

ג' באייר תשפ"ג

24 באפריל 2023

4000-0064-2023-0000964

דיון בראשות המשנה למנכ"ל ביום 24.4.23 בנושא רכבת קליע - חיבור מ"י

משתתפים:

מנכ"ל המשרד, מנכ"ל המשרד בפועל - אבנר פלור

היועצת המשפטית - יעל כהן

ולדי סימון - מנהל אגף בכיר פרויקטים, מנהל תכנון ופיתוח תשתיות

ראשת מטה מנכ"ל - פנינה סין שלום

מנכ"ל נת"י, - ניסים פרץ וצוותו

מנכ"ל הרכבת - מיכה מיקסנר וצוותו

1. ביום 24.4.23 התקיים דיון בראשות המשנה למנכ"ל המשרד בנוגע לרכבת קליע, חיבור מ"י מצפון ועד דרום, ובהשתתפות מנכ"ל המשרד וצוות המשרד, מנכ"ל נת"י, מנכ"ל הרכבת, וצוותיהם.

2. להלן עיקרי הדברים:

א. מנכ"ל המשרד הציג את מטרת הדיון בנוגע לרכבת קליע. צוין כי במסגרת הסיכום התקציבי ניתן 200 מיליון תקציב תכנון רכבות, ואם יהיה צורך ב-200 נוספים הם יינתנו.

ב. מנכ"ל נת"י ציין כי במהלך הישיבה הוא יוכל להציג עלויות, זמנים המלצה, ונת"י תוכל להתאים את עצמם לעקרונות שייקבעו ע"י השרה והנהלת המשרד.

ג. נציגת הרכבת הציגה את עיקרי המצגת של הרכבת: רכבת 160 קמ"ש, הנפוצה בארץ. רכבת 250 קמ"ש זה מה שמתוכנן מחיפה לבאר שבע, ובאר שבע אילת - מתוכנן ל-250 קמ"ש. ככל שרוצים גם מטען וגם נוסעים באותה תשתית - ה-250 קמ"ש זה יתרון לצורך כך. לדבריו, ניתן לקדם 350 - ואולם זה סטטוטוריקה חדשה, מסילות חדשות ועלויות נוספות, מה שלא יידרש ברכבות 250 קמ"ש.

ד. נציגת הרכבת הציגה השוואה בין טכנולוגיות (מצגת רכבת), ובכלל זה בהקשר של תוואי, אופן הפעלה, זמני נסיעה, מרחק מינימלי בין תחנות ועוד.

ה. נציגת הרכבת התייחסה לעניין השדרה המהירה - מקטע תל אביב אילת, וכן הוצג פירוט של סטטוס כל תוכנית: אומדנים, תקצוב, והתאמה ל-250 קמ"ש. צוין כי יש חלק מהמקטעים שכבר מתוקצבים.

ו. מנכ"ל הרכבת ציין כי התשתית שמתוכננת היום, גם ע"י רכבת ונת"י, היא תשתית שקבורה עמוק בתהליכים הסטטוטוריים והתכנוניים, ואם רוצים לשנות הכל זה לחזור 10 שנים אחורה עם כל ההתקדמות. מנכ"ל הרכבת מציע לשקול רכבות עם 200 קמ"ש, ולא היה ממליץ להכניס לרכבת ישראל עוד סוג של ציוד: טוען כי זה מצריך מיומנויות, וציוד חדש.



- ז. מנכ"ל נתי הציג: העבודה שמוצגת במצגת עסקה רק בקו אחד: באר שבע אילת: קו של 220 קמ"ש. התפיסה של מנכ"ל נת"י היא שאם מקבלים קו באר שבע אילת, המדובר בקו בפני עצמו. ממליץ לשקול צורות מימון נוספות (ppp) לפרוייקט, שאינן תקציביות. מעריך את הדלתא בין 140 ל-190 לק"מ, וזה לפחות מקפיץ ב-10 מילארד ש"ח את הפרוייקט, אם הוכים על 350 קמ"ש.
- ח. מנכ"ל הרכבת ציין כי הקטרים והקרונות הרגילים המצויים הם עד 160, החדשים הם עד 200 קמ"ש.
- ט. נציג נת"י מציג את מצגת נת"י: ובכלל זה נתון בסיס להשוואת עלויות. ציין כי ביפן יש רכבות של 350 קמ"ש: זה עובד באמצעות מערכת סגורה: מישוהו שמפעיל הכל מהתחלה ועד הסוף. מסילות 5 ו-6 היא חלק מהשדרה המהירה - הוא חלק מהתכנון הסטטוטורי.
- י. המשנה למנכ"ל התייחס לחזון: החזון הוא לחבר את מדינת ישראל, רוח"מ ביקש לבחון את החיבור מתל אביב לאילת. אנחנו רוצים לראות איך אפשר במקסימום מהירות ובמינימום זמן - ליישם את החזון הזה. (תל אביב אילת, ואם לא יהיה אפשר, באר שבע אילת). מנכ"ל נתי ציין כי המדד שהם עשו נעשה בהתייחס לבאר שבע אילת.
- יא. מנכ"ל הרכבת ציין כי הסטטוריקה בין 250 ל-350, דימונה אילת, לא אמורה להיות שונה. כרגע פותחים אותה בכל מקרה ולכן אין הבדל בין משך זמנים.
- יב. בהתייחס לשאלת באר שבע אילת: נדרש עוד מסילה לגבי מטענים. זה עולה יותר כסף, הקו יותר רחב, ומצריך שתי מסילות במקביל.
- יג. מנכ"ל נתי מציע לשקול בין אם זה 250 קמ"ש או 350 קמ"ש - פרוייקט ppp ולבנות מודל כלכלי. יצוין כי הפער בזמנים הוא של כ-20 דקות בין שתי המהירויות שלעיל. גם ה-250 קמ"ש יכולה להיות בשורה לציבור, כאשר הבדוקה היא חיבור מ"י, כולל תנועה במטענים. ניסיף הוסיף את היתרון של בחירה של 250 קמ"ש, בכך שמדובר בנושא שאינו מאפס ולכן ניתן יהיה כבר להתחיל על ירדה לשטח.
- יד. לשאלת המשנה, ענה מנכ"ל הרכבת ציין כי התוכנית הקיימת היא מבאר שבע ואילת ומבאר שבע דימונה היא 250 קמ"ש. ה-350 נבדקה וההמלצה של הרכבת היא לרדת ממנה: לא בכסף, לא בפער הזמנים, לא בתשתיות ובעוד בפרמטרים, ולא מכיוון שזה מייתר את נושא המטענים.
- טו. לשאלת המשנה, נתיבי ישראל: באר שבע אילת 350 - אפשרי אבל א"א לנתק אמירה מנושא המטענים: עלויות גבוהות, מטענים, לוחות זמנים כי מתחילים מאפס, זה יצריך לשנות מקטעים.
- טז. אם הולכים על ppp המדינה תהיה בסיפור על התכנון וקידום זמינות. מעבר להשלמת התכנון, זה יועבר למודל ppp.

סיכום והנחיות:

- תוכן טבלה מסכמת שתיתן התייחסות מקיפה להבדלים ויתרונות בין רכבת 250 לרכבת 350 קמ"ש. באחריות נת"י ורכבת ישראל מול ולאדי, עד ליום חמישי, 24.4.23.



רשמה : פנינה סין שלום