

**בבית המשפט העליון
בשבתו כבית משפט גבוה לצדק**

אגרה : 2,092 ₪

נציגי החברה והסביבה (ע"ר), מסי 580754190

עותרת;

באמצעות עו"ד דביר לנגר
קיבוץ חניתה, מיקוד : 2288500
טל' : 052-3749722 ; dvirlanger@gmail.com

נ ג ד

1. **רכבת ישראל בע"מ, ח"פ 520043613**
באמצעות עו"ד טלי ענבר ; עו"ד יאיר מורל
בלטר, גוט, אלוני ושות'
רח' יגאל אלון 96, תל אביב 6789100
2. **משרד התחבורה**
3. **הוועדה לתשתיות לאומיות**
באמצעות מחלקת בג"צים, פרקליטות המדינה
4. **עיריית חיפה**
באמצעות עו"ד ימית קליין ; עו"ד הילה אלגרבל
לשכת היועצת המשפטית, עיריית חיפה
רח' ביאליק 3, חיפה
5. **מועצה אזורית חוף הכרמל**
עין כרמל, ד.נ. 30860, טל. 04-8136200
6. **ועד מקומי עתלית**
7. **אדם טבע ודין**
באמצעות עו"ד אלי בן ארי
רח' קרליבך 9, תל אביב
8. **ענבר דרויאן (עו"ד), רכזת הקליניקה לצדק סביבתי**
אוניברסיטת חיפה
9. **דב הלוי (אנג'), מנהל אגף תכנון (לשעבר), רכבת ישראל**
10. **ליאור פרי, מנכ"ל אצטדיון (סמי עופר) חיפה**
11. **חוף הכרמל נופש ותיירות 89 בע"מ**
רחוב קלוזנר 10, רמלה 7243224
12. **ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל – תחבורה בדרך שלנו (ע"ר), מסי 580552628**
רחוב שדה בוקר 10, חולון 5842110

משיבים;

עתירה למתן צו על תנאי

[סעד מבוקש – צו מניעה]

בהתאם לשמירת הזכויות לגבי חלופות שהוצעו לתוואי המסילות בסביבת חיפה ועתלית, כפי שנקבע בבג"ץ 5913/15 (1.8.2016), בג"ץ 7741/19 (4.7.2021) ובג"ץ 6812/23 (4.11.2024);

בהתאם לפסק הדין שניתן בבג"ץ 6812/23 (4.11.2024), היכן שנקבע כי "[המשיבים 1-6 הבהירו כי פיצול התת"ל אינו סותם את הגולל על חלופות שונות שהוצעו ואינו כובל את הוות"ל לחלופה מסוימת, והחלופות השונות נבחנות ותיבחנה במסגרת הדיון בתת"ל 65] (להלן: "החלופות שהוצעו", "פסק הדין", דגש הוסף; פסק הדין מצורף כנספח 71, עמוד רץ 877);

והיכן שהמשיבים 1-3, חרף זמן הרב שחלף ממועד מתן פסק הדין, טרם נקטו בפעולה כלשהי להבטחת זמינות החלופות שהוצעו לבחינה במסגרת תת"ל 65;

והיכן שהשלמת תת"ל 65א (תוספת מסילות מהירות, מעל ומתחת לקרקע), בסביבת חיפה ועתלית, תביא לסיכול בפועל של החלופות שהוצעו לגבי תת"ל 65ב בסביבה זו;

וכאשר המשיבה 1 יכולה בכל עת להתחיל בהקמת תחנת חוף הכרמל החדשה (בחיפה), לרבות מבנים הנדסיים משמעותיים בתת הקרקע ומעל הקרקע, בסביבה החופית, בעלות של כ-3 מיליארד ₪ (כולל המינהור והתשתיות הנלוות בסביבת התחנה) (להלן: "תחנת חוף הכרמל החדשה");

וכאשר במידה והמשיבה 1 תקים את תחנת חוף הכרמל החדשה, כפי שהיא מתכננת וכפי שמתאפשר לה לעשות במסגרת תת"ל 65א, הרי שהדבר יסכל מבחינה מעשית את האפשרות להקים תחנה תת-קרקעית אחרת, מתחת לכביש 4, מעט מזרחה לתחנה הקיימת, תוך פינוי הסביבה החופית ממפגע המסילות והתחנה (להלן: "חלופה 11");

וכאשר באותו הסכום שיידרש להקמת התחנה החדשה (כ-3 מיליארד ₪) – ניתן כבר היה למנהר צמד מסילות אחד לצידו השני של רכס הכרמל ולוותר לגמרי על שינויים כלשהם בתחנה הקיימת, [לדוגמה, לפי חלופה 10 (שטרם נבחנה) ניתן להמשיך ולהשתמש בתחנת חוף הכרמל הקיימת, כלומר, ללא הוספת רציפים בתת הקרקע כמתוכנן בתחנת חוף הכרמל החדשה];

והיכן שהמשיבה 1 טרם הגישה בקשה לות"ל לסמן את החלופות שהוצעו – אותן חלופות שהמשיבה 1 הבטיחה לבג"ץ כי ייבחנו – ב"קו כחול" לפי סעיפים 77-78 לחוק ;

והיכן שהמשיבה 1 טרם מצאה טעם להציג בתסקיר את החלופות שהוצעו ו/או להציג תסקיר לגבי תת"ל 65 בכלל, אף שתת"ל 65 נולדה בהחלטת הות"ל מיום 3.6.2019 לפצל את תת"ל 65, דהיינו לפני כ-6 שנים (להלן: "הפיצול");

וכאשר דו"ח משרד התחבורה מלמד שחלופת היזם בגדר תת"ל 65 (חלופה 102) נעדרת כדאיות: **"בטוח הבדיקה אין החזר של ההשקעה ... נמצא שהפרויקט אינו כדאי מבחינה כלכלית"** (דו"ח בדיקת כדאיות כלכלית תחבורתית (04/2022), מצורף כנספח 3, עמוד רץ 86-87);

והיכן שלא קיימת שום סיבה לסמוך על הבטחות המשיבה 1 בנושא דנן [וראו דוגמה להפרת חוזה ופעולות בחוסר תום לב כפי שהוטעם על ידי עיריית חיפה בת"א 59047-10-24 עיריית חיפה נ' רכבת ישראל בע"מ ואח'; וכן מחיקת הסקיצה של "מנהרת שְׁדָרָה" מהתכנית האסטרטגית (2040), סקיצה שהוחזרה רק לאחר פניות גורמי ציבור לחברת הייעוץ המיוחדת מארה"ב שעסקה בנושא].

וכאשר בשלב זה לא ייגרע דבר אם תת"ל 65 תקודם עד הסביבה שבין עתלית להבונים בלבד, עד אשר תתקבל הכרעה לגבי החלופות שהוצעו למסילות בין עתלית לחיפה, בגדר בתת"ל 65 ;

כלומר שלגבי המקטע בו יש חפיפה בין תת"ל 65 לתת"ל 65 – והיכן שהובטח כי "חלופות שונות שהוצעו" ייבחנו (בג"ץ 6812/23) – לא יבוצע דבר עד להשלמת התכנון בתת"ל 65 (להלן: "מקטע חפיפה בין תת"ל 65 לתת"ל 65", או בקצרה "מקטע החפיפה") –



כאשר יעברו שנים רבות עד להשלמת החלק הארי של תת"ל 65א, בין שפיים לעתלית, כ-50 ק"מ שדרוג והכפלת מסילות (שפיים - נתניה - חדרה - פרדס חנה - בנימינה - אור עקיבא - זכרון יעקב - עתלית), ובזמן זה ניתן להשלים תכנון של תת"ל 65ב, מעתלית ועד מרכזית המפרץ, ללא שהוספו אילוצים בשטח במקטע החפיפה בין תת"ל 65א לתת"ל 65ב;

המשיבים ייתבקשו ליתן טעם, אם הם חפצים בכך, מדוע לא יינתן צו מניעה מקידום תת"ל 65א במקטע החפיפה, דהיינו מדרום-עתלית ועד קצה תת"ל 65א בחיפה, כדי לשריין את זמינות החלופות שהוצעו, אותן המשיבים 1-3 התחייבו לבית המשפט הנכבד כי ישארו זמינות לבחינה במסגרת תת"ל 65ב (לדוגמה, חלופה 11+20 וחלופה 10+20), אותן ניתן להציג כך:

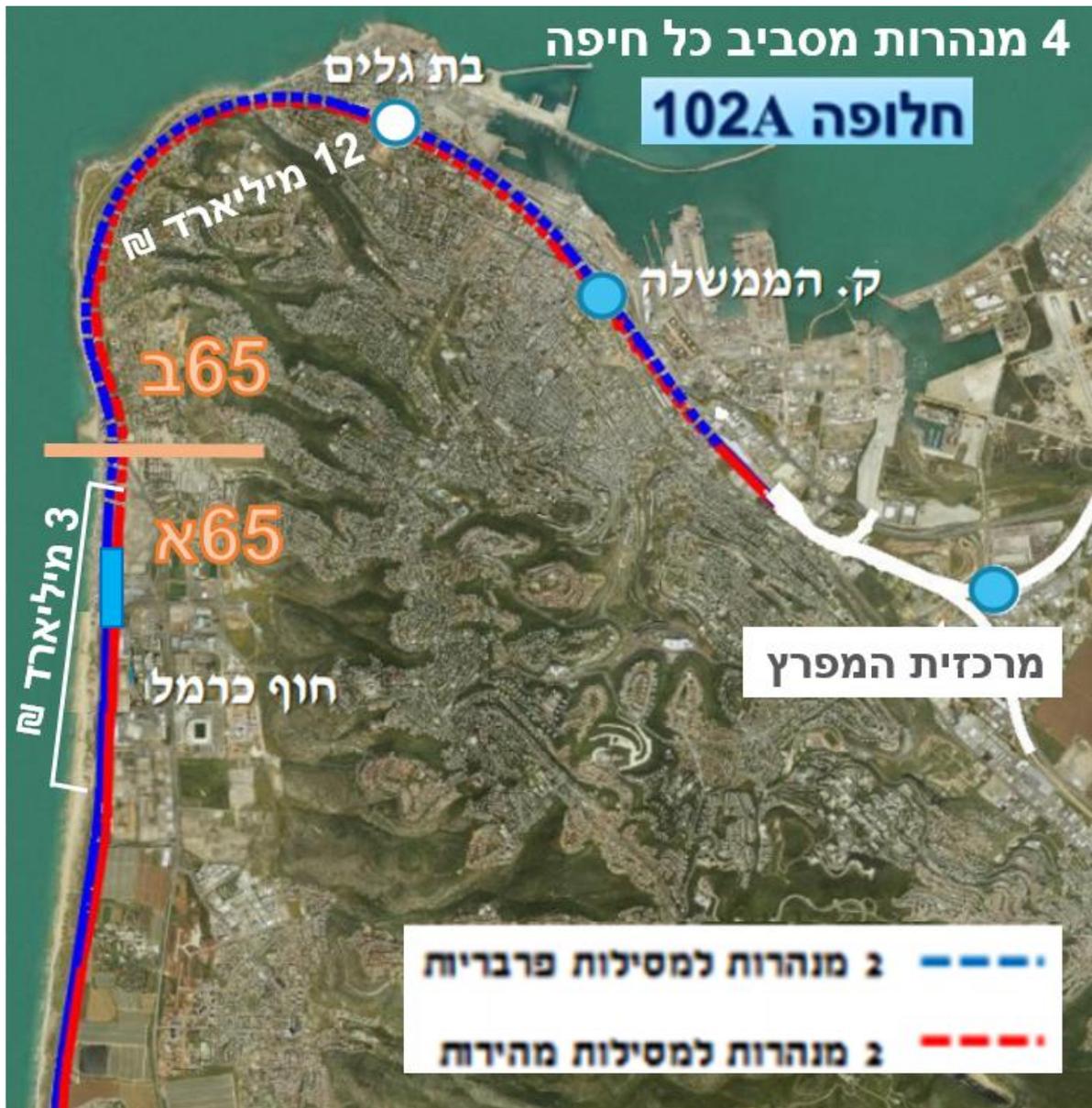
(א) חלופה המאחדת את חלופה 20 וחלופה 11 (חלופה 11+20), תוך פינוי מלא של המסילות והתחנות הקיימות בסביבה החופית בחיפה ועתלית –



(ב) חלופה המאחדת את חלופה 20 וחלופה 10 (ללא שינוי תחנת חוף הכרמל הקיימת) –



זאת לעומת "חלופה 102" – חלופה המקודמת על ידי המשיבים 1-3 – לפיה 4 מסילות ימונהרו מסביב לכל חיפה, תוך הקמת תחנה תת קרקעית עצומה ומיותרת בחוף הכרמל, בעלות של כ-3 מיליארד ₪, במסגרת תת"ל 65א –



לפי המשיבה 1, כך תיראה תחנת חוף הכרמל החדשה המתוכננת, שכאמור כוללת רציפים תת-קרקעיים (לרכבות המהירות) ורציפים עיליים (לרכבות הפרבריות):

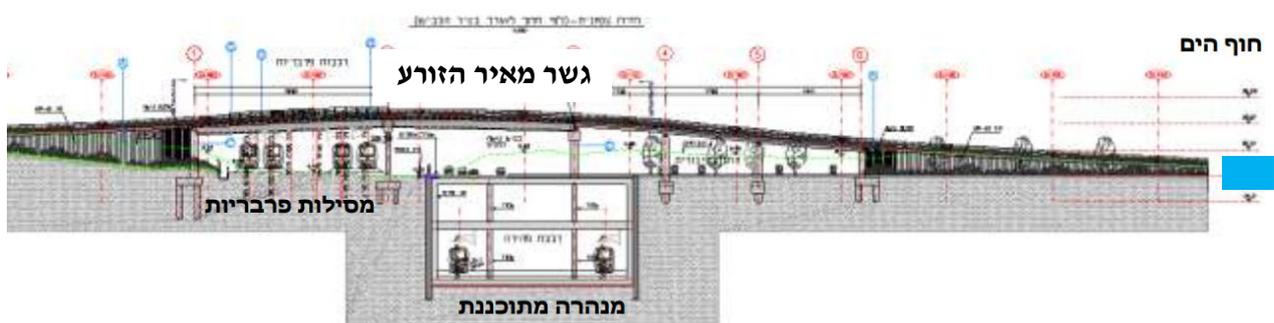


קטע 1 – תחנת חוף הכרמל

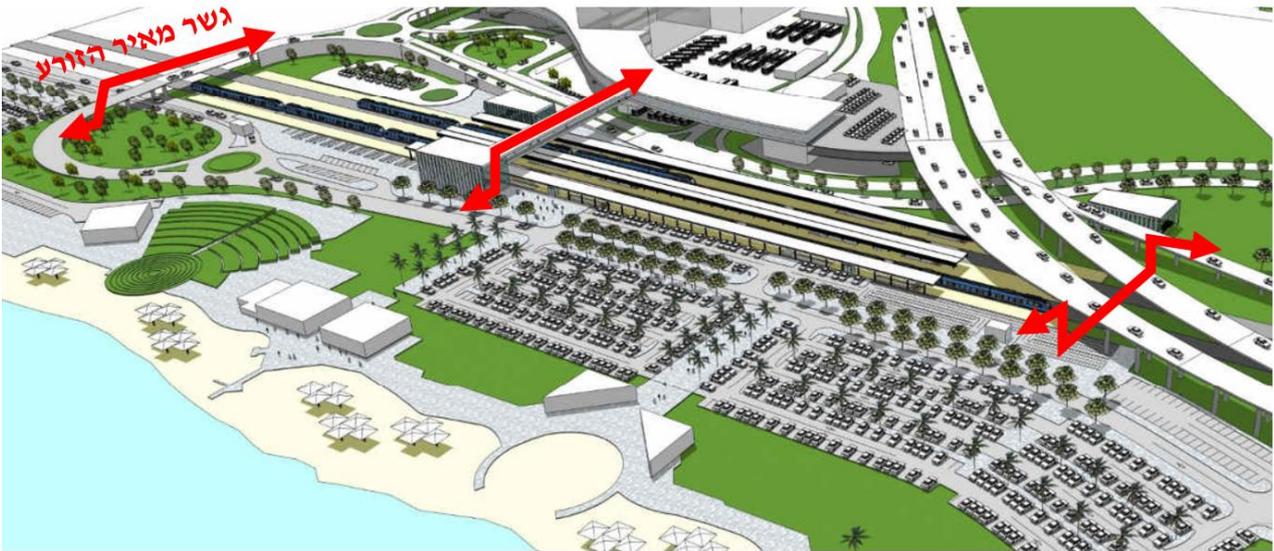
מבט – אולם תת קרקעי ורציפי רכבות מהירות



הרחבת התחנה כרוכה בהארכת גשר 'מאיר הזורע' לתחום החוף (פחות מ-100 מ' מקו המים):



