



כ"ו באלול התשע"ו
29 בספטמבר 2016
תש 2016-7259

הנדון: סיכום ישיבה עם מנהלת מנהל התכנון בנושא תת"ל 65- הכפלת מסילת החוף מסדנאות אפרים (חיפה) ועד שפיים, שהתקיימה בתאריך 26.9.2016 במטה מנהל התכנון

השתתפו:

גב' בינת שוורץ - מנהלת מינהל התכנון, מינהל התכנון
גב' נאוה אלינסקירדעי - מתכנתת הועדה לתשתיות לאומיות, מינהל התכנון
גב' ליאת דופור-דרור - סגנית מתכנתת הות"ל, הועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות
גב' אילנה שפרן - מנהלת אגף תחבורה, מינהל התכנון
מר רונן סגל - סגן מתכנתת מחוז חיפה, מחוז חיפה
לינור לנקין - ראש צוות תכנון, ות"ל
רונית טורק - ראש צוות סביבה, ות"ל
דרור יוסף - מרכז פרויקטים ות"ל, מינהל התכנון
עירית שפרבר - חברת ועדה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
איתן שפרון - מת"ל- מנהלת תכנון תחבורתי לישראל בע"מ
קובי בליטשטיין - מזכירה גילה
הילה חדד - סגנית ראש המינהלת, מינהל נתיבי ישראל
ראובן קוגן - סמנכ"ל, חברת רכבת ישראל
בעז פוקס - מנהל יחידת פרויקטים וקידום, רכבת ישראל
נטלי כץ - סגן מנהל אגף דרכים, רכבת ישראל
אבישי גרינברג - מנהל פרויקט, שפירא - מרכוס מהנדסים
אריאל וטרמן - מהנדס עיר, עיריית חיפה
ניר שרב - יועץ למשרד התחבורה
עו"ד דביר לנגר

מטרת הישיבה

דיון בסוגיות המאקרו התכנוניות במרחב חיפה לקראת הגשת דו"ח בחינת חלופות ודיון 77 בתכנית- דיון בחלופת מנהרת השדרה שהועלתה על ידי בעלי עניין שונים ודיון בחלופות למעבר הרכבת בחיפה במנהור או על פני הקרקע.

מהלך הישיבה

מנהרת השדרה:

בפתח הישיבה הציג עו"ד דביר לנגר העומד מאחורי יוזמת מנהרת השדרה את החלופה שעיקרה מנהור המסילות באורך של כ-9.5 ק"מ, בקטע שבין תחנת לב המפרץ ועד דרומית לחיפה, לאזור החותרים/מגדים, במטרה לקצר את זמני נסיעת תושבי הצפון למטרופולין תל אביב. המנהרה תסתיים קרוב ככל שניתן למחלף בסביבת מגדים; לא תהיה עצירה כלשהי בין תחנת לב המפרץ לבין תחנת ת"א מרכז. לפי תכנון קיימות, לב המפרץ תהווה מוקד תחבורתי המרכז את כלל קווי התחבורה הציבורית באזור (קו נהריה, קו כרמיאל, קו נצרת, קו העמק, המטרונית, הרכבל ומרכזית האוטובוסים) ובה אף ישתמשו, לטענתו, כ-35-45% מתושבי חיפה עצמה (ק. חיים, האוניברסיטה, הטכניון, נווה שאנן, הדר ועוד). לצד המסילות המהירות מלב המפרץ, לתחנת חוף הכרמל יתווספו צמד מסילות מהירות לכיוון דרום (מתמזגות במחלף בסביבת מגדים), דבר שיאפשר נסיעה לת"א, ללא עצירה, אף מתחנת חוף הכרמל. לטענתו, זמן הנסיעה מלב המפרץ לת"א מרכז צפוי להיות כ-30 דק', תוך חסכון של כ-15-19 דק' מהמוצע בחלופות האחרות; מנהריה/כרמיאל הנסיעה תערוך כ-50 דק', ומהטכניון, כ-45 דק' לת"א מרכז (רכבל+רכבת). לטענתו החלופות המוצעות על ידי היזם אינן עומדות ביעדים ובמדיניות הממשלה (מפנה להחלטת ממשלה "נתיבי ישראל" (2010) ולתכנית האסטרטגית של משרד התחבורה והאוצר (2012), ואינן עומדות בתנאי הסף ומטרות התכנית עצמה (מפנה להכרזה – "קיצור משמעותי של זמן הנסיעה מצפון הארץ למרכז", וכן, "מהירות תכן-200 250 קמ"ש"), לעומת חלופה זו העומדת בהן.



מנהלת מנהל התכנון- דיון והחלטות בנושא חלופה שכזו צריכים להיות על שולחן מקבלי ההחלטות בדרגים הגבוהים יותר שכן מדובר בחשיבה אסטרטגית על מדיניות פיתוח תחבורה שיכולה להוביל לפיתוח חבל ארץ שלם. מציעה שמשרד התחבורה יבחן את היתרונות והחסרונות של חיבור שכזה ויעביר התייחסותו לשר התחבורה טרם דיון רחב יותר, שכן מדובר באפשרות ליצירת כלי מדיניות רב השלכות.

