

מדינת ישראל

משרדי הממשלה

משרד

הרעיון

המחלקה הארצית

למבנה ופניה

10/01 - 8/01



שם תיק: המועצה הארצית לתכנון ובניה

מזהה פנימי: גל-4/58541

מזהה פריט: 000fsg8

כתובת: 3-305-9-1-3

תאריך הדפסה: 23/07/2018

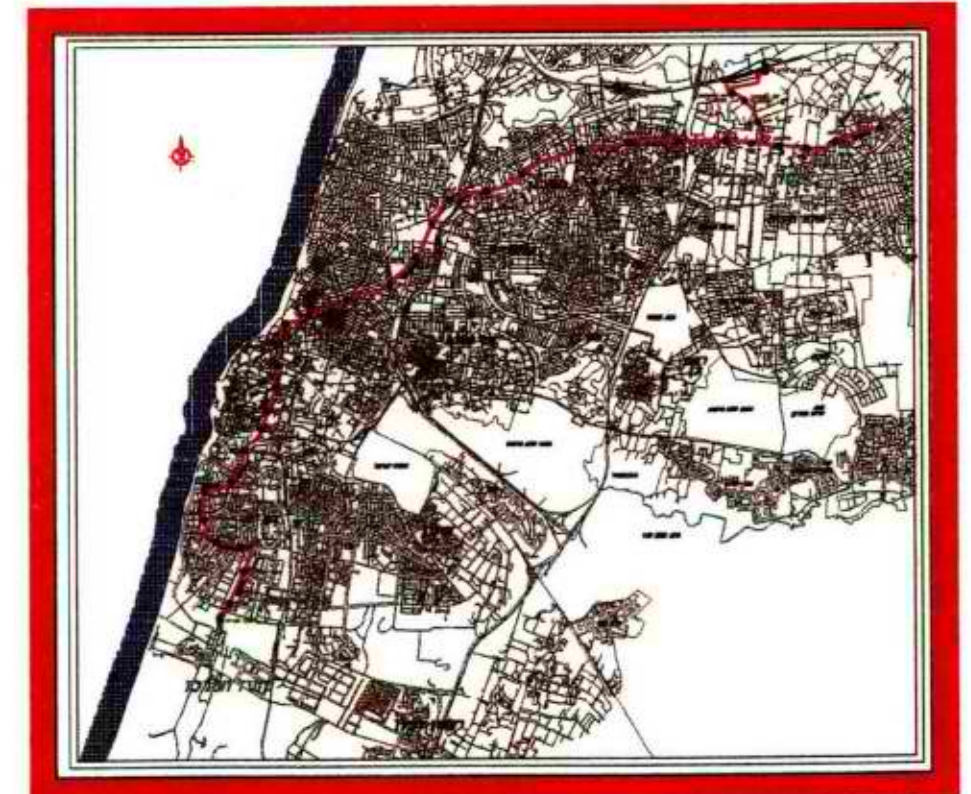
מחלקה

למבנה ופניה

מס' תיק מקורי

1/4/1

חוק התכנון והבניה תשכ"ה - 1965
 הועדה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז תל אביב ומחוז המרכז
תכנית מתאר מחוזית חלקית לרכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע
- במטרופולין תל אביב
 הכוללת הוראות של תכנית מפורטת
תמ"מ 1/5 - במחוז ת"א
תמ"מ 12/3 - במחוז המרכז
 קו: בת ים - תל אביב - רמת גן - בני ברק - פתח תקוה
תשריטי התכנית ונספחיה



ספטמבר 2001


 נח"ע - נח"מ חתומה עירונית להקמת המטריקס בע"מ
 23-4110516 גלילי 33-4320570 סניף 54030


 מ"מ"מ - מתכננת עירונית
 משרד תכנון ומתן תוכניות ע"מ

DELCAN ♦ HATCH MOTT MACDONALD ♦ ארמי מתומם בע"מ
 AMY METCOM LTD

13 One Eilat St., Tel. Street 54030 54030 תל אביב
 Fax: 972-3-5480157 ; 003 Tel: 972-3-5324367 ; 03
 E-mail: mesliot@netvision.net.il ; 03

סניגוס, שילה, קמפובסון - אדריכלים
 קודקודת המפרץ 10, ת"א 69400
 03-4499619 סניף 03-4499618
 e-mail: arch@fsj.co.il

DE LEUW / D.E.L.-MATI
 a joint venture

1. פרטי התוכנית

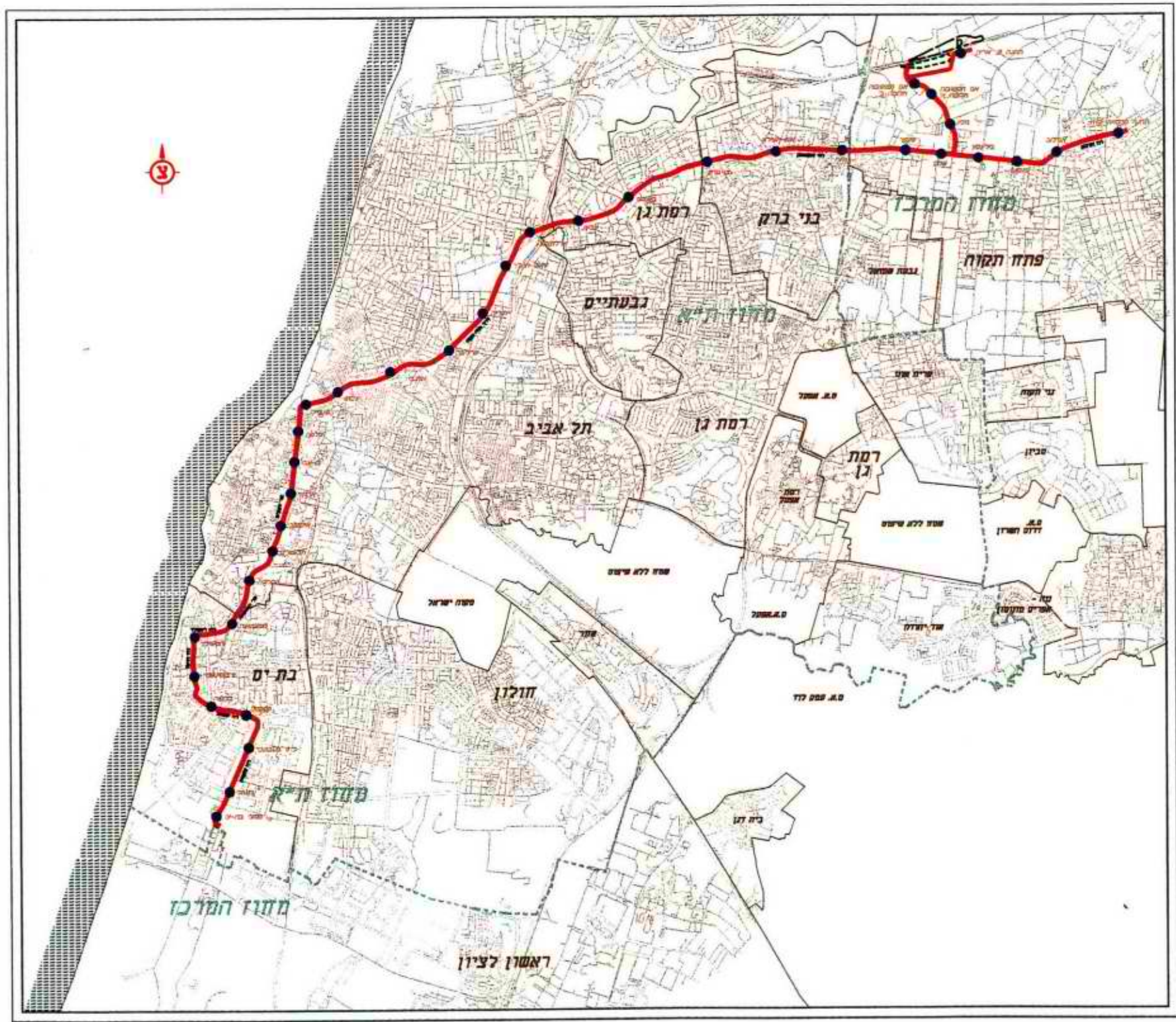
חוק התכנון והבניה תשכ"ה - 1965

הועדה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז תל אביב
 הועדה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז המרכז

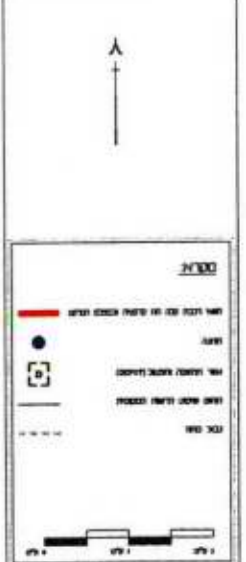
**תכנית מתאר מחוזית חלקית לרכבת קלה תת קרקעית
 ובמפלס הקרקע - במטרופולין תל אביב
 הכוללת הוראות של תכנית מפורטת
 תמ"מ 1/5 - במחוז ת"א
 תמ"מ 12/3 - במחוז המרכז**

- המקום: במחוז ת"א: מרחב תכנון של בני ברק, רמת גן, תל אביב, בת ים.
 במחוז המרכז: מרחב תכנון של פתח תקוה.
- שטח התכנית: כ- 665 דונם במחוז תל-אביב.
 כ- 406 דונם במחוז המרכז.
- יזום התכנית: הועדה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז ת"א.
 הועדה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז המרכז.
- מגיש התכנית: נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים למערכת הסעת המונים בע"מ.
- עורך התכנית: פיסלסון, שילה, יעקובסון - אדריכלים.
- בעלי הקרקע: המדינה, הרשויות המקומיות ופרטיים.
- חתימות: בעל הקרקע:
 מגיש התכנית:
 עורך התוכנית:
- אישור המודד: הנני מאשר בזה כי המפות המוצגות בגיליון 1-14 הינן העתק המפות הפוטוגרמטריות על סטן מדידה שנערכה ביום ושורסון הסתיים ביום וכי כל הפרטים שצויינו במפות הם נכונים. ולראיה באנו על החתום:

2. תרשים סביבה



תק. התכנון והבניה
 תהיה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז ת"א
 תהיה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז המרכז
 הכנת תוכנית: מחוז תל אביב - מחוז המרכז
 תמ"מ 1/5
 תמ"מ 12/3
 רכבת קלה
 תת-קרקעית ובמפלס הכביש



תוכן תכנון: תרשים סביבה

מסלול: 14.8.01

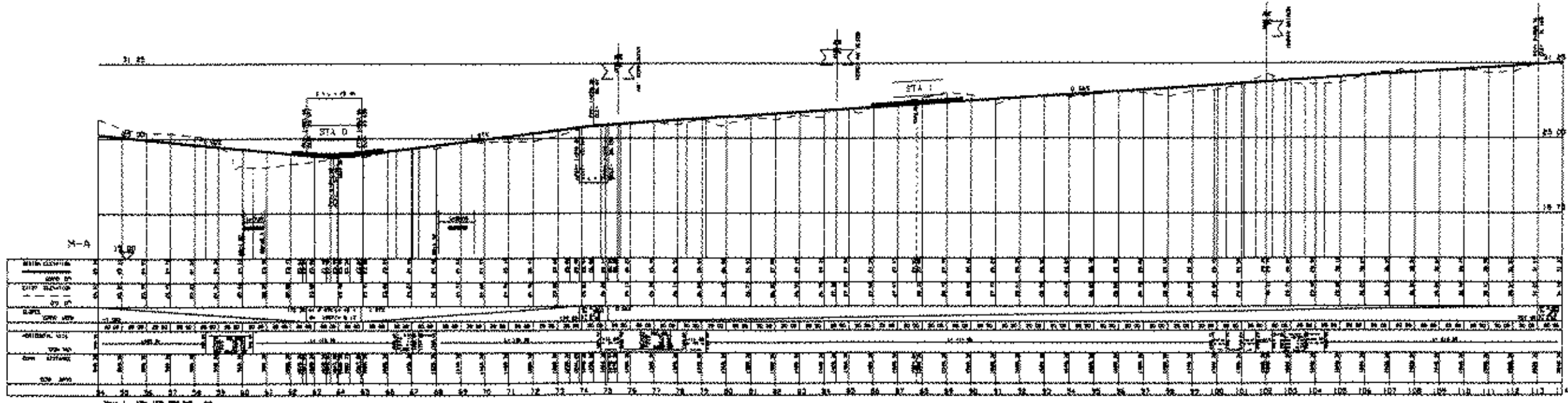
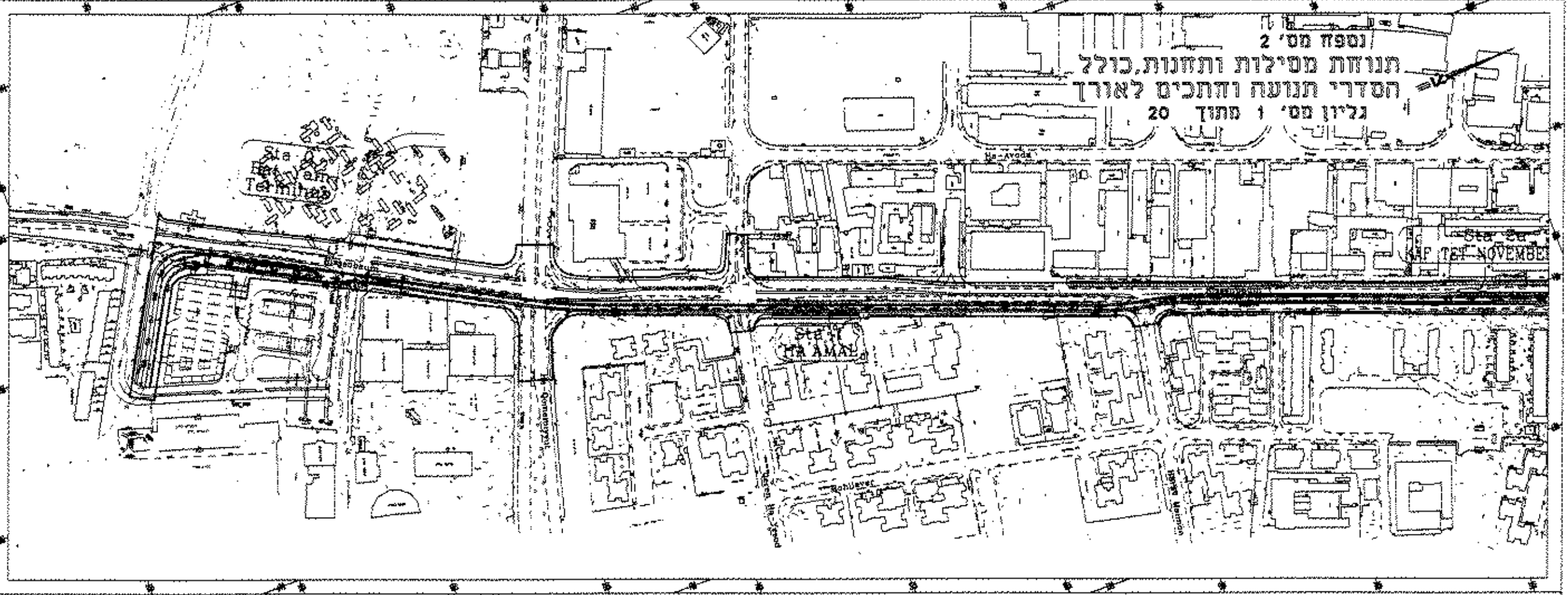
נספח-1

שלב ביצוע ראשוני

נספח-2

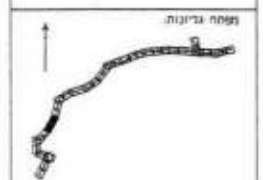
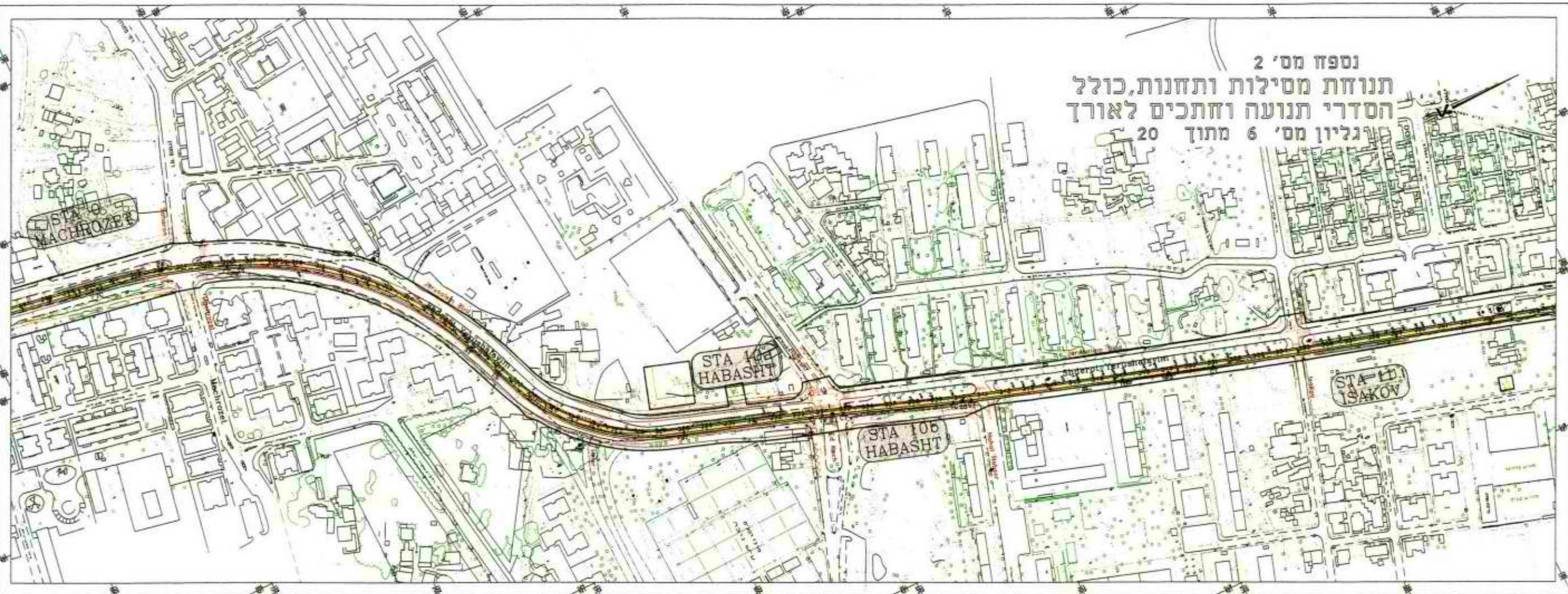
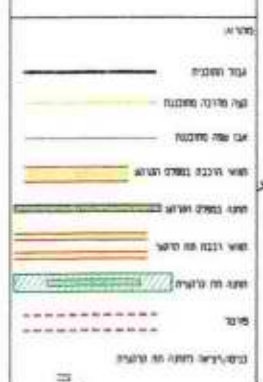
תנוחת המסילות, הסדרי תנועה
וחתכים לאורך התוואי

תוכן המסמך אינו מהווה תוכנית - 1/5
 תוכן המסמך אינו מהווה תוכנית - 12/5
 תוכן המסמך אינו מהווה תוכנית - 1/5
 תוכן המסמך אינו מהווה תוכנית - 12/5
 תוכן המסמך אינו מהווה תוכנית - 1/5
 תוכן המסמך אינו מהווה תוכנית - 12/5



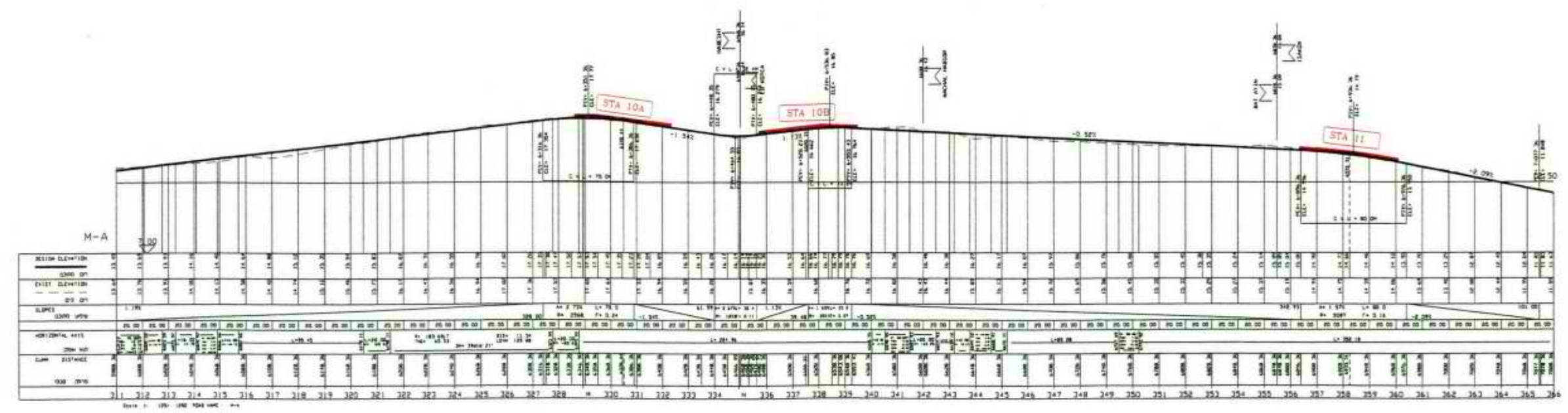
DE LEUW / DUEL - MATI
 1/5
 12/5
 1/5
 12/5

חיס המבנה והבניה (המסלול) - 1995
 הערה: המסלול המוצג הוא תוצאה של תהליך תכנון
 המבנה והבניה (המסלול) - 1995
 תמונה 1/5
 תמונה 12/3
 דרישות קניין
 חוק התכנון והבניה



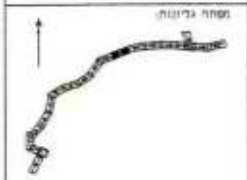
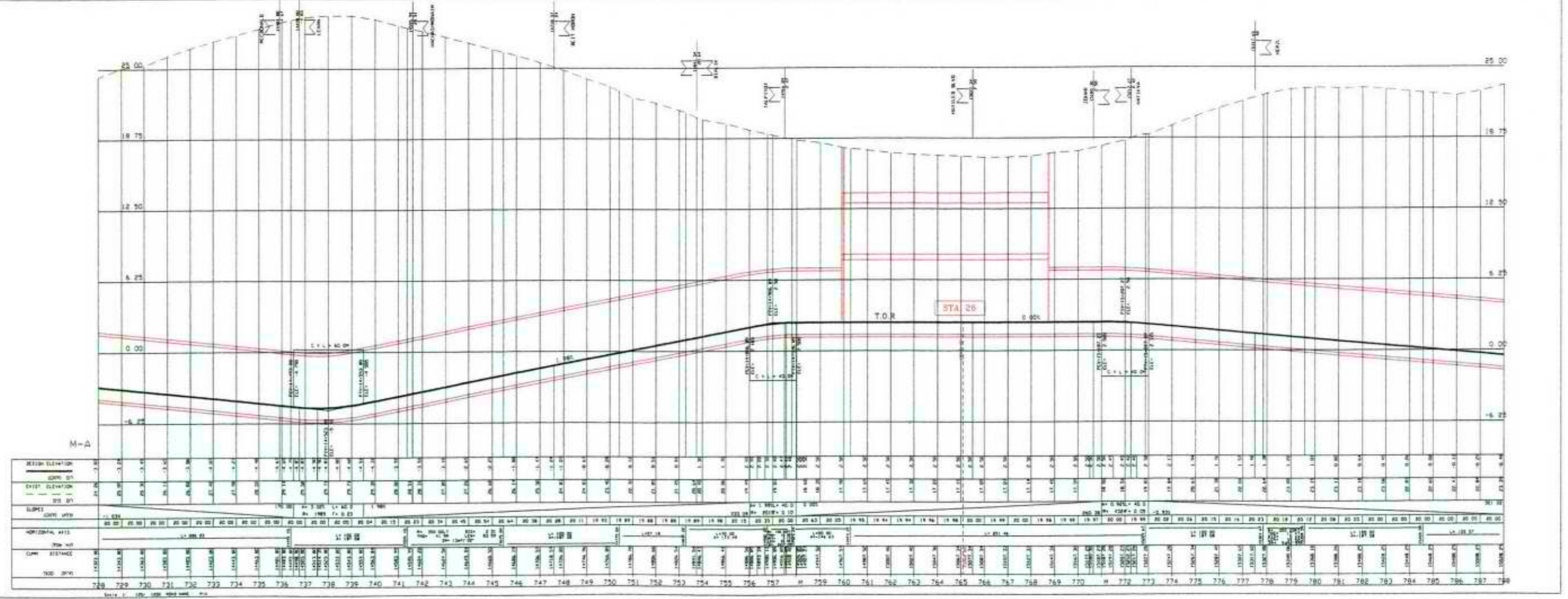
DE LEUW / DEL - MATI
 a joint venture

חיס המבנה והבניה (המסלול) - 1995
 תמונה 1/5
 תמונה 12/3
 דרישות קניין
 חוק התכנון והבניה



תוכן התכנון: תוכנית תשתית
 תאריך: 1985 - 1986
 מספר תוכנית: 12/3
 מספר תוכנית: 12/3
 מספר תוכנית: 12/3
 מספר תוכנית: 12/3

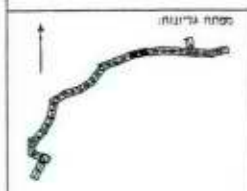
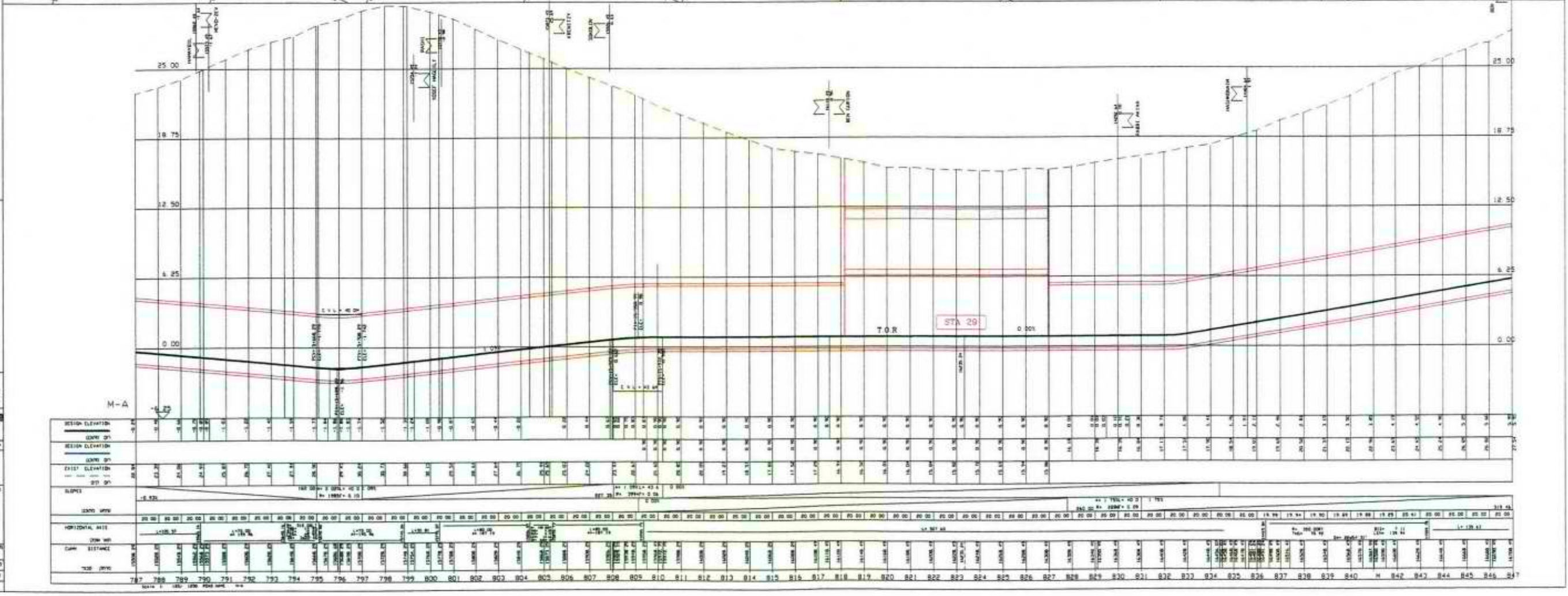
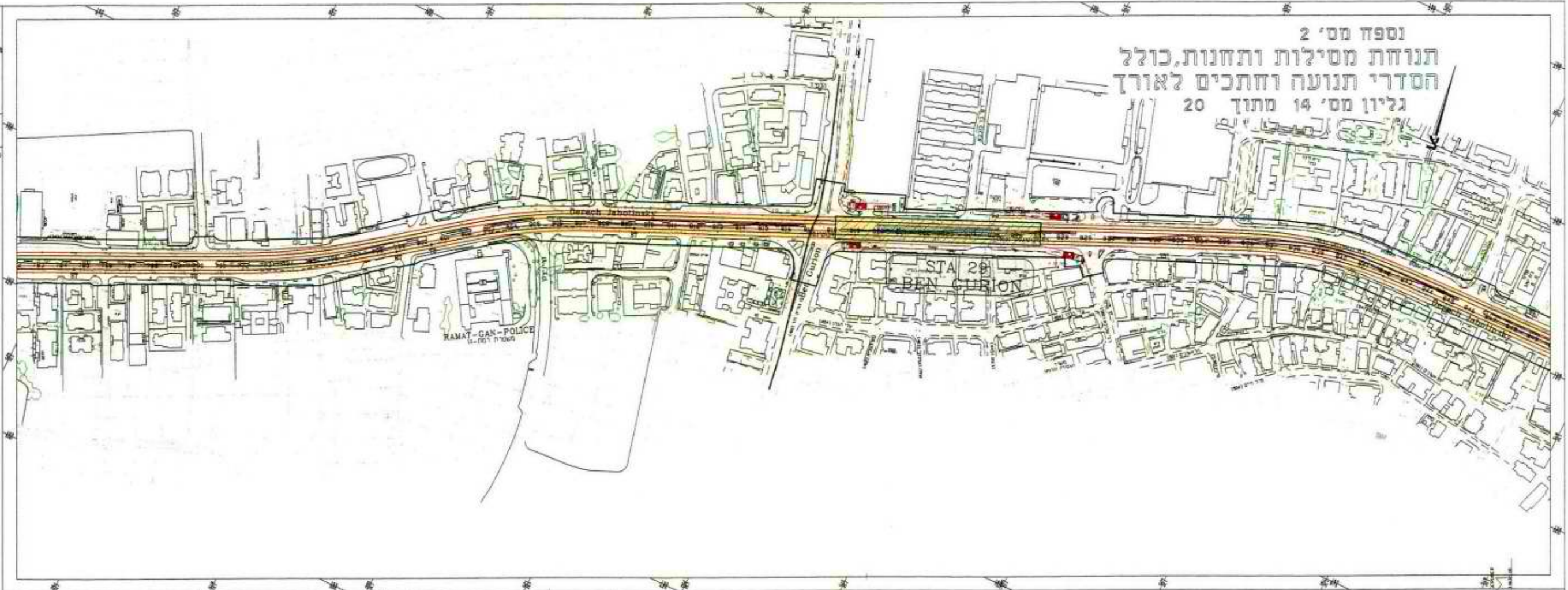
נספח מס' 2
 תנועת מסילות ותחנות, כולל
 הסדרי תנועה וזחתיים לאורך
 גליון מס' 15 מתוך 20



DE LEUW / D.E.L. - MATI
 a joint venture
 1985-1986
 12/3
 12/3
 12/3
 12/3

תוכן התכנון והצגה (המשלוח) - 1995
 הערה: תוכנית מתאר מס' 12/3 - ת"מ 1/5
 הערה: תוכנית מתאר מס' 12/3 - ת"מ 1/5
 ת"מ 1/5
 ת"מ 12/3
 ת"מ 1/5
 ת"מ 12/3

נספח מס' 2
 תנועת מטיילות ותחנות, כולל
 הסדרי תנועה וחתכים לאורך
 גליון מס' 14 מתוך 20



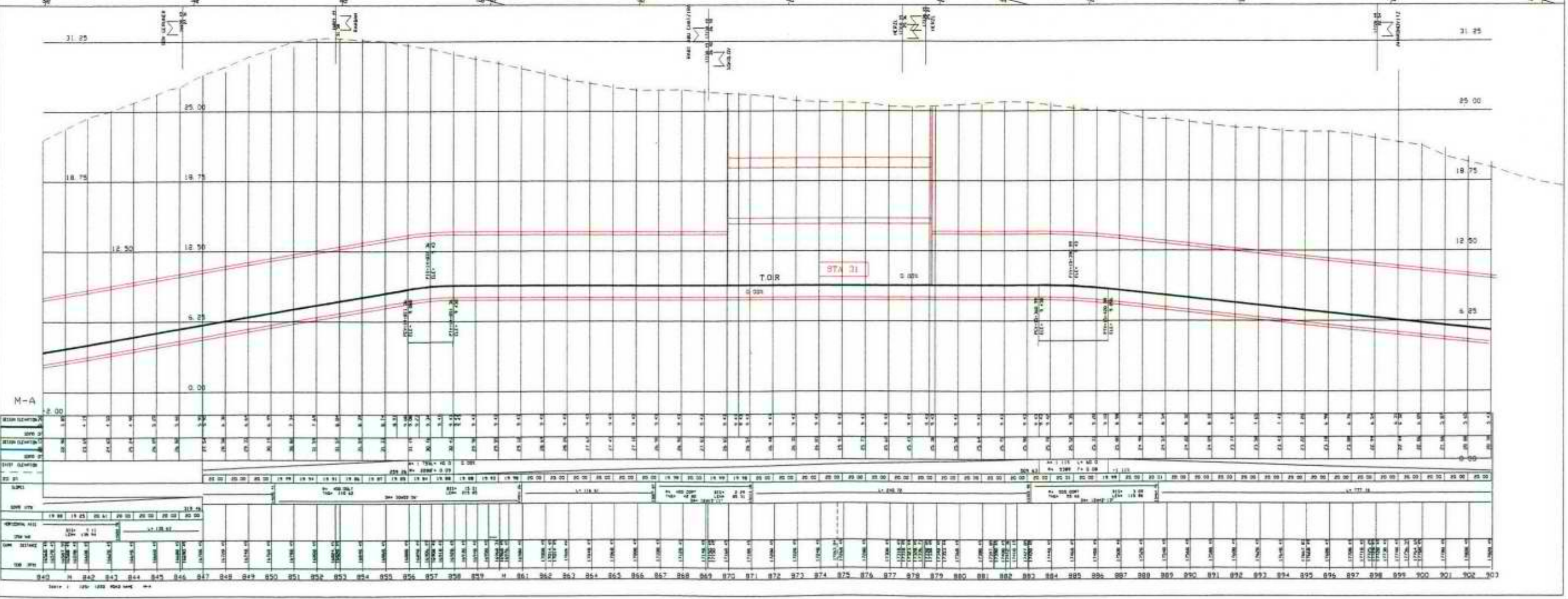
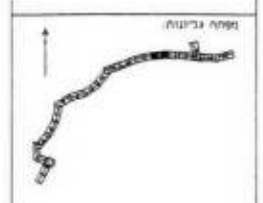
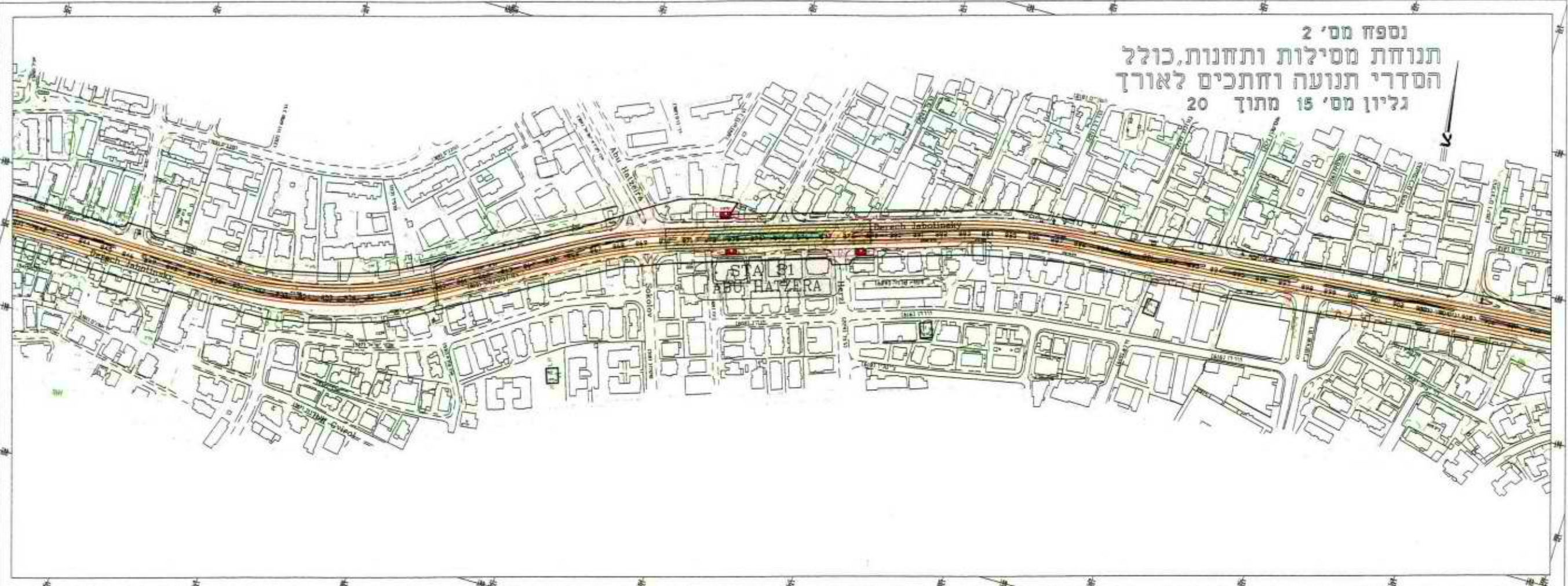
DE LEUW / DEL - MATI
 a joint venture

תוכן התכנון והצגה (המשלוח) - 1995
 הערה: תוכנית מתאר מס' 12/3 - ת"מ 1/5
 הערה: תוכנית מתאר מס' 12/3 - ת"מ 1/5
 ת"מ 1/5
 ת"מ 12/3
 ת"מ 1/5
 ת"מ 12/3

תוכנית תשתית לתחנת מסילות ומתחנת כולל
 תוכנית תשתית לתחנת מסילות ומתחנת כולל
 תוכנית תשתית לתחנת מסילות ומתחנת כולל
 תוכנית תשתית לתחנת מסילות ומתחנת כולל
 תוכנית תשתית לתחנת מסילות ומתחנת כולל



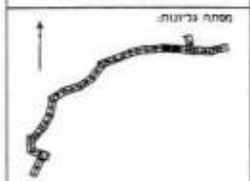
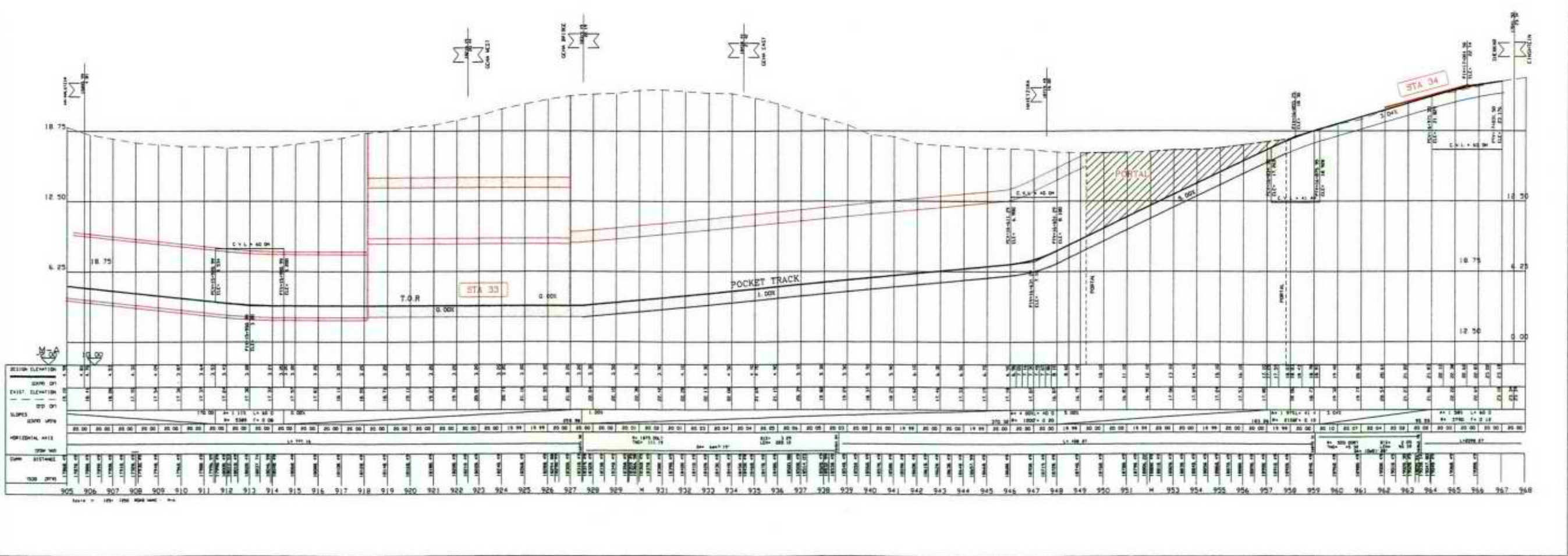
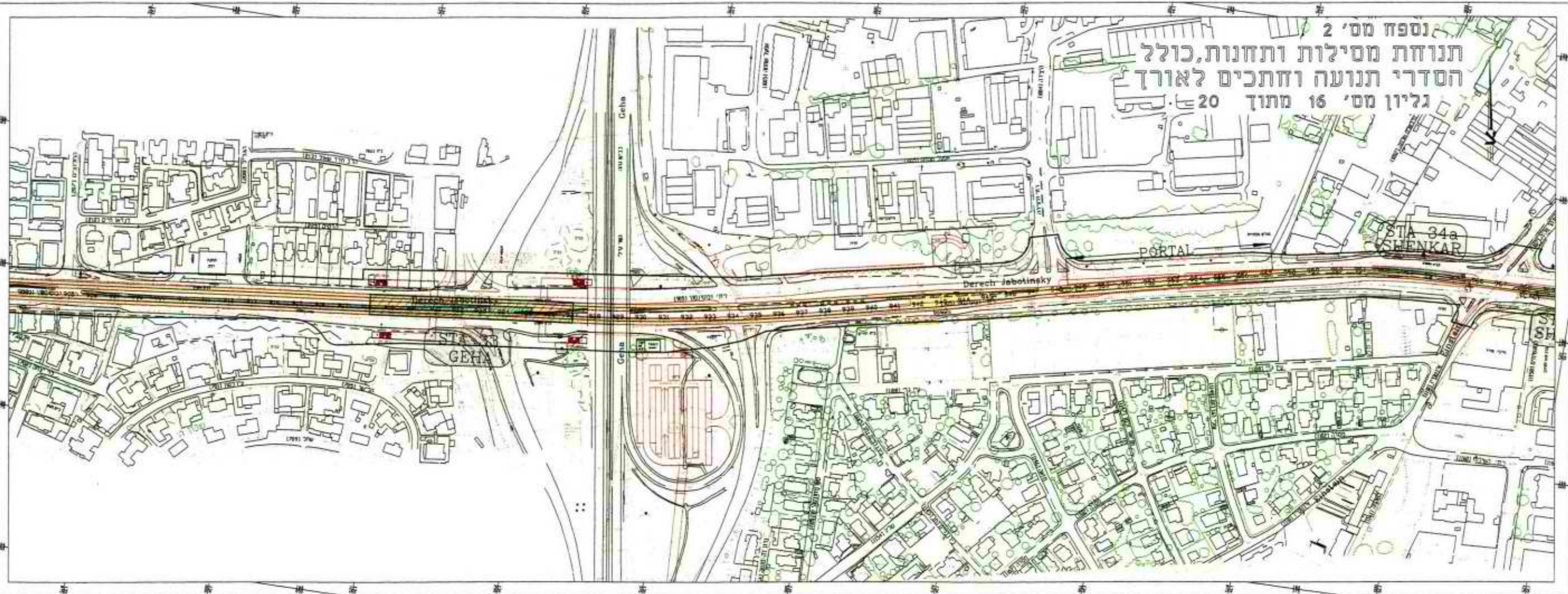
נספח מס' 2
 תנוחת מסילות ותחנות, כולל
 הסדרי תנועה וחתכים לאורך
 גליון מס' 15 מתוך 20



DE LEUW / DEL - MATI
 a joint venture
 תוכנית תשתית לתחנת מסילות ומתחנת כולל
 תוכנית תשתית לתחנת מסילות ומתחנת כולל
 תוכנית תשתית לתחנת מסילות ומתחנת כולל
 תוכנית תשתית לתחנת מסילות ומתחנת כולל

תוכנית תשתית ותשתיות (מסלולי - 2005)
 תוכנית תשתית ותשתיות (מסלולי - 2005)
 תוכנית תשתית ותשתיות (מסלולי - 2005)

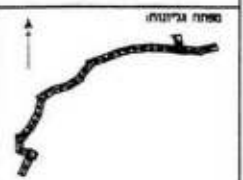
-



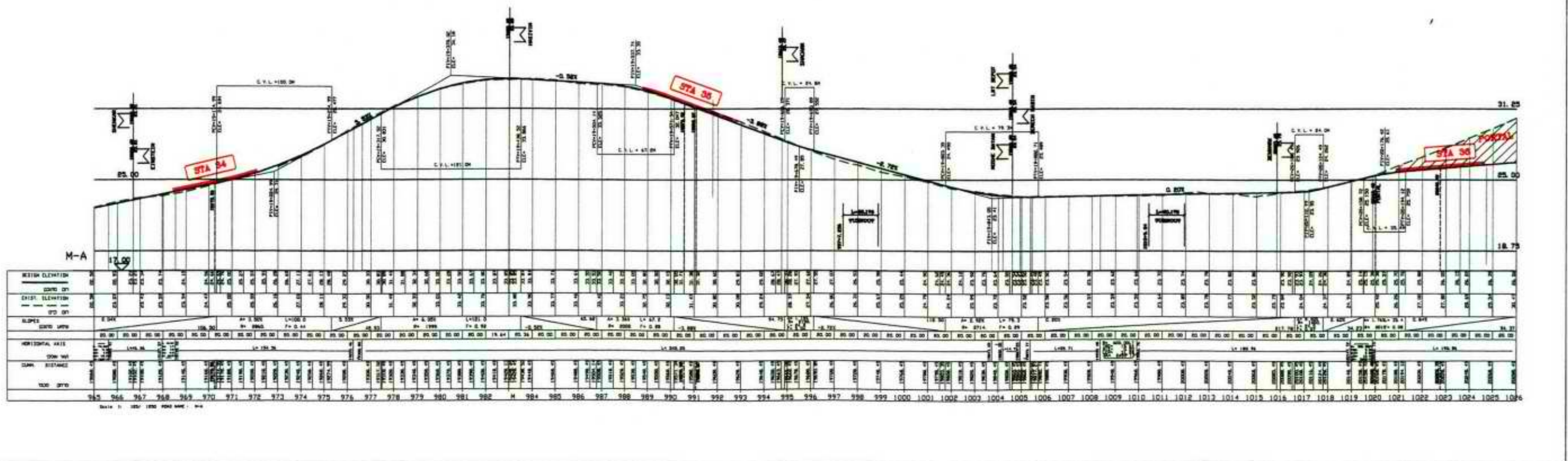
DE LEUW / DEL. - MATI
 a joint venture
 PROJECT NO. 2
 DRAWING NO. 16

תוכן המסמך והבוטא (תוקף) - 1988
 הערה: תוכן המסמך נכונת ונכונה - סדר הליך
 הערה: תוכן המסמך נכונת ונכונה - סדר הליך
 תוכן המסמך נכונת ונכונה - סדר הליך
 תוכן המסמך נכונת ונכונה - סדר הליך
 תוכן המסמך נכונת ונכונה - סדר הליך

1/5	12/3
הצבה קלה	
הצבה קלה	
הצבה קלה	
הצבה קלה	
הצבה קלה	
הצבה קלה	
הצבה קלה	
הצבה קלה	
הצבה קלה	

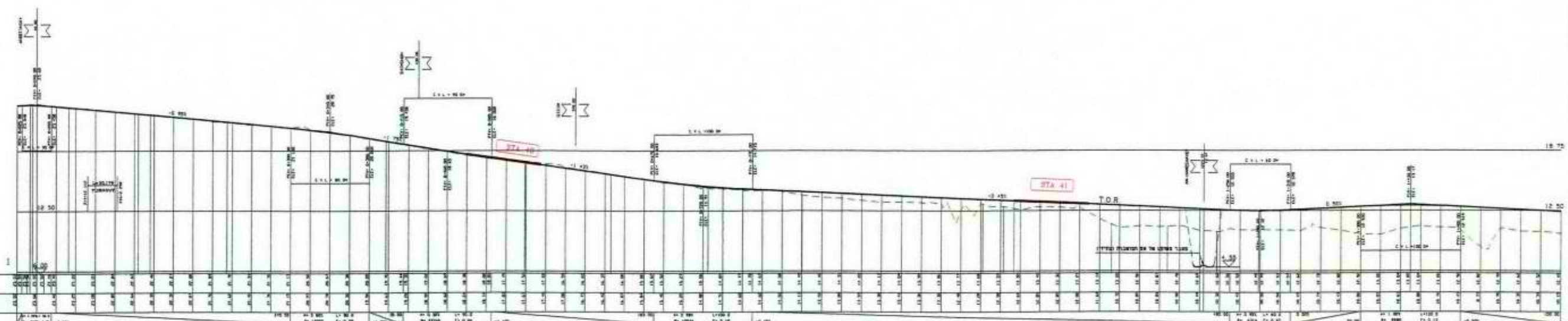


DE LEUW / OEL - MATI
 a joint venture
 תוכן המסמך נכונת ונכונה - סדר הליך
 תוכן המסמך נכונת ונכונה - סדר הליך
 תוכן המסמך נכונת ונכונה - סדר הליך
 תוכן המסמך נכונת ונכונה - סדר הליך
 תוכן המסמך נכונת ונכונה - סדר הליך



100% - 100%
 1/5 - 1/5
 12/3 - 12/3
 100% - 100%

-



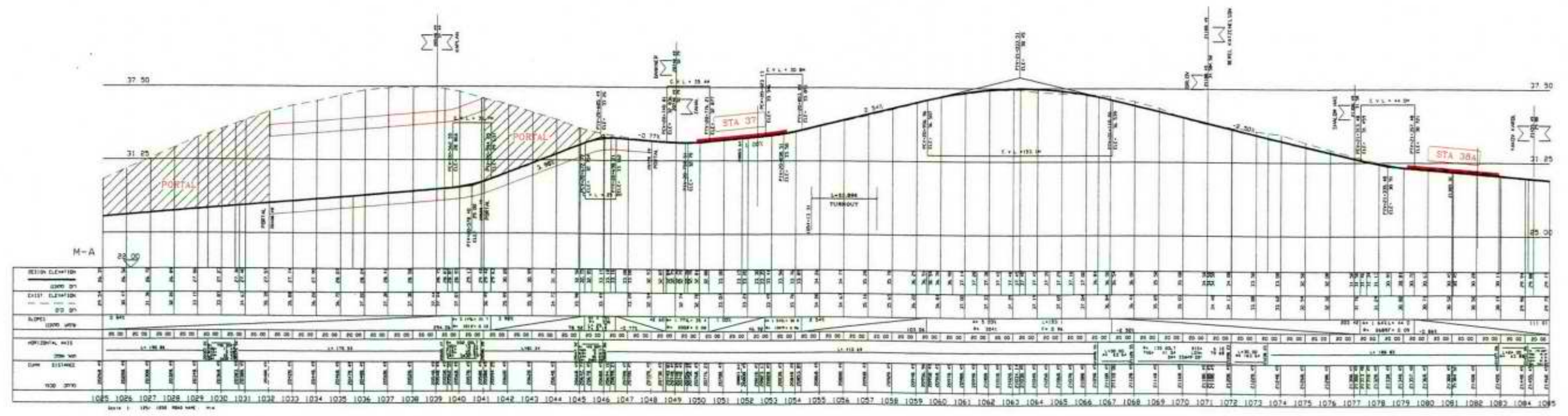
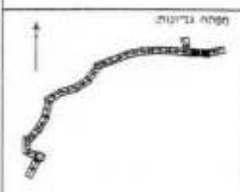
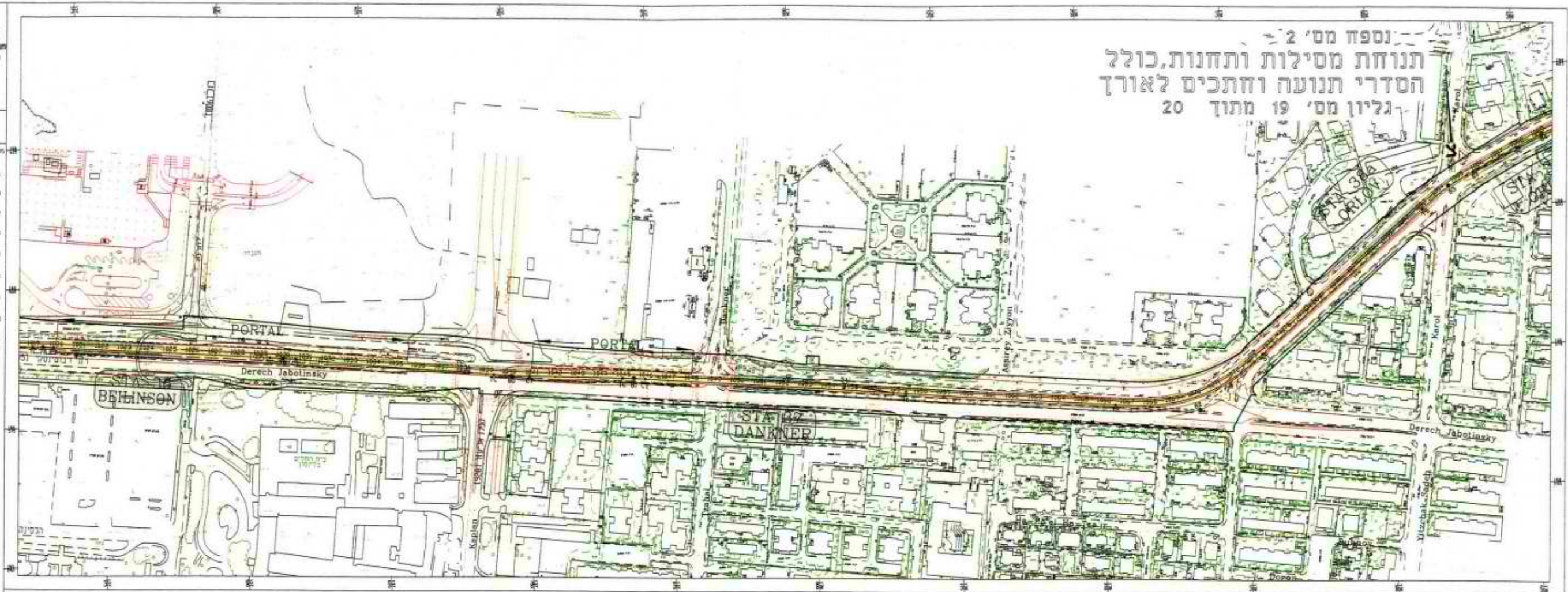
DE LEUW / DEL - MATI
 a joint venture

STATION	EL. (m)	GRADE (%)	VERT. CURVE DATA
211	11.50	0.00	
212	11.45	-0.43	
213	11.40	-0.86	
214	11.35	-1.29	
215	11.30	-1.72	
216	11.25	-2.15	
217	11.20	-2.58	
218	11.15	-3.01	
219	11.10	-3.44	
220	11.05	-3.87	
221	11.00	-4.30	
222	10.95	-4.73	
223	10.90	-5.16	
224	10.85	-5.59	
225	10.80	-6.02	
226	10.75	-6.45	
227	10.70	-6.88	
228	10.65	-7.31	
229	10.60	-7.74	
230	10.55	-8.17	
231	10.50	-8.60	
232	10.45	-9.03	
233	10.40	-9.46	
234	10.35	-9.89	
235	10.30	-10.32	
236	10.25	-10.75	
237	10.20	-11.18	
238	10.15	-11.61	
239	10.10	-12.04	
240	10.05	-12.47	
241	10.00	-12.90	
242	9.95	-13.33	
243	9.90	-13.76	
244	9.85	-14.19	
245	9.80	-14.62	
246	9.75	-15.05	
247	9.70	-15.48	
248	9.65	-15.91	
249	9.60	-16.34	
250	9.55	-16.77	
251	9.50	-17.20	
252	9.45	-17.63	
253	9.40	-18.06	
254	9.35	-18.49	
255	9.30	-18.92	
256	9.25	-19.35	
257	9.20	-19.78	
258	9.15	-20.21	
259	9.10	-20.64	
260	9.05	-21.07	
261	9.00	-21.50	
262	8.95	-21.93	
263	8.90	-22.36	
264	8.85	-22.79	
265	8.80	-23.22	
266	8.75	-23.65	
267	8.70	-24.08	
268	8.65	-24.51	
269	8.60	-24.94	
270	8.55	-25.37	
271	8.50	-25.80	
272	8.45	-26.23	
273	8.40	-26.66	
274	8.35	-27.09	
275	8.30	-27.52	
276	8.25	-27.95	
277	8.20	-28.38	
278	8.15	-28.81	
279	8.10	-29.24	
280	8.05	-29.67	
281	8.00	-30.10	
282	7.95	-30.53	
283	7.90	-30.96	
284	7.85	-31.39	
285	7.80	-31.82	
286	7.75	-32.25	
287	7.70	-32.68	
288	7.65	-33.11	
289	7.60	-33.54	
290	7.55	-33.97	

