



החלטת הות"ל: הקמת פורום לליווי עבודת רכבת ישראל בגיבוש חלופה למקטע הצפוני בתת"ל 65

החלטות ישיבת הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות
מספר 10/2019 מיום 3.6.19

החלטה:

לאחר ששמעה הוועדה תזכורת לעיקרי התכנית האסטרטגית לפיתוח רשת המסילות, שבה הכפלת מסילת החוף עד תחנת חוף כרמל מהווה שלב קריטי להפעלת הרשת כולה בשנת 2030, ולאחר שהוצג בפניה סטטוס הקידום של קטעי התכנית משפיים ועד סדנאות אפרים, מחליטה הוועדה:

1. לאפשר את קידום התכנית בשלבים בשל מורכבותה והיקפה.
2. לקדם תחילה את התוואי במישור החוף המהווה נתיב קריטי בתכנית האסטרטגית לשנת 2030 ואשר הגיע לבשלות תכנונית יחסית, והוא יוגש כתת"ל 65 א.
3. הועדה ממנה פורום בינמשרדי בראשות משרד התחבורה ובהשתתפות מינהל התכנון, עיריית חיפה ומשרד האוצר, שילווה את עבודת רכבת ישראל ויגבש המלצה לחלופה מוסכמת בתחום חיפה.
4. לוח הזמנים להצגת החלופה המוסכמת מחוף כרמל עד סדנאות אפרים בפני הועדה יהיה שנה לכל היותר.
5. הוועדה חוזרת ועומדת אחר החלטתה הקודמת מיום 5.3.18 שבתחום חיפה, החלופות ישרתו את מרכז העיר חיפה ולא יכללו הכפלת המסילה בתוואי עילי על חוף הים.





פורום ליווי עבודת רכבת ישראל בגיבוש חלופה למקטע הצפוני בתת"ל 65 – מבנה הפגישות

פגישה ראשונה – הצגת התכנית האסטרטגית, הנחות העבודה והתכנון
שנעשה עד כה

פגישה שניה – העמקה בחלופה 0

פגישה שלישית – העמקה בחלופה 1

פגישה רביעית – העמקה בחלופה 2

פגישה חמישית – אישור המלצה מסכמת





פורום ליווי עבודת רכבת ישראל בגיבוש חלופה למקטע הצפוני בתת"ל 65 – הנחות היסוד

- חיבור היררכיית רכבת מהירה בין מרכזי המטרופולינים
- החלופות ישרתו את מרכז העיר חיפה
- החלופות לא יכללו הכפלת המסילה בתוואי עילי על חוף הים
- אין עצירה של פעילות הובלת המטענים
- אין עצירה של פעילות הנוסעים במקטע חיפה



תת"ל 65 ב'

שדרוג והרחבת מסילות החוף
בין סדנאות אפריים לחוף כרמל

חלופות חיפה

25/6/19



מתכנן מוביל:
גרונר ד.א.ל מהנדסים בע"מ
Shlomo Aronson Architects
Landscape Architects, Town Planners, Architects

ד"ר רון פרומקין
- אקולוגיה

גיאופרוספקט
גיאולוגיה, סביבה, תכנון.
Geology, Environment, Planning

דורר ניר - מידן תכנון והכוונה בע"מ

מנהל הפרויקט:
ע.סלעי הנדסה בע"מ
O.SALI Engineering Ltd.

אמי מתום
מהנדסים ויועצים בע"מ

יבון - תכנון יעוץ ומחקר בע"מ
הנדסה אזרחית, דרכים, מסילות ברזל, תנועה, הדמיות,
אדריכלות נוף, קונסטרוקציות, מדידות וניהול פרויקטים



תכנית אסטרטגית 2040

ר"י בשיתוף משרדי התחבורה והאוצר גיבשה תכנית אסטרטגית לפיתוח רשת מסילות ברזל עד שנת 2040.

■ הגדלת קיבולת מסילתית במטרה לתת מענה לתחזיות נוסעים ומטענים:

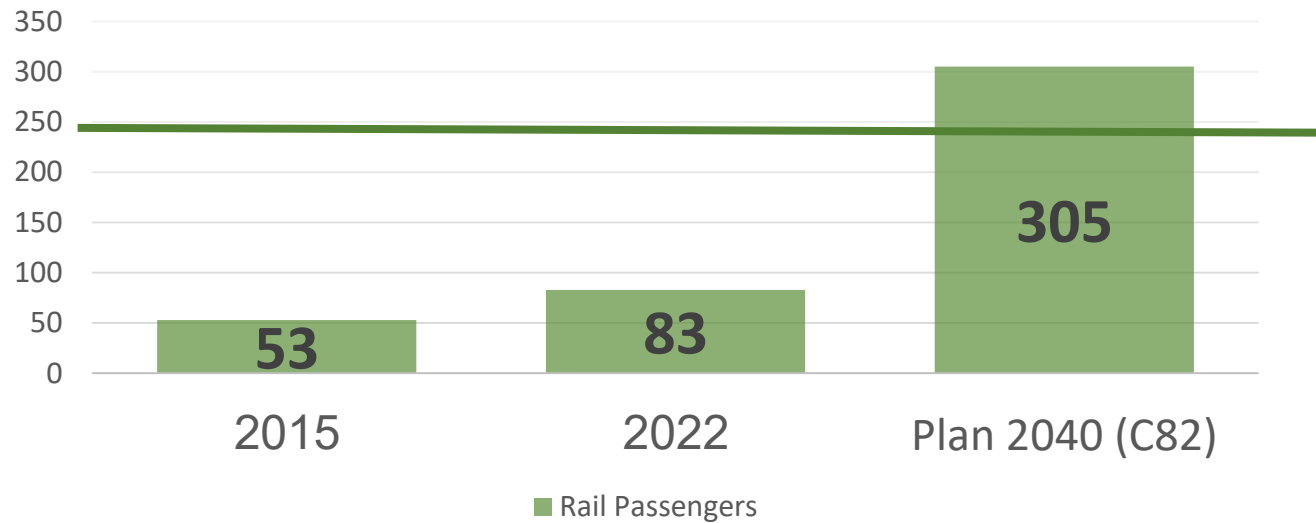
- כ- 300 מיליון נוסעים לשנה
- כ- 40 מיליון טון מטענים לשנה.