כך בסביבת התחנה, מגרשי חניה ו'גשר מאיר הזורע' ב'תחום החוף' –



תוקם חומה לאורך הטיילת בסמיכות לחוף –

חוף הים



יידרשו מעברים עיליים כדי להגיע לחוף, היכן שהתנץ בין העיר לים יישמר ואף יורחב –

חלופה 11 מאפשרת גם פינוי מלא של המסילות מסביבת החוף וגם נגישות תחבורתית טובה בהרבה מתחנת חוף הכרמל הקיימת (חלופה 102) –



לרציפים תת-קרקעיים בין האצטדיון למת"מ, מתחת לכביש 4, כפי המוצע בחלופה 11 (להלן: "התחנה המוצעת"), יתרונות משמעותיים על פני החלופה שהמשיבה 1 מקמדת (חלופה 102):

- התחנה המוצעת מאפשרת נגישות טובה יותר מרכס הכרמל (דרך פרויד) ומטירת הכרמל (כביש 4), תוך חיסכון הצורך לחצות את צומת מת"מ העמוסה;
- התחנה המוצעת ממוקמת במרכז העירוני הראשי (מת"מ – אצטדיון – מרכז הקונגרסים – קניון חיפה);
- התחנה המוצעת מאפשרת פינוי מלא של המסילות והתחנה הקיימת **מסביבת החוף**.

הטענה היחידה כנגד העתקת תחנת חוף הכרמל, טענה שמעולם לא נבחנה בתסקיר, הייתה שתחנת הרכבת הנוכחית סמוכה למרכזית האוטובוסים, וראוי לשמר את הסמיכות בין התחנות. טענה זו מופרכת מן היסוד, היכן שממילא כל האוטובוסים היוצאים ממרכזית האוטובוסים עוברים דרך כביש 4 ו/או צומת מת"מ, דהיינו, בדיוק מעל רציפי הרכבת לפי חלופה 11.

יובהר כי אין הכרח שתחנת רכבת תהיה סמוכה לתחנת אוטובוס מרכזית. למעשה, תחנת הרכבת העמוסה ביותר במדינה – תחנת תל אביב השלום (עזריאלי) – אינה ממוקמת בסמיכות לתחנת אוטובוס מרכזית. במקום זאת, יש ממשק ישיר בין רציפי הרכבת ותחנת האוטובוסים בדיוק

מעליהם –

תחנת רכבת אינה חייבת להיות סמוכה לתחנת אוטובוס מרכזית

תחנת ת"א השלום (עזריאלי)

אוטובוסים מעל הרציפים

רציף רכבת

זאת ועוד, מבחינה תחבורתית, לפי החלופה שהמשיבה 1 מקדמת (חלופה 102), בהשלמת תחנת חוף הכרמל במסגרת תת"ל 65א, הנוסעים המגיעים מצפון (לרבות 6 תחנות חיפה הצפוניות לתחנת חוף הכרמל), יצטרכו לרדת מהרכבות המגיעות מצפון, ולרדת לרציפים התת קרקעיים היכן שתצא הרכבת המהירה והישירה לת"א. החלפת רכבות שכזו היא שיבוש עצום של השירות ומפגע תחבורתי ראשון במעלה.

אין לקבל את טענת המשיבה 1 כי לא תידרש החלפת רכבות לאחר שתת"ל 65א תושלם. יהיה פער של שנים רבות בין השלמת תת"ל 65א לבין השלמת תת"ל 65ב. החלפת רכבות בדרך למרכז הארץ, במהלך אותן שנים עד להשלמת תת"ל 65א, תוך עיכוב של כ-15 דק' בזמן הנסיעה וסרבול משמעותי של הנסיעה, היא מפגע תחבורתי עצום (ומיותר). מפגע תחבורתי זה יביא לבלימת תכניות הפיתוח של הצפון וחיפה, ואף יתמרץ הגירה שלילית למרכז הארץ.

זאת ועוד, בבדיקת כדאיות כלכלית תחבורתית משנת 2022, בהזמנת משרד התחבורה, נקבע כי חלופה 102 היא ללא תועלת כלכלית תחבורתית (כדאיות שלילית), ולכן, לא רצוי שהאוצר יתקצב חלופה שכזו. הבדיקה מעולם לא הוצגה בות"ל.

3" – בדיקת כדאיות כלכלית (4/2022), מצורפת כנספח 3.

בנוסף לכך, **חוות דעת מקצועית** מטעם בכירי רכבת ישראל לשעבר קבעה כי חלופת המשיבים (ח/102) נחותה בכל פרמטר שנבחן (להלן: "חוות דעת זילברשמיט ואח' (2023)").

"67" – חוות דעת זילברשמיט ואח' (2023), מצורפת כנספח 67.

לכן, תחנת חוף הכרמל המתוכננת על ידי המשיבה 1 היא מפגע תחבורתי, כלכלי, סביבתי ואורבני.

מתן צו מניעה כמבוקש יחסוך הוצאה של כ-3 מיליארד ₪ על תחנה תת קרקעית פוגענית ומיותרת בחוף כרמל, תחנה המסכלת את החלופות שהוצעו שהיו חוסכות אותה התחנה, לרבות ההוצאה המיותרת הכרוכה בה.

מתן צו מניעה יאפשר השלמת הליך תכנון סדור, כאשר התפר בין התכניות תת"ל 65 ותת"ל 65 נבחן בראייה רחבה וללא שנקבעים אילוצים ועובדות בשטח מראש, ובהלימה להנחיות ראש הממשלה והשרים המוצאות ביטוי במסמך ההכרזה של תת"ל 65 (2014) טרם הפיצול לשתי תכניות

"1" – מסמך ההכרזה על תת"ל 65 (2014), מצורף כנספח 1.

עתלית

באותו האופן, הוספת מסילות לרכבת מהירה (250 קמ"ש) באמצעה של עתלית, מניחה את המבוקש לגבי השאלה האם המסילות המהירות נדרשות לעבור דרך העיר, תוך קיבוע והעצמת החיץ בין העיר לים –



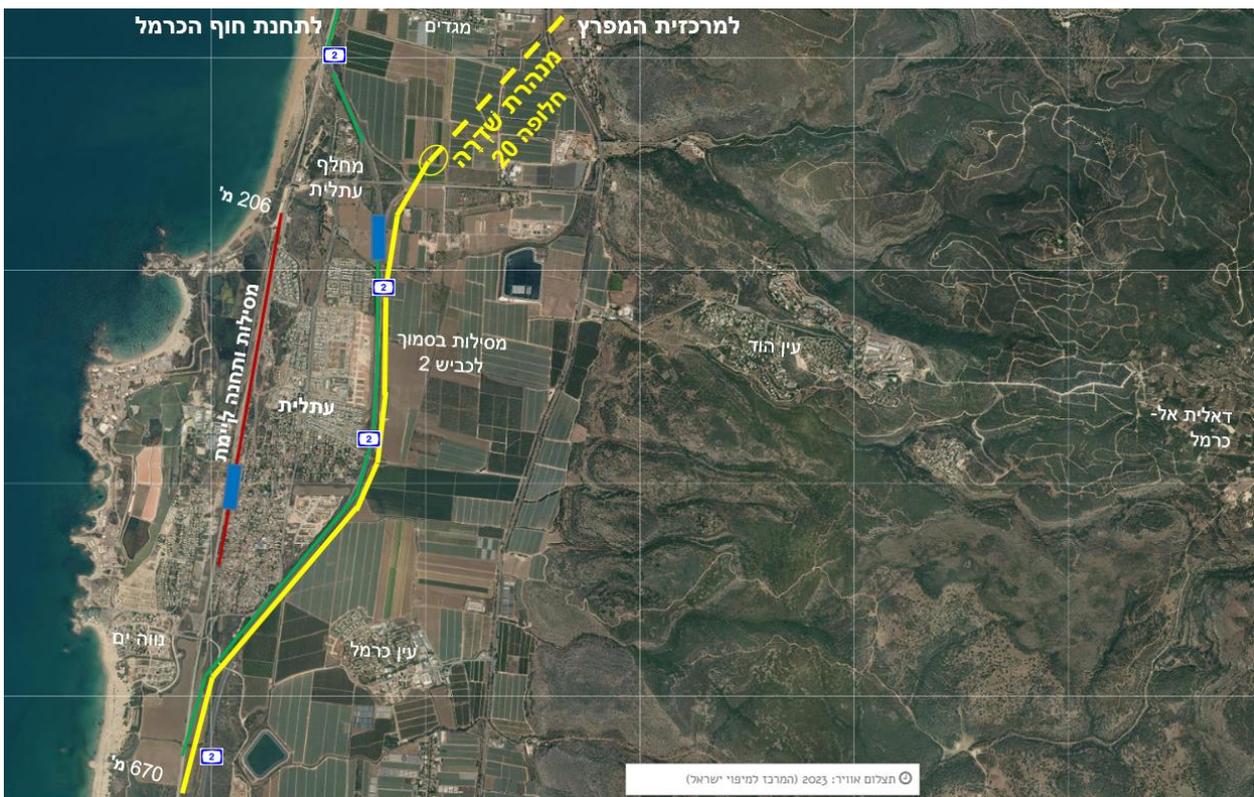
לפי חלופה 20 (מנהרת שְׁדָרָה) – מבין החלופות שהוצגו – המסילות החדשות (המהירות) לא יעברו באמצע עתלית אלא בסמוך לכביש 2 המקיף את העיירה.

כך ציין היועץ האקוסטי של הות"ל: **"מקור הרעש הדומיננטי הוא רכבות מהירות ולא רכבות פרבריות"** (נספח 66, עמוד רץ 716).

במידה ותוקם מנהרת שדרה לפי חלופה 20, ייחסך המפגע האקוסטי העצום הנובע מהמסילות המהירות.

יצוין שעוצמות הרעש מרכבת מהירה (250 קמ"ש) אינן מוכרות במדינת ישראל [יוסבר: הרעש הרב נובע מהעובדה שגלגלי הברזל והמסילות אינם לגמרי חלקים, ולכן הגלגלים פועלים כמו פטישים על המסילות, כאשר ככול שהמהירות גבוהה יותר כך עוצמת הרעש גדולה יותר].

בנוסף לכך, מנהרת שדרה (לפי חלופה 20) תאפשר פינוי מלא של המסילות הקיימות מעתלית –



"58" – מצגת בולחוף, 23.11.2022, נספח 58, עמוד רץ 664-663.

בהתאם לאמור, בית המשפט הנכבד מתבקש להוציא מלפניו צו על התנאי לפיו המשיבים יתבקשו ליתן טעם מדוע שלא יינתן צו מניעה המעכב יישום תת"ל 65 בעתלית וצפונה, ב"מקטע החפיפה בין תת"ל 65 לתת"ל 65ב" אשר תואר לעיל, עד אשר תכנון תת"ל 65 יושלם.

א. רקע

1. החלטת ממשלה נתיבי ישראל – תכנית תחבורה לפיתוח הנגב והגליל, תש"ע-2010 (להלן : "החלטת ממשלה נתיבי ישראל") קבעה :

"1. להקים שְׂדָרָת תשתית תחבורתית יבשתית בין-עירונית מקריית שמונה ונהריה בצפון עד משאבי שדה ואילת בדרום, במטרה לאכלס ולפתח את הנגב והגליל. שדרת התשתית תכלול תוואי אורך של מסילות ראשיות ושל כבישים ראשיים, ומספר צירי רוחב" (סעיף 1 להחלטת הממשלה).

2. **התכנית לחשמול הרכבת (תת"ל 18)**. בשנת 2012, במסגרת התכנית לחשמול הרכבת (תת"ל 18), מתנגדים ספורים לתכנית הציעו כי תוואי הרכבת בסביבת חיפה ימונה, ובכך ייחסך הצבתם של עמודי חשמל לאורך חופי חיפה. במסגרת זו הוצגה גם לראשונה חלופת מנהרת השְׂדָרָה (ראו סקיצה לעיל).

3. הוועדה לתשתיות לאומיות קבעה כי תת"ל 18 (תכנית החשמול) לא תעסוק בחלופות לתוואי המסילות אלא תדון ותכריע בחלופות הטכנולוגיות השונות לחשמול המסילות :

"המקום לבחון חלופות תוואי הוא במסגרת תכנית אחרת

שתתמודד עם מגוון הדילמות התכנוניות"

- החלטת ועדת המשנה להשגות מיום 4.8.2013, עמ' 5-6.

4. **תת"ל 65: התכנית להוספת מסילות מהירות לצפון הארץ (תת"ל 65)**. לטובת יישום החלטת ממשלה נתיבי ישראל, ביולי 2014 ראש הממשלה, שר האוצר ושר הפנים מכריזים בחתימתם על התכנית להקמת מסילות מהירות לצפון הארץ כתכנית תשתית לאומית (להלן : "תת"ל 65").

במסמך ההכרזה משרד התחבורה מפרט לראש הממשלה ולשרים את מטרת התכנית :

הקמת שתי מסילות מהירות תאפשר קיצור משמעותי של זמן הנסיעה מצפון הארץ (כרמיאל, עפולה, בית שאן ועוד) למרכזה, ללא עצירות ביניים במסילת החוף, בין חיפה לת"א.

"1 – מסמך ההכרזה, תת"ל 65, מצורף כנספח 1, עמוד רף 55.