תוכן התוכנית (תאריך) - 1985
 העולה לפי חוק התכנון והבניה - 5745
 תוקף התוכנית (תאריך) - 1985
 מסמך מס' 1/5
 תמונה מס' 12/3
 - דרישה קרקע
 - תוכנית תשתית ותכנון

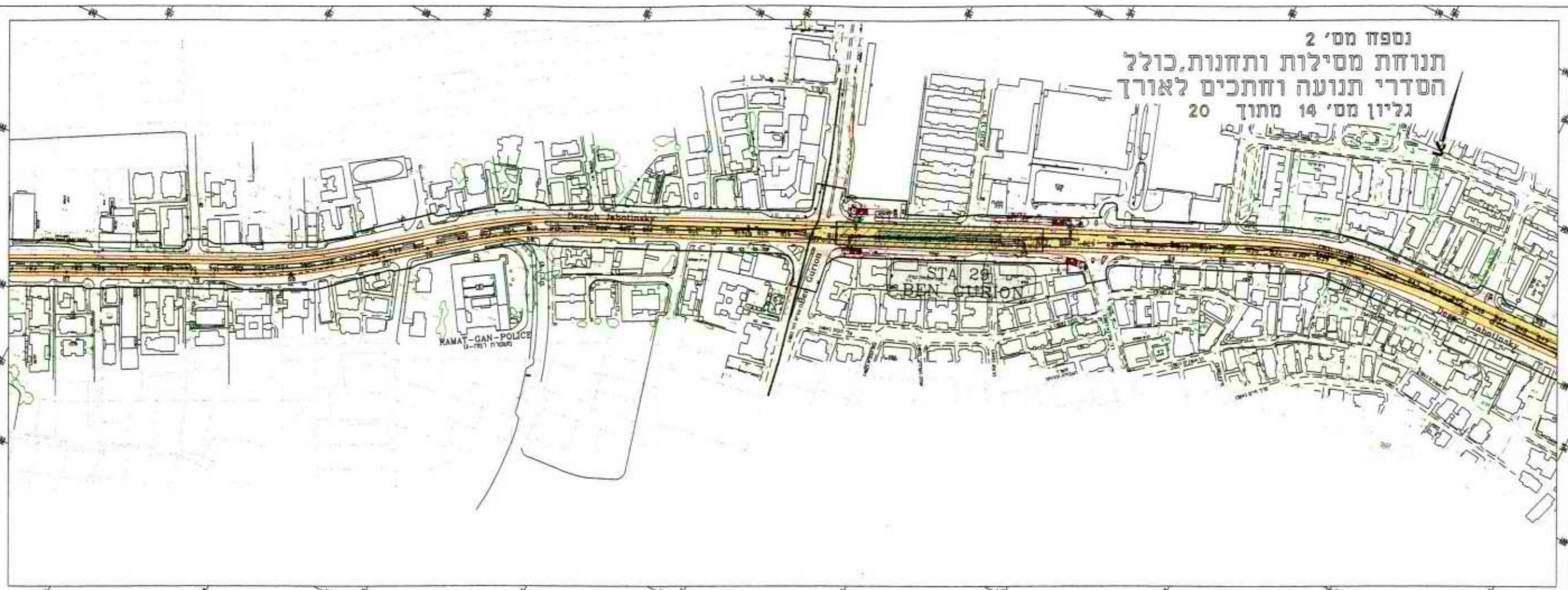
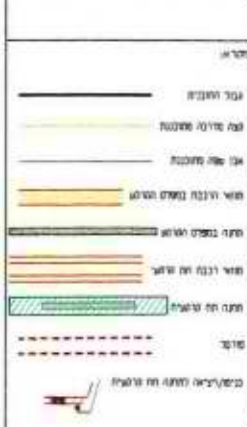
- גובה המים
- גובה המים המצטבר
- גובה המים המצטבר
- גובה המים המצטבר
- גובה המים המצטבר
- גובה המים המצטבר
- גובה המים המצטבר
- גובה המים המצטבר
- גובה המים המצטבר
- גובה המים המצטבר
- גובה המים המצטבר

נספח מס' 2
 תנוחת מסילות ותחנות, כולל
 הסדרי תנועה וחתכים לאורך
 גליון מס' 19 מתוך 20

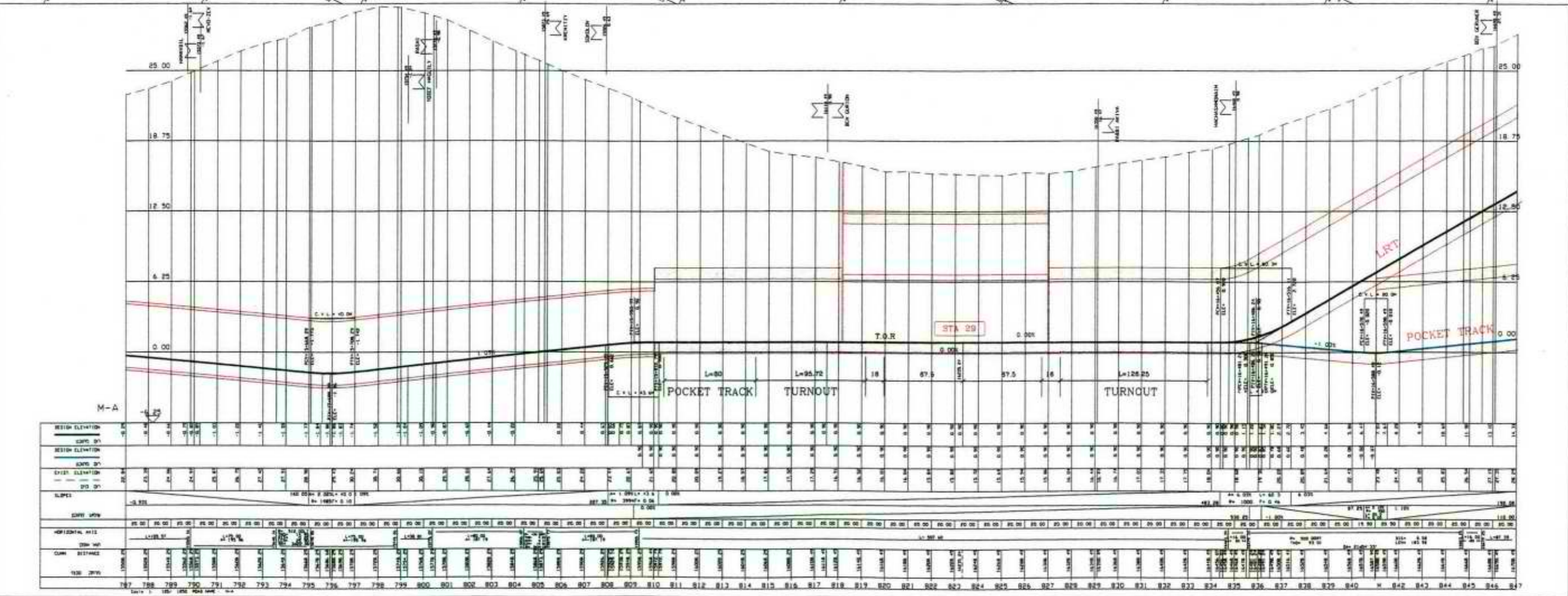
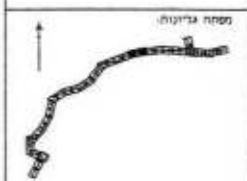


DE LEUW / O.E.L. - MATI
 a joint venture
 תוכן התוכנית (תאריך) - 1985
 העולה לפי חוק התכנון והבניה - 5745
 תוקף התוכנית (תאריך) - 1985
 מסמך מס' 1/5
 תמונה מס' 12/3
 - דרישה קרקע
 - תוכנית תשתית ותכנון
 N:\17-80.dwg *11.01.85

תוכן התוכנית ותכניה (תאריך: 1995)
 העולה מסלול מסלול 12/3 - 1/5
 העולה מסלול מסלול 12/3 - 1/5
 תאריך: 1/5
 תאריך: 12/3
 רכבת ישראל - תחנת ראמת גן



נספח מס' 2
 תנוחת מסילות ותחנות, כולל
 הסדרי תנועה וחתכים לאורך
 גליון מס' 14 מתוך 20



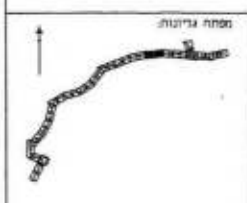
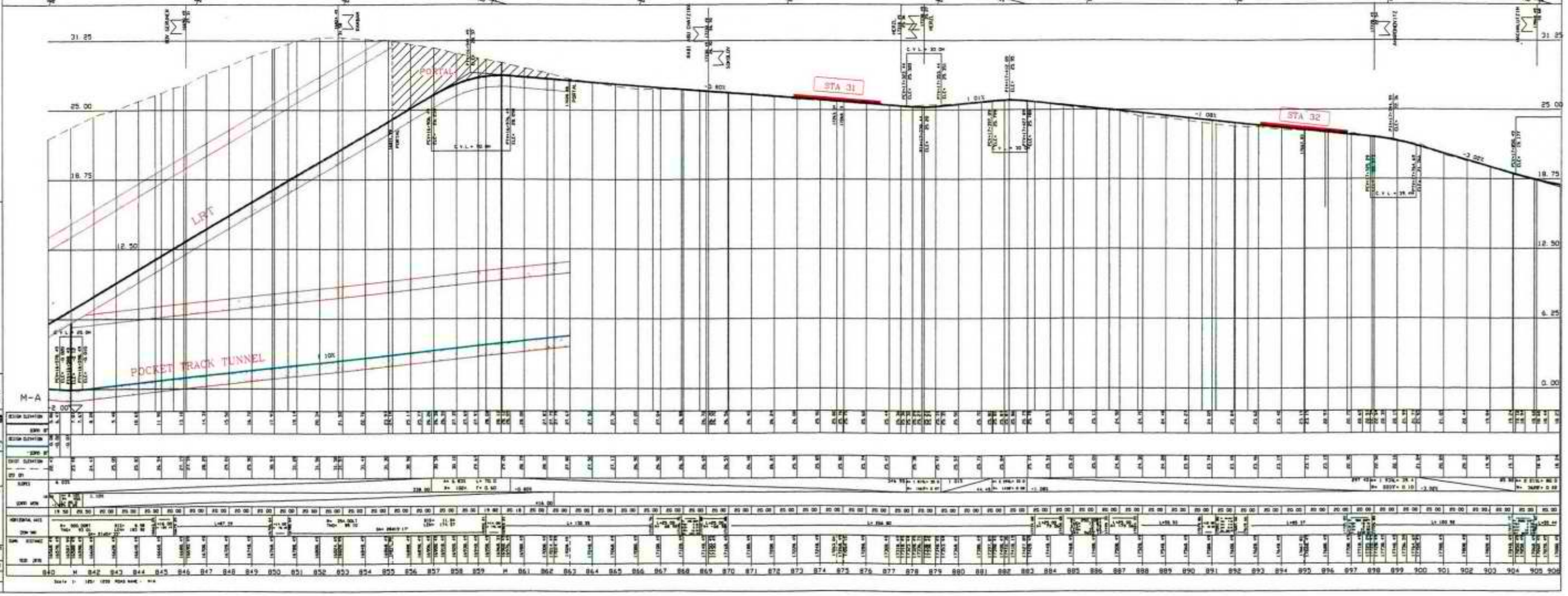
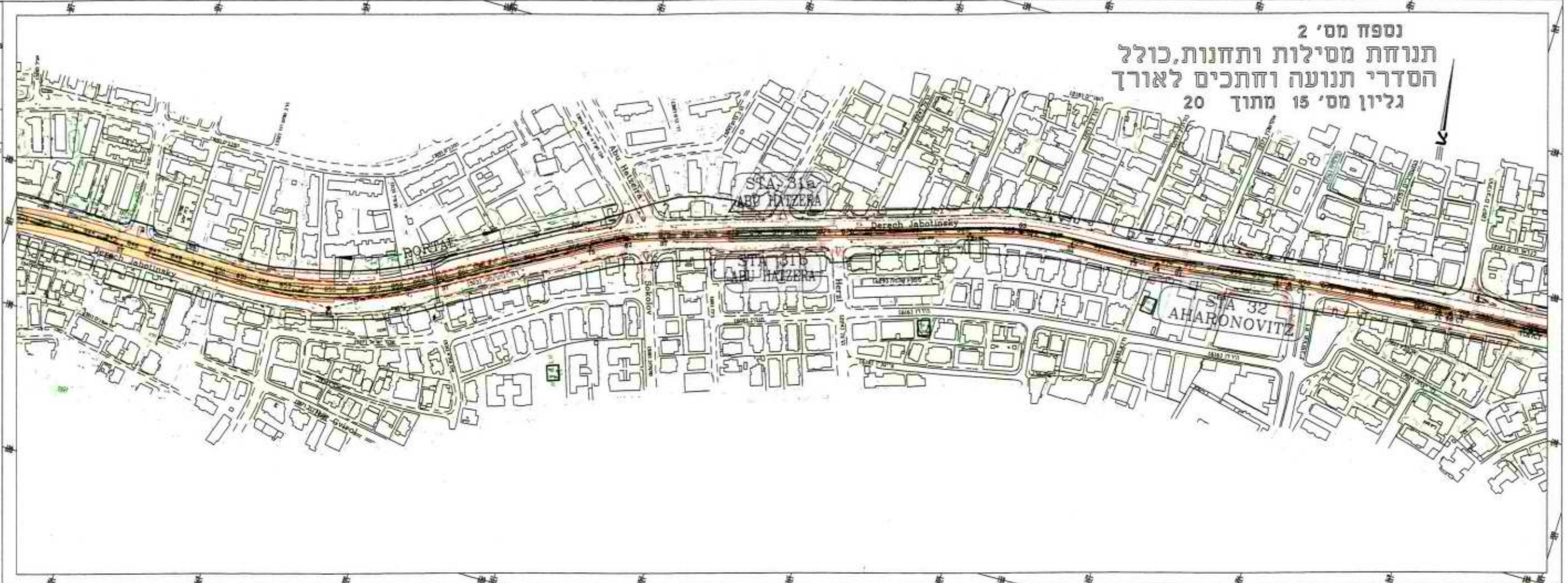
DE LEUW / DEL - MATI
 a joint venture
 תאריך: 1995
 תאריך: 1/5
 תאריך: 12/3
 רכבת ישראל - תחנת ראמת גן

תוכן התכנון והדגמה (תמונה) - 1985
 הערה: תוכנית התכנון והדגמה - 1985
 הערה: תוכנית התכנון והדגמה - 1985

תמונה 1/3
תמונה 12/3

תוכנית תכנון ותכנון
 תוכנית תכנון ותכנון

נספח מס' 2
תנוחת מסילות ותחנות, כולל
הסדרי תנועה וזתכים לאורך
גליון מס' 15 מתוך 20



DE LEUW / DEL - MATI
 a joint venture

תוכנית תכנון ותכנון
 תוכנית תכנון ותכנון

תמונה 1/3
 תמונה 12/3

תוכנית תכנון ותכנון
 תוכנית תכנון ותכנון

נספח-3

תחנה טיפוסית במפליס הקרקע

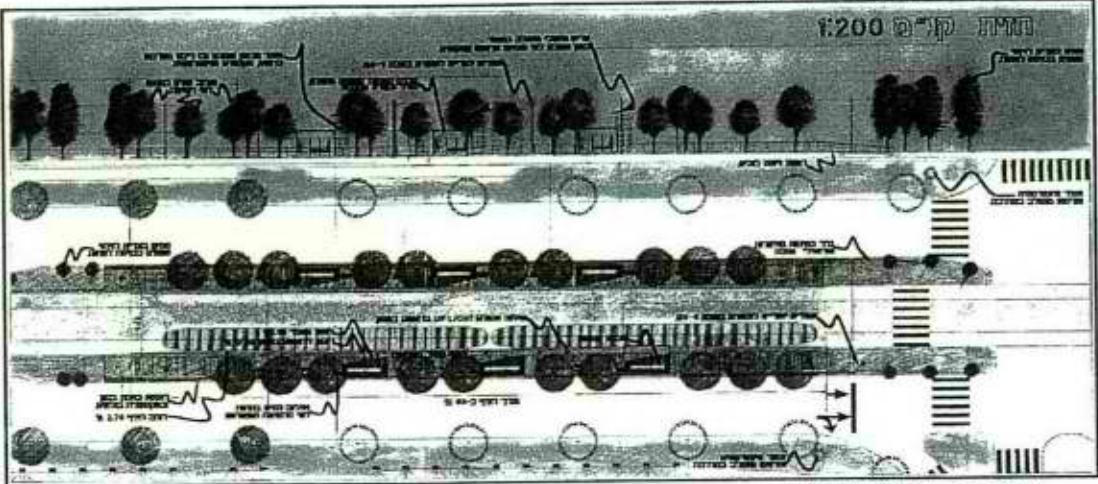
תוכנית ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200

מסמך תכנון
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200

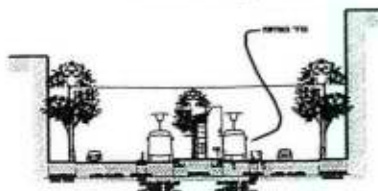
מסמך תכנון
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200

מסמך תכנון
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200
 חתך ק"מ 1:200

תחנה מסוג רציפים מקבילים

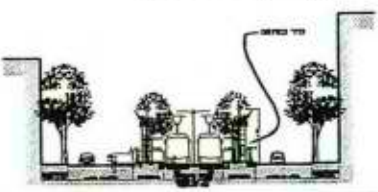


תוכנית ק"מ 1:200

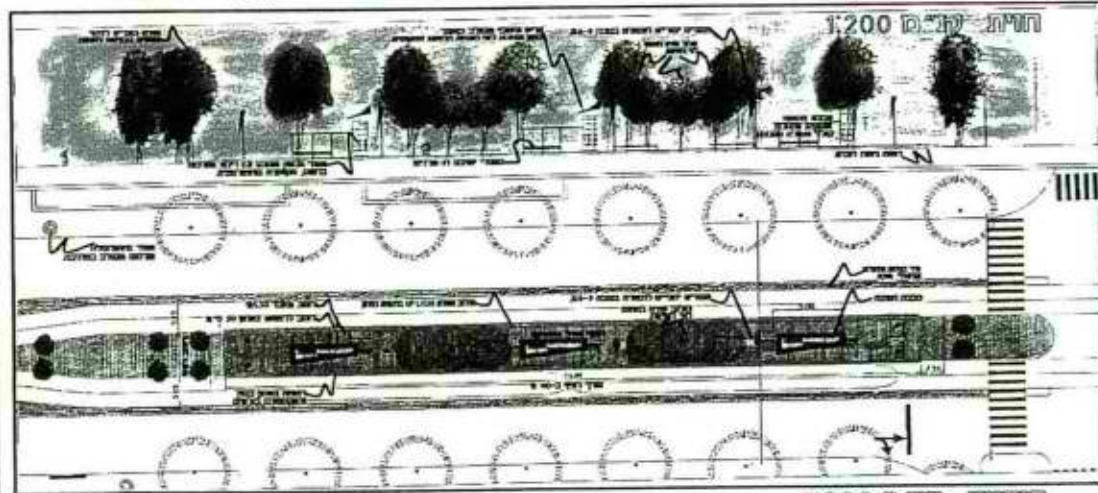


חתך ק"מ 1:200

חתך ק"מ 1:200

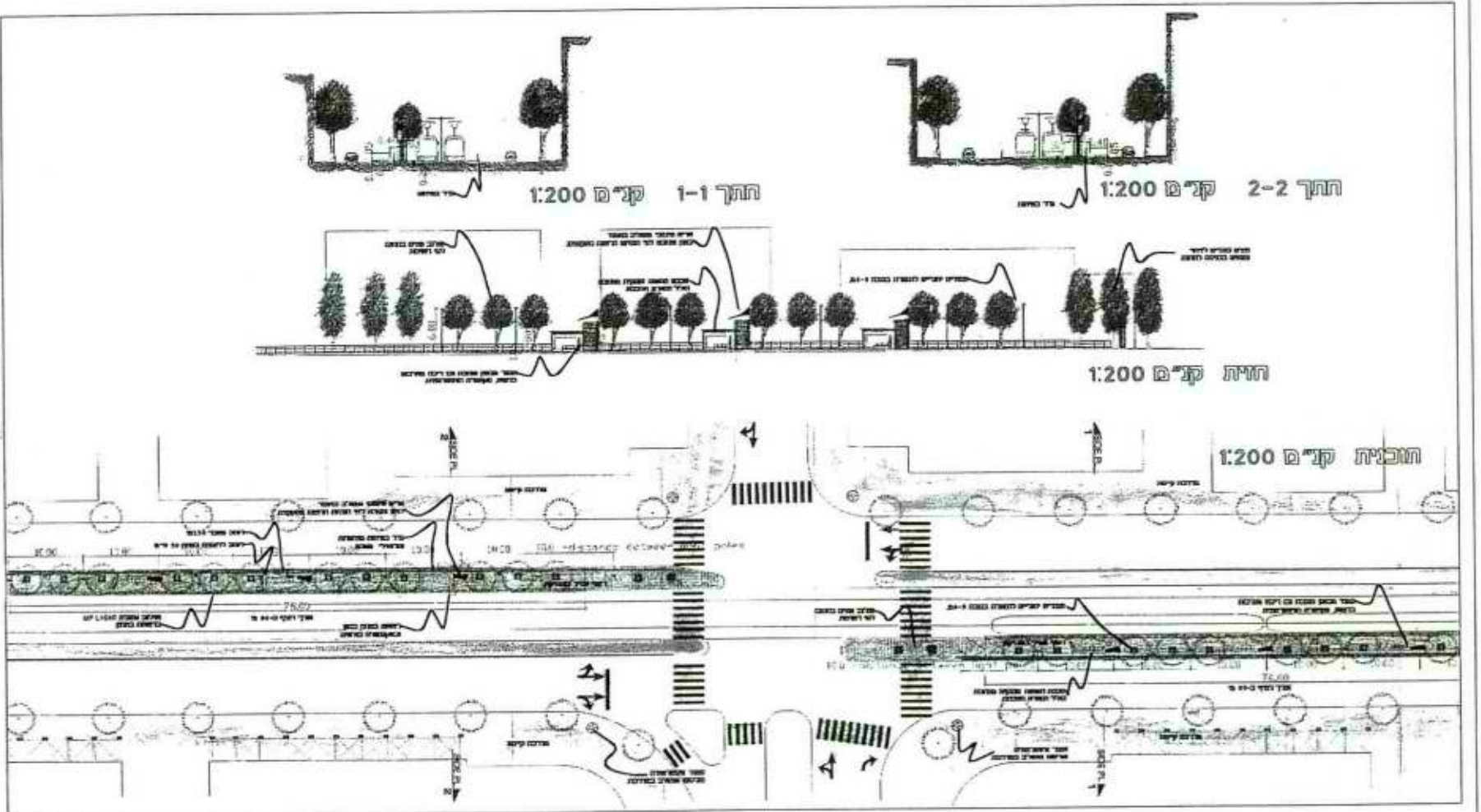


תחנה מסוג רציף מרכזי



תוכנית ק"מ 1:200

תחנה מסוג רציף צד כרונז



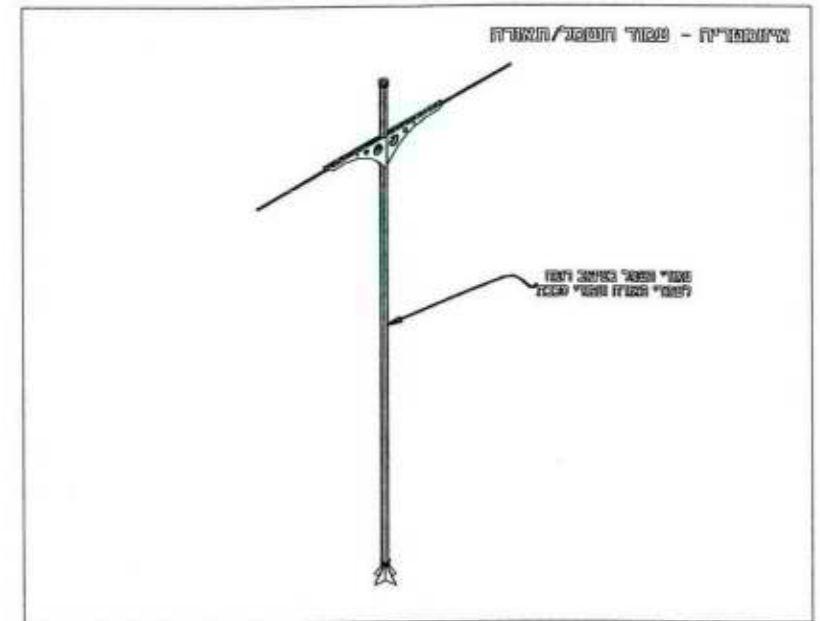
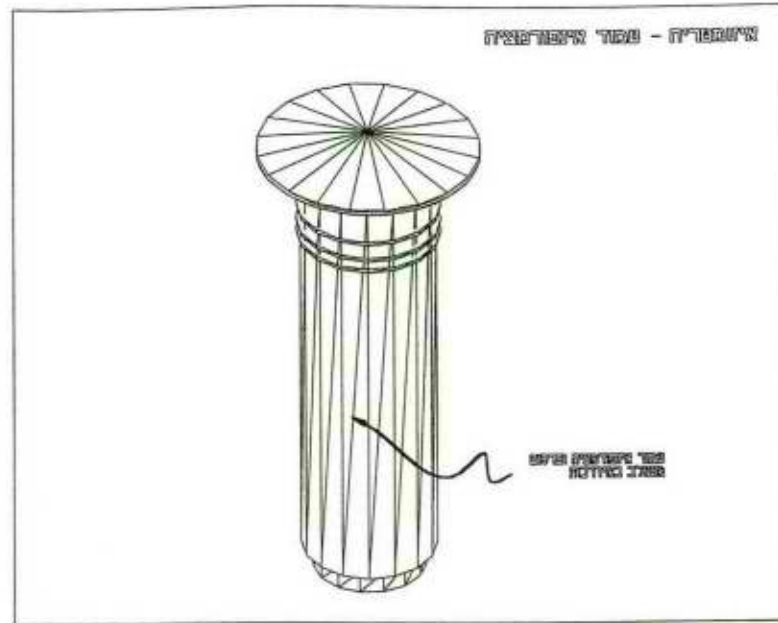
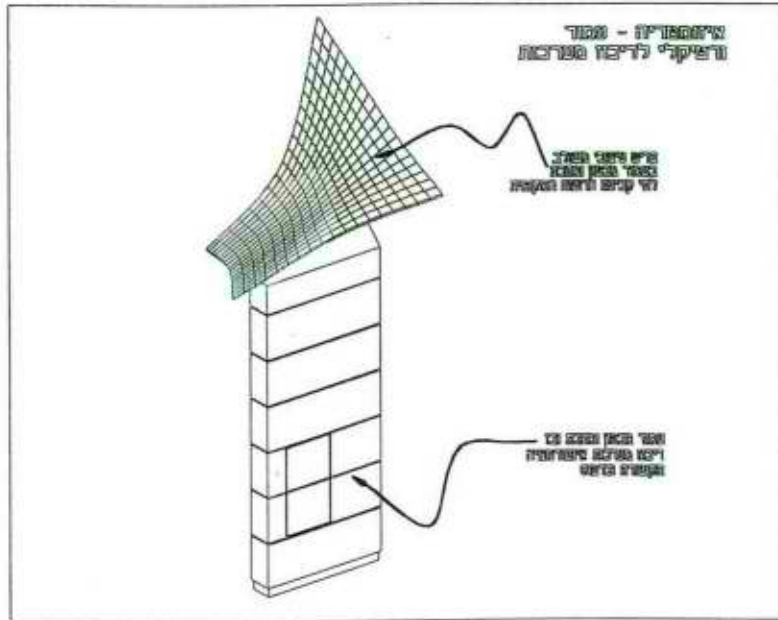
חתך 1-1 ק"מ 1:200

חתך 2-2 ק"מ 1:200

תוכנית ק"מ 1:200

תוכנית ק"מ 1:200

1985 - 1986
 1/5 חמ"ם
 12/3 חמ"ם
 רכבת קלה
 חמ"ם-קטנתו האבנניו האבנניו

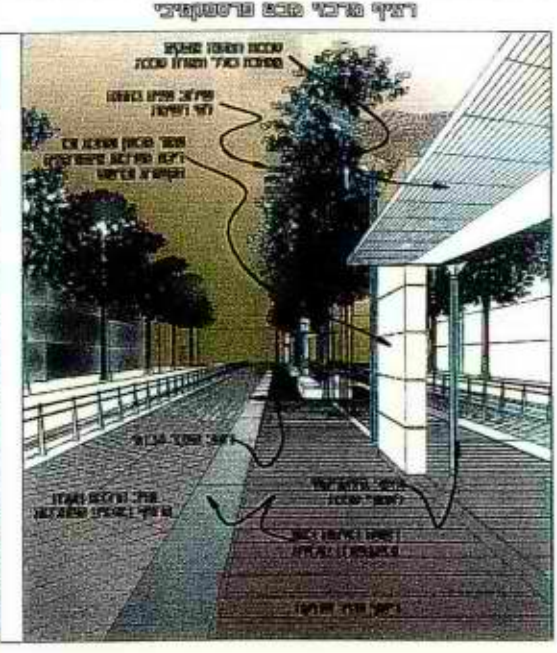
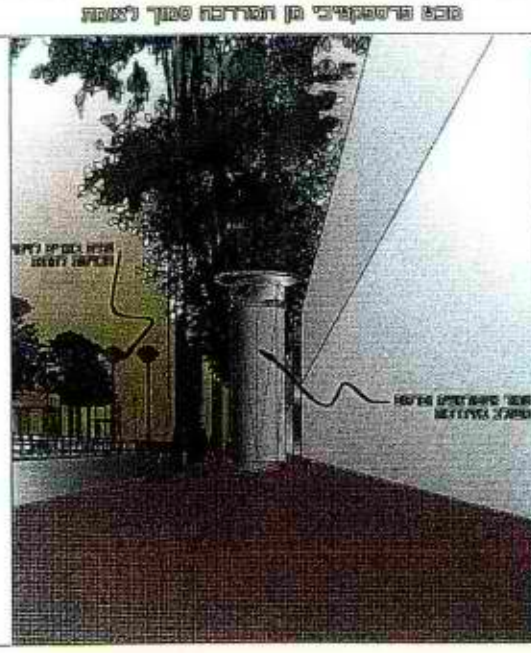
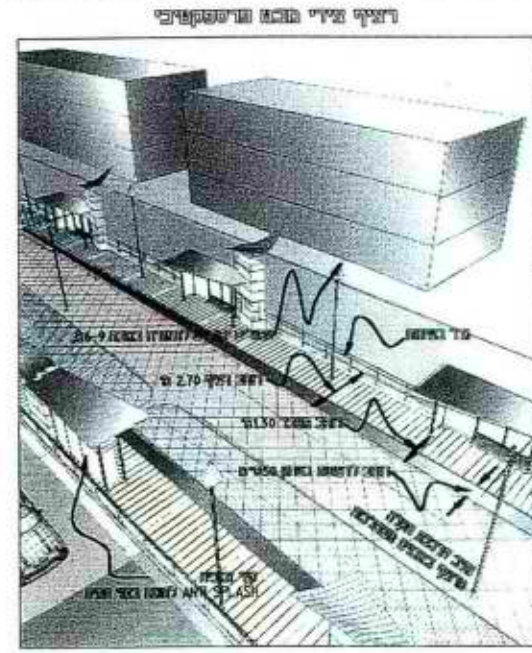
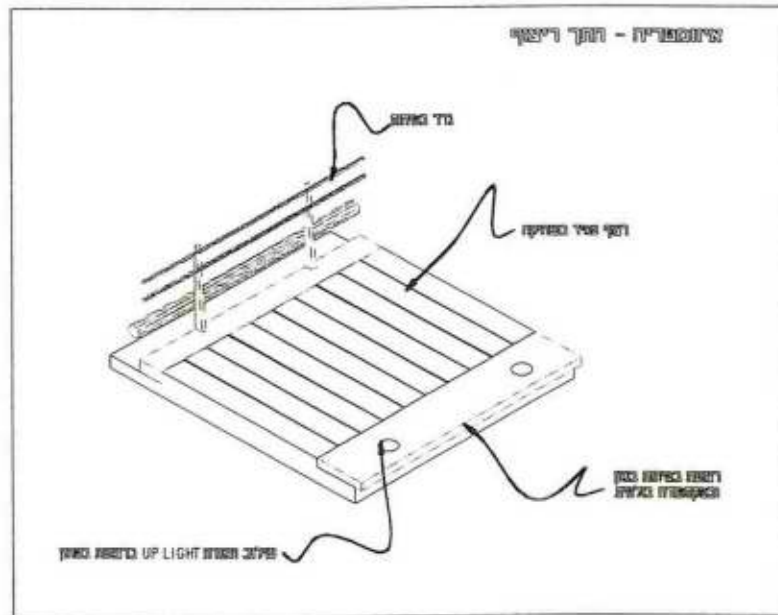


1/5 חמ"ם
 12/3 חמ"ם
 רכבת קלה
 חמ"ם-קטנתו האבנניו האבנניו

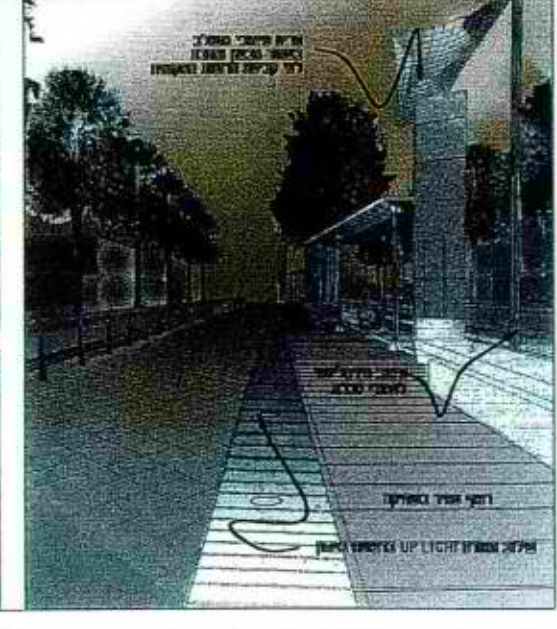
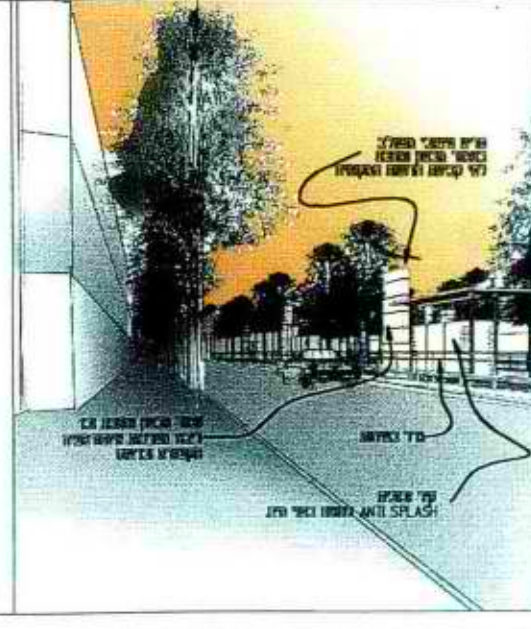
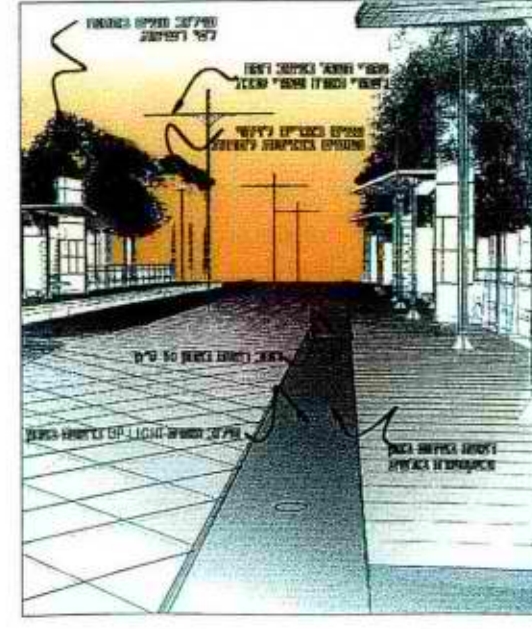
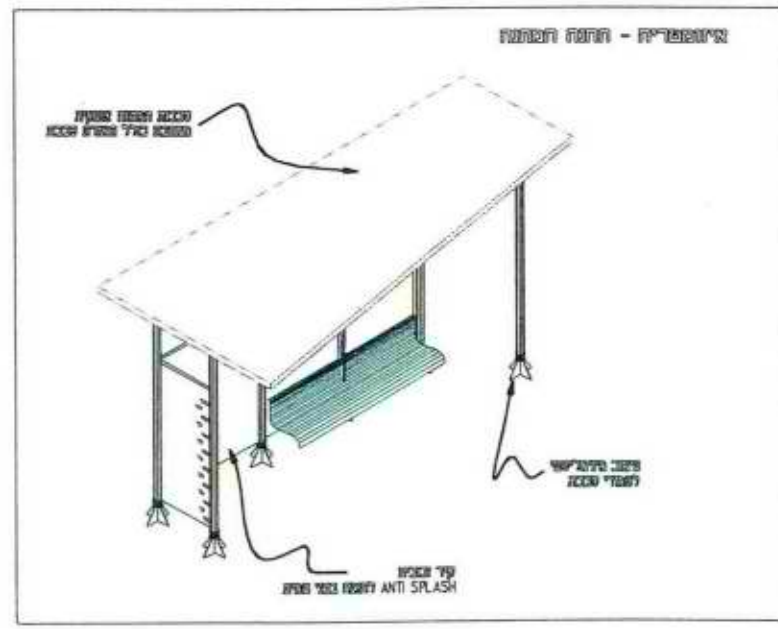
1/5 חמ"ם
 12/3 חמ"ם
 רכבת קלה
 חמ"ם-קטנתו האבנניו האבנניו

1/5 חמ"ם
 12/3 חמ"ם
 רכבת קלה
 חמ"ם-קטנתו האבנניו האבנניו

1/5 חמ"ם
 12/3 חמ"ם
 רכבת קלה
 חמ"ם-קטנתו האבנניו האבנניו



1/5 חמ"ם
 12/3 חמ"ם
 רכבת קלה
 חמ"ם-קטנתו האבנניו האבנניו



1/5 חמ"ם
 12/3 חמ"ם
 רכבת קלה
 חמ"ם-קטנתו האבנניו האבנניו

נספח-4

תחנה תת קרקעית טיפוסית

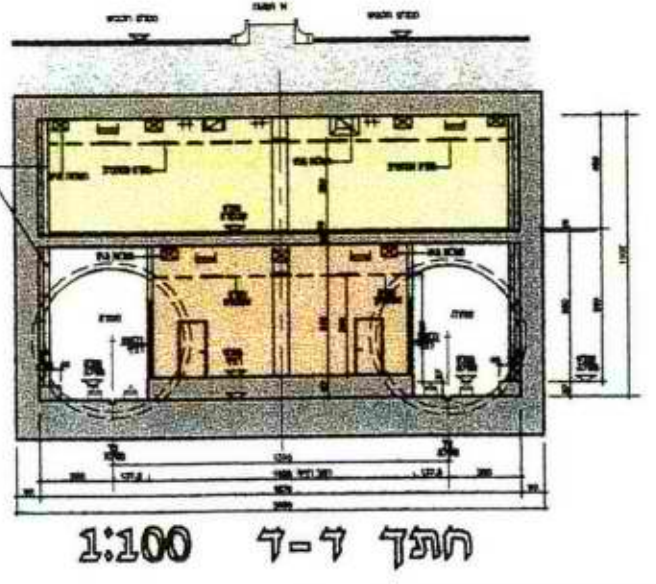
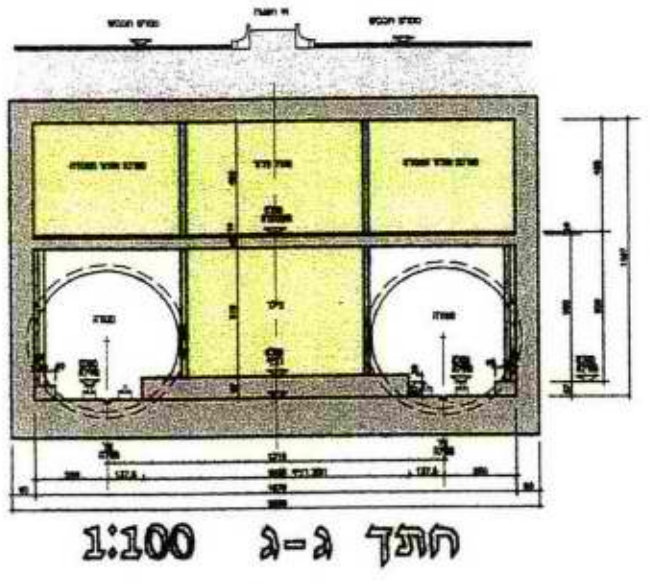
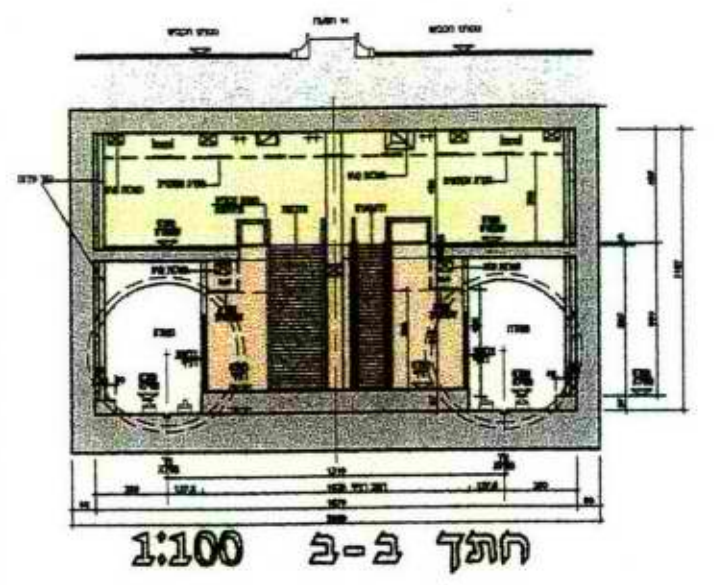
חוק התכנון והבנייה (תשנ"ב) - 5752
 חוק המעורבות הממשלתית - 5753
 חוק המעורבות הממשלתית - 5754
 חוק המעורבות הממשלתית - 5755
 חוק המעורבות הממשלתית - 5756
 חוק המעורבות הממשלתית - 5757
 חוק המעורבות הממשלתית - 5758
 חוק המעורבות הממשלתית - 5759
 חוק המעורבות הממשלתית - 5760

1/5 חתכים
 12/3 חתכים
 -רכיב קצה
 -תקופת הבנייה החדשה

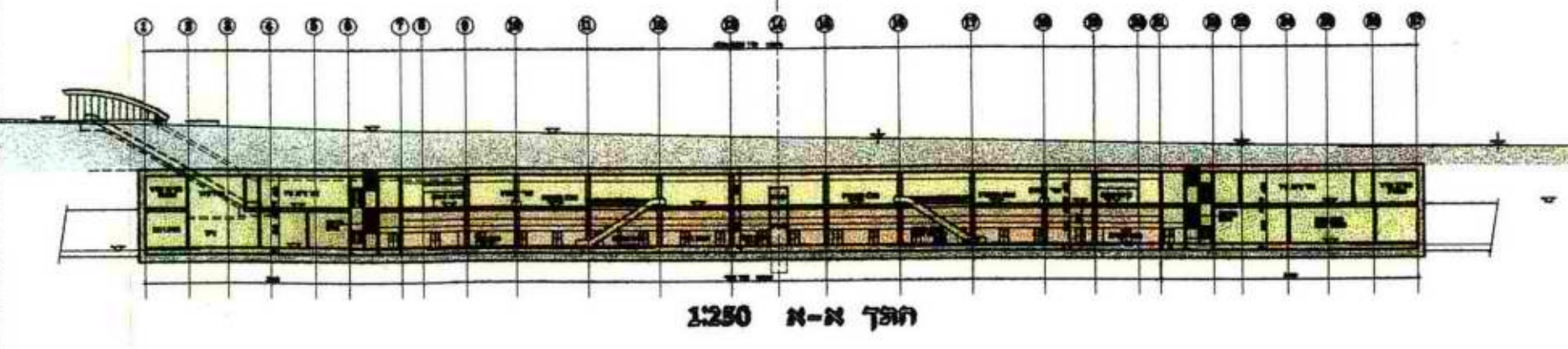
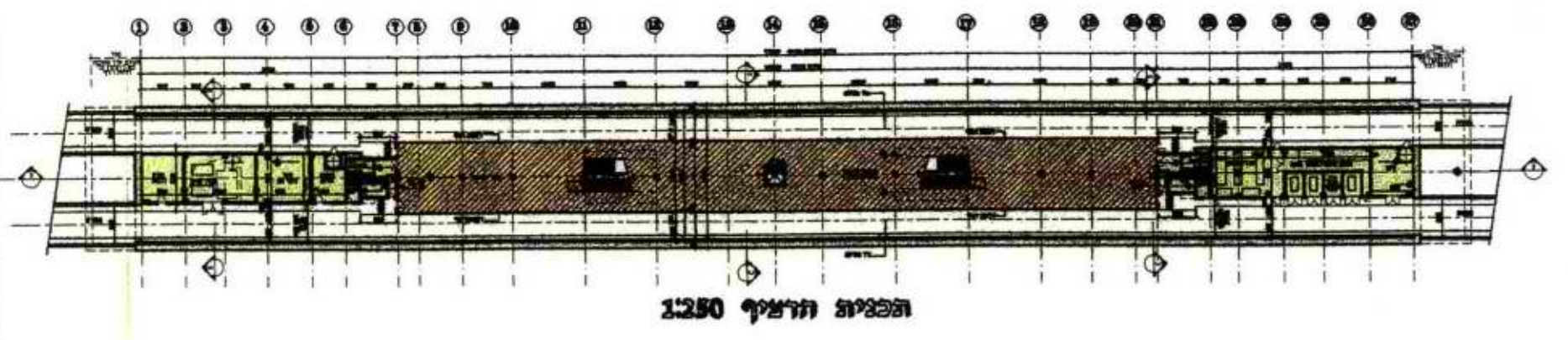
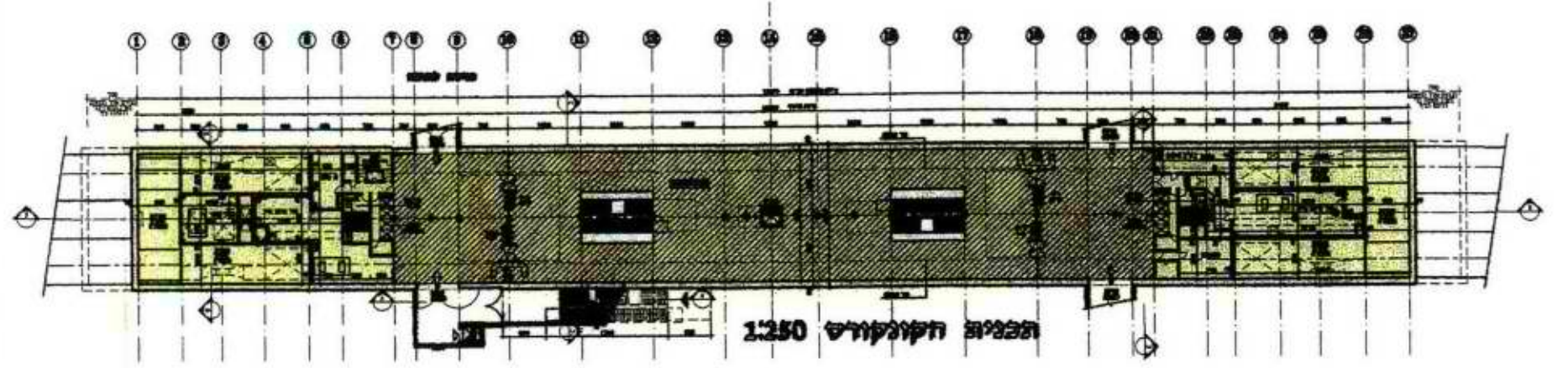
1:100 חתך ב-ב
 1:100 חתך ג-ג
 1:100 חתך ד-ד

1:250 תכנית הקונקרט
 1:250 תכנית הרצף

1:250 חתך א-א



נספח מס 4
תחנה תת קרקעית סיפוסית
תכניות וחתכים
גליון 1 מתוך 1




 משרד תכנון ואדריכלות
 BELDARO
 24.04.01

נספח - 5

אזור תחזוקה ותפעול
(דיפו בקרית אריה),
תנוחה, חתכים וחדיתות.