■ יצירת היררכיית שירות ע"י הפרדת תשתית מסילתית:

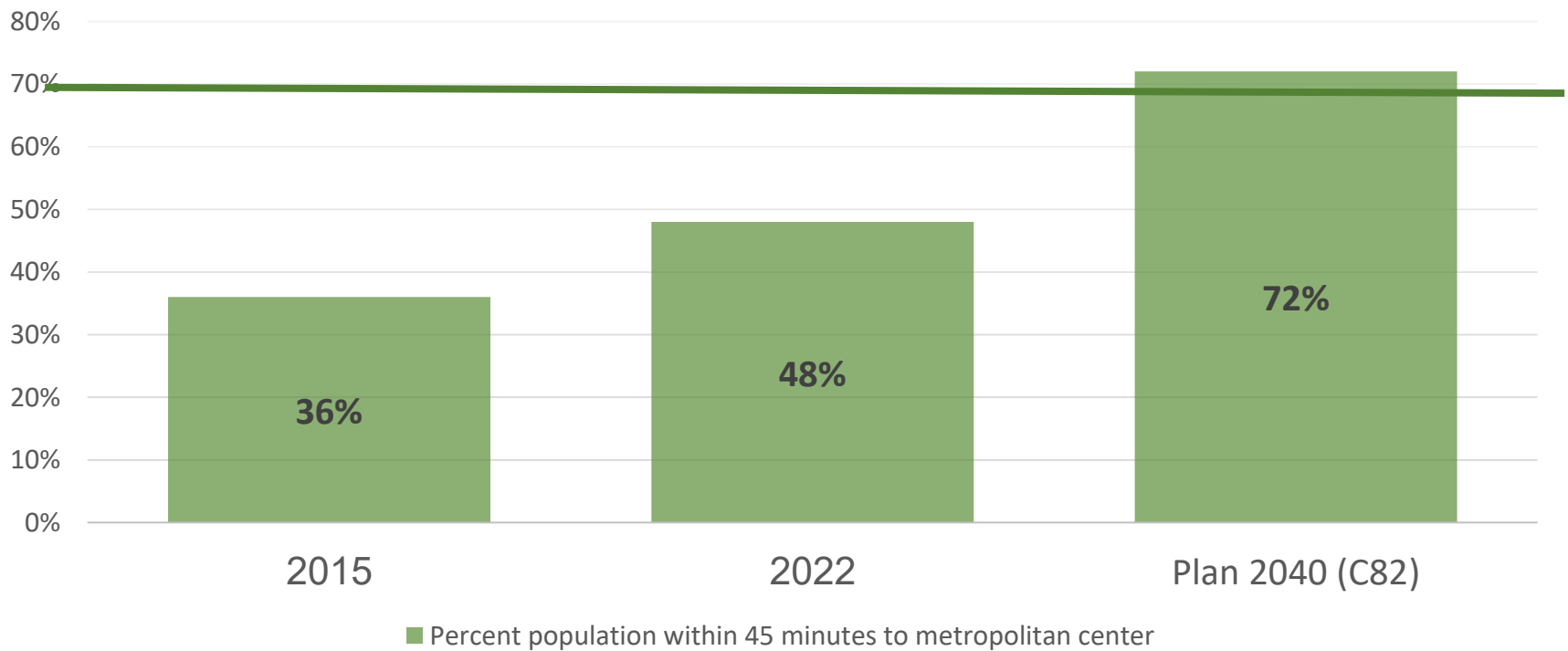
- שירות מהיר (עד 250 קמ"ש) בין מרכזי המטרופולינים, תדירות גבוהה, מספר עצירות קטן
- שירות פרברי/אזורי (עד 160 קמ"ש), תדירות גבוהה, מספר עצירות גדול, קישור למרכזי תחבורה HUB, שירות SKIP STOP בחלק מהקווים.

■ הסטת תנועת המטענים ממסילות החוף עד כמה שניתן .