5. ראש הממשלה שר האוצר ושר הפנים חותמים באופן אישי על התכנית (עמוד רץ 61-63).
6. **תמ"א 3/13 א** (תכנית "חזית היס"). באוגוסט 2015 פורסם הסכם בין שר האוצר ועיריית חיפה, לפיו האוצר יקצה 1.3 מיליארד ₪ לטובת שיקוע מסילות הרכבת על פני כ-1.1 ק"מ בעיר התחתית בחיפה (בין בית המכס לתחנת חיפה מרכז) (להלן: **"השיקוע"**), בכפוף להשלמת תכנון בגדר **תמ"א 3/13 א** (תכנית "חזית היס"); יזם התכנית היא עיריית חיפה.
7. לגבי הסכם זה הוגש בג"ץ 5913/15 שלוש השקמים נ' שר האוצר ואח' (1.8.2016). נטען בעתירה כי שיקוע המסילה בתוואי מסוים בעיר התחתית בחיפה יסכל מראש את האפשרות לבחינת חלופת מנהרת שדרה, מבלי שנערך הליך מקדים של בחינת חלופות מאקרו.
8. ביום 1.8.2016 התקיים הדיון בעתירה.
9. בדיון פרקליט המדינה הבהיר כי ברגע שתמ"א 3/13 א תאושר ניתן יהיה להקים את השיקוע, וכך, מבחינה פרקטית לסכל בחינת חלופות מינהור אחרות במסגרת תת"ל 65: **"תיאורטית זה ייתכן"**.
- "45"** – תמליל הדיון בבג"ץ 5913/15, עמ' 6 שורה 4, מצורף כנספח 45, עמוד רץ 506.
10. בתשובתה לעתירה (5913/15), רכבת ישראל התנערה מההסכם אליו הגיעה עם עיריית חיפה בדבר הקמת השיקוע בעיר התחתית בחיפה; כך טענה רכבת ישראל:
- בדיקתם ושקילתם של שינויים בתואי וחלופות כאלה או אחרות לתואי הקיים, ובכלל זה אפשרויות שיקוע או מינהור – כל עלה שעתם תבוא, כאמור, לכשתקודם ותידון תת"ל 65. כמצוין, בה בלבד רואה הרכבת בסיס לדיון בחלופות לתואי במקטע כזה או אחר.**
11. על רקע זה, השופטים הנכבדים קבעו בפסק הדין כי הם "יוצאים מן ההנחה כי עמדות העותרים יישמעו בפתיחות דעת" וכי "זכויותיהם שמורות":
- במהלך שמיעת הטיעונים הסברנו לעותרים כי לטעמנו העתירות, המבקשות להציע חלופות לתכניות סטטוטוריות אשר נמצאות בתהליך, עודן מוקדמות, ומקומה של העלאת הטענות הללו הוא בהליכי התכנון. הצענו איפוא לעותרים, למשוך את העתירות תוך שמירת זכויות, הן לגבי שאלות המהות הן לגבי הסמכות. אנו יוצאים מן ההנחה כי עמדות העותרים ככל שיוגשו בהליכי התכנון יישמעו בפתיחות דעת, וכאמור, זכויותיהם שמורות. העתירות נמחקות. אין צו להוצאות. (בג"ץ 5913/15, פסק דין).

12. נקודת ההנחה ממנה יצאו השופטים – כי חלופת העותרים (מנהרת שדרה) תיבחן "בפתיחות דעת" – לא יושמה עד עצם היום הזה.
13. ודוק, חרף כל ההליכים והשיבות הרבות במהלך מעל 10 שנים בנושא, רכבת ישראל טרם מצאה טעם להציג את חלופת מנהרת השדרה ו/או חלופה 11 בתסקיר.
14. אדרבה, **רכבת ישראל מחקה את חלופת השדרה מהתכנית האסטרטגית (2040)** בניגוד לעמדת חברת הייעוץ האמריקאית (Louis Berger). רק תלונה בנושא (לחברת הייעוץ הבינ"ל ולות"ל הביאה להחזרת מנהרת השדרה לתכנית האסטרטגית (הסופית שנחתמה).
15. רכבת ישראל לא בחנה את מנהרת השדרה בתסקיר טרם ביקשה מהוות"ל לפצל את תת"ל 65.
16. יום לאחר הדיון וההכרעה בבג"ץ 5913/15 (1.8.2016), מליאת המועצה הארצית דנה בתמ"א 3/13 א ("חזית היס בעיר חיפה"). המועצה הארצית דחתה את בקשת עיריית חיפה לביצוע "שיקוע" המסילות בעיר התחתית של חיפה, וכך קבעה:

"יתווסף לתכנית סעיף הקובע כי תנאי לביצוע שיקוע מסילות הברזל הינו בחירת חלופה בתת"ל 65 לתוואי מסילות הברזל באזור חיפה"

"43" – החלטת המועצה הארצית ביום 2.8.2016, מצורפת כנספח 43, עמוד רץ 489.

17. בדיון במועצה הארצית (2.8.2016), יועמ"שית הות"ל והמועצה הארצית ציינה:

"הם תושבי הגליל והטענה שלהם היתה [בעתירה בג"ץ 5913/15 – ד"ל] שאף אחת מהחלופות לא רואה את האינטרסים של הגליל שבעצם לא רוצים את כל המעקף דרך חיפה שבו כבר הסתדר, והחלופה צריכה להיות עם חלופה שחותכת את ההר באופן ישר וכול הכניסה לחיפה היא באמצעים חלופיים. הם הציגו אותה. אנחנו אמרנו שהמקום שצריך לבחון, זה לא במסגרת תוכנית של חזית ים אלא במסגרת תת"ל שישים וחמש שבאמת בוחנת את התוואים השונים. והם אמרו שאי אפשר יהיה לבחון בצורה אמיתית את התוואים השונים ברגע שכבר מחליטים על מליארד שלוש מאות שקל על שיקוע, על שיקוע של המסילה באזור. כי בעצם זה מכתוב את הפתרון כבר".

"44" – תמליל, עמ' 21, מצורף כנספח 44, עמוד רץ 498.

צוות הות"ל הנחה כי חלופת מנהרת שדרה תיבחן בתסקיר

18. על רקע פסק הדין בבג"ץ 5913/15 (1.8.2016) והדיון שהתקיים במועצה הארצית (2.8.2016), ביום 7.9.2016 צוות הות"ל שיגר מכתב לרכבת ישראל אשר נושאו "תתל 65 הנחיות לתסקיר" ובו נתבקשה רכבת ישראל לבחון בתסקיר את "מנהרת השדרה":

תתל 65 הנחיות לתסקיר

אנו מבקשים להוסיף ... מנהור של כ-6 ק"מ מלב המפרץ ויציאה דרומה לטירת הכרמל בהתאם לחלופת מנהרת השדרה – בשני תתי-חלופות: א. מינהור ל-4 מסילות, ב. מינהור ל-2 מסילות, כשהפרבריות בתוואי הקיים.

"4" - עדכון הנחיות לתסקיר, נספח 4, עמוד רץ 97.

19. כך התייחסו עורכי התסקיר (מטעם רכבת ישראל) לדרישת צוות הות"ל כי מנהרת השדרה תיבחן בתסקיר :

"אין טעם מבחינתנו להכנס לבחינה מדוקדקת של החלופות הללו שזקוקות לקבורת חמור, וגם אין לכך זמן בלוח הנוכחי" (נספח 4, עמוד רץ 98).

פגישה טרומית במינהל התכנון – בנוגע למנהרת שדרה

20. על רקע פסק הדין בבג"ץ 5913/15, ביום 26.9.2016 התכנסה ישיבת עבודה בלשכתה של מנהלת מינהל התכנון, לדיון ייעודי לגבי הקמת מנהרת שדרה.

21. כך קבעה מנהלת מינהל 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.

"17" - פרוטוקול ישיבה בלשכת מנכ"לית מינהל התכנון (26.9.2016), נספח 17, עמוד רץ 302.

22. חרף דרישת צוות הות"ל, במקום לבחון את חלופת השדרה בתסקיר, רכבת ישראל ביקשה מהות"ל לפצל את תת"ל 65 לשתי תכניות.

23. בישיבות הות"ל בשנת 2017, רכבת ישראל הפצירה כי התכנית תפוצל.

24. בשנים 2017-2018, הות"ל דחתה פעמיים בקשת רכבת ישראל כי התכנית תפוצל.

25. ואולם, ביום 3.6.2019 – לאחר שיו"ר הות"ל התחלף – נעתרה הות"ל לבקשת הפיצול.

26. יצוין כי החלטת הפיצול עברה חרף התנגדות חברי ועדה רבים (9 בעד, 6 נגד, 1 נמנע).

ב. פירוט הישיבות בות"ל

ישיבה מס' 1 (8.5.2017): דחיית האפשרות של פיצול התכנית

27. בישיבה ביום 8.5.2017 היום ביקש לראשונה לפצל את התכנית בתחנת חוף הכרמל.

28. חבר הוועדה (ד' בוימל) ציין כי ניתן לפצל את התכנית אך ורק בנקודה שהיא דרומית למפגש של

מנהרת השְׂדָרָה עם מסילת החוף – "דרומית לחלופה 9" – בסביבת מגדים, כך שתישמר האפשרות לקדם חלופה זו בהמשך.

29. כך בסקיצה שרכבת ישראל הציגה בישיבה :



30. כך היו חילופי הדברים בדיון, כאשר יו"ר הות"ל (א' יצחקי) מציע כי התכנית תפוצל בחדרה,

"מדרום ל-[חלופה] 9" (בסוף הדיון הוחלט שלא לפצל את התכנית) :

מר דרור בוימל :
דרומה לחלופה 9.

גב' לינור טרקין :
משם.

מר דרור בוימל :
דרומה לחלופה 9.

...
גב' נווה אלינסקי - רדעי :
צריך יהיה לנמק למה היא לא רלוונטית.

מר דרור בוימל :
בדיוק. את לא יכולה לעשות כזה דבר.

מר אביגדור יצחקי - יושב ראש הוועדה :
די. אנחנו הצעת ההחלטה אנחנו נתכנס בתוך חודשים ימים לדיון - , תקשיבי טוב, לדיון בחלופות - ,

גב' נווה אלינסקי - רדעי :
לא. זה לדיון בכל בעצם.

מר אביגדור יצחקי - יושב ראש הוועדה :
בחלופות הרכבת לצפון. מליאת הות"ל תתכנס לדיון בחלופות וכל מי שרוצה יבוא ויציג, במגמה לצמצם את החלופות ל - 2 אחרונות. ובמקביל, ובמקביל אפשר לעשות 77 ו - 78 רק לחדרה, מדרום ל - 9.

...
מר אביגדור יצחקי - יושב ראש הוועדה :
לחדרה אפשר לעשות?

גב' לינור טרקין :
אפשר מה שרוצים. אבל למה לא לעשות את הכול? זה מסכם כבר הכול.

מר אביגדור יצחקי - יושב ראש הוועדה :
כי זה לא מוסכם. חלופה 9.

דוברת :
רק חיפה לא מוסכמת.

מר אביגדור יצחקי - יושב ראש הוועדה :
זה לא נכון. חלופה 9 תראי מאיפה היא יוצאת.

...
מר אביגדור יצחקי - יושב ראש הוועדה :
טוב. בואו נצביע. מי מוכן להצביע?

"15" – תמליל הישיבה מיום 8.5.2017, עמ' 137-134, מצורף כנספח 15, עמוד רץ 294-292.

31. לאור האמור, הות"ל החליטה שלא לקבל את בקשת רכבת ישראל לפיצול התכנית :

הועדה, לאחר שהוצגה בפניה סקירה של התכנית האסטרטגית להתפתחות רשת המסילות עד 2040, מחליטה :

- א. לא לקבל את בקשת היזם לפיצול תת"ל/ל 65 לשתי תכניות.
- ב. לקיים דיון נוסף בתוך חודש ימים, בו יוצגו גבולות הכרזה לתוואי כולו, מסדנאות אפרים ועד שפיים, ויוצגו בפירוט כל החלופות בחיפה על מנת לצמצם את מספר החלופות שיש לבחון בפירוט בדיון בהמשך.

ההחלטה התקבלה פה אחד.

"13" – החלטת הישיבה מיום 8.5.2017, מצורפת כנספח 13, עמוד רץ 256.

ישיבה מס' 2 (3.7.2017): "הוחלט לדחות בחודש נוסף את ההחלטה בדבר פיצול התכנית"

32. לאחר שבישיבה העוקבת לא הוצג ניתוח של החלופות, הות"ל קבעה, בפעם השנייה, כי לא ניתן ולא ראוי לפצל את התכנית:

הוחלט לדחות בחודש נוסף את ההחלטה בדבר פיצול התכנית.

"10" – החלטת הות"ל בישיבה מיום 3.7.2017, מצורפת כנספח 10, עמוד רץ 227.

33. בישיבה זו הות"ל קבעה אילוץ נוסף לתכנית, כי "החלופות ישרתו את מרכז העיר חיפה" (קריית הממשלה). יצוין כי החלופות שהוצעו עומדות בהתניה זו (כפי שניכר מעיון בשקף לעיל המציג את האפשרות של קידום מנהרת שדרה וחלופה 11, המספקת שירות ל"מרכז העיר חיפה").

ישיבה מס' 3 (5.3.2018) – "אני לא אתן, כול עוד אני חי...לדבר הזה לקרות, לשדרה הזאת"

34. יצוין כי יו"ר הות"ל (יצחקי) היה מינוי של שר האוצר משה כחלון, תושב העיר חיפה. עמדת עיריית חיפה בהליכי התכנון הייתה שהיא מתנגדת לרעיון מנהרת השדרה.

35. בישיבת הות"ל השלישית שעסקה בנושא, יו"ר הות"ל ציין שהוא מתנגד למנהרת שדרה –

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 מנהרייה, 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, בגלל 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.

"9" – תמליל הות"ל בישיבה מיום 5.3.2018, עמ' 44, מצורף כנספח 9, עמוד רץ 222.

36. יצוין כי רבים מתושבי העיר חיפה תומכים בחלופת מנהרת שדרה ובחלופה 11.

"23" – רשימת תושבי חיפה התומכים במנהרת שדרה וחלופה 11, מצורפת כנספח 23.

ישיבת הפיצול (3.6.2019) – ללא שחלופת השדרה או חלופה 11 נבחנו

37. לאחר שהתחלף יו"ר הות"ל, רכבת ישראל ביקשה פעם נוספת מהות"ל לפצל את התכנית בתחנת חוף הכרמל.

38. בניגוד להחלטות קודמות, היו"ר החדש (זאב בילסקי) הוביל החלטה התומכת בבקשת רכבת ישראל לפצל את התכנית. חברי ות"ל רבים התנגדו לפיצול התכנית (9 בעד, 6 נגד, 1 נמנע), וראו פרוטוקול ותמליל הדיון בהקשר זה (נספחים 5-6).

39. הוועדה לא דנה באופן כלשהו באפשרות של פינוי המסילה מהסביבה החופית באזור תחנת חוף הכרמל (כפי שהוצע על ידי גורמי ציבור באמצעות קידום **חלופה 11 או מנהרת השדרה**).