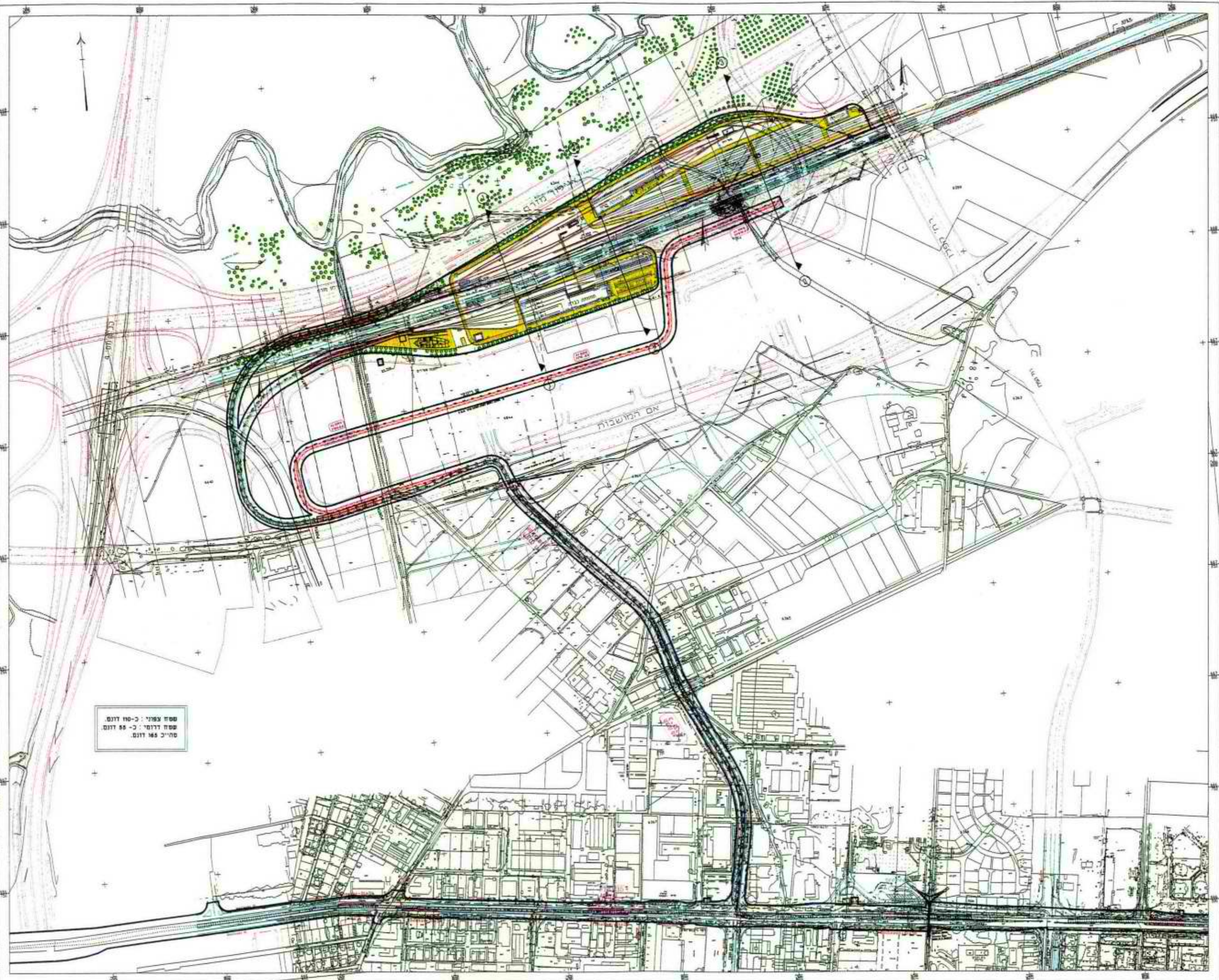
תוכנית תשתית ותכנון (החלטה - 1995)
 העדה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז חיפה
 העדה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז המרכז

הכנת תוכנית: משרד התכנון והבניה
 לשירותים חשבונאים ומערכת המידע והתכנון

תמו"מ 1/5
 תמו"מ 12/3
 -רכבת קלה
 תת-קרקעית ובמשולש תכנוני

מפת גביעות

- מסלול
- נכול דפ
 - כביש שירות
 - נשר
 - רכבת ישראל
 - ס. ריווח
 - פורסל
 - תחנה
 - חוצאי תת קרקעי
 - חוצאי על



שטח צפוני: כ-100 דונם
 שטח דרומי: כ-85 דונם
 סה"כ: 185 דונם

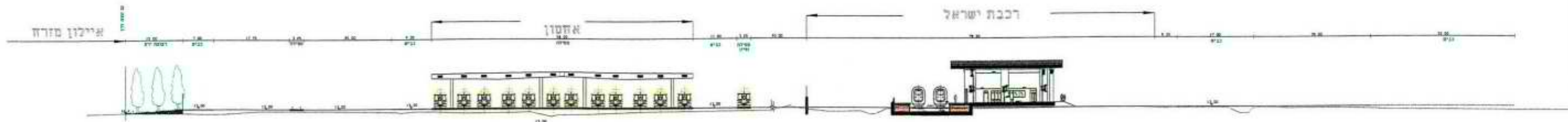
DELCANO MATI
 DELCANO MATI LTD
 DE LEUW / DEL - MATI
 a joint venture

תוכן התכנון:
 תוכנית כללית
 תוכנית פרטית

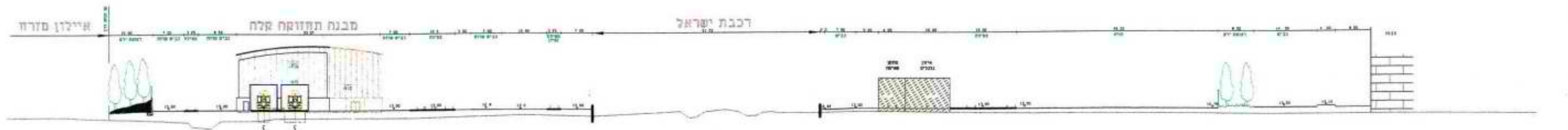
מסלול 1: 2500
 מסלול 3: 20.09.01

תוכן המסמך נכונות ונאמנות
 תאריך: 12/3
 חלק: 1/5
 חלק: 12/3
 חלק: 12/3
 חלק: 12/3

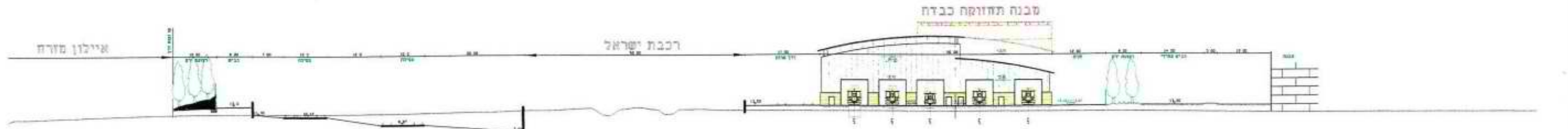
מסלול	1:50
מטרה	1:50
מסלול	1:50
מטרה	1:50



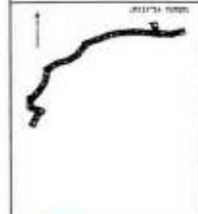
חתך מס' 3



חתך מס' 2

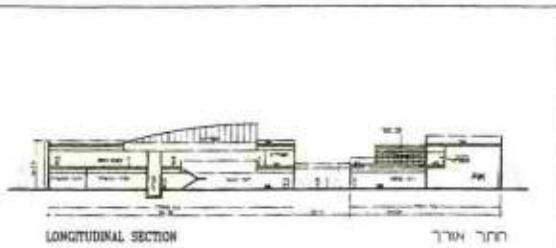


חתך מס' 1



DE LEUW / O.E.L. - MATI
 אדריכלות
 חלק: 12/3
 חלק: 12/3
 חלק: 12/3

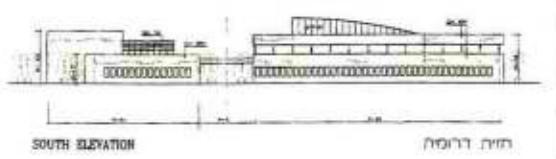
תוכנית אדריכלית
 מס' 12/3
 תאריך: 12/3
 חוקק: 12/3
 חוקק: 12/3



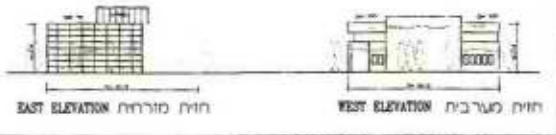
LONGITUDINAL SECTION חתך אורך



NORTH ELEVATION חוּת צפנית

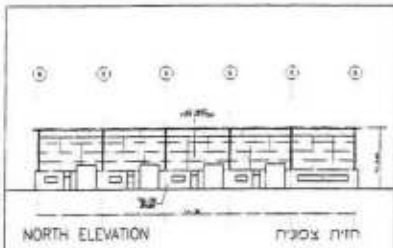


SOUTH ELEVATION חוּת דרומית

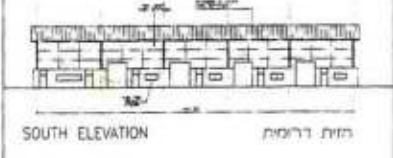


EAST ELEVATION חוּת מזרחית WEST ELEVATION חוּת מערבית

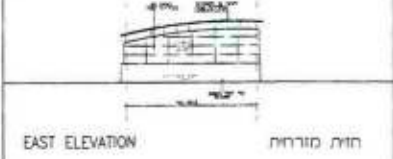
חזיתות מבנים
 1:250
 אדריכלות ארץ ישראל



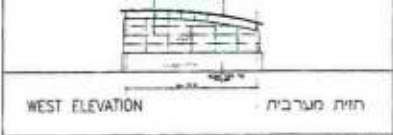
NORTH ELEVATION חוּת צפנית



SOUTH ELEVATION חוּת דרומית

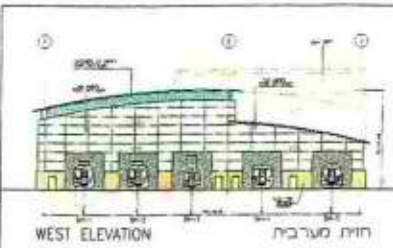


EAST ELEVATION חוּת מזרחית



WEST ELEVATION חוּת מערבית

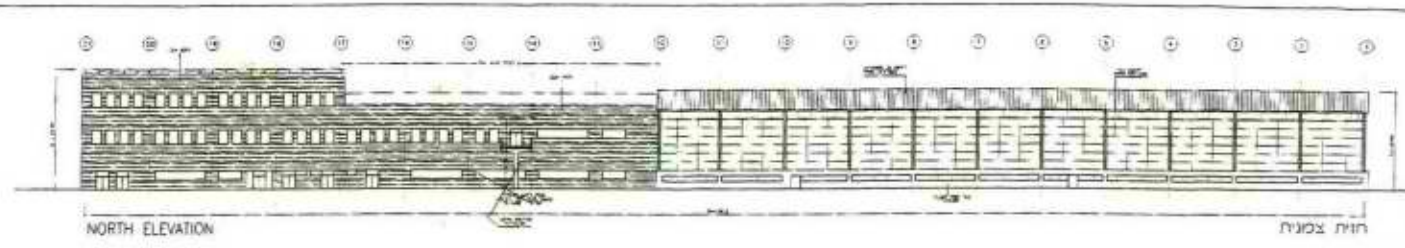
חזיתות מבנים
 1:250
 אדריכלות ארץ ישראל



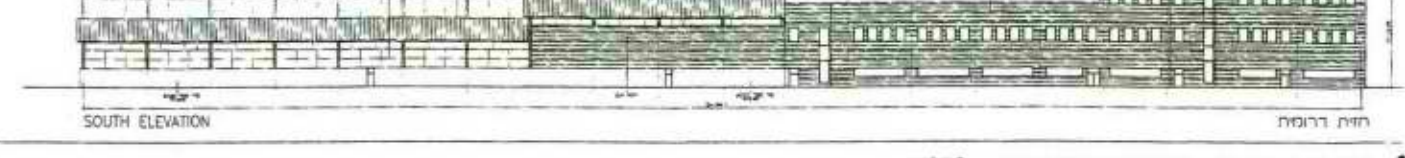
WEST ELEVATION חוּת מערבית



EAST ELEVATION חוּת מזרחית

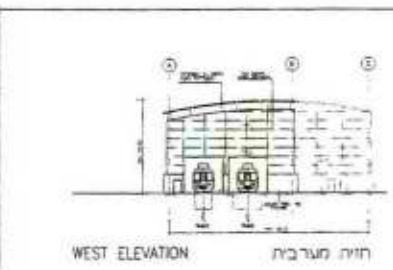


NORTH ELEVATION חוּת צפנית



SOUTH ELEVATION חוּת דרומית

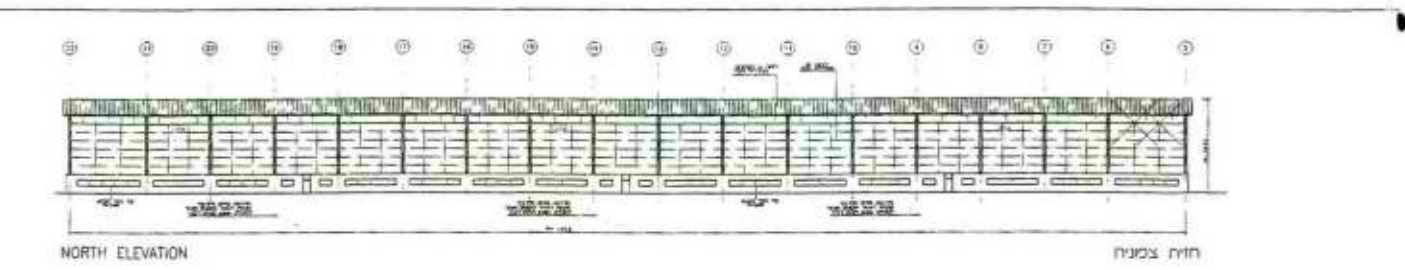
חזיתות מבנים 1:250 אדריכלות ארץ ישראל



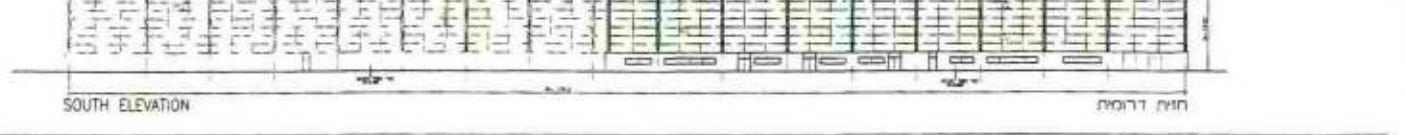
WEST ELEVATION חוּת מערבית



EAST ELEVATION חוּת מזרחית



NORTH ELEVATION חוּת צפנית



SOUTH ELEVATION חוּת דרומית

חזיתות מבנים 1:250 אדריכלות ארץ ישראל

חזיתות מבנים
 1:250
 אדריכלות ארץ ישראל





תכנית מתאר מחוזית חלקית למחוזות ת"א והמרכז הכוללת הוראות של תכנית מפורטת

תמ"מ 5 / 1 במחוז ת"א
תמ"מ 3 / 12 במחוז המרכז

רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע במטרופולין ת"א
קו: בת ים - ת"א-יפו - רמת גן - בני ברק - פתח תקוה
(הקו האדום)

תכולת חומר רקע לדיון במועצה הארצית ב- 6.11.01:

רשימת מסמכים בתיק זה:

- רשימת מסמכי התכנית
- דברי הסבר לתכנית
- חוברת הוראות תמ"מ 5 / 1
- חוברת הוראות תמ"מ 3 / 12
- חוברת תשריטי התכנית (בפורמט מוקטן)
- חוברת תקציר תסקיר השפעה על הסביבה
- החלטת הועדה המחוזית - מחוז ת"א מיום 30/7/01
- מכתב הסתייגות נת"ע מההחלטה
- החלטת הועדה המחוזית - מחוז המרכז מיום 8/8/01
- מכתב הסתייגות נת"ע מההחלטה

Mesillot-Project Management

Tel-Aviv Metropolitan Mass Transit System

13 Gush Etzion St., Givat Shmuel 54030

פקס: 972-3-5480157 טל: 972-3-5324367



מסילות - מנהלת פרוייקט

מערכת להסעת המונים במטרופולין ת"א

רח' גוש עציון 13, גבעת שמואל 54030

דואר אלקטרוני: E-mail: mesillot@mesillot.co.il



נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ

גוש עציון 13, גבעת שמואל 54030 טל: 03-5320530, פקס: 03-5480354 דואר אלקטרוני: nta@nta.co.il

רשימת מסמכי התכנית

א. דברי הסבר לתכנית.

ב. הוראות תמ"מ 1/5 - מחוז ת"א ותמ"מ 12/3 - מחוז המרכז

ג. תשריטי התכנית הכוללים:

(1) תשריט תרשים סביבה בקני"מ 1: 25,000
תשריט תרשים סביבה ופריסת תחנות בקני"מ 1: 15,000 (במחוז המרכז)

(2) תשריט מפתח גליונות הערוך בקני"מ 1: 20,000.

(3) א. גליונות 10-1 בתחום מחוז תל אביב - תמ"מ 1/5, המציגים מצב קיים בקני"מ 1: 5,000 ומצב מוצע בקני"מ 1: 2,500 להלן "התשריט".

חלוקת הגליונות עפ"י מרחבי תכנון מקומיים:

גליון מס' 1: מרחב תכנון בת ים.

גליון מס' 2: מרחב תכנון בת ים.

גליון מס' 3: מרחב תכנון ת"א-יפו.

גליון מס' 4: מרחב תכנון ת"א-יפו.

גליון מס' 5: מרחב תכנון ת"א-יפו.

גליון מס' 6: מרחב תכנון ת"א-יפו.

גליון מס' 7: מרחב תכנון ת"א-יפו.

גליון מס' 8: מרחב תכנון רמת גן.

גליון מס' 9: מרחב תכנון רמת גן ובני ברק.

גליון מס' 10: מרחב תכנון בני ברק.

ב. גליונות 13-10 בתחום מחוז המרכז - תמ"מ 12/3, המציגים מצב קיים ומוצע בקני"מ 1: 5,000, להלן "התשריט", במרחב תכנון פתח תקוה.

(4) נספח מס' 1 (מחייב): גליונות a9 ו-a10 המציגים שלב ביצוע ראשוני.

ד. נספחים מנחים כדלקמן:

נספח מס' 2: תנוחת המסילות והתחנות, כולל הסדרי תנועה, וחתכים לאורך התואי ערוכים בקני"מ 1: 1,250 (23 גליונות).

נספח מס' 3: תחנות טיפוסיות במפלס הקרקע ערוכים בקני"מ 1: 200 (2 גליונות).

נספח מס' 4: תחנה תת קרקעית טיפוסית, הערוך בקני"מ 1: 250 (גליון 1).

נספח מס' 5: אזור תחזוקה ותפעול - דיפו בקרית אריה (3 גליונות: תנוחה, חתכים וחזיתות). (במחוז המרכז בלבד)

נספח מס' 6: נספח מצב תשתיות - דיפו בקרית אריה (גליון 1) (במחוז המרכז בלבד)

ה. תקציר של תסקיר ההשפעה על הסביבה.

Mesillot-Project Management

Tel-Aviv Metropolitan Mass Transit System

13 Gush Etzion St., Givat Shmuel 54030

פקס: 972-3-5480157 טל: 972-3-5324367



מסילות - מנהלת פרויקט

מערכת להסעת המונים במטרופולין ת"א

רח' גוש עציון 13, גבעת שמואל 54030

דואר אלקטרוני: mesillot@mesillot.co.il E-mail:



22/10/2001

#18688v2

תכנית מתאר מחוזית חלקית למחוזות ת"א והמרכז הכוללת הוראות של תכנית מפורטת

תמ"מ 5 / 1 במחוז ת"א תמ"מ 3 / 12 במחוז המרכז

רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע במטרופולין ת"א
קו: בת ים - ת"א-יפו - רמת גן - בני ברק - פתח תקוה
(הקו האדום)

דברי הסבר

רקע / הצורך במערכת הסעת המונים

משאב הקרקע במדינת ישראל ובגוש דן בפרט הינו משאב יקר מציאות המצוי במחסור חמור. העלייה המתמדת ברמת החיים, ובפיתוח העירוני האינטנסיבי - כמו גם "זחילת" הפיתוח לשטחים פתוחים תורמים ביתר שאת למחסור זה. במדינת ישראל קיימת עלייה מתמדת בתופעת הגודש התנועת, ובפרט במטרופולין ת"א. מאפייניה הם: נפחי תנועה הולכים וגדלים - העולים על קיבולת הכבישים, ירידה מתמשכת במהירות הנסיעה, בזבוז זמן רב, דלק וכד'.

הפחתת גודש באזורים אורבניים רק באמצעות תוספת כבישים איננה מקובלת כיום בשל המחסור החמור בקרקע ובשל השפעות סביבתיות שליליות.

התחבורה הציבורית (להלן תח"צ) לפיכך, הינה הפתרון המתאים ביותר למדינה לצורך מתן הנגישות הנדרשת. זאת ועוד, באמצעות תח"צ מהירה, ניתן להביא לריכוז והגדלת הפעילות העירונית - כלכלית במרכזי הערים, שהינה מטרה לאומית עפ"י תכנית "ישראל 2020" ותמ"א 35. מטרה זו אף תורמת לשמירת השטחים הפתוחים במדינה (על-ידי צימצום "גלישת" הפיתוח לשטחים אלו).

מטרופולין ת"א מרכז בתחומו כ- 40% מהאוכלוסיה בישראל ואת עיקר הפעילות הכלכלית במדינה.

מערכת הסעת המונים, יעילה, מהירה ואמינה הינה חוליה מרכזית במערכת התחבורה בכלל ובתח"צ בפרט לשם השגת המטרות שלעיל.

הקו שמסלולו: בת ים - יפו-ת"א - רמת גן - בני ברק - פתח תקוה, המכונה "הקו האדום" הינו הקו הראשון של מערכת הסעת המונים המקודם לביצוע באמצעות תכנית זו. עפ"י סקרי ההיתכנות ונתוני תחזיות הביקוש לנסיעות נמצא שבפרוזדור "הקו האדום" קיימים הביקושים הגבוהים ביותר לנסיעות ברכבת הקלה.

מדובר ברכבת חשמלית אשר בטכנולוגיה זו מתאפשרת נסיעה ברחובות העירוניים תוך מתן שירות קרוב ככל הניתן למוצא ויעדי הנוסעים.

לקו זה מצטרפים ומשלימים קוי אוטובוס מהשכונות הסמוכות במתכונת של קוים מזינים ומפזרים. אלו אינם חלק מהתכנית הסטטוטורית.

ההליך הסטטוטורי

ההליך הסטטוטורי למערכת הסעת המונים מבוסס על תמ"א 23 אשר אושרה בשנת 1998. התמ"א כוללת רשת תואים מיצרפית, על מנת להבטיח גמישות מירבית בשלבי התכנון המתקדמים יותר של המערכת.



בתמ"א/23 א' נקבע כי המשך ההליך הסטטוטורי לקידום מערכת הסעת המונים יהיה באמצעות הגשת תמ"מ עם הוראות מפורטות. לאחר אישור תמ"מ במתכונת זו, מתאפשר מתן היתרי בנייה בהכנת התמ"מ הובאו בחשבון שיקולים רבים כגון: שירות במסדרונות בעלי ביקוש גבוה לנסיעות תוך התאמה לעוצמות שימושי הקרקע כפי שהותוו בתמ"מ 5, היבטים הנדסיים הנדרשים לתפעול המערכת, מופע הרכבת ואופן העמדת התחנות ביחס לאופי הרחוב, שיקולי בטיחות, שמירה על איכות הסביבה, מניעת מפגעים והעדפת השימוש בשטחים ציבוריים ובזכויות דרך קיימות. היות ותואי הקו עובר בשני מחוזות תכנון, מוגשות שתי תכניות מתאר מחוזיות משלימות זו לזו - האחת במחוז ת"א (תמ"מ 1/5) והשניה במחוז המרכז (תמ"מ 12/3).

להלן תאריכים מרכזיים בהליך קידום התכנית:

- מתן הוראה ע"י המועצה הארצית להכנת תמ"מ 12/3 - 6.12.96 ותמ"מ 1/5 - 1.4.97
- אישור תמ"א 23' בממשלה - 15.10.98
- אישור ההנחיות לעריכת התסקיר במועצה הארצית - 8.6.99
- הארכת תוקף ההנחיות לתסקיר במועצה הארצית - 6.3.01
- החלטת ועדה מחוזית מחוז ת"א להמליץ על הפקדת התכנית בפני המועצה הארצית - 30.7.01
- החלטת ועדה מחוזית מחוז המרכז להמליץ על הפקדת התכנית בפני המועצה הארצית - 8.8.01

3. תיאור התכנית

בתואי הקו האדום מתוכננות שתי מסילות (אחת לכל כיוון) ותחנות נוסעים לאורך הקו יוצא ממסוף תחבורה בדרום בת ים, דרך יפו-ת"א - רמת גן - בני ברק - ומסתיים בתחנה המרכזית פתח תקוה. המסילות והתחנות לאורך התואי מתוכננות להבנות במפלס הרחובות, למעט במקטע המרכזי של הקו - בו הן תהינה מתחת לפני הקרקע. תחנות במפלס הקרקע ממוקמות במרווחים ממוצעים של כ- 400-500 מטר ובמקטע המרכזי ממוקמות תחנות תת קרקעיות במרווח ממוצע של כ- 1000 מטר. הרכבת הקלה - הינה שקטה, מונעת בחשמל ואיננה מזהמת. אפיונה הטכנולוגי מאפשר תפעולה ברחובות העירוניים במפלס משותף עם כלי הרכב והולכי רגל, אך בזכות דרך נפרדת. הרכבת מתוכננת עם רצפה נמוכה המאפשרת לרציפי התחנות להשתלב באופי הרחובות העירוניים ולתפקד כמו תחנות לאוטובוסים. בשל היותה חשמלית, שקטה ולא מזהמת, ומאחר והיא תחליף קוי אוטובוס רבים, הרי שמעבר לרמת השירות הגבוהה לנוסעים, הרכבת תתרום משמעותית לאיכות הסביבה ואיכות החיים של מרבית הדיירים לאורך התואי כמו גם ליתר התושבים במטרופולין.

4. תסקיר השפעה על הסביבה

כחלק בלתי נפרד ממסמכי התכנית, הוגש תסקיר השפעה על הסביבה ל"קו האדום". התסקיר הוכן עפ"י ההנחיות שניתנו ע"י המשרד לאיכה"ס, ואושרו במועצה הארצית לתכנון ובניה בחודש יוני 99. בתסקיר נבדקו ההיבטים הבאים, תוך בחינת השפעת הפרויקט על הסביבה: שינויים בתנועה, חזות הרחוב, רעש ורעידות, איכות אוויר והיבטים אלקטרומגנטיים הקשורים בהפעלת הרכבת ומתקניה. להלן עיקרי הממצאים:

- **תנועה:** צפויה הפחתה ניכרת בכמות האוטובוסים לאורך התואי, וכן צפויה עליה במהירות הנסיעה.
- **רעש ורעידות:** לאורך התואי לא צפויה חריגה מהקריטריונים המקסימליים שאושרו על ידי המשרד לאיכה"ס. קיימת הפחתה במפלס הרעש החזוי במצב עם רכבת לעומת מצב ללא רכבת (ותיגבור אוטובוסים).
- **חזות הרחוב:** יצירת חזות משופרת באמצעות שפה עיצובית אחידה וקלה להתמצאות לאורך כל התואי, עם מתן אפשרות לביטוי יחודי בתחום הרשות.
- **איכות אוויר:** איכות האוויר צפויה להשתפר לאורך תואי המסילות בשל ירידה משמעותית ברמות תחמוצות החנקן.
- **אלקטרומגנטיות:** לא נמצאו סיכוני קרינה ושידות אלקטרומגנטיים לנוסעים בקרונות ולכלל הציבור הגובל בפרויקט.

מדינת ישראל
משרד הפנים
הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה ת"א

תאריך: 09.08.2001

החלטת הוועדה המחוזית ת"א לתכנית תממ/ 1 / 5 שהתקבלה ביום 30.7.01

הוועדה המחוזית בשם כל הערים במחוז מברכת את חברת נת"ע והמתכננים על השלמת התכנית תממ/ 1 / 5 והגשתה לדיון במליאת הוועדה המחוזית בלוח זמנים צפוף.
כמו כן מודה הוועדה המחוזית למשרד לאיכות הסביבה על המאמץ היוצא מן הכלל אותו השקיע בבדיקת התסקיר גם כן בלוח זמנים קצר ביותר.
הוועדה ממליצה בפני המועצה הארצית על הפקדת התכנית בתנאים הבאים:

1. השלמות לתסקיר

- א. חברת נת"ע במהלך חודש ספטמבר 2001 תכין את ההשלמות הנדרשות בתסקיר עפ"י חו"ד של המשרד לאיכות הסביבה מיום 24.7.2001 ותתקן בהתאם ההוראות והתשריטים, כולל הטמעת פרק ה' של התסקיר בהוראות התכנית. במידה ולקראת אישור התכנית ישארו נושאים שלא ניתן יהיה להשלימם באותה עת, יפורטו הנושאים הטעונים השלמה בתכנית בדרך המדוייקת ביותר לרבות מהות ההשלמות הנדרשות וזאת כדי למנוע ספקות, חסר בבדיקות או כפל בבדיקות וכדי ליעל ההליך הסטטוטורי עד להוצאת היתרי בניה.
 - ב. אם, אכן ידרשו השלמות כאמור לעיל, לאחר אישור התכנית - יבואו השלמות אלו יבואו לאישור הוועדה המחוזית או ועדת משנה שלה טרם הגשת בקשות להיתרי בניה או בשלב הבקשה להיתרים, כפי שיקבע בהוראות התכנית.
- הוועדה מעדיפה חלופה זו של השלמות לאחר אישור התכנית על השלמות ופירוט נרחבים טרם אישורה אשר גם אם יבוצעו כעת, לא יוכלו להיות מלאים לצורך הוצאת היתרים על ידי הוועדה המקומית ויקדימו את זמנם וידרש להם ממילא עידכון עד מועד הגשת הבקשות להיתר.

2. הוועדה המחוזית או ועדת המשנה ידונו בנושאים הבאים :

- א. אישור מסמכים סביבתיים לבצוע אשר לא ניתן לפרטם במועד הפקדת התכנית או אישורה, ככל שנדרשות השלמות בין השלב שבו נקבעו הנחיות בהתאם לתסקירי השפעה על הסביבה לבין שלב הוצאת היתרי הבניה (כאמור בסעיף 1 לעיל).
- ב. אישור לשינויים במסגרת סעיפי הגמישות בתכנית, או לשינויים שיוצעו ע"י הרשות המוסמכת בעקבות טכנולוגיות חדשות שתתפתחה וניתן יהיה להשתמש בהן באופן שישפרו את המערכת.
- ג. מתן תוו"ד לוועדה המקומית בנושאים מקצועיים שבהם תיזום הוועדה המקומית פנייה .
- ד. אישור מסמכי עיצוב אדריכלי מנחים, אותם תחוייב הרשות המוסמכת להגיש כתנאי מקדים להגשת בקשות להיתרי בניה. העיצוב האדריכלי יכלול מרכיבי תכנון ועיצוב טיפוסיים, תחנות עיליות, כניסות לתחנות תת קרקעיות, אחידות שילוט, תאורה, אלמנטי עיצוב מזהים ואלמנטים חוזרים. עם אישור מסמכים אלו תאשר הוועדה המקומית את ההיתרים על פיהם.

3. שיפוי :

- נושא שיפוי הוועדות המקומיות עפ"י סעיף 197 לחוק התכנון והבניה אינו מופיע בהוראות. לאור דרישה מפורשת של ראשי הערים לשיפוי מלא של הוועדות המקומיות מפנה הוועדה המחוזית הנושא למועצה הארצית להסדרתו במסגרת דיוניה להפקדת התכנית.

4. גמישות בין קו עילי לתת קרקעי

- א. במטרות התכנית תתווסף מטרה :

- " קביעת הוראות גמישות שיאפשרו הורדת מסילה עילית אל מתחת לפני הקרקע במסגרת תכנית מתאר מקומית, בסמכות ועדה מתוזזית"
- ב. יתווסף סעיף **גמישות** להוראות התכנית אשר יאפשר בתכנית מתאר מקומית שתאושר בוועדה המחוזית, לשנות את מיקום מפלס המסילה הנמצאת במפלס הקרקע או מעל פני הקרקע ולהעבירה אל מתחת לפני הקרקע, בכפוף לאמור בתמ"א 23א, סעיף 18.
- נוסח הסעיף יתואם עם היוע"מ למשרד הפנים.**
- ג. הקו הכחול יתוקן במידת הצורך, כך שיכיל בתוכו את שני המפלסים האפשריים לפי תכנית זו, העל קרקעי והתת קרקעי, כדי לאפשר ביצוע כל אחד מהם לפי תכנית זו.
 - ד. יש לוודא כי מסמכי התכנית מאפשרים שימוש בטכנולוגיות מטרו ללא צורך בשינוי תוכנית זו. (הוספת הגדרת רכבת עירונית עפ"י תמ"א 23א).

5. שלב א' ושלב ב' בתחום בני ברק:

- א. הוועדה ממליצה לממש את שלב ב' מיידית ללא שלב א' כשלב ביניים, כלומר לבצע מיידית מינהור מלא במחוז ת"א בתחום בני ברק, עד למחלף גהה.
- ב. סעיף 29 יתוקן כדלהלן: במידה וימומש בשלב ראשון רק שלב א' אזי ישמר רצף מספר נתיבים כפי שיהא קיים ברמת גן ברחוב ז'בוטינסקי ובתנאי מימוש זכויות הדרך במלואן. לחילופין יהיה בשלב א' פתרון תת קרקעי מרח' בן גוריון עד מזרחית לרח' השומר (אהרונוביץ) לפחות.

6. תנאים בהיתר

- א. בכל התחנות ינתנו בהיתר הבניה פתרונות גם להתחברות לאמצעי תחבורה אחרים, תוך קיצור מיטבי של מרחקי ההליכה לנוסע ושמירה על בטיחותו.
- ב. בתחנות תת קרקעיות בהן יש כניסות ויציאות אחת מול האחרת, משני צידי המימד הצר של התחנה תתאפשר חציית הדרך ע"י הציבור (הולכי רגל) בתת הקרקע. הפתרון ינתן בהיתר הבניה.

7. הערות ועדות מקומיות

חוו"ד הוועדה המחוזית בשיתוף עם מגיש התכנית מצורפות להחלטה זו, ותוטמע במסמכי התכנית.

8. "הקו הירוק":

- א. יתווסף סעיף להוראות התכנית כי טרם מתן תוקף לתוכנית זו ("הקו האדום") יתקיים דיון בוועדה המחוזית להמלצת הפקדה לתוכנית לקו "הירוק".
- ב. נת"ע מתבקשת להגיש לו"ז לוועדה המחוזית לתכנון הקו "הירוק".

9. תיקונים נוספים בתשריט ובהוראות התכנית:

- א. לתשריט הראשי יצורפו תשריטים נקודתיים מוגדלים בקני"מ 1:1250 לפי מפת מפתח או לפי סימון בתשריט הראשי, רלוונטיים ליחידות שטח בהם נדרשת הפקעה או זיקת הנאה או זכות מעבר בתחומי שטחים שאינם בבעלות ציבורית או עירונית.
- ב. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם להערות משרד התחבורה כפי שסוכם בשיבה מיום 12.7.2001 ובהתאם להערות למשרד הבריאות כפי שרוכזו ע"י לשכת התכנון ונמסרו לנת"ע ביום 23.7.01.

ג. יתקיים תיאום תכנון לכניסות ויציאות לתחנת שאול המלך עם נציג שר הבטחון לעת הוצאת היתר בניה.

10. תיקונים טכניים להוראות

א. 15א' יתוקן: "מיקום הכניסות לתחנה יסומן בתכנית הבקשה להיתר בניה ובלבד שלא יחרגו מגבולות תכנית זו".

תיקון זה יהיה גם בהמשך. במקום תשריט ירשם "תכנית הבקשה להיתר".

ב. הסעיף העוסק בנגישות לנכים ומוגבלים ינוסח עפ"י המונחים בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות התשנ"א 1998.

ג. קצה המסילה בבת-ים יבדק מחדש על מנת לודא שכולו בתחום המחוז. בנוסף, ישמר מרחב שרוחבו לא יפחת מ- 10 מ' בין גבול המחוז לרצועת המסילה למטרת חיץ מגונן.

ד. בס. 12ב' יכתב - "מרחב תכנון" במקום "גבול שיפוט".

ה. בס. 15ט' יכתב בסיפא - רשאי הוא לדרוש פתחים נוספים לכניסה ויציאה.

ו. בס. 16(ו) יתווסף כי שינוי מהותי של עקרונות העיצוב יהיה לאישור מתכנן המחוז.

ז. תצורף למסמכי התכנית מפת מפתח מתוקנת בקני"מ 1:20,000 (כמו תממ / 5).

ח. 18ג' יתווסף מבני תחזוקה וסדנאות.

ט. מסמך רקע שאינו חלק ממסמכי התכנית, לעיון והמחשה בלבד.

11. הערות:

א. מתכנן המחוז או נציגו יוזמן לשיבות הצוותים המקצועיים של ועדת המכרזים, לפי העניין.

ב. הוועדה המקומית בת ים תיזום תכנית מתאר מקומית אשר מייעדת את השטח הצמוד לקצה המסילה למסוף תחבורתי וחניון רכב פרטי להזנת הקו, תוך שימוש בתת הקרקע.

מסמכי התכנית המתוקנים יוגשו ללשכת התכנון, אשר תעבירם למועצה הארצית בצרוף חו"ד הוועדה להערות הוועדות המקומיות ורשויות נוספות.

AL-1

מגדל שלום רח' אחד העם 9, ת.ד. 29090, תל-אביב 61290
טל' 5193333 - 03 קבלת קהל: בימים א', ג', ה', מ-11:00 - 14:00



25/09/01

#22895v1

לכבוד
המועצה הארצית לתכנון ולבניה
משרד הפנים
ירושלים

הנדון: הסתייגויות חב' נת"ע מהמלצת הועדה המחוזית מחוז ת"א לתכנית תמ"מ 1/5

בהתאם להוראות תכנית המתאר הארצית תמא/23א, הוכנו ביזמת חב' נת"ע נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ, תכניות מתאר מחוזיות למחוז תל-אביב ולמחוז המרכז.

הועדה המחוזית, בסמכותה לפי סעיף 53 לחוק התכנון והבניה, החליטה בדבר הכנת התכנית והמליצה למועצה הארצית להפקידה בתנאים שפורטו בהחלטתה מיום 30.7.01.

צוות התכנון שהכין את התכנית עבור נת"ע תיקן את התכנית והתאימה לפי החלטות הועדה המחוזית לצורך הגשתה למועצה הארצית.

חב' נת"ע הוקמה על ידי הממשלה לצורך תכנון והכנת התוואים להסעת המונים, בין השאר, באמצעות למסילת רכבת קלה ו/או רכבת עירונית בתחום מטרופולין גוש דן. נת"ע מגישה את הסתייגותה למספר המלצות של הועדה המחוזית ביחס להוראות שנקבעו בתכנית ע"י הועדה המחוזית.

לדעת נת"ע יש מקום לשנות הוראות אלה כמפורט להלן:

1. בסעיף 2 של החלטות הועדה המחוזית ת"א הוצע כי אישור מסמכים סביבתיים יהיה בועדת משנה של הועדה המחוזית (או במליאת הועדה).

לדעת נת"ע עדיפה המתכונת של צוות מקצועי-סביבתי מלווה, שיורכב מהגורמים הבאים:

- מתכנן המחוז או נציגו - יו"ר;
- מהנדס העיר (הרלבנטית) או נציגו;
- נציג המשרד לאיכות הסביבה;
- נציג משרד התחבורה;
- נציג חב' נת"ע.



הצוות יוסמך לאשר מסמכים סביבתיים עפ"י רשימה שתיקבע מראש בשיתוף עם המשרד לאיכות הסביבה.

אישורי הצוות המלווה יחסכו את הצורך בבחינה סביבתית נוספת מטעם רשות הרישוי המקומית.

2. בסעיף 29.5 של החלטות הועדה המחוזית נאמר בהתייחס לסעיף 29 בהוראות התכנית כי הוא יתוקן כך ש"במידה וימומש בשלב ראשון רק שלב א' [של המינהור עד אזור בני-ברק] אזי ישמר רצף מספר נתיבים כפי שיהא קיים ברמת-גן ברחוב ז'בוטינסקי ובתנאי מימוש זכויות הדרך במלואן".

לדעת נת"ע, אין לקבל את החלטת הועדה המחוזית, מאחר שעל פי תכניות התנועה שהוצגו, ניתן להפעיל את הרכבת הקלה בציר ז'בוטינסקי ביחד עם מערכת התנועה והצמתים כפי שמתוכנן.

3. בסעיף 8 להחלטות בענין "הקו הירוק" - החליטה הועדה המחוזית כי "יתווסף סעיף להוראות התכנית כי טרם מתן תוקף לתכנית זו ("הקו האדום") יתקיים דיון להמלצת הפקדה לתכנית ל"קו הירוק" בוועדה המחוזית".

חב' נת"ע סבורה כי על אף שהקווים הינם משלימים אחד לשני ומהווים שלב א' של מערכת הסעת המונים, אין לעכב את תכנית "הקו האדום", בהתניית דיון בהמלצה להפקדת "הקו הירוק". כל אחת מהתכניות ראוייה לקידום, כשהעדיפות והדחיפות בשלב הנוכחי הינה ל"קו האדום".

בכבוד רב,

צבי לשם
מנכ"ל

העתקים:

- אדרי דינה רציבסקי - מנהלת מנהל התכנון - ירושלים, משרד הפנים
- מר עופר גרידנגר - מנהל אגף תכניות מחוזיות ופרוגרמות
- עו"ד שרית דנה - היועצת המשפטית למשרד הפנים
- אדרי נעמי אנגיל-מרחב - מתכנתת מחוז ת"א, משרד הפנים
- עו"ד יחזקאל לוי - יעוץ משפטי לנת"ע
- אדרי יונה פיטלסון - עורך התמ"מ, פיטלסון-שילה-יעקבסון אדריכלים
- רון תמיר, מנהל הפרויקט - מסילות

מדינת ישראל
 משרד הפנים
 ועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז המרכז

תאריך : ד' אלול תשס"א
 26 באוגוסט 2001
 סימוכין : 23339

דואר רשום

לכבוד
 דונן פ"ז

רחוב גוש עציון 13
 גבעת שמואל מיקוד : 54030

הנדון : החלטת ישיבת ועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז המרכז, ישיבה מספר 2001020

הועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז המרכז בישיבתה ביום רביעי, י"ט אב תשס"א, 8 באוגוסט 2001
 דנה בתוכנית תממ/3/12 רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע. להלן החלטתה :

רצ"ב ההחלטה.

בכבוד רב
 ואזה נדיה
 מזכיר/ת ועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז המרכז

MESILLOT מסילות
 ניהול פרויקט הסעה המונים במתחם ת"א
RECEIVED התקבל

PC: 2001-08-28
 No. #2244
 #92111

K.J. 10	P.H. 11	M.C. 51	J.B. 12
G.L. 17	M.I. 12	O.L. 71	D.T. 21
S.F. 103	M.H. 13	Y.B.S. 81	G.Y. 31
104	M.N. 14	B.Z. 91	R.K. 41
105	E.Z. 15	S.H. 101	S.P. 51

טלפון : 08-9788444
 קס : 08-9788418

כתובת : רחוב שד הרצל 91
 רמלה מיקוד : 72430
 קבלת קהל : 'מי' ב', 'ד', בשעות 12.00 - 15.00

החלטות מליאה מיום 8/8/01

החלטה לתכנית תמ"מ / 12/3

התכנית הנדונה הוכנה על פי הוראות תמ"מ א' / 23 כולל הדיפו בחלופת מקרו. הועדה המחוזית מברכת על הכנת תכנית זו, למרות חסרים מסוימים בתסקיר, לאור חשיבות הפרוייקט למטרופולין כולו וממליצה בפני המועצה הארצית על הפקדתה בתנאים הבאים:

א. אישור החלופה המפוצלת לדיפו.

מיקום: אמנם המגרש המיועד לדיפו על פי התכנית המוצעת אינו תואם את תמ"מ / 3, תמ"מ / 10/3, תמ"מ / 21/3 המגדירים את השטח הנ"ל כאזור נחל וסביבותיו, אולם בשל זמינות הקרקע, ישימות הביצוע וניצול יעיל של תא השטח הכלוא בין מסילת הברזל וכביש מס' 491 (איילון מזרח): ממליצה הועדה לאמץ את המיקום המוצע בהתאם לחלופה המפוצלת.

לקראת מתן תוקף לתוכנית יוכן ניספח בנוי פיתוח וביצוע לדיפו אשר יפרט:

1. סוגיית הבינוי (מפלסים ביחס לקרקע טבעית, אופי צורת הבינוי, טיפול נופי ואדריכלי).
2. השלכות השימוש המוצע לדיפו על סוגיית מי התהום וקירבתו לירקון, נושא הניקוז, פשט ההצפה, בעיות סביבתיות כגון זיהום אויר, רעש, ערום עודפי עפר.

ב. נגישות בין קו עילי לתת קרקעי:

1. במטרות התכנית תתווסף מטרה:
"קביעת הוראות גמישות שיאפשרו הורדת מסילה עלית אל מתחת לפני הקרקע במסגרת תכנית מתאר מקומית, בסמכות ועדה מחוזית".
2. יתווסף סעיף גמישות להוראות התכנית כדלקמן:
"גמישות"
בתכנית מתאר מקומית שתאושר בועדה המחוזית, ניתן יהיה לשנות את מיקום מפלס המסילה הנמצאת במפלס הקרקע או מעל פני הקרקע ולהעבירה אל מתחת לפני הקרקע, בכפוף לאמור בתמ"מ א' / 23, סעיף 18".
נוסח הסעיף יתואם עם היועץ המשפטי למשרד הפנים.

ג. זכויות בניה:

לתכנית שתופקד תצורף טבלת זכויות מפורטת על פי כל יעוד בתאום עם לשכת התכנון כולל היקפי בניה וקוי בנין.

ד. תשתיות:

- סעיף 22 - יש לקבוע את ההנחיות לתאום תשתיות בשתי רמות שונות:
1. תאום תשתיות שעל נת"ע לתאם מול גורמים שונים ולשם כך יש לקבוע שעל נת"ע תוטל החובה להעתיק כל תשתית קיימת על חשבונה ולאחר אישור הגורמים הרלוונטים.
 2. כל מעבר או חציה בתחום תוכנית זו לאחר הקמת הקו יידרש לתאום עם נת"ע.

ה. שלבי ביצוע:

יתווסף להוראות התכנית סעיף בדבר שלבי ביצוע המפרט את הלוח המוצע כולל הסדרים זמניים של תנועת רכב והולכי רגלי, הנחיות והוראות לתקופת ביצוע הפרויקט בכל הנוגע למניעת מפגעי רעש, אבק, זיהום אוויר וכו' וזאת על פי הנחיות המשרד לאיכות הסביבה כולל סקר גיאוטכני במינהור. בנוסף יש לקבוע תנאים לתקופת ההרצה.

ו. השלמות לתסקיר:

1. חברת נת"ע תערוך את ההשלמות הנדרשות בתסקיר עפ"י חו"ד של המשרד לאיכה"ס מיום 24/7/01 ותתקן את ההוראות והתשריטים, כולל הטמעת פרק ה' של התסקיר בהוראות התכנית, לאחר אותם השלמות ותיקונים.
2. נת"ע והמשרד לאיכה"ס בתאום, ישאירו מספר נושאים מינימלי אפשרי לשלבים שאחרי אישור התכנית וטרם הגשת ההיתרים במידה וישארו נושאים אלו-הם יצוינו בדרך המדויקת ביותר. זאת, כדי למנוע ספקות, חוסר בבדיקות, או כפל בדיקות וכדי ליעל ההליך הסטטוטורי, עד להוצאת היתרי הבניה.
3. על עורכי התוכנית להשלים את כל החומר המתבקש עפ"י המשרד לאיכה"ס טרם דיון במועצה הארצית.

ז. הצוות המקצועי - יקבע בהוראות התכנית צוות מקצועי מלווה תפקידו יהיה לבחון היבטים מקצועיים עם התקדמות הפרויקט. צוות זה ילווה את הפרויקט בתאום ואישור התכנון המפורט לביצוע על פיו יוצאו היתרי בניה, או תבוצע המסילה והכל לשם עמידה בתנאים הסביבתיים העדכניים ביותר.

הרכב הצוות:

- יו"ר הועדה המחוזית או נציג מטעמו והוא יהיה יו"ר הצוות המקצועי.
- נציג הועדות המקומיות.
- נציג משרד התחבורה.
- נציג המשרד לאיכות הסביבה.
- נציג נת"ע.
- נציג ועדה מחוזית ת"א יהיה משקיף.
- נציג משרד הבריאות בנושא הדיפוז.

תפקיד הצוות: לזמן מקצועי של הפרויקט ואישור המסמכים הסביבתיים לביצוע כפי שהם בהמלצות התסקיר (ויעוגנו בהוראות התכנית). הצוות המלווה יזמן לדיוניו לפי הענין בעלי מקצוע וכן נציגים אחרים של משרדי ממשלה רלבנטיים. על החלטות הצוות המלווה ניתן יהיה לערור לולנת"ע.

ח. הערות לתשריט:

1. מצב קיים: מצב מוצע וכו' - באותו קני"מ 1250:1.
2. לענין רוחב זכות הדרך ברח' זבוטינסקי: לקבוע על פי פת/ 2000 (40 מ"ר) במקרים שרוחב זכות הדרך חורגת מ- 40 מ"ר יש לפרט מכח איזה תכנית בוצעה הרחבה זו.

3. יש להשלים על רקע מצב קיים את מס' התכניות הגובלות עם התכנית כמקובל.
 4. ברח' משה דיין יש להוסיף רוחב זכות דרך.
 5. תבוטל המילה "עתידי" בסימון התחנות לאורך רח' משה דיין.
 6. יש להשלים את רקע המדידה עם פרוט של גושים וחלקות.
 7. יש לסמן את המבנים המיועדים להריסה.
- ט. הערות לתקנון :

יש להוסיף לרשימת הנספחים הנלווים את הנספחים הבאים :

1. דברי הסבר.

2. תשריט פריסה מוצעת של התחנות.

3. נספח נופי.

4. נספח מצב תשתיות (קיימות ומתוכננות).

5. הנחיות לגישה לנכים.

6. נספח מצב רגישויות (אילוצים/מגבלות).

7. תיקונים של היועץ המשפטי, של הועדה המחוזית.

י. תנאים למתן תוקף :

1. אישור ניספח בינוי-פיקוח וביצוע ע"י הצוות המקצועי והועדה המחוזית. נספח מאושר זה יהווה רקע להגשת בקשות להיתר בניה או לביצוע המסילה והתחנות.

2. תאום עם רכבת ישראל לקביעת תחנה משותפת, ככל שנדרש.

3. תאום עם חב' נתיבי איילון.

4. תאום עם חברת חשמל

5. הכנת תסקיר תחבורתי המפרט את :

- א. השינויים הצפויים בקווי האוטובוס הקיימים/ העתידיים לתת שרות הזנה, תמיכה לקו הרכבת הקלה.
- ב. הצעה למיקום מגרשי חנה וסע לאורך הקו.
- ג. בדיקה של השלכות סביבתיות של השינויים הנ"ל מחוץ לתחום הקו הכחול על התכנית המוצעת.
- ד. נספח נקודות מאושר ע"י רשות הנקודות ורשות נחל הירקון.
- ה. תאום עם תכניות ממ"י הגובלות באזור הדיפוזי.

יא. תנאים למתן היתר בניה ו/או לביצוע המסילה והתחנות :
1. אישור נספח הביצוע על ידי הצוות המלווה ועיריית פ"ת.

2. אישור נספח בינוי ביצוע ופיתוח בקני"מ : 1:250 לקטע הרכבת הכולל תנוחה של המסילה, חתכי רוחב כוללים עד לחזיתות הבנינים משני ציד הרחוב. את עיצובן הסופי של התחנות בקני"מ 1:100 לרבות חומרי גמר, פרוט מערכות ההזנה החשמליות, פרוט עבודות תשתית וכו'.

3. אישור תכנית הסדרי תנועה ע"י הגורמים המוסמכים המפרטת את הסדרי התנועה החדשים (כולל הסדרים זמניים לזמן ביצוע לכל קטע וקטע).

4. אישור מכבי אש וגורמים הנוגעים לענייני בטיחות על פי הצורך.

5. נספח תאום עם תשתיות קיימות ומאושרות כגון : מים, ביוב, ניקוז, חשמל, גז, דלק, בזק וכו'.

6. תנאי לחפירה בתחום התכנית יהיה מותנה בתאום עם היחידה הסביבתית של עיריית פ"ת בנוגע להסדרים למניעת מפגעים זמניים + קביעת סידורים לסילוק עודפי עפר לאתר מאושר.

7. לכל בקשה להיתר או לביצוע יצורף נספח ביצוע למניעת מפגעים בשלבי הקמה המפרט את הנושאים הבאים : שטחי התארגנות, הפעלת מערכות לאספקת חשמל, מפגעי אבק והצעה לטיפולם, מפגעי רעידות וטיפולם בקטעים שבהם תבוצענה עבודות חפירה, השפעות על תפקוד הרחוב ועל הגישות למבנים בשלבי הקמה.

יב. הערות משרד התחבורה.

י"ג. הערות עיריית פתח-תקוה.

י"ד. הערות טכניות של לשכת התכנון.

ט"ו. שיפוי ופיצויים

הועדה מבקשת כי תנאי להפקדת התכנית תהיה התחייבות של עורכי התוכנית לשיפוי בגין תביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק בגובה של 70% כמקובל בתוכניות דרך וכן התחייבות להחיל על 30% הנותרים את ההסדר שקבע המשנה ליועץ המשפטי לממשלה לענין "תוכניות דרך".



25/09/01

#22894v1

לכבוד

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

משרד הפנים

ירושלים

הנדון: הסתייגויות חב' נת"ע מהמלצת הועדה המחוזית מחוז מרכז לתכנית תמ"מ 12/3

בהתאם להוראות תכנית המתאר הארצית תמא/23א, הוכנו ביזמת חב' נת"ע נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ, תכניות מתאר מחוזיות למחוז תל-אביב ולמחוז המרכז.

הועדה המחוזית, בסמכותה לפי סעיף 53 לחוק התכנון והבניה, החליטה בדבר הכנת התכנית והמליצה למועצה הארצית להפקידה בתנאים שפורטו בהחלטתה מיום 8.8.01.

צוות התכנון שהכין את התכנית עבור נת"ע תיקן את התכנית והתאימה לפי החלטות הועדה המחוזית לצורך הגשתה למועצה הארצית.

חב' נת"ע שהוקמה על ידי הממשלה לצורך תכנון והכנת התוואים להסעת המונים, בין השאר, באמצעות מסילת רכבת קלה ו/או רכבת עירונית בתחום מטרופולין גוש דן, מגישה את הסתייגותה למספר המלצות של הועדה המחוזית ביחס להוראות שנקבעו בתכנית ע"י הועדה המחוזית.

לדעת נת"ע יש מקום לשנות הוראות אלה כמפורט להלן:

1. בהתאם להחלטת הועדה המחוזית לקראת מתן תוקף לתכנית יוכן נספח בינוי, פיתוח וביצוע (סעיפים א', י ו-י"א בהחלטה).

לדעת נת"ע, השלב להכנת תכנית בינוי ברמה המפורטת כפי שנדרשה בהחלטת הועדה, הוא טרם מתן היתר בניה, ולא טרם מתן תוקף לתכנית, מהטעם שפירוט זה אפשרי מבחינה הנדסית ותפעולית רק עם הכנת מסמכי היתר הבניה. יחד עם זאת, ניתן להרחיב בשלב זה את היקף הפרטים הנדרשים לתכנית הבינוי הנוכחית לדיפו, באופן שיספק לשלב הפקדת ואישור התכנית. הפרטים הינם: הצגת המבנים באופן תלת-מימדי; קני"מ 1:1250; פירוט המרכיבים המהווים תנאי מוקדם להיתר בניה לפי סעיף 145(ז) לחוק: יעוד הקרקע, זכויות בניה, קווי בנין, גובה וגבולות מגרש.



בנוסף לאמור לעיל, מוצע כי ייקבע סעיף גמישות לפרטי תכנית הבינוי של הדיפו בנושא מרכיבי עיצוב וחמרי גמר שיאושרו על ידי הועדה המקומית.

2. בסעיף ז' להחלטות הועדה בענין הצוות המקצועי:

2.1. לדעת נת"ע הרכב הצוות המקצועי-סביבתי המלווה צריך להיות בהרכב הבא: מתכנן המחוז (או נציגו) - יו"ר; מהנדס הועדה המקומית הרלבנטית - או נציגו; נציג המשרד לאיכות הסביבה; נציג משרד התחבורה; נציג נת"ע.

2.2. הצוות יוסמך לאשר מסמכים סביבתיים עפ"י רשימה שתיקבע מראש בשיתוף עם המשרד לאיכות הסביבה.

אישורי הצוות המלווה יחסכו את הצורך בבחינה סביבתית נוספת מטעם רשות הרישוי המקומית.

3. לפי החלטת הועדה המחוזית (בסעיף ט) "יש להוסיף לרשימת הנספחים הנלווים גם "נספח מצב רגישויות (אילוצים/מגבלות)".

לדעת נת"ע - הוספת נספח זה לתכנית הינו מיותר, מכיון שהוא נכלל כבר בפירוט רב בפרק ד' של תסקיר ההשפעה על הסביבה.

4. "תנאים למתן תוקף" (סעיף י' להחלטת הועדה המחוזית):

4.1. הועדה המחוזית מתנה מתן התוקף ב"אישור נספח בינוי פיקוח וביצוע ע"י הצוות המקצועי והועדה המחוזית". נת"ע סבורה כי כל נושא הבינוי, הפיקוח (או הפיתוח) והביצוע הינם ענין בסמכות הועדה המקומית כחלק מהתהליך הנדרש לקראת היתר הבניה.

4.2. התיאומים השונים שנדרשו על ידי הועדה המחוזית ענינם בשלב שלפני הוצאת היתר הבניה. ניתן לשלב את דרישות התיאומים בהוראות הנוגעות להיתרי הבניה או בשלבים שלפני הביצוע, ולא להתנות מתן תוקף לתכנית בתיאומים אלה.

4.3. דרישת הועדה המחוזית להכנת תסקיר תחבורתי המפרט את "השינויים הצפויים בקווי האוטובוסים הקיימים/העתידיים לתת שרות הזנה, תמיכה לקו הרכבת הקלה".

לדעת נת"ע כל הידוע בנושא זה בשלב הנוכחי נכלל בתסקיר, ומעבר לו לא צפוי מידע נוסף בזמן הקרוב.



4.4. דרישת הועדה בדבר "הצעה למיקום מגרש חנה וסע לאורך הקו". לדעת נת"ע אין לקשור נושא זה לשלב אישור התכנית. בבוא הזמן יאוותרו האתרים המתאימים, ותוכן ביחס אליהם תכנית (או תכניות) שיופקדו בנפרד. "הקו האדום" הוא מערכת קשיחה. על שאר מערכות התחבורה להתאים עצמן אליו, לרבות חניוני "חנה וסע" (אולם זאת ניתן יהיה לעשות רק בשלבים מאוחרים).

5. "תנאים למתן היתר בניה ו/או לביצוע המסילה והתחנות" (סעיף י"א להחלטות)

בתוך רשימת התנאים המחייבים אישור הצוות המלווה ועיריית פתח-תקוה, יש להפריד בין הנושאים הסביבתיים שהם בלבד בסמכות הצוות המלווה, לבין הנושאים שהם בתחום טיפולה וסמכותה של הועדה המקומית. יש להימנע מכפל בדיקות סביבתיות לצורך הרישוי, ודי בבחינות הנעשות על ידי הצוות המלווה.

6. סעיף שיפוי ופיצויים

הועדה המחוזית דורשת כתנאי להפקדת התכנית את התחייבות עורכי התכנית לכתב שיפוי לתביעות לפי סעיף 197 בחלוקה של 30%-70%. המועד המקובל להגשת כתב שיפוי הוא שלב מתן תוקף ולא שלב ההפקדה.

בכבוד רב,

א/ צבי לשם
מנכ"ל

העתקים:

אדרי' דינה רציבסקי - מנהלת מנהל התכנון - ירושלים, משרד הפנים
מר עופר גרידנגר - מנהל אגף תכניות מחוזית ופרוגרמות
עו"ד שרית דנה - היועצת המשפטית למשרד הפנים
גבי לבנה אלונים - מ"מ מתכנתת מחוז המרכז
עו"ד יחזקאל לוי - יעוץ משפטי לנת"ע
אדרי' יונה פיטלסון - עורך התמ"מ, פיטלסון-שילה-יעקבסון אדריכלים
רון תמיר, מנהל הפרויקט - מסילות

תכנית מתאר מחוזית חלקית למחוז תל-אביב
הכוללת הוראות של תכנית מפורטת

תמ"מ 1/5

רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע
במטרופולין תל אביב

קו: בת ים, תל אביב - יפו, רמת גן, בני ברק, פתח תקווה

הוראות התכנית

חוק התכנון והבניה
תשכ"ה - 1965

תכנית מתאר מחוזית חלקית למחוז תל-אביב
הכוללת הוראות של תכנית מפורטת

תמ"מ 1/5

רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע
במטרופולין תל אביב

קו: בת ים, תל אביב - יפו, רמת גן, בני ברק, פתח תקווה

הוראות התכנית

חוק התכנון והבניה התשכ"ה - 1965
תכנית מתאר מחוזית חלקית למחוז ת"א
תמ"מ 1/5 - רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע

תוכן העניינים

עמוד		חלק ראשון: כללי
3		
3		1. שם התכנית
3		2. מטרת התכנית
4		3. מסמכי התכנית
5		4. שטח התכנית
5		5. תחולת התכנית
5		6. בעלי הקרקע
5		7. יוזם התכנית
5		8. מגיש התכנית
5		9. עורכי התכנית
5		10. יחס לתכניות קודמות
6		11. הגדרות ופרשנות
7		12. באור סימני התשריט
8	רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע	חלק שני:
8		13. רצועת מסילה תת קרקעית
9		14. רצועת מסילה במפלס הקרקע
10		15. תחנה תת קרקעית
12		16. תחנה במפלס הקרקע
13		17. מקלטים ציבוריים
13		18. מתקנים הנדסיים ובטיחותיים
14		19. מגבלות בניה סמוך לרשת החשמל
14		20. שטחי התארגנות
15		21. תאום תשתיות
16		22. ניקוז
16		23. עתיקות
16		24. זכויות מעבר והפקעות
16		25. זכות שימוש במבנים
16		26. ביצוע התכנית, תנאים להיתר בניה
17		27. אישור הועדה המחוזית
17		28. מסמך סביבתי כתנאי להיתר בניה
19		29. הנחיות סביבתיות לשלב ההקמה
21		30. קרינה אלקטרומגנטית
22		31. סידורי נגישות לאנשים עם מוגבלות
22		32. ביצוע התכנית בשלבים
22		33. גמישות לשינוי מפלס המעבר של רצועת המסילה
22		34. זמן ביצוע

תכנית מתאר מחוזית חלקית למחוז תל-אביב
תמ"מ 1/5 - רכבת קלה תת קרקעית
ובמפלס הקרקע
תכנית מתאר מחוזית חלקית לרכבת קלה במטרופולין תל אביב
הכוללת הוראות של תכנית מפורטת

חלק ראשון: כללי

1. **שם התכנית** תכנית זו תקרא: "תכנית מתאר מחוזית חלקית להקמת רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע במטרופולין תל אביב, מספר תמ"מ 1/5" (להלן: "התכנית" או "תכנית זו").
2. **מטרות התכנית**
- קבוע תוואים לפיתוח מערכת הסעת המונים במטרופולין תל אביב באמצעות התוויית קו של רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע, על פי תמ"מ א' 23. זאת במטרה להקל על בעיות הגודש והנגישות התחבורתית במטרופולין תל אביב ולהוות נדבך עיקרי במערכת תחבורה ציבורית יעילה ומתקדמת. לשם כך כוללת התכנית:
 - קביעת שטח לרצועת מסילה תת קרקעית עבור רכבת קלה, בתחום רצועות התכנון כפי שהותוו בתמ"מ א' 23.
 - קביעת שטח לרצועת מסילה במפלס הקרקע עבור רכבת קלה.
 - ביטול רצועת התכנון בתמ"מ א' 23 בקטעים המופיעים בתחום תכנית זו כתוצאה מקביעת שטח לרצועת מסילה תת קרקעית ורצועת מסילה במפלס הקרקע בהתאם לתמ"מ א' 23.
 - קביעת רוחב רצועות המסילה ומפלס המעבר שלהן.
 - קביעת תחומי השטח להקמת תחנות ולשנות במידת הצורך את ייעודי הקרקע לשם כך.
 - קביעת הוראות בניה והנחיות להקמת המסילות, התחנות ומתקני התשתית הנדרשים.
 - קביעת הוראות להקמת מתקני חשמל, כולל מערכת הזנה חשמלית, מערכות שליטה ובקרה ומתקנים לתקשורת ולאיתות.
 - קביעת הוראות לשמירה על איכות הסביבה ולמניעת מפגעים סביבתיים ובטיחותיים.
 - קביעת הוראות של תכנית מפורטת כדי לאפשר מתן היתרי בניה להקמת מערכת הסעת המונים.

