

**תכנית מתאר ארצית - שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת -
תמ"א 4/10/23 - תגובת שר הפנים לערר השר להגנת הסביבה על החלטת ועדת השרים
לענייני פנים, שירותים ושלטון מקומי (נספח 177)**

"להלן תגובתי לערר השר להגנת הסביבה על החלטת ועדת השרים לענייני פנים ושירותים בעניין תמ"א 23/4/10 – שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת :

א. התייחסות לטענת הערר בדרישה לדיון במשמעות הפיכת נמל אילת לנמל מטענים

תמ"א 23 המאושרת, משנת 1986, קבעה תוואי למסילת ברזל בקטע באר שבע - אילת באורך של 260 ק"מ. התוואי אושר ע"י הממשלה במסגרת שינוי 10 לתמ"א 23 משנת 1998.

התוואי אושר ברמה מתארית, בתכנית המתאר המחוזית - תמ"מ 4/14 משנת 2000 ובתמ"מ 4/21 משנת 2007, כלומר הוא מחייב הכנת תכנית מפורטת טרם מימושו. מוסד התכנון המאשר את התוכנית המפורטת הינה הועדה המחוזית לתכנון ולבניה.

בשנת 2012 כפועל יוצא להחלטת הממשלה להקמת קו רכבת להסעת נוסעים ומטענים מאילת למרכז הארץ, מס' 4223 מיום 5 בפברואר 2012, הוחל בהכנת תכנית מפורטת למסילה זו. במסגרת זו, הוכן תסקיר השפעה על הסביבה אשר בחן חלופות להתוויה. בתסקיר נמצא כי כדי לעמוד ביעדים שנקבעו בהחלטת הממשלה, יש צורך בשינוי תוואי המסילה במרחב מישורי ימין / מעלה עקרבים, בסמוך לדרך מס' 227. השינוי מתמקד בקטע באורך 11 ק"מ מתוך 260 הקילומטרים של המסילה המקודמים בתכנית. שינוי זה לתוכנית המתאר הארצית, נדרש לאישור הממשלה.

ביום 6.10.2013 התבקשה הממשלה לאשר את השינוי לתמ"א 23. השינוי המוצע בתוואי המסילה ממוקם כ-150 ק"מ מצפון לנמל אילת ונדרש על מנת לקצר את זמני הנסיעה. השינוי הנדרש בתמ"א אדיש להמשך הקו ולשאלת אופי הנמל בעתיד. הדרישה לבחינת חלופות, אינה קשורה במישורין לשינוי התוואי בתמ"א, וכל חלופה שתבחן אינה קשורה לשינוי הנדרש בקטע שבמרחב מישורי ימין/ מעלה עקרבים, המובא להכרעת הממשלה.

אופי הנמל הימי יקבע לאחר דיון במשמעות הפיכת נמל אילת לנמל מטענים לרבות הצגת החלופות השונות וההיבטים השונים, אשר ייבחן במסגרת הגשת תכנית מתאר מקומית לפתרון משלים, ע"י משרד התחבורה. כמו כן עוסקת בנושא תכנית המתאר לעיר אילת, המקודמת בימים אלו. מוסד התכנון שיאשר את תכנית המתאר הינו הועדה המחוזית לתכנון ולבניה דרום.

ב. התייחסות לדרישה בערר לדיון בחלופת המנהרה הארוכה שהוצגה ע"י המשרד להגנת הסביבה ורט"ג

במסגרת הדיון בשינוי תוואי המסילה במרחב מישורי ימין, נדונו 2 חלופות מרכזיות :

חלופה 1 - (חלופת השינוי לתמ"א) - החלופה כוללת מנהרה באורך 9.2 ק"מ עבור נוסעים, ושדרוג והכפלת תוואי המסילה הקיימת "עוקף ציף", עבור רכבות משא.

