

# מדינת ישראל

משרד הממשלה

משרד תשלומי הארנונה

מועצה ארצית  
פרוטוקולים של מועצה ארצית  
עתכון ולבניה  
~~1994~~ - 1994 - מאי  
1996  
נא

מחלקת הארנונה  
ארנונה ארצית

תיק מס' 5/181



שם: תכנון ורישוי פיזי - מועצה ארצית

גל - 5 / 50361

מזהה פיזי: 139.0/81 - 5  
מזהה לוגי: מס פריט: 1116544  
כתובת: 02-109-04-13-08  
01/01/2014



שר החקלאות  
ופיתוח הכפר

טו' אדר תשנ"ו  
6 במרץ 1996  
תיק: רשות לתכנון  
סימוכין: 0116

משרד האנרגיה והתשתיות  
לשכת השר  
07-3-1996  
ד' גבנס

לכביד  
שר האנרגיה  
מר גונן שגב

להעביר הטיק  
ליועץ  
א/בוקטה  
הנושא  
זוהר

מחצית, אורלי

הנדון: אישור דו"ח "ועדת קדמון" במועצה הארצית לתכנון

כזכור לך נוודאי, אושר דו"ח ועדת קדמון ע"י הממשלה באפריל 1995.

הדו"ח הנדון בא לות מענה וכללים לחקמת תעסוקות חלופיות במושב, על רקע העובדה שהוקמו אלפי עסקים הלא בסיס חוקי מתאים ואשר בחלקם גרמו גם להפרעות סביבתיות ואחרות.

ביום 12/3/96 יובא הנושא לדיון מסכם ואישור במועצה הארצית לתכנון.

מאחר ויישום הדו"ח מותנה בראש ובראשונה בהטמעתו במוסדות התכנון והבניה, אנו מייחסים חשיבות רבה לדיון זה ולאשור הדו"ח במועצה.

אני מבקש שתעשה מאמץ ותנחה את נציגך במועצה הארצית, גב' ירדנה פלאיט להצביע

בעד אישור הדו"ח ויישומו במסגרת חוק התכנון והבניה.

אודה לך גם אם תתמוך ביישום הדו"ח כלשונו, כולל הפתרונות המומלצים לגבי חלק א', חקמת אזורי מלאכה במושב, בחקמת אזורי העשייה במועצות האזוריות, כל זאת בראיית תכנונית אזורית כוללת וכפוף לחוק התכנון והבניה.

הנני מודה מראש על הענותך כדי לאפשר לנו למתור בעיה סבוכה זאת במאמץ משותף.

בברכה,  
  
יעקב צור  
שר החקלאות

העתק: י. בשיא - מנכ"ל המשרד  
מ. כהן (קדמון) - מנהל הרשות לתכנון



שר החקלאות  
דפיהוח הכפר

סו' אדר תשנ"ו  
6 במרץ 1996  
תיק: רשות לתכנון  
סימבול: 0116

משרד החקלאות  
דפיהוח הכפר  
1000-6-07  
תל אביב

אשרתי הטיק  
אשרתי  
אשרתי  
אשרתי  
אשרתי

מס' תכנון  
מס' תכנון  
מס' תכנון

הגדרת תחום תכנון

התחום לתכנון...  
התחום לתכנון...  
התחום לתכנון...  
התחום לתכנון...  
התחום לתכנון...  
התחום לתכנון...  
התחום לתכנון...  
התחום לתכנון...  
התחום לתכנון...  
התחום לתכנון...

אשרתי  
אשרתי  
אשרתי



331 אהלזא החלטה  
בנושא צוה קצמון

מס' 358/א

נספח

מצ"ב סיכום החלטות המועצה הארצית לתכנון ולבניה בכל הקשור לשימושים הלא-חקלאיים בתחום חלקה א'.

1. המועצה הארצית, לאחר ששמעה את דווח הצוות והמלצותיו מנחה את הוועדות המחוזיות לאשר בקשות לשימוש חורג למבנים שהוקמו כדין, בתנאי שהשימוש החורג באותם מבנים תואם את תנאי איכות הסביבה כפי שפורטו בנספח המצ"ב ובתנאי שהשימוש החורג נעשה בשטח שאינו עולה על 500 מ"ר.

הוועדות המחוזיות רשאיות, לפי שיקול דעתן, לאשר שימוש חורג שנעשה בשטח העולה על 500 מ"ר, לתקופה שלא תעלה על 3 שנים, ובלבד שתדרוש ערובה, להנחת דעתה, לסילוק השימוש החורג מן השטח העולה על 500 מ"ר בתוך תקופה זו.

בנוסף על פי הנחיות היועץ המשפטי לממשלה מיום 19.2.96:

1.1 היתר לשימוש חורג, ינתן רק לאחר קיום ההליכים החוקיים במלואם, לרבות הליכי פרסום והתנגדויות ומתן אפשרות התנגדות לכל תושב המתגורר בישוב.

1.2 לפי סעיף 151 לחוק אין לתת היתר לשימוש חורג "אם יש בכך סטיה ניכרת מתכנית העולה על הקרקע או הבניין".  
ולכן היתר לשימוש חורג ינתן בכפוף לתקנות התכנון והבניה (סטיה ניכרת מתכנית) התשכ"ז-1967.

1.3 בהתאם לסעיף 7(ג) לתוספת הראשונה לחוק שימוש חורג בקרקע חקלאית, טעון אישור הוועדה המחוזית ואישור הוועדה לשמירה על קרקע חקלאית.

2. להלן מצורפות המגבלות התכנוניות לשימושים המותרים בחלקה א'.

2.1 סך שטח הבניה הכולל, בחלקה א' לכל השימושים המותרים יהיה עד 40% (ארבעים אחוז) משטח חלקה א' ולא יעלה על 1,200 מטר מרובע.  
ז.א. סך השטחים המכונים בתחום חלקה א' לא יעלה על 1,200 מ"ר.

2.2 בחלקה א' ששטחה עד 1.0 (אחד) דונם יותרו בניית מבני מגורים בלבד.

2.3 בחלקה א' ששטחה בין 1.0 דונם ל-1.6 דונם ניתן יהיה להקים בנוסף למבני