י. קביעת הוראות גמישות שיאפשרו הורדת מסילה שנקבעה במפלס הקרקע אל מתחת למפלס הקרקע במסגרת תכנית מתאר מקומית בסמכות ועדה מחוזית.

3. מסמכי התכנית תכנית זו כוללת את המסמכים הבאים :

א. הוראות התכנית (ערוכות ב- 22 עמודים) להלן "הוראות התכנית".

ב. תשריטי התכנית הכוללים :

(1) גיליון אחד של תרשים סביבה הערוך בקנה מידה של 1:25,000 הכולל את התוואים לרכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע בתחום מטרופולין תל אביב.

(2) גיליון אחד של תשריט מפתח הערוך בקנה מידה של 1:20,000 (להלן: "מפתח גיליונות") המציג חלוקה לגיליונות ומספרי הגיליונות.

(3) גיליונות המציגים את המצב הקיים (ערוכים בקנה מידה של 1:5,000 הכוללים חלוקה לגושים חלקות, טופוגרפיה ויעודי קרקע) והמצב המוצע בקנה מידה של 1:2,500 להלן "התשריט" בחלוקה לגיליונות הבאים :

גיליונות 1 - 10 בתחום מחוז תל אביב כדלקמן :

- גיליון מס' 1 : מרחב תכנון בת ים
- גיליון מס' 2 : מרחב תכנון בת ים
- גיליון מס' 3 : מרחב תכנון תל אביב - יפו
- גיליון מס' 4 : מרחב תכנון תל אביב - יפו
- גיליון מס' 5 : מרחב תכנון תל אביב - יפו
- גיליון מס' 6 : מרחב תכנון תל אביב - יפו
- גיליון מס' 7 : מרחב תכנון תל אביב - יפו
- גיליון מס' 8 : מרחב תכנון רמת גן
- גיליון מס' 9 : מרחב תכנון רמת גן ובני ברק
- גיליון מס' 10 : מרחב תכנון בני ברק

גיליונות 10 - 13 בתחום מרחב תכנון פתח תקווה במחוז המרכז.

(4) נספח מס' 1 : גיליונות a9 ו-a10 המציגים שלב ביצוע ראשוני.

ג. המסמכים הבאים יהיו נלווים לתכנית :

(1) תסקיר השפעה על הסביבה.

(2) נספחים מנחים :

נספח מס' 2 : תנוחת המסילות, הסדרי תנועה וחתכים לאורך התוואי ערוכים בקנה מידה של 1:1,250 (20 גיליונות).

נספח מס' 3 : תחנה טיפוסית במפלס הקרקע (2 גיליונות).

נספח מס' 4: תחנה תת קרקעית טיפוסית 1) גיליון).

ד. כל מסמכי התכנית המפורטים בסעיפים א' ו- ב', מהווים חלק בלתי נפרד ממנה וייקראו כמקשה אחת. במקרה של סתירה בין מסמכי התכנית, יגברו הוראות התכנית על התשריטים. המסמכים המפורטים בסעיף ג' הינם מסמכים מנחים הנילוים לתכנית.

4. שטח התכנית הוא כ - 665 דונם. **שטח התכנית**

5. התכנית תחול על השטח המותחם בקו כחול בתשריטים הערוכים בקנה מידה של 1:2,500, בתחומי חלקי הגושים הבאים:

<u>מרחב התכנון</u>	<u>מספרי גושים</u>
בת ים	7153, 7147, 7148, 7144, 7145, 7141, 7130, 7140, 7155, 7129, 7128, 7123, 7124, 7122.
תל אביב	6110, 7102, 7106, 7109, 7101, 7104, 7103, 7077, 6950, 6941, 6940, 6937, 6924, 6925, 6923, 7012, 6929, 7112, 7041, 7011, 7016, 7017, 7072, 7076, 7024, 7046, 7045, 7073, 7074, 7047, 7048, 7075, 7050, 6999, 7153.
רמת גן	6204, 6125, 6127, 6205, 6128, 6109, 6207.
בני ברק	6194, 6192, 6195, 6122, 7361, 6196, 6123.

6. המדינה, הרשויות המקומיות ופרטיים. **בעלי הקרקע**

7. הועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז תל-אביב. **יוזם התכנית**

8. חב' - נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ. **מגיש התכנית**

9. פיטלסון, שילה, יעקובסון - אדריכלים. עו"ד יחזקאל לוי - ניסוח וייעוץ משפטי. "מסילות" - מינהלת הפרויקט למערכת הסעת המונים. אמי מתום בע"מ, הצ"מ-מוט-מקדונלד, דלקן אינטרנשיונל - יעוץ הנדסי. **עורכי התכנית**

10. א. התכנית כפופה להוראות תמ"א 23א' התקפה מיום ה-15.10.98. **יחס לתכניות קודמות**

ב. במקרים של סתירות בין הוראות תכנית זו לבין הוראות של תכניות מתאר מקומיות ומפורטות אחרות, תגברנה הוראות תכנית זו.

הגדרות ופרשנות 11. א. בתכנית זו:

שטח הדרוש לשירותי התחזוקה, התיקונים, האחסנה, הניהול והתפעול של הרכבת.

"אזור תחזוקה ותפעול"

חברת חשמל או כל גורם אחר שיספק חשמל.

"ספק חשמל"

מערכות הפעלה בתחום רצועות המסילה, התחנות ובתחום אזור התחזוקה והתפעול, הכוללות את המתקנים הבאים:

"מערכת הזנה חשמלית"

- מתקני השנאה ויישור למתח גבוה.

- חדרים טכנים.

- כבלי הזנת מתח גבוה תת קרקעיים.

- כבלי פיקוד ובקרה תת קרקעיים.

- מערכות הזנת "מגע עילי" כולל עמודים, קונסטרוקציות וכבלי משיכה ומתיחה עיליים.

- מתקני חשמל נוספים במידת הצורך.

"עומק המנהרה"

המרחק האנכי הנמדד בין מפלס פני הקרקע הטבעיים לבין הנקודה העליונה של תקרת המנהרה המיועדת למעבר תת קרקעי של רכבת.

"פני הקרקע הטבעיים"

גובה פני הקרקע כפי שהם מסומנים בתשריט בגיליונות בקנה מידה 1:2,500.

"רצועת מסילה" תת קרקעית

רצועת קרקע הדרושה להנחת מסילת ברזל מתחת למפלס פני הקרקע עבור רכבת קלה תת קרקעית לרבות המתקנים, התשתיות והמבנים הדרושים להפעלתה ולאחזקתה.

"רצועת מסילה במפלס הקרקע"

רצועת קרקע הדרושה להנחת מסילת ברזל עבור הרכבת הקלה במפלס הקרקע, לרבות המתקנים והמבנים הנדרשים להתקנתה, להפעלתה ולאחזקתה של הרכבת ותחנות להעלאה ולהורדה של נוסעים.

"רשות מוסמכת" רשות שהוסמכה לתכנן ולהפעיל את הרכבות.

"תחנה תת קרקעית" תחנה הממוקמת מתחת למפלס פני הקרקע, המיועדת להעלאה ולהורדה של נוסעים מהרכבת הקלה

"תחנת רכבת במפלס הקרקע" תחנה הממוקמת במפלס פני הקרקע והמיועדת להעלאה ולהורדה של נוסעים מהרכבת הקלה.

ב. כל מונח שלא הוגדר מפורשות בתכנית זו תהא נודעת לו המשמעות שיש לו בחוק התכנון והבניה התשכ"ה - 1965, ובתכנית המתאר הארצית תמ"א 23 א', בין שהוגדר בהם מפורשות ובין שלא הוגדר כד, והוא כשאינן כוונה אחרת משתמעת.

**באור סימני
התשריט**

12. א. גבול התכנית - קו בצבע כחול כהה.
ב. גבול מרחב תכנון - קו צר בצבע חום.
ג. גבול מחוז - קו רחב בצבע ירוק
ד. גבול גוש - קו צר בצבע סגול.
ה. גבול חלקה ומספרה - קו שחור צר עם מספר מעליו.
ו. דרך קיימת - שטח צבוע בחום בהיר.
ז. דרך מוצעת - שטח צבוע בצבע ורוד.
ח. רצועת מסילה תת קרקעית - שטח צבוע בחום בהיר או ורוד ומקווקו בקווים אלכסוניים בצבע ירוק.
ט. רצועת מסילה במפלס הקרקע - שטח צבוע בחום בהיר או ורוד ומקווקו בקווים אלכסוניים בצבע צהוב.
י. שטח המיועד לתחנה תת קרקעית - שטח תחום בקו שחור ומקווקו בקווים אלכסוניים בצבע שחור ובקווים אלכסוניים בצבע ירוק.
יא. שטח המיועד לתחנה במפלס הקרקע - שטח תחום בקו שחור ומקווקו בקווים אלכסוניים בצבע שחור ובקווים אלכסוניים בצבע צהוב.
יב. שטח המיועד לאזור תחזוקה ותפעול - שטח צבוע בצבע אפור ומקווקו בקווים אלכסוניים בצבע סגול.
יג. שטח המיועד למתקני חשמל ולמתקנים טכניים - שטח צבוע בצבע תכלת.
יד. שטח עתידי למעבר רצועת מסילה תת-קרקעית - שטח מקווקו בקווים אלכסוניים מקוטעים בצבע ירוק.

חלק שני: רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע

רצועת המסילה התת קרקעית

13. א. רצועת המסילה התת קרקעית מיועדת למעבר רכבת קלה.

ב. תחום רצועת המסילה התת קרקעית ישמש להקמת המנהרות והמבנים המיועדים למעבר תת קרקעי של רכבת קלה ולתשתיות הנדרשות לרכבת, בהתאם לתכליות המותרות בתחום רצועת המסילה כמפורט בתמ"א 23 א'.

ג. ייעודי הקרקע, במפלס פני הקרקע, בתחום רצועת המסילה התת קרקעית, יהיו בהתאם לתכניות התקפות החלות בשטח התכנית, אלא אם נקבע אחרת בתכנית זו. בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת יותר, בהתייעצות עם הרשות המוסמכת, שינויים ביעודים במפלס פני הקרקע ובלבד שלא יפגעו בהקמת המסילה התת קרקעית ובתפעולה.

ד. לאורך תוואי המנהרות, ניתן יהיה לבנות מעברים אשר יאפשרו מעבר של נוסעים בשעת חרום ומעבר תשתיות ביניהם, ויהיו ניתנים לסגירה באמצעות דלתות עמידות בפני אש.

ה. העומק המזערי, הנמדד ממפלס פני הקרקע הטבעיים לבין הנקודה החיצונית העליונה ביותר בהיקף המנהרה לא יפחת מ- 2.5 מ', אלא אם הותר עומק קטן יותר בתאום עם מהנדס הועדה המקומית.

ו. לאחר הקמת המנהרות לא ניתן יהיה לשנות את מפלס פני הקרקע כפי שהייתה לפני ביצוע המנהרות, לאורך רצועת המסילה התת קרקעית, בין לגובה ובין לעומק מעבר ל- 1 מ' ממפלס פני הקרקע כפי שהייתה לפני ביצוע המנהרות, ללא הסכמת הרשות המוסמכת.

ז. קווי הבנין לאורך רצועת המסילה התת קרקעית יהיו כפי הקבוע בתכניות התקפות. יותרו שינויים בקו הבנין, באישור הרשות המוסמכת, באם התכנית שתתיר את השינוי לא תפגע בהקמת המסילה או בהפעלתה ובאחזקתה של הרכבת הקלה. הקלות שהותרו בקו הבנין וטרם מומשו, ייראו אותן כשימוש חורג שהותר, אלא אם יש בהן הפרעה להקמה ולהפעלה של הרכבת הקלה.

ח. בנוסף לאמור בפסקה ז', מקום שמשיקולים תכנוניים או הנדסיים נדרשת הצמדות המנהרות או מבנה המסילות למבנה קיים, ניתן יהיה במסגרת היתר הבניה להתיר הצמדות אל המבנה ובלבד שיובטח כי:

(1) המבנה לא ייזק בעת הקמת המנהרות.

(2) המבנה לא ייזוק לאחר הקמת המנהרות בזמן הפעלת הרכבת הקלה ומתקניה.

(3) יותקנו אמצעי בטיחות ומתקנים להפחתת מטרדים סביבתיים.

ט. כל עבודה או פעילות אחרת מתחת לפני הקרקע הטעונים היתר, הרשאה או הודעה למהנדס הועדה המקומית לפי החוק והתקנות, בתחום רצועת המסילה התת קרקעית טעונים תיאום מראש עם הרשות המוסמכת.

י. פתחי איורור למנהרות ייקבעו ויוותקנו ככל האפשר בתחום רצועת המסילה. מותר יהיה לקבוע פתחי איורור בתחום זכות הדרך בה עוברת רצועת המסילה, בתחום מדרכה ובשטחים ציבוריים סמוכים, מיקום פתחי האיורור ייעשה תוך בחינת היבטים בטיחותיים, סביבתיים ועיצוביים ובהסכמת מהנדס הועדה המקומית. בידי מהנדס הועדה המקומית תהא סמכות להתנות תנאים שיבטיחו את המשך תפקודם של שטחי הציבור למטרה לה יועדו.

יא. פתחי חירום להכנסה ולהוצאה של ציוד אל המנהרות ומהן, יותקנו בתחום רצועת המסילה בשטחי דרכים במפלס הדרך.

יב. ניתן יהיה לתכנן ולהקים בתחום רצועת המסילה התת קרקעית, לאחר התייעצות עם הרשות המוסמכת, דרכים תת קרקעיות ובלבד שלא תגרם הפרעה בהקמת המסילה, בהפעלת ובאחזקת הרכבת הקלה.

רצועת מסילה במפלס הקרקע

14. א. רצועת מסילה במפלס הקרקע תיועד לתנועת רכבת קלה במפלס הכביש או לתנועת רכבת קלה במשולב עם אמצעי תחבורה נוספים.

ב. תחום רצועת המסילה במפלס הקרקע ישמש להקמת המסילות המיועדות לרכבת קלה, למעבר מערכת הזנה חשמלית וכן לתחנות ולמתקנים הנדסיים ובטיחותיים המיועדים להפעלת הרכבת הקלה.

ג. מיקום המסילה בתחום "רצועת המסילה במפלס הקרקע" יהא כמסומן בנספח מס' 2 (נספח מנחה), ואולם ניתן יהיה להסיטה בתוך תחום רצועת המסילה במידה שההסטה נדרשת משיקולים הנדסיים, תפעוליים, בטיחותיים וסביבתיים.

ד. השימושים המותרים בתחום רצועת המסילה במפלס הקרקע יהיו בהתאם לשימושים המותרים ברצועת המסילה כמפורט בתמ"א 23 א'.

ה. הקמת קווי תשתיות כגון קווי חשמל, תקשורת, מים, וכיוצא באלה, בתחום רצועת המסילה במפלס הקרקע, תהא בהתאם לאמור בסעיף 21.

ו. קוי הבנין לאורך רצועת המסילה במפלס הקרקע יהיו כפי הקבוע בתכניות התקפות. יותרו שינויים בקו הבנין, באישור הרשות המוסמכת, באם התכנית שתתיר את השינוי לא תפגע בהקמת המסילה או בהפעלתה ובאחזקתה של הרכבת הקלה. הקלות שהותרו בקו הבנין וטרם מומשו, ייראו אותן כשימוש חורג שהותר, אלא אם יש בהן הפרעה להקמה, להפעלה ולאחזקה של הרכבת הקלה.

ז. ניתן יהיה לתכנן ולהקים בתחום רצועת המסילה במפלס הקרקע, לאחר התייעצות עם הרשות המוסמכת, דרכים תת קרקעיות ובלבד שלא תגרם הפרעה בהקמת המסילה, בהפעלת ובאחזקת הרכבת הקלה.

תחנה תת קרקעית

15. א. (1) תחנה תת קרקעית והכניסות אליה יהיו בתחומי השטח המסומן בתשריט התכנית. מיקום הכניסות לתחנה יסומן בתכנית הבקשה להיתר בניה, ואפשר שהכניסות תיקבענה אף במרחק של עד 50 מטרים מגבולות השטח שנועד לתחנה תת-קרקעית, ובלבד שלא יחרגו מגבולות תכנית זו.

תכנית הבקשה להיתר ובה סימון הכניסות לתחנה תובא לידיעת הציבור בדומה לדרך שבה נמסרות הודעות בדבר "הקלה", ויתקיימו לגביה הליכים בדומה ל"הקלה".

(2) בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת, ובהסכמת הרשות המוסמכת, ניתן לקבוע כניסות לתחנה מעבר לאמור בפיסקה (1) ולרבות מחוץ לגבולות תכנית זו.

ב. התכליות המותרות בתחנות יהיו כמפורט בתמ"א 23א'.

ג. גובה המבנה התת קרקעי של התחנה לא יעלה על 16 מ' הנמדדים מפני השטח של הרציף במפלס התחתון ועד החלק החיצוני של תקרת המפלס העליון. במקרים שבהם נחוצה תוספת לגובה מעבר ל- 16 המטרים האמורים, משיקולים בטיחותיים, תפעוליים או הנדסיים, יהא מהנדס הועדה המקומית רשאי להתיר את התוספת המבוקשת, ובלבד שגובה המבנה עם התוספת לא יחרגו לתוך תחום העומק הנמדד ממפלס פני הקרקע הטבעיים כאמור בסעיף 15 ד'.

ד. העומק הנמדד ממפלס פני הקרקע הטבעיים ועד המשטח העליון של תקרת התחנה התת קרקעית לא יפחת מ- 2.5 מ' למעט בכניסות וביציאות ובפתחי האירור, ואולם בתחנת שלוש יותר עומק של 1 מ'. בשאר התחנות ניתן יהיה להתיר עומק קטן יותר בתאום עם מהנדס הועדה המקומית.

ה. השטח הבנוי המירבי הכולל של תחנה תת קרקעית לא יעלה על 10,000 מ"ר מתוכם יהיו 9,000 מ"ר שטחים עיקריים ו- 1,000 מ"ר שטחי שירות. העברת שטח עיקרי והסבתו לשטח שירות לא ייחשב שינוי לתכנית זו.

ו. בנוסף ליעוד התחנה מתחת למפלס פני הקרקע, ייעודי הקרקע, במפלס פני הקרקע יהיו בהתאם לתכניות התקפות החלות על האזור אלא אם נקבע אחרת בתכנית זו. בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת יותר, בתאום עם הרשות המוסמכת, שינויים בייעודים במפלס פני הקרקע, ובלבד שלא יפגעו בהקמת התחנה או בתפעולה ובאחזקתה.

ז. לכל תחנה תת קרקעית תהיינה לפחות שתי כניסות ויציאות לנוסעים וכניסת חרום אחת נוספת לשירותי הצלה וחרום.

ח. הכניסות והיציאות לתחנות התת קרקעיות ימוקמו באופן שישמר מעבר לציבור במדרכה ברוחב של לפחות 3.00 מ' מצד אחד שלהן. במקומות שלא תתאפשר מידה זו, ניתן באישור מנומק של מהנדס הועדה המקומית, להפחיתה עד כדי 1.2 מ' שיהווה מעבר חופשי לציבור ללא הפרעה.

ט. בכל תחנה יהא פתח כניסה ויציאה אחד לפחות שיכלול סידורי כניסה ויציאה נאותים לאנשים עם מוגבלות. מהנדס הועדה המקומית רשאי לדרוש התקנת סידורי נגישות לאנשים עם מוגבלות בפתח כניסה ויציאה נוסף, בתאום עם הרשות המוסמכת.

י. בתחנה שבה יבוצעו פתחים האחד מול האחר משני צידי הרחוב, יינתן, במידת האפשר, מעבר חופשי לציבור לרוחב התחנה, להנחת דעתו של מהנדס הועדה המקומית.

יא. כל עבודה או פעילות אחרת מתחת לפני הקרקע ומעל פני הקרקע הטעונים היתר, הרשאה או הודעה למהנדס הועדה המקומית לפי החוק והתקנות, בתחום המסומן בתשריט כמיועד לתחנה, טעונים תיאום מראש עם הרשות המוסמכת.

יב. מקום שמשיקולים תכנוניים או הנדסיים נדרשת היצמדות למבנה קיים, ניתן יהיה במסגרת היתר הבניה להתיר הצמדות של מבנה התחנה אל המבנה ובלבד שיובטח כי:

- (1) המבנה לא יינזק בעת הקמת התחנה.
- (2) המבנה לא יינזק לאחר הקמת התחנה בזמן השימוש בה.
- (3) יותקנו אמצעי בטיחות ומתקנים להפחתת מטרדים סביבתיים.

יג. בהתאם לסעיף 11 ז' בתמ"א 23 א': "בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת, לאחר התייעצות עם הרשות המוסמכת, מותר יהיה לקבוע כניסות נוספות לתחנות מתחת למפלס הקרקע, דרך מבנים מסחריים ו/או ציבוריים ובלבד שתובטחנה זכויות המעבר לציבור באמצעות רישום זיקת הנאה בספרי רישום המקרקעין, ובלבד שלא ייפגעו המטרות, התפעול, השימושים והבטיחות של מערכת הסעת ההמונים, ולא ייגרמו מפגעים ומטרדים, לשימושי הקרקע שדרכם נקבעה זכות המעבר לשימושי הקרקע הסמוכים".

תחנה במפלס הקרקע

16. א. בתחום רצועת המסילה במפלס הקרקע מותר יהיה להקים תחנות להעלאה ולהורדה של נוסעים, כמסומן בתשריט.

ב. על אף האמור בפסקה א' לעיל, ניתן יהיה לקבוע את מספר התחנות והמיקום המדויק של תחנות הרכבת הקלה, תוך תאום בין הנציגים המוסמכים של הרשות המקומית שבתחומה עובר קו הרכבת הקלה לבין נציג משרד התחבורה והרשות המוסמכת ובהתחשב בשיקולים הבאים:

(1) המרחקים בין התחנות לא יעלו על 1000 מ' ולא יפחתו מ- 250 מ'.

(2) השפעת המיקום המוצע של התחנה על תנועת הולכי הרגל ותנועת כלי הרכב ברחוב.

(3) בטיחות הולכי הרגל והנוסעים.

(4) נגישות ושיפור השירות.

(5) שילוב אמצעי תחבורה ציבוריים אחרים.

ג. אופן העמדת התחנות, עיצובן ותיאור עקרוני של מרכיביהן, מוצגים בנספח מס' 3.

ד. מיקום תחנה על המדרכה בצידי הדרך ייקח בחשבון שטח לרצועת מעבר חופשי עבור הציבור ברוחב שלא יפחת מ- 2.0 מ' ואפשר שחלק ממנו ישמש כרציף התחנה.

ה. אורך רציף של תחנה לא יעלה על 82 מ'.

ו. תחנות הרכבת הקלה יכללו סככות המתנה ומסתור מפני שמש וגשם, וכן מתקנים הנדרשים לנוחות הנוסעים ולתפעול הרכבת (כגון אמצעי שילוט והכוונה, מתקני כירטוס ומקומות ישיבה מוגנים). המערכות התפעוליות, הנדרשות בתחנה, ירוכזו בלא יותר משלושה מוקדים, במתקנים מעוצבים שייעודו לכך. התחנות יוקמו מחומרים המבטיחים שקיפות מירבית, בעיצוב מינימליסטי, תוך שימוש מירבי בקווים אנכים ואופקיים. תותקן תאורה נאותה לנוחות ולבטיחות הנוסעים ועוברי אורח. התאורה תשולב בעיצוב הכללי של התחנה ותשמש כמרכיב מזהה שלה. כל מרכיבי התחנה יעוצבו בצורה

מתואמת כמכלול אחד. שינויי מהותי של עיצוב התחנה הסוטה מעקרונות עיצוב אלה יובא לאישור מתכנן המחוז.

ז. התחנות יוקמו באופן שתתאפשר נגישות מלאה לאנשים עם מוגבלות.

ח. מבני ומתקני התחנה יהיו מחומרים קשיחים ועמידים מפני תנאי מזג האוויר ומפני השחתה ושחיקה.

ט. נטיעת עצים תשמש כמרכיב עיצובי חשוב בתחום כל תחנה. בכל רציף יהיו ריכוזים של נטיעות עצים בוגרים, על פי תכנון מפורט שיעשה בתאום בין מהנדס הועדה המקומית והרשות המוסמכת.

י. תכנון ועיצוב התחנות במפלס הקרקע יהא אחיד לאורך כל הקו. אולם, מותר יהיה לקבוע, בתחום כל רשות מקומית, מרכיבים עיצוביים ייחודיים, תוך תאום בין הועדה המקומית לבין הרשות המוסמכת.

מקלטים ציבוריים 17. תכנון מקלטים בתחנות התת קרקעיות של הרכבת הקלה ולאורך רצועת המסילה התת קרקעית יעשה בתאום עם פיקוד העורף.

מתקנים הנדסיים ובטיחותיים

18. א. שטחי כל אחת מרצועות המסילה, התחנות ואזורי התחזוקה והתפעול, כמפורט בתכנית זו, מיועדים גם למערכות הזנה חשמלית, מערכות תקשורת, שליטה ובקרה ומתקני בטיחות וכל מתקן הנדרש להקמת הרכבות ולהפעלתן. מספר המתקנים יהיה המזערי הנדרש ומיקומם המדויק יקבע על ידי הרשות המוסמכת.

ב. אספקת החשמל תהא מרשת ספק החשמל באמצעות מתקני מיתוג למתח עליון ולמתח גבוה.

ג. מתקני ההשנאה והיישור למתח גבוה וחדרים טכניים בתחום התת קרקעי של הרכבת הקלה, יהיו במבנים סגורים וימוקמו בתוך מבני התחנות התת קרקעיות.

ד. בתחום השטח המיועד למתקני חשמל ולמתקנים טכניים, כמסומן בתשריט, מותר יהיה להקים מבנים למתקנים הנדרשים להפעלת הרכבת הקלה בתנאים הבאים:

(1) מבנה המיועד למתקני חשמל בשטח שלא יעלה על 150 מ"ר.

(2) מבנה למתקנים טכניים (כגון: קשר ובקרה) בשטח שלא יעלה על 80 מ"ר.

(3) תותר הקמת מבנים כאמור עד גבולות השטח המסומן בתשריט המיועד למתקני חשמל ולמתקנים טכניים, ולענין זה יהיו קוי הבנין: 0 מ'.

(4) אם יוקמו מבנים כאמור מעל פני הקרקע, גובהם לא יעלה על 4 מ'.

(5) אם השטח המיועד למתקני חשמל ולמתקנים טכניים, מסומן בתשריט בתחום שטח ציבורי פתוח, תותר הקמת מבנים כאמור מתחת לפני הקרקע בלבד. ואולם אם שוכנע מהנדס הועדה המקומית כי לא ניתן, מבחינה הנדסית ו/או תפעולית, להקים מתחת לפני הקרקע, תותר הקמתם מעל פני הקרקע.

הקמת מבנים מתחת לפני הקרקע תיעשה בעומק מספיק שיאפשר בתי גידול מעליהם. השטח מעל המבנים יהא פתוח כחלק מהשטח הציבורי הפתוח, למעט מעל פתחי האיוורור והכניסות למבנים. מיקום המבנים, הכניסות אליהם ופתחי האיוורור יעשה תוך בחינת היבטים בטיחותיים, סביבתיים ועיצוביים ובאופן שהנזק לצמחיה קיימת יהיה מזערי ככל האפשר.

(6) ניתן יהיה לשנות את מיקום השטח המיועד למתקני חשמל ולמתקנים טכניים, המסומן בתשריט, באמצעות תכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת.

ה. העברת קווי תשתית עבור הרכבת הקלה תותר גם מחוץ לרצועת המסילה, בתאום עם הגופים המוסמכים ברשות המקומית ובאישור מהנדס הועדה המקומית.

ו. בכל מקום שבו יותקנו או יועתקו מתקני וקווי תשתית, יעשה הדבר תוך התחשבות, ככל האפשר, בצמחיה ובעצים קיימים.

מגבלות בניה סמוך לרשת החשמל

19. א. לא יינתן היתר בניה או הרשאה למבנה או חלק ממנו מעל או מתחת למערכת המגע העילי אלא בתאום עם הרשות המוסמכת.

ב. תותר הקמת גשרים מעל לקווי החשמל של הרכבת בכפוף לתאום עם הרשות המוסמכת ובתאום עם מהנדס הועדה המקומית.

ג. תותר חציית קווי חשמל של הרכבת עם קווי חשמל של ספק חשמל כפוף לתאום בין ספק חשמל והרשות המוסמכת.

ד. לא תותר בניית מבנים, לחפור ולבצע כל עבודה מעל או מתחת לכבלים תת קרקעיים ולא במרחק הקטן מ- 2 מ' מכבלים אלו, אלא לאחר קבלת אישור ובהסכמת ספק חשמל והרשות המוסמכת (כל אחת בתחום הקווים שבבעלותה).

20. א. שטחי ההתארגנות מיועדים להוות מקומות לאחסון וריכוז הציוד לבניה, לחפירה לחנית ציוד הנדסי ולכל המתקנים והמבנים הדרושים להקמת מערכת הסעת המונים (כולל מבנים זמניים לשירותי עובדים ולמנהלה).

ב. שטחי ההתארגנות להקמת מערכת הסעת המונים יהיו ככל האפשר באזורי התחנות או ברצועות המסילה או בשטחים ציבוריים סמוכים, באישור מהנדס הועדה המקומית או בשטחים פרטיים סמוכים בכפוף להסכמת הבעלים, וימוקמו במידת האפשר בקרבת פתחי העבודה של התחנות והמנהרות.

ג. היתר הבניה יכלול בין השאר הוראות ותנאים לטיפול בציוד ופינוי עודפי העפר והוראות למניעת מפגעים סביבתיים.

ד. לאחר סיום העבודה, יוחזר השטח לקדמותו כאשר יוקפד על פינוי מושלם של הציוד, המבנים, הפסולת וכד', כפי שייקבע בהיתר לשביעות רצון מהנדס הועדה המקומית.

21. א. בתחום רצועות המסילה ובתחומי האזורים המסומנים לתחנות, רשאית הועדה המקומית הנוגעת בדבר, לאחר התייעצות עם הרשות המוסמכת, להתיר תכניות ביצוע ולבצע לפיהן הנחת קווי תשתיות של חשמל, תקשורת, מים, ביוב, ניקוז וכיוצא באלה.

ב. קווי תשתיות קיימים בתחום האזורים האמורים, יישארו במקומם במסגרת תכניות הביצוע ובלבד שיובטח על ידי הרשות המוסמכת כי:

(1) לא יגרם להם נזק בעת הקמת מערכת הסעת המונים ובשעת הפעלתה.

(2) קווי התשתיות האמורים לא יפריעו להקמת ולהפעלת הרכבות.

(3) תתאפשר גישה חופשית לתחזוקה שוטפת של קווי התשתיות האמורים מבלי שתגרם הפרעה בהפעלת הרכבות.

(4) אם לצורך הנחת המסילה או כריית המנהרה או הקמת כל מתקן אחר הדרוש למערכת הסעת המונים, נדרשת העתקת תשתיות, תעתיק אותן הרשות המוסמכת על חשבונה, לאחר תאום עם הגורמים הנוגעים בדבר.

(5) כל מעבר או חציה של תשתית בתחום התכנית לאחר אישורה, מחייב תאום עם הרשות המוסמכת.

ג. בכפוף לאמור בסעיף קטן א', הקמת קווי תשתיות כגון קווי חשמל, תקשורת, מים, וכיוצא באלה, בתחום "רצועת המסילה במפלס הקרקע", תותר במרחק שלא

יפחת מ- 3 מ' מציר כל מסילה ותוך תאום עם הרשות המוסמכת.

22. הסדרי ניקוז של האזורים בתחומי רצועות המסילה, המנהרות והתחנות יתואמו עם הרשות המקומית הנוגעת בדבר.

ניקוז

23. הטיפול בעתיקות במקרה ויתגלו, יעשה בהתאם לחוק העתיקות, תשל"ח - 1978.

עתיקות

24. א. בכל מקום בו תכנית זו מייעדת שטחים, מעל פני הקרקע או מתחת לפני הקרקע, למעבר של רצועת המסילה, תחנות, פתחי כניסות ויציאות לתחנות, שטחים למעבר קווי תשתיות של הרכבות וכל שטח אחר הדרוש להקמת והפעלת הרכבות, בשטחים שבהם יש זכויות קניין שאינן של המדינה או של רשות מקומית, תוכן תכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת אשר תקבע הוראות לפיהן ניתן יהיה לקבוע רישום זיקת הנאה למעבר נוסעים, עובדים, ציוד, מטענים ותשתיות הקשורים ישירות למערכת הסעת ההמונים או שתורה על הפקעת השטח לצרכי ציבור, ככל שההפקעה דרושה להקמת מערכת הסעת ההמונים ולהפעלתה.

זכויות מעבר
והפקעות

ב. לצורך האמור בסעיף קטן (א), ניתן לראות גם את האמור בתכנית זו ובתשריטים הנילוים אליה כתכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת, לשם רישום זיקת הנאה למעבר או להפקעה לצרכי ציבור, לפי העניין.

זכות שימוש
במבנים

25. ניתן יהיה להפקיע, בתכנית מפורטת, זכות שימוש במבנים לצורך חיבור עוגנים עבור מערכת החישמול של הרכבת הקלה. האמור בסעיף זה לא יחול על מבנים שנועדו לשימור בתכנית מאושרת, אלא אם התכנית שקבעה את המבנה לשימור מתירה התחברות של עוגנים למטרות אחרות. (חשמל למשל).

ביצוע התכנית
תנאים להיתר
בניה

26. בקשה להיתר בניה או לרישוי בכל דרך אחרת, לפי העניין, תכלול הוראות והנחיות בנושאים המפורטים להלן:

- א. לעניין תחנות תת קרקעיות כמפורט בסעיף 15 לעיל.
- ב. לעניין מבנים למתקני חשמל ולמתקנים טכניים כמפורט בסעיף 18.
- ג. מיקום וגודל שטחי התארגנות, דרכי הגישה אליהם כולל הנחיות לפינוי עודפי העפר בתאום עם הרשויות הנוגעות בדבר והשבת השטח למצבו הקודם בתוך המועד שייקבע בהיתר.

ב. סילוק עודפי עפר

(1) המסמך יפרט את יעדי הסילוק של עודפי עפר, בין למטרות מסחריות ובין לאתרי סילוק פסולת גושית ו/או מסוכנת, כפי שיימצא בבקרת איכות העפר.

(2) עודפי העפר שלא יימצא להם שימוש מסחרי או שימוש לצורכי מערכת הסעת ההמונים יסולקו לאתרי סילוק מאושרים.

ג. הגנה על אתרים ארכיאולוגיים - המסמך ילווה באישורים של רשות העתיקות לגבי נוהלי הפיקוח בקטעים החופפים או הנושקים לאתרים ארכיאולוגיים מוכרזים, או אישור לביצוע העבודות ללא פיקוח.

ד. תכנון אקוסטי מפורט - המסמך יכלול בחינה מפורטת של רעש ורעידות מתנועת הרכבות, בהתבסס על נתונים מעודכנים של עומסי ומהירות תנועת הרכבות ומאפיינים אקוסטיים של הרכבות ומתקנים ומכונות, שיותקנו במנהרות. אם מפלסי הרעש או הרעידות החזויים יעלו על הקריטריונים, על המסמך לתאר במפורט את האמצעים הנדרשים לעמידה בקריטריונים, לאורך תוואי המסילה.

ה. הנחיות לשיקום נופי ועיצוב ארכיטקטוני - המסמך יכלול את תכניות הביצוע הבאות:

(1) עבודות גימור הנדרשות עקב פגיעה שתגרם במהלך ההקמה.

(2) עבודות להחלפת ריצוף, הסדרת שטחי גינון ונטיעות, הקמת קירות תמך, ועבודות נוספות הנדרשות לצורך שיקום פני הרחוב, בקטע שבו מתבצעת העבודה.

(3) מפרט עקירת עצים, שימור עצים ונטיעת עצים חדשים במקום העצים שנעקרו, לאורך התוואי.

(4) פרטים של כבלי ההזנה, החדרים הטכניים ו/או כל מתקן טכני נוסף שיידרש לאורך התוואי במסגרת התכנית.

(5) מיקום החדרים הטכניים שמתחת לפני הקרקע ותכניות החדרים שיוקמו במפלס הקרקע, לרבות ניתוח השפעותיהם הסביבתיות.

ו. מניעת זיהום קרקע ומי תהום בעת הכרייה - המסמך יפרט את האמצעים והחומרים אשר ישמשו בעת כריית המנהרות, את השפעות האפשריות על מי התהום ואת האמצעים למניעת השפעות אלה.

2. **מניעת השפעות זיהום קרקע ומי תהום קיימים לאורך התוואי - לא יינתן היתר בניה טרם מולאו התנאים הבאים:**

(1) ביצוע דיגום קרקע ומי תהום בקטע הממונהר, על פי תכנית שתאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה.

(2) ביצוע סקר גזים בקרקע (soil gas) בקטע הממונהר, על פי תכנית דיגום שתאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה; ביצוע הערכת סיכונים ומתן הנחיות והמלצות לאמצעים שיש לנקוט כדי למגן את המנהרה מפני חדירת גזים מסוכנים לתוכה.

(3) הכנת אומדן כמויות קרקע מזוהמת, שיש לסלק במהלך הכרייה, הצעת נוהלי בקרה ואמצעים לטיפול בקרקע המזוהמת, לרבות פירוט יעדי הסילוק.

הנחיות סביבתיות לשלב ההקמה

29. א. מניעת מפגעי אבק בעת ההקמה

(1) דרכי הגישה לאזורי החפירה ולאזורי הנחת המסילה במפלס הקרקע, שטחי ההתארגנות ומשטחי העבודה, על גבי שטחים שאינם סלולים, לכל אורך התוואי, יורטבו, כך שתמנע התרוממות אבק ופיזורו בסביבה. ההרטבה בעונות היבשות תעשה מדי יום באמצעות מכלית מים, אשר תעבוד בשטח בכל זמן ביצוע העבודות. נוזל ההרטבה יכיל תמיסות מליחות להידוק משטחי עפר לא סלולים.

(2) משאיות להובלת עפר תהיינה מכוסות בריעות מתאימות ומהודקות, אשר תכסינה גם את צדי המשאית.

(3) צמיגי המשאיות, הטרקטורים והצמ"ה יישטפו טרם צאתם מאתר העבודה.

(4) לא ייוותרו ערומי עפר קבועים באזורי המנהרה. ערומי ביניים יורטבו מעת לעת, לפי הצורך.

(5) ציוד החפירה יצויד במערכות יעילות לשאיבת אבק.

(6) תוקם גדר אטומה בגובה של 2.5 מטרים סביב אתרי החפירה באזורי פתחי המנהרות והתחנות ובקטעי החפירה של המנהרה.

ב. מניעת מפגעי רעש ורעידות בעת ההקמה

(1) מאפייני הרעש של הכלים שיופעלו על פני הקרקע, באזורים רגישים לרעש, יעמדו בדרישות התקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר מצויד בניה) התשל"ט - 1979.

(2) בכל טכנולוגיה שתינקט לחפירת המנהרה, ייבדקו מאפייני רעידות הכלים בהם ייעשה שימוש. אם

טכנולוגיות אלה גורמות למפלסי רעידות גבוהים יותר, יש לבצע בדיקה חוזרת של השפעת הרעידות על מבנים בסביבת המנהרות.

(3) הפעלת המכונות, המצוינות בתקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר מצידוד בניה), התשל"ט 1979, באזורי מגורים, תיעשה, בהתאם לדרישות התקנות למניעת מפגעים (מניעת רעש) התשנ"ג - 1992.

(4) על אף נאמר ס"ק (3), לא תהיה מניעה לבצע עבודות כרייה מתחת לפני הקרקע בכל שעות היממה ובלבד שלא תהיה הפרעה כלשהי לציבור ולא תהיה חריגה מהוראות התקנות למניעת מפגעים (מניעת רעש התשנ"ג - 1992).

(5) אספקת החשמל תעשה מרשת החשמל. השימוש בדיזל-גנרטורים באזורי המגורים, יעשה אך ורק במצב חרום. מיקום הדיזל-גנרטורים ייקבע בהתחשב בצורך להגביל את השפעתם הסביבתית.

ג. מניעת זיהום קרקע בעת הקמה

(1) יתקיים פיקוח צמוד על הוצאת העפר מהמנהרות. במטרה לאתר קרקע חשודה כמזוהמת, ידגמו דגימות אקראיות לאיתור זיהום. מספר הדגימות יהיה לפחות שתיים לכל 100 מטר מנהרה. הפיקוח יתבצע על ידי מפקח שיאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה.

(2) קרקע מזוהמת שתמצא בפיקוח הנ"ל, תטופל ו/או תסולק לאתר מורשה.

(3) במהלך הכרייה יתבצע ניטור זליגת שמנים, דלקים ופולימרים ממכונות הכרייה לעפר המסולק או למי תהום.

(4) יינקטו כל הפעולות למניעת זיהום הקרקע בעת ההקמה.

(5) החומרים בהם ייעשה שימוש במכונת המינהור ואשר עלולים לבוא במגע עם הקרקע, יענו על הדרישות למניעת זיהום קרקע, קרי: יהיו מתכלים ביולוגית, לא רעילים ולא מזיקים או מסוכנים מכל בחינה שהיא.

(6) כל מתקני אחסון דלקים לצידוד המכני ולדיזל גנרטורים, ו/או שמנים וחומרי סיכה או כל נוזל בעל פוטנציאל זיהום, יהיו בתוך מאצרות ויינקטו כל הפעולות הדרושות למניעת זיהום קרקע בעת ההקמה.

ד. מניעת נזקי שאיבת מים בעת ההקמה

(1) יינקטו שיטות חפירה אשר ימזערו את כמויות המים לשאיבה. שיטות החפירה וההקמה שיבחרו וכן כמויות המים שיישאבו ושיטות ההחדרה או

הסילוק של מים אלה, יתואמו ויאושרו על ידי הגורמים הנוגעים בדבר.

(2) בעת חפירת תחנות אבו חצירה (בשלב הסופי), בן גוריון, ביאליק, עלית ואלנבי ינטרו הקידוחים הסמוכים, מבחינת מפלסים ואיכות מים. דו"חות הניטור יוגשו לשירות ההידרולוגי.

(3) על פי הנחיית השירות ההידרולוגי, מים באיכות טובה יוחדרו, באם יתאפשר הדבר, ואחרים יועברו למערכת הניקוז.

ה. מניעת זיהום מי תהום

מים שאריתיים במנהרה ותחנות יסולקו למערכת סילוק שפכים.

ו. יידוע התושבים

(1) טרם ביצוע העבודות יוצבו שלטים המתארים את מהות הפרויקט ומשכו.

(2) לפני תחילת העבודות תפורסם הודעה לציבור ברחובות הסמוכים על שינויים ומגבלות העומדים להיגרם עקב העבודות.

קרינה אלקטרומגנטית

30. א. הציוד החשמלי והאלקטרוני הנרכש עבור התשתית יעמוד בדרישות תקני התאימות והבטיחות הרלוונטיים, (תקני EN 50081 ו- EN 50082 לציוד אלקטרוני כללי ותקני CENELEC לתשתית תעבורה חשמלית (CENELEC EN 50121).

ב. במיקום השנאים בתחנות המיישרים יובטח טווח בטיחות של 1 מ' סביב קירות המבנים בהם משוכנים השנאים.

ג. תכנון מערכת ההזנה של הנעת הרכבת ייעשה כך שיגרום לצמצום זרמים תועים.

ד. מחוץ לאזור התחזוקה והתפעול וליד הגדרות התוחמים אותו יבוצעו מדידות מדגמיות של הפרעות אלקטרומגנטיות מוקרנות בתדר רדיו והשוואה לתקן EN 50081, כדי לקבוע את הטווח המזערי בו יכולים להימצא מבנים מחוץ לאזור התחזוקה והתפעול ללא חשש להפרעות אלקטרומגנטיות.

ה. עם ביצוע הרצת הרכבות, יבוצעו מדידות מדגמיות של הפרעות קרינה לאורך תשתית המסילה העילית באזורים של שימושי קרקע רגישים ככל שאושרו ו/או הוקמו לאורך התוואי. המדידות יבוצעו לתחומי תדר רדיו 1000MHz - 30 ומדידות של שדה מגנטי וחשמלי בזרם ישר ובתדרים נמוכים מאד (EFE) 30-3000Hz.

ו. במהלך ביצוע הרצת הרכבות יבוצעו מדידות של השדות המגנטיים בתוך הקרונות בגבהים שונים מעל הרצפה.

**סידורי נגישות
לאנשים
עם מוגבלות**

31. בכל מקום בתכנית שנקבע כמיועד למעבר ולשימוש לנוסעים ולהולכי רגל, יותקנו סידורים המבטיחים את המעבר והשימוש גם לאנשים עם מוגבלות בהתאם לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח - 1998.

**ביצוע התכנית
בשלב**

32. א. הקטע ברחוב ז'בוטינסקי בין רחוב אבו חצירא במערב וצומת גהה במזרח הינו רצועת מסילה תת קרקעית, אולם ניתן יהיה, בשלב ראשון של ביצוע התכנית, להשתמש ברצועת המסילה במפלס הכביש, לאורך כל הקטע או בחלקו, ולא יראו בכך שינוי לתכנית זו. הקטע האמור מסומן בתשריט נספח מס' 1 - שלב ביצוע ראשוני (בגליונות a9 ו-a10).

ב. אם ימומש שלב ראשון של ביצוע התכנית, יהיו מספר נתיבי התנועה בקטע האמור, כפי שייקבעו בהמשך רחוב ז'בוטינסקי לכיוון מערב, כמו בתחום העיר רמת גן, ובתנאי מימוש זכות הדרך במלואה.

**גמישות לשינוי
מפלס המעבר של
רצועת המסילה**

33. א. בתכנית מתאר מקומית, ניתן יהיה לשנות "רצועת מסילה במפלס הקרקע" שנקבעה בתכנית זו ל"רצועת מסילה תת קרקעית".

ב. בתחום "שטח עתידי למעבר רצועת מסילה תת קרקעית", המסומן בתשריט של תכנית זו, ניתן יהיה, באמצעות תכנית מתאר מקומית לקבוע "רצועת מסילה תת קרקעית".

ג. בתכנית מתאר מקומית שתקבע "רצועת מסילה תת קרקעית" כאמור בפסקאות א' ו-ב', יסומנו מיקומים לתחנות תת קרקעיות. הוראות להקמת המסילות התת קרקעיות, לתחנות תת קרקעיות ולכל המתקנים הנדרשים להקמת ולהפעלת מערכת הסעת ההמונים, יהיו כאמור בתכנית זו.

ד. עם קביעת "רצועת מסילה תת קרקעית" בתכנית מתאר מקומית, תבוטל "רצועת המסילה במפלס הקרקע" בחלקים החופפים והמקבילים שנקבעו בתכנית זו.

34. הזמן המשוער לביצוע תכנית זו הוא עשר שנים.

זמן ביצוע



חוק התכנון והבניה
תשכ"ה - 1965

תכנית מתאר מחוזית חלקית למחוז המרכז
הכוללת הוראות של תכנית מפורטת

תמ"מ 12/3

רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע
במטרופולין תל אביב

קו: בת ים, תל אביב - יפו, רמת גן, בני ברק, פתח תקווה

הוראות התכנית

תכנית מתאר מחוזית חלקית למחוז המרכז
הכוללת הוראות של תכנית מפורטת

תמ"מ 12/3

רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע
במטרופולין תל אביב

קו: בת ים, תל אביב - יפו, רמת גן, בני ברק, פתח תקווה

הוראות התכנית

חוק התכנון והבניה התשכ"ה - 1965
תכנית מתאר מחוזית חלקית למחוז המרכז
תמ"מ 12/3 - רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע

תוכן העניינים

עמוד		חלק ראשון: כללי
3		
3	שם התכנית	.1
3	מטרות התכנית	.2
4	מסמכי התכנית	.3
5	שטח התכנית	.4
5	תחולת התכנית	.5
6	בעלי הקרקע	.6
6	יוזם התכנית	.7
6	מגיש התכנית	.8
6	עורכי התכנית	.9
6	יחס לתכניות קודמות	.10
7	הגדרות ופרשנות	.11
8	באור סימני התשריט	.12
9	רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע	חלק שני:
9	רצועת מסילה תת קרקעית	.13
10	רצועת מסילה במפלס הקרקע	.14
11	תחנה תת קרקעית	.15
13	תחנה במפלס הקרקע	.16
14	מקלטים ציבוריים	.17
14	אזור תחזוקה ותפעול	.18
15	מתקנים הנדסיים ובטיחותיים	.19
16	מגבלות בניה סמוך לרשת החשמל	.20
17	שטחי התארגנות	.21
17	תאום תשתיות	.22
18	ניקוז	.23
18	עתיקות	.24
18	זכויות מעבר והפקעות	.25
18	זכות שימוש במבנים	.26
19	ביצוע התכנית, תנאים להיתר בניה	.27
20	צוות מקצועי סביבתי מלווה	.28
20	מסמך סביבתי כתנאי להיתר בניה	.29
22	הנחיות סביבתיות לשלב ההקמה	.30
24	קרינה אלקטרומגנטית	.31
	הנחיות לטיפול בשפכים ובחומרים מסוכנים באזור	.32
25	התחזוקה והתפעול	
26	סידורי נגישות לאנשים עם מוגבלות	.33
26	ביצוע התכנית בשלבים	.34
26	גמישות לשינוי מפלס המעבר של רצועת המסילה	.35
26	זמן ביצוע	.36

תכנית מתאר מחוזית חלקית למחוז המרכז
תמ"מ 12/3 - רכבת קלה תת קרקעית
ובמפלס הקרקע

תכנית מתאר מחוזית חלקית לרכבת קלה במטרופולין תל אביב
הכוללת הוראות של תכנית מפורטת

חלק ראשון: כללי

1. **שם התכנית** תכנית זו תקרא: "תכנית מתאר מחוזית חלקית להקמת רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע במטרופולין תל אביב, מספר תמ"מ 12/3" (להלן: "התכנית" או "תכנית זו").
2. **מטרות התכנית**
 - א. קביעת שטח לרצועת מסילה תת קרקעית עבור רכבת קלה, בתחום רצועות התכנון כפי שהותוו בתמ"מ 12/3.
 - ב. קביעת שטח לרצועת מסילה במפלס הקרקע עבור רכבת קלה.
 - ג. ביטול רצועת התכנון בתמ"מ 12/3 א' בקטעים המופיעים בתחום תכנית זו כתוצאה מקביעת שטח לרצועת מסילה תת קרקעית ורצועת מסילה במפלס הקרקע בהתאם לתמ"מ 12/3 א'.
 - ד. קביעת רוחב רצועות המסילה ומפלס המעבר שלהן.
 - ה. קביעת תחומי השטח להקמת תחנות, אזורי תחזוקה ותפעול, ולשנות את ייעודי הקרקע לשם כך.
 - ו. קביעת הוראות בניה והנחיות להקמת המסילות, התחנות, אזור התחזוקה והתפעול ומתקני התשתית הנדרשים.
 - ז. קביעת הוראות להקמת מתקני חשמל, כולל מערכת הזנה חשמלית, מערכות שליטה ובקרה ומתקנים לתקשורת ולאיתות.
 - ח. קביעת הוראות לשמירה על איכות הסביבה ולמניעת מפגעים סביבתיים ובטיחותיים.
 - ט. קביעת הוראות של תכנית מפורטת כדי לאפשר מתן היתרי בניה להקמת מערכת הסעת המונים.

י. קביעת הוראות גמישות שיאפשרו הורדת מסילה שנקבעה במפלס הקרקע אל מתחת למפלס הקרקע במסגרת תכנית מתאר מקומית בסמכות ועדה מחוזית.

3. מסמכי התכנית תכנית זו כוללת את המסמכים הבאים :

א. הוראות התכנית (ערוכות ב- 26 עמודים) להלן "הוראות התכנית".

ב. תשריטי התכנית הכוללים :

(1) גיליון אחד של תרשים סביבה הערוך בקנה מידה של 1:25,000 הכולל את התוואים לרכבת קלה תת קרקעית, ובמפלס הקרקע בתחום מחוזות תל אביב והמרכז, וגיליון אחד הערוך בקנה מידה של 1:10,000 הכולל פריסה מוצעת של התחנות בתחום מחוז המרכז, במרחב התכנון של פתח תקווה.

(2) גיליון אחד של תשריט מפתח הערוך בקנה מידה של 1:20,000 (להלן: "מפתח גיליונות") המציג חלוקה לגיליונות ומספרי הגיליונות.

(3) גיליונות המציגים את המצב הקיים (ערוכים בקנה מידה של 1:2,500 הכוללים חלוקה לגושים חלקות, טופוגרפיה ויעודי קרקע) והמצב המוצע בקנה מידה של 1:2,500 להלן "התשריט" בחלוקה לגיליונות הבאים :

גיליונות 10 - 13 בתחום מחוז המרכז כדלקמן :

גיליון מס' 10 : מרחב תכנון פתח תקווה

גיליון מס' 11 : מרחב תכנון פתח תקווה

גיליון מס' 12 : מרחב תכנון פתח תקווה

גיליון מס' 13 : מרחב תכנון פתח תקווה

גיליונות 1 - 10 בתחום מרחבי תכנון של בני ברק, רמת גן, תל אביב - יפו ובת ים במחוז תל אביב.

(4) נספח מס' 1 : גיליונות a9 ו-a10 המציגים שלב ביצוע ראשוני.

ג. המסמכים הבאים יהיו נלווים לתכנית :

(1) תסקיר השפעה על הסביבה.

(2) נספחים מנחים :

נספח מס' 2 : תנוחת המסילות, הסדרי תנועה וחתכים לאורך התוואי ערוכים בקנה מידה של 1:1250 (20 גיליונות).

נספח מס' 3 : תחנה טיפוסית במפלס הקרקע (2 גיליונות).

נספח מס' 4 : תחנה תת קרקעית טיפוסית (1 גיליון).

נספח מס' 5 : אזור תחזוקה ותפעול (דיפו בקרית אריה), תנוחה, חתכים וחזיתות (3 גיליונות).

נספח מס' 6 : מצב תשתיות בסביבת ובתחום אזור התחזוקה והתפעול (גיליון אחד).

ד. כל מסמכי התכנית המפורטים בסעיפים א' ו- ב', מהווים חלק בלתי נפרד ממנה וייקראו כמקשה אחת. במקרה של סתירה בין מסמכי התכנית, יגברו הוראות התכנית על התשריטים. המסמכים המפורטים בסעיף ג' הינם מסמכים מנחים הנילוים לתכנית.

4. שטח התכנית הוא כ - 406 דונם.

