י חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

(מדברים יחד)

גב' שירלי לוי :

פה אני לא יודעת אם זה עומד בקריטריונים , אם זה עומד בקריטריונים אז אין בעיה.

מר יואב צלינקר :

אני מבקש להכניס את ההערה שלי לפרוטוקול על ניצול שטחים מופרים כלואים וצמודי דופן לתשתיות נלוות. ועכשיו אני אתן דוגמא , תת"ל 18 או שזה בתכנית המשלימה לא משנה , איתרה מקומות לתה"רים. באים פה בתת"ל 65 ואומרים , אנחנו צריכים מקומות לתה"רים , בואו נראה איך אנחנו מתכנסים , גם אם צריך טיפה להגדיל את המקומות הקיימים לתה"רים כדי לתת מענה ולא לייצר כפל תשתיות של תחנות השנעה רכבתיות ,

גב' לינור לנקין :

סליחה , אם אתה יכול לחזור , אני לא הצלחתי ,

גב' נאוה אלינסקי - רדעי :

הוא רוצה לנצל שטחים בצמידות דופן.

מר יואב צלינקר :

פשוט אני מבקש שזה ייכנס להחלטה כמה שיותר לנצל שטחים צמודי דופן. הכותרת היא תשתיות צמודות.

גב' לינור לנקין :

צמודי דופן למה ? אני רוצה לענות רגע , אני רוצה להשיב לך.

מר יואב צלינקר :

אז רגע , עוד לא שאלתי , אני רק אסביר לך.

גב' לינור לנקין :

מיקום התה"רים נבדק , נבדק.

מר יואב צלינקר :

שנייה , שנייה , זה יותר רחב לינור ,

גב' לינור לנקין :

שנייה רגע , אני רוצה רק ,

מר יואב צלינקר :

אבל הפרעת לי באמצע ,

גב' לינור לנקין :

סליחה.

מר יואב צלינקר :

תשתיות נלוות , לבדוק בבקשה בתסקיר , שטחים כלואים כדוגמת בין אם זה מחלפים , שטחים צמודי דופן או הגדלת שטחים קיימים לתה"רים ככול שניתן בחיפה ותל אביב ובכלל כדי ליעל את השימוש בקרקע שהולכת ומתדלדלת כמשאב זה הכול.

גב' לינור לנקין :

אני רוצה להשיב לך אם אפשר. אנחנו בדקנו את מיקום התה"רים, מה שהוצג כאן זה כבר אחרי בדיקה שלנו. והשאלה של צמידות דופן היא למה? למסילה או לקו 161,

מר יואב צלינקר :

תשתיות נלוות,

גב' לינור לנקין :

מבחינתנו יותר חשוב לקרב את התה"ר לקו חשמל ולא להוסיף קו חשמל מאשר לקרב אותו למסילה שעוברת בתוך שטחים פתוחים. ואנחנו נתנו על זה את הדעת וקיימנו ודנו בחלופות בעניין הזה. ומבחינתנו עדיף לפעמים להרחיק את התה"ר מהמסילה ולקרב אותו לקו החשמל, כי המופע הנופי הוא הרבה יותר טוב יוצא ככה.

מר יואב צלינקר :

לינור תקשיבי,

גב' לינור לנקין :

אז כשאתה אומר צמוד דופן זה מילה כללית שנבחנה פה.

מר יואב צלינקר :

אל תתייגי אותי כשחור או לבן,

גב' לינור לנקין :

לא, לא, אני אומרת את זה ...

מר יואב צלינקר :

הפעלת שיקול הדעת שלכם, אני פשוט,

גב' לינור לנקין :

הפעלנו כבר, מה שראית זה אחרי שהפעלנו.

מר יואב צלינקר :

אני מבין, אבל זה יותר רחב ממני וממך, אני מבקש עוד עיקרון אחד להכניס לתסקיר. אתם תשקלו, חזקה עליכם שאתם עושים את עבודתכם מצוין. ואם זה יותר נכון מה שאמרתם זה ייכנס כהחלטה עוד חצי שנה ...

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

... להגיד את זה לפרוטוקול בקשה,

גב' מיכל אריאל :

לעניין המאש"א,

דוברת :

מה זה אומר מאש"א,

גב' מיכל אריאל :

זה ראשי תיבות,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

מרכז שיקום ארצי. זה רק הזקנים יודעים.

(מדברים יחד)

מר יואב צלינקר :

לרכבים ? זה כמו מה שהיה בצריפין ?