40. כך גם רכבת ישראל לא בחנה או הציגה באופן כלשהו – כל שכן בתסקיר – את האפשרות של פיצול התכנית ב"מרכז העיר חיפה", תחנת קריית הממשלה לשיטתה של הות"ל (החלטת הות"ל מיום 3.6.2019).

41. פיצול התכנית בקריית הממשלה היה מאפשר קידום חלופה 11 בשלב תת"ל 65א במקום לסיים את התכנית בתחנת חוף הכרמל לפי חלופה 102 (המועדת על ידי היזם בגדר תת"ל 65א):



ישיבת ההפקדה (21.12.2020)

42. בישיבת ההפקדה, רכבת ישראל טענה כי הקמת תחנת חוף הכרמל החדשה "איננה מסכלת אף חלופה עתידית שתבחר בתת"ל 65[ב]" –

גב' תמי גנון [נציגת רכבת ישראל] :

הכי חשוב לומר שקטע אחד, החלופה איננה מסכלת אף חלופה עתידית שתיבחר בתת"ל / 65.

מר דביר לנגר :

סליחה תמי, אבל אתם לא נתתם לנו את האפשרות של העתקת [תחנת] חוף הכרמל. אתם לא התייחסתם, וזה כן מקצוע, אם תהיה תחנה טרמינלית בחוף הכרמל, זה ישלול את האפשרות

מר מרדכי כהן – יו"ר הוועדה לתשתיות לאומיות :

דביר, תודה רבה. תודה, זה נאמר כבר קודם. סיימתם, עופר? סיימתם? יופי. ...

גב' נאוה אלינסקי-רדעי – מ"מ יו"ר הוועדה לתשתיות לאומיות [מתכנתת הות"ל] :

טוב. עכשיו עופר, אני אבקש ממך להתייחס לנושא של תחנה טרמינלית, וההצעות לחוף הכרמל.

מר עופר סלעי [מנהל הפרויקט] :

טוב. אנחנו כמובן שוללים את ההצעות של דביר על הסף, אנחנו חושבים שההצעות האלה לא במקומן, להסיט את תחנת חוף הכרמל, לסמן דברים שהם כמובן בלי תכנון ... המיקום הנכון הוא המיקום של תחנת חוף הכרמל ואנחנו מנסים למזער, כמובן שזה פרויקט גדול, עצום ורציני שיצטרך להתבצע במהלך מספר שנים.

"55" - תמליל הדיון בישיבת ההפקדה, 21.12.2020, עמ' 66-68, נספח 55 (דגשים הוספו), עמוד רץ 634-636.

ג. בג"ץ 7741/19

43. בעקבות החלטת הות"ל לפצל את התכנית, הוגשה העתירה בג"ץ 7741/19 שלוש השקמים נ'

הות"ל ואח' (4.7.2021). בית המשפט העליון קבע כי מדובר בעתירה מוקדמת. כך נקבע: "למותר

לציין כי באי-כוח המשיבים הצהירו כולם בדיון שהתקיים לפנינו כי האכסניה המתאימה

לבחינת התכניות החלופיות המוצעות על ידי העותרים היא במסגרת ההתנגדויות לתכניות, ושם

הן תשמענה. ... זמנה של הביקורת השיפוטית – ככל שתהיה עילה לכך – יגיע אפוא כאשר

הליכי התכנון יגיעו אל סיומם" (פסקאות 13-14).

44. חרף ההצהרה המפורשת של המדינה ושל רכבת ישראל, החלופות שהוצעו טרם נבחנו עד היום.

ד. הפורום הבינמשרדי (2020)

45. בנוסף על פיצול התכנית לשתי תכניות (תת"ל 65א ותת"ל 65ב) בהחלטה מיום 3.6.2019 הות"ל

מינתה פורום בינמשרדי "שילווח את עבודת רכבת ישראל ויגבש המלצה לחלופה מוסכמת

בחיפה".

46. הפורום הוגדר בהחלטת הות"ל כך :

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.

47. הפורום היה סגור בפני הציבור.

48. כך נקבע בדמ"ם 4753/19 עיריית הרצליה נ' הותמ"ל (6.5.2021) (להלן: "עניין אפולוניה") לגבי העברת הכרעות תכנוניות לצוות חיצוני:

47. ... העברת ההכרעות התכנוניות לידי הצוות, כתוצאה מהוצאת שלב קבלת הנתונים האמורים מן ההליך התכנוני, משמעה התפרקות הוותמ"ל מחובתה להפעיל שיקול דעת לגבי ההכרעות התכנוניות הנדרשות בגדרי הדיון בתמ"ל 1004/א (ראו דנה וזינגר, בעמ' 484). הסמכות להפקיד (ולאשר) את התכנית, על ההכרעות התכנוניות הפרטניות הכרוכות בכך, נמסרה לוותמ"ל, שהיא גוף קולגיאלי, המורכב נציגים המייצגים אינטרסים שונים, אשר לא כולם נמנים על המגזר הממשלתי (ראו והשוו עניין עיריית קריית אתא, פסקה ה(2)). על הוועדה בתור רשות התכנון המוסמכת היה להפעיל שיקול דעת עצמאי ומקצועי ביחס לתכנית שהונחה לפתחה, ולא ניתן היה להעביר סמכויות אלו לגורם אחר ללא הסמכה לכך בדין (ראו פסק דינו של השופט (כתוארו אז) א' גרוניס בעת"ם (מינהליים ת"א) 6/97 ועד אמנים – חוכרים ביפו העתיקה נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, תל אביב, סעיף 16 (10.5.1999)).

49. בענייננו, לא רק שהות"ל התפרקה מסמכותה לבחון את חלופות התוואי בסביבת חיפה, הות"ל העבירה לנציג משרד התחבורה – דהיינו, ליזם התכנית – את כהונת יו"ר הפורום (!). כלומר, יזם התכנית הוא זה אשר מחליט לגבי החלופות, בניגוד מוחלט להליך שאמור להתקיים על ידי הוועדה הנכבדת עצמה.

50. במכתב הסיכום, יו"ר הפורום ציין באופן שאינו נכון, כי "[הות"ל] לא נתנה לפורום מנדט לדון בה [במנהרת השְׁדָרָה]"; עוד ציין היו"ר כי הפורום לא הגיע "לסיכום המקובל על כל המשתתפים":

4. מדיוני הפורום שנערכו בראשותי עולות בעיקר שתי סוגיות משמעותיות שהקשו על הגעה לסיכום המקובל על כל המשתתפים. הראשונה: סוגיית העלות התקציבית של מינהור 4 מסילות בתחום העיר חיפה והקמת תחנות תת קרקעיות. השנייה: ערעור על הצורך במעבר מסדרון המסילות המהירות דרך לב המפרץ וחוף הכרמל בתוואי אחד.

5. לעניין הסוגייה הראשונה, שגם היא חלק ממכלול השיקולים של מוסד תכנון, אציין כי במהלך החודשים האחרונים התקיימו דיונים בנוגע לה בין משרד האוצר, משרד התחבורה, עיריית חיפה, המועצה הלאומית לכלכלה ורשות מקרקעי ישראל. מדיונים אלה עולה כי הפער בין המקורות התקציביים לבין חלופת מינהור 4 המסילות ותועלתיה מצטמצם, בעיקר

לנוכח תוספת הבינוי שיאפשר המינהור. עם זאת, לא הסתיימה העבודה על כך, אך אני לא רואה מניעה שתקודם במקביל לצד ההליך הסטטוטורי של תת"ל 65ב.

6. לעניין הסוגייה השנייה, ולצד העובדה כי הועדה הנכבדה [הות"ל – ד"ל] לא נתנה לפורום מנדט לדון בה, אדגיש שנית כי כל עוד המדיניות הממשלתית והתכנונית הלאומית עומדת בעינה, הן היא והן תחזיות האוכלוסייה והתעסוקה, מקבלות מענה תחבורתי ותפעולי רק על ידי העברת מסדרון המסילות המהירות דרך לב המפרץ וחוף הכרמל בתוואי אחד.

"24" – דברי סיכום, פורום בינמשרדי (5.7.2020), עמ' 6, מצורף כנספח 24, עמוד רץ 329.

51. יצוין כי נציגי רכבת ישראל סברו כי הפורום ידון בחלופת השדרה, ולכן הציגו את "חלופה 101", שכביכול מדמה את מנהרת השדרה, בישיבה שנערכה ביום 31.10.2019 (נספח 28, עמוד רץ 356).

52. וראו עד כמה הליך התכנון היה טרלול מוחלט. יו"ר הפורום הבינמשרדי קובע כי הות"ל לא נתנה לפורום מנדט לדון בחלופת מנהרת השדרה. לאחר מכן החוקר קובע כי בחירת החלופה על ידי הות"ל הייתה ראויה משום שהות"ל אימצה את המלצת הפורום לגבי החלופות. כך ציין החוקר: **"ההחלטות לבחירת חלופה, וממנה גזירת תת"ל 65 א' הן ראויות. ההחלטה לאמץ את חלופה 102 התקבלה לאחר קבלת המלצות הוועדה הבינמשרדית שבחנה את השוואת החלופות"** (עמ' 102 לדו"ח החוקר, נספח 34, עמוד רץ 447). אבל כפי שיו"ר הפורום ציין, חלופת מנהרת השדרה לא נבחנה על ידי הפורום כי הות"ל לא נתנה לפורום מנדט לדון בה (!).

53. כך גם בניגוד לעמדתו השגויה של יו"ר הפורום כפי שהוצגה בדברי הסיכום, המדיניות הממשלתית מוצאת ביטוי במסמך ההכרזה, בתכנית האסטרטגית של רכבת ישראל (2040) ובהתבטאויות עדכניות של קובעי המדיניות.

54. מדיניות הממשלה תומכת בהקמת מנהרת שדרה:

- א. מסמך הכרזה (2014) – רכבות במהירות 200-250 קמ"ש עד ל"סדנאות אפרים".
- ב. תכנית אסטרטגית (2040) – סקיצה של מנהרת שדרה – רכבת מהירה עד לתחנת מרכזית המפרץ.
- ג. הסכמים קואליציוניים של הממשלה ה-37 (דצמבר 2022), לפיהם: "הממשלה תקדם תכנית רב-שנתית ל"רכבת קליע" (רכבת ארצית מהירה) חוצת ישראל מקרית שמונה ועד אילת, כולל הקצאת התקציבים הדרושים לתכנון וביצוע עם תום התכנון" (נספח 60, עמוד רץ 682).
- ד. דברי שרת התחבורה (2.1.2023): "אחת הסוגיות אשר שוחח איתי ראש הממשלה זו הקמת רכבת מהירה, קליע, bullet train, רכבת שנוסעת במהירות מסחררת, שמחברת

ותחבר את מדינת ישראל לאורכה ולרוחבה, ... להוריד את העומס שקיים, מתוך מרכז דן, נפזר את התעסוקה, נפזר את האוכלוסיה, יהיה כאן שינוי משמעותי ביותר לאזרחי מדינת ישראל כולה ... לעודד אנשי עסקים להקים יותר ויותר תעשייה בפריפריה, ליצור שם מקומות עבודה, לעודד אנשים לגור בפריפריה, איך זה יקרה? כשיש שם עבודה" (שרת התחבורה, נאום כניסה לתפקיד, 2.1.2023).

55. מבין החלופות שהוצגו בהליכי התכנון, רק מנהרת שדרה מספקת תשתית המאפשרת מהירות 250 קמ"ש ומעלה, כנדרש לפי קובעי המדיניות. לפי חלופת משרד התחבורה אשר הות"ל קידמה (חלופה 102), רכבות ייסעו בנסיעה איטית של כ-50 קמ"ש בממוצע, כאשר אינן מתקדמות אפילו מטר אחד בכיוון הנסיעה מצפון לדרום במשך כל הקפת העיר חיפה.

56. כך הגיב יו"ר הוועדה המחוזית צפון, במכתב ששיגר למנכ"לית מינהל התכנון, לדברי הסיכום של יו"ר הפורום הבינמשרדי:

"עמדתנו היא בעד חלופת השדרה, המותירה 4 מנהרות – 2 בתוך העיר חיפה עם כל היתרונות של פיתוח המע"ר שלה וההתחדשות העירונית, ו-2 שמחברות את המרכז עם הצפון ברכבות מהירות דרך לב המפרץ, שהוא לב המטרופולין בכל היבט אפשרי, עם תכנית מפרץ החדשנות ובלעדיה. החלופה של 4 מנהרות מקבילות בתוך העיר נראית לנו לא בת מימוש, אינה נותנת מענה אמיתי לרכבות מהירות, והיא מיותרת לגמרי. לצערנו הוועדה הבינמשרדית לא התייחסה באמת לעמדתנו המנומקת והמגובה במסמכים, בטענה החוזרת על עצמה שזה לא היה במנדט שלה. אנו מבקשים שוב להחזיר את הדיון לות"ל ולדון בכל החלופות שעל הפרק, כולל חלופת השדרה."

"19" – מכתב יו"ר הוועדה המחוזית צפון מיום 6.7.2020, מצורף כנספח 19, עמוד רץ 308.

57. אם כן, לגבי הפורום הבינמשרדי ניתן להציג מספר השגות מרכזיות:

- (א) הפורום הבינמשרדי נעדר סמכות להכריע בחלופות (עניין אפולוניה, פסקה 47);
- (ב) יו"ר הפורום טען כי הות"ל לא נתנה לפורום "מנדט לדון" בחלופת מנהרת שְׁדָרָה;
- (ג) הפורום לא התייחס באופן כלשהו לחלופה 11;
- (ד) הפורום קיבל את נקודת הפיצול (3.6.2019) כעובדה מוגמרת;
- (ה) הפורום כשל מגיבוש "המלצה לחלופה מוסכמת" כנדרש על ידי הות"ל.

58. כאמור, הות"ל טרם בחנה את חלופת מנהרת השדרה, חלופה 11 ו/או חלופה 10, בתסקיר, כנדרש בדין, וגם בפורום הבינמשרדי חלופות אלה לא נבחנו.

ה. הליכי התנגדות לתכנית שהופקדה (תת"ל 65א)

59. תכנית תשתית לאומית מועברת בשלב ההפקדה להערות והשגות הוועדות המחוזיות והציבור (סעיף 76ג לחוק). יו"ר הות"ל ממנה חוקר לשמיעת ההערות וההשגות המוגשות לות"ל (סעיף 76ג(7) לחוק).

התנגדות הוועדה המחוזית צפון (תת"ל 65א)

60. באופן חריג ביותר, הוועדה המחוזית צפון הגישה התנגדות לתכנית תת"ל 65א באופן כללי, ולגבי ההחלטה לפצל את תת"ל 65 בתחנת חוף הכרמל, בפרט:

"עמדת הוועדה היא, שיש לוודא, שהחלופה הנבחרת להתוויית המסילות לרכבות המהירות, תהיה זו המקצרת את זמן הנסיעה (מרחק, מספר תחנות, מספר מעברים בין תחנות ומהירות נסיעה), ונותנת את השירות המיטבי (תדירות), עבור תושבי הצפון וחיפה רבתי, אל מרכז הארץ ולדרומה ובכיוון ההפוך, משם לצפון. הוועדה לא השתכנעה ממה שהוצג בפניה שכך הם פני הדברים.