חלופה 5 - (חלופת המשרד להגנת הסביבה ורט"ג) - חלופת מנהור ארוך הכוללת 2 מנהרות: מנהרת חצרה באורך 11 ק"מ ומנהרת מחמל באורך 15 ק"מ. המסילה בחלופה זו היא בשימוש אחוד של רכבות נוסעים ומשא, ומבטלת את מסילת הברזל הקיימת "עוקף צין".

חלופות אלו נדונו, בוועדה המחוזית מחוז דרום (ישיבה מיום 11.2.13) ובוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית (ישיבה מיום 13.2.13) ושתייהן המליצו על חלופה 1 כחלופה הנבחרת.

המועצה הארצית דנה בחלופות בדיון להעברה להערות הועדות המחוזיות (ישיבה מיום 5.3.13) ובדיון להעברה לאישור הממשלה (ישיבה מס' 560 מיום 6.8.13) והמליצה אף היא על חלופה מס' 1.

בהשוואה לחלופה 5, לחלופה 1 יתרונות כלכליים, תפעוליים והנדסיים כמפורט להלן, ראו מפה מצורפת:

קריטריונים כלכליים: חלופה 5 יקרה בכ-5 מיליארד ₪ מחלופה מס' 1, בעיקר עקב קטעי מנהור ארוכים יותר.

קריטריונים תפעוליים: חלופה 5 נחותה יותר מחלופה מס' 1 בהיבט התפעולי ומאפשרת קיבולת תנועת רכבות קטנה יותר בכ-47%-27% בשל הקטנת מהירויות נסיעה והשבתה רבה יותר לתחזוקה:

מהירות נסיעה בחלופה 1 איטית יותר בשל מסילה אחת המשרתת רכבות נוסעים ומטען - שילוב רכבות נוסעים מהירות עם רכבות משא איטיות אינו מקובל בעולם, בעיקר בקטעים עם שיפועים מקסימליים. שילוב זה מייצר בעיות קיבולת חמורות עקב הצורך בעקיפת רכבות המשא ע"י רכבות הנוסעים. השיפועים הגדולים יוצרים בלאי מסילות ושחיקה גבוהה יותר במעבר רכבות משא. משמעות הדבר השבתה חלקית של המסילה לצורך עבודות תחזוקה.

חלופה 5 אינה מספקת את הקיבולת המקסימלית הנדרשת. מאחר והפרויקט הינו פרויקט ארוך טווח, לא נכון יהיה לקבוע קיבולת שאינה קיבולת מקסימלית, המספקת את הביקושים לטווח הארוך.