5. תחולת התכנית תחול על השטח המותחם בקו כחול עבה בתשריטים הערוכים בקנה מידה של 1:2,500, במרחב תכנון פתח תקווה, בתחומי הגושים והחלקות הבאים :

מספר גוש	חלקות במלואן	חלקי חלקות
6192		543, 1
6193	84, 508, 505, 502	345, 343 - 340, 339, 411 - 361, 391, 351, 349 - 385 - 380, 390, 370 - 36, 75, 35, 87, 88, 536 - 497, 41
6194	188, 5	,49, 210, 238, 17, 18, 7, 203, 198, 199, 21, 48, 187, 189
6368	,226, 222, 223, 21, 214, 218, 240	,59, 57 - 52, 227, 23, 22, 44, 237, 84, 215, 60
6393	27	,55, 177, 179, 38, 35, 16, 26, 14, 32
6367	,97, 96, 125, 54, 124, 89, 83, 38, 39	,126, 62, 145, 144, 65, 68, 102, 69, 70, 36, 92, 119 - 116, 110, 111, 67, 6, 13, 2, 120, 113, 123, 5
6372	36, 164	,62 - 59, 53, 52, 96, 97, 38, 35, 111, 39
6366	41	,141, 51 - 44, 129, 43, 40, 38, 39, 29, 28
6373	689, 529, 921	38, 39, 41
6362	47	,88 - 85, 97, 15, 10 - 8, 65, 50, 103, 48, 91, 95, 61, 66, 59, 57, 56
6376	90	,153, 83 - 81, 170, 92, 128, 175, 178, 123

מספר גוש	חלקות במלואן	חלקי חלקות
6375	143, 179, 203	105, 144, 145 - 148, 176, 175, 150, 151 153, 142, 141, 177, 178 108, 49, 51, 54, 57, 58 185
6361	439	14, 409, 410, 77, 44 - 49, 98, 78, 83, 86 - 90 54 - 56, 61, 68, 11, 320 98, 323, 249 - 259, 331 231 - 234, 237, 238
6365	92	4, 73, 72, 11, 47, 89, 45 95, 94, 27 - 30, 91, 90 68, 1, 20, 21, 3
6364	51	46 - 50, 10, 182, 8, 23 24, 27, 28, 31, 32, 36 37, 163
6344		41, 45, 37, 34, 31, 28 47, 48, 44, 18, 3, 25, 21 - 23, 7
6345	16	15, 17, 18, 23, 27, 30
6358		41, 42, 60, 66, 73, 77 81, 85, 65, 69, 70
6640		31 - 33, 105, 107, 35 36, 76, 79, 82, 103

6. בעלי הקרקע . המדינה, הרשויות המקומיות ופרטיים.
7. יוזם התכנית . הועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז המרכז.
8. מגיש התכנית . חב' - נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ.
9. עורכי התכנית . פיטלסון, שילה, יעקובסון - אדריכלים.
עו"ד יחזקאל לוי (ניסוח וייעוץ משפטי).
"מסילות" - מינהלת הפרויקט למערכת הסעת המונים
אמי מתום בע"מ, הצ"מ - מקדונלד, דלקן אינטרנשיונל
- יעוץ הנדסי.
10. א. התכנית כפופה להוראות תמ"א 23א' התקפה מיום ה- 15.10.98
ב. במקרים של סתירות בין הוראות תכנית זו לבין הוראות של תכניות מתאר מקומיות ומפורטות אחרות, תגברנה הוראות תכנית זו.

יחס לתכניות
קודמות

<p>שטח הדרוש לשירותי התחזוקה, התיקונים, האחסנה, הניהול והתפעול של הרכבת.</p>	<p>"אזור תחזוקה ותפעול"</p>
<p>חברת חשמל או כל גורם אחר שיספק חשמל.</p>	<p>"ספק חשמל"</p>
<p>מערכות הפעלה בתחום רצועות המסילה, התחנות ובתחום אזור התחזוקה והתפעול, הכוללות את המתקנים הבאים:</p>	<p>"מערכת הזנה חשמלית"</p>
<ul style="list-style-type: none"> - מתקני השנאה ויישור למתח גבוה. - חדרים טכניים. - כבלי הזנת מתח גבוה תת קרקעיים. - כבלי פיקוד ובקרה תת קרקעיים. - מערכות הזנת "מגע עילי" כולל עמודים, קונסטרוקציות וכבלי משיכה ומתיחה עיליים. - מתקני חשמל נוספים במידת הצורך. 	
<p>המרחק האנכי הנמדד בין מפלס פני הקרקע הטבעיים לבין הנקודה העליונה של תקרת המנהרה המיועדת למעבר תת קרקעי של רכבת.</p>	<p>"עומק המנהרה"</p>
<p>גובה פני הקרקע כפי שהם מסומנים בתשריט בגיליונות בקנה מידה 1:2,500.</p>	<p>"פני הקרקע הטבעיים"</p>
<p>רצועת קרקע הדרושה להנחת מסילת ברזל מתחת למפלס פני הקרקע עבור רכבת קלה תת קרקעית לרבות המתקנים, התשתיות והמבנים הדרושים להפעלתה ולאחזקתה.</p>	<p>"רצועת מסילה תת קרקעית"</p>
<p>רצועת קרקע הדרושה להנחת מסילת ברזל עבור הרכבת הקלה במפלס הקרקע, לרבות המתקנים והמבנים הנדרשים להתקנתה, להפעלתה ולאחזקתה של הרכבת ותחנות להעלאה ולהורדה של נוסעים.</p>	<p>"רצועת מסילה במפלס הקרקע"</p>
<p>רשות שהוסמכה לתכנן ולהפעיל את הרכבות.</p>	<p>"רשות מוסמכת"</p>

תחנה הממוקמת מתחת למפלס
פני הקרקע, המיועדת להעלאה
ולהורדה של נוסעים מהרכבת
הקלה.

תחנת רכבת
במפלס הקרקע" והמיועדת להעלאה
ולהורדה של נוסעים מהרכבת
הקלה.

ב. כל מונח שלא הוגדר מפורשות בתכנית זו תהא נודעת
לו המשמעות שיש לו בחוק התכנון והבניה התשכ"ה -
1965, ובתכנית המתאר הארצית תמ"א 23 א', בין
שהוגדר בהם מפורשות ובין שלא הוגדר כך, והוא
כשאין כוונה אחרת משתמעת.

**באור סימני
התשריט**

12. א. גבול התכנית - קו בצבע כחול כהה.
ב. גבול מרחב תכנון - קו צר בצבע חום.
ג. גבול מחוז - קו רחב בצבע ירוק
ד. גבול גוש - קו צר בצבע סגול.
ה. גבול חלקה ומספרה - קו שחור צר עם מספר מעליו.
ו. דרך קיימת - שטח צבוע בחום בהיר.
ז. דרך מוצעת - שטח צבוע בצבע ורוד.
ח. רצועת מסילה תת קרקעית - שטח צבוע בחום בהיר או ורוד
ומקווקו בקווים אלכסוניים
בצבע ירוק.
ט. רצועת מסילה במפלס הקרקע - שטח צבוע בחום בהיר או ורוד
ומקווקו בקווים אלכסוניים
בצבע צהוב.
י. שטח המיועד לתחנה תת קרקעית - שטח תחום בקו שחור
ומקווקו בקווים אלכסוניים
בצבע שחור ובקווים
אלכסוניים בצבע ירוק.
יא. שטח המיועד לתחנה במפלס הקרקע - שטח תחום בקו שחור
ומקווקו בקווים אלכסוניים
בצבע שחור ובקווים
אלכסוניים בצבע צהוב.
יב. שטח המיועד לאזור תחזוקה ותפעול - שטח צבוע בצבע אפור
ומקווקו בקווים אלכסוניים
בצבע סגול.
יג. שטח המיועד למתקני חשמל ולמתקנים טכניים - שטח צבוע בצבע תכלת.
יד. שטח עתידי למעבר רצועת מסילה תת-קרקעית - שטח מקווקו בקווים
אלכסוניים מקוטעים בצבע
ירוק.

חלק שני: רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע

רצועת המסילה התת קרקעית

13. א. רצועת המסילה התת קרקעית מיועדת למעבר רכבת קלה.

ב. תחום רצועת המסילה התת קרקעית ישמש להקמת המנהרות והמבנים המיועדים למעבר תת קרקעי של רכבת קלה ולתשתיות הנדרשות לרכבת, בהתאם לתכליות המותרות בתחום רצועת המסילה כמפורט בתמ"א 23 א'.

ג. ייעודי הקרקע, במפלס פני הקרקע, בתחום רצועת המסילה התת קרקעית, יהיו בהתאם לתכניות התקפות החלות בשטח התכנית, אלא אם נקבע אחרת בתכנית זו. בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת יותר, בהתייעצות עם הרשות המוסמכת, שינויים ביעודים במפלס פני הקרקע ובלבד שלא יפגעו בהקמת המסילה התת קרקעית ובתפעולה.

ד. לאורך תוואי המנהרות, ניתן יהיה לבנות מעברים אשר יאפשרו מעבר של נוסעים בשעת חרום ומעבר תשתיות ביניהם, ויהיו ניתנים לסגירה באמצעות דלתות עמידות בפני אש.

ה. העומק המזערי, הנמדד ממפלס פני הקרקע הטבעיים לבין הנקודה החיצונית העליונה ביותר בהיקף המנהרה לא יפחת מ- 2.5 מ', אלא אם הותר עומק קטן יותר בתאום עם מהנדס הועדה המקומית.

ו. לאחר הקמת המנהרות לא ניתן יהיה לשנות את מפלס פני הקרקע כפי שהייתה לפני ביצוע המנהרות לאורך רצועת המסילה התת קרקעית, בין לגובה ובין לעומק מעבר ל- 1 מ' ממפלס פני הקרקע כפי שהייתה לפני ביצוע המנהרות, ללא הסכמת הרשות המוסמכת.

ז. קווי הבנין לאורך רצועת המסילה התת קרקעית יהיו כפי הקבוע בתכניות התקפות. יותרו שינויים בקו הבנין, באישור הרשות המוסמכת, באם התכנית שתתיר את השינוי לא תפגע בהקמת המסילה או בהפעלתה ובאחזקתה של הרכבת הקלה. הקלות שהותרו בקו הבנין וטרם מומשו, ייראו אותן כשימוש חורג שהותר, אלא אם יש בהן הפרעה להקמה ולהפעלה של הרכבת הקלה.

ח. בנוסף לאמור בפסקה ז', מקום שמשיקולים תכנוניים או הנדסיים נדרשת הצמדות המנהרות או מבנה המסילות למבנה קיים, ניתן יהיה במסגרת היתר הבניה להתיר הצמדות אל המבנה ובלבד שיובטח כי:
(1) המבנה לא יינזק בעת הקמת המנהרות.

(2) המבנה לא ייזוק לאחר הקמת המנהרות בזמן הפעלת הרכבת הקלה ומתקניה.

(3) יותקנו אמצעי בטיחות ומתקנים להפחתת מטרדים סביבתיים.

ט. כל עבודה או פעילות אחרת מתחת לפני הקרקע, הטעונים היתר, הרשאה או הודעה למהנדס הועדה המקומית לפי החוק והתקנות, בתחום רצועת המסילה התת קרקעית, טעונים תיאום מראש עם הרשות המוסמכת.

י. פתחי איורור למנהרות ייקבעו ויוותקנו ככל האפשר בתחום רצועת המסילה. מותר יהיה לקבוע פתחי איורור בתחום זכות הדרך בה עוברת רצועת המסילה, בתחום מדרכה ובשטחים ציבוריים סמוכים. מיקום פתחי האיורור ייעשה תוך בחינת היבטים בטיחותיים, סביבתיים ועיצוביים ובהסכמת מהנדס הועדה המקומית. בידי מהנדס הועדה המקומית תהא סמכות להתנות תנאים שיבטיחו את המשך תפקודם של שטחי הציבור למטרה לה יועדו.

יא. פתחי חירום להכנסה ולהוצאה של ציוד אל המנהרות ומתן, יותקנו בתחום רצועת המסילה בשטחי דרכים במפלס הדרך.

יב. ניתן יהיה לתכנן ולהקים בתחום רצועת המסילה התת קרקעית, לאחר התייעצות עם הרשות המוסמכת, דרכים תת קרקעיות ובלבד שלא תגרם הפרעה בהקמת המסילה, בהפעלת ובאחזקת הרכבת הקלה.

רצועת מסילה במפלס הקרקע

14. א. רצועת מסילה במפלס הקרקע תיועד לתנועת רכבת קלה במפלס הכביש או לתנועת רכבת קלה במשולב עם אמצעי תחבורה נוספים.

ב. תחום רצועת המסילה במפלס הקרקע ישמש להקמת המסילות המיועדות לרכבת קלה, למעבר מערכת הזנה חשמלית וכן לתחנות ולמתקנים הנדסיים ובטיחותיים המיועדים להפעלת הרכבת הקלה.

ג. מיקום המסילה בתחום "רצועת המסילה במפלס הקרקע" יהא כמסומן בנספח מס' 2 (נספח מנחה), ואולם ניתן יהיה להסיטה בתוך תחום רצועת המסילה במידה שההסטה נדרשת משיקולים הנדסיים, תפעוליים, בטיחותיים וסביבתיים.

ד. השימושים המותרים בתחום רצועת המסילה במפלס הקרקע יהיו בהתאם לשימושים המותרים ברצועת המסילה כמפורט בתמ"א 23 א'.

ה. הקמת קווי תשתיות כגון קווי חשמל, תקשורת, מים, וכיוצא באלה, בתחום רצועת המסילה במפלס הקרקע, תהא בהתאם לאמור בסעיף 22.

ו. קווי הבנין לאורך רצועת המסילה במפלס הקרקע יהיו כפי הקבוע בתכניות התקפות. יותרו שינויים בקו

הבנין, באישור הרשות המוסמכת, באם התכנית שתתיר את השינוי לא תפגע בהקמת המסילה או בהפעלתה ובאחזקתה של הרכבת הקלה. הקלות שהותרו בקו הבנין וטרם מומשו, ייראו אותן כשימוש חורג שהותר, אלא אם יש בהן הפרעה להקמה, להפעלה ולאחזקה של הרכבת הקלה.

ז. ניתן יהיה לתכנן ולהקים בתחום רצועת המסילה במפלס הקרקע, לאחר התייעצות עם הרשות המוסמכת, דרכים תת קרקעיות ובלבד שלא תגרם הפרעה בהקמת המסילה, בהפעלת ובאחזקת הרכבת הקלה.

תחנה תת קרקעית

15. א. (1) תחנה תת קרקעית והכניסות אליה יהיו בתחומי השטח המסומן בתשריט התכנית. מיקום הכניסות לתחנה יסומן בתכנית הבקשה להיתר בניה, ואפשר שהכניסות תיקבענה אף במרחק של עד 50 מטרים מגבולות השטח שנועד לתחנה תת קרקעית, ובלבד שלא יחרגו מגבולות תכנית זו.

תכנית הבקשה להיתר ובה סימון הכניסות לתחנה תובא לידיעת הציבור בדומה לדרך שבה נמסרות הודעות בדבר "הקלה" ויתקיימו לגביה הליכים בדומה ל"הקלה".

(2) בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת, ובהסכמת הרשות המוסמכת, ניתן לקבוע כניסות לתחנה מעבר לאמור בפיסקה (1) ולרבות מחוץ לגבולות תכנית זו.

ב. התכליות המותרות בתחנות יהיו כמפורט בתמ"א 23 א'.

ג. גובה המבנה התת קרקעי של התחנה לא יעלה על 16 מ' הנמדדים מפני השטח של הרציף במפלס התחתון ועד החלק החיצוני של תקרת המפלס העליון. במקרים שבהם נחוצה תוספת לגובה מעבר ל- 16 המטרים האמורים, משיקולים בטיחותיים, תפעוליים או הנדסיים, יהא מהנדס הועדה המקומית רשאי להתיר את התוספת המבוקשת, ובלבד שגובה המבנה עם התוספת לא יחרגו לתוך תחום העומק הנמדד ממפלס פני קרקע הטבעיים כאמור בסעיף 15 ד'.

ד. העומק הנמדד ממפלס פני הקרקע הטבעיים ועד המשטח העליון של תקרת התחנה התת קרקעית לא יפחת מ- 2.5 מ' למעט בכניסות וביציאות ובפתחי האיורור, ואולם ניתן יהיה להתיר עומק קטן יותר בתאום עם מהנדס הועדה המקומית.

ה. השטח הבנוי המירבי הכולל של תחנה תת קרקעית לא יעלה על 10,000 מ"ר מתוכם יהיו 9,000 מ"ר שטחים עיקריים ו- 1,000 מ"ר שטחי שירות. העברת שטח

עיקרי והסבתו לשטח שירות לא ייחשב שינוי לתכנית
זו.

ו. בנוסף ליעוד התחנה מתחת למפלס פני הקרקע, ייעודי
הקרקע, במפלס פני הקרקע יהיו בהתאם לתכניות
התקפות החלות על האזור אלא אם נקבע אחרת
בתכנית זו. בתכנית מתאר מקומית או בתכנית
מפורטת יותר, בתאום עם הרשות המוסמכת, שינויים
בייעודים במפלס פני הקרקע, ובלבד שלא יפגעו
בהקמת התחנה או בתפעולה ובאחזקתה.

ז. לכל תחנה תת קרקעית תהיינה לפחות שתי כניסות
ויציאות לנוסעים וכניסת חרום אחת נוספת לשירותי
הצלה וחרום.

ח. הכניסות והיציאות לתחנות התת קרקעיות ימוקמו
באופן שישמר מעבר לציבור במדרכה ברוחב של
לפחות 3.00 מ' מצד אחד שלהן. במקומות שלא
תתאפשר מידה זו, ניתן באישור מנומק של מהנדס
הועדה המקומית, להפחיתה עד כדי 1.2 מ' שיהווה
מעבר חופשי לציבור ללא הפרעה.

ט. בכל תחנה יהא פתח כניסה ויציאה אחד לפחות
שיכלול סידורי כניסה ויציאה נאותים לאנשים עם
מוגבלות. מהנדס הועדה המקומית רשאי לדרוש
התקנת סידורי נגישות לאנשים עם מוגבלות בפתח
כניסה ויציאה נוסף, בתאום עם הרשות המוסמכת.

י. בתחנה שבה יבוצעו פתחים האחד מול האחר משני
צידי הרחוב, יינתן, במידת האפשר, מעבר חופשי
לציבור לרוחב התחנה, להנחת דעתו של מהנדס הועדה
המקומית.

יא. כל עבודה או פעילות אחרת מתחת לפני הקרקע ומעל
פני הקרקע, הטעונים היתר, הרשאה או הודעה
למהנדס הועדה המקומית לפי החוק והתקנות, בתחום
המסומן בתשריט כמיועד לתחנה, טעונים תיאום
מראש עם הרשות המוסמכת.

יב. מקום שמשקולים תכנוניים או הנדסיים נדרשת
היצמדות למבנה קיים, ניתן יהיה במסגרת היתר
הבניה להתיר הצמדות של מבנה התחנה אל המבנה
ובלבד שיובטח כי:

- (1) המבנה לא יינזק בעת הקמת התחנה.
- (2) המבנה לא יינזק לאחר הקמת התחנה בזמן
השימוש בה.
- (3) יותקנו אמצעי בטיחות ומתקנים להפחתת
מטרדים סביבתיים.

יג. בהתאם לסעיף 11 ז' בתמ"א 23 א': "בתכנית מתאר
מקומית או בתכנית מפורטת, לאחר התייעצות עם
הרשות המוסמכת, מותר יהיה לקבוע כניסות נוספות
לתחנות מתחת למפלס הקרקע, דרך מבנים מסחריים
ו/או ציבוריים ובלבד שתובטחנה זכויות המעבר

**תחנה
במפלס הקרקע**

לציבור באמצעות רישום זיקת הנאה בספרי רישום המקרקעין, ובלבד שלא ייפגעו המטרות, התפעול, השימושים והבטיחות של מערכת הסעת ההמונים, ולא ייגרמו מפגעים ומטרדים, לשימושי הקרקע שדרכם נקבעה זכות המעבר לשימושי הקרקע הסמוכים".

16. א. בתחום רצועת המסילה במפלס הקרקע מותר יהיה להקים תחנות להעלאה ולהורדה של נוסעים, כמסומן בתשריט.

ב. על אף האמור בפסקה א' לעיל, ניתן יהיה לקבוע את מספר התחנות והמיקום המדויק של תחנות הרכבת הקלה, תוך תאום בין הנציגים המוסמכים של הרשות המקומית שבתחומה עובר קו הרכבת הקלה לבין נציג משרד התחבורה והרשות המוסמכת ובהתחשב בשיקולים הבאים:

(1) המרחקים בין התחנות לא יעלו על 1000 מ' ולא יפחתו מ- 250 מ'.

(2) השפעת המיקום המוצע של התחנה על תנועת הולכי הרגל ותנועת כלי הרכב ברחוב.

(3) בטיחות הולכי הרגל והנוסעים.

(4) נגישות ושיפור השירות.

(5) שילוב אמצעי תחבורה ציבוריים אחרים.

ג. אופן העמדת התחנות, עיצובן ותיאור עקרוני של מרכיביהן מוצגים בנספח מס' 3.

ד. מיקום תחנה על המדרכה בצידי הדרך ייקח בחשבון שטח לרצועת מעבר חופשי עבור הציבור, ברוחב של לפחות 2.0 מ' ואפשר שחלק ממנו ישמש כרציף התחנה.

ה. אורך רציף של תחנה לא יעלה על 82 מ'.

ו. תחנות הרכבת הקלה יכללו סככות המתנה ומסתור מפני שמש וגשם, וכן מתקנים הנדרשים לנוחות הנוסעים ולתפעול הרכבת (כגון אמצעי שילוט והכוונה, מתקני כירטוס ומקומות ישיבה מוגנים). המערכות התפעוליות, הנדרשות בתחנה, ירוכזו בלא יותר משלושה מוקדים, במתקנים מעוצבים שייעודו לכך. התחנות יוקמו מחומרים המבטיחים שקיפות מירבית, בעיצוב מינימליסטי, תוך שימוש מירבי בקווים אנכיים ואופקיים. תותקן תאורה נאותה לנוחות ולבטיחות נוסעים ועוברי אורח. התאורה תשולב בעיצוב הכללי של התחנה ותשמש כמרכיב מזהה שלה. כל מרכיבי התחנה יעוצבו בצורה מתואמת כמכלול אחד. שינויי מהותי של עיצוב התחנה הסוטה מעקרונות עיצוב אלה יובא לאישור מתכנן המחוז.

- ז. התחנות יוקמו באופן שתתאפשר נגישות מלאה לאנשים עם מוגבלות.
- ח. מבני ומתקני התחנה יהיו מחומרים קשיחים ועמידים מפני תנאי מזג האוויר ומפני השחתה ושחיקה.
- ט. נטיעת עצים תשמש כמרכיב עיצובי חשוב בתחום כל תחנה. בכל רציף יהיו ריכוזים של נטיעות עצים בוגרים, על פי תכנון מפורט שיעשה בתאום בין מהנדס הועדה המקומית לבין הרשות המוסמכת.
- י. תכנון ועיצוב התחנות במפלס הכביש יהא אחיד לאורך כל הקו. אולם, מותר יהיה לקבוע, בתחום כל רשות מקומית, מרכיבים עיצוביים ייחודיים, תוך תאום בין הועדה המקומית לבין הרשות המוסמכת.
17. **מקלטים ציבוריים**. תכנון מקלטים בתחנות התת קרקעיות של הרכבת הקלה ולאורך רצועת המסילה התת קרקעית יעשה בתאום עם פיקוד העורף.

אזור תחזוקה ותפעול

18. א. התכליות המותרות באזור תחזוקה ותפעול יהיו כמפורט בתמ"א 23 א'.
- ב. מותר יהא להקים אזור תחזוקה ותפעול בהתאם לזכויות והגבלות הבניה הבאות:
- (1) שטחי הבניה המירביים למבני התחזוקה לסוגיהם לא יעלו על 45,000 מ"ר כמפורט בטבלה המוצגת בס"ק (3).
- (2) סך כל השטחים המקורים המירביים הנדרשים לחניית קרונות לא ייעלו על 35,000 מ"ר
- (3) שטחי הבנייה המירביים וגובה המבנים יהיו כמפורט בטבלה הבאה בהתאם לסוגי המבנים והמתקנים הבאים:

שטח תכסית (במ"ר)	גובה מירבי (במ')	מספר קומות	שטחי בניה מירביים* (במ"ר)	סוג המבנה
16,000	20	3	32,000	תחזוקה כבדה
6,000	12	1	6,000	תחזוקה קלה
2,000	6	1	2,000	תחזוקת המסילות וכבלי הזנה
2,000	12	3	5,000	בקרה ומשרדים
			45,000	שטח מירבי של מבני תחזוקה
35,000	12	1	35,000	שטח מקורה לחניית קרונות

80,000

סה"כ

*שטחים עיקריים ושטחי שירות

(4) קווי הבנין מגבול המגרש אל המבנים, בכל חזיתות המגרש, לא יפחתו מ- 5 מ'. מותר יהיה לסלול מעבר לרכב בשטח שבין גבול המגרש לבין קווי הבנין.

(5) תחום המגרש יגודר בגדר שתיבנה בבניה קשיחה בגובה שלא יפחת מ- 2.2 מ'.

(6) מותר יהיה לבנות גשרים ומעברים עיליים ו/או תת קרקעיים בין שני חלקי אזור התחזוקה והתפעול.

ג. היתר הבניה להקמת מתקני התחזוקה והתפעול ייערך בהתאם לנספח מס' 5 (מנחה) ולאחר אישור תכנית בינוי בועדה המקומית שתכלול הגדרת מיקום מבני התחזוקה והסדנאות לפי הסוגים השונים כולל מפלסים ביחס לקרקע הטבעית וצורת הבינוי, פירוט שטחים עיקריים ושטחי שירות של המבנים לסוגיהם, תנוחת המסילות, שטחי פריקה וטעינה, דרכי גישה וגישור לרכב ולעובדים, כניסות ויציאות, חניית קרונות וחניית רכב, שטחי הפרדה וגינון ובהתייחס לתנאים המפורטים בתסקיר ההשפעה על הסביבה.

ד. (1) בתחום האזור המערבי של אזור התחזוקה והתפעול מותר יהיה להקים נציבים לצורך תמיכת גשר כביש "נתיבי איילון". מפתחי הגשר בתחום העובר מעל אזור התחזוקה והתפעול לא יפחתו מ- 65 מ'. מיקום הנציבים, גובה הגשר ושטחו יאושרו בתאום עם הרשות המוסמכת וייקבעו בתכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת.

(2) בתחום האזור הצפוני של אזור התחזוקה והתפעול, בגבול עם "איילון מזרח", תיקבע רצועת הפרדה לעיצוב נופי. הרצועה תשמש לצורכי נטיעות ורוחבה לא יפחת מ- 10 מ'. פרטי העיצוב הנופי יהיו חלק מתכנית הבינוי כאמור בסעיף ג' לעיל.

מתקנים הנדסיים ובטיחותיים

19. א. שטחי כל אחת מרצועות המסילה, התחנות ואזורי התחזוקה והתפעול, כמפורט בתכנית זו, מיועדים גם למערכות הזנה חשמלית, מערכות תקשורת, שליטה ובקרה ומתקני בטיחות וכל מתקן הנדרש להקמת הרכבות ולהפעלתן. מספר המתקנים יהיה המזערי הנדרש ומיקומם המדויק יקבע על ידי הרשות המוסמכת.

ב. אספקת החשמל תהא מרשת ספק החשמל באמצעות מתקני מיתוג למתח עליון ולמתח גבוה.

ג. מתקני ההשנאה והיישור למתח גבוה וחדרים טכניים בתחום התת קרקעי של הרכבת הקלה, יהיו במבנים סגורים וימוקמו בתוך מבני התחנות התת קרקעיות.

ד. בתחום השטח המיועד למתקני חשמל ולמתקנים טכניים, כמסומן בתשריט, מותר יהיה להקים מבנים למתקנים הנדרשים להפעלת הרכבת הקלה בתנאים הבאים:

(1) מבנה המיועד למתקני חשמל בשטח שלא יעלה על 150 מ"ר.

(2) מבנה למתקנים טכניים (כגון: קשר ובקרה) בשטח שלא יעלה על 80 מ"ר.

(3) תותר הקמת מבנים כאמור עד גבולות השטח המסומן בתשריט המיועד למתקני חשמל ולמתקנים טכניים, ולעניין זה יהיו קוי הבנין: 0 מ'.

(4) אם יוקמו מבנים כאמור מעל פני הקרקע, גובהם לא יעלה על 4 מ'.

(5) אם השטח המיועד למתקני חשמל ולמתקנים טכניים, מסומן בתשריט בתחום שטח ציבורי פתוח, תותר הקמת מבנים כאמור מתחת לפני הקרקע בלבד. ואולם אם שוכנע מהנדס הועדה המקומית כי לא ניתן, מבחינה הנדסית ו/או תפעולית, להקים מתחת לפני הקרקע, תותר הקמתם מעל פני הקרקע.

הקמת מבנים מתחת לפני הקרקע תיעשה בעומק מספיק שיאפשר בתי גידול מעליהם. השטח מעל המבנים יהא פתוח כחלק מהשטח הציבורי הפתוח למעט מעל פתחי האיוורור והכניסות למבנים. מיקום המבנים, הכניסות אליהם ופתחי האיוורור יעשה תוך בחינת היבטים בטיחותיים, סביבתיים ועיצוביים ובאופן שהנזק לצמחיה קיימת יהיה מזערי ככל האפשר.

(6) ניתן יהיה לשנות את מיקום השטח המיועד למתקני חשמל ולמתקנים טכניים, המסומן בתשריט, באמצעות תכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת.

ה. העברת קווי תשתית עבור הרכבת הקלה תותר גם מחוץ לרצועת המסילה, בתאום עם הגופים המוסמכים ברשות המקומית ובאישור מהנדס הועדה המקומית.

ו. בכל מקום שבו יותקנו או יועתקו מתקני וקווי תשתית, יעשה הדבר תוך התחשבות, ככל האפשר, בצמחיה ובעצים קיימים.

20. א. לא יינתן היתר בניה או הרשאה למבנה או חלק ממנו מעל או מתחת למערכת המגע העילי אלא בתאום עם הרשות המוסמכת.

ב. תותר הקמת גשרים מעל לקווי החשמל של הרכבת בכפוף לתאום עם הרשות המוסמכת ובתאום עם מהנדס הועדה המקומית.

ג. תותר חציית קווי חשמל של הרכבת עם קווי חשמל של ספק חשמל כפוף לתאום בין ספק חשמל והרשות המוסמכת.

מגבלות בניה
סמוך לרשת
החשמל

ד. לא תותר בניית מבנים, חפירה וביצוע כל עבודה מעל או מתחת לכבלים תת קרקעיים ולא במרחק הקטן מ- 2 מ' מכבלים אלו, אלא לאחר קבלת אישור ובהסכמת ספק חשמל והרשות המוסמכת (כל אחת בתחום הקווים שבבעלותה).

שטחי התארגנות 21. א. שטחי ההתארגנות מיועדים להוות מקומות לאחסון וריכוז הציוד לבניה, לחפירה לחנית ציוד הנדסי ולכל המתקנים והמבנים הדרושים להקמת מערכת הסעת המוונים (כולל מבנים זמניים לשירותי עובדים ולמנהלה).

ב. שטחי ההתארגנות להקמת מערכת הסעת המוונים יהיו ככל האפשר באזורי התחנות או ברצועות המסילה או בשטחים ציבוריים סמוכים, באישור מהנדס הועדה המקומית או בשטחים פרטיים סמוכים בכפוף להסכמת הבעלים, וימוקמו במידת האפשר בקרבת פתחי העבודה של התחנות והמנהרות.

ג. היתר הבניה יכלול בין השאר הוראות ותנאים לטיפול בציוד ופינוי עודפי העפר והוראות למניעת מפגעים סביבתיים.

ד. לאחר סיום העבודה, יוחזר השטח לקדמותו כאשר יוקפד על פינוי מושלם של הציוד, המבנים, הפסולת וכד', כפי שייקבע בהיתר לשביעות רצון מהנדס הועדה המקומית.

תאום תשתיות 22. א. בתחום רצועות המסילה, בתחומי האזורים המסומנים לתחנות ובאזור התחזוקה והתפעול, רשאית הועדה המקומית הנוגעת בדבר, לאחר התייעצות עם הרשות המוסמכת, להתיר תכניות ביצוע ולבצע לפיהן הנחת קווי תשתיות של חשמל, תקשורת, מים, ביוב, ניקוז וכיוצא באלה.

ב. קווי תשתיות קיימים בתחום האזורים האמורים, יישארו במקומם במסגרת תכניות הביצוע ובלבד שיובטח על ידי הרשות המוסמכת כי:

(1) לא יגרם להם נזק בעת הקמת מערכת הסעת המוונים ובשעת הפעלתה.

(2) קווי התשתיות האמורים לא יפריעו להקמת ולהפעלת הרכבות.

(3) תתאפשר גישה חופשית לתחזוקה שוטפת של קווי התשתיות האמורים מבלי שתגרם הפרעה בהפעלת הרכבות.

(4) אם לצורך הנחת המסילה או כריית המנהרה או הקמת כל מתקן אחר הדרוש למערכת הסעת המוונים, נדרשת העתקת תשתיות, תעתיק אותן

הרשות המוסמכת על חשבונה, לאחר תאום עם הגורמים הנוגעים בדבר.

(5) כל מעבר או חציה של תשתית בתחום התכנית לאחר אישורה, מחייב תאום עם הרשות המוסמכת.

ג. בכפוף לאמור בסעיף קטן א', הקמת קווי תשתיות כגון קווי חשמל, תקשורת, מים, וכיוצא באלה, בתחום "רצועת המסילה במפלס הקרקע", תותר במרחק שלא יפחת מ- 3 מ' מציר כל מסילה ותוך תאום עם הרשות המוסמכת.

23. הסדרי ניקוז של האזורים בתחומי רצועות המסילה, המנהרות, התחנות ואזור התחזוקה והתפעול יתואמו עם הרשות המקומית הנוגעת בדבר.

ניקוז

24. הטיפול בעתיקות במקרה ויתגלו, יעשה בהתאם לחוק העתיקות, תשל"ח - 1978.

עתיקות

25. א. בכל מקום בו תכנית זו מייעדת שטחים, מעל פני הקרקע או מתחת לפני הקרקע, למעבר של רצועת המסילה, תחנות, פתחי כניסות ויציאות לתחנות, שטחי תחזוקה ותפעול, שטחים למעבר קווי תשתיות של הרכבות וכל שטח אחר הדרוש להקמת והפעלת הרכבות, בשטחים שבהם יש זכויות קניין שאינן של המדינה או של רשות מקומית, תוכן תכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת אשר תקבע הוראות לפיהן ניתן יהיה לקבוע רישום זיקת הנאה למעבר נוסעים, עובדים, ציוד, מטענים ותשתיות הקשורים ישירות למערכת הסעת המונית או שתורה על הפקעת השטח לצרכי ציבור, ככל שההפקעה דרושה להקמת מערכת הסעת המונית ולהפעלתה.

זכויות מעבר
והפקעות

ב. לצורך האמור בסעיף קטן (א), ניתן לראות גם את האמור בתכנית זו ובתשריטים הנילוויים אליה כתכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת, לשם רישום זיקת הנאה למעבר או להפקעה לצרכי ציבור, לפי העניין.

26. ניתן יהיה להפקיע, בתכנית מפורטת, זכות שימוש במבנים לצורך חיבור עוגנים עבור מערכת החישמול של הרכבת הקלה. האמור בסעיף זה לא יחול על מבנים שנועדו לשימור בתכנית מאושרת, אלא אם התכנית שקבעה את המבנה לשימור מתירה התחברות של עוגנים למטרות אחרות (חשמל למשל).

זכות שימוש
במבנים

27. בקשה להיתר בניה או לרישוי בכל דרך אחרת, לפי העניין, תכלול הוראות והנחיות בנושאים המפורטים להלן:
- א. לעניין תחנות תת קרקעיות כמפורט בסעיף 15 לעיל.
 - ב. לעניין אזור תחזוקה ותפעול כמפורט בסעיף 18.
 - ג. לעניין מבנים למתקני חשמל ולמתקנים טכניים כמפורט בסעיף 19.
 - ד. מיקום וגודל שטחי התארגנות, דרכי הגישה אליהם כולל הנחיות לפינוי עודפי העפר בתאום עם הרשויות הנוגעות בדבר והשבת השטח למצבו הקודם בתוך המועד שייקבע בהיתר.
 - ה. מתקנים וסידורי כיבוי אש במנהרות, בתחנות ובאזורי התחזוקה והתפעול בתאום עם רשות הכבאות הארצית.
 - ו. סידורי נגישות לאנשים עם מוגבלות בתחנות ובגישה אליהן.
 - ז. טיפול בשפכים בתאום עם הרשויות הנוגעות בדבר.
 - ח. הסדרי ניקוז.
 - ט. הוראות בטיחות.
 - י. טיפול בחומרים מסוכנים.
 - יא. הסדרי תנועה של רכב והולכי רגל כולל הסדרים זמניים בזמן ההקמה.
 - יב. תכניות בינוי, ביצוע ופיתוח לשיקום הקטעים שבוצעו בהם העבודות ואישורן על ידי הצוות המקצועי הסביבתי המלווה, כאמור בסעיף 28. תכניות בינוי, ביצוע ופיתוח יוגשו בקנה מידה של 1:250 לקטעי רצועת המסילה, כולל תנוחת המסילה, חתכי רוחב עד חזיתות הבניינים משני צידי הרחוב. עיצובם הסופי של התחנות יוגש בקנה מידה של 1:100 לרבות חומרי גמר, פרוט מערכות ההזנה החשמליות ועבודות התשתית.
 - יג. במסגרת תכניות הפיתוח, מהנדס הועדה המקומית יהיה רשאי לחייב התקנת מתקנים לחניית אופניים בסמיכות לכניסות לתחנות.
 - יד. בקשה להיתר בניה לתחנה תת קרקעית תלווה בחוות דעת של משרד התחבורה לנושאי שילוב הכניסות והיציאות עם אמצעי תחבורה אחרים, בטיחות הולכי הרגל וגישות אל התחנה וממנה.
 - החוות דעת משרד התחבורה תועבר לרשות המוסמכת לא יאוחר מ- 30 ימים מיום הגשת הבקשה לחוות הדעת. בתום 30 יום ובהעדר התייחסות משרד התחבורה, ייראו אותו כמקבל את הבקשה להיתר שהוגשה.
 - טו. מסמך סביבתי כמפורט בסעיף 29 ואישורו על ידי הצוות המקצועי הסביבתי המלווה כאמור בסעיף 28.

28. יוקם צוות מקצועי סביבתי מלווה.

א. הרכב הצוות:

- (1) יו"ר הועדה המחוזית או נציג מטעמו והוא יהיה יושב ראש הצוות.
- (2) נציג הועדה המקומית.
- (3) נציג משרד התחבורה.
- (3) נציג המשרד לאיכות הסביבה.
- (4) נציג הרשות המוסמכת.
- (5) נציג ועדה מחוזית תל אביב יהיה משקיף.
- (6) נציג משרד הבריאות בנושא אזור התחזוקה והתפעול.

ב. סמכויות הצוות הם:

- (1) ליווי הפרויקט בתאום ואישור התכנון המפורט שלפיו יוצאו היתרי בניה או תבוצע המסילה לשם עמידה בתנאים סביבתיים עדכניים.
- (2) אישור המסמכים הסביבתיים כמפורט בסעיף 29.
- (3) על החלטות הצוות ניתן יהיה לערור לולנת"ע.

מסמך סביבתי כתנאי להיתר בניה

29. תנאי למתן היתר בניה יהיה הגשת מסמך אשר יפרט את הנושאים להלן. ניתן יהיה להגיש מסמך נפרד לכל נושא.

א. **מניעת מפגעים בשלב ההקמה** - המסמך יציג את האמצעים למניעת מפגעים בשלב ההקמה ובעיקר הנושאים הבאים:

- (1) שטחי התארגנות וצורת הפעלתם.
- (2) חוות דעת בנושאי רעש ורעידות, והשפעותם על שימושים סמוכים, בהתאם לצורת ההקמה וההפעלה; חוות הדעת האמורה תכלול גם בחינת תנאים לביצוע עבודות הקמת מנהרות בשעות הלילה.

ב. **סילוק עודפי עפר**

- (1) המסמך יפרט את יעדי הסילוק של עודפי עפר, בין למטרות מסחריות ובין לאתרי סילוק פסולת גושית ו/או מסוכנת, כפי שיימצא בבקרת איכות העפר.
- (2) עודפי העפר שלא יימצא להם שימוש מסחרי או שימוש לצורכי מערכת ההסעה יסולקו לאתרי סילוק מאושרים.

ג. **הגנה על אתרים ארכיאולוגיים** - המסמך ילווה באישורים של רשות העתיקות לגבי נוהלי הפיקוח בקטעים החופפים או הנושקים לאתרים ארכיאולוגיים מוכרזים, או אישור לביצוע העבודות ללא פיקוח.

ד. **תכנון אקוסטי מפורט** - המסמך יכלול בחינה מפורטת של רעש ורעידות תנועת הרכבות ופעולת אזור

התחזוקה והתפעול, בהתבסס על נתונים מעודכנים של עומסי תנועת הרכבות ומהירותן וכן ומאפיינים אקוסטיים של הרכבות, מתקנים ומכונות, שיותקנו במנהרות ובאזור התחזוקה והתפעול. אם מפלסי הרעש או הרעידות החזויים יעלו על הקריטריונים, על המסמך לתאר במפורט את האמצעים הנדרשים לעמידה בקריטריונים, לאורך תוואי המסילה.

ה. הנחיות לשיקום נופי ועיצוב ארכיטקטוני - המסמך
יכלול את תכניות הביצוע הבאות:

(1) עבודות גימור הנדרשות עקב פגיעה שתגרם במהלך ההקמה.

(2) עבודות להחלפת ריצוף, הסדרת שטחי גינון ונטיעות, הקמת קירות תמך, ועבודות נוספות הנדרשות לצורך שיקום פני הרחוב, בקטע שבו מתבצעת העבודה.

(3) מפרט עקירת עצים, שימור עצים ונטיעת עצים חדשים במקום העצים שנעקרו, לאורך התוואי.

(4) פרטים של כבלי ההזנה, החדרים הטכניים ו/או כל מתקן טכני נוסף שיידרש לאורך התוואי במסגרת התכנית.

(5) מיקום החדרים הטכניים שמתחת לפני הקרקע ותכניות החדרים שיוקמו במפלס הקרקע, לרבות ניתוח השפעותיהם הסביבתיות.

ו. מניעת מפגעים מאזור התחזוקה והתפעול - המסמך
יפרט את ההשפעות הסביבתיות הצפויות מהפעלת אזור התחזוקה והתפעול והאמצעים למניעתם, על סמך התכנון. הנושאים שייבחנו במסמך:

(1) מפגעי זיהום אוויר מהמערכות המכניות.

(2) חומרים מסוכנים.

(3) שפכים ופסולת מוצקה.

(4) זיהום מי תהום.

(5) ניקוז נגר עילי ומניעת הצפות.

(6) היבטי חזות ונוף, במיוחד בצד הצפוני, הגובל בפארק הירקון.

נושא הרעש ייבחן במסגרת המסמך המפורט בס"ק ד' לעיל.

ז. מניעת זיהום קרקע ומי תהום בעת הכרייה - המסמך
יפרט את האמצעים והחומרים אשר ישמשו בעת כריית המנהרות, את ההשפעות האפשריות על מי התהום ואת האמצעים למניעת השפעות אלה.

ח. מניעת השפעות זיהום קרקע ומי תהום קיימים
לאורך התוואי - לא יינתן היתר בניה טרם מולאו התנאים הבאים:

- (1) ביצוע דיגום קרקע ומי תהום בקטע הממונהר, על פי תכנית שתאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה.
- (2) ביצוע סקר גזים בקרקע (soil gas) בקטע הממונהר, על פי תכנית דיגום שתאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה; ביצוע הערכת סיכונים ומתן הנחיות והמלצות לאמצעים שיש לנקוט כדי למגן את המנהרה מפני חדירת גזים מסוכנים לתוכה.
- (3) הכנת אומדן כמויות קרקע מזוהמת, שיש לסלק במהלך הכרייה, הצעת נוהלי בקרה ואמצעים לטיפול בקרקע המזוהמת, לרבות פירוט יעדי הסילוק.

הנחיות סביבתיות לשלב ההקמה

30. א.

מניעת מפגעי אבק בעת ההקמה

- (1) דרכי הגישה לאזורי החפירה ולאזורי הנחת המסילה במפלס הקרקע, שטחי ההתארגנות ומשטחי העבודה, על גבי שטחים שאינם סלולים, לכל אורך התוואי, יורטבו, כך שתמנע התרוממות אבק ופיזורו בסביבה. ההרטבה בעונות היבשות תעשה מדי יום באמצעות מכלית מים, אשר תעבוד בשטח בכל זמן ביצוע העבודות. נוזל ההרטבה יכיל תמיסות מליחות להידוק משטחי עפר לא סלולים.
- (2) משאיות להובלת עפר תהיינה מכוסות ביריעות מתאימות ומהודקות, אשר תכסינה גם את צדי המשאית.
- (3) צמיגי המשאיות, הטרקטורים והצמ"ה יישטפו טרם צאתם מאתר העבודה.
- (4) לא ייוותרו ערומי עפר קבועים באזורי המנהרה. ערומי ביניים יורטבו מעת לעת, לפי הצורך.
- (5) ציוד החפירה יצויד במערכות יעילות לשאיבת אבק.
- (6) תוקם גדר אטומה בגובה של 2.5 מטרים סביב אתרי החפירה באזורי פתחי המנהרות והתחנות ובקטעי החפירה של המנהרה.

ב. מניעת מפגעי רעש ורעידות בעת ההקמה

- (1) מאפייני הרעש של הכלים שיופעלו על פני הקרקע, באזורים רגישים לרעש, יעמדו בדרישות התקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר מצויד בניה) התשל"ט - 1979.
- (2) בכל טכנולוגיה שתינקט לחפירת המנהרה, ייבדקו מאפייני רעידות הכלים בהם ייעשה שימוש. אם טכנולוגיות אלה גורמות למפלסי רעידות גבוהים יותר, יש לבצע בדיקה חוזרת של השפעת הרעידות על מבנים בסביבת המנהרות.

(3) הפעלת המכונות, המצוינות בתקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר מצידוד בניה), התשל"ט 1979, באזורי מגורים, תיעשה, בהתאם לדרישות התקנות למניעת מפגעים (מניעת רעש) התשנ"ג - 1992.

(4) על אף נאמר ס"ק (3), לא תהיה מניעה לבצע עבודות כרייה מתחת לפני הקרקע בכל שעות היממה ובלבד שלא תהיה הפרעה כלשהי לציבור ולא תהיה חריגה מהוראות התקנות למניעת מפגעים (מניעת רעש התשנ"ג - 1992).

(5) אספקת החשמל תעשה מרשת החשמל. השימוש בדיזל-גנרטורים באזורי המגורים, יעשה אך ורק במצב חרום. מיקום הדיזל-גנרטורים ייקבע בהתחשב בצורך להגביל את השפעתם הסביבתית.

ג. מניעת זיהום קרקע בעת הקמה

(1) יתקיים פיקוח צמוד על הוצאת העפר מהמנהרות. במטרה לאתר קרקע חשודה כמזוהמת, ידגמו דגימות אקראיות לאיתור זיהום. מספר הדגימות יהיה לפחות שתיים לכל 100 מטר מנהרה. הפיקוח יתבצע על ידי מפקח שיאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה.

(2) קרקע מזוהמת שתמצא בפיקוח הנ"ל, תטופל ו/או תסולק לאתר מורשה.

(3) במהלך הכרייה יתבצע ניטור זליגת שמנים, דלקים ופולימרים ממכונות הכרייה לעפר המסולק או למי תהום.

(4) יינקטו כל הפעולות למניעת זיהום הקרקע בעת ההקמה.

(5) החומרים בהם ייעשה שימוש במכונות המינהור ואשר עלולים לבוא במגע עם הקרקע, יענו על הדרישות למניעת זיהום קרקע, קרי: יהיו מתכלים ביולוגית, לא רעילים ולא מזיקים או מסוכנים מכל בחינה שהיא.

(6) כל מתקני אחסון דלקים לצידוד המכני ולדיזל גנרטורים, ו/או שמנים וחומרי סיכה או כל נזול בעל פוטנציאל זיהום, יהיו בתוך מאצרות ויינקטו כל הפעולות הדרושות למניעת זיהום קרקע בעת ההקמה.

ד. מניעת נזקי שאיבת מים בעת ההקמה

(1) יינקטו שיטות חפירה אשר ימזערו את כמויות המים לשאיבה. שיטות החפירה וההקמה שיבחרו וכן כמויות המים שיישאבו ושיטות ההחדרה או הסילוק של מים אלה, יתואמו ויאושרו על ידי הגורמים הנוגעים בדבר.

(2) בעת חפירת תחנות אבו חצירא (בשלב הסופי), בן גוריון, ביאליק, עלית ואלנבי ינטרו הקידוחים

הסמוכים, מבחינת מפלסים ואיכות מים. דו"חות
הניטור יוגשו לשירות ההידרולוגי.

(3) על פי הנחיית השירות ההידרולוגי, מים באיכות
טובה יוחדרו, באם יתאפשר הדבר, ואחרים
יועברו למערכת הניקוז.

ה. מניעת זיהום מי תהום

מים שאריתיים במנהרה ובתחנות יסולקו למערכת
סילוק שפכים.

ו. יידוע התושבים

(1) טרם ביצוע העבודות יוצבו שלטים המתארים את
מהות הפרויקט ומשכו.

(2) לפני תחילת העבודות תפורסם הודעה לציבור
ברחובות הסמוכים על שינויים ומגבלות העומדים
להיגרם עקב העבודות.

קרינה אלקטרומגנטית

31. א. הציוד החשמלי והאלקטרוני הנרכש עבור התשתית
יעמוד בדרישות תקני התאימות והבטיחות
הרלוונטיים, (תקני EN 50081 ו-EN 50082 לציוד
אלקטרוני כללי ותקני CENELEC לתשתית תעבורה
חשמלית EN 50121 CENELEC).

ב. במיקום השנאים בתחנות המיישרים יובטח טווח
בטיחות של 1 מ' סביב קירות המבנים בהם משוכנים
השנאים.

ג. תכנון מערכת ההזנה של הנעת הרכבת ייעשה כך
שיגרום לצמצום זרמים תועים.

ד. מחוץ לאזור התחזוקה והתפעול וליד הגדרות
התוחמים אותו, יבוצעו מדידות מדגמיות של הפרעות
אלקטרומגנטיות מוקרנות בתדר רדיו והשוואה לתקן
EN 50081, כדי לקבוע את הטווח המזערי בו יכולים
להימצא מבנים מחוץ לאזור התחזוקה והתפעול ללא
חשש להפרעות אלקטרומגנטיות.

ה. עם ביצוע הרצת הרכבות, יבוצעו מדידות מדגמיות של
הפרעות קרינה לאורך תשתית המסילה העילית
באזורים של שימושי קרקע רגישים ככל שאושרו ו/או
הוקמו לאורך התוואי. המדידות יבוצעו לתחומי תדר
רדיו 30 - 1000MHz ומדידות של שדה מגנטי וחשמלי
בזרם ישר ובתדרים נמוכים מאד (EFE) 30-3000Hz.

ו. במהלך ביצוע הרצת הרכבות יבוצעו מדידות של
השדות המגנטיים בתוך הקרונות בגבהים שונים מעל
הרצפה.

הנחיות לטיפול
בשפכים ובחומרים
מסוכנים באזור

32. א. מתקן התדלוק יוקם בהתאם למפורט בתקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), התשנ"ז 1997.
- ב. (1) השפכים התעשייתיים יחוברו למערכת הביוב העירונית כשהם עומדים בתקנות המפורטות בחוק העזר להזרמת שפכי תעשייה למערכת הביוב.
- (2) מי השפכים יידגמו לפני הזרמתם למערכת לצורך אנליזה מעבדתית לאיתור מזהמים. ממצאי האנליזות יוגשו לעיון היחידה הסביבתית פתח תקווה.
- (3) אם יידרש, על פי איכות השפכים ממתקן השטיפה ומן המתקנים השונים המתוכננים, יותקנו מתקני קדם לטיפול בשפכים. מתקנים אלה יעמדו בדרישות הבאות:
- יוקמו באופן שאינו מאפשר חדירת מי גשם או מי נגר לתוכם.
 - יונחו במאצרה בעלת קיבולת לקלוט את נפח המכל הגדול שבמתקן.
 - הצנרת המובילה שפכים למיתקן הקדם טיפול תהיה עילית, או מונחת בתעלת בטון המצופה בחומר עמיד מפני קורוזיה, או בתוך צינור המאפשר מעקב לגילוי דליפה.
- ג. תותקן מערכת למחזור מי שטיפה, הכוללת מתקן שיקוע חול.
- ד. מתקני השחזת הגלגלים והצביעה ימוקמו במבנים מקורים, מוגנים מפני גשם ורוחות.
- ה. ריצפת חצרות התפעול תהיה אטומה לחלחול, עמידה בפני קורוזיה ומנוקזת למערכת האיסוף.
- ו. צנרת השפכים הסניטריים תחובר למערכת הביוב העירונית באופן ישיר או לצנרת השפכים לאחר מתקן הקדם טיפול.
- ז. הפסולת המסוכנת, שמקורה במתחם אזור התחזוקה והתפעול, תסולק למפעל לנטרול ולטיפול בפסולת מסוכנת, כשהיא ארוזה ומשונעת בהתאם לתקנות רישוי עסקים (סילוק פסולת חומרים מסוכנים), התשנ"א - 1990.
- ח. חומרים מסוכנים יאוחסנו על פי התקנות הרלבנטיות.
- ט. בוצת מתקן הטיפול תפונה על פי ההנחיות בתקנות רישוי עסקים (סילוק פסולת חומרים מסוכנים), התשנ"א - 1990.

**סידורי נגישות
לאנשים
עם מוגבלות**

33. בכל מקום בתכנית שנקבע כמיועד למעבר ולשימוש לנוסעים ולהולכי רגל, יותקנו סידורים המבטיחים את המעבר והשימוש גם לאנשים עם מוגבלות בהתאם לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות התשנ"ח - 1998.

**ביצוע התכנית
בשלב**

34. הקטע ברחוב ז'בוטינסקי בין רחוב אבו חצירא במערב וצומת גהה במזרח הינו רצועת מסילה תת קרקעית, אולם ניתן יהיה, בשלב ראשון של ביצוע התכנית, להשתמש ברצועת המסילה במפלס הכביש, ולא יראו בכך שינוי לתכנית זו. הקטע האמור מסומן בתשריט נספח מס' 1 - שלב ביצוע ראשוני (בגליונות a9 ו- a10).

**גמישות לשינוי
מפלס המעבר של
רצועת המסילה**

35. א. בתכנית מתאר מקומית, ניתן יהיה לשנות "רצועת מסילה במפלס הקרקע" שנקבעה בתכנית זו ל"רצועת מסילה תת קרקעית".
- ב. בתחום "שטח עתידי למעבר רצועת מסילה תת קרקעית", המסומן בתשריט של תכנית זו, ניתן יהיה, באמצעות תכנית מתאר מקומית לקבוע "רצועת מסילה תת קרקעית".
- ג. בתכנית מתאר מקומית שתקבע "רצועת מסילה תת קרקעית" כאמור בפסקאות א' ו-ב', יסומנו מיקומים לתחנות תת קרקעיות. הוראות להקמת המסילות התת קרקעיות, לתחנות תת קרקעיות ולכל המתקנים הנדרשים להקמת ולהפעלת מערכת הסעת ההמונים, יהיו כאמור בתכנית זו.
- ד. עם קביעת "רצועת מסילה תת קרקעית" בתכנית מתאר מקומית, תבוטל "רצועת המסילה במפלס הקרקע" בחלקים החופפים והמקבילים שנקבעו בתכנית זו.

36. הזמן המשוער לביצוע תכנית זו הוא עשר שנים.

זמן ביצוע



נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ

ניש עציין 13, גבעת שמואל 54030 טל': 03-5320530, פקס: 03-5320536

תסקיר השפעה על הסביבה לתכנית מתאר מחוזית חלקית למערכת הסעת המונים במטרופולין ת"א:

תמ"מ / 5 / 1 במחוז ת"א

תמ"מ / 3 / 12 במחוז המרכז

קו: בת ים - ת"א יפו - רמת גן - בני ברק - פתח תקוה

(הקו האדום)

תקציר

סניף ראשי: רחי אפק 4 נוה נאמן, הוד השרון 45241 טל: 09-7611111 פקס: 09-7611110
סניף צפון: א.ת. מילואות ד.ג. אשרת 25201 טל: 04-9853275 פקס: 04-9910097



Mesillot - Project Management
Tel-Aviv Metropolitan Mass Transit system



מסילות - מנהלת פרויקט
מערכת להסעת המונים במטרופולין ת"א

אמי מתום • DELCAN • HATCH MOTT MACDONALD • AMY METOM

צוות התסקיר:

מגיש התוכנית: נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ

אינג' צבי לשם
אינג' שמואל נגר

מנכ"ל
מהנדס ראשי

עורך התסקיר - "אנוש מערכות ניהול, הנדסה וחברה" בע"מ

מרכז הצוות	אינג' אלי וידן
גיאולוגיה ובקרת איכות	דרור נחמיאס
ייעודי קרקע ושימושיה, תפקוד עירוני, חזות	ברק כץ
שפכים וחמ"ס	סמדר מאיר
ערכי טבע	ורדה שפיר
גיאוגרפיה, מחשוב	אפרת סטביצקי
שרטוט אוטוקאד	רבקה שתקאי
עריכה והפקה	אפרת מרגלית

יועצים לצוות "אנוש מערכות"

אקוסטיקה	אינג' יורם קדמן, משרד י. קדמן
רעידות	אינג' יאיר ברמן, משרד יורם קדמן
איכות אוויר	ד"ר מיכאל מוגילבסקי, משרד יורם קדמן
קרינה אלקטרומגנטית	ד"ר אילן סתר
	ד"ר משה נצר

מסילות - מנהלת הפרויקט למערכת הסעת המונים

מיזם משותף של אמ"מ / Hatch Mott MacDonald / Delcan

מנהל הפרוייקט	אינג' רון תמיר, מר גים ברי
מנהל ה"קו האדום"	אינג' מיכאל קרונין
מתאם הנדסי "הקו האדום"	אינג' עודד לוינגר
מתאם סטטוטורי	מתכנן רונן פ"ז
מחשוב ומיפוי	מיכאל הקטר/מירה איבצן
עורך התכנית הסטטוטורית (תמ"מ):	אדרי' יונה פיטלסון, מתכנן משה בלכר
יעוץ סביבתי	פיטלסון, שילה, יעקובסון- אדריכלים
תכנון תחבורה	פרופ' אורי מרינוב
יעוץ משפטי	מרכוס סיינוק, בקי שליסלברג, חברת PGL
	עו"ד יחזקאל לוי

מתכנני ה"קו האדום"

מנהלי התכנון:	DELEUW CATHER INT
מר מייק קוורק	ד.א.ל. בע"מ
אינג' אלי וייס	מת"י
אינג' אבי שפרבר	

תקציר

שדרות ירושלים



1. מערכת הסעת המונים

1.1 רכבת קלה – מהי ?