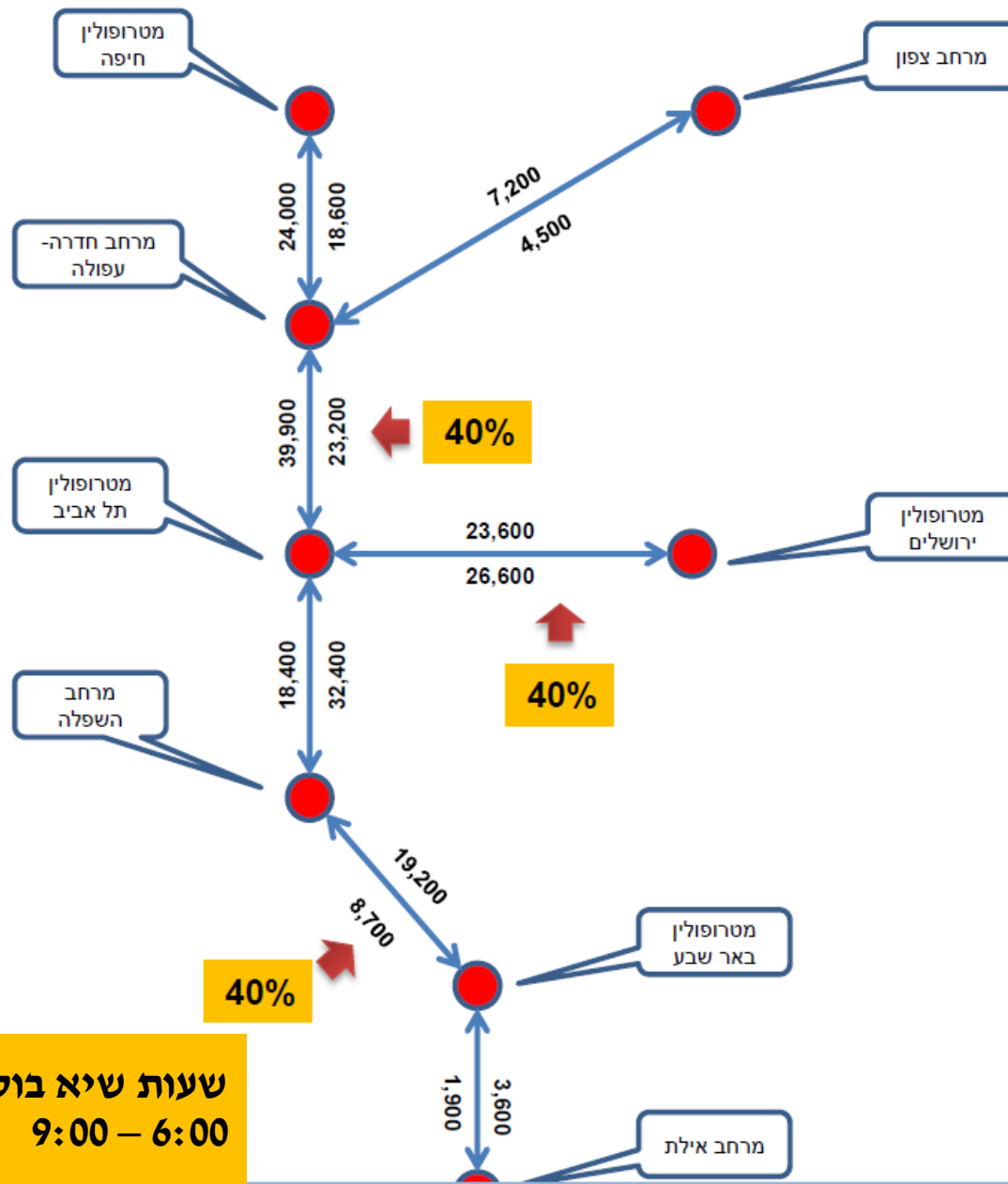
מספר נוסעים לשנה



נגישות: אוכלוסיה במרחק 45 דקות ממרכזי מטרופולינים



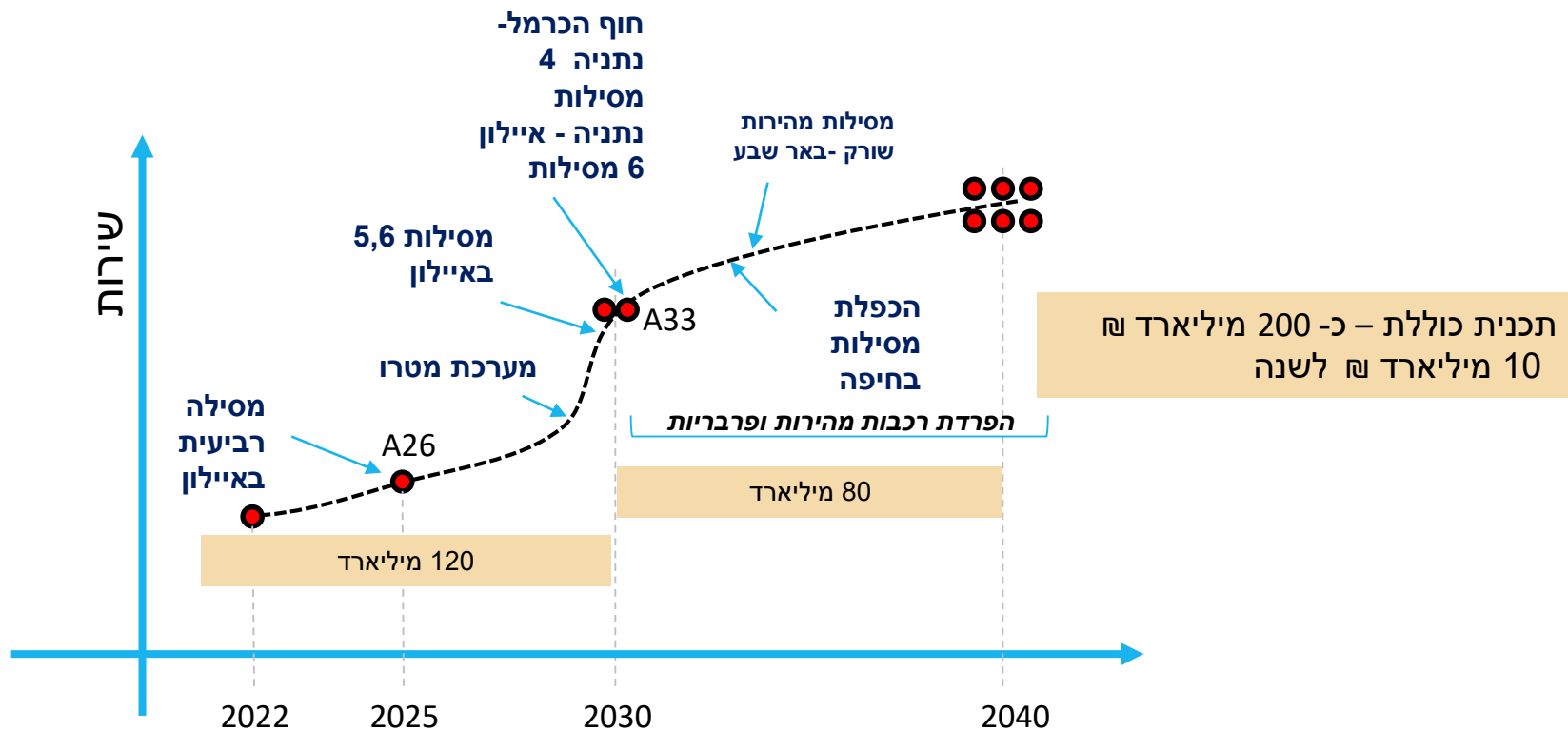
ניתוח פרוזדורי ביקוש – שעות שיא בוקר 2040



