

מרכז תחבורה משולב – חדרה

מחברים:

אינג' איל רביב (M.Sc).

אינג' צחי כהן ברר (M.Eng).

חברת אורחד בע"מ.

תקציר

פרויקט מרכז התחבורה המשולב (להלן מתח"מ) עתיד לשלב את כלל גופי התחבורה הציבורית ובכך יאפשר הפעלה מיטבית בין תנועת האוטובוסים והרכבות, וכן הזרמת התנועה מהמרכז אליו באופן אשר יהלום את פיתוח העיר ודרכי הגישה שלה.

המתח"מ ממוקם בשטח תכנית מפורטת מאושרת חד/1300 בלב ליבו של אזור התעסוקה החדש של חדרה המתהווה בימים אלה, "אנרג'י פארק" אשר בנוסף להיותו אזור תעסוקה רב שימושי, עתיד לאכלס מייזמים מתחום האנרגיה ואף את בניין העירייה החדש.

המתח"מ הוגדר בפרוגרמה של רכבת ישראל כ"תחנת המעבר" הראשית בקו הרכבת חיפה-תל אביב, ויחליף את תחנת בנימינה המשמשת כתחנה זו היום. כפועל יוצא, עתיד להתקצר זמן הנסיעה מחדרה לתל אביב לכ-20 דק' בלבד.

בתחום הפרויקט מתוכננים להבנות שטחי משרדים, מסחר וחניונים בהיקף שטח כולל של מעל 100,000 מ"ר וצפוי להתפרסם במכרז D.B.O.T.

הפרויקט הינו פרי שיתוף פעולה הדוק בין משרד התחבורה, רכבת ישראל כייזם, ועיריית חדרה ומשתלב עם חזון משרד התחבורה להנגיש את התחבורה הציבורית בצורה מיטבית לכלל האזרחים ובכך לעודד השימוש בה.

לציין כי הפרויקט הנ"ל הינו פרי שיתוף פעולה הדוק בין יזם הפרויקט, רכבת ישראל, לבין עיריית חדרה וכן משתלב עם חזון משרד התחבורה להנגשת תחבורה ציבורית בצורה מיטבית לכלל האזרחים ובכך לעודד השימוש בה.

רכבת ישראל תקים את הפרויקט באמצעות מכרז D.B.O.T לתקופת זכיון של 25 שנה באופן שבו היזם שייבחר יקים, יתפעל ויתחזק את כל רכיבי הפרויקט ובכך ייהנה מדמי השכירות בשטחי המסחר, המשרדים, החניה והרציפים לכל אורך תקופת הזכיון, בסוף התקופה יחזיר היזם את הנכס לבעליו רכבת ישראל ועיריית חדרה.

גוף המאמר:

על מנת להבין את פרויקט מרכז התחבורה המשולב בחדרה, יש להבין תחילה, את המחשבה של המדינה בענין זה. הכוונה, יש להבין שמרכז התחבורה המשולב בחדרה אינו בבחינת פרויקט תחבורתי בודד אלא מארג של חזון, יעדים, מדיניות וכן, מחשבה ממשלתית כוללת.

מרכז התחבורה המשולב בחדרה, מייצג נקודת שיא נוספת בעבודה משותפת של משרדי הממשלה במטרה להירתם לגלגל התנופה שמכונה "הורדת יוקר המחיה" במדינת ישראל.

העיר חדרה משויכת למחוז חיפה אבל נמצאת כולה בשרון הצפוני של המדינה. העיר שוכנת בסמוך לחוף ים ובסוף המאה ה-19 הוקמה כמושבה של אנשי העלייה הראשונה.

מבחינה גאוגרפית, ניתן להגדיר את חדרה כ"קו פרשת המים" של קו החוף של מדינת ישראל, ומשכך, מיקומה מאפשר לה להנות גם מקירבה למרכז הארץ וגם לצפונה הן מבחינת אזורי תעסוקה, הן מבחינת מסחר, והן מבחינת תרבות וחינוך.

בהתאם ליתרונות אלה של העיר חדרה וכן לחזון הכללי של המדינה בענין הנגשת התחבורה הציבורית, הוחלט במשרד התחבורה על קידום "מרכז תחבורה משולב" (להלן "מתח"מ") באמצעות חב' רכבת ישראל שעתיד לשלב בין תחנת רכבת חדשה בעיר לבין תחנה מרכזית חדשה לאוטובוסים. הפרויקט יכלול בנוסף גם שטחי חניונים, מסחר ומשרדים.

המתח"מ הוגדר בפרוגרמה של רכבת ישראל כ"תחנת המעבר" הראשית בקו הרכבת חיפה-תל אביב, ויחליף את תחנת בנימינה המשמשת כתחנה זו היום. כפועל יוצא, עתיד להתקצר זמן הנסיעה מחדרה לתל אביב לכ-20 דק' בלבד.

כאמור, הגוף הממשלתי המרכז את הפרויקט הוא רכבת ישראל אך מאחר והפרויקט נבנה בתחום העיר חדרה ובשימוש ארי בקרקעות העירייה, קיים הצורך בשיתוף פעולה בין שני גופים אלה עוד בטרם היציאה לדרך.

כעת, משהונחו קווי המתאר של הפרויקט, ניתן לגשת את אט אל המיקרו של ניהול הפרויקט ולהתחיל בקילוף רבדיו והטיפול בהם.