מספר נקודות המאפיינות רכבת קלה (ראה גם איור בדף הקודם):
מערכת הסעה אורבנית מסילתית המסוגלת לנסוע בסיבובים חדים ובשיפועים תלולים. הרכבת מונעת בכוח החשמל, המוזן באמצעות כבלים עיליים ועושה שימוש בקרונות מודרניים, בעלי קיבולת נוסעים גבוהה ומשקל נמוך מזה של רכבת רגילה.
הרכבת נעה במפלס הכביש במשותף עם התנועה הכללית אך בזכות דרך נפרדת, במהירויות נמוכות יחסית; הרכבת הקלה המודרנית היא בעלת קיבולת של כ- 10,000 נוסעים לשעה ומציעה שירות אמין במרווחי זמן של עד חמש דקות.
הרכבת הקלה משולבת לרוב באמצעי תחבורה אחרים, באמצעות נקודות מעבר ומערכות כירטוס משותפות. קוי אוטובוס מזינים מגדילים את אזור השירות ואת הביקוש לרכבת הקלה.

1.2 הצורך במערכת הסעת המונים למטרופולין תל אביב

במטרופולין תל אביב, שגבולותיו: נתניה בצפון, אשדוד בדרום ואזור מודיעין במזרח, צפויה תלות הולכת וגוברת ברכב הפרטי. העלייה הצפויה באוכלוסייה, בהכנסה לנפש, בכמות הנסיעות וברמת המינוע בקרב האוכלוסייה, במשולב עם מגבלות לתוספת קיבולת ברשת הכבישים, יובילו להידרדרות חמורה במצב, אשר תתבטא בעיכובים בתנועה, בירידה בביטחון בדרכים ובהשפעות שליליות על איכות הסביבה.

גם עם השלמת ההרחבות המתוכננות ברשת הכבישים ומסילות הברזל הפרבריות, יישארו תנאי הנסיעה במטרופולין גדושים מאוד, בהעדר שיפורים תחבורתיים מערכתיים, כמוצע בחלופות המשולבות למערכת ההסעה, המתוארות בפרק ב של התסקיר.
הפתרון למצוקת התחבורה במטרופולין, בדומה למטרופולינים רבים בעולם, טמון במערכת הסעת המונים המשלבת שירותי אוטובוס, רכבת קלה, מטרו ורכבת פרברים, אשר תענה באופן המיטבי וביעילות הגבוהה ביותר על צרכי התחבורה, בהתחשב באילוצים הכלכליים של המדינה.

1.3 התכנית ושלביה

השלב ההתחלתי של המערכת להסעת המונים במטרופולין תל אביב כולל שני קווי רכבת קלה: הקו האדום והקו הירוק, (ראו מפה מצ"ב):

מערכת הסעת המונים במטרופולין ת"א - שלב א'



- הקו האדום יוצא ממסוף האוטובוסים המתוכנן בבת ים ברח' ניסנבאום, עובר דרך שד' ירושלים וממשיך לאורך תוואי המסילה התורכית, דרך פתח תקווה (ת"א), רחוב ז'בוטינסקי (ר"ג, ב"ב ופ"ת), פונה לרחוב אורלוב ומסתיים בתחנת האוטובוסים המרכזית בפתח תקווה.
 - הקו הירוק יוצא מתחנת ארלוזורוב, דרך רחובות ארלוזורוב, ויצמן, שד' דוד המלך, ככר רבין, ככר מסריק, המלך ג'ורג'י ואלנבי ונפגש שנית עם הקו האדום בתחנת אלנבי. מכאן ממשיך הקו לאורך רחובות לוינסקי, חיל השריון ושד' לוי אשכול לכוון מסוף האוטובוסים של ראשון לציון ובשלוחה נוספת לכוון מסוף קריית שרת בחולון.
- התוכנית, נשוא התסקיר הנוכחי, מתייחסת לביצוע הקו האדום בשני שלבים עיקריים, המאופיינים על ידי אורכו של קטע המינהור. קיימת גם אפשרות לביצוע התוכנית כולה כשלב אחד, השלב הסופי.
- שלב א: קטע המנהרה מתחיל בין תחנת יפו מנשיה ותחנת שלוש ומסתיים אחרי תחנת בן גוריון, כ- 200 מ' לפני צומת הרחובות ז'בוטינסקי ואבו-חצירא בבני ברק.
- שלב סופי: השלמת קטע המנהרה, עד לאורכה המוגדר בתוכנית, ע"י הוספת קטע הכרייה מתחנת בן גוריון ועד אחרי תחנת גהה, שבתחום מחלף גהה.

1.4 מרכיבי המערכת

באופן כללי, מרכיבי המערכת ומתקניה העיקריים מתוכננים על-פי טכנולוגיה של רכבת קלה. יחד עם זה, קיימים מרכיבים במערכת ההסעה המתוכננים בסטנדרטים של מטרו, כגון קוטר המנהרות, אורך הרציפים, ממדי התחנות התת-קרקעיות. זאת על מנת לתת מענה לאפשרות של שדרוג עתידי של מערכת ההסעה לטכנולוגית מטרו. ההבדל העיקרי בין רכבת קלה לבין מטרו, הוא שרכבת מטרו נעה במפלס נסיעה המופרד לחלוטין מיתר התנועה, בעוד שהרכבת הקלה יכולה לנוע גם במפלס הכבישים והיא נשמעת לרמזורים בצמתים.

המנהרות

מתוכננות שתי מנהרות מקבילות (אחת לכל כיוון) באורך של כ- 9 ק"מ, בשלב הסופי בין מחלף גהה ועד למנשיה בת"א. קוטר המנהרה הפנימי המתוכנן הוא כ- 6 מ'.

מערכת שירות הנע-נד (Shuttle)

בשני קצות המנהרה יותקנו מסילות אחסון (Pocket track) להפעלת שירות הנע-נד, אשר יאפשר משטר תפעול של רכבת כל 1.5 דקות בקטעי המנהרה ובכך לענות על ביקושי שיא של עד 20,000 איש לכוון לשעה, הצפוי בקטע זה של התוואי.

אפיון הציוד הנייד (Rolling Stock)

פרמטר	רכבת קלה
אורך הרכבת	עד 70 מ'
קרונות ברכבת	2
רוחב קרון מרבי	2.65 מ'
גובה הקרון	3.60 מ'
מספר נוסעים לרכבת: קיבולת התכנון	512
קיבולת שיא	602

התחנות

לאורך התוואי יוקמו 33 תחנות, מהן, בשלב הסופי, 21 במפלס הקרקע ו- 11 תת קרקעיות. בשלב הראשון יוקמו 9 תחנות תת קרקעיות ו- 24 תחנות במפלס הקרקע.

התחנות במפלס הקרקע הן בשלושה סוגים:

רציפי צד מקבילים: ממוקמים משני צידי המסילה;
רציף מרכזי: רציף אחד הממוקם בין שתי המסילות;
רציפי צד מדורגים: ממוקמים בשני צידי המסילה ובשני צידי הרחוב החוצה.
הגדרת סוג התחנה בכל מקרה, עדיין אינה סופית.
אורך רציפי התחנות לא יעלה על 82 מטר ורוחבם 2 מ' לפחות, כאשר הם ממוקמים בצדי המסילות ו- 4 מטר כאשר הם ממוקמים בין שתי המסילות.

תחנה תת קרקעית טיפוסית הנה באורך של 170 מטר ואורכו של הרציף בה הוא 105 מטר. פרוגרמת התחנה כוללת את המרכיבים הבאים של השטח הציבורי בתחנה: מדרגות, דרגנוע, מעליות, מכוונות כירטוס, שערים, טלפונים ציבוריים, ספסלים, מתקני פסולת, מפות ושילוט.

חניוני "חנה וסע"

לאורך תוואי הקו האדום מתוכננים להיבנות ארבעה חניוני "חנה וסע". להלן מיקומים אפשריים:
מסוף בת ים: בשטח הסמוך למסוף המתוכנן.
מחלף גהה: בלולאה הדרום מזרחית של מחלף גהה ומתחת לשצ"פ, בצידו הצפוני של רחוב ז'בוטינסקי, בפתח תקווה.
בילינסון: בתחומי החניון של "הקניון הגדול".
פתח תקווה: בסמיכות למרכז התחבורתי המתוכנן.

כבלים מזינים וחדרים טכניים

כבלי החשמל המזינים את מערכת ההנעה של הרכבת הקלה והחדרים הטכניים לאורך התוואי, המשמשים כתחנות משנה ויחידות תקשורת ובקרה, מהווים את התוספות הקבועות העיקריות לתשתיות הרחוב לאורך התוואי שעל פני הקרקע.
גובה הכבל המזין הוא כ- 5.6 מטר והמרחק בין העמודים 50-60 מטר.
לאורך התוואי ובסמוך לו מתוכננים כ- 14 חדרים טכניים ומתקני השנאה על פני הקרקע (6 נוספים ממוקמים בתחנות תת קרקעיות). שטחי החדרים נעים בין 25 ל- 200 מ"ר.

2. תסקיר ההשפעה על הסביבה

כללי

תסקיר ההשפעה על הסביבה, שתקצירו מוגש בזאת, מתייחס לתכנית מתאר מחוזית חלקית למערכת הסעת המונים במטרופולין ת"א: תמ"מ 1/5 במחוז ת"א ותמ"מ 12/3 במחוז המרכז. תכנית זו מהווה את "הקו האדום" של מערכת הסעת ההמונים המתוכננת במטרופולין ת"א.

במקביל להכנת תסקיר זה לקו האדום נמצא בהכנה תסקיר לקו הירוק, על ידי צוות נוסף.

טרם הכנת התסקירים נערכו דיונים רבים של שני הצוותים באשר לגישות העבודה והמתודולוגיה הבסיסיות בנושאים המקצועיים העיקריים. עם זאת, שמר כל צוות לעצמו את החופש המקצועי לגבי הדגשים וצורת הצגה.

התסקיר הוכן על פי הנחיות המשרד לאיכות הסביבה מתאריך 21 ביוני 1999.

במגמה להציג את המידע לגבי התכנית המוצעת והשפעותיה, באופן ברור וקל להבנה, חולק הקו האדום לששה מקטעים, בעלי מאפיינים עיקריים דומים. חלוקת התוואי למקטעים ראו תרשים 1.1.3 בהמשך.

להלן תיאור התוואי על פי המקטעים:

- 1: "בת ים": ממסוף בת ים עד תחנת "העצמאות". קטע המאופיין ברחובות עירוניים סטנדרטיים, בשילוב תעשייה ומסחר באזור הדרומי.
- 2: "שדרות ירושלים": לאורך שדרות ירושלים ביפו ועד לתחנת "יפו-מנשיה". קטע המאופיין בבינוי בצמידות לשדרת עצים עתיקה ומרשימה.
- 3: "נווה צדק": לאורך תוואי הרכבת התורכית, מתחנת "שלוש" ועד תחנת "אלנבי". קטע המאופיין בבינוי נמוך, עם בתים לשימור.
- 4: "מנהרה": בשלב ההקמה הראשון משתרע מקטע זה, לאורך המנהרה הכרויה (Bored) מתחנת "אלנבי" ועד אחרי תחנת "בן גוריון". קטע זה מאופיין כאזור עירוני סואן בת"א, רמת-גן ובני-ברק, הכולל מגורים, מסחר ומבני ציבור.
- 5: "פתח-תקווה": בשלב ההקמה הראשון, מתחנת בן גוריון ועד תחנת האוטובוסים המרכזית בפתח-תקווה. הקטע מאופיין בחלקו המערבי בתעשייה ומסחר ובמזרחו אזור מגורים משולב במסחר.
- 6: "דיפו" (מרכז תחזוקה ותפעול): מתחם הדיפו, לרבות התוואי המוביל אל המתחם עצמו באזור התעשייה של קריית אריה.

3. פירוט ההשפעות הסביבתיות של התכנית

3.1 שימושי קרקע

תוואי המסילות לאורך מרבית הקו יהיה בתחום זכות הדרך המאושרת. יוצאים מכלל זה המקרים העיקריים הבאים:

- שטח חנייה ל-4 רכבות, המתוכנן במקביל לפיאה הדרומית של חניון "חנה וסע" ליד מסוף האוטובוסים המתוכנן בבת ים.
- רחוב ניסנבאום, בת-ים: הרחבת הכביש בצידו המערבי של מסוף האוטובוסים.
- רחוב ניסנבאום, בת-ים: גריעה מסוימת מהשצ"פ לצידו הדרוך.
- רחוב יוספטל, בת-ים: הרחבת הכביש במספר נקודות.
- רחוב הרצל, בת-ים: נדרשת הרחבה של הכביש במקומות נקודתיים, ייתכן שתידרש הפקעה.
- רחוב רוטשילד, בת-ים: הקטנת רוחב מדרכות, ייתכן שתידרש הפקעה בנקודות מסוימות.
- פינת שד' ירושלים רחוב אד קוץ' בדרום תל אביב: נדרשת הריסת בית.
- דרך ז'בוטינסקי, בני-ברק: נדרשת הרחבת כביש מזרחית לצומת אהרונוביץ'. כמו כן נדרש פינוי והריסת בית הממוקם בתוך זכות הדרך המאושרת.
- רחוב אורלוב, פתח-תקווה: מול מסוף האוטובוסים נדרשת הרחבת הכביש.
- רחוב אורלוב 32 פתח-תקווה: נדרש פינוי והריסת בית הקיים בזכות דרך מאושרת.

3.2 תנועה

מודל חיזוי הנסיעות, ששימש את מתכנני מערכת ההסעה ההמונית במטרופולין תל אביב, והיווה בסיס לניתוח ההשפעות הסביבתיות של המערכת המתוכננת, פותח ע"י חברת נת"ע, במסגרת MODEL IMPROVEMENT PROJECT. תחזיות התנועה הוכנו באמצעות תוכנת EMME/2.

(1) שינויים בתחבורה הציבורית

כללי

במסגרת פרויקט מערכת הסעת המונים, אך לא כחלק מהתכנית הסטטוטורית צפוי שינוי עקרוני בהפעלת התח"צ, מהשיטה הנוכחית של קוים ארוכים (חלקם במסלולים זהים), היוצרים כפילויות בשירות, והנעים בנתיבי נסיעה המשותפים לרכבים הפרטיים, לשיטה בה ההסעה העיקרית של הנוסעים תהיה באמצעות הרכבת הקלה, שתנוע בזכות דרך נפרדת במהירות ובאמינות ואותה יזינו קוי אוטובוס קצרים כקוים מזינים ומפזרים.

שינויים

בנפח תנועת אוטובוסים לאורך התוואי צפויה ירידה מהותית, לעומת עלייה מסוימת בנפח תנועת האוטובוסים בצירים בהם ינועו קווי האוטובוס המזינים. עם זאת, מאחר וצירים אלו תוכננו בד"כ ברחובות העורקיים, שממילא סואנים בדרך כלל, הרי שתוספת האוטובוסים בהם צפוי שתהיה זניחה יחסית לנפח התנועה הכולל.

(2) שינויים בהסדרי תנועה

להלן השינויים העיקריים הצפויים בסדרי התנועה, לפי מקטעים, למעט שינויים מקומיים:

מקטע 1: בתים

- ברחוב בלפור, בחלקו הדרומי, יבוטל מסלול התחבורה הציבורית (מת"צ) ויתווסף נתיב לכל כיוון.
- ברחוב הרצל, הקטע שבין גן הנייד (רחוב דקר) ושד' העצמאות הוא כיום דו סטרי דו מסלולי ויהיה בעתיד חד סטרי, תוך ביטול כיוון הנסיעה מדרום לצפון.

מקטע 2: שדרות ירושלים

- בשדרות ירושלים, מרחוב נחל הבשור צפונה, עובר תוואי הרכבת הקלה במסלול המזרחי, שמשמש כיום לתנועה בכיוון צפון. הדבר יחייב מתן פתרונות גישה לבתים ולעסקים שבצידה המזרחי של השדרה, באופן שוטף ובחירום.
 - התנועה מצפון לדרום מדרך יפו-ת"א ומדרך היס תופנה לרחוב רזיאל עד ככר השעון ותחזור דרך רחוב מרזוק ועזר לשדרות ירושלים, לצורך פנייה דרומה. התנועה בקטע של שד' ירושלים בין הרחובות מרזוק ועזר ורזיאל תהיה בכיוון צפון.
 - התנועה מדרום לצפון תעבור במקום בשדרות ירושלים (מסלול שבוטל), לרחוב שלבים, אשר יוארך בעתיד מעבר לרחוב אילת והרכבת הקלה, לכיוון מרכז תל אביב.
- ביתר המקטעים לא צפויים שינויי תנועה מהותיים.**

3.3 קרקע ומים

מפלס מי התהום

במהלך הקמת התחנות התת קרקעיות והמנהרות יש להתמודד עם מספר בעיות ובכללן: תכנון הקטעים הנמצאים, או העלולים להימצא, מתחת למפלס מי התהום ליכולת טבילה במים; נטיית אלמנטים סגורים "לצוף" כלפי מעלה; השלכות שאיבת מים על קומפקציה אפשרית של הקרקע; על קידוחים ועל ניקוז וסילוק מים.

קיימת התייחסות למניעת זיהום מי תהום אקראי או מתמשך ממתקן הדיפו, העוסק בתחזוקה קלה וכבדה של הרכבות. מתקני הדיפו כוללים שטיפה, סדנאות, מכלי דלק, מצבעה וחניונים לרכבות ולרכב. ההגנה על מי תהום מחויבת גם כלפי האקוויפר וגם כלפי ספיקות קיצוניות אפשריות, הגורמות לשיטפונות, מכיוון נחל הירקון, אשר עלולות להגביר את חלחול המזהמים.

באופן כללי, נראה כי לא צפויה השפעה של ממש על כמות מי התהום ואיכותם, כתוצאה מהקמת מערכת ההסעה, וזאת בתנאי שיקוימו כללי הבקרה לגבי טיפול נאות במים שזוהמו, ובחריגים.

השפעות בנושאי קרקע

כריית המנהרות וחפירת התחנות תיצר סדר גודל של כ- 1,800,000 מ"ק עפר, שברובו יהיה בעל מרכיב חולי קוורצי גבוה ובעל ערך כלכלי הניתן לשימוש בתעשיית הבנייה או לצורכי מילוי ופיתוח קרקע.

קיימים היום זיהומים בקרקע לאורך תוואי הקו האדום וללא קשר אליו. על אלה עלולים להתווסף זיהומים הנובעים מתהליכי שינוע בתוך מכוונות הכרייה, הכרוכים בשימוש בשמנים וחומרי סיכה ותוספים, המוכנסים לקרקע ע"מ לשנע את העפר באופן מהיר ונוח. הוצעו נהלים לגילוי מוקדם של זיהום ולטיפול בו.

בטיפול הולם, כמויות הקרקע הגדולות שיפנו מן הפרויקט, סביר שיהוו ערך ולא מטרד.

3.4 השפעות רעש ורעידות

רעש במצב הקיים

לצורך תאור האקלים האקוסטי הקיים נערכו מדידות רעש ב-30 נקודות אופייניות לאורך תוואי המסילה המתוכננת וכן באזור הדיפו בקרית אריה. המקטעים סווגו לפי מפלסי הרעש הקיים כדלהלן:
[dB(A)]

שעת שיא לילה	שעת שיא יום	מקטע
66-70	71-75	מקטע 5 : פתח תקווה
65-70	68-75	מקטע 4 : מנהרה
63-67	65-72	מקטע 2 : שדרות ירושלים
53-65	58-69	מקטע 1 : בת ים
49-65	56-69	מקטע 3 : נווה צדק
	56.2	מקטע 6 : דיפו, רעש כבישים
42	43	מקטע 6 : דיפו, רעש רכבת *

* ממוצע עבור שעות היום ושעות הלילה

מפלסי הרעש לאורך תוואי המסילה המתוכננת חושבו ביחס למצבים הבאים:

- תנועת הרכבות לאחר ביצוע הפרויקט.
- תנועת התחבורה המוטורית לאחר ביצוע הפרויקט.
- סה"כ תנועת הרכבות ותנועת התחבורה המוטורית לאחר ביצוע הפרויקט.
- תנועת התחבורה המוטורית ללא הפרויקט (חלופה "0").

הממצאים:

א. רעש תנועת הרכבות

יום

בשעות היום יעמדו מפלסי הרעש החזויים מתנועת הרכבות בקריטריונים לאורך כל התוואי.

לילה

בשעות הלילה יעמדו המפלסים בקריטריונים לאורך כל התוואי, למעט:

- בתי מגורים בחלק מהרחובות במקטע מס' 1. החריגה הצפויה היא 0.5-3.5 dB(A).
- בקטע משדרות ירושלים, צפויה חריגה ממפלס הרעש המותר של 1-2.8 dB(A).
- * היות וסף השמיעה של אוזן אדם הוא 3 דציבל הרי ש"חריגות" אלו זניחות לחלוטין.

ב. רעש הדיפו

מפלסי הרעש הנובעים מהפעילויות אשר יתבצעו במתחם הדיפו בקרית אריה (בפ"ת) לא יחרגו מהקריטריונים. מפלסי הרעש הנוצרים יהיו נמוכים, הן ממפלסי הרעש של הכבישים, והן ממפלסי הרעש הנובעים ממעבר רכבת הפרברים באזור הדיפו. כמו כן, מרבית פעילויות התחזוקה יבוצעו במבנים סגורים, דבר המשפר את הפחתת הרעש.

ג. הרעש מהחניונים

מפלסי הרעש מהחניונים המתוכננים (חנה וסע) יעמדו בקריטריונים ויהיו נמוכים משמעותית ממפלסי הרעש של הכבישים הנמצאים בסביבתם.

היחס בין רעש הכבישים ורעש הרכבות

בכל המקטעים, למעט מקטע 1: "בת ים", מפלסי הרעש, החזויים מתנועת הרכבות, יהיו נמוכים משמעותית ממפלסי הרעש של התנועה המוטורית, ובפועל לא ישפיעו כלל על מפלס הרעש הכולל לאחר הפעלת המערכת.

במקטע 1: "בת ים", רעש הרכבת לא ישפיע על מפלס הרעש הכולל בשעות היום. בשעות הלילה, העלייה הצפויה במפלס הרעש הכולל, עקב תנועת הרכבות, תהיה נמוכה מ-2 dB(A). כאמור פחות ממה שיכולה אוזן האדם לחוש (פחות מ-3 דציבל).

אמצעים לפתרון בעיית רעש של תנועת הרכבות

א. שימוש ברכבות חדישות

ניתן להניח כי המערכת תופעלנה רכבות שקטות יותר מאשר אלה שמאפייניהן שימשו לחיזוי הרעש. במידה ומפלס הרעש מן הרכבות החדישות, על פי הנחה זו, יהיו נמוכים ב-3.5 dB(A) במהירות של 50 קמ"ש, לא תהיה חריגה ממפלס הרעש המותר, וזאת ללא שום אמצעים נוספים להפחתת הרעש.

ב. טיפול בחזיתות בניינים

במידה והרכבות שתשמשנה בפועל, לא תהיינה שקטות יותר על פי ההנחה הנ"ל, ניתן יהיה לטפל בחזיתות הבתים הבעייתיים. יצויין כי גם בקטעים בהם נחזו רעשים מתנועת הרכבת הקלה, מפלסי הרעש מתנועת הרכבות הם נמוכים, או נמוכים בהרבה, מאשר מפלסי רעש התחבורה המוטורית. הטיפול בחזיתות

הבתים שנועד להפחתת רעש הרכבות, במידה ויהיו כאלו, יביא, כתוצר לוואי חיובי, להפחתת רעש התחבורה המוטורית, שהוא משמעותי בהרבה.

מפלסי רעידות חזויים

תנועת הרכבות תגרום לרעידות שמפלסיהן יעמדו בקריטריונים לכל אורך תוואי המסילה המתוכננת בפרוייקט. בשלב הקמת המנהרות יעשה שימוש גם בכלים כבדים, וצפוי שמפלס הרעידות שיגרם לא יהיה גבוה במיוחד. לפיכך, לא צפויות רעידות העלולות לגרום לנזקים פיזיים לבתים או לגרום למטרד לתושבים.

3.5 השפעות איכות אוויר

מודל החיזוי ומגבלותיו

לצורך חיזוי ריכוזי המזהמים בחלופות השונות, כויל מודל STREET, על סמך נתוני ניטור של שלוש תחנות תחבורתיות בתל-אביב. המודל מניח כי הרחוב הנו דמוי קניון וכי היחס בין גובה המבנים לרוחב הרחוב אינו יורד מתחת לערך של 0.30. במספר בלתי מבוטל של קטעי רחוב שנבחנו נמוך היחס מערך זה.

ממצאים

תוצאות החישובים במצב הקיים מצביעות על רמות ריכוזים, שהגבוהות ביניהן דומות לאלו שנמדדו בתחנות הפזורות בעיר. עם יישום מערכת ההסעה יקטן מספר האוטובוסים לאורך התוואי ומהירות הנסיעה הממוצעת תגדל במספר כלי הרכב הפרטיים לא צפוי שינוי משמעותי. כתוצאה מירידת מספר האוטובוסים בתוואי, צפוי צמצום של 20-60 אחוז בריכוזי תחמוצת החנקן, בהשוואה למצב בו לא תהיה מערכת הסעת המונים. מזהם זה הנו המזהם העיקרי במטרופולין תל-אביב. עפ"י החישובים, צפויה חריגה בקטע רחוב אחד בלבד. לא צפויים שינויים מהותיים ברמות הריכוזים המרביים של פתמן חד-חמצני. לסיכום, בעקבות הקמת מערכת ההסעה צפוי שיפור רב באיכות האוויר.

מטרדי אבק

מטרדי האבק, הצפויים בעת הנחת המסילות וכריית מנהרות, יהיו קטנים יחסית ורוב החלקיקים יחסמו על ידי הגדרות שיקיפו את האתרים. נקיטת האמצעים להלן תקטין עד למינימום את מטרדי האבק: הרטבת ערימות בעת הצורך, הובלה במשאיות מכוסות ביריעות הדוקות, שטיפת כלי ההובלה, שימוש בכלי חפירה קולטי אבק ובעיקר הקמת גדרות אטומים בגובה 2.5 מטר סביב אתרי החפירה.

3.6 השפעות שדות אלקטרומגנטיים

בתסקיר מפורטים טווחי הבטיחות והתאימות האלמ"ג אשר אופיינו בתשתיות דומות בחו"ל והוא מתבסס על התקן האירופאי CENELEC EN 50121-3-1 בנושא פליטה אלקטרומגנטית מתשתית הרכבת ומהרכבת.

להלן הנושאים שנבדקו והמצאים :

סיכוני קרינה לאדם : על פי התקנים המקובלים בארץ, אשר אומצו על ידי המשרד לאיכות הסביבה, לא נמצאה סכנת קרינה לאדם לאורך כל תשתית המסילה, תחנות משנה, תחנות הורדה והעלאת נוסעים והדיפו.

בטיחות שדה מגנטי זרם ישר לאדם עם קוצב לב בתוך הקרון : לא נמצאו סיכוני שדה מגנטי לאדם עם קוצב לב.

בטיחות שדה מגנטי זרם חילופין לכלל הציבור : בתוך הקרון ומחוץ לאזור המסילה : לא תיתכן חריגה מדרישות התקן של ICNIRP, היינו אין סכנת שדה מגנטי לכלל הציבור.

יצומצמו זרמים תועים, כדי למזער נזקי קורוזיה.

מסילות המערכת יהיו במרחק אשר ימנע הפרעה למערכות טלפוניה וטלויזיה בכבלים.

מדידת שדות אלמ"ג : בתום הקמת תשתית המסילות והרצת המערכת, ייבחרו לאורך התוואי מספר נקודות מייצגות בהן יבוצע ניטור של רמות השדה האלמ"ג בתדר רדיו ומדידת שטף השדה המגנטי בזרם ישר ובזרם חילופין, כדי לקבוע אם אכן לא צפויות הפרעות לצידוד אלקטרוני רגיש.

3.7 תפקוד עירוני, חזות ונוף

ביישום התוכנית כולל השינויים בהסדרי התנועה, קיימת הזדמנות טובה ליצירת מוקדים עירוניים חדשים וחיזוק הקיימים. כמו כן, צפוי שיפור בפני הרחובות בהם תעבור הרכבת (בעיקר בקטעים במפלס הקרקע) על ידי העתקת תשתיות עיליות רבות ושילוב נטיעות, ריצוף וסלילה מחדש.

- בעיצוב חזות הרחוב החדשה, יש להתחשב בגורמים הבאים: אחידות בריצוף, בשילוט, בגרפיקה ובריהוט הרחוב.
- שימור אזורים ירוקים ויצירת סביבת רחוב ידידותית, הכוללת צמחיה מצלה, תאורה מספקת, ריצוף תואם ועמיד באזורי התחנות ובשימושי המסחר הסמוכים לקו.
- בשל הצורך בעמוד הזנת חשמל לרכבת הקלה, ישולבו אלמנטים אנכיים הדרושים לתשתיות ולשילוט, בצורה רב שימושית תוך הטמנת חלק מהתשתית בקרקע.

4. הערכת ההשפעה הכוללת של הרכבת הקלה

4.1 רקע

מאז הגשת המהדורה הראשונה של תסקיר ההשפעה על הסביבה למשרד לאיכה"ס ולמוסדות התכנון, במאי 2001, נעשו שינויים קלים בתוואי הרכבת הקלה, אשר נועדו בחלקם, למזער השפעות סביבתיות. על אלה נמנים השינויים הבאים: שינוי תוואי המסילות בגן דקר בבת ים, באופן שיגדיל את שטח השצי"פ במקום להקטינו; הסטת התוואי למרכזו של רחוב ניסנבוים בבת ים והרחקתו מהשימושים הגובלים בדרך; העתקת התוואי בקטע מחרוזת - נחל הבשור בשדרות ירושלים ביפו מזרחה, ע"מ לשמור על רציפות השדרה ועוד.

הניתוח הנוכחי עודכן על פי שינויים אלה, לרבות שינויים שחלו בנקודות רבות לאורך התוואי בתחום הרעש. כמו כן הורחב הניתוח, על פי הערות המשרד לאיכות הסביבה, באופן שיכלול את ההשפעות המיוחדות שיש לרכבת הקלה במעבר ברחובות העירוניים בעיקר, בכל הקשור לשדרוג תשתיות וחזות הרחוב והעלאת רמת השירות ציבור הנוסעים.

4.2 עיקרי השינויים עם יישום פרויקט הרכבת הקלה

הקמת הקו האדום תבטא בשני שינויים דומיננטיים ומהותיים:

- א. ביטולם המוחלט כמעט של אוטובוסים מרעישים ומזהמים לאורך התוואי והחלפתם, ברכבות שקטות ובלתי מזהמות. רכבת באורך של כ- 70 מטר, שקולה מבחינת קיבולת נוסעים לכ- 10 אוטובוסים. גם ברחובות שמעל קטעי המנהרה המתוכננת, יבוטלו מרבית קוי האוטובוס.
- ב. שיפור חזות הרחוב ושדרוג תשתיות בקטעים שעל פני הקרקע, על פי עקרונות עיצוביים נאים לעין, אחידים לכל המערכת ובאופן ששומרים על צביונה הייחודי של כל רשות לאורך התוואי. שינויים אלה, מביאים לשיפור מהותי באיכות הסביבה והחיים לכל אורכו של הקו לרבות שיפורים בתחומים: רעש, איכות אוויר וחזות הרחוב.

ברם, מאחר והרכבת הקלה נועדה לשרת אזורי מגורים, מסחר ותעסוקה באזור מטרופוליני צפוף, עלה הצורך בפיתוח כלי להערכת ההשפעה הסביבתית הכוללת של כל מקטע, המהווה צירוף ושקלול של ההשפעות הסביבתיות השונות, אשר נסקרו.

מדד זה יספק כלי לזיהוי קונפליקטים סביבתיים (אם יוצרו) באזורים מסוימים, בהם תוקם המערכת, וזאת מבלי להתעלם מן היתרונות הבסיסיים של המערכת שתוארו לעיל. זיהוי זה, בהיותו שקוף ובולט, יקל על מציאת הפתרונות המתאימים בכל מקרה.

ההשפעות הסביבתיות חולקו ל- 3 הקטגוריות הבאות:

- א. **השפעה חיובית גבוהה** - מאופיינת בעיקר על-ידי השפעות סביבתיות חיוביות ובעוצמה גבוהה בדרך-כלל באזור בו תבוצע התכנית. בתתי-מקטע אלה צפויה התכנית להיטיב משמעותית עם האזור בו היא תבוצע.

- ב. **השפעה חיובית בינונית** - מאופיינת בעיקר על-ידי השפעות סביבתיות חיוביות ובעוצמה בינונית. לקטגוריה זו נכנסו גם רחובות בהם צפיפות האוכלוסייה גבוהה, דבר אשר הגביר את הרגישות הבסיסית.
- ג. **השפעה חיובית נמוכה** - מאופיינת על-ידי שילוב של השפעות סביבתיות חיוביות ושליליות בעוצמה נמוכה. יצוין כי לגבי ההשפעות השליליות בדרך-כלל מדובר על השפעות נקודתיות, הנכונות בעיקר לשלבי הקמת המערכת.

4.3 הערכת ההשפעה הכוללת של הרכבת הקלה

תרומתה העיקרית של הרכבת הקלה, הנה בהסעת נוסעים רבים במהירות רבה, על ידי אמצעי תחבורה מהיר, אמין ויעיל. בנוסף, הקמת הרכבת הקלה מביאה לשיפור איכות הסביבה לאורך התוואי (בהשוואה למצב ללא המערכת) על ידי הורדת מפלסי הרעש ושיפור איכות האוויר, כתוצאה של סילוק (כמעט מלא) של קווי האוטובוסים מן התוואי. מעבר לתועלות אלה, המשותפות לכל קטעי התוואי, נהנים הקטעים במפלס הקרקע מן התועלות הנוספות הבאות:

- א. **שיפור הנגישות**
 בקטעים במפלס הקרקע המרחקים בין התחנות קטנים יותר: בין 400 ל- 500 מטר. בקטעים התת קרקעיים המרחקים נעים בין 800 ל- 1200 מטר. בנוסף על קיצור מרחק ההליכה אל התחנה נחסך, בקטעים במפלס הקרקע, הצורך לרדת שני מפלסים עד לרציף הרכבת ואח"כ לעלות בחזרה, דבר הקשה במיוחד למשפחות מטופלות בילדים ולאנשים בעלי מוגבלויות.

- ב. **חידוש פני הרחוב**
 התקנת הרכבת במפלס הקרקע תורמת לחידוש פני הרחוב ולשדרוג התשתיות לאורכו, דבר שלא היה קורה במהרה ללא הקמת הרכבת, ובמיוחד באזורים שאינם נהנים מתקציבים נדיבים. הדבר מתבטא, בחידוש ריצוף, נטיעות, גינון והוספת אלמנטים של ריהוט רחוב, ע"פ עקרונות העיצוב של המערכת כולה ובהתאם לצביון הייחודי שייקבע על ידי כל רשות לאורך התוואי.

- ג. **הפחתת מטרדים בעת ההקמה**
 ההפרעות לתנועה ולאיכות החיים הנגרמות מהקמת קטעי הרכבת במפלס הקרקע קטנות בהרבה מאלה הנגרמות בעת הקמת תחנות הרכבת בקטעים התת קרקעיים ומשכן קצר בהרבה. לעובדה זו חשיבות רבה בתקופה חמש עד שש שנת הקמת המערכת.

קטעי התוואי הנהנים במובהק מיתרונותיה של הרכבת הקלה במפלס הקרקע הם:
 מקטע 1: בת ים
 מקטע 2: שדרות ירושלים

שלב ביצוע אי' (דרך ז'בוטינסקי בבני ברק).

מקטע 5 : פתח תקווה

מקטע 6 : רחובות משה דיין והשפלה.

ניתן לראות קטעים אלה בתרשים 4.3 להלן, כקטעים שאינם משוקעים.

בטבלה 4.1 להלן מוצג חישוב משוקלל של ההשפעות הסביבתיות, עם התרומות הייחודיות של הרכבת הקלה, קרי: שדרוג חזות הרחוב, שיפור הנגישות לנוסעים, ומזעור המטרדים בשלב ההקמה.

טבלה 4.1 : שקלול ההשפעה הכוללת של הרכבת הקלה (לפי ציונים)

(ככל שההשפעה חיובית יותר הציון נמוך יותר)

מקטע	תת מקטע	רגישות ע"פ תפקודים	ציון משוקלל (טבלה 1-4.8)	שדרוג פני הרחוב	שיפור הנגישות	הקמה מזעור מטרדי	שקלול השפעה כוללת
בת ים	ניסנבויים	1	7	1	1	1	10
	יוספטל	3	15	1	1	1	24
	הרצל	3	15	1	1	1	24
	רוטשילד	3	15	1	1	1	24
שד' ירושלים	העצמאות	2	10	1	1	1	16
	שד' ירושלים	2	10	1	1	1	16
נווה צדק		3	15	1	3	2	33
מנהרה	הרכבת	1	4	3	3	3	13
	דרך פי"ת	1	5	3	3	3	14
	ז'בוטינסקי	1	5	3	3	3	14
	חלופה D-2.6	3	18	1	1	1	27
פתח תקווה	ז'בוטינסקי	1	6	1	1	1	9
	אורלוב	2	12	1	1	1	18
דיפו	מתחם הדיפו	2	16	3	3	3	34
	דיין, השפלה	1	4	1	1	3	9

את המקטעים ותת המקטעים בטבלה לעיל ניתן לחלק ל- 3 קבוצות על פי רמת ההשפעה הכוללת, כדלקמן:

ההשפעה המשוקללת הנמוכה, או החיובית, ביותר המתקבלת, היא 7 (צפיפות 1' וציון 1', לכל אחד משבעת הפרמטרים). באותו אופן, הציון להשפעה הגבוהה ביותר (חיובית פחות) יהיה 63. אם נחלק את מרווח הציונים הזה ל- 3 תחומים, או קבוצות, יהיה הציון של כל קבוצה כמתואר להלן:

השפעה חיובית גבוהה, ציון 7-25 :

על תת המקטעים בהם השפעתה החיובית הכוללת של הקמת הרכבת הקלה היא הגבוהה ביותר, נמנים הבאים :

רחובות ניסנבויס, יוספטל, הרצל, רוטשילד, בת-ים ;

שדרות העצמאות, בת ים ;

שדרות ירושלים, יפו ;

רחוב אורלוב בפתח תקווה.

רחובות משה דיין והשפלה, פתח תקווה.

השפעה חיובית בינונית, ציון 26-43 :

על תת המקטעים בהם השפעתה החיובית של הרכבת הקלה היא בינונית, נמנים הבאים :

מקטע נווה צדק, בתל אביב ;

דרך ז'בוטינסקי בבני ברק (שלב א', חלופה D-2.6) ;

מתחם הדיפו.

השפעה חיובית נמוכה, ציון 44 ומעלה :

לאורך התוואי לא נמצאו קטעים המשלבים רגישות סביבתית גבוהה עם השפעות סביבתיות גבוהות, שהיו עלולות להביא להשפעה חיובית נמוכה, (ציון גבוה).

מן הניתוח לעיל עולה, כי תרומת הרכבת הקלה, נעה במפלס הרחובות העירוניים, בסביבה האורבנית ולנוחות המשתמשים, היא לעין ערוך רבה יותר מתרומת הרכבת הקלה כאשר היא נעה (אמנם ביעילות ובמהירות) מתחת למפלס הקרקע (בקטעי המנהרה). מסקנה זו עולה בקנה אחד עם הניסיון שנצבר מהפעלת רכבות קלות בעולם (במיוחד באירופה).

5. סיכום

היעד המרכזי של מערכת ההסעה הנו לאפשר הסעת נוסעים רבים למרכז העיר, בצורה מהירה, אמינה ונוחה, בקיבולת של עד 20,000 איש בכל כיוון בשעת השיא, במהירות של עד 80 קמ"ש בקטעי המנהרה וכ- 60 קמ"ש בקטעים שבמפלס הרחוב. זאת לעומת מהירות נסיעה ממוצעת חזויה בתחבורה מוטורית, של 5 עד 25 קמ"ש, במרבית אורכו של התוואי.

עפ"י ממצאי התסקיר ומהנסיון שנצבר בעולם במקומות בהם הופעלה רכבת קלה, מתקבלים היתרונות הבאים:

- יצירת מוקדים עירוניים חדשים וחיזוק מוקדים קיימים, בעיקר ברחובות שדעכו עקב גודש תנועתו, שכתוצאה ממנו עבר המסחר לקניונים (שלובר בשולי הערים).
- שיפור בעיצוב חזות הרחוב בקטעים בהם תעבור הרכבת, בעיקר בשל העתקת תשתיות עיליות, שילוב נטיעות, ריצוף וסלילה על פי העקרונות שהוגדרו;
- ירידה ברמות הרעש וזיהום האוויר לאורך התוואי בשל השימוש ברכבות שקטות חשמליות אשר יחליפו אוטובוסים רועשים ומזהמים.

יחד עם זאת, ייתכנו השפעות נקודתיות כגון:

- ייתכן ויידרש במקרים נקודתיים מיגון בפני רעש וכן יידרשו הפקעת שטחים והריסת מבנים בודדים.
- ייתכנו מטרדי רעש, אבק והפרעות בתנועה בשלב ההקמה.

האמצעים כפי שפורטו קודם ימזערו ואף יבטלו השפעות אלו.

פרק ה'

ממצאים והצעות להוראות התכנית

1. עריכה – המסמך המוגש בזה כולל השלמות עפ"י הערות המשרד לאיכה"ס. הקטעים המסומנים בהצלחה לא עברו שינוי.
2. מנגנון הליווי המקצועי – מנגנון הליווי המקצועי המתייחס להיבטים הסביבתיים של התכנית, מפורט בהוראות התכנית בהתאם להחלטות הוועדות המחוזיות בכל אחד מהמחוזות.

5.1 תנאים להיתר בניה

תנאי למתן היתר בניה יהיה הגשת מסמך אשר יטפל בנושאים המפורטים להלן. באם יימצא לנכון על ידי הגורמים המוסמכים ע"פ הוראות התוכנית, ניתן להגיש כל נושא במסמך נפרד.

5.1.1 מסמך א: מניעת מפגעים בשלב ההקמה

המסמך יציג את האמצעים למניעת מפגעים בשלב ההקמה, אשר לא פורטו בהוראות

התכנית, ובעיקר הנושאים הבאים:

5.1.1.1 שטחי התארגנות וצורת הפעלתם.

5.1.1.2 חוות דעת בנושאי רעש ורעידות, באשר להשפעות על שימושים סמוכים, בהסתמך על

צורת ההקמה וההפעלה, כולל בדיקת תנאים לביצוע עבודות הקמת מנהרות בשעות הלילה.

5.1.2 מסמך ב: סילוק עודפי עפר

5.1.2.1 המסמך יפרט את יעדי הסילוק של עודפי העפר, אם למטרות מסחריות ואם

לאתרי סילוק פסולת גושית ו/או פסולת מסוכנת, כפי שיימצא בבקרת איכות העפר, המתוארת 5.2.3 בהמשך.

5.1.2.2 עודפי העפר שלא יימצא להם שימוש מסחרי או שימוש לצורכי מערכת ההסעה

יסולקו לאתרי סילוק מאושרים.

5.1.3 מסמך ג: הגנה על אתרים ארכיאולוגיים

המסמך ילווה באישורים של רשות העתיקות לגבי נוהלי הפיקוח בקטעים החופפים או הנושקים לאתרים ארכיאולוגיים מוכרזים, או אישור לביצוע העבודות ללא פיקוח.

5.1.4 מסמך ד: תכנון אקוסטי מפורט

התכנון האקוסטי המפורט יכלול את הבדיקה של רעש ורעידות מתנועת הרכבות ופעולת הדיפו, בהתבסס על נתונים מעודכנים של עומסי ומהירות תנועת הרכבות ומאפיינים אקוסטיים של הרכבות ומתקנים ומכונות, שיותקנו במנהרות ובדיפו. במידה ומפלסי הרעש או הרעידות החזויים יעלו על הקריטריונים, המסמך יכלול את התכנון האקוסטי המפורט של האמצעים הנדרשים לעמידה בקריטריונים, לאורך תוואי המסילה.

אמצעי המיגון האקוסטי יתוכננו ויבוצעו, ככל הניתן, בתוך תחומי הקו הכחול של התוכנית.

אמצעי מיגון במקבלי רעש יבוצעו רק במידה ולא תהיה התכנות הנדסית לעמידה

בקריטריונים באמצעים שיעשו בתחום הקו הכחול. הקמת אמצעי מיגון היא באחריות היזם.

5.1.5 מסמך ה: הנחיות לשיקום נופי ועיצוב ארכיטקטוני

המסמך יכלול את תוכניות הביצוע הבאות:

5.1.5.1 עבודות גימור הנדרשות עקב פגיעה שתגרם במהלך ההקמה.

- 5.1.5.2 עבודות להחלפת ריצוף, הסדרת שטחי גינון ונטיעות, הקמת קירות תמך ועבודות נוספות הנדרשות לצורך שיקום פני הרחוב, בקטע שבו מתבצעת העבודה.
- 5.1.5.3 מפרט עקירת עצים, שימור עצים ונטיעת עצים חדשים, לאורך התוואי
- 5.1.5.4 פרטי כבלי התזנה, החדרים הטכניים ו/או כל מתקן נוסף שיידרש לאורך התוואי במסגרת התוכנית.
- 5.1.5.5 תכניות תחנות הנוסעים, שיכללו את הנושאים הבאים: עיצוב התחנות ומיקומן; מרכיבי הריהוט; חומרי הגמר, נתיבי גישה לנוסעים, מעברי חצייה והסדרי תנועה.
- 5.1.5.6 מיקום החדרים הטכניים שמתחת לפני הקרקע ותוכניות החדרים שיוקמו במפלס הקרקע, לרבות ניתוח השפעותיהם הסביבתיות.

5.1.6 מסמך ו: מניעת מפגעים מן הדיפו

- המסמך יפרט את ההשפעות הסביבתיות הצפויות מהפעלת הדיפו והאמצעים למניעתן, על סמך התכנון. הנושאים שייבחנו במסמך (נושא הרעש ייבדק במסגרת מסמך 5.1.4 לעיל):
- 5.1.6.1 מפגעי זיהום אוויר מהמערכות המכניות;
- 5.1.6.2 חומרים מסוכנים;
- 5.1.6.3 שפכים ופסולת מוצקה;
- 5.1.6.4 זיהום מי תהום;
- 5.1.6.5 ניקוז נגר עילי ומניעת הצפות;
- 5.1.6.6 היבטי חזות ונוף, במיוחד בצד הצפוני, הגובל בפארק הירקון.

5.1.7 מסמך ז: מניעת זיהום קרקע ומי תהום בעת הכרייה

המסמך יפרט את האמצעים והחומרים אשר ישמשו בעת כריית הנהרה, את ההשפעות האפשריות על מי התהום ואת האמצעים למניעת השפעות אלה

5.1.8 מסמך ח: מניעת השפעות זיהום קרקע ומי תהום קיימים לאורך

התוואי

לא יינתן היתר בנייה טרם שיתמלאו התנאים הבאים:

- 5.1.8.1 ביצוע דיגום קרקע ומי תהום באזור הקטע הממונהר וזאת ע"פ תוכנית שתאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה.
- 5.1.8.2 ביצוע סקר גזים בקרקע (soil gas) באזור הקטע הממונהר, ע"פ תוכנית דיגום שתאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה ואשר בה יפורטו סוגי המזהמים האפשריים ושיטות הדיגום; ביצוע הערכת סיכונים ומתן הנחיות והמלצות לאמצעים שיש לנקוט כדי למגן את המנהרה מפני חדירת גזים מסוכנים לתוכה.
- 5.1.8.3 הכנת אומדן כמויות קרקע מזוהמת, שיש לסלק במהלך הכרייה, הצעת נוהלי בקרה ואמצעים לטיפול בקרקע המזוהמת, לרבות פירוט יעדי הסילוק.

5.2 הנחיות לשלב ההקמה

5.2.1 מניעת מפגעי אבק בעת ההקמה

- 5.2.1.1 דרכי הגישה לאזורי החפירה ולאזורי הנחת המסילה על פני הקרקע, שטחי ההתארגנות ומשטחי העבודה, על גבי שטחים שאינם סלולים, לכל אורך התוואי, יורטבו, כך שתמנע התרוממות אבק ופיזורו בסביבה. ההרטבה בעונות היבשות תעשה מדי יום באמצעות מכלית מים, אשר תעבוד בשטח בכל זמן ביצוע העבודות. נוזל ההרטבה יכיל תמיסות מליחות להידוק משטחי עפר לא סלולים.
- 5.2.1.2 המשאיות להובלת עפר תהיינה מכוסות ביריעות מתאימות ומחודקות, אשר תכסינה גם את צדי המשאית.
- 5.2.1.3 צמיגי המשאיות, הטרקטורים והצמ"ה יישטפו טרם צאתם מאתר העבודה.
- 5.2.1.4 לא ייוותרו ערומי עפר קבועים באזורי המנהרה. ערומי בניינים יורטבו מעת לעת, לפי הצורך.
- 5.2.1.5 ציוד החפירה יצויד במערכות יעילות לשאיבת אבק.
- 5.2.1.6 תוקם גדר אטומה בגובה של 2.5 מטרים סביב אתרי החפירה באזורי הפרטלים והתחנות ובקטעי החפירה של המנהרה.

5.2.2 מניעת מפגעי רעש ורעידות בעת ההקמה

- 5.2.2.1 מאפייני הרעש של הכלים שיופעלו על פני הקרקע, באזורים רגישים לרעש, יעמדו בדרישות התקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר מצויד בניה), התשל"ט – 1979.
- 5.2.2.2 ביצוע העבודות יעשה באמצעות הכלים, המתוארים בסעיף 5.2.2.1 לעיל, או כלים שווי ערך מבחינת הרעש והרעידות, הנגרמים בסביבה.
- 5.2.2.3 בכל טכנולוגיה שתבחר לחפירת המנהרה, יש לבדוק את מאפייני רעידות הכלים בהם יעשה שימוש. במידה וטכנולוגיה זו גורמת למפלסי רעידות גבוהים יותר מכפי שנוכרו לעיל, יש לבצע בדיקה חוזרת של השפעת הרעידות על המבנים בסביבת המנהרות.
- 5.2.2.4 הפעלת המכונות, המצוינות בתקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר מצויד בניה), התשל"ט 1979, באזורי המגורים, תיעשה, בהתאם לדרישות התקנות למניעת מפגעים (מניעת רעש) התשנ"ג – 1992.
- 5.2.2.5 על אף הנאמר בס"ק 5.2.2.4, לא תהיה מניעה לבצע עבודות כרייה מתחת לפני הקרקע בכל שעות היממה ובלבד שלא תהיה הפרעה כלשהי לציבור ולא תהיה חריגה מהוראות התקנות למניעת מפגעים (מניעת רעש) התשנ"ג – 1992.
- 5.2.2.6 אספקת החשמל תעשה מרשת החשמל. השימוש בדיזל-גנרטורים באזורי המגורים, יעשה אך ורק במצב חירום. מיקום הדיזל-גנרטורים יקבע בהתחשב בצורך להגביל את השפעתם הסביבתית.

5.2.3 מניעת זיהום קרקע בעת ההקמה

- 5.2.3.1 יתקיים פיקוח צמוד על העפר המוצא מהמנהרות. במטרה לאתר קרקע החשודה כמוזהמת, ידגמו דגימות אקראיות לאיתור זיהום. מספר הדגימות יהיה לפחות שתיים לכל 100 מטר מנהרה. הפיקוח יתבצע על ידי מפקח שיאושר על-ידי המשרד לאיכות הסביבה.
- 5.2.3.2 קרקע שתמצא מזהמת על ידי הפיקוח הנ"ל, תטופל ו/או תסולק לאתר מורשה, על פי הנאמר בסעיף 5.1.2 לעיל.
- 5.2.3.3 במהלך הכרייה יתבצע ניטור זליגת שמנים, דלקים ופולימרים ממכונות הכרייה לעפר המסולק או למי התהום.
- 5.2.3.4 יינקטו כל הפעולות למניעת זיהום הקרקע בעת ההקמה
- 5.2.3.5 החומרים בהם יעשה שימוש במכונת המינהור ואשר עלולים לבוא במגע עם הקרקע, יענו על הדרישות למניעת זיהום קרקע, קרי: יהיו מתכלים ביולוגית, לא רעילים ולא מזיקים או מסוכנים מכל בחינה שהיא.
- 5.2.3.6 כל מתקני אחסון דלקים לציוד המכני ולדיזל גנרטורים, ו/או אחסון שמנים וחומרי סיכה או כל נוזל בעל פוטנציאל זיהום, יהיו בתוך מאצרות ויינקטו כל הפעולות הדרושות למניעת זיהום קרקע בעת ההקמה..

5.2.4 מניעת נזקי שאיבת מים בעת ההקמה

- 5.2.4.1 יינקטו שיטות חפירה אשר ימזערו את כמויות המים לשאיבה. השיטה החפירה וההקמה שתבחר, כמויות המים שיישאבו ושיטות ההחדרה או הסילוק של מים אלה, יתואמו ויאושרו על ידי הרשויות המוסמכות.
- 5.2.4.2 בעת חפירת תחנות סוקולוב (בשלב הסופי), בן גוריון, ביאליק, עלית ואלנבי ניטרו הקידוחים הסמוכים, מבחינת מפלסים ואיכות מים. דוחות הניטור יוגשו לשירות ההידרולוגי.
- 5.2.4.3 על פי הנחיית השירות ההידרולוגי, מים באיכות טובה יוחדרו, באם יתאפשר הדבר, ואחרים יועברו למערכת הניקוז.

5.2.5 מניעת זיהום מי תהום

מים שאריתיים במנהרה ובתחנות יסולקו למערכת סילוק שפכים.

5.2.6 יידוע התושבים

- 5.2.6.1 טרם ביצוע העבודות יוצבו שלטים המתארים את מהות הפרויקט ומשכו.
- 5.2.6.2 לפני תחילת העבודות תפורסם חודעה לציבור ברחובות הסמוכים על שינויים ומגבלות העומדים להיגרם עקב העבודות.

5.3 קרינה אלקטרומגנטית

- 5.3.1 הציוד החשמלי והאלקטרוני הנרכש עבור התשתית יעמוד בדרישות תקני התאימות והבטיחות הרלוונטיים, כמו תקני EN 50081 ו- EN 50082 לציוד אלקטרוני כללי ותקני CENELEC לתשתית תעבורה חשמלית CENELEC EN 50121
- 5.3.2 תכנון מיקומי השנאים בתחנות המיישרים ייעשה כך שישמר טווח בטיחות של 1 מ' סביב קירות המבנים בהם משוכנים השנאים.
- 5.3.3 תכנון מערכת ההזנה של הנעת הרכבת ייעשה כך שיגרום לצמצום זרמים תועים.
- 5.3.4 מחוץ לדיפו וליד הגדרות התוחמים אותו יבוצעו מדידות מדגמיות של הפרעות אלמ"ג מוקרנות בתדר רדיו והשוואה לתקן EN 50081, ע"מ לקבוע את הטווח המזערי בו יכולים להימצא מבנים מחוץ לדיפו ללא חשש להפרעות אלמ"ג.
- 5.3.5 עם ביצוע הרצת הרכבות, יבוצעו מדידות מדגמיות של הפרעות קרינה לאורך תשתית המסילה העילי באזורים של שימושי קרקע רגישים, ככל שיאושרו ו/או יוקמו לאורך התוואי המדידות יבוצעו לתחומי תדר רדיו 30-1000MHz ומדידות של שדה מגנטי וחשמלי בזרם ישר ובתדרים נמוכים מאוד (ELF) 30-3000Hz.
- 5.3.6 במהלך ביצוע הרצת הרכבות יבוצעו מדידות של השדות המגנטיים בתוך הקרונות בגבהים שונים מעל הרצפה.