לאחר שמיעת ראשי רשויות מקומיות, נציג אשכול גליל מערבי, בא כוח מועצת הגליל (יושבי ראש האשכולות בצפון) ומשיג עצמאי, הוועדה השתכנעה, שגם אם היה רצון לפצל את תת"ל 65, המקום הנכון לפיצול על פי החלטת הוות"ל עצמה, שמטרתה – "לשרת את מרכז העיר חיפה", הוא תחנת קריית הממשלה."

"32" – התנגדות הוועדה המחוזית צפון (24.1.2022), נספח 32, דגשים הוספו, עמוד רץ 403.

61. פיצול התכנית בקריית הממשלה היה מאפשר בחינת חלופה 11. קידום חלופה 11 כבר במסגרת תת"ל 65א היה חוסך את הפגיעה בסביבה החופית בחיפה; חוסך משאבים כספיים רבים (כ-3 מיליארד ₪) בסיום המסילות המהירות בתחנה תת-קרקעית בסביבה החופית; חוסך את הצורך של תושבי חיפה והצפון להחליף לרכבות היוצאות למרכז הארץ באמצעות ירידה לרציפים תת-קרקעיים; ומשפר את נגישות תושבי העיר חיפה והסביבה לתחנת הרכבת.

62. חלופה 11 לא נכללה בתסקיר תת"ל 65א.

התנגדות לתת"ל 65א

63. הוגשו התנגדויות מפורטות כנגד פיצול תת"ל 65, ולמשמעות הפיצול בנקודה שרירותית בסביבה החופית. כך גם גורמי ציבור ציינו כי נקודת הפיצול הייתה בלתי סבירה.

"33" – התנגדות גורמי ציבור שונים מצורפת כנספח 33.

64. כך צוין בהתנגדות שהוגשה לתת"ל 65א :

גם חלופה 11 מספקת מענה לשני האילוצים שקבעה הות"ל בהחלטת הפיצול: (1) שהחלופות ישרתו את "מרכז העיר חיפה" (קריית הממשלה); ו-(2) שלא תהיה תוספת של מסילות "בתוואי עילי על חוף הים".

להלן הצגה השוואתית של חלופת היזם, חלופה 102 (קו אדום), לעומת חלופה 11 (קו ירוק מקווקו):



65. ועוד כך (בעמוד 4 להתנגדות):

חלופה 11 מאפשרת פינוי מלא של החיץ בין העיר לים. אלפי יח"ד המתוכננות למש"א 7200 והסביבה (ראו סקיצה) יהיו בקו ראשון לים, ללא חיץ בדמות מסילות ברזל (כביש 2 עובר מערבית למש"א ולפיכך אינו יוצר חיץ בין העיר לים בסביבה זו):



ג. העדר בחינה של חלופה 11. היזם לא הציג לות"ל את האפשרות של הוספת מסילות כפי המתואר בחלופה 11. היות שכך, הות"ל מעולם לא בחנה את חלופה 11, כל שכן בהליך בחינת חלופות המשווה את העלות אל מול התועלת של החלופות השונות.

66. יצוין כי לפי חוות דעת שהוזמנה על ידי משרד התחבורה (29.8.2017), שהוצגה על ידי המשיגים, ראוי היה לבחון העתקת תחנת חוף הכרמל:

רצוי לבחון את מיקום תחנת חוף הכרמל לאור הפתרון המוצע, המשלב רכבת פרברית/מהירה + מרכזי תעסוקה /מסחר/קונגרסים

"26" – חוות הדעת זילברשמיט (2017), נספח 26, עמ' 5, עמוד רץ 346.

67. חלופה 11 הוצגה לרכבת ישראל ולות"ל משנת 2017 ואילך פעמים רבות, וראו לדוגמה:

"8" – פרוטוקול ישיבת הות"ל מיום 5.3.2018 (אשכול יישובי בית הכרם), נספח 8.

"27" – מכתב מיום 27.12.2017, נספח 27.

"31" – מכתב מיום 29.5.2019, נספח 31.

"52" – ישיבת עבודה עם מהנדסי רכבת ישראל ביום 22.10.2017, נספח 52.

"53" – מכתב אדם טבע ודין מיום 4.3.2018, נספח 53.

"54-56" – בישיבת ההפקדה ביום 21.12.2020, במכתב מקדים (נספח 54), בדיון (נספח 55) ובמצגת (נספח 56).

68. חרף העובדה כי חלופה 11 הוצגה לות"ל פעמים רבות, הות"ל לא דרשה מרכבת ישראל להציג את החלופה בתסקיר טרם העברת התכנית להערות והשגות, ולכן יכולת הציבור להגיש השגה בנושא הייתה מוגבלת:

התכנית המופקדת היא שמועמדת לעיון הציבור לקראת שלב ההתנגדויות. משום כך מסמכי התכנית בשלב זה תוחמים במידה רבה את השתתפותו של הציבור בהליך התכנוני, ומגבילים את גדר הטענות אשר באפשרותו להעלות לגבי התכנית ואת זכותו להביע עמדה לגבי הנושאים המוסדרים בה. (עניין אפולוניה, פסקה 32)

ו. דו"ח החוקר (תת"ל 65א)

69. השגות לתכנית עברו לבחינה על ידי חוקר אשר יו"ר הות"ל מינה (סעיף 76ג(7) לחוק).

70. החוקר דחה את כל ההשגות, תוך קביעה כי ההצעות רלוונטיות לתת"ל 65 בלבד:

1. מירב הנושאים העולים בהשגה אינם בהתייחסות למסמכי תת"ל 65 א' כפי שהועברו להערות אלא מתייחסים לתכנון עתידי בתכנית אחרת וכחוקר לא אוכל להתייחס אליו ללא שנעשתה לשם כך עבודה תכנונית מקיפה, אשר תיעשה במסגרת תת"ל 65 ב'.

"34" – דו"ח החוקר, עמ' 101, מצורף כנספח 34, עמוד רץ 447.

71. להלן הנמקת החוקר לגבי נושא הפיצול:

2. קודם להחלטות על פיצול תת"ל 65 א' והעברתה להערות והשגות, נערכה בחינה מקיפה ביותר של חלופות מאקרו, לרבות כאלו הדומות למוצג ע"י המשיג. הות"ל, בישיבתה ביום 3.6.2019 החליטה על קידום התכנית בשלבים, ומינתה פורום בינמשרדי ללוי וגיבוש חלופה מוסכמת בתחום חיפה. בהחלטת קודמת, מ 5.3.2018, הוחלט כי החלופות ישרתו את מרכז חיפה ולא יכללו את הכפלת המסילה בתוואי עילי על חוף היס. החלופה שהומלצה על-ידי הרכבת מבין חלפות 5 ו 102 היא חלופה 102 המקובלת גם על עיריית חיפה.

3. ההחלטות לבחירת חלופה, וממנה גזירת תת"ל 65 א' הן ראויות. ההחלטה לאמץ את חלופה 102 התקבלה לאחר קבלת המלצות הוועדה הבינמשרדית שבחנה את השוואת החלופות. ... ככל שישתנה התוואי בהשגות לתת"ל/65א, אם תהיה לו השפעה, ניתן יהיה לשנותו גם בתת"ל/65ב. יש לציין כי חשיבותה של התכנית והשפעתה על הפיתוח והשימוש של תחבורה ציבורית עצומה והיא יוצרת קשר תחבורתי מהיר ונכון לאורך מישור החוף המשורת כיום בעיקרו על ידי רכב פרטי. ההשלכות הסביבתיות והיתרונות הסביבתיים של התכנית, בין היתר הפחתה משמעותית של פליטות וזיהום אויר ועוד, מצדיקים פיצולה

**לשני חלקים וקידום החלק המאד חיוני מחיפה ודרומה שיכול לתפקד באופן
עצמאי במקביל לפיתוח החלק הצפוני.**

”34” – דו”ח החוקר, עמ’ 101, מצורף כנספח 34, עמוד רץ 448.

72. אם כן, לשיטת החוקר דיון בעניין החלופות שהוצעו יתקיים בתת”ל 65ב.
73. החוקר סומך ידיו על ”הוועדה הבינמשרדית” (להלן: ”הפורום”), כאשר יו”ר הפורום (נציג משרד התחבורה) מציין במפורש כי הות”ל לא נתנה לפורום ”מנדט לדון בה [בחלופות מנהרת השדרה]”.
74. החוקר נתן אור ירוק לסיכול חלופות אלה – אשר לא נבחנו בתסקיר – כפי שקבעה ועדת המשנה לערררים של המועצה הארצית לתכנון ולבנייה.
75. במסגרת תת”ל 65א החוקר אישר עבודות עצומות ופגיעה בסביבה החופית ואף **בתחום החוף**, בסביבת תחנת חוף הכרמל, בעלות של כ-3 מיליארד ₪ (לפי נתוני משרד התחבורה, נספח 73).
76. לעמדת העותרת וגורמי ציבור אחרים, היה ראוי לקדם את חלופה 11 ו/או חלופת מנהרת השדרה תחת סיום המסילות בתחנת חוף הכרמל.
77. סיום המסילות בתחנת חוף הכרמל נקבע באופן שרירותי, ללא עריכת תסקיר חלופות קודם לכן.

ז. התנגדות לתת”ל 65א בוועדה לשמירה על הסביבה החופית

78. טרם אישור הממשלה, תת”ל 65א עברה לאישור **הוועדה לשמירה על הסביבה החופית** (להלן: ”ולחוף”).
79. ביום 23.6.2021 התקיים דיון במליאת הולחוף, כאשר המשיגים מגישים התנגדות לתכנית ועושים ניסיון להציג חלופת מינהור המייתרת לחלוטין את הפגיעה בסביבה החופית בחיפה.
80. יועמ”ש הולחוף ויו”רית הולחוף חסמו אפשרות להציג את חלופה 11 בטענה שזו אינה רלוונטית משום שאינה בתחום הקו הכחול של התכנית:

גב’ רונית מזר (מ.מ.) יושבת ראש ועדת המשנה של המועצה הארצית:

אני יכולה לדון רק במה שהוועדה החליטה להפקיד. אני לא יכולה לדון על כל מה שאתה מציג עכשיו זה לא רלוונטי.

מר דביר לנגר:

חלופה 11,

מר אוהד ברנר [יועמ”ש הולחוף]:

כנראה שהמיקוד של כבוד היו"ר לא היה מספיק ברור. אנחנו לא דנים בחלופות. מוצגת בפנינו תכנית כמו שהוחלט להפקידה, בפני מוסד תכנון המוסמך, שהוא הות"ל. זו התכנית שבפנינו.

מר דביר לנגר :

שחלופה 11 שמדברת על ביטול מוחלט של כל המסילות בסביבה, והעתקת תחנת חוף הכרמל ... המסילות החדשות לא צריכות לעבור על החוף

גב' רונית מזר (מ.מ.) יושבת ראש ועדת המשנה של המועצה הארצית :

שוב דביר זה [חלופה 11] לא רלוונטי ולא בסביבה החופית

גב' יעל דורי [חברת ולחוף] :

זה בדיוק העניין. זה לא בסביבה החופית רונית. להוציא את המתחם מהסביבה החופית זה מאוד רלוונטי. זה מה שאמרנו בממינת. זה בדיוק החלופות שרצינו לראות.

"51" – תמליל הדיון בולחוף, ביום 23.6.2021, עמ' 30-33, נספח 51, עמוד רץ 602-605.

ח. החלטת ועדת המשנה לעררים מיום 12.6.2022

81. הולחוף דחתה את כל התנגדויות המשיגים. על החלטת הולחוף הוגש ערר לוועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ולבנייה (להלן: "ועדת המשנה לעררים (12.6.2022)").

82. ועדת המשנה לעררים (12.6.2022) קיבלה את העררים שהוגשו.

83. ועד המשנה לעררים (12.6.2022) ביטלה את החלטת הולחוף (23.6.2021) תוך קביעה כי נדרש להתייחס לחלופות לגופן:

[58]. העוררים הציגו כאמור חלופה לתוואי המוצע בתכנית ולמיקומה של תחנת חוף הכרמל, וטענו כי פגיעתה של חלופה זו בסביבה החופית – פחותה. איננו יודעים אם חלופה זו היא חלופה ראויה וישימה, והאם מימוש חלופה זו ישיג את תכלית התכנית. ... אם הולחו"ף סבורה שההליך שנערך על ידי מוסד התכנון המוסמך אינו מספק, וייתכן שיש חלופה המשגיה תועלת דומה לזו של התכנית שהוצגה לה, שהיא בעלת היתכנות מעשית, ושפגיעתה בסביבה החופית פחותה – עליה לבחון האם קיומה של חלופה זו משפיע על החלטתה לאשר את התכנית או לדחותה. ואם לא הוצג בפני הולחו"ף די מידע כדי לקבוע אם חלופה זו ראויה, עליה לשקול אם יש מקום להשיב את התכנית למוסד התכנון המוסמך על מנת שיבחן את החלופה המוצעת, או לפעול לקבלת מידע נוסף בטרם תקבל את החלטתה.

[59]. יודגש: איננו מביעים כל עמדה בשאלות התכנוניות שהצגנו. איננו יודעים האם "חלופה 11" היא בעלת היתכנות מעשית, האם התועלת שבה זהה או דומה לתועלת שבתכנית, ומה מידת פגיעתה בסביבה החופית. בדיון שנערך בפנינו נטען למשל כי העלות הכספית של חלופה זו גבוהה בהרבה מעלות ביצוע התכנית, באופן שהופך אותה לבלתי-ישימה (אך נשמעה גם עמדה הפוכה). אנו סבורים שמשעה שנטען בפני הולחו"ף שקיימת חלופה ראויה לתכנית שפגיעתה בסביבה החופית פחותה, היה עליה לשמוע את ההתייחסות לחלופה זו בקשב

ולבחון האם התייחסות מוסד התכנון המוסמך מניחה את דעתה. לטעמנו, הולחו"ף שגתה בכך שלא עשתה זאת, אלא הבהירה לעוררים כי בחינת חלופות לתכנית אינה בסמכותה וסירבה לשמוע בלב פתוח ובנפש חפצה טענות הנוגעות ל"חלופה 11".

"47" – סעיפים 58-59 להחלטת ועדת המשנה לעררים (12.6.2022), נספח 47, עמוד רץ 542.