שעות שיא בוקר –
9:00 – 6:00

שיעור נוסעים ברכבת
בפרוזדור

תכנית אסטרטגית 2040 על ציר הזמן



תרומת הפרויקטים להגדלת קיבולת הרשת

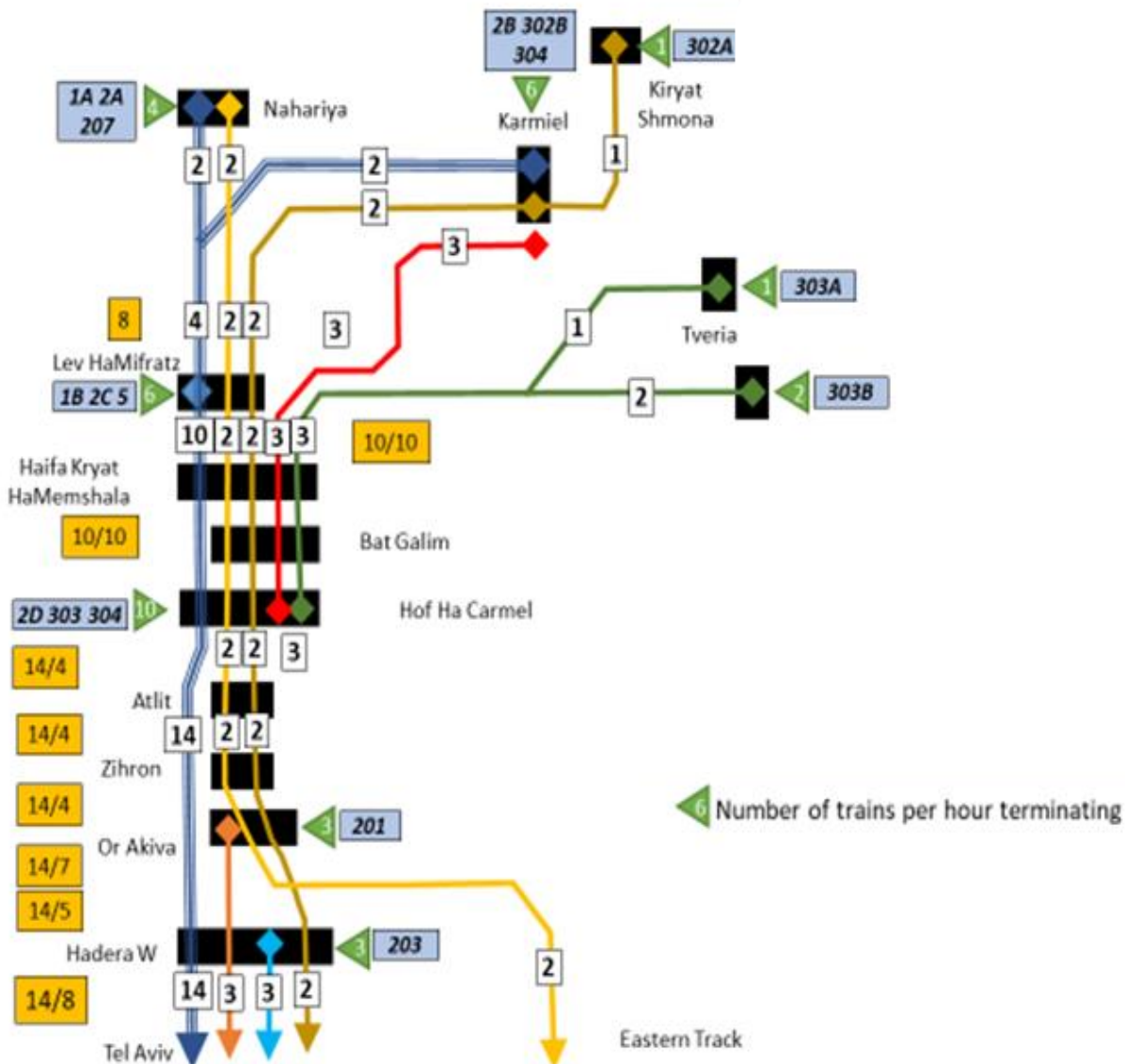
תדירות רכבות בשעת שיא – שירות פרברי ומהיר