(מדברים יחד)

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

בבית דגן ... בתל השומר היה של טנקים כולל טנק המרכבה.

גב' מיכל אריאל :

עדין יש.

גב' עירית שפרבר :

לצערי הרב נשאר.

גב' מיכל אריאל :

עדין יש ,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

עדין יש כן. עכשיו רוצים להעביר אותו לציפורי.

גב' מיכל אריאל :

יפה , אז בהמשך לזה , יש החלטת ממשלה בעצם לאחד המש"אות שנותרו ,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

כולם בציפורי ,

גב' מיכל אריאל :

לשים אותם בציפורי. אבל זה רק החלטת ממשלה ,

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

זה טיפולי ג' ,

(דיבורים)

גב' מיכל אריאל :

כרגע הקו הכחול עולה על המאש"א ולפי מה שעופר גם ציין , בפועל זה יעלה על המאש"א. עכשיו הוא אמר , זה לפינוי , זה לפינוי. בתכניות העתידיות זה לפינוי ובאמת יש עכשיו איזה שהוא משא ומתן עם האוצר , אבל זה עוד לא שם , אנחנו בשלבים מאוד ראשוניים.

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

הנה אבל גם הרכבת ...

גב' מיכל אריאל :

בסדר , כמובן. אני מבקשת בסוף תיאום איתנו לעניין הזה שלא יהיה עכשיו תכנית של הרכבת , זה עולה על ציר הטנקים כרגע. אז אני מבקשת תיאום מולנו.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אבל יש שם עוד מחנה שהוא כבר ריק לגמרי ,

גב' מיכל אריאל :

כן , שפינו אותו טירה.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

טירה ?

גב' מיכל אריאל :

כן.

(מדברים יחד)

גב' מיכל אריאל :

ההערה שלי נאווה , נכנסה לפרוטוקול או להחלטה ? שאני דורשת תיאום זה מה , לפרוטוקול ? אפשר להחלטה ?

גב' נאווה אלינסקי - רדעי :

כן , כן.

גב' לינור לנקין :

יש תיאום , כמו שאביגדור אמר , לאורך כול הקו ייעשה תיאום פרטני מעכשיו כשמתחיל התהליך לרוץ.

גב' מיכל אריאל :

טוב , אז שייכנס לפרוטוקול בקשה.

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

טוב , הצעה נגדית ? אין. פה אחד. חברה , אנחנו כבר בפיגור נוראי. דרך אגב אני רוצה לספר לכם משהו , הצורת מכרז הזאת של משרד האנרגיה והממשלה מאוד לא אהבתי אותה. כי היא באה בעצם ואמרה , בואו אתם תריבו עם כול העולם , תאשרו לנו 10 תחנות בכול מיני מקומות ואנחנו נעשה ביניהם מכרז. זאת אומרת אנחנו נריב עם כול העולם והם בסוף יצאו למכרז. אמרתי להם רבותי , הסיפור הזה נגמר , כבר עשינו את ריינדיר אחד , אז זה עשינו זה יישאר. אבל רצו להכניס לנו עכשיו בקסם , דווקא ... דרך אגב נדמה לי ,

גב' ליטל ידן :

לא , לא ,

מר אביגדור יצחק , יו"ר הות"ל :

אהה לא ? אמרתי לא בא בחשבון אני גמרתי עם זה. אתם רוצים תגידו איפה אתם רוצים תחנת כוח. כי בריינדיר בא כוכב יאיר , בא אלפי מנשה , בא ג'לג'וליה , בא כפר סבא. אני צריך לריב עם כולם בסוף לא ייצרו שם חשמל בכלל. מה זה הדברים האלה ? ולכן הודעתי את זה למשרד האנרגיה ולסגנית הממונה על התקציבים שאחראית על האנרגיה. הם

קיבלו את זה, אבל ההתחייבות שלי היא לטפל רק בהרחבה של תחנות קיימות. אני חושב שזה גם יותר נכון בעיקרון, באסטרטגיה.

מר רון אייפר :

אז הם ישנו את התהליך המכרזי ?

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

מה ?

מר רון אייפר :

משרד האנרגיה יבחרו קודם איפה הם שמים את התחנות ואז או שהכול ?

מר אביגדור יצחק, יו"ר הות"ל :

שיעשו מה שהם רוצים, שיעשו מכרז, יעשו על מה שהם רוצים. אבל לגבי תחנות קיימות אין לי שום בעיה כי כבר שם, אז קדימה בואו, יש אנשים לדבר הזה ?

דוברת :

כן.