84. ועדת המשנה לעררים (12.6.2022) קבעה כי במידה והחלופה שהציגו העוררים היא "חלופה ראויה" – כזו "שיש לה היתכנות, המשיגה תועלת דומה לזו של התכנית, ושפגיעתה בסביבה החופית פחותה" – הולחו"ף הייתה צריכה להימנע מאישור התכנית טרם בחינת החלופה "לעומקה", כלומר בתסקיר:

[.65] אם החלופה לא נכללה בהנחיות לתסקיר וממילא לא נבחנה על-ידי הות"ל במסגרת בחינת החלופות – על הולחו"ף להחליט האם לטעמה מדובר בחלופה ראויה (כלומר, חלופה שיש לה היתכנות, המשיגה תועלת דומה לזו של התכנית, ושפגיעתה בסביבה החופית פחותה). ככל שהולחו"ף סבורה שאכן מדובר בחלופה ראויה, שראוי היה לשיטתה לכלול בבחינת החלופות, אזי המסקנה המתבקשת היא שעל הולחו"ף להימנע מאישור התכנית בטרם תיבחן חלפה זו לעומקה, כדי לוודא שהיא לא מאשרת תכנית הפוגעת ללא צורך בסביבה החופית.

"47" – החלטת ועדת המשנה לעררים (12.6.2022), נספח 47, עמוד רץ 544.

ט. בחינת חלופות נעשית על בסיס תסקיר בטרם הפקדת התכנית

85. ועדת המשנה לעררים (12.6.2022) דנה בשאלה האם החלופות שהציגו העוררים נדרשות להיבחן בתסקיר.

86. יוסבר כי לאורך ההליך גורמים שונים בצוות הות"ל ציינו כי הליך בחינת חלופות מאקרו מבוצע ברישא ההליך התכנוני, כאשר הות"ל קובעת את תחום הקו הכחול של התכנית, במסגרת דיון הות"ל לפי סעיפים 77 ו-78 לחוק. ואולם, כפי שוועדת המשנה לעררים הבהירה, בחינה והכרעה בחלופות מבוצעת על בסיס תסקיר השפעה על הסביבה, טרם הפקדת התכנית והעברתה להערות והשגות, ולא בישיבת הקו הכחול (לפי סעיפים 77-78 לחוק), שכאמור מתקיימת ברישא הליכי התכנון.

87. כך הבהירה ועדת המשנה לעררים (12.6.2022) כי הליך של בחינת חלופות מתבצע על בסיס תסקיר:

[.53] בחינת תכנית אינה נעשית בחלל ריק, והחלטת הולחו"ף אם לאשר תכנית או לדחותה נעשית על רקע האלטרנטיבות שלה. "כדי שמוסד התכנון יוכל להפעיל שיקול

דעת של ממש בבואו להחליט האם לאשר הצעה לתכנית מסוימת, הפוגעת פגיעה משמעותית בסביבה, יש להציג בפניו את החלופות הקיימות לתכנית המוצעת ומידע מקיף בנוגע להשלכותיה הסביבתיות של כל אחת מהן; שאם לא כן יתקשה מוסד התכנון, בבואו להחליט האם לאשר את התכנית הנדונה בפניו, לאזן כנדרש בין השיקול הסביבתי לבין יתר השיקולים הרלוונטיים" (עניין כביש 9). כך באשר למוסד תכנון הדרן בתכנית הפוגעת בסביבה, וכך באשר לולחון"ף הדנה בתכנית הפוגעת בסביבה החופית.

54] ... [בחינת החלופות לתכנית מסוג זה נעשית כחלק מתסקיר המוגש למוסד התכנון המוסמך לדון בה ... על בסיס התסקיר מתקבלת החלטה האם להפקיד את התכנית, ואם כן – באיזה מהחלופות לבחור.

[55] מטבע הדברים, בחינת החלופות אינה יכולה לכלול את כל החלופות התיאורטיות האפשריות לתכנית. כפי שפסק בית המשפט העליון, "אין מקום לחייב את עורך התסקיר לבחון חלופות שמלכתחילה ברור כי אינן ישימות" (עניין כביש 9). ההנחיות להכנת התסקיר ניתנות אפוא לאחר עבודה תכנונית מקדימה שמטרתה זיהוי החלופות הראויות – חלופות שעל פני הדברים נראה שהן ישימות ושהן משיגות תועלת דומה לזו של התכנית (וכן חלופת אפס). חלופות אלה יעמדו במוקד התסקיר שיערוך עורך התכנית, ולאורו של תסקיר זה ניתן יהיה לבחור את החלופה המועדפת ולהחליט אם להפקיד את התכנית.

"47" – ועדת המשנה לעררים (12.6.2022), נספח 47, דגש הוסף, עמוד רץ 541-540.

88. כאמור, הות"ל דרשה בשנת 2016 מרכבת ישראל לבחון מנהרת שְׁדָרָה בתסקיר.

89. עד עצם היום הזה, חלופת השְׁדָרָה, חלופה 10 וחלופה 11 לא נבחנו בתסקיר.

י. חרף קבלת הערר, הות"ל אינה מקיימת דיון לגבי חלופות העוררים

90. למרות שוועדת המשנה לעררים קיבלה את העררים, תוך קביעה ברורה כי חלופות העוררים לא נבחנו על ידי הות"ל, הות"ל לא מצאה טעם לקיים דיון לגבי חלופה 11 או חלופת מנהרת השדרה.

91. ביום 19.9.2022 הות"ל קבעה: "הדיון בחלופות חוזר לא אלינו, אלא לולחון בלבד בלבד, היא יכולה להתרשם שיש חלופה שפחות פוגעת ולכן היא רוצה שנבחן אותה שוב".

"66" – פרוטוקול מליאת הות"ל, 19.9.2022, עמ' 24, נספח 66, עמוד רץ 714.

92. בדיון הסגור ביום 19.9.2022, חברי מליאת הות"ל נדרשו להתייחס לאפשרות של הוספת קירות אקוסטיים בגובה של 10 מ' (ואף יותר מכך) באמצעה של העיר עתלית, תוך העצמת החניץ בין

העיר לים. היועץ האקוסטי של הות"ל ציין כי "מקור הרעש הדומיננטי הוא רכבות מהירות ולא רכבות פרבריות" (תמליל ות"ל (19.9.2022), עמ' 30, נספח 66, עמוד רץ 716).

93. הות"ל לא איפשרה לעותרת, לתושבי עתלית או לגורמי ציבור אחרים להציע חלופה לרכבת המהירה העוברת מזרחית לעתלית (חלופה 20) ובכך להימנע מהצבת קירות אקוסטיים בגובה 10 מ' באמצע העיר (גובה מבסיס סוללת החצץ התומכת במסילות) (להלן: "התכנון החדש לקירות בגובה 10 מ' ").

94. הות"ל החזירה את התכנית לולחוף ללא התייחסות כלשהי לחלופות שהוצעו, למעבר רכבות מהירות מזרחית לעיר, תכנון שהיה מיתר את הצורך בקירות בגובה כולל של 10 מ' באמצע העיר.

95. התכנון החדש לקירות בגובה 10 מ' לא הופקד ולא הועבר להתייחסות הציבור באופן אחר, בניגוד למושכלות יסוד בהליכי תכנון בהם קיים רכיב של שיתוף ציבור; בכך, שגתה המשיבה 3 (הות"ל).

96. לא ראוי לאפשר הקמה של קירות עצומים באמצע עתלית ללא מתן אפשרות לציבור הכללי, ולתושבי עתלית בפרט, אפשרות להשיג על התכנית. להתעלם מחלופת מאקרו אשר הוצגה בולחוף המייתרת את הפגיעה (חלופה 20 עוקפת את עתלית ממזרח), הרי שמדובר בכשל משמעותי נוסף. דיון והכרעה בות"ל בנוגע לחלופה 20 היה עשוי לייתר את המפגע.

יא. תת"ל 65א מועברת פעם נוספת לולחוף ללא דיון במליאת הות"ל לגבי חלופה 11 או חלופה 20

97. חרף החלטת ועדת המשנה לעררים (12.6.2022), תחת דיון כלשהו לגבי חלופות העוררים, הות"ל מעבירה את התכנית פעם נוספת לאישור הולחוף (לאחר הדיון ביום 19.9.2022 בעניין הקירות האקוסטיים).

98. ביום 23.11.2022 הולחוף דוחה בפעם השנייה את כל ההתנגדויות שהוגשו, מבלי להתייחס לחלופות העוררים, ומבלי לפרט מדוע חלופות העוררים אינן בגדר "חלופה ראויה" כפי הנדרש בהחלטת ועדת המשנה לעררים מיום 12.6.2022.

99. בהחלטתה, הולחוף התייחסה במשפט אחד לחלופת מנהרת השְׁדָרָה:

א. **תוואי המסילות** – הוועדה [הולחוף] השתכנעה בעדיפות התוואי המוצע [על ידי רכבת ישראל – ד"ל], אשר עובר בצמידות לתשתיות קיימות – מסילות החוף הקיימות ודרך מס' 2, משפר ומייעל את השירות הרכבת לכלל המשתמשים במסילת החוף זאת בהתאם לסקר המשתמשים וצרכיהם ולא דורש הוספת מחלפים מסילתיים עיליים מעבר למוצע אשר יפגעו בסביבה החופית באופן משמעותי.

ב. **מיגון אקוסטי** – ...

"49" – החלטת הולחוף מיום 23.11.2022, מצורפת כנספח 49, עמוד רץ 591.

100. כפי שניכר, הולחוף לא התייחסה לשאלה האם חלופות העוררים הן בבחינת "חלופה ראויה" (ולפיכך נדרשת להיכלל בתסקיר בהתאם להחלטת ועדת המשנה לעררים). במקום זאת, הולחוף ציינה כי חלופת רכבת ישראל היא עדיפה.

101. הולחוף לא נדרשה על ידי החלטת ועדת המשנה לעררים (12.6.2022) להחליט איזו חלופה היא העדיפה. הולחוף נדרשה לבחון האם חלופת העוררים היא "חלופה ראויה" לשם מעבר שלב הסף כדי להיכלל בתסקיר.

102. כך גם קביעות הולחוף היו שגויות בעליל לגופן:

א. הולחוף קבעה כי "התוואי המוצע ... עובר בצמידות לתשתיות קיימות" (לעיל). מובן כי חלופת מינהור היא היא העדיפה מבחינה סביבתית ובענייננו גם תחבורתית. השאיפה התכנונית להעביר מסילות חדשות "בצמידות לתשתיות קיימות" קיימת כאשר לא ניתן למנהר את המסילות.

ב. הולחוף קבעה כי "התוואי המוצע ... משפר ומייעל את השירות הרכבתי לכלל המשתמשים". הולחוף התעלמה מדו"ח בדיקת כדאיות כלכלית תחבורתית, שהוזמן על ידי משרד התחבורה אך הוסתר על ידי רכבת ישראל. בדיקת הכדאיות לא הוצגה לחברי מליאת הות"ל או בולחוף. דו"ח בדיקת הכדאיות קבע כי לחלופה המדמה מנהרת שדרה "יתרון".

ג. הולחוף קבעה כי חלופת מנהרת שדרה כוללת "מחלפים מסילתיים ... אשר יפגעו בסביבה החופית". ראשית, מנהרת שדרה אינה כוללת דרישה למחלפים מסילתיים. שנית, העותרת ציינה שבמידה ומעוניינים להוסיף מחלפים מסילתיים, ניתן להוסיפם במרחק של כ-670 מ' מקו החוף, היינו, לא בסביבה החופית. למעשה, כפי שגם הוצג, רכבת ישראל לא הכחישה שניתן להוסיף מחלפים מסילתיים בין עתלית להבונים, מבלי לפגוע בסביבה החופית או ביישוב כלשהו.

"49" – החלטת הולחוף מיום 23.11.2022, מצורפת כנספח 49, עמוד רף 591.

103. לסיכום, ההנמקות שניתנו על ידי הולחוף שגויות ואינן מתייחסות לחלופות ו/או לדוחות המקצועיים שהוצגו לה. הולחוף אישרה חלופה הפוגעת פגיעה אנושה בסביבה החופית, למרות שהוצגו לה חלופות מינהור 'ראויות' המונעות פגיעה בסביבת החוף תוך מתן פתרון תחבורתי כלכלי עדיף על פני חלופת רכבת ישראל (כלומר המדובר ב"חלופה ראויה").

104. שגתה הולחוף בקביעתה כי חלופות העוררים אינן ראויות להיבחן בתסקיר.

יב. החלטת ועדת המשנה לעררים מיום 11.6.2023 – מבטלת את החלטת ועדת המשנה לעררים (12.6.2022); "ההכרעה בנושא זה היא הכרעת הות"ל ואנו איננו מוסמכים להרהר אחריה"

105. על החלטת הולחוף השנייה (23.11.2022), אשר אישרה את התכנית בפעם השנייה, הוגש ערר לוועדת המשנה לעררים (להלן: "ועדת המשנה לעררים (11.6.2023)").

106. ועדת המשנה לעררים (11.6.2023) אישרה את החלטת הולחוף מיום 23.11.2022, תוך שהיא קובעת כי "איננו מוסמכים להרהר" אחרי הכרעת הות"ל בעניין הפיצול:

[42]. המשיבים טוענים שהעררים מנסים לכלול בערר העוסק בתת"ל 65/א, שעניינה מקטע המסילה שמגיע עד הכניסה לחיפה, בדיקת חלופות לקטע המסילה שהוא בתוך העיר חיפה. בכך, לטענתם, העוררים מנסים להקדים את המאוחר ולמעשה מבקשים שתתקבל החלטה בחלופות שאמורות להיות מוכרעות בתת"ל 65/ב, בה יידון ויוכרע המקטע של תוך העיר חיפה. צודקים המשיבים: איננו מוסמכים להידרש לטענות שעניינן תת"ל 65/ב מהטעם שצוינו לעיל. איננו מוסמכים להידרש להחלטת הות"ל וסמכותנו להידרש אך ורק להחלטת הולחוף וזו עוסקת אך ורק במקטע שבין תחנת חוף הכרמל לבנימינה, שלא כולל את העיר חיפה עצמה. נציין בנקודה זו כי אנו ערים למורכבות הנובעת מפיצול התכניות ומכך שתכנית 65/ב אמורה להמשיך את קו המסילה שייקבע בתכנית 65/א ועל כן, כפי שגם ניתן ללמוד מעמדות המשיבים עצמם, הכרעה בחלופה מושא תכנית 65/א קשורה בהכרח לחלופה שתיבחר במקטע הנוגע לתכנית 65/ב. אולם, ההכרעה בנושא זה היא כאמור הכרעת הות"ל ואנו איננו מוסמכים להרהר אחריה. נדרש אפוא לדברים תוך שאנו מזהירים עצמנו לבל נחרוג מסמכותנו.

"48" – החלטת ועדת המשנה לעררים (11.6.2023), נספח 48, דגשים הוספו, עמוד רץ 563.

107. עיינו הרואות, ועדת המשנה לעררים (11.6.2023) מאשרת את קשרי הגומלין בין התכניות וקובעת: "תכנית 65/א קשורה בהכרח לחלופה שתיבחר במטע הנוגע לתכנית 65/ב". כאמור, לא הוצג תסקיר וגם טרם נבחרה חלופה ב-65.