בהתאם לכתוב לעיל, מטרתו העיקרית של הפרויקט הינה הקמת מרכז תחבורה משולב בעיר אשר יוטמעו בו כל שימושי התחבורה המוכרים, תחנת רכבת, תחנה מרכזית לאוטובוסים, אזורי חניה "חנה וסע", "הבא וסע"/"קח וסע", תחנת מוניות, וכן מסחר, משרדים.

בשלב הראשון, יש לחצות את המשוכה הסטטוטורית - הפרויקט ממוקם בשטח תכנית מפורטת מאושרת חד/1300 בלב ליבו של אזור התעסוקה החדש של חדרה המתהווה בימים אלה, "אנרג'י פארק" אשר בנוסף להיותו אזור תעסוקה רב שימושי, עתיד לאכלס מייזמים מתחום האנרגיה ואף את בניין העירייה החדש. אזור תעסוקה זה מוקם על ידי עיריית חדרה באמצעות החברה הכלכלית חדרה כחלק ממיתוגה כעיר האנרגיה של מדינת ישראל.

כאמור, הפרויקט מחייב שיתוף פעולה הדוק בין רכבת ישראל לעיריית חדרה, לא רק מהטעמים הברורים של "חיים משותפים", אלא גם מבחינה קניינית וסטטוטורית. תחום בינוי המתח"מ, משלב בעלויות קרקע של העירייה ושל הרכבת.

על כן, הוחלט בצוות ההיגוי המשותף לעירייה ולרכבת כי יש לקדם הליך תב"ע בבעלות משותפת אשר גבולותיה יהלמו את התכנון ההנדסי של הפרויקט ויאפשרו לבנות את המתח"מ באופן שלם אך מופרד וכן לפצול במידת הצורך בעתיד.



איור 1 – גבולות סטטוטוריים (מאושרים/מוצעים)

תב"ע זו גם צופה פני העתיד מבחינת תכניות עתידיות המתוכננות ברכבת ישראל לרבות תת"ל 65 (הכפלת המסילות בקו חיפה-תל אביב). במקום בו מתוכנן המתח"מ היום, מופעל מסוף המטענים של הרכבת. מסוף זה, עתיד להתפנות בעשור הקרוב לטובת פרויקט התת"ל. עד למועד זה, נאותה חטיבת המטענים של רכבת ישראל להקצות מתוך מגרש המסוף הקיים, אזור לשימוש המתח"מ. בעתיד כשיתממש תת"ל 65 הוא יהווה תכנית המשך משלימה סינרגטית למתח"מ.

תכנון הפרויקט – הופקד בידי משרד אדריכלים עוזי גורדון אשר שכר תחתיו צוות מתכננים מלא הכולל את כל דיסציפלינות התכנון אשר נמצא כעת בשלב תכנון מוקדם.

הפרויקט, מתוכנן להתפרסם כמכרז D.B.O.T (Design-Build-Operate-Transfer). משכך ועל מנת לעמוד ביעדי הזמן של הפרויקט, החל משלביו הראשונים נלקח נתון זה בחשבון בבחינת התכנון ויתרה מכך, בבחינת עריכת המכרז.

מכרז מסוג זה הינו מכרז סבוך ומתוחכם אשר צריך להביא בחשבון שלושה שלבים עיקריים במחזור חיי הפרויקט:

1. הקמה (Design-Build) – בשיטת "תכנון-בצוע".
2. תפעול (Operate) - ניהול, אחזקה ותפעול בזמן הזכיון.
3. מסירה (Transfer) – מסירה חזרה לבעלי הנכס רכבת ישראל ועירית חדרה.

בהתאם לכך, מונה צוות יועצים משפטיים וחברה העוסקת בכלכלת נדל"ן אשר הצטרפו לצוות ניהול הפרויקט משלביו הראשונים ויושב על המדוכה במקביל לתכנון המוקדם.

נתונים עיקריים:

1. כ-56,000 מ"ר חניונים (4 מפלסים).
2. כ-15,000 מ"ר טרמינל אוטובוסים, טרמינל רכבת, מעברים ציבוריים ומסחר.
3. כ-46,000 מ"ר שטחי משרדים.
4. כ-30,000 מ"ר שטחי פיתוח (על תכנית של 19 דונם).



איור 2 – מבט כללי ממערב על מרכז התחבורה



איור 3 – מבט כללי ממזרח הכולל פיתוח אזור תעסוקה אנרג'י פארק

לסיכום –

- פרויקט מרכז התחבורה עתיד להוות עורק מרכזי בפיתוח העיר חדרה ומיצובה כחלופה ראויה במדינת ישראל.
- הפרויקט משלב ריבוי בעלי עניין, החל ממשרדי הממשלה וכלה בתושבי העיר וסביבתה.
- תכנון הפרויקט נמצא בעיצומו ועתיד להיות מוקם במרכז בשיטת D.B.O.T. משם יעבור ליזם פרטי אשר יבנה, יתפעל וימסור אותו חזרה בסיום תקופת הזכיון לבעלי הנכס (רכבת ישראל ועיריית חדרה).
- פרויקט זה הינו אבן יסוד ואבן דרך משמעותית בהתקדמות התחבורה הציבורית במדינת ישראל בכל הקשור לשילוביות בין רכבת ואוטובוסים, ניהול כלכלי יעיל ומשותף.