נציגי משרד התחבורה- רשת המסילות מבוססת על חלוקה היררכית, בדגש על חיבורים בין מרכזי המטרופולינים ברכבות מהירות ותנועות ברחבי המטרופולין ברכבות פרבריות. הרשת מספקת מענה מיטבי ליעדי התכנית ולחיבור התנועות מהצפון למרכז, דרך חיפה, שהיא המטרופולין וכמות הנוסעים בה הוא הגדול ביותר. כך מובטחת גם תדירות הנסיעות, שלא תהיה קיימת אם יחוברו נקודות שוליים. חלופת השדרה מונעת חיבור מהיר בין המטרופולינים עצמם. ציינו שהתכנית האסטרטגית הסתמכה כל המדיניות של תמ"א 35 ותמ"א 42 שבהכנה.

נציג לשכת התכנון מחוז חיפה- חיפה תפסיד כך פעמיים: גם המינהור למסילות המהירות לא ישרת אותה, וגם המסילות הפרבריות ישארו על החוף ויחסמו את חיבורה לים.

מתכנת הות"ל- תומכת בבחינה מעמיקה של מדיניות חיבור מהיר של הגליל למרכז המדינה.

סיכום למנהרת השדרה:

הנושא צריך להיבחן ולהיות מוצג למקבלי ההחלטות בשל ההשלכות האפשריות על המרחב שחלופה שכזו יכולה ליצור. בדיקה זו צריכה להערך במסגרת התכנית האסטרטגית של הרכבת, שתבחן גם את סוגיית מרחבי הבחירה. במסגרת תת"ל 65 יש לבחון בשלב זה בחינות תחבורתיות כגון ביקושים, רמת שירות וכדומה.

חלופות מעבר הרכבת בחיפה

ראש צוות תכנון- תת"ל 65 בשלב גיבוש התכנון, דו"ח בחינת חלופות יוגש בתקופה הקרובה לות"ל ואחריו ייערך דיון לפרסום הודעה בדבר הכנת התכנית. רוב הסוגיות במקטע חוף הכרמל- שפיים פתורות והקושי התכנוני מתרכז בחיפה, בקטע המסילה שבין דגון לחוף כרמל. החלופות שעל הפרק הן המשך השיקוע של המסילות לתוך מנהרה עד לתחנת חוף הכרמל מול יציאה מהשיקוע והכפלת המסילות על פני הקרקע בתוואי הקיים.

סמנכ"ל תשתיות, רכבת ישראל- מבחינת הרכבת שתי החלופות אפשריות ולכל אחת היתרונות והחסרונות שלה, הדבר החשוב ביותר הוא שהתכנית תהיה בת ביצוע עם הפעלה לשנת 2030. בהיבט החלופות יש 2 סוגיות: תקציבית- מנהור יקר משמעותית מהכפלה בתוואי הקיים. פתרון מסילתי לדגון- חייבת להישמר שלוחה עילית לדגון. מוכנים לקידום 2 החלופות לעת עתה וקבלת החלטה בהמשך הליך התכנון.

נציג לשכת התכנון מחוז חיפה- יש לקדם העברת דגון ממרכז העיר חיפה ובמקביל עד לפינוי דגון מציע שתנועת המטענים תתבצע במשאיות. תומך בחלופת המנהור.

ר"צ תכנון – המועצה הארצית קיבלה החלטה על פינוי נמל הממגורות. אין הצדקה לבחירת חלופה אנטי-אורבנית לשם שירות זמני לדגון, שעפ"י נתוני משרד התחבורה הוא זניח.

מהנדס העיר חיפה- חלופת התוואי הקיים לא פרקטית, התוואי המוכפל מגיע כמעט לקו המים, באזור חוף התכלת גם אין מספיק מקום בין המסילה הקיימת לבתי המגורים והכביש. לנושא דגון- מדובר ב-1-2 רכבות ביום והעיר מוכנה לספוג את תנועת המשאיות עד להעברת דגון למקום אחר או לחלופין השארת תוואי עילי לרכבות משא כפתרון זמני עד להעברת דגון. מתגבשת חלופה להעברת דגון לשטח בסיס בצ"ת המתפנה. לנושא התקציב- באזור שיפונה על ידי הרכבת בבת גלים יוקמו אלפי יח"ד בבניה של עד 15 קומות שיכולות לכסות חלק מההוצאות הנלוות למנהור. מבקש את עזרת מנהל התכנון בהגנה של שטחי הפינוי בינוי בקרית אליעזר שחלק מהם יוכל לשמש לתחנת רכבת במקום תחנת בת גלים.

סיכום מנהלת מנהל התכנון לנושא חלופות חיפה:



משרד האוצר יחידת סמך- מינהל התכנון
הועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

- 1- יש להתקדם עם שתי החלופות לדיון 77, מגבלות להיתרי בניה לפי ס' 78 לחוק יוטלו על חלופת המנהור ועל חלופת התוואי הקיים. השאיפה היא כי התכנית המאושרת תכלול חלופה אחת בלבד.
- 2- על רכבת ישראל והות"ל לחשוב מחדש על לוחות הזמנים ותכניות העבודה, אם אזור חיפה יעכב את קידום שאר התוואי יש לפצל את התכנית.
- 3- החלופה הטובה ביותר צריכה להיות מאושרת גם אם תעלה יותר. ההחלטה תתקבל לאחר התקדמות הליך התכנון וסוגיות נלוות כגון דגון. נושא החלופה לדגון יוצג לצוות הות"ל- באחריות מהנדס העיר חיפה.

רישום :
דרור יוסף, מרכז פרויקטים ות"ל

העתק :
משתתפים