108. יחסי הגומלין בין התכניות חזר ועלה בהחלטת ועדת המשנה לעררים (11.6.2023):

[... 56]. על אף כל זאת, ובדגש על כך שדיונו ממוסגר לתכנית 65/א בלבד ואין זה מסמכותנו להידרש לתת"ל 65/ב, קשה להתעלם לחלוטין מהשפעות אישור תכנית זו על תת"ל 65/ב ומהעובדה שהן העוררים והן המשיבים כרכו בין התכניות והתייחסו זה-פקטו לחלקה הצפוני המתוכנן של תת"ל 65. משכך, עלינו להידרש במידה מסוימת גם לחלופות המאקרו המוצעות בתת"ל 65/ב, וזאת תוך מודעות לכך שהתכנית עדיין נמצאת בשלב תכנוני מוקדם, טרם אישורה וצפויים לה עוד שינויים רבים ושהיא אינה משוא דיונו.

"48" – החלטת ועדת המשנה לעררים (11.6.2023), נספח 48, דגשים הוספו, עמוד רץ 567.

109. שגתה ועדת המשנה לעררים (11.6.2023) כאשר קבעה, מבלי שהתייחסה לדוחות המקצועיים שהוצגו לה, כי "הצעות העוררים אינן ישימות או אינן מהוות חלופה ראויה". כך נקבע:

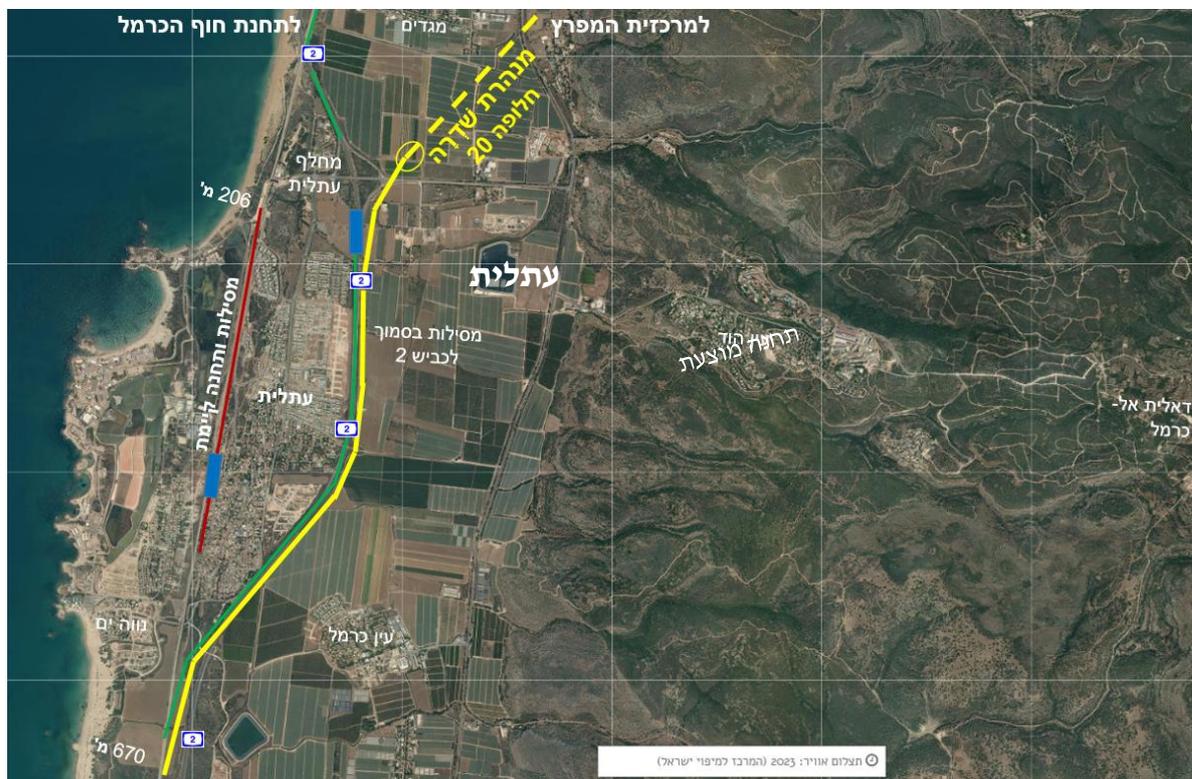
[84]. דווקא החלופות המוצעות על ידי העוררים, צפויות לפגוע פגיעה של ממש בסביבה החופית. החיסרון בחלופות העוררים בהקשר זה הוא, שהן דורשות כי באזור תחנת לב המפרץ בעקבות פיצול התוואי המהיר במיקום זה, תידרש בנייה של גישור מאסיבי מהתחנה אל המנהרה. גישור זה יהיה בנצפות גבוהה מאוד מאזור שכונת נווה שאנן ואזור מרכזית המפרץ. כמו כן, באזור מושב מגדים (כ-3 ק"מ דרומית לתחנת חוף הכרמל), תוואי המסילות המהירות יעבור ממנהרה אל פורטל מוצע, המסילות יתחברו באמצעות מחלף רכבתי בגישור ארוך למסילות בצמוד למושב. גישור זה ייעשה בסביבה חפית באופן אשר יגרום פגיעה קשה מאוד בנוף, בסביבה, ביושבים ובשטח הפתוח הייחודי של מישור חוף הכרמל ומרחב החוף. במובן זה, החלופות המוצעות ייצרו פגיעה חדשה ובעלת עוצמה בלתי סבירה בסביבה החופית.

"48" – החלטת ועדת המשנה לעררים (11.6.2023), נספח 48, דגשים הוספו, עמוד רץ 579.

110. שגויות לגופן קביעות אלה. ראשית, חלופת מנהרת השְדָרָה אינה דורשת "גישור" בסביבת תחנת לב המפרץ (מרכזית המפרץ), אלא ניתן להקים רציפים תת-קרקעיים במרכזית המפרץ. נושא זה יידון במסגרת תת"ל 65ב; ממילא טרם נידון בות"ל; וממילא חלופת העותרת לא נבחנה בהקשר זה, לא בתסקיר ולא בכלל. שנית, לגבי הקביעה בדבר "מחלף רכבתי" בסביבת המושב מגדים, הרי שבניגוד לחלופה 9 היכן שמנהרת שדרה מתחילה צפונית למגדים, לפי חלופה 20 המנהרה מתחילה דרומית למושב מוגדים ועל כן אינה משפיעה על מגדים בכלל –



111. כך גם מנהרת שדרה (לפי חלופה 20) הייתה מאפשרת פינוי מלא של המסילות הקיימות, המבטרות את העיר עתלית ויוצרות חיץ של קירות אקוסטיים בסביבה החופית בעתלית:



112. וכך הוצגה האפשרות של פינוי מלא של מסילות הרכבת מהסביבה החופית בחיפה ובעתלית –



- ראו דוגמה, מצגת בולחוף, 23.11.2022, נספח 58, עמוד רץ 663.

113. ועדת המשנה לעררים (11.6.2023) התעלמה מחלופות אלה.

114. בנוסף לכך, המשיגים הציגו כיצד, במידה ומעוניינים להקים מחלף שכזה (אשר אינו נדרש), ניתן להקים מחלף מסילתי בין עתלית למושב הבונים – בסמוך למסילות הקיימות כ-670 מ' מקו החוף ובסמוך לכביש 2 – דהיינו, **לא בסביבה החופית**. כך גם המדובר בסביבה שאינה מפריעה ליישובי הסביבה, צרופה, גבע כרמל ועין כרמל:



115. ניכר במידה הלכאורית הנדרשת כי ניתן להקים מחלף מסילתי בין עתלית להבונים, כפי שאף רכבת ישראל אישרה בדיון ובמצגת שהציגה.

116. בנוסף לכך, רכבת ישראל לא הכחישה את טענת המשיגים שניתן לספק את תדירות הרכבות הנדרשת לפי התכנית האסטרטגית (2040) גם ללא מחלף.

117. כך גם ועדת משנה לעררים (11.6.2023) קבעה כי איננה מוסמכת לדון בחלופות אשר לא הוצגו בפני הות"ל, לדוגמה חלופה 20 לעיל: **"איננו מוסמכים ... להידרש לחלופות שלא הוצגו כלל בפני הות"ל במסגרת הליך ההשגות"** (סעיף 39 להחלטה, נספח 48, עמוד רץ 562).

118. קביעה זו סותרת סידרם של דברים. הות"ל קבעה בהחלטת ההפקדה (21.12.2020) כי התכנית תועבר לקבלת "אישור הולחוף" ורק לאחר מכן התכנית תעבור להפקדה (להשגות הציבור) (סעיף 17 להחלטת ההפקדה (21.12.2020, מצורפת כנספח 57, עמוד רץ 655). הולחוף הייתה מוסמכת להתייחס לחלופה 20 (המהווה תכנון החוסך את הפגיעה בעתלית ובמגדים), ומשלא התייחסה לחלופה זו, ועדת המשנה לעררים שגתה כאשר אישרה את החלטת הולחוף מיום 11.6.2023 אשר התעלמה מחלופה 20 – אשר הוצגה לה.

119. בניגוד לקביעת ועדת המשנה לעררים, חלופה 20 לא 'הוצנחה' בשלב הערר, אלא הוצגה בולחוף ביום 23.11.2022 (ראו שקפים במצגת לולחוף בישיבה מיום 23.11.2022, עמוד רץ 662, 663, 664).

120. חלופה 20 (מנהרת שדרה, שעוברת מחוץ לעתלית) הוצגה כפתרון למפגע האקוסטי אשר נידון ואושר בות"ל, בישיבה פנימית וסגורה ביום 19.9.2022, חודשים רבים לאחר סיום הליך ההתנגדויות והגשת דו"ח החוקר. קשה לקבל כי הות"ל מחליטה, בישיבה סגורה, לאשר קירות אקוסטיים בגובה כ-10 מ' בתוך העיר עתלית, בסביבה החופית ותוך ביתור העיר עתלית, ללא שהפתרון עובר הליך של בחינה בתסקיר, העברה להשגות הציבור והכרעה על בסיס השגות הציבור, ועוד תוך התעלמות מחלופה 20 אשר הוצגה לולחוף בהקשר זה.

יג. תמיכת גורמי מקצוע, לרבות מטעם משרד התחבורה, בחלופת מנהרת השדרה

121. באופן מקומם ממש, ועדת המשנה לעררים (11.6.2023) ציינה כי "רובן המוחלט של החלופות הוצעו ללא בחינה מקצועית ראויה ולא היו מגובות בעובדות תומכות אלא נאמרו כאמירות כלליות בלבד" (סעיף 60 להחלטה, נספח 48, עמוד רץ 568).

122. דברים אלה אינם נכונים: הוצגו מצגים מקצועיים התומכים בהקמת מנהרת שדרה.

דו"ח בדיקת כדאיות כלכלית תחבורתית (4/2022)

123. באפריל 2022 הושלם "דו"ח בדיקת כדאיות כלכלית תחבורתית לפרויקט תת"ל 65 ב' במקטע חיפה" (להלן: "בדיקת הכדאיות"). בדיקת הכדאיות קבעה כי "לחלופה 101 [מנהרת השדרה] יש יתרון" נוכח "קיצור זמן הנסיעה משמעותי יותר".

"3" – דו"ח בדיקת כדאיות תחבורתית כלכלית, עמ' 17, נספח 3, עמוד רץ 84.

124. רכבת ישראל הסתירה את בדיקת הכדאיות ותוצאותיה מחברי מליאת הות"ל.

התכנית האסטרטגית של רכבת ישראל (2040)

125. כך גם התכנית האסטרטגית של רכבת ישראל (2040), קבעה כי לחלופת השדרה יתרון, כך :

An alternative arrangement of National Services has also been proposed. This involves constructing a longer tunnel under Haifa and operating most

National Services direct from Lev HaMifratz to south of Haifa. Some National Services would operate to and terminate at Hof HaCarmel. This has the advantage of reducing the journey time from Lev HaMifratz and stations further north [-] to Tel Aviv.

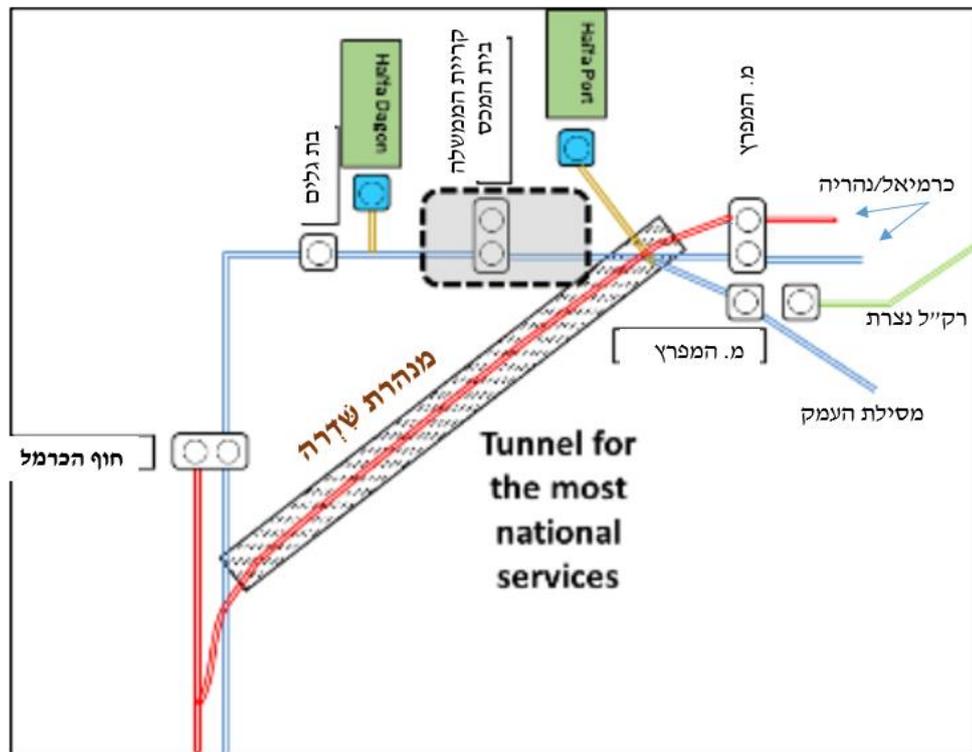


Figure 5.3 – Tunnel Alternative Diversion of National Services

”35” – תכנית אסטרטגית רכבת ישראל, נספח 35, עמוד רץ 460.

126. יצוין כי נציגי רכבת ישראל מחקו סקיצה זו מהתכנית האסטרטגית בטרם העבירו העתק של התכנית האסטרטגית לות”ל. רק תלונות של גורמי ציבור לחברת ההנדסה Louis Berger, שיושבת בניו ג'רזי, ארה”ב, הסקיצה חזרה לתכנית האסטרטגית במתכונתה הסופית.

”35-38” – מצגים בנושא מחיקת סקיצת מנהרת שדרה מהתכנית האסטרטגית.

חוות דעת מקצועית – צביקה זילברשמיט (8/2017)

127. המתכנן, מנהל אגף תנועה (תפעול) לשעבר של רכבת ישראל (להלן: ”זילברשמיט”), הציג בסקיצה וסיכם בחוות דעתו כי חלופת מנהרת שדרה היא ”הפתרון המומלץ” להגשמת יעדי

תת”ל 65:

”הפתרון המומלץ יביא לקיצור דרמטי של זמן הנסיעה לתל אביב ויקרב משמעותית את מרכז הארץ לערים כמו: קריות, עכו, נהרייה, כרמיאל, עפולה, בית שאן ועוד. קיצור זמן הנסיעה מביא לצמצום עלויות תפעול, חסכון בנייד רכבתי ועוד.”