הכפלת מסילות החוף (קטע חיפה)		הכפלת מסילות החוף (חוף כרמל – שפיים) מסילות 5 ו-6 הרחבת נתב"ג הארכת הקו לירושלים		מסילה רביעית באילון מסילה מזרחית 431		חישמול + ETCS		פרויקטים
2040		2030		2029		2024		קטע
מהיר	פרברי	מהיר	פרברי	מהיר	פרברי	מהיר	פרברי	
14	8	9	4		7		6	חיפה – נתניה*
14	14	9	12		12		8	נתניה
14	22	9	22		**22		17	פרוזדור אילון
11	2	7	2		4		4	ת"א – ירושלים

* קיבולת מקסימלית בקטע בין חיפה לנתניה
** בתנאי שהמסילה הרביעית תגיע עד נתניה



תכנית קווים, שירות פרברי ומהיר - 2040



- במסגרת קידום תת"ל 18 (חשמול הרכבת) בשנת 2012, הושג הסדר פשרה בין משרד התחבורה ועיריית חיפה כי העיריה לא תתנגד לתכנית החשמול על התוואי הקיים ובלבד שבהמשך תוכן תכנית לשיקוע המסילות הקיימות בתחום פארק הכט בהיקף של כ- 500 מלש"ח.
- במהלך שנת 2015, במסגרת קידום תכנית חזית ים עירונית (בתחום הנמל הקיים), נחתם הסכם בין משרד האוצר, רמ"י והעיריה על כך שתקציב השיקוע בפארק הכט יוסט לטובת שיקוע בין בית המכס לדגון.
- התקצוב הנדרש לטובת שיקוע בין בית המכס לדגון על סך 1.3 מיליארד ₪ יורכב מתקציב שהוסט מפארק הכט על סך 500 מלש"ח, ו- 800 מלש"ח משיווק עתידי של שכונות בחיפה.



- בין השנים 2015-2017 נבחנו כ- 10 חלופות שונות להכפלת המסילות בתחום חיפה
- בשנת 2018 החליטה מליאת הות"ל לקדם 77/78 לשתי חלופות בחיפה (102,5)
- החלופה שהומלצה ע"י הרכבת הינה חלופה 102. חלופה זו התקבלה על ידי עיריית חיפה.



- ב- 3.6.2019 החליטה מליאת הות"ל על פיצול התכנית:
- תת"ל 65/א – מתחנת חוף הכרמל (כולל) ועד שפיים
- תת"ל 65/ב – מסדנאות אפריים עד תחנת חוף הכרמל.

הצעת החלטה של היו"ר:

לאחר ששמעה הוועדה תזכורת לעיקרי התכנית האסטרטגית לפיתוח רשת המסילות, שבה הכפלת מסילת החוף עד תחנת חוף כרמל מהווה שלב קריטי להפעלת הרשת כולה בשנת 2030, ולאחר שהוצג בפניה סטטוס הקידום של קטעי התכנית משפיים ועד סדנאות אפריים, מחליטה הוועדה:

1. לאפשר את קידום התכנית בשלבים בשל מורכבותה והיקפה.
2. לקדם תחילה את התוואי במישור החוף המהווה נתיב קריטי בתכנית האסטרטגית לשנת 2030 ואשר הגיע לבשלות תכנונית יחסית, והוא יוגש כתת"ל 65 א.
3. הועדה ממנה פורום בינמשרדי בראשות משרד התחבורה ובהשתתפות מינהל התכנון, עיריית חיפה ומשרד האוצר, שילווה את עבודת רכבת ישראל ויגבש המלצה לחלופה מוסכמת בתחום חיפה.
4. לוח הזמנים להצגת החלופה המוסכמת מחוף כרמל עד סדנאות אפריים בפני הועדה יהיה שנה לכל היותר.
5. הוועדה חוזרת ועומדת אחר החלטתה הקודמת מיום 5.3.18 שבתחום חיפה, החלופות ישרתו את מרכז העיר חיפה ולא יכללו הכפלת המסילה בתוואי עילי על חוף הים.

חלופות תוואי (מאקרו), שנבדקו בעבר



חלופה	תיאור
חלופת האפס	המשך מצב קיים: 2 מסילות פרבריות בתוואי עילי. נפסלה, אינה עומדת בדרישות התכנית האסטרטגית.
0/חפ	הכפלה בתוואי קיים: 4 מסילות בתוואי עילי. נפסלה בשל אי ההתאמה לתוכנית חזית ים עירונית.
חפ/1 -	מנהרה ארוכה מלב המפרץ: 4 מסילות במנהרה בין לב המפרץ לחוף כרמל בתוואי דרומי חוצה כרמל.
חפ/4	מנהרה מקריית הממשלה (תוואי דרומי): 4 מסילות במנהרה מק. הממשלה לחוף הכרמל.
חפ/5	מנהרה מקריית הממשלה (תוואי צפוני): 4 מסילות במנהרה מק. הממשלה לחוף הכרמל.
חפ/7	חפור כסה קרית הממשלה - חוף הכרמל 4 מסילות בשיקוע מלא בתוואי הקיים, עד חוף הכרמל
חפ/8	חפור כסה קרית הממשלה - דגון 4 מסילות בשיקוע מלא, בקטע של חזית ים עירונית עד דגון.
חפ/9	מנהרה בין לב המפרץ למגדים 2 מסילות מהירות במנהרה מלב המפרץ למגדים. 2 מסילות פרבריות בתוואי עילי קיים.
חפ/10	חלופת מנהרה מק. הממשלה ועד חוף הכרמל 4 מסילות מהירות במנהרה מק. הממשלה לחוף הכרמל (תוואי דומה לחפ/4)