5.4 שפכים וחומרים מסוכנים בדיפו

- 5.4.1 מתקן התדלוק יוקם בהתאם למפורט בתקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), התשנ"ז 1997.
- 5.4.2 א. השפכים התעשייתיים יחוברו למערכת הביוב העירונית כשהם עומדים בתקנים המפורטים בחוק העזר להורמת שפכי תעשייה למערכת ביוב ב. מי השפכים ידגמו לפני הזרמתם למערכת לצורך אנליזה מעבדתית לאיתור מזהמים ממצאי האנליזה יוגשו לעיון היחידה הסביבתית פ"ת ג. כאם הדבר ידרוש, ע"פ איכות השפכים ממתקן השטיפה וכן המתקנים השונים המתוכננים בדיפו, יותקנו מנהלי קדם לטיפול בשפכים. מתקנים אלה יעמדו בדרישות הבאות:
- (1) יוקמו באופן שאינו מאפשר חדירת מי גשם או מי נגר לתוכו.
 - (2) יונחו במאצרה בעלת קיבולת לקלוט את נפח המכל הגדול שבמיתקן
 - (3) הצנרת המובילה שפכים למתקן הקדם טיפול תהיה עילית, או מונחת בתעלת בטון המצופה בחומר עמיד מפני קורוזיה, או בתוך צינור המאפשר מעקב לגילוי דליפה.
- 5.4.3 תותקן מערכת למחזור מי שטיפה, הכוללת מתקן שיקוע חול.
- 5.4.4 מתקני השחזת הגלגלים והצביעה ימוקמו במבנים מקורים, מוגנים מפני גשם ורוחות
- 5.4.5 ריצפת חצרות התפעול תהיה אטומה לחלוט, עמידה בפני קורוזיה ומנוקזת למערכת האיסוף.

- 5.4.6 צנרת השפכים הסניטרים תחובר או למערכת הביוב העירונית באופן ישיר או לצנרת השפכים לאחר מתקן הקדם טיפול.
- 5.4.7 הפסולת המסוכנת שמקורה במתחם הדיפו תסולק למפעל לנטרול ולטיפול בפסולת מסוכנת, כשהיא ארוזה ומשונעת בהתאם לתקנות רישוי עסקים (סילוק פסולת חומרים מסוכנים), התשנ"א-1990.
- 5.4.8 חומרים מסוכנים יאוחסנו על פי התקנות הרלבנטיות.
- 5.4.9 בוצת מתקן הטיפול תפונה ע"פ ההנחיות בתקנות רישוי עסקים (סילוק פסולת חומרים מסוכנים) התשנ"א 1990.

מגבלות והתניות על הסביבה

הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה והוועדות המקומיות שבתחומן חלה התוכנית יתחשבו, בכל הנוגע לאישורי תוכניות והיתרים בשטחים גובלים לתחום התוכנית, באופן מעבר הרכבת, במעברים להולכי רגל ופתחי כניסות ויציאות לתחנות התת קרקעיות, והצורך למנוע מטרדים ומפגעים במבנים סמוכים ובשימוש בהם.



מדינת ישראל
משרד הפנים
המועצה הארצית לתכנון ובניה

ו' בחשון התשס"ב
23 באוקטובר 2001

תכ. 5135-2001

לכבוד

ג'רלד אשכנזי

ראש מנהל

א.ג.נ.,

הינכם מוזמנים לשיבת המועצה הארצית מס' 419 שתקיים ביום שלישי כ' בחשון
התשס"ב, 6 בנובמבר 2001 בשעה 09:00 באולם הישיבות הגדול של משרד הפנים
רח' קפלן 2 ירושלים, קומה ג'.

היו"ר מבקש להאריך את הישיבה עד השעה 19:30 במידת הצורך!!

- | | | |
|----|--|-------------|
| 1. | הודעות היו"ר. | 9:00-9:15 |
| 2. | אישור פרוטוקול מס' 417 מיום טז' באלול התשס"א 4.9.2001. | |
| 3. | תכנית מתאר מחוזית חלקית תמ"מ 1/5 ותמ"מ 12/3 -
מערכת הסעת המונים במטרופולין ת"א, דיון לקראת הפקדה. | 9:15-11:45 |
| 4. | תמ"א/35 - תכנית מתאר ארצית משולבת לבניה לפיתוח ולשימור -
העברה להערות הועדות המחוזיות. | 12:45-15:30 |
| 5. | תמ"א/31/א/13 - בג"צ 4089/2000 (בג"צ שיינס) - דיון עפ"י
החלטת בית המשפט העליון. | 15:30-17:00 |

6. 17:00-17:15 תמ"א/13 – תכנית מתאר ארצית לחופי הים התיכון – שינוי בהוראות התכנית לעניין העברת צנרת למתקני התפלה.
7. 17:15-18:00 תמ"א/10/ב/1/7 – תכנית מתאר ארצית חלקית לתחנת כח פנים ארצית גזר – העברת התכנית להערות הועדות המחוזיות.
8. 18:00-18:15 מרחב תכנון – ביטול הוועדה המחוזית והמקומית המשותפת לתכנית "תעש – נוף ים" למחוזות ת"א והמרכז – דיון בהמלצת הוולנת"ע.

בברכה,

אהובה פלד

מזכירת המועצה הארצית

ר"ב: חומר לסציפיט 3,4,5,6,7,8-1
הפרוטוקול של ישיבת הנהלה.

לסעיף 3: הסט המלא של מסמכי התכנית והנספחים המנחים (בקנ"מ מפורט) וכן תסקיר ההשפעה על הסביבה ומסמך ההשלמות לתסקיר נמצאים במזכירות המועצה לעיונכם.

לסעיף 5: החומר המלא הכולל עתירה, תשובות פרוטוקולים של הצוות המלווה ומסמכים סביבתיים נמצאים במזכירות המועצה לעיון המעוניינים.

לסעיף 7: הוראות התכנית ישלחו בנפרד.

הקריה, רח' קפלן 2, ת.ד. 6158, ירושלים 91061, ☎ טלפון: 02-6701608 פקס: 02-5670325



משרד התשתיות הלאומיות

לשכת המנכ"ל

6 f. 80

כ"ח באלול התשס"א
16 בספטמבר 2001

מנ 2001-611

לכבוד
מר עמרם קלעג'י
יו"ר המועצה הארצית לתכנון ובניה

הנדון: תמ"א 13

בהמשך לפגישתנו, ולאור המ"ב החמור במשק המים המחייב הערכות מיידית לקידום הקמת מתקני התפלת מי-ים, רצ"ב נוסח המוצע על ידינו, להוספה בסעיף 5 לתמ"א 13.

נודה לך על הבאת הנושא לדיון ולאישור, במועצה הארצית לונכנון ובניה בהקדם האפשרי.

בברכה

יעקב אמרתי
המנהל הכללי



העתק: מר דן פרי



משרד התשתיות הלאומיות
לשכת המנכ"ל

הנוסח המוצע

סעיף 5 (ג)

מוסד תכנון רשאי לתת פטור מהוראות סעיפים 9 ו- 12 למעבר צנרת של מתקני התפלת מים, בתנאי שהצנרת תהיה טמונה בקרקע ומתקני השאיבה שלה יהיו מחוץ לתחום רצועת החוף שבה קיים איסור של הקמת מבנים, וזאת לאחר שהשתכנע שאין במתן פטור, כאמור, כדי לפגוע בשימושי הקרקע שלהם נוגד והשטח.



כ"ח באלול התשס"א
16 בספטמבר 2001
הכ. 3570-2001

אל: חברי המועצה הארצית לתכנון ולבניה

שלום רב,

הנדון: תמ"א/35 - הערות הוועדות המחוזיות וגופים מקצועיים וציבוריים
ביצוע החלטה 5.12.00

חלפו עברו תשעה חדשים מאז החליטה המועצה ארצית ב-5.12.00 להעביר את התכנית להערות הוועדות המחוזיות (שלא עפ"י סעיף 52).

במהלך תקופה זו נדונה התכנית במליאת הוועדות המחוזיות, הוזמנו לדיונים וועדות מקומיות וקוימו ימי עיון וסדנאות לבחינתה. רשימת מגישי ההערות מצ"ב בנספח מס' 2.

בעקבות המשוב שעליו עמלו וטרחו מוסדות, גופים ויחידים אנו מציעים לשנות או לתת דגש חזק יותר ב-14 נקודות עיקריות שעליהן עמדו רב מגישי ההערות.

נקודות אלו רשומות להלן בריכוז ההערות העקרוניות. הן מתייחסות, בין היתר, לקביעת הוראות לשלבויות בתכנית, חיזוק הנושאים החברתיים, פיתוח התחבורה הציבורית, חידוש עירוני, הגנה על השטחים הפתוחים ועוד.

מוצע למועצה הארצית לאמץ נקודות אלו (שפירוטן מצוי בנספח מס' 1) ולהעביר את התכנית ביחד עם התיקונים המוצעים והפעם באורח פורמלי (עפ"י סעיף 52), להערות הוועדות המחוזיות.

מהלך הידברות המתבצע בין יו"ר המועצה הארצית לתכנון ולבניה ונציגי המועצות האזוריות טרם הסתיים ויוצג בפני חברי המועצה הארצית במהלך הדיון בתכנית.

נוסח משולב זה של התכנית הינו מאוזן וראוי, ויתן למדינת ישראל מסמך שעל פיו תמומש מדיניות התכנון שגובשה במהלך העשור האחרון, ב"ישראל - 2020", במסמכי המדיניות המטרופולינים ובתכניות המחוזיות. הגיע הזמן להתם ולהביא לקידום התכנית ולראות את אינטרס הכלל וחשיבות התכנית מעל לאינטרס הפרטיקולרי של כל גוף.



בעשור האחרון שימשה תמ"א/31 כאבן בוחן במישור התכנון הלאומי להערכת כל יוזמה
תכנונית חדשה. בתקופה זו הוכחה, לדעתנו, מעל לכל ספק החיוניות הרבה של תכנית
מתאר ארצית משולבת לתחום התכנון הפיסי בישראל. עם זאת, הגיעה זמנה של תמ"א/31
לפנות מקומה לטובת תכנית מתאר ארצית משולבת חדשה ומעודכנת אשר תוביל את
מערכת התכנון אל המטרות והיעדים החדשים שלה וחסרונה של תכנית כזו מורגש בשטח.
אנו תקווה כי כלל השותפים לתכנון בישראל יסייעו בידנו להביא לאישורה של תמ"א/35
במהירות הנדרשת.

בברכה,
ד"ר צביבסקי
מנהלת מינהל התכנון

העתק: מר עמרם קלעג'י - יו"ר המועצה הארצית לתכנון ולבניה
צוות התכנון - תמ"א/35

ריכוז הערות עקרוניות לתמ"א / 35 לדין במועצה הארצית

להלן ריכוז ההערות העקרוניות שנתקבלו והמלצות מנהל התכנון לשינויים בתמ"א / 35 (נוסח נובמבר 2000).
פרוט סעיפי ההערות נמצא בנספח מס' 1 המצורף.

1. שלבויות

המלצה : הוספת שלבויות עד 2015 ומ – 2015.

2. שמירה על הרארכיה בין סעיפי ההוראות בנושא תוספת שטח לפיתוח

המלצה : ניסוח סעיף המבטיח כי הוראות התכנית המאפשרות תוספת שטח לפיתוח הן מצטברות.

3. חיזוק נושא צמצום הפערים בתחום החברתי בהוראות התכנית

המלצה : בהוראות התכנית עיבוי תוכן המסמך הפרוגרמטי המתוידם למבנה הדמוגרפי – חברתי. התייחסות לדיור "בהישג יד".

4. תכניות ומסמכי מדיניות לחידוש עירוני

המלצה : עיבוי תוכן הסעיף העוסק בתכניות ומסמכי מדיניות לחידוש עירוני.

5. ייזום תכניות ומסמכי מדיניות

המלצה : עיבוי הסעיף העוסק במסמכי מדיניות לתכנון משותף.

המלצה : עידוד עריכת תכניות מתאר מקומיות.

6. הוספת קריטריונים לאישור תכנית מחוזית לתוספת שטח לפיתוח בנושאים הבאים :

א. תוספת שטח לפיתוח (שינוי תמ"מ)

ב. ישוב חדש

ג. אזורי תעסוקה

ד. הרחבת תחומי המרקמים העירוניים

ה. מרכז מסחרי

7. ניסוח כללי "צמוד דופן" והגדרת אפשרויות

המלצה : שמירה על חובת צמוד דופן והריגה מחובה זו במקרים יוצאי דופן :

א. במרקמים עירוניים

ב. באכסון תירות

ג. בתכניות מקומיות למסחר, הרחבת יישובים כפריים, יישובים "פייחיים"

8. המטחת נושא פתרון הביוט

המלצה : הובת פתרון ומין לבנים בעת אכלוס יחידת דיור.

9. תיווק סעיפי התחבורה הציבורית במשרות ובחוראות המניות

המלצה : תיווק נושא התחבורה הציבורית בחוראות המניות.

10. הגנה על השטחים הפתוחים

המלצה : מוץ הגנה נוספת לאזורים שמורים / פתוחים / רגישים - הגנאים :

שמירה נוספת על המרקמים השמורים

שמירה על רצף שטחים פתוחים

התייחסות לשטחים בעלי רגישות נופית

עיבוי תוכן המסמך הנופי - סביבתי

11. מרקם כפרי והרחבת יישובים

המלצה : הבהרת הסעיפים ועדכוןם.

12. הסרת חוראות המשנות תמ"א

המלצה : תמ"א / 35 אינה משנה בחוראות ספציפיות תמ"א אחרות.

13. הערות נוספות

המלצה : שינויים פרטניים בהתאם להערות הועדות המחוזיות והכרי המועצה הארצית.

14. טעויות טכניות

המלצה : תיקון טעויות טכניות.

נספח מס' 1

פרוטוקול הערות עקרונות לתמ"א / א' 35 והמלצות מינהל התכנון לשינויים

1. הוספת שלביות

הוספת סעיף הקובע כי שלב האישון – עד 2015 - יפסק תכנית מדיניות חד אם תואמת את תשריט ההוראות הגמישות בתמ"מ. לאחר שנה זו ניתן להפסיק תכנית מדיניות עם "האחוזים שנקבעו בתמ"א / 35 (מעבר לאחוזים שנקבעו בתמ"מ). זאת מתוך הנחה שיתחייב חייב בתכניות שתופקדנה החל מ-2015 ואובטלו בפועל אחרי 2020.

סעיף 7.1.4 הריגה מתכנית מחוזית תקפה, בסמכות ועדה מחוזית, ס' 2 ותוקן:
"ובתנאי שסך השטח לבינוי לא מוסף לשטח המסומן אפור מעבר להסיוע בהוראות אחוזי הגמישות בתמ"מ לגבי תכנית שתופקד עד שנת 2015, ומעבר לקבוע בלוח 1 ירשם תכנית שתופקד לאחר מועד זה".
סעיף 7.1.1 הוספת שטח לפיתוח ס"ק א' 2 ו- ב' ותוקן:
במקום "מעבר לקבוע בלוח 1" יירשם "מעבר לאחוזים המותרים במסגרת ההוראות התמ"מ".

2. שמירה על הירארכיה בין סעיפי ההוראות בנושא הוספת שטח לפיתוח

הוספת סעיף הקובע כי ההוראות המאפשרות תוספת שטח לפיתוח בתכנית הנן מצטברות:
בסעיפי "אזור תעסוקה" (סעיפים 7.1.3, 7.2.3). "מרכז מסחרי" (סעיף 14): יירשם כי תוספת השטח לפיתוח הגנה במסגרת תוספת השטח לפיתוח המותרת על פי ההוראות תכנית זו.

3. חיזוק נושא צמצום הפערים בתחום החברתי בהוראות התכנית

- א. מטרת סעיף 11.1 – תכנית מקומית להרחבה ניכרת לתוקן: מטרת הסעיף להבטיח היצע של "דירה בהישג יד" לשכבות אוכלוסייה שונות בתמהיל מגוון ומספק שיהבטיח על ידי מוסד התכנון. התכנית תבטיח גמישות למקורות העסקוקה, היצע מלא של שירותי ציבור, מספר ישיבים בתחום, מניעת מטרדים ופתרונות תברואה מלאים. התכנית תבטיח קיומן של תשתיות סניטאריות ומערכת תחבורה ציבורית כולל גמישות לאוכלוסייה מוגבלת, יישום הפתרונות הנ"ל בד בבד עם התחייבות ביצוע התכנית והבטחת אחזקתם לאורך זמן.
- ב. סעיף 11.1.1 לא יחול על תכנית מפורטת, הנגזרת מתכנית סכמית מודרנית מעודכנת.
- ג. במקום סעיף 11.1.1 (א) יירשם סעיף חדש 11.1.3 - "תכנית מדיניות להרחבה ניכרת למגורים - תכלול נספח פרוגרמטי המתייחס למבנה הדמוגרפי - חברתי הצפוי, הנספח יציג את הדרכים בהם משיגה התכנית את המטרות המופיעות בסעיף 11.1, בהתאם לצורכי האוכלוסייה היזועת".
- ד. יירשם סעיף חדש שיהחייב לקבוע בכל תכנית להרחבה ניכרת היח "בהישג יד" בהתאם לאחוז מסלול

שירות הפנים - מנהל המכרז
תכנון ארוך טווח

החזיקו להיות. זאת ככל הנראה הודעה מתאם לאוצר המכרז, והעניין "מכרז יח" יגידו בתנ"א מתאם
לפרמטרים מסוגי המכרז כדוגמת חידוש, ויהיה להעביר את... מתאם ההשקעה ופנ"א...
עפ"י משרד הביטחון והצבא).

4. תכנית ומסמכי מדיניות להחזיש עירוני (סעיף 15.1)

א. ביקורת הסעיף התוקן: "תכנית ומסמכי מדיניות להחזיש עירוני"
ב. סעיף 15.1 (ב) תוקן: תכנית או מסמך מדיניות כאמור בס"א, יעדיף את השטחים המתאימים
להחזיש ושימוש עירוני. יוקבעו תוספת יחידות דירה בסוגים ובמחירים מוגבלים לרבות שימוש חברתי. תוספת
בתאים של "דירה בתושבי יח" לאוכלוסיות השוואת. פיתוח התעסוקה ושינוי המסחר בדגש על עירוב
שימושים, יפרטו את האמצעים והשלבים אשר יש בהם כדי לתת ביטחון וזמינות זה: הרחבת יחידות
דירה, שיפוץ חזיתות, שיפור השירותים הציבוריים, החבורה ציבורית ופעילות הסעה רבות קיבולת
(בערים ירושלים, תל אביב, חיפה ובאר שבע וכללו הנראות מפורטות בכל המשור ליצירת זמינות דרך
למערכות החבורה ציבורית רבת קיבולת). עיצוב המרחב הציבורי ואמצעים לטיפוחו, שימוש בת
הקרקע, טיפול במבנים מסוכנים והזזת מבנים שאינם עומדים בתקנים ליעילות אדמה וכדומה.

5. ייזום תכנית ומסמכי מדיניות (סעיף 15)

1. א. מסמכי מדיניות לתכנון משותף - במטרת סעיף 15.3 ירשם: "כל תכנית הנמצאת בסמוך לגבולותיה
של תכנית זו הבטיח ככל שניתן תאום עם מצב קיים ומתוכנן מעבר לגבול תכנית זו בדגש על ההשלכות
ההדדיות".
ב. סעיף חדש - "בעת שמוסד תכנון ידון בתכנית כלשהיא להרחבת גיבולת בקו המחול של תכנית
זו יהיה עליו לקחת בחשבון ככל הניתן גם את ההשפעות ההדדיות בין התכנית לבין תכניות האסלוס.
שימושי הקרקע והשלכות סביבתיות אחרות של האזורים הגובלים עם תחום התכנית. ככל שניתן תתקבל
ותבחן התייחסות מועצת התכנון העליונה, במקרים בהם התכנית גובלת בשטח המצוי בתחום סמוכותה".
2. סעיף חדש 15.4 - תכנית מתאר מקומית למרחב התכנון המקומי: תועדה המקומית, אשר תכנית
המתאר לתחום מרחב התכנון שלהם אינו עדיפות, יפנו ויגישי תוכנית מקומית. בתוך חמש שנים מיום
אישורה של תכנית זו, תכנית מתאר מקומית למרחב התכנון המקומי, מסמכי תכנית אלה יפרטו ויישמו
את היקפות ותשרישי תכנית זו, תכנית המתאר המקומית.

משרד הפנים – מנהל התכנון
תכנון ארוך טווח

6. הוספת קריטריונים לאישור תכנית מהווה לתוספת שטח לפיתוח בניינים הבאים :

א. תוספת שטח לפיתוח (שינוי ת"מ):

למטרת סעיף 7.1 לתוסף: יעודד הפיתוח במחוז הצפון וזמנת באר יעבן.

לסעיף 7.1.1 א' ו-2 יוסף - תכנית מהווה לתוספת שטח לפיתוח העיר יהא אחת ששטח מוסד התכנון את הניינים הבאים :

- מיצוי השטחים הזמינים בתוך השטחים המסומנים לפיתוח בת"מ.

- יעודד ותכונה להתחדשות עירונית והרחבת השטחים המבונים.

ב. יישוב חדש (סעיף 13):

1. מטרת הסעיף: לקבוע קווים מנחים להקמת יישובים חדשים. יודים היישובים החדשים יקבע ככל

האפשר על פי סדר העדיפות הבא: מרקם עירוני, עירוני כפרי, כפרי, יישובי ארצי, שמור משולב.

2. סעיף 13.2 יתוקן: "תכנית כאמור תקבע צפי אוכלוסייה, בהתאם לדגמי היישוב הנמצאים במרקם

ולצפיפות כמפורט בלוח 2. היקף הפיתוח ואופיו יתאם לאופי המרקם.

3. סעיף 13.4 (חדש): מוסד תכנון לא יאשר תכנית להקמת יישוב חדש במרקם החופי.

4. סעיף 13.6 (חדש): התכנית תלווה בתזכיר להקמת יישוב חדש המציג, בין היתר, הלופות שנבחנו

למיקום היישוב.

5. סעיף 13.7 (חדש): החוראות החלות בסעיף 11 (תכנית מקומית להרחבת ניכרת) יחולו על סעיף זה

בשינויים המחויבים.

ג. אזורי תעסוקה (סעיפים 7.1.3, 7.2.3, 7.4.2, 7.5.3, 7.6.3):

1. כותרת הסעיף תשונה ל: "אזור תעסוקה חדש / הרחבת אזור תעסוקה קיים".

2. סעיף חדש - תכנית אזור תעסוקה חדש במרקמים העירוניים בכל מקרה בסמוך למרכז תחבורה (גם

במוקדי צמיחה).

3. יירשם: תכנית מהווה לאזור תעסוקה חדש / הרחבת אזור תעסוקה קיים, במחוז מרכז, תופקד לאחר

שמוסד התכנון שקל את הצרכים וההיצע באזור התכנון או באזור שאביזרילי ייקבעו על ידו והשתכנע

בצורך לתוספת שטח לתעסוקה.

4. הסרת סעיף 7.6.3.2 (אזור תעסוקה חדש ביישובים מיוחדים הנמצאים במרקם החופי).

5. בעת דיון להפקדת תכנית מהווה לתוספת שטח לפיתוח הנושגת לתעסוקה ישקול מוסד תכנון את

השפעתן של תכניות אלו על השגת היעד של חידוש והחזק היישובים העירוניים הסמוכים.

6. יוסף: חובטת כי אזור התעסוקה החדש ינהל במשותף ייתרת ההכנסות באיגו מהחלקות בין מספר

רשויות מקומיות. שיטת החלוקה תעשה, בין היתר, בהתאם לניכרת הידע של האוכלוסייה ברשויות

המשתתפות. הסכם החלוקה יוצג בפני הממונה עד הסחה.

פסוק הפנים - פנהל המכני
תכנון אזור טווח

ה. התחבת התוכני המרקמים העירוניים (סעיף 12):

1. להוסיף טווח לסעיף 12 הקובעת כי מטרת הפניה המכנייה עם ציורים חריגים מיועדת כפי"מ. בעיית מופיעות ציורי מחבת צה"ל יכריזתה, עוד שעינה עם הציורים המכנייים המיועדים היפר את העברת ההחלטה ואת הצעות החיזון באזור המרכז ועל המרכז החדש.
2. תכנית מחוזות המרחיבה שטחי מרקם עירוני או מרקם עירוני כפרי יופרה בהנאי שאינה מאגת בדיווחים על המרקמים השמורים ובמידת האפשר אינה חלה משמורים המוגדרים כפעלי תעסוקת מופת - סביבתית גבוהה מאוד בתשרים התעודות הסביבתיות.
3. תכנית מחוזות המרחיבה שטחי מרקם עירוני או מרקם עירוני כפרי יופרה בהנאי שאינה חלה משמורים המוגדרים כמרקם חופי בתשרים המרקמים.
4. מוסד התכנון ישקול העברת שטח חלופי מהמרקם העירוני, עירוני כפרי - למרקם השמור בו חלה התכנית.

ה. מרכז מסחרי - סעיף 14

1. סעיף 14.1 ישונה: תכנית מחוזות המשנה ייעודו של שטח בעינה למסחר (שאינה בהתאם לסעיף 14.2) תופקד ובלבד שהתקיימו כל התנאים הבאים:
 - א. התכנית חלה על אזור תכנון שלם או בגבולות שייקבעו על ידי המועצה הארצית.
 - ב. סה"כ היקף השטח הבנוי ושטחי המסחר הצמודים אליו בכל מרכז מסחרי באזור התכנון לא יעלה על 1,000 מ"ר בנוי.
 - ג. ההיקף הכולל של השטח המיועד למסחר באזור התכנון, לא יעלה על הדייש לצורכי האוכלוסייה באזור התכנון.
2. יוסף לסעיף 14.2 (2): הובטח כי אזור המסחר החדש יעשה במסגרת ייחודת התכנסות בנינו מתחלקות בין מספר רשויות מקומיות שלפחות אחת מהן היא עירונית או מועצה מקומית, שיגת החלוקה תעשה בין היתר, בהתאם לגודלה היחסי של האוכלוסייה ברשויות המשתתפות, הסכם החלוקה יוצג בפני הממונה על המחוז.
3. יוסף סעיף 14.3 - בעת דיון להפקת תכנית מחוזות המוספת שטח לפיתוח המיועדת בעיקרה למסחר ישקול מוסד תכנון, את השפעתן של תכניות אלו על השגת היעד של הדייש והיות הערים הסמוכות.

7. ניסוח כללי "צמוד דופן" והגדרת אפשרויות

1. במרקמים העירוניים - תכנית שלא בהמשך הצהר צמוד דופן (סעיף 10.6)
 - א. במחוז מרכז - באיזור מועצה ארצית.
 - ב. מחוזות - ירושלים, תל אביב, חיפה, דרום והצפון - מוסד תכנון.
2. יוסף: "... ובתנאי שהינה בהמשך המתאים לדעתו להיות מייצג פיתוח, תכנית שטח ציבורי פתוח

טערה הפנים – טיפול התכנון

תכנון ארוך טווח

השטח הנבאיים להיות מיועד לפיתוח כאמור ייחזה במסגרת האחרים הניחלים להוספת פירוט עפ"י האהוד הנכבש בתמ"ס 101/01 בתמ"א 35."

2. תכנית מקומית

החלת סעיף 6.1.1 (פיתוח בהמשך דופן יציב דופן) גם על שטחים - 7.1 (החזקת תכניות מהותית תקפה, בסמכות ועדה מהותית), 8.1.2 (יישומים מיוחדים), 7.1.2, 7.2.2, 7.3.2, 7.4.1, 7.5.2, 7.6.2 (הרחבת מושבים וקטעונים).

3. אכסון תירותי

א. הסרת שטחים 7.3.4, 7.5.4 (אכסון תירותי במרחם כפרי יסודיים היו שצות בצפון במרחם שמור משולב).
ב. הגבלת סעיף 7.4.3 (אכסון תירותי במרחם שמור ארצי) – בתנאי שאינם באזורים המוגדרים כבעלי הגישות נופית - סביבתית גבוהה מאוד.

8. הבטחת נושא פתרון הביוט (סעיף 11.1.2)

- סעיף 11.1.2 יתוקן : תכנית מקומית להרחבה ניכרת תופקד רק אם תכלול הוראות כאמור להלן סעיפים (א' - ה') או תקבע כי תכנית מפורטת הנגזרת ממנה תכלול אותן:
- התכנית או תכניות אחרות שאושרו כדון, כוללות את התשתיות הדרושות לצורך ההרחבה המוצעת בתכנית, ובכלל זה תשתיות ניקוז, ביוב, תחבורה ותחבורה ציבורית, היטול ומים, עפ"י העניין.
 - התכנית כוללת הוראות המבטיחות ביצוע תכנית ההרחבה כך שבד צב ביצוע מערכות התשתיות לרבות המערכות הנזכרות בסעיף א', מוסדות ציבור ושטחים ציבוריים פתוחים הנחוצים לאותו שלב בביצוע.
 - מוסד התכנון שוכנע, עפ"י תכנית ביוב מאושרת או בהכנה ובהתאם להיכולת המתקן, כי יהיה קיים פתרון זמין לטיפול בביוט שיווצר כתוצאה מאכלוס הבינוי המיוצע בתחום התכנית, סעיף זה יחול גם לגבי תכניות הכוללות 100 יח"ד ויותר, תכנית לאזור תעשייה ותכנית למלונאית.
 - לא ינתן היתר בנייה על פי התכנית המפורטת אלא אם ייקבע בהיתר אחר הפסולת אליו תסולק פסולת הבניין, אשר תיווצר בתחומה, ואתר הפסולת, כאמור, מאושר בתכנית.
 - הוועדות המקומיות יתנו היתר בנייה (בתכנית כאמור בסעיף 11.1.2) לבנייה מבנים לשכונת מגורים לאזור תעשייה או מלונאות רק לאחר השלמת תכנית מפורטת לפתרון ביוב ואיסורן ע"י נציגי משרד הבריאות ואיכות הסביבה, התכנית הכוללת שלבו ביצוע שימנעו כי פתרון הביוט יישלם עד להשלמת עבודת הבנייה.
 - המקרים לעבודות פיתוח הפסולת הבאת תשתיות, ראשי השטח ולמניעו בשלב המוסד לממן היתר בנייה למבנים – לא יתנו בפתרון ביוב כאמור לעיל.

9. היוזם סעיפי החברה הציבורית במשנות ובמחלוקת החברות

ניסוח הסעיף: א. יוסף הסעיף 3 – שניות החברות שיהיה לפני עיבוד החברות הציבוריות.
ב. יוסף הסעיף 11.5 הכנתה פיתוח השקעות החברה הציבורית והסעת המונים במסגרת הפיתוח
שימושי הרעף. אך צופים הבינו סבים מדמי החברות יתחיל הכנת
ג. המחלוקת: מדמי החברות יגדלו: "שטח המיועד בהכנת החברות הציבוריות שיהיו שיהיו נלווים
להם. המיועד לרשת מדי יום 10,000 משעים לפחות או לפי יחידים שיהיה המחלוקת בהתאם לתנאים
המסוימים, יפועלים בו במתחומן. אמעני החברה הציבורית שיהיו שיהיו".
ד. למטרות סעיף 7.1 (מקום ציבורי) וסעיף 7.2 (מקום ציבורי בפני יוסף): "... אלא יפוען עיקר הפיתוח
מזה הכנתה פיתוח השקעות. להחברה הציבורית ולהסעת המונים בהכנת הפיתוח שיהיו שיהיו שיהיו..."
ה. לסעיפי הרחבת מושבים וקיומים: יוסף "... ככל הניתן הרחבת המונים יהיה על בסיס דרך קיימת /
מאושרת".

ו. סעיף חדש החל על כל המרקמים (6.4) - כל תכנית מחודדת להוספת שטח לפיתוח מותנה בפיתוח כד
בכד עם מערכות התשתית כולל החברה הציבורית או תנאים שיפועו יחידים בתכנית מקומית.

10. הגנה על השטחים הפתוחים

1. בסעיפים 7.5.1, 7.6.1 – תוספת שטח לפיתוח ולבינוי: יודעים כי תכנית להוספת שטח לפיתוח או
תכנית לתוספת שטח לבינוי תאושר ובתנאי שאינה פוגעת במטרות המרחבים ושאינן בה שינוי מחותני של
אופי אזור התכנון.

2. שמורה על רצף שטחים פתוחים – סעיף 6.2

א. להוסיף במותרת: "... ועל שטחים בעלי רגישות נופית וסביבתית".
ב. יוסף: "הוראות סעיף 6.2 יחולו, בשינויים המחויבים, גם על תכנית פרטית המרחיבה שטח לפיתוח,
עפ"י הוראות הגמישות במסגרת האחרים המותרים בה"מ".
ג. בסיפא הסעיף לרשום: "... וכל האפשר בשטחים שאינם בעלי רגישות נופית וסביבתית גבוהה מאוד".

3. שטחים בהגישות נופית גבוהה גבוהה מאוד (סעיף 9.1)

א. ניסוח הסעיף: מטרת הסעיף שמורה על שטחים בעלי רגישות נופית גבוהה גבוהה מאוד והכנתה
השוללית נופית מרחבת של הפיתוח הבינוי בתחומי שטחים אלה.
ב. יוסף: הוראות סעיף 9.1 יחולו, בשינויים המחויבים, גם על תכנית פרטית המרחיבה שטח לפיתוח,
עפ"י הוראות הגמישות במסגרת האחרים המותרים בה"מ".

ג. סכד תכנית משטח בעל רגישות נופית – סביבתית גבוהה גבוהה מאוד ייפוי נפוי איתן הגג של המונים
הציבוריים שיענינם במטרת איכות הסביבה ונפוי רגישות שטחית העבר.

שטר הפנים – טוהל תכנון
תכנון ארוך טווח

4. נספח נופי – סעיף 10 :

א. מטרים "נספח נופי" יורשים "נספח נופי - סביבתי"

ב. יורשים במסגרת הסעיף ולחברות תכנון המתחשב בערכי נתיב סביבתי יוצרים בהתאם לעקרונות שני פיתוח בה קיימא.

ג. לסעיף 10.1 יוסף : נספח נופי - סביבתי המוגש לחברות מחויבות ופיה חייב שיתכנסים המחויבות תכלית הוראה בדבר הכנת נספח נופי - סביבתי לחברות הממוזגות הנזכרות בענין.

ד. לסעיף 10.2 יוסף : הנספח הנופי - סביבתי יכלול שני פרקים : פרק נופי ופרק סביבתי.

ה. לסעיף 10.3 יוספו תתי סעיפים העוסקים בחיוב סביבתי.

ו. יוסף : הפרק הנופי תצורף התייחסות רשמי ל"ל הפרק הסביבתי הצורה התייחסות המשרד לאיכות הסביבה. שניתנה תוך 30 יום מיום שהוגשה לה, אם לא הוגשה התייחסות בפרק זמן כאמור, רשאי מוסד התכנון לדון בתכנית..."

ז. סעיף 10.2 יוסף כי הנספח יחייב את התייחסות מוסד התכנון אשר ירבע אלו המלצות מהנספח יוטמעו בתכנית.

ח. סעיף 10.3 – במקום "מסמך בלתי מחייב" ירשם "הנספח הינו מנחה יועמד לעיון הציבור במשך תקופת ההפקדה".

ט. יוסף סעיף : מוסד תכנון יכול לדרוש הכנת הנספח במלואו או רק פרק אחד (נופי או סביבתי), עפ"י העניין, או לפטור מחובת הכנת והגשת נספח נופי - סביבתי, לאחר קבלת חו"ד נציג השר לאיכות הסביבה במוסד התכנון בתוך מועד שיקבע מוסד התכנון ולאחר שיתוכנע כי אין במתן פטור כאמור כדי לפגוע בהשגת מטרות התכנית.

5. שמורות טבע, שמורות נוף וגן לאומי - סעיף 8.8.5 ב יתווסף : "...העדיפה תעשה ובתנאי שלא תעלה על 1/3 מהשמורה".

11. מרקם כפרי והרחבת יישובים

1. א. מרקם כפרי – סעיף 7.3 לתקן במטרה : "...שטחי תעסוקה לציודי פעילות כפרית – הקלאית..."
ב. סעיף 7.3.3 – אזור תעסוקה – להוסיף : מוסד התכנון ישמול הצורה בדיקת מיצוי עתודות הקיימות והמאושרות לתעסוקה באזור התכנון או באזור שגובלים יישובי על ימין.

2. יישובים כפריים – א. הבחנה כי יישובים שאינם מושבים / יישובים, הנמצאים במרקמים הצירחניים יבולים, מבחינת תמ"א / 35 לגדול ללא מגבלה, אלא אם נקבע אחרת בתכנית מתאר מחוזית.
ב. הוראת סעיף "יישובים אחרים" ומגבלת האוכלוסייה ביישובים (פי 2.2) לא תחול במקומות בהם נקבע אחרת בתכנית מתאר מחוזית.

3. הרחבת מושבים וקיימונים : א. הסעיף המאפשר הכנת תכנית מתאר מדינית תחלה על תחום המחוץ

משרד הפנים - מנהל התעבורה
תכנון ארון טווח

כיצד אי על ארזה המנוון, בה ניתן להבוע את מספר התעבורה המיועד לרכיב המיועד, וייתכמו שינויים
הייתכמים הקול לה על מהות הצפון, נפת באר שבע תכל ערוכם יתקבל אפשרות זו ככל מהות הייתכמו, על
אופן מרכז הדיפת (הכל נדלים יוגדר כארזה המנוון במספר 1)
ב. "מספר התעבורה המיועד המולל, לאחר ההתקבל, לא יעלה על 3.15 מפיה מספר התעבורה" - יוסף כז
שלא ייתפל מעם בו יש צמחים, ההתקבל של מספר התעבורה המיועד כפי מספר 31
ג. ההתקבל הייתכמו במרחק כפרי - מהן אפשרות ל - 4.15 מפיה מספר התעבורה לערוכם כפרי למעט מספר
אישלון יש המגבלה ההנה 3.15
ה. להוספת ההתקבלית עד כמה שניתן, תהיינה כמות השעה המיועד המיועד או צמוד הופן לשיטה המיועד
לשיטה

12. הסרת הוראות המשנות המ"א את

שטה יער - הסרת סעיפים 7.1.5, 7.2.5, 8.1.3

13. הערות נוספות

1. מרקם עירוני כפרי - יוסף סעיף המדגיש את האיוון המלא בין העיר והכפר במרקם זה.
2. סעיף 11.2.1 א' - צפיפויות - יהול גם על תכנית מחוזית.
3. סעיף 18 - הקלות : להוסף לסעיף 8.2.1 (תכליות מותרות במכלול נופי) ובתנאי שאינן משנות באופן מהותי את אופי המכלול.
4. רצועות נחל : א. סעיף 8.3.1 ב' - בסיסא המשפט יורשם ; "אז לארז" שאישרה תכנית כאמור ובתאום עמה".
- ב. להוסף הנאי שהתכנית אינה פוגעת בזכות המעבר של הציבור אל הציפת הנחל ולאורך ערוץ הנחל.
5. סעיף 8.4 - רצועת נוף - יוסף " תכנית המוגשת באזור רצועת נוף, תאשר לאחר שהשתכנע מוסד התכנון כי התכנית אינה פוגעת ברציפותה של רצועת הנוף ולאחר שנדבש יחדם רצועת הנוף באזור התכנית".
6. סעיף 8.6 - מכלול עירוני וכפרי לשימור : להוסף הוראות בדבר ציור תיירות ושילובם בשימור ובחוקים העירוניים.
7. סעיף תיירות : א. הגדרת אטרקציות תיירותיות : א. התבחר כי אינה כוללת אספון מלונאי מכל סוג שהוא.
ב. סעיף 6.1.2 ב' יתוקן : תוספת השעה לפחות מיועדת לשימור תיירותי לאחר ביקור סמוך, ויכול שתכלול גם אטרקציות תיירותיות, וכדבר שהוקף הכני לא יעלה על 5(0) ב' עירור + שירות.

טשרד הפנים – פורל הבנייה

תכנון אזור טוח

ג. סעיף 6.1.2 ג (הדו"ח) : הסיכוי כי תוספת השטח לפיתוח מאזור בסעיף 6.1.2 ב תהיה בטוחה תכנית שתכלול גם את אזור הביטוח. התכנית תראה את השתלבות שיוכי הביטוח. אטרקציות לתיירות במרחב.

ה. הנדסה אזור ביטוח : פתוחות בתמ"א 12 / 1.

ה. אספקת תשתיות : יעדה עפ"י תמ"א 12 / 1.

8. תוכן לוח 1 : א. עמודות % תוספת שטח לפיתוח או לבנייה – יוסף תוכנית "החל משנת 2015". וירושלמים האחרים המותרים החל משנה זו. בטכנית יעדה תחומים. מעבר לארצות תוספת שטח בתמ"מ).

ב. במקום עמודות % שטחים פתוחים הקיים ירשם : % שטחים פתוחים מתוך שטח אזור התכנון בנייה חשמה הבנייה ב – 95' (לשכלול יצורף שטח אזור התכנון חשמה הבנייה לכל אזור תכנון ב – 95').

9. תוספת סעיף חדש "אין בתכנית זו. כשלעצמה משום מתן אישור לבנייה הכלול בתשרושים. כל עוד התכנון טרם אושר בתכנית אחרת לפי החוק. ועל מנת לתת תוקף לתכנון זה יהיה צורך לנקוט. לגבי כל תכנית. בהליכים הנדרשים על פי כל דין".

14. טעויות טכניות

1. סעיף 7.5.1 א, ב - יוסף מהוז תל אביב.

2. סעיף 7.5.2.1 ג' 3 – יימחק "על פי נספח מס' 4"

3. סעיף 7.6.2 ב – סיפא הסעיף : "...יחולו הוראות סעיף 7.3.2 ב".

4. סעיף 8.6.1 – סיפא הסעיף : "...שמות המתחמים מצוינים בנספח 3."

5. סעיף 8.8.5 – יתוקן : "על אף האמור בסעיף 8.8.1 (א)..."

6. סעיף 11.5 – במטרה ימחק סיפא המשפט : "טיפול בדרכים בעלי גישות נופית".

7. בחינה נוספת של ההגדרות (אזור תכנון. קווי תשתית. מערכות תשתית. קו עימות בצפון. שטח פתוח).

8. תיקון גבולות אזורי התכנון (הנופלים בין מספר מחוזות נופית) יישויתוהם בנספח 1.

9. תיקונים טכניים בתשרושי התכנית (סימון כבישים. מחלפים. מסילות ביזל. שדות העופה ועוד).

10. תיקון מספרי הנחלות בנספח 5 או הטרות הנספח בבחל.

הערה : במסגרת הערות הערות המהוות שיתקבלו עפ"י סעיף 52 לחוק התכנון והבנייה. יידונו גם הערות חברי המועצה הארצית בנושאים הבאים : תשרושים - תוכן ופירוט המקומים. גבולות שמורות טבע. גבולות יער עפ"י תמ"א 22/א. גבולות הסלולרים הנופיים. גבולות תשתית חלה. שכלול ציפיות.

נוסח הצעות התיקונים לסעיפים כפוף לבחינת היועץ המשפטי של טשרד הפנים

**משרד הפנים - מינהל התכנון
האגף לתכניות מתאר ארציות**

ו' בחשון התשס"ב
23 באוקטובר 2001

ת.כ. 5116-2001

לכבוד
מזכירות המועצה הארצית

א.ג.נ.

**הנדון: נושא מס' בסדר היום: תמ"א/31/א-13 - בג"צ 4089/00 -
"החשש לפגיעה במקורות הירקון"**

- מצ"ב חומר לקראת הדיון בנושא שבנדון.
להלן עיקרי הדברים:
1. דרך מס' 6 בקטע מס' 13 עוברת בסמוך לראש העין ולמקורות הירקון, ואושרה ע"י הממשלה במרץ 1995.
 2. ביוני 2000 הוגשה עתירה לבית המשפט העליון ע"י מספר גורמים, ביניהם: עמותת חיים וסביבה, ד"ר אורי שיינס, נעמ"ת, האיגוד הארצי של אדריכלי הנוף, פורום המשק והכלכלה, ויצ"ו, העמותה לשימור אתרים ונוף במודיעין, ועוד.
 3. העתירה הוגשה נגד המועצה הארצית, הצוות המלווה לתמ"א/31/א-13, ממשלת ישראל, שר הפנים, חוצה ישראל וחברת דרך ארץ.
עניינה של העתירה בבקשות שונות מצד העותרים, שעיקרן, בין היתר, בבקשה להשלמת תסקיר השפעה על הסביבה בנוגע להערכת הסכנות הצפויות למקורות מים בכלל ומי תהום באקוויפר ההר כתוצאה מסלילת כביש "חוצה ישראל", בסמוך למקורות הירקון ובמידת הצורך בהגשת תכנית הנדסית למניעת זיהום מקורות מים.
 4. המועצה הארצית בהחלטתה מיום 16.6.92 הטילה על היועץ הסביבתי להכין הנחיות לעריכת תסקיר השפעה על הסביבה לקטע זה, שיפרט ויעריך את ההשפעות הצפויות מביצוע התכנית, ויתאר את האמצעים הדרושים למניעת השפעות שליליות. ההנחיות לא כללו התייחסות לנושא זיהום מקורות מים, ולפיכך התסקיר לא עסק בכך.
 5. בכל ההליכים התכנוניים והמשפטיים שהתקיימו במסגרת תמ"א/31/א-13 עד יוני 2000 לא היה אף גורם אשר העלה טענה כלשהיא לפיה סלילת הכביש עלולה לגרום לזיהום מי תהום כמתואר בעתירה.
 6. עפ"י הוראות תמ"א/31/א הוקם לעת אישור התכנית, צוות מלווה, שתפקידיו בין היתר:
 - לקיים בקרה ומעקב מקצועיים אחר התכנון המפורט של הכביש, בין היתר במטרה למזער את הפגיעות הסביבתיות הצפויות ממנו.
 - להעיר על מסמכי התכנון ההנדסי המפורט לביצוע טרם תחילת הביצוע.
 - לאשר את מסמכי הביצוע למניעת מפגעים סביבתיים.
 - להתיר תחילת סלילת הדרך, לאחר ששוכנע, כי תכנית העבודה לביצוע הדרך כוללת מעברים חקלאיים ודרכי גישה לחלקות העיבוד כנדרש.
 - לאשר שינויים בחתכי האורך והרוחב.
 - לאשר את תחילת השימוש בדרך לאחר ששוכנע, כי התכנון המפורט, שבוצע עפ"י התכנון המפורט לביצוע ראוי מבחינה סביבתית.

הצוות המלווה לקטע זה מורכב מן הגורמים הבאים:

1. נציגת מינהל התכנון במשרד הפנים.
2. נציג אגף התכנון במשרד לאיכות הסביבה.
3. נציג מתכנן מחוז מרכז - משרד הפנים.
4. נציג המועצות האזוריות.
5. נציג חברת כח"י.

תשובת המדינה לעתירה היתה כי אומנם נושא החשש מזיהום עקב נגר מן הכביש לא נכלל במפורש בין הנושאים שהתכנית הטילה על הצוות המלווה לבחון, אך מאחר שמדובר בחשש למפגע סביבתי, הרי שהצוות המלווה, שהינו צוות מקצועי לנושאי איכות הסביבה, הינו הגורם הראוי ביותר בנסיבות העניין לבחון את הנושא.

הצוות המלווה מתכנס לדיונים בנושאים שונים הנוגעים לכביש חוצה ישראל באופן תדיר, ולדיוניו מוזמנים גם גורמים נוספים כמשקיפים/יועצים. לדיונים בעניין זה הוזמנו בנוסף לחברי הצוות הקבועים גם נציגי נציבות המים - השרות ההידרולוגי, משרד הבריאות, ורשות נחל הירקון.

הצוות התכנס ובחן את הנושא, יחד עם יועצים מקצועיים אלו, במהלך 10 ישיבות וקיבל החלטה על פיתרון משולב, שמפורט בגוף החומר המצ"ב. בית המשפט העליון בישיבתו האחרונה מיום 30.7.01 דן בנושא ובהמלצות הצוות המלווה וביקש מהמשיבים לנקוט עמדה ביחס לשתי נקודות:

הנקודה הראשונה היתה בדבר התקנת מערכת לטיפול סדיר במים. הנקודה השנייה היתה: **"קיום דיון משלים לפני המועצה הארצית לתכנון ולבניה, במליאתה, בגדרו תיתן המועצה את דעתה לרכיבי התכנית שגובשה על - ידי הצוות המלווה, וכפועל יוצא מכך גם לצורך בקבלת השלמה לתסקיר השפעה על הסביבה, שיוצג לפני המועצה לפני פתיחת קטע הכביש הרלוונטי לתנועת כלי רכב."**

פרקליטות המדינה השיבה על החלטה זו "כי בנסיבות המיוחדות של מקרה זה, ומבלי לגרוע מסמכויות הצוות המלווה עפ"י תכנית המתאר הארצית, ומתוך הנחה כי מדובר למעשה בהמלצה של בית המשפט הנכבד, ניתן להציג את ההליכים שהתקיימו ואת הפיתרון המשולב לדיון בפני מליאת המועצה הארצית לתכנון ובניה, אשר תתבקש להתייחס לנושא זה".

באשר לבקשה לבחון את הצורך בהשלמה לתסקיר השפעה על הסביבה, עמדת הצוות המלווה היתה כי אין צורך בהשלמה. זאת מאחר וכל החומר המקצועי שנחוץ היה לשם קבלת החלטות באשר לסיכונים, הוצג בפניו והינו מספק לצורך קבלת החלטות ובהתאם לחומר זה הוצע ואומץ הפיתרון המשולב.

לאור הנ"ל מובא החומר בפני המועצה הארצית על מנת שתיתן את דעתה לרכיבי הפיתרון המשולב שגובש על - ידי הצוות המלווה.

בברכה,
רונית מזר
מרכזת הצוות המלווה

העתק:

גבי דינה רציבסקי - מנהלת מינהל התכנון
גבי עפרה ליבנה - מנהלת האגף לתכניות מתאר ארציות

דברי הסבר לקראת המועצה הארצית 6.11.01

**תכנית מתאר ארצית (חלקית) מספר תמ"א 10/ב/7/1
תחנת כח פנים ארצית "גזר – שינוי מס' 1: תוספת 2 יחידות ייצור
ב"מחזור משולב"**

אתר תחנת הכח "גזר" כלול בתחום השיפוט של מועצה אזורית "גזר" ונמצא מזרחית לבית החרושת "נשר רמלה". האתר הוקם מתוקף תכנית מתאר ארצית (חלקית) - תמ"א 10/ב/7/1 ובו מותקנות כיום 4 יחידות ייצור בהספק של כ-145 מגוואט כל אחת (סה"כ כ-580 מגוואט), וכן פועלת באתר תחנת מיתוג 161/400 ק"ו.

תכנית זו - תמ"א 10/ב/7/1 - נועדה לאפשר תוספת של 2 יחידות ייצור ב"מחזור משולב" (מחז"מ) בהספק של כ-380 מגוואט כל יחידה, במתחם הייצור של האתר הקיים. שני המחז"מים מתוכננים להפעלה בשנת 2004.

יחידות המחז"מ יופעלו בגז טבעי כדלק ראשי ובסולר כדלק לגיבוי. גז טבעי צפוי להיות זמין באתר גזר בדצמבר 2003, כאשר מועד הפעלת המחז"מים הינו יוני 2004 יחידה ראשונה, וספטמבר 2004 יחידה שניה. (אם תחול דחיה והגז הטבעי יגיע לאתר "גזר" לאחר הפעלת יחידות המחז"מ - בתקופת ביניים זו, ישמש הסולר כדלק ראשי למחז"מ).

קירור המחז"מים יתבצע ע"י קירור רטוב במי קולחין, דבר שמעלה את הנצילות ומפחית פליטת מזהמים לאוויר. מקור הקולחין יהיה "מט"ש איילון", הסמוך לאתר גזר, ולחילופין הקירור יעשה במים שפירים, באישור נציב המים.

- הוראת המועצה הארצית לתכנון ולבניה על הכנת התכנית ניתנה בתאריך 2/11/1999.
- תסקיר השפעה על הסביבה הוגש במאי 2001 ולאחר מכן, לפי דרישת המשרד לאיכות הסביבה, הוכנו השלמות ועדכונים לתסקיר.
- חוות דעת המשרד לאיכות הסביבה לתסקיר השפעה על הסביבה ניתנה בתאריך 5/4/2001 ועודכנה בתאריך 9/8/2001.
- בתאריך 4/9/2001 המועצה הארצית לתכנון ולבניה דנה ואימצה את חוות הדעת הנ"ל לתסקיר.

מצ"ב - מפה נלווית לדברי ההסבר.

* הוראות התכנית יופצו בעוד מספר ימים.

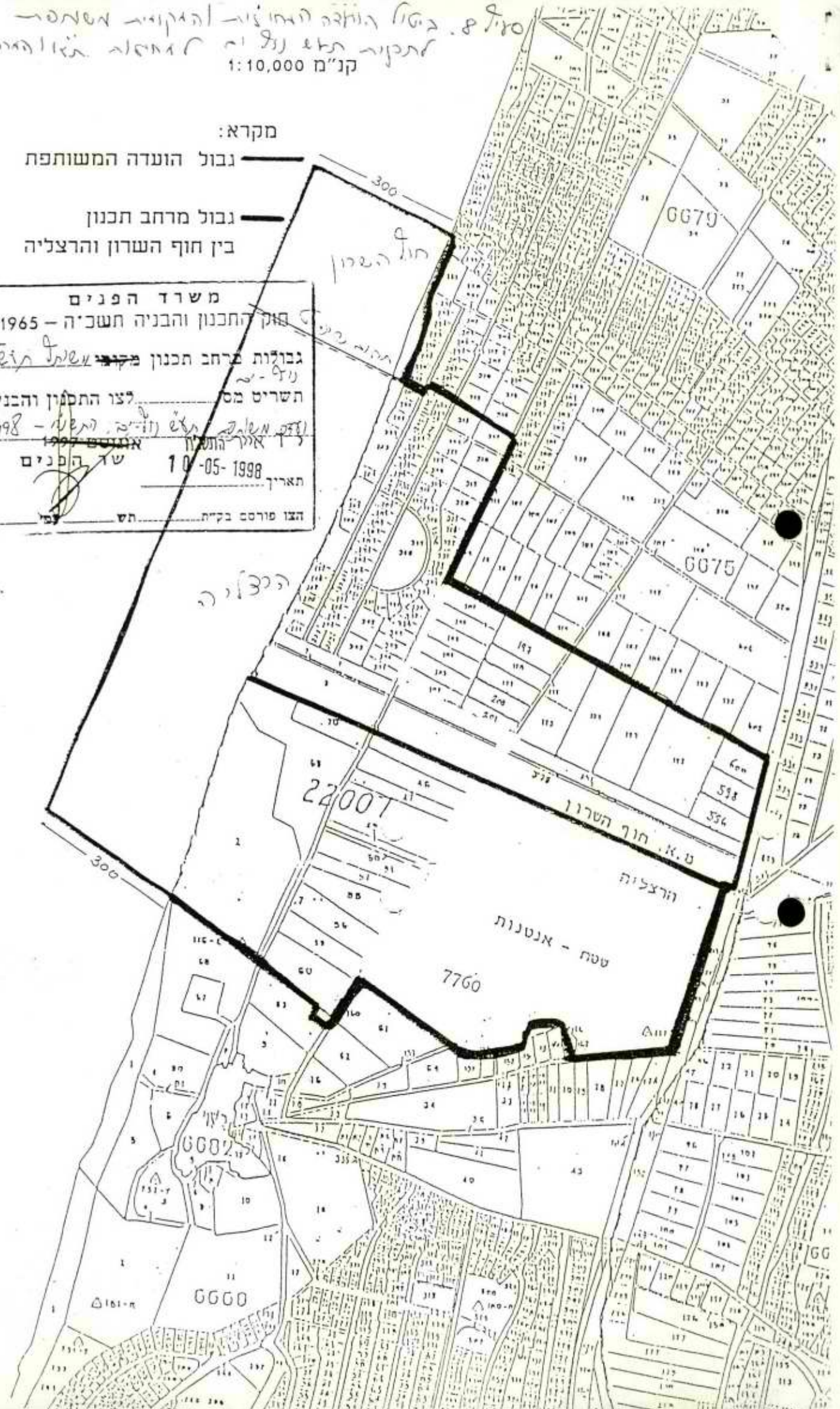


Two faint, horizontal lines or marks located in the lower right quadrant of the page.

סדר 8. ביטול הוועדה המוטיבית והקניית אחריות
 לתכנון תחום נפרד זה מאמצא המאומץ
 קנ"מ 1:10,000

מקרא:
 גבול הוועדה המשותפת
 גבול מרחב תכנון
 בין חוף השרון והרצליה

משרד הפנים
 חוק התכנון והבניה תשנ"ו - 1965
 גבולות מרחב תכנון מקומי עיר תל אביב
 תשריט מס' לצו התכנון והבניה
 1998 (ת"ת 10-05-1998)
 תאריך: 10-05-1998
 הצו פורסם בקית"ת



מדינת ישראל
משרד הפנים
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

מתוך פרוטוקול הוולנת"ע מס' 164 מיום 28.8.2001

2. מרחבי תכנון – ביטול הוועדה המחוזית והמקומית המשותפת לתכנית "תעש נוף ים" למחוזות תל-אביב והמרכז

הדיון מתקיים בהמשך לשיבות הוולנת"ע מתאריכים 31.10.00 ו-12.12.00 בהם הוצגו בפני הוועדה עמדות הוועדות המחוזיות, הוועדות המקומיות וגורמים נוספים.

לצורך הצגת התכנית הוזמנה מתכנתת המחוז הגב' נעמי אנג'ל. מר קיריל קוזיול נתבקש ע"י הגב' נעמי אנג'ל, מתכנתת מחוז ת"א, להציג במקומה את התכנית. מר קיריל קוזיול הציג את התכנית, יצא ולא השתתף בדיון.

ביום 18.7.94 נחתם צו להקמת ועדה מקומית משותפת וצו להקמת וועדה מחוזית משותפת ל"מתחם תע"ש נוף ים".

ברקע הקמת הוועדות עמדה החלטת הממשלה משנת 1993 בדבר פינוי מפעל תע"ש מהמתחם, המצוי בגבול המחוזות מרכז ותל-אביב והרשויות הרצליה וחוף השרון.

בתאריך 30.01.94 כ"ח בחשוון התשנ"ה התמנתה וועדת חקירה לבדיקת גבולות עיריית הרצליה בעקבות פניותיו של ראש העיר דאז מר אלי לנדאו להעתיק את גבולות השיפוט של הרצליה ולכלול בתוכם גם את שטחי תע"ש המתפנים.

ביום 22.5.96 הכריז שר הפנים מתוקף סמכותו לפי סעיף 8 לפקודת העיריות לשנות את תחום השיפוט בהתאם להמלצת ועדת החקירה כך שתחום השיפוט של הרצליה יכלול את שטחי תע"ש (וכן את שטחי האנטנות של בוק). (פורסם בק"ת 5760 – תשנ"ו 11.6.96).

בעקבות חתימתו של שר הפנים על הצו לתיקון גבולות השיפוט של הרצליה פנתה העירייה וביקשה להתאים את מרחב התכנון לגבולות השיפוט ולפרק את הוועדות המשותפות.

היו"ר: מקריאה את החלטת הוולנת"ע בנושא מיום 12.12.00: "מנהל התכנון יציג לוועדה את המידע בדבר חלופות התכנון שגובשו בוועדות השונות בנוסף, יוצגו המשמעויות השונות של פירוק או שמירת הרכב הנוכחי של הוועדות המשותפות".

קיריל קוזיול: שטח התכנית נמצא בצפון מערב המחוז והעיר הרצליה. בתמ"מ/5 השטח מיועד לבינוי עירוני וגן לאומי ומהווה את גבולו הצפוני של האזור הבינוי במחוז תל-אביב. השטח מצפון, בתחום מחוז המרכז, מסומן בתמ"מ/21/3 כשטח נוף כפרי פתוח.

בסוף שנת '99 הוכנה פרוגרמה עקרונית למתחם לשם הכנת תכנית מפורטת ונערכה תחרות בין 5 משרדי אדריכלים. לפני כחצי שנה נבחרה התכנית שהוכנה ע"י משרד אדריכלים יאיר אביגדור, ואדרי' הנוף שלומי זאבי.

מציג את התכנית שנבחרה בתחרות: התכנית משתרעת על שטח של כ-600 דונם, כוללת כ-3,300 יחד' בצפיפות מגורים הנעה בין 10-12 יחד' לדונם ו-600 חדרי מלון. 50% מהשטח מיועד לשטחי ציבור. התכנית נבחרה מהסיבות הבאות:

1. השתלבות נכונה בשטחים הגובלים (חיבור עם השטחים הירוקים, מיקום נכון של מוסדות חינוך ומוסדות קהילתיים וחיבור עם השכונה הקיימת נוף ים).
2. אזור המלונאות מתרחר לרקמת המגורים.
3. שדרה מרכזית בשכונה המתחברת לפארק הלאומי.

4. עיצוב נכון של הדופן הצפונית המהווה את שער הכניסה למירקם העירוני של מחוז ת"א.
5. חיבורים תחבורתיים נכונים.

מר קיריל קוזיול יוצא מהשיבה.

אריה שמחוני: על שטח תע"ש נוף ים להישאר ירוק ופתוח. ניתן אולי להפוך את המתחם לפארק משותף למחוז ת"א והמרכז. שטח זה אמנם מהווה את הגבול העירוני של מחוז ת"א אך המרקם העירוני ממשיך גם במחוז המרכז, לכן אין להתייחס לתכנית כשער למרקם עירוני.

היו"ר: מטרת הדיון הינה להמליץ לשר הפנים, בהקשר לבקשה לביטול הוועדה המשותפת והתאמת מרחבי התכנון לתחומי השיפוט ובכלל זה התכנית שהוצגה הנמצאת בתחום שיפוט הרצליה. חלופת התכנון לא הועלתה להחלטה ע"י המועצה הארצית בשלב זה. המשמעות של פירוק הוועדה או המשך עבודתה היא שבכל מקרה התכניות לשטח זה יידונו ע"י הוועדה המחוזית מחוז ת"א. בקשות הכונס הרשמי נבחנו אל מול היועץ המשפטי, ונמצא כי אין להם מקום.

מיכאל רועה: מבקש לטפל בזיהום הקרקע החמור הקיים במקום במסגרת התכנית.

יובל פלד: יש להתייחס לאתר הארכיאולוגי התת קרקעי הקיים במקום (אפולוניה).

הוחלט: במסגרת מספר דיונים שהתקיימו בוועדה, נשמעה התייחסות הרשויות והוועדות המחוזיות, נשמעה בקשת הכונס הרשמי והאפוטרופוס הכללי, מר שמואל צור והוצגה החלופה התכנונית למתחם. לאחר שהנושא נדון לפרטיו ממליצה הוועדה לשר הפנים לבטל את הוועדה המקומית המיוחדת והוועדה המחוזית המיוחדת "תע"ש נוף ים" ולהתאים את מרחבי התכנון המקומיים לתחומי השיפוט. כמו כן, לאור המצאות תחום השיפוט של הרצליה בשטח שתי וועדות מחוזיות (המרכז ות"א) ממליצה הוועדה להעביר את כל תחום השיפוט של הרצליה לוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז ת"א.

הוועדה ממליצה לוועדה המחוזית כי בעת שתדון בתכנון השטח תתייחס לנושאים הבאים:

- א. טיפול בזיהום הקרקע ובקרקע במקום.
- ב. טיפול בעיצוב ושימור המצוק.
- ג. הטיפול באתר הארכיאולוגי התת קרקעי אפולוניה הנמצא במקום.

להמליץ למליאת המועצה הארצית לקבל את ההחלטה לעיל.

מדינת ישראל
משרד הפנים
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

ת.כ. 2000-5127

פרוטוקול הוולנת"ע מס' 146 מיום 12.12.2000

השתתפו:

חברי הוועדה:

דינה רצ'בסקי (יו"ר), נחום פלד, גדעון ויתקון, כרמית פינץ-קדמי, אריה שמחוני, דני צ'מנסקי, ירדנה פלאוט, צביקה קדמן, מנחם זלוצקי, פנחס כהנא, ברוך גלברמן, אפרים שלאין, אורי עלוני, עפרה ליבנה, אביעד שר שלום.

משתתפים:

שמואל צור, עמירם כץ, מיכאל גולדשטיין, תמר כפיר, עו"ד אילנה בראף-שניר, עו"ד ישראל נשבו, ירדן ערמון, עליזה וסרטייל, אהובה פלג, שירלי אמיר גוטוירט, יצחק אגסי, אדר' עודד דואק, יאיר מדר, ענת צור, אלון סנטו, זאב עמית, אדר' בני שושני, רוני יצחק, יצחק שאולי, דן פרי, אפי דרעי, טל פודים, נאוה אלינסקי, מיכל איתן, שלמה כהן, ירון דייסי, צילה ליטבק, עלי פורטי, מוסא, חליל, פיני בדש, אבינועם לוי, יעקב כץ, חנן חסיד, שאול פלקוביץ, ישראל שמואלי, אשר גולדמן, ד"ר אהרון טרומפ, ינאי ליטבק, עומרי רז, יוסף שחר, גדי פוליטי, אהוד פלקוביץ, אסעד ארעיידה.

הודעה לחברי וולנת"ע

היו"ר - בתאריך ה-27.11.00 התקבלה במזכירות המועצה הארצית תכנית הצ/ 1-1 / 244: אבן יהודה - בקשה להגדלת צפי אוכלוסיה - הקלה מתמ"א/31.
לפי סעיף 5.6 בהוראות תמ"א/31 הוולנת"ע חייבת להודיע תוך 15 יום מיום שנתקבלה התכנית על כוונתה לדון בתכנית. הוולנת"ע מודיעה כי בכוונתה לדון בתכנית זו בהקדם.

1. מרחבי תכנון - ביטול הוועדה המחוזית והמקומית המשותפת, לתכניות "תע"ש - נוף ים" למחוזות תל אביב והמרכז.

היו"ר - לבקשת ראש המועצה האזורית חוף השרון בישיבה מיום 31.10.00, שלא נסכם את המלצת הוולנת"ע עד שלא נשמע אותו אישית, אנו דנים בנושא הנ"ל פעם נוספת.

עו"ד ישראל נשבן - יועץ משפטי, ועדה מקומית חוף השרון - אנו מתנגדים לביטול הוועדות המשותפות. בשנת 96 עיריית הרצליה פנתה בבקשה לבטל את הוועדה המשותפת ונתקבלה החלטה שלא לבטל אותה. מאז לא השתנה דבר המצדיק את ביטולן של הוועדות. כיום הוועדות קיימות ופועלות והצוות טרם סיים את פעולתו. למתחם "תעש-נוף ים" יש השפעה גדולה על חוף השרון, השתתפותנו חיונית לשיתוף פעולה בין שתי הרשויות לשם גיבוש תכנית שתהיה מוסכמת על כל הצדדים. במידה ותבטל הוועדה המשותפת לא תהיה התייחסות לאזור של חוף השרון. יש להשאיר את המצב כפי שהוא, עד להכנת תכנית מוסכמת על כולם.

ירדן ערמון - מהנדס הוועדה המקומית חוף השרון - בשנת 97 ישבה הוועדה בפעם האחרונה. התכנית טרם הושלמה, יש בעיות תכנוניות כבדות משקל, בעיות תחבורתיות. לשם כך דרוש שיתוף פעולה בין שתי הרשויות. מאמץ התכנון התרכז באזור המכונה אנטנות בזק, זהו האזור הרגיש ביותר של אזור השרון. מציע להחיות את הוועדות המשותפות מכיוון שאם תחום התכנון יעבור להרצליה, לא נוכל להביע את עמדותינו לאזור הרלוונטי של חוף השרון. בשנת 97 הוועדה המקומית המשותפת המליצה על הפקדת התכנית בתנאים, יש הרבה דברים שטרם נעשו.

היו"ר - ב-13.8.96 קיימה ועדת המשנה לנושאים תכנוניים דיון והחליטה: "לעניין השטח בגבולה הצפוני של הרצליה, לדעת הוועדה השטח בעל חשיבות אזורית וארצית מהטעמים הבאים: מפעל תע"ש שפינויו מצריך התייחסות מיוחדת, חוף הים ואתר אפולוניה. כמו כן, במידה והשטח יועבר למרחב התכנון של הרצליה יקטע רצף הסמכויות של הוועדה המשותפת ויוותר שטח קטן בחוף הים בתחום סמכותה של הוועדה המשותפת. אשר על כן ממליצה הוועדה בפני שר הפנים להשאיר את השטח בתחום הוועדה המחוזית המשותפת עד אשר הוועדה המשותפת תגבש תכנון מוסכם לשטח האמור".

עליזה וסרטייל - נציגת מחוז ת"א - הוועדה המשותפת לא מסוגלת לפתור את הבעיות של בעלויות הקרקע מכיוון ששטח זה הוא מחוץ לקו הכחול של התכנית. מתכננות מחוז ת"א והמרכז חושבות שיש צורך לבדוק מבחינה שמאית איך לפצות את בעלי הקרקע.

שמואל צור - הכונס הרשמי - קיים מתחם גאוגרפי אחד שהוא גם מתחם תכנוני אחד שנמצא בגבול שני מחוזות. זה לא סביר שגבולות התכנון יעקפו את תחומי הבעלות. תהיה זו מדיניות בלתי צודקת במידה ובקרקעות שבבעלות המדינה תהיה בניה רוויה ובתחום הבעלות הפרטית יהיה מדבר תכנוני. לכן יש להשקיף על גוש זה כיחידה אחת. צריך לתת ביטוי תכנוני לזכויות הבעלים הפרטיים, הפתרון יכול להיות במחוז אחד או בשני מחוזות, כל פתרון מקובל עלינו. אנו מתנגדים לביטול הוועדות המשותפות אלא מציעים להרחיבן גם על השטחים שאות חלק מבעליהם אני מייצג. מציע להקפיא את הדיון בנושא עד אשר יגובשו קווים תכנוניים לאזור זה, ורק אם ימצא פתרון תכנוני בין שני המחוזות, אז לבטל את הוועדות המשותפות.

עו"ד אילנה בראף - יועצת משפטית לוועדה המקומית הרצליה - משנת 97' הוועדות המשותפות לא פועלות. עיריית הרצליה טוענת שלא יתכן שתחום השיפוט אשר הועבר להרצליה לא תואם את גבול התכנון. השטח סופח לתחומה לאור המציאות החדשה שמדובר בפיתוח עירוני של האזור. לגבי עניין שיתוף הפעולה אין שום סיבה שלא יהיה שיתוף פעולה בין שתי הרשויות. אולם, המציאות מדברת בעד עצמה, לוועדות המשותפות אין כלים לפעולה. לאחרונה גובשה הצעה תכנונית חדשה עם מינהל מקרקעי ישראל.

אריה שמחוני - מה גבולות שטח השיפוט האחרונים שנקבעו?

עו"ד אילנה בראף - כל השטח נמצא בתחום שיפוט הרצליה משנת 96'.

שירלי אמיר גוטוירט - נציגת מחוז המרכז - מחוז המרכז רואה חשיבות גדולה לאזור אפולוניה כאזור של פארק-מטרופוליני. קיים צורך לשמור על השטחים הירוקים באזור המרכז ולכן יש צורך לצופף זכויות בניה במקום אחד כדי לשמור על השטחים הפתוחים. מחוז המרכז ממליץ לא לפרק את הוועדה המחוזית המשותפת, דרוש תכנון כולל לאזור במנגנון של איחוד וחלוקה.

הוחלט:

הנושא יובא לדיון נוסף בוולנת"ע.
מינהל התכנון יציג לוועדה את המידע בדבר חלופות התכנון שגובשו בוועדות השונות. בנוסף, יוצגו המשמעויות השונות של פירוק או שמירת הרכב הנוכחי של הוועדות המשותפות.

מדינת ישראל
משרד הפנים
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

ת.כ. 2000-4589

פרוטוקול הוולנת"ע מס' 142 מיום 31.10.2000

השתתפו:

חברי הוועדה:

דינה רצ'בסקי (יו"ר), עפרה ליבנה, אשר שולמן, אביעד שר שלום, אפרים שלאין, פנחס כהנא, נחום פלד, גבי גולן, אריה שמחוני, צביקה קדמן, אורנה להמן.

מוזמנים:

עליזה וסרטייל, אפרים ויינהבר, שרון מונטיפיורי, מיכל טוכלר, אהרוני, דב הלוי, אהוד זקסברג, עמיר ריטוב, תמי קסטל בראון, ניבה לונדון, לארה גלזר, עלי פורטי, עפרה אבן, קרסנר שלמה, משולם גרנות, עו"ד אילנה בראף, אדרי עמירם כץ, עו"ד מיכאל גולדשטיין, שמואל צור, אמיר אלכופר, אדרי רננה ירדני גולן, עו"ד יהודה זמרת, תמר כפיר, עפר גרידינגר, נעמי אנגיל.

1. תמ"א/23 - שינוי מס' 9 - שינוי בהוראות התכנית.

המשך דיון בהערות הוועדות המחוזיות והמקומיות - ראה טבלת החלטות
בנספח מס' 1 - 'א' כ"ה

2. תמ"א/3 - שינוי מס' 11 ב' - שינוי מערך הדרכים במחוזות צפון וחיפה.

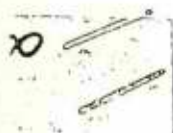
דיון בהערות הוועדות המחוזיות - ראה טבלת החלטות בנספח מס' 2.

3. מרחבי תכנון - ביטול הוועדה המחוזית והמקומית המשותפת לתכניות
"תעש - נוף ים" למחוזות תל-אביב והמרכז.

גב' אהובה פלג - מציגה את הנושא:

ביום 18.7.94 נחתם צו להקמת ועדה מקומית משותפת וצו להקמת ועדה מחוזית
משותפת לתכניות "מתחם תע"ש נוף ים".

ברקע הקמת הוועדות עמדה החלטת הממשלה משנת 1993 בדבר פינוי מפעל תע"ש
מהמתחם והקמת "ועדת הרמלך" במטרה לגבש קווים מנחים לתכנון האזור
שיאפשר את מימון מעבר המפעל ופיתוח האזור.



שטח התע"ש נמצא בחלקו במרחב התכנון של הוועדה המקומית לתכנון ולבניה הרצליה ובחלקו במרחב התכנון של הוועדה המקומית לתכנון ובניה חוף השרון וכן בחלקו בתחום הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז ובחלקו בתחום הוועדה המחוזית לתכנון ובניה ת"א.

בתאריך 30.10.94 כ"ח בחשון התשנ"ה התמנתה ועדת חקירה לבדיקת גבולות עיריית הרצליה בעקבות פניותיו של ראש העיר דאז מר אלי לנדאו להרחיב את גבולות השיפוט של הרצליה ולכלול בתוכם גם את שטחי תע"ש המתפנים.

ביום 22.5.96 הכריז שר הפנים בתוקף סמכותו לפי סעיף 8 לפקודת העיריות על שינוי תחום השיפוט בהתאם להמלצת ועדת החקירה כך שיכללו את שטחי תע"ש (וכן את שטחי האנטנות של בזק) פורסם בק"ת 5760 - תשנ"ו 11.6.96.

בעקבות חתימתו של שר הפנים על צו לתיקון גבולות השיפוט של הרצליה פנתה העירייה וביקשה להתאים את מרחב התכנון ולפרק את הוועדות המשותפות.

ב-13.8.96 - קיימה ועדת המשנה לנושאים תכנוניים דיון והחליטה: "לעניין השטח בגבולה הצפוני של הרצליה, לדעת הוועדה השטח בעל חשיבות אזורית וארצית מהטעמים הבאים: מפעל תע"ש שפניו מצריך התייחסות מיוחדת, חוף הים ואתר אפולוניה.

כמו כן, במידה והשטח יועבר למרחב התכנון של הרצליה יקטע רצף הסמכויות של הוועדה המשותפת ויוותר שטח קטן בחוף הים ובתחום הים בתחום סמכותה של הוועדה המשותפת.

אשר על כן ממליצה הוועדה בפני שר הפנים להשאיר את השטח בתחום הוועדה המחוזית המשותפת עד אשר הוועדה המשותפת תבקש תכנון מוסכם לשטח האמור".

ב-5.11.96 - אימצה המועצה הארצית את החלטת הוולנטי"ע.

בעקבות פניה של ממ"י והאוצר לשר הפנים והודעתם על הסכמה עקרונית עם ראש העיר על התכנית שתוכן לשטח, היתה פניה למועצה הארצית לקיים מחדש הליך של התייעצות עם הוועדות המקומיות והמחוזיות.

מזכירות המועצה הארצית פנתה לוועדות המחוזיות ת"א והמרכז ולוועדות המקומיות הרצליה וחוף השרון.

התקבלו תגובותיהם של הוועדה המקומית הרצליה והוועדה המחוזית ת"א אשר תומכות בביטול הצו ותגובת הוועדה המקומית חוף השרון והוועדה המחוזית מרכז אשר מתנגדות לביטול הצו.

עו"ד מיכאל גולדשטיין הפיץ לחברי הוועדה תזכיר מטעם הכונס הרשמי והאפוטרופוס הכללי, לעניין התנגדותו לביטול הוועדות המקומיות והמחוזיות המשותפות.

מר שמואל צור הכונס הרשמי והאפוטרופוס הכללי הופיע בפני הוועדה הציג את תמצית התזכיר לחברי הוועדה. ביקש לערוך תכנון כולל של כל האזור כולל קרקעות המדינה וקרקעות "המתחם הפרטי", תוך התחשבות בכל צרכי בעלי הקרקעות. ציין כי לשם כך יש לשמור ואף להרחיב את הסמכות של הוועדות התכנוניות המשותפות, אשר באמצעותן ניתן יהיה להכין תכנית כוללת לאיחוד וחלוקה מחדש של כל האזור, שתאפשר מימוש זכויות בעלי הקרקע הפרטיים.

עו"ד אילנה בראף הציגה את עמדת עיריית הרצליה, אשר מבקשת לפרק את הוועדה המקומית המשותפת.

עמדת הוועדה המקומית לתו"ב חוף השרון הוקראה במהלך הישיבה. כמו כן, התקבלה בקשה מאת יו"ר הוועדה המקומית לדחות את הדיון בנושא כיוון שבאותה השעה מתקיימת ישיבת ועדת בנין ערים, בה הוא משמש כיו"ר ולאחריה ישיבת מליאת המועצה.

אדרי רננה ירדני גולן ואדרי נעמי אנגיל הציגו בפני הוועדה את עמדות הוועדות המחוזיות.

הוחלט: לבקשת יו"ר הוועדה המקומית לתו"ב חוף השרון, הוועדה תשוב ותדון בנושא.



מינהל מקרקעי ישראל

אגף שיווק וכלכלה
כ"ב בחשון, תשס"א
20 בנובמבר, 2000

משרד הפנים
מינהל התכנון
26.12.2000
נתקבל
מס'

משרד הפנים
המועצה הארצית לתכנון ולבניה
27-12-2000
נתקבל

17-10-
11130

לכבוד
מר חיים רמון
שר הפנים
משרד הפנים
הקריה, ירושלים
כבוד השר

הנדון: תכנון מתחם תע"ש נוף ים - ועדות תכנון משותפות
סימוכין: מכתבו של מר שמואל צור מ 7.9.00

להלן טובא עמדת מינהל מקרקעי ישראל בכל הנוגע לעודות התכנון המשותפות במתחם תע"ש נוף ים.

1. רקע:

- 1.1 בתכנית מתחם תע"ש נוף ים (להלן: התכנית), כלולים מקרקעין וממוקמים בשני מרחבי תכנון שונים. מרחב תכנון הרצליה ומרחב תכנון חוף השרון.
- 1.2 עד שנת 1996, מוצלו המקרקעין, נשוא התכנית, בין שני תחומי שיפוט מוניציפליים: חלקם נכלל בשטח שיפוט של עיריית הרצליה וחלקם נכלל בשטח השיפוט של מועצה אזורית חוף השרון.
- 1.3 בעקבות מסקנות הועדה לחקירת גבולות עיריית הרצליה עם גבולות המועצה האזורית חוף השרון. חתם שר הפנים ביום 22.5.96 על אכרזת העיריית/שנינו תחום עיריית הרצליה) התשנ"ו - 1996 (להלן: האכרזה).
- 1.4 על פי האכרזה נכללים כיום המקרקעין, נשוא התכנית, בשטח המוניציפלי של עיריית הרצליה בלבד. על החלטת שר הפנים בדבר שינוי הגבולות המוניציפליים של עיריית הרצליה הוגשה עתירה בתיק בנ"צ 5825/96, במסגרתה התבקש בית המשפט העליון ביושבו כבית משפט גבוה לצדק להורות לשר הפנים לבטל את האכרזה.
- 1.5 עיקר טעני העותרים, בעלי חלקות פרטיות המנוקמות בסמוך למקרקעין נשוא התכנית, התמקדו בכך כי החלטת שר הפנים פסולה וגורמת לפגיעה ולקיפוח, שכן גבול השיפוט של עיריית הרצליה הורחב באופן מלאכותי בהתאם לקו הכחול של התכנית, וזאת על מנת להיטיב עם קרקעות המדינה בלבד.
- 1.6 העתירה נדחתה ע"י בית המשפט העליון בפסק דינו מיום 16.2.98 אשר קבע כי לא נפל כל פגם בשיקולים שנשקלו על ידי הועדה לחקירת גבולות ובהתאם כי לא נפגעו זכויות העותרים.
- 1.7 לאור זאת המקרקעין נשוא התכנית נכללים כיום בתחומיה המוניציפליים של העיר הרצליה. מנגד, נכללים המקרקעין בשני מרחבי תכנון מקומיים שונים.



מינהל מקצועי | ישראל

2. הועדות המשותפות - הרקע התכנוני והנורמטיבי להקמתן:

- 2.1 על פי סעיף 37 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה - 1965 (להלן: חוק התכנון) מוסמך שר הפנים, לאחר התייעצות עם המועצה הארצית, להקים ועדה משותפת לתכנון ולבניה ליותר מחוז אחד או ליותר ממרחב תכנון אחד.
- 2.2 מבח סמכות זו ונוכח העובדה כי המקרקעין נשוא התכנית, משתייכים לשני מרחבי תכנון שונים הונפקו בשנת 1994, דהיינו עוד קודם לאכרזה, שני צווי תכנון ובניה כדלקמן:
 - א. צו התכנון והבניה (ועדה מקומית משותפת לתכניות "מתחם תע"ש נוף ים) התשנ"ה - 1994.
 - ב. צו התכנון והבניה (ועדה מחוזית משותפת לתכניות "מתחם תע"ש נוף ים" למחוזות תל-אביב והמרכז) התשנ"ה - 1994.
- 2.3 צווים אלו בוטלו ותחתם הונפקו בשנת 1998. (ולאחר פרסום האכרזה) הצווים כדלקמן:
 - א. צו התכנון והבניה (ועדה מקומית משותפת לתכניות "מתחם תע"ש נוף ים) התשנ"ט - 1998.
 - ב. צו התכנון והבניה (ועדה מחוזית משותפת לתכניות "מתחם תע"ש נוף ים" למחוזות תל-אביב והמרכז התשנ"ט - 1998).

3. המצב הקיים - אנומליה משפטית ותכנונית:

- 3.1 חרף הרחבת גבולותיה המוניציפליים של עיריית הרצליה והכללת המקרקעין הרלבנטיים בשלומתם בשטח שיפוטה, חלקם של מקרקעין אלה נמצא במרחב התכנון המקומי של חוף השרון.
- 3.2 נוצר זה הינו בגדר אנומליה משפטית ותכנונית כמובהר להלן:
 - סעיף 13 (ב) לחוק התכנון קובע:

"צו תכנון לבני מרחב תכנון מקומי הכולל את השטח של מועצה אזורית לא יכלול גם שטחים של מועצה מקומית שאיננה מועצה אזורית או של עירייה, אלא אם כן שוכנע שר הפנים לאחר התייעצות עם שר החקלאות כי לא היה כקביעת מרחב התכנון המקומי משום פגיעה באופיה המיוחד של המועצה האזורית הנוגעת בדבר".
 - 3.3 בהתאם לכך וכעקרון אין להותיר שטח הכלול בגבולות מוניציפליים של עירייה במרחב תכנון הכולל את השטח של המועצה האזורית.
 - 3.4 לא זו אף זו: נוכח חוסר ההומוגניות בין המרחב התכנוני לשטח המוניציפלי של העיר ונוכח מתן הצו להקמת הועדות המשותפות נוצר מוצב לפיו תכנית שתוגש תידון עי"י הועדה המשותפת בעוד אשר הסמכויות ליתן היתרי בניה לגבות היטלי השבחה וכיוצ"ב מוקנית לועדה המקומית המוסמכת לפעול בתחומי שיפוטה של הרשות המוניציפלית, דהיינו הועדה המקומית לתכנון ולבניה הרצליה.
- 4. עמדת מינהל מקרקעי ישראל הינה כי יש להסדיר את האנומליה המתוארת לעיל ובהתאם הנך מתבקש להפעיל את סמכותך הקבועה בסעיף 13 (א) לחוק התכנון:

"שר הפנים לאחר התייעצות עם המועצה הארצית, הועדה המחוזית והרשות המקומית הנוגעת בדבר, רשאי להכריז בצו על שטח כעל מרחב תכנון מקומי (להלן: צו התכנון)".

דהיינו, להכריז על שינוי גבולות המרחב התכנוני של העיר הרצליה, כך שיתאם לשטח המוניציפלי של העיר ובהתאם לבטל את צו הועדות המשותפות משנת 1998.

תשומת לבך מופנית לכך כי סדר פעולות זה ננקט בדרך כלל כדבר שבשגרה ור"ט: ע"א 1733/96 אולמרט ראש המועצה המקומית גבעת שמואל ואחי נגד שר הפנים.



5. התייחסות לטענות האפוטרופוס הכללי במכתבו אליך מיום 7.9.00:

- 5.1 כאמור לעיל, העתירה בבג"צ 5825/96 אשר הוגשה ע"י בעלי הקרקעות הפרטיות נדחתה פה אחד על ידי שופטי בית המשפט העליון.
- 5.2 ויתרה מכך: בפסק הדין מצויין מפורשות כי: "בל וכוויתיהם של העותרים שמורות להם כאשר עניינם יבוא לפני רשויות התכנון, בין על דרך של הגשת תכנית מטעמם, הן על דרך של התנגדות והן בדרכים אחרות".
- 5.3 בעלי המקרקעין הפרטיים טרם הגישו כל תכניות ומשכך אין לשעות לטענה לפיה קיימת הפליה תכנונית בין הקרקעות הסגורות ע"י מ"י לבין הקרקעות שבבעלות פרטית.
- 5.4 יוטעם עוד: כי עצם העובדה שהוגשה תכנית, המתייחסת לקרקעות המדינה ואינה כוללת את הקרקעות שבבעלות פרטית, אינה מעלה ואינה מורידה, ואין בכך בלבד כדי להצביע על הפליה תכנונית כלשהי.
- 5.5 מכל מקום, אין בטענה בדבר הפליה תכנונית בכדי להשליך על מרחבי התכנון השונים וקיומן של ועדות משותפות.
- בעלי הזכויות במקרקעין הפרטיים, כפי שאף נפסק ע"י המשפט העליון, רשאים להגיש בכל עת תכנית טעמם וזו תוגש לוועדה המקומית המתאימה, דהיינו הועדה המקומית חוף השרון. שכן המקרקעין הינם בתחומה המוניציפלי ובמרחבה התכנוני.
- 5.6 אשר לטענות האפוטרופוס הכללי נראה כי האפוטרופוס ונציגו מנסים לעקוף את פסק דינו של בית המשפט העליון בבג"צ 5825/96 ע"י דרישה שלא לשנות את מרחבי התכנון וזאת חרף אישור האכרזה בדבר שינוי הגבולות המוניציפליים של עיריית הרצליה.
- 5.7 הטענה כי מדובר באתר בעל חשיבות תכנונית לאומית אין בה כדי להצדיק קיום ועדה משותפת. בפסק דינו של בג"צ 5825/96 נקבע כי דין המקרקעין הממוקמים באזור המצוקים להישאר ביעודם ככלולים כשטחי הפרשות לצרכי ציבור.
- וטויל לדוגמא את מרחב התכנון המקומי של העיר ירושלים הכולל אתרים בעלי חשיבות לאומית מנהדרגה הראשונה ואולם אין איש מעלה על הדעת כי בשל כך תוקם בצו ועדה משותפת, שמרחב התכנון שלה ישתרע על אתרים אלה.
- 5.8 ודי טא גם פסק הדין בבג"צ 465/93 טריידט ס.א. חברה זרה נגד הועדה המקומית לתכנון ולבניה הרצליה.
- עניינה של עתירה זו כהחלטת הועדה המקומית לתכנון ולבניה הרצליה להפקיע חלקה המסווגת כשטח ציבורי פתוח הממוקמת, אף היא, בהרצליה פיהות לאורך רצועת חוף הים, חולותיה והמצוק המתנשא מעליה.



מינהל מקרקעי ישראל

העתירה נדחתה, וגם במקרה זה ציין בית המשפט כי מיקום החלקה והמבנה של מיועדים אותה באופן טבעי לצרכי ציבור ולפיכך אין לבטל את ההפקעה שכן הנוק שיגרם לציבור מביטולה גובר על הנוק שיגרם לעותרים.

5.9 מכל מקום העשייה במקרקעין המוקנים לאפוטרופוס, בהיותם כלולים בתחומי גן לאומי, כפופה ממילא לתמ"א 8 - תכנית מתאר ארצית לגנים לאומיים, שמורות טבע ושמורות נוף - וזו המסגרת הנורמטיבית המשריינת אותם מפני עשייה הנוגדת את הוראות התמ"א ואין כל נושמות להכפיפם לסמכות תדה משותפת.

6. מכל הסעמים המפורטים לעיל מינהל מקרקעי ישראל תומך בהליך אשר יביא לביטול הועדות הנושמות במתחם תע"ש נוף ים.

צברכה
נושה אדרי
סמוניל שיווק וכלכלה

העתק: גור חומש מידון, מנהל המינהל.
מר דן סתיו, מנהל אגף תו"פ.
מר ירון ביבי, מנהל מחוז תל-אביב, כמ"י.
מר יצחק מוזס, סגן בכיר ליועמ"ש כמ"י.

(כשה אדרי)

**תזכיר: התנגדות הכונס הרשמי והאפוטרופוס הכללי לביטול
הועדות המקומית והמחוזית המשותפות למתחם
תע"ש נוף ים.**

א. רקע כללי

1. באזור הנמצא מצפון למתחם מפעל תע"ש נוף ים ושדה האנטנות של בזק ומדרום לקרקעות קבוץ שפיים, משתרע מתחם קרקע המשתרע על שטח של כ- 1,500 דונם, המחולק לכ- 800 חלקות קרקע כולן בבעלות פרטית (להלן-"המתחם הפרטי").

הפרצלציה ההיסטורית של החלקות במתחם (הקיימת עד עצם היום הזה) מצביע על הכוונות התכנוניות המקוריות שהמתחם יהיה אזור בנוי ועל כך שרוכשי הקרקע המקוריים ביקשו לרכוש את הקרקע לצורך זה.

ראה נספח "א" הרצ"ב הכולל תסריט "המתחם הפרטי" ע"ג מפת גושים.

2. יחודו של "המתחם הפרטי" לעומת הקרקעות שמסביב לו מתמצה בעובדת היותו בבעלות פרטית לעומת קרקעות המדינה מדרום, קרקעות קבוץ שפיים מצפון וקרקעות מושב רשפון ממזרח.

זכויותיהם של בעלי הקרקע הפרטיים הוקפאו לאורך שנים רבות, והקרקע שנרכשה על ידם נותרה נטולת כל זכויות תכנוניות, וכל שנותר להם היה לצפות בפיתוח שמסביב ועיניהם כלות.

אמנם, פעילותו של מפעל התע"ש במקום מנעה במשך שנים רבות את האפשרות לפתח חלק מ"המתחם הפרטי" ולא ניתן היה להכין תכניות לבניה באותו חלק הסמוך למתחם תע"ש, ואולם כפי שיוצג להלן, גם לאחר שהפעילות בתע"ש הסתיימה והחלו פעולות התכנון להפשרת קרקעות המדינה לבניה פרטית בתחום התע"ש ושדה האנטנות, פסחה הפעילות התכנונית במתכוון על קרקעות "המתחם הפרטי" וגבול התכנון (הקו הכחול) נקבע על בסיס גבול הקרקעות שבבעלות המדינה - ללא כל שיקול תיכנוני.

ב. "ועדת הרמלך" - הקמת הועדות המשותפות

3. בשנת 1993, נתקבלה החלטת ממשלה על פינוי מפעל תע"ש נוף ים.

ההחלטה הני"ל לוותה בהנחיה להפיק מהשטחים שיפנו (כולל שטח שדה האנטנות של בזק), את המימון הדרוש להעברת המפעל וזאת ע"י הפשרת קרקעות המדינה במקום ושינוי יעודן לבניה ולצורך זה הוקמה ועדה בינמשרדית בראשות מר י. הרמלך לגיבוש קווים מנחים לתכנון האזור.

במסגרת פעילותה של ועדת הרמלך, ומאחר ותחום התכנון שעליו הופקדה הועדה נמצא בזמנו בשטח השיפוט של עיריית הרצליה וחוף השרון גם יחד וכן בתחום השיפוט של ועדה מחוזית מחוז מרכז וועדה מחוזית מחוז תל אביב, הוקמו ביום 18/7/94 ועדות מקומית ומחוזית משותפות לתכניות מתחם תע"ש נוף ים.

ג. הועדה לחקירת גבולות

4. ביום 4/10/94 פנה ראש עיריית הרצליה בדרישה להקים ועדת חקירה, לבדיקה מחודשת של גבולות עיריית הרצליה בתחום גבול עיריית הרצליה והמועצה האזורית חוף השרון וזאת בהמשך להחלטת הממשלה הנזכרת ולהקמת ועדת הרמלך.

בסופו של הליך, המליצה ועדת החקירה בחודש אוגוסט 1995 - להעתיק את גבול שיפוט עיריית הרצליה - חוף השרון צפונה, באופן שיתווסף לתחומה של הרצליה השטח שבתחום התכנון של הועדות המשותפות למתחם תע"ש נוף ים ובמילים אחרות, כל קרקעות המדינה יהיו בתחום שיפוט הרצליה ואילו כל קרקעות "המתחם הפרטי" יהיו בתחום שיפוט חוף השרון.

ביום 22/11/95 אומצה ההמלצה הנ"ל ע"י שר הפנים.

ד. בג"צ 585/96 ו-2819/97

5. ההחלטה בדבר העתקת גבול שיפוט עיריית הרצליה לגבול הקרקעות בבעלות המדינה הביאה בעלי קרקע ב"מתחם הפרטי" לעתור לבית המשפט העליון בטענה ששינוי גבול השיפוט המחלק בין קרקעות מדינה לקרקעות פרטיות, יש בו כדי ליעד את קרקעות המדינה לפיתוח בתחום הרשות העירונית ולעומת זאת יגזור על הקרקעות הפרטיות מידבר תיכנוני בתחום הרשות הכפרית.

6. בהחלטתו קבע בית המשפט העליון כי :

"1. הגענו לכלל מסקנה שלא נוכל **בהליך הנוכחי** להושיעה את העותרים, אנו כותבים דברים אלו בנימה של צער משום שועדת החקירה המליצה להתחשב בעניינם של בעלי החלקות הפרטיות הסובלים מתחושה עמוקה של פגיעה וקיפוח, שלא ניתן להם ליהנות מהליכים רחבי היקף של "הפשרת" קרקעות שלידם ועיניהם רואות וכלות. הועדה הוסיפה ואמרה :

" נראה לנו שלא יהיה זה סביר והוגן שהממשלה תשתמש בכוחה לשנות תכניות מתאר ולהפשיר לבניה קרקעות שבבעלותה מטעמים כספיים (כדי לממן העברת מפעלי תע"ש), וזאת בשעה שמבעלים פרטיים של קרקעות שכנגד תמנע זכות זו ... לדעת הועדה ראוי שינתנו לבעלי קרקעות פרטיות אלו ... זכויות בניה בתחום קרקעות המדינה ... בתמורה יעביר כל בעל קרקע שיסכים להסדר כזה את אדמותיו לבעלות המדינה".

אך כל האמור הוא בתחום הרצוי משום שגם הועדה לא ראתה להמליץ על סיפוחם של מקרקעי העותרים לתחום השטח המוניציפלי של הרצליה, ומשום שהגענו לכלל מסקנה שצודקת המדינה בטענתה שעניין הגבולות המוניציפליים לחוד ועניין התכנון לחוד.

2. האירוע שבגדרו הוקמה ועדת החקירה הוא החלטת הממשלה להעביר מטעמים לאומיים את מפעל התע"ש למקום אחר, והעותרים לא הצליחו לשכנענו שהועדה חרגה מהמנדט שניתן לה או שבהחלטתה היא לא הייתה רשאית להתחשב בגורם שלשמו התמנתה לרבות ההיבטים הכספיים הקשורים בו. אין צורך לאמר שכל זכויותיהם של העותרים שמורות להם כאשר עניינם יבוא בפני רשויות התכנון, בין על דרך של הגשת תכנית מטעמם, הן על דרך של התנגדות, והן בדרכים אחרות. יש לקוות שבשלבם הבאים של הליכי התכנון יוכל גם עניינם של העותרים לבא על סיפוקו."

7. בהחלטתו קובע בית המשפט העליון באופן מפורש כי הפליה תכנונית על בסיס הבחנה בין קרקעות בבעלות מדינה לקרקעות פרטיות - הנה פסולה, כי לבעלי הקרקע הפרטית ב"מתחם הפרטי" זכויות תכנוניות שמימושן צריך לצאת אל הפועל במסגרת הליכי התכנון באזור.

8. במהלך הדיון בעתירות הנ"ל הגישה המועצה האזורית חוף השרון באמצעות יו"ר המועצה, תצהיר לפיו בכוונתה להכין תכנית ל"מתחם הפרטי" שבמסגרתה יופשרו קרקעות לבניה.

ה. תכנית המתאר המחוזית למחוז המרכז ת/מ/מ/3 - 21

9. ביום 20/3/98 פורסמה הודעה בדבר הפקדת תכנית המתאר המחוזית הנ"ל, תכנית זו חלה על מרחב התכנון של מחוז המרכז ולעניינינו היא חלה על כל הקרקעות הפרטיות שמצפון למתחם תע"ש ומייעדת אותם לשטח ירוק.

התכנית הנ"ל מנציחה את הפלית הקרקעות ב"מתחם הפרטי" ומותירה על כנו את היעדר התכנון בתחום קרקעות אלו. לפיכך הגיש הכונס הרשמי והאפוטרופוס הכללי התנגדות להוראות התכנית הנוגעות למתחם הנ"ל וזאת תוך התייחסות להיותה של התכנית פוגעת בזכויות בעלי הקרקע, מפלה אותן הפליה פסולה ובלתי מתאימה מבחינה תכנונית למאפייני האזור וצרכיו התכנוניים.

טרם ניתנה החלטה בהתנגדות הנ"ל.

1. פעילות תכנונית בנוגע ל"מתחם הפרטי"

10. מאחר והכונס הרשמי והאפוטרופוס הכללי מטפל בחלקות קרקע רבות ב"מתחם הפרטי", המהוות אחוז משמעותי מסה"כ הקרקעות המתחם, נכנס הוא לעובי הקורה בטיפול בקידום תיכנונו של המתחם וזאת בין היתר ע"י תיאום בין הגורמים השונים הרלוונטיים לקידום תכנון המקום.

11. המועצה האזורית חוף השרון פועלת לקידום הכנת תכנית שבמסגרת יופשרו קרקעות ב"מתחם הפרטי" במסגרת תכנית לשנוי ייעודו של חלק מהמתחם לבניה כפרית.

12. הלשכה המחוזית לתכנון ובניה מחוז מרכז קבעה מספר עקרונות בסיסיים לתכנון המתחם ובניהם:





" חשיבות השארת שטח פתוח גדול בין הרצליה לשפיים."
 " כל תכנון מחייב איחוד וחלוקה של כל השטחים עד לשפיים, כולל השטח ממזרח לכביש"
 " יש לבחון : א. תכנון בו הפיתוח מתרכז ממערב לכביש 2 ובחלק הדרומי.
 ב. תכנון שחלק מהפיתוח מתרכז גם ממזרח לכביש 2...".

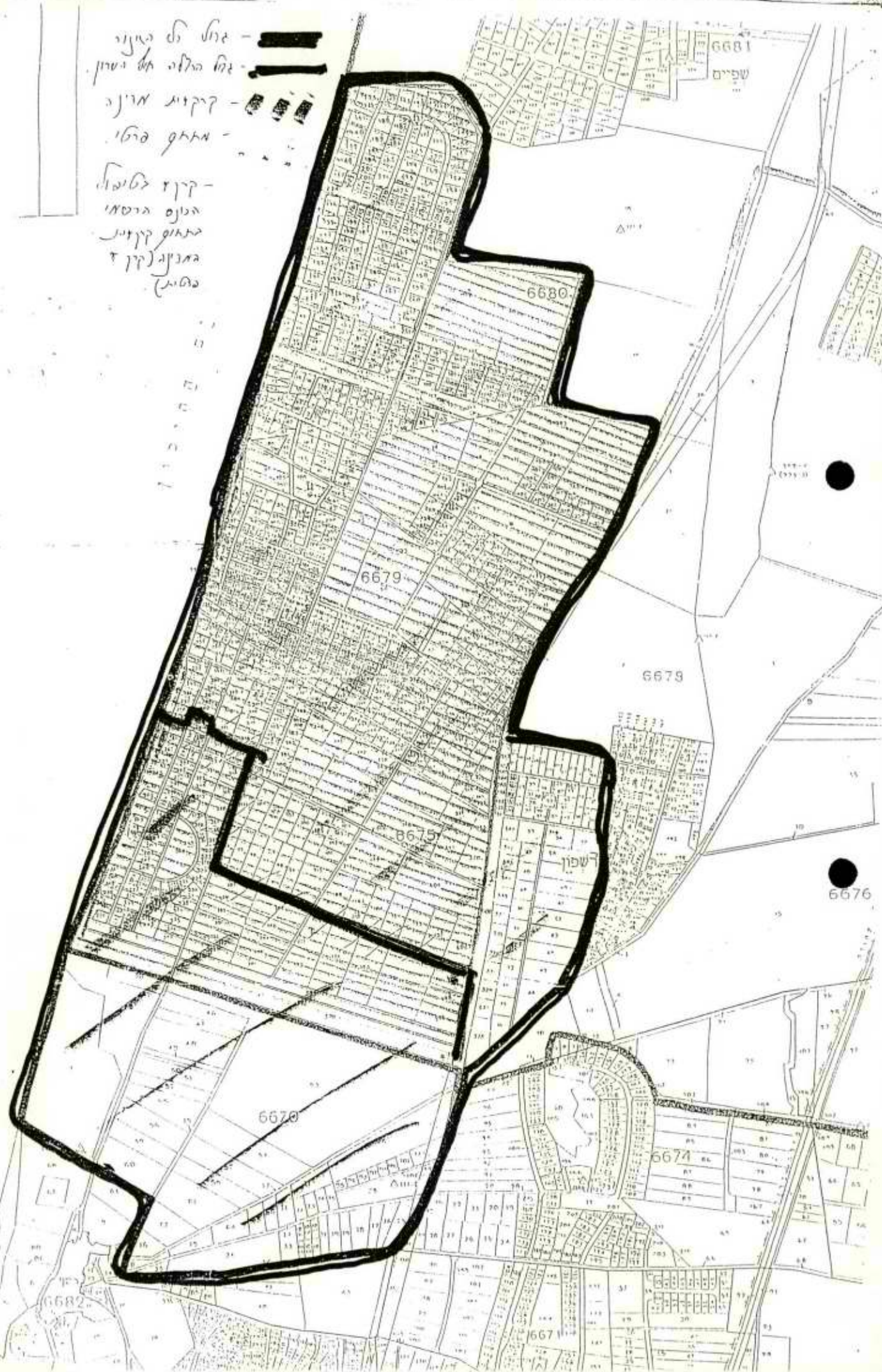
2. סיכום

12. מימוש זכויותיהם של בעלי הקרקע ב"מתחם הפרטי" יכול להיעשות אך ורק במסגרת של תכנון כולל של כל האזור הכולל הן את קרקעות המדינה והן את קרקעות ה"מתחם הפרטי", ומסיבה זו יש הכרח לשמור ואף להרחיב את תחום הסמכות של הועדות התכנוניות המשותפות שרק באמצעותן ניתן יהיה להכין תכנית כוללת מאוזנת וצודקת שבמסגרתה תיעשה פעולת איחוד וחלוקה מחדש של כל האזור, שיאפשר מימוש זכויות בעלי הקרקע הפרטיים.

התעלמות מזכויות בעלי הקרקע הפרטית ב"מתחם הפרטי" (זכויות שהוכרו למעשה בהחלטת בית המשפט העליון הנזכרת לעיל) לא תעמוד בביקורת שיפוטית, ובכוננת הכונס הרשמי והאפוטרופוס הכללי להתנגד באופן נחרץ לכל ניסיון לפגוע בזכויות אלו.

13. באזור שבו אנו דנים קיימים מספר אתרים בעלי חשיבות תכנונית לאומית ממדרגה ראשונה ובראשן עתיקות אפולוניה, מצוק חוף הים ועוד. תכנון נכון חייב להיות תכנון כולל המביא בחשבון את כל האלמנטים הרלוונטיים ויש בו כדי להביא לפתוח פנינה במקום, לעומת זאת תכנון חלקי ובלתי מקצועי ייצור חוסר איזון ויביא על האזור עוד שנים רבות של הקפאה והזנחה.

גזרת ים התיכון - 
 גזרת הנהר אל הים - 
 קרקעות ארונים - 
 אגף פארק - 
 קנין לטובה - 
 חנוכי גרמני - 
 גבעות קנין - 
 גבעות קנין - 
 גבעות קנין - 



29/10/00
יבטל
✓

ED2-5

החלטה לתע"ש נוף ים 11.10.00

מנהל תכנון, אגף תכנון

השטח הנדון המכונה תע"ש נוף ים מצוי בטבעת התיכונה של מטרופולין ת"א. שטח זה נמנה עם האזורים אותם יש לשמור ברובם כחלק ממערך השטחים הפתוחים החסרים ברמה המטרופולינית.

השטח הינו בעל חשיבות ורגישות לאומית ממדרגה ראשונה והתכנון בו יצטרך להתייחס בן היתר לנושאים הבאים:

1. הצורך לפנות את המפגע האקולוגי של תע"ש.

2. שיקום ושימור אתר אפולוניה.

3. השארת רצועת חוף פתוחה.

4. שימור רכס הכורכר תוך התייחסות לרגישות הנופית שבקרבתו.

הועדה סבורה כי התכנון הראוי לאיזור זה מחייב פיתוח צמוד דופן לפיתוח עירוני קיים מדרום (בהרצליה) והבטחת שטח צפוני חופשי מפיתוח בתחים חוף השרון. מטרה זו יכולה להיות מושגת רק על-ידי תכנון כולל של כלל המתחם המצוי בשני מרחבי תכנון שונים ולכן ממליצה הועדה המחוזית בפני המועצה והארכיט להשאיר את השטח בתחום הועדה המחוזית המשותפת.

מדינת ישראל
משרד הפנים
הועדה המחוזית לתכנון ולבניה ת"א

תאריך: 12.9.2000

אל: גבי יעל ו/או אהובה, מ. ארצית
משרד הפנים, ירושלים

הנדון: המלצה לביטול הועדה המשותפת לתע"ש נוף-ים.

לאור העברת שטח השיפוט של תע"ש נוף-ים לתחום העיר הרצליה אנתנו ממליצים על ביטולה של
הועדה המשותפת לתע"ש נוף-ים.

בברכה,

אדו"י פחילי
מתכנ מחוז ת"א

P-11.DOC

מגדל שלום רח' אחד העם 9, ת.ד. 29090, תל-אביב 61290
טל' 5193333 - 03 קבנלת קהל: בימים א', ג', ה', מ-11:00 - 14:00



הועדה המקומית לתכנון ולבניה חוף השרון

א' סיון, תש"ס
4 יוני, 2000

לכבוד
המועצה הארצית לתכנון ולבניה
משרד הפנים
ת.ד 6158
ירושלים - 91061

שלום רב,

הנדון: ביטול צווי התכנון והבניה לועדה המחוזית ולועדה המקומית המשותפת לתוכניות
"מתחם תעש - נוף ים" למחוזות תל אביב והמרכז, התשנ"ט - 1998
סימוכין: מכתבכם מיום 29.5.2000

- הועדה המקומית חוף השרון מתנגדת לכוונתו של שר הפנים, לבטל את הועדה המחוזית ואת הועדה המקומית המשותפת לתכנון "מתחם תעש - נוף ים".
1. מתחם תעש - נוף ים משתרע על שטחים מוניציפליים של עיריית הרצליה ושטח של כ- 400 דונם, אשר הועברו ממועצה אזורית חוף השרון לתחומה של עיריית הרצליה, חרף התנגדותה של חוף השרון.
 2. בשנת 1994 הוקמו הועדות המשותפות, מתוך השקפה כי האזור כולו המיועד לתכנון, הוא חטיבה תכנונית אחת. מאז ועד היום לא השתנה דבר בשטח מבחינה תכנונית, המצדיק סטייה מההשקפה האמורה.
 3. הועדות המשותפות עוסקות מאז הקמתן בתכנון מתחם תעש-נוף ים, ולא ברור מדוע יש לבטל את הועדות האלה בטרם סיימו את עבודתן ובטרם הוכנה ואושרה תכנית למתחם תעש.
 4. לתכנון מתחם תעש יש השפעה מיידית על כל האזור שמצפון למתחם והנמצא בחוף השרון, והשתתפות נציגי הועדה המקומית חוף השרון בועדות אלו מביאה לתאום תכנוני בין שתי הרשויות הגובלות, ואין כל הצדקה לשנות זאת בשלב כל כך מתקדם של עבודת הועדות המשותפות.
 5. עד היום לא שונו מרחבי התכנון של הועדה המקומית חוף השרון והרצליה, ולא של הועדות המחוזיות תל אביב ומרכז. ועל כן, אין מקום לבטל את פעולתן של הועדות המשותפות.
 6. ברור שתכנון מתחם תעש נוף ים עלול להשפיע על חוף השרון, והחשש הוא להשפעה שלילית של גלישה אורבנית לכיוון חוף השרון. על כן, על חוף השרון להמשיך לקחת חלק בעבודת הועדות המשותפות העוסקות בתכנון המתחם עד לאישורה של התכנית.

בכבוד רב,

אהרון בז'רנו
יו"ר הועדה המקומית
לתכנון ולבניה חוף השרון

העתק: גבי יעל גרמן, ראש העיר הרצליה
N:\WORD\Mazkita3\ועדה\ביטול צווי תכנון מתחם תעש נוף ים.doc

הועדה המקומית לתכנון ולבניה חוף השרון



לי תשרי, תשס"א
29 אוקטובר, 2000
תיק חש/ 20
תע"ש נוף ים

לכבוד
אד"י דינה רציבסקי
יו"ר המועצה הארצית לתכנון ולבניה
משרד הפנים
ירושלים
שלום רב,

הנדון: ישיבת המועצה הארצית בתאריך
31/10/2000 בנושא ביטול הועדות
המקומיות והמחוזיות המשותפות במתחם
"תע"ש נוף-ים"

על אף שאני אמור להשתתף בישיבה שבנדון לא קבלתי כל הזמנה לכך. בעקיפין נודע לנו
שדיון בנושא הנדון יתקיים במועצה הארצית בתאריך 31/10/2000 בשעה 15:15.

לצערי, לא אוכל להשתתף בדיון היות ובאותו תאריך ובאותה שעה מתקיימת ישיבת ועדת
בנין ערים שאני משמש בה כיו"ר, וישיבת מליאת המועצה בהמשך. ישיבות אלה נקבעו מזה
כחודש ואף יצאו הזמנות לכך.

תכנון מתחם "תע"ש נוף-ים" חשוב ביותר למועצה אזורית חוף השרון ואני רואה כחיונית
את השתתפותי בדיון.

אודה על הורדת הנושא מסדר היום וקביעת מועד מאוחר יותר לדיון בו נוכל להשתתף.

בשולי הדברים ברצוני להוסיף שאת דעתי, באופן כללי ביותר, שלחתי לכם במכתב מתאריך
4.6.00.

לנוחיותך מצ"ב מכתבי זה.

בכבוד רב,

אהרון בזרנו
יו"ר הועדה המקומית לתכנון ולבניה
וראש המועצה

העתק:
מר דב גזית, מנכ"ל משרד הפנים
עו"ד נורית מצגר, יועצת משפטית
עו"ד ישראל נשבו, היועץ המשפטי למועצה
אד"י ירדן ערמון, מהנדס חוועדה
לוט.

חורגים

כפר-נטר

מוסד נוה-הדסה

אירוסף

רשפון

שפיים

תל-יצחק

יקום

גליל-ים

געש

בית-יוזשע

בני-משה

בני-משה

בני-משה

בני-משה



כ"ו אייר, תש"ס
31 מאי, 2000
מספרנו: 3284/00

לכבוד
גברת אהובה פלג
מזכירת המועצה הארצית
רחוב קפלן 2
ת"ד 6158
ירושלים 91061

הרינו לאשר קבלת מכתבך בנושא ביטול צווי התכנון והבניה לועדה המחוזית ולועדה המקומית המשותפת לתכניות "מתחם תעש-נוף ים" למחוזות תל-אביב והמרכז, התשנ"ט 1998.

הוועדה המקומית מביעה בזאת את הסכמתה החד-משמעית להחלטת שר הפנים שהרי מזה חודשים ארוכים אנו מבקשים שתתקבל החלטה שכזו.

בכבוד רב,

יעל גרמן

ראש העירייה

ויו"ר ועדת בניין ערים מליאה