”26” – חוות דעת זילברשמיט, עמוד 6, נספח 26, עמוד רץ 347.

מנהל מינהל התכנון לשעבר – פרופ' שמאי אסיף (12/2022)

128. כך ציין מנהל מינהל התכנון לשעבר, שמאי אסיף, לאחר שלמד את הנושא לעומקו:

”הקמת מנהרה מתחת לכרמל כדי לקצר את זמן הנסיעה היא דבר פשוט. לא מקדמים את זה בגלל ראייה קצרת טווח

אין שום סיבה שהרכבת תמשיך לעשות את הדרך הפתלתלה הנוכחית לאורך חוף הים בחיפה ולחסום את העיר. אני לא מבין את הטיעון כי תחנת רכבת בצומת הצ'ק פוסט אינה בחיפה – מדובר על לב העיר. אני גם לא מבין את ההתנגדות להרחקת תחנת חוף הכרמל מחוף הים.”

”62” – דה מרקר, 7.12.2022, מצורף כנספח 62, עמוד רץ 693.

129. בהינתן תמיכת גורמי המקצוע במנהרת שדרה ובחלופה 11, אין זה סביר שלא לבחון חלופות אלה

טרם הקמת תחנה תת קרקעית עצומה בחוף הכרמל המסכלת אותן.

יד. הצדדים

העותרת

130. העותרת, נציגי החברה והסביבה (ע"ר), עוסקת בסוגיות של חברה וסביבה, באופן כללי, וסוגיות

תכנון מסילות לרכבת מהירה לצפון הארץ ושדה תעופה בינלאומי בסביבת חיפה, בפרט. העותרת

ו/או פעיליה הניעו מגוון הליכים, לדוגמה: בג"ץ 5913/15, בג"ץ 7741/19, ערר 46/21, ערר 70/22,

בג"ץ, בג"ץ 1904/24 ועוד.

המשיבים

131. המשיבה 1, **רכבת ישראל בע"מ**, היא יזם תת"ל 65, תת"ל 65 ותת"ל 65, ביחד עם המשיב 3.

132. המשיבה 2, **הוועדה לתשתיות לאומיות**, היא מוסד התכנון האמון על קידום תת"ל 65, תת"ל 65 ותת"ל 65ב, כפי מטרת התכנית אשר הוגדרה על ידי ראש הממשלה, שר האוצר ושר הפנים במסמך ההכרזה של תת"ל 65 (נספח 1).

133. המשיב 3, **משרד התחבורה**, יזם התכנית, ביחד עם המשיבה 1.

134. המשיבה 4, **עיריית חיפה**, מעוניינת כי מסילות הרכבת יתפנו מהחוף.

135. המשיבה 5, **מועצה אזורית חוף הכרמל**, תסבול באופן משמעותי מרכבות במהירות 250 קמ"ש המתוכננות לעבור בשטחה באופן כללי, ובאמצע העיר עתלית, בפרט.

136. המשיב 6, **ועד מקומי עתלית**, מייצג את תושבי עתלית הצפויים להיפגע באופן משמעותי מהתכנון המאושר של המשיבה 1, לרכבות מהירות (250 קמ"ש) באמצע העיר עתלית.

137. המשיבה 7, **אדם טבע ודין**, היא עמותה מוכרת העוסקת בתכניות לפיתוח בר קיימא של תשתיות.

138. המשיבה 8, **ענבר דרויאן (עו"ד)**, רכזת הקליניקה לצדק סביבתי, אוניברסיטת חיפה.

139. המשיב 9, **דב הלוי (אנג')**, מנהל אגף תכנון רכבת ישראל לשעבר (מגיש ערר 46/21 דב הלוי ואח' נ' הולחוף ואח', שהתקבל על ידי ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ולבנייה).

140. המשיב 10, **ליאור פרי**, מנכ"ל אצטדיון סמי עופר, חיפה, בעל עניין בנוגע לרציפים תת-קרקעיים בסמוך לאצטדיון חיפה, כמוצע בחלופה 11.

141. המשיבה 11, **חוף הכרמל נופש ותיירות 89 בע"מ**, העותרת בבג"ץ 7806/22 בנושא דנן.

142. המשיבה 12, **ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל – תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)**, הוא ארגון מוכר העוסק בתחבורה ציבורית בישראל.

143. המשיבה 13, **התנועה למען עתידנו (ע"ר)**, עוסקת, בין היתר, בתשתיות משנות מציאות אשר בהן להשפיע באופן משמעותי על איכות החיים במדינת ישראל.

טו. הבסיס המשפטי

144. הליך בחינת חלופות – בראייה רחבה וללא אילוצים – הוא בבסיס הליך תכנון של תשתית לאומית (בג"ץ 9409/05 אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנה על הסביבה נ' הוועדה הארצית לתכנון ובנייה של תשתיות לאומיות (24.10.2010) (להלן: **"בג"ץ כביש 9"**), פסקה 14 :

היה מקום לבחון במסגרת התסקיר חלופות תכנוניות עקרוניות לתוואי שנקבע לכביש 9. משלא נעשה הדבר נפל פגם בהליכי אישור התכנית.

145. היכן שהמשיבים 3-1 התחייבו בבג"ץ 6812/23 כי החלופות שהוצעו לגבי חיפה ועתלית תישארנה זמינות לדיון במסגרת תת"ל 65, לא ראוי לאפשר הקמת תשתית המאיינת מראש חלופות אלה.

146. הגם שהפיצול של תת"ל 65 לשתי תכניות אושר בבג"ץ 6812/23 (4.11.2024), האישור ניתן על בסיס התחייבות המשיבים כי החלופות שהוצעו יישארו זמינות לבחינה ויישום במסגרת תת"ל 65, כך בפסקה 5 לפסק הדין:

[]המשיבים 1-6 הבהירו כי פיצול התת"ל אינו סותר את הגולל על חלופות

שונות שהוצעו ואינו כובל את הוות"ל לחלופה מסוימת, והחלופות השונות

נבחנות ותיבחנה במסגרת הדיון בתת"ל 65.

147. בבג"ץ 5913/15 (1.8.2016) נקבע כי על המשיבים להתייחס לחלופת מנהרת השדרה; בבג"ץ 7741/19 (4.7.2021) כל הזכויות נשמרו בעניין חלופה 11; בבג"ץ 6812/23 (4.11.2024) כל הזכויות נשמרו בעניין חלופות חיפה ועתלית אשר נסקרו בהרחבה לעיל, אך טרם נבחנו בתסקיר.

148. ככל שלא ייקבע צו מניעה – ותוקם תחנת חוף הכרמל התת-קרקעית (תחנה שאינה נדרשת, בעלות של כ-3 מיליארד ₪) – הרי שכל אפשרות לשינוי בהקשרה – תאווין מבחינה מעשית.

149. בעניין אפולוניה הובהר כי התכנית המופקדת היא זו העומדת לעיון הציבור, ומתחמת במידה רבה את אפשרות הציבור להשיג על התכנית, כך בפסקה 32:

התכנית המופקדת היא שמועמדת לעיון הציבור לקראת שלב ההתנגדויות. משום כך מסמכי התכנית בשלב זה תוחמים במידה רבה את השתתפותו של הציבור בהליך התכנוני, ומגבילים את גדר הטיעונים אשר באפשרותו להעלות לגבי התכנית ואת זכותו להביע עמדה לגבי הנושאים המוסדרים בה.

150. צו מניעה המעכב הקמת מסילות מפאתיה הדרומיים של העיר עתלית וצפונה, יאפשר בחינה והכרעה בין חלופות התוואי השונות ללא חסמים ו/או הטיה כנגד או בעד חלופה כזו או אחרת.

151. מתן אפשרות לרכבת ישראל להציב חסמים כגון תחנת חוף הכרמל החדשה תאווין מבחינה מעשית את הבטחת רכבת ישראל בבג"ץ 6812/23 כי החלופות שהוצעו יישארו זמינות לבחינה במסגרת תת"ל 65.

152. ללא צו מניעה, יתאפשר לרכבת ישראל להתנער מהתחייבותה לבית הדין הגבוה לצדק, כי החלופות ייבחנו – כאשר קיימת היתכנות פרקטית לביצוען – במסגרת תת"ל 65ב.

פניה מוקדמת והמועד המתאים להגשת העתירה

153. פניה מוקדמת להגשת העתירה הוגשה למחלקת בג"צים ולות"ל (נספחים 39-40, בהתאמה). מחלקת בג"צים לא השיבה לפנייה המוקדמת.

154. הות"ל השיבה כך (נספח 41, עמוד רץ 482):

"החלטת הוותל לפי סעיפים 77-78 מדברת בעד עצמה בדבר הכנת תכנית וקביעת תנאים להיתרים.

בהתאם להנחיות היועצת הסביבתית לוותל נבחנות החלופות השונות הרלוונטיות, בהלימה להבהרות המשיבים במסגרת בג"ץ 6812/23.

מכל מקום על פי פסיקתו העקבית של בית המשפט, הנהירה לך היטב, כל עתירה המוגשת בשלב מקדמי זה של ההליך התכנוני הינה בגדר עתירה מוקדמת.

ככל שבכל זאת תבחרו להגיש עתירה, נעמוד על פסיקת הוצאות משמעותיות"

155. בנסיבות העניין, על רקע ההחלטות הקונקרטיות בנושא בבג"ץ 5913/15, בג"ץ 7741/19 ובג"ץ 6812/23, נכון לקבל את הסעד המבוקש של צו מניעה לביצוע עבודות פיזיות בעתלית וצפונה מכך, בגדר תת"ל 65א, עד לאחר שההליך התכנוני יושלם בגדר תת"ל 65ב.

טז. סעד מבוקש

156. בית המשפט הנכבד יתבקש להוציא מלפניו צו על תנאי לפיו המשיבים יידרשו לנמק מדוע לא יינתן צו מניעה מהקמת תשתית על פי התכנון בתת"ל 65א, ממבואתיה הדרומיים של עתלית ועד הקצה הצפוני של התכנית תת"ל 65א, בחיפה, עד אשר הליך התכנון של תת"ל 65ב יושלם, צו מניעה אשר ישריין את זמינות החלופות אותן המשיבים 1-3 התחייבו לבג"ץ כי יישארו זמינות לבחינה במסגרת תת"ל 65ב, דהיינו כל החלופות הרלוונטיות לחיפה ועתלית כפי שהוצגו לעיל ובבג"ץ 6812/23.

157. הצפון, מפרץ חיפה והעיר חיפה עומדים בפני אפשרויות פיתוח היסטוריות, כאשר רכבת מהירה לסביבת המפרץ תאפשר הגירת אוכלוסיה ועסקים למפרץ, לעיר חיפה ולצפון כולו.
158. מטרת תת"ל 65 היא "חיבור הפריפריה אל מרכז הארץ" (מסמך ההכרזה). התכנית האסטרטגית של רכבת ישראל מציינת כי חלופת השדרה היא המיטבית להגשמת יעד זה.
159. הוספת מסילות מהירות דרך העיר עתלית (כמוצע על ידי רכבת ישראל במסגרת תת"ל 65א) תסכל מבחינה מעשית הקמת מנהרת שדרה מזרחית לעיר, לפי חלופה 20, חלופה עם תועלת כלכלית, תחבורתית וסביבתית משמעותית ביותר, ואף משנה מציאות במדינת ישראל (חלופה 20, מנהרת שדרה, מייתרת את הפגיעה בעיר).
160. במסגרת תת"ל 65 ניתן גם לקדם חלופה המביאה לפינוי מלא של המסילה מהסביבה החופית בחיפה, באמצעות שילוב של חלופה 11 עם חלופה 20 (מנהרת השדרה).
161. כך גם הליך הגבהת החיץ הנדרש בעיר עתלית (לקירות 10 מ' מבסיס הסוללה) עבר בות"ל רק לאחר הליך ההתנגדויות לתת"ל 65א, ללא שלתושבי עתלית או (או לציבור בכלל) ניתנה הזדמנות להשיג על מפגע אורבני זה (ישיבת הות"ל מיום 19.9.2022).
162. המשיבה 1 (הות"ל) לא מצאה מקום לחייב את משרד התחבורה ורכבת ישראל להתייחס בתסקיר לחלופות שהוצעו, חרף העובדה כי החלופות הוצגו בצורה נאותה על ידי גורמי המקצוע הבכירים ביותר, מבעוד מועד ועל פני למעלה מ-10 שנים (מנהרת שדרה הוצגה לראשונה לות"ל בשנת 2012); חרף העובדה כי עוד בשנת 2016 המדינה התחייבה בפני בג"ץ להתחייס "בפתיחות דעת" לחלופת העותרים (בג"ץ 5913/15); וחרף העובדה כי צוות הות"ל העביר ביום 7.9.2016 דרישה לרכבת ישראל להציג בחינה של חלופת מנהרת השדרה בתסקיר (נספח 4).
163. זאת ועוד, גם כאשר דו"ח בדיקת כדאיות כלכלית תחבורתית (4/2022) קבע כי לחלופת מנהרת השדרה "יתרון" נוכח "קיצור זמן הנסיעה משמעותי יותר", הדבר לא הביא את הות"ל לבחון מחדש את תכנון המסילות בסביבה החופית. זאת כאשר החלופות שהוצעו נמצאו כעדיפות מבחינה תחבורתית, כלכלית, הנדסית, סביבתית, אורבנית ואסטרטגית – לפי כל חוות דעת חיצונית שבחנה את הנושא (חוות הדעת הועברו לידיעת הות"ל). למעשה, בבדיקת הכדאיות שהוזמנה על יד משרד התחבורה (4/2022), הוכח כי חלופה 102 (חלופת רכבת ישראל) היא ללא היתכנות מבחינת תקצוב.

164. אם כן, מה שידוע לנו על אותה חלופה 102, שמקדמת כביכול רכבת ישראל, זה שהיא בעלת תועלת כלכלית שלילית, ועל כן בעלת היתכנות לתקצוב נמוכה במיוחד.

165. נוכח החשיבות ההיסטורית של התשתית דגן; בהינתן העדר בחינת חלופות בתסקיר כנדרש בדין; בהינתן פיצול תת"ל 65, כאשר חלופות שהוצעו למקטע החפיפה בין התכניות תת"ל 65א ותת"ל 65ב לעולם לא נבחנו ולא יוכלו להיות מקודמות מבחינה פרקטית במידה ותת"ל 65א תושלם כמתוכנן; מן הדין והצדק לקבל את העתירה ולהורות למשיבים 1-3 ולמשיבים האחרים המעוניינים להשיב, ליתן טעם מדוע לא ייקבע צו מניעה המעכב יישום תת"ל 65א במקטע החפיפה, עד אשר תכנון תת"ל 65ב יושלם.

דביר לנגר, עו"ד
ב"כ העותרת