חלופות מאקרו חדשות בחיפה בהתאם להחלטת ות"ל

חלופה 105 (אומדן 12.2 מיליארד)



- התוויה של 4 מנהרות מקבילות.
- בקטע שבין בית המכס ועד ממגורות דגון המסילות בשיקוע.

- 2 מסילות מהירות
- 2 מסילות פרבריות

● תחנה משולבת

● תחנה מהירה

○ תחנה פרברית

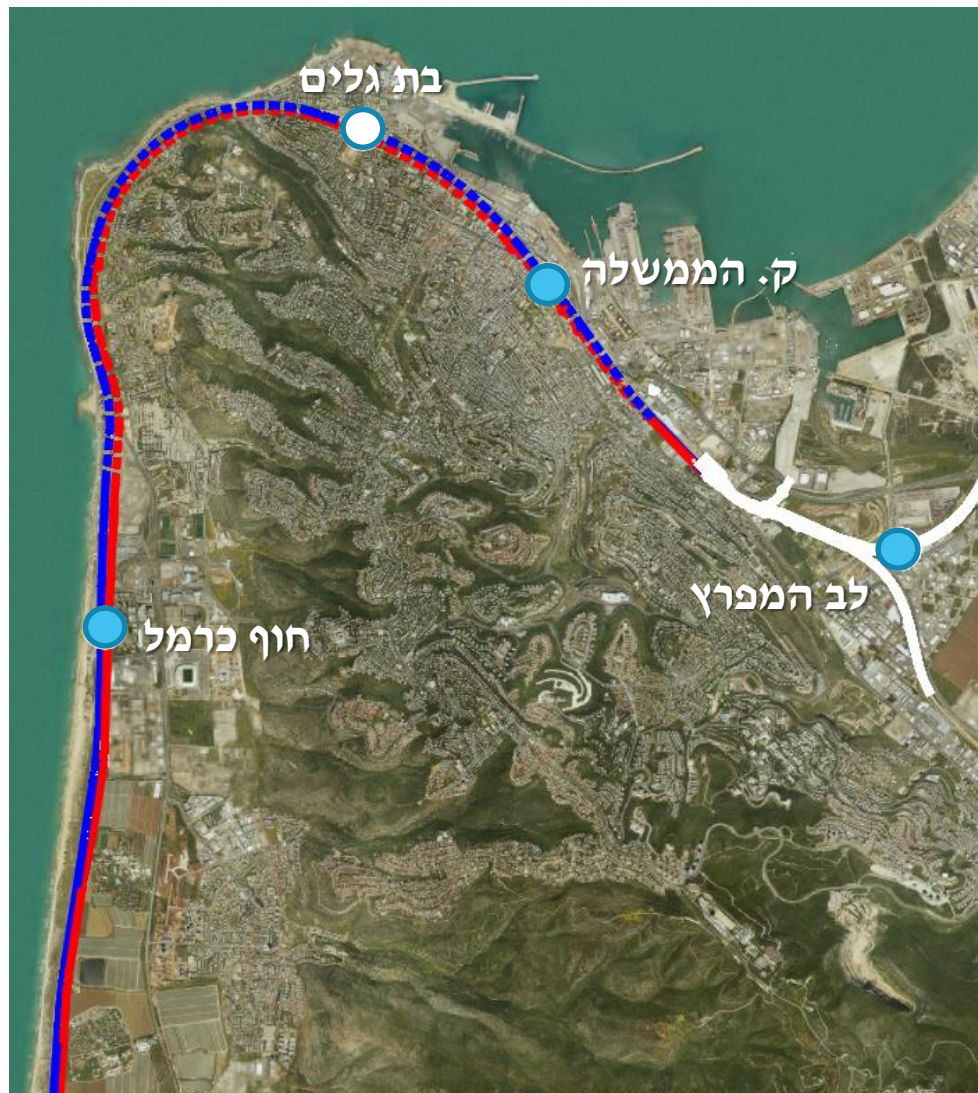
— מסילה קיימת

— מסילה מהירה

— מנהרה מהירה

— שיקוע

חלופה 102A (אומדן 13.1 מיליארד)



- התוויה של 4 מנהרות מקבילות בין גשר חירם לחוף כרמל.
- 2 מסילות מהירות
- 2 מסילות פרבריות
- 3 תחנות משולבות בחיפה.