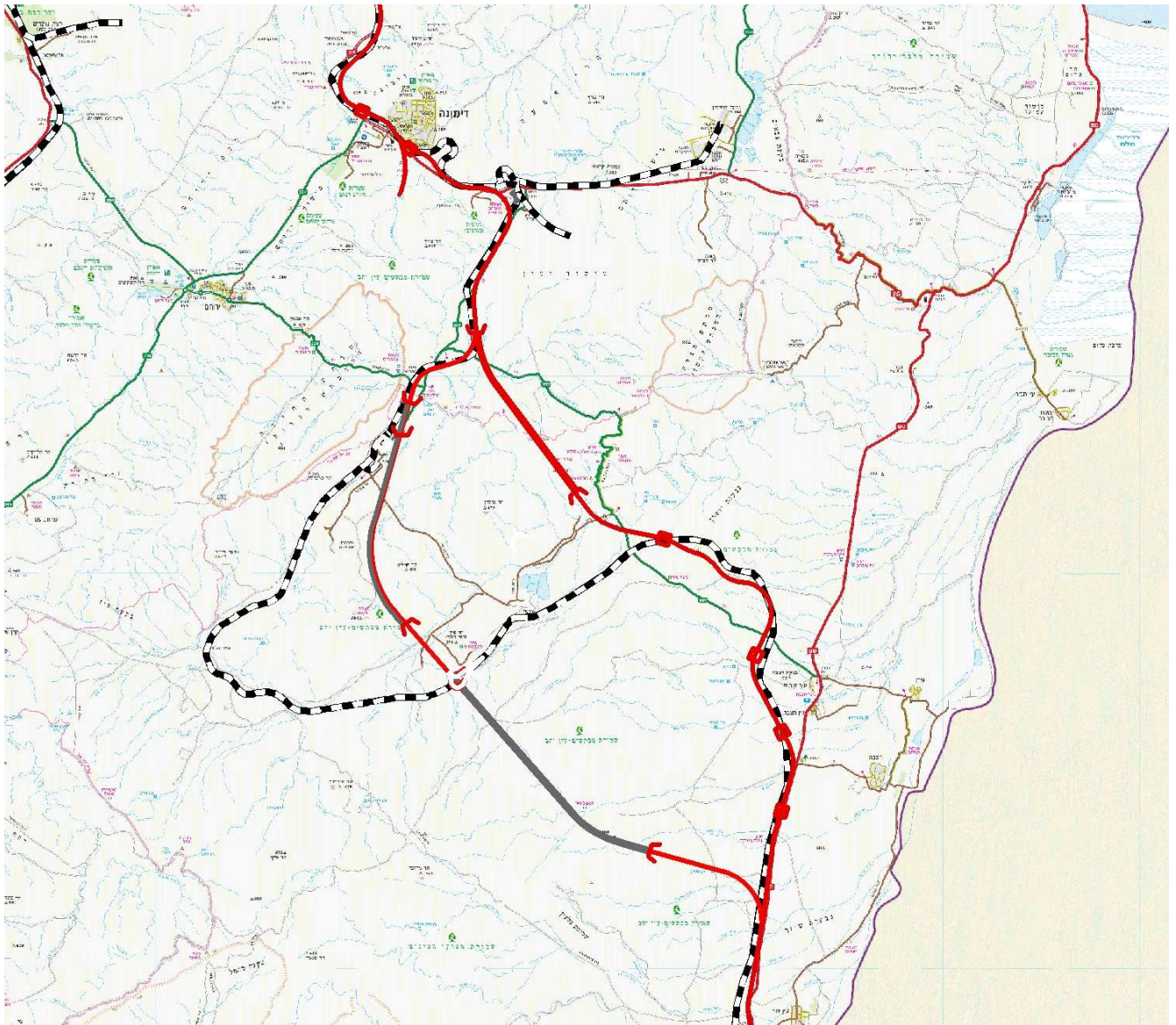
רמת השירות הרכבתי למפעלים אורון וצין בחלופה 5, נמוכה עקב ביטול מסילת המשא הקיימת. תנועת רכבות מצין לאילת תחייב החלפת כיוון נסיעה בתחנה תפעולית במחלף צין המאריכה את הנסיעה.

קריטריונים הנדסיים: חלופה 5 מורכבת יותר להקמה ולתפעול עקב קטעי מנהור ארוכים פי 3 (מנהרה באורך כ-9 ק"מ בחלופה 1 ו-2 מנהרות באורך כולל של כ-26 ק"מ בחלופה 5) ומערכת גשרים במחלף רכבתי אורון.

בכל הדיונים, הוצגה בחינה מקיפה ויסודית של ניתוח החלופות בכלל ההיבטים: הנדסיים, תפעוליים, כלכליים, סביבתיים, קיבולת לטווח הארוך, בטיחות ובטחון, שבעקבותיה הוחלט על חלופה 1 כחלופה הנבחרת.

לסיכום, מכל המתואר לעיל, ניתן לראות שבוצע הליך סטטוטורי מלא וסדור ונעשתה בחינה תכנונית מיטבית לבחירת חלופות המנהור בקטע מישור ימין-צין.

לאור זאת, משרד הפנים אינו רואה מקום לדיון נוסף בחלופות.



לאור כל האמור לעיל, מוצע להחליט לדחות את הערר, לחזור על החלטת ועדת השרים לענייני פנים ושירותים מיום 6.10.13 (פש/ 20) ולאשר את תמ"א 10/ 23/ 4.

מוגש על-ידי שר הפנים

כ"ט בטבת, התשע"ד

01 בינואר 2014