● תחנה משולבת

● תחנה מהירה

○ תחנה פרברית

— מסילה קיימת

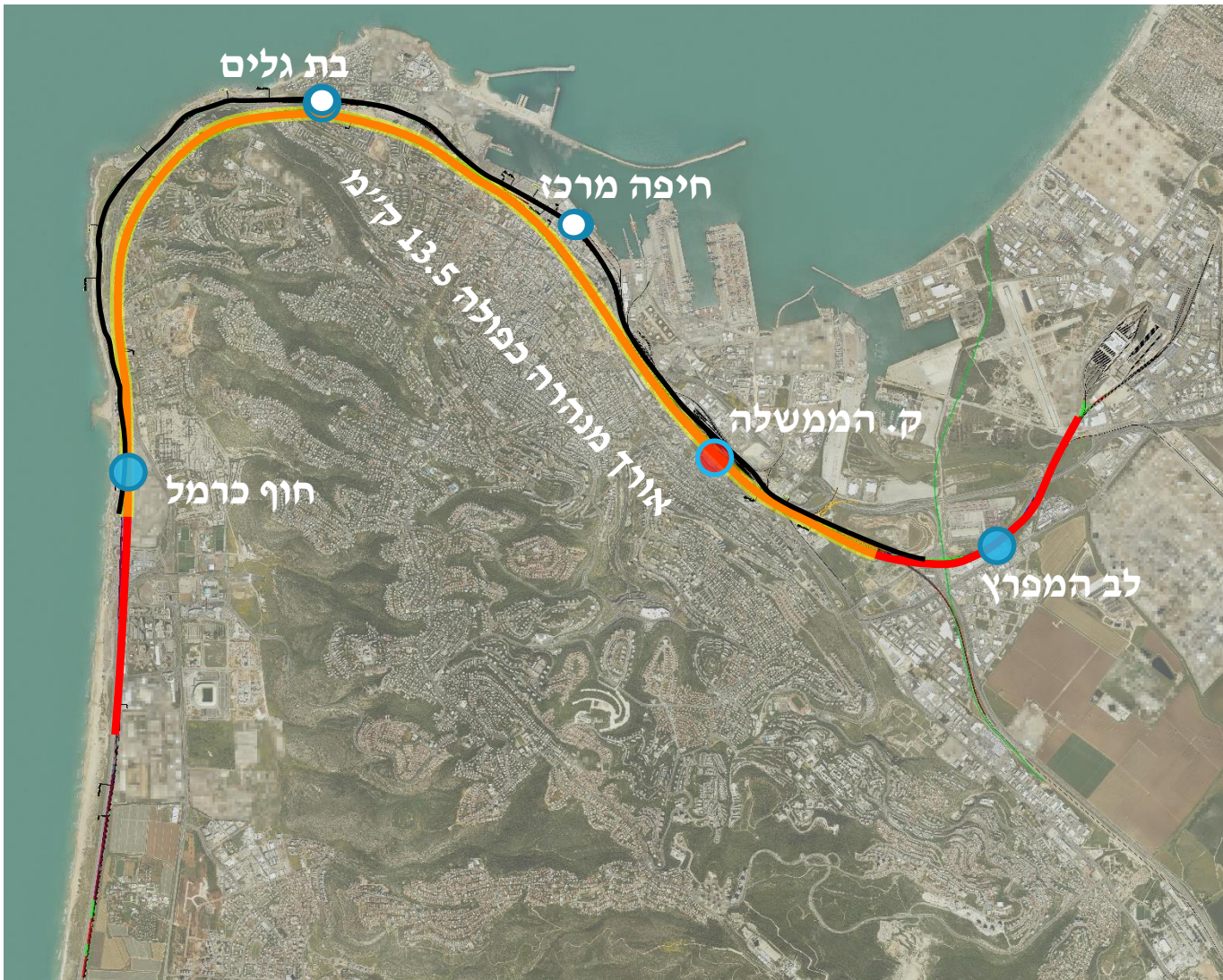
— מסילה מהירה

— מנהרה מהירה

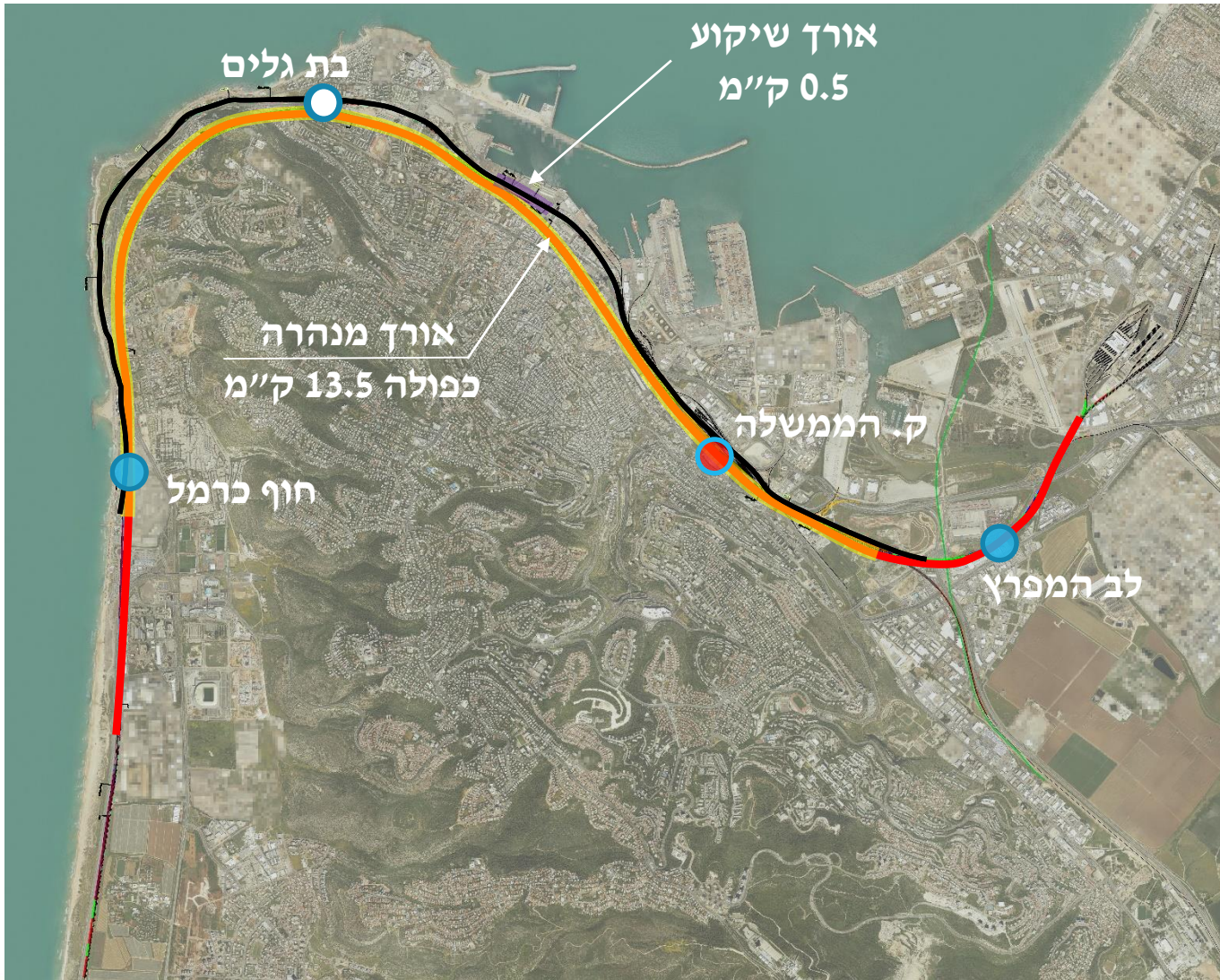
חלופה 0 (אומדן 7.0 מיליארד)

- שתי מסילות מהירות במנהרה בין חיפה מזרח לחותרים
- שתי מסילות פרבריות קיימות על הקרקע
- 2 תחנות משולבות בחיפה.

- תחנה משולבת
- תחנה מהירה
- תחנה פרברית
- מסילה קיימת
- מסילה מהירה
- מנהרה מהירה



חלופה 1 (אומדן 8.4 מיליארד)



- שתי מסילות מהירות במנהרה בין חיפה מזרח לחותרים.
- שתי מסילות קיימות על הקרקע, שיקוע בין בית המכס לדגון.
- 2 תחנות משולבות בחיפה.

תחנה משולבת	●
תחנה מהירה	●
תחנה פרברית	○
מסילה קיימת	—
מסילה מהירה	—
מנהרה מהירה	—
שיקוע	—



חלופה 1	חלופה 0	חלופה 102	חלופה 105	
התאמה מלאה.	התאמה מלאה.	התאמה מלאה.	התאמה מלאה.	התאמה לתכנית אסטרטגית
נצפות משופרת ביחס למצב הקיים.	נצפות גבוהה (כמו במצב הקיים).	נצפות נמוכה.	נצפות נמוכה.	נצפות
הורדת החיץ כבר בשלב הראשון. הפרעה משמעותית לתנועה בעיר. מחייב ביטול תחנה קיימת בחיפה מרכז.	הורדת החיץ כבר בשלב הראשון. השפעה מועטה על העיר ועל תנועת הרכבות.	הורדת החיץ כבר בשלב הראשון. השפעה מועטה על העיר ועל תנועת הרכבות.	השבתת חלק מהנמל. מחייב ביטול תחנה קיימת בחיפה מרכז כבר בשלב הראשון.	שלבי ביצוע
סטנדרט הנדסי נמוך (המסילות הפרבריות נשארות בתוואי הקיים ללא שינוי, למעט קטע השיקוע). בעיית העתק גיאולוגי, בעיות ניקוז.	סטנדרט הנדסי בינוני (המסילות הפרבריות נשארות בתוואי הקיים ללא שינוי).	סטנדרט הנדסי גבוה.	סטנדרט הנדסי בינוני. בעיית העתק גיאולוגי, בעיות ניקוז.	היבט הנדסי
2 תחנות משולבות. אינו מאפשר תחנת נוסעים בחיפה מרכז.	2 תחנות משולבות.	3 תחנות משולבות – רמת שירות גבוהה לנוסע.	3 תחנות משולבות – רמת שירות גבוהה לנוסע.	רמת שירות
בעיית גישה לחיפה מזרח למשך כל תקופת הביצוע.	חיבורים לחיפה מזרח מצפון ומדרום (כמו במצב הקיים).	חיבור לחיפה מזרח מדרום – בעייתי.	חיבור לחיפה מזרח מדרום – בעייתי.	חיבור למטענים
8.4 מיליארד	7.0 מיליארד	13.1 מיליארד	12.2 מיליארד	אומדן תקציבי

אומדן כולל תת"ל 65 (מיליארד ₪)

חלופה	עלות קטע שפיים – חוף הכרמל (כולל)	עלות קטע חיפה	עלות כלל הפרויקט	הערות
A102	18.8	12.9	31.7	מתוכם 1.3 מ' מהסכם השיקוע
105	18.8	12.1	30.9	מתוכם 1.3 מ' מהסכם השיקוע
0	18.8	7.0	25.8	
1	18.8	8.4	27.2	מתוכם 1.3 מ' מהסכם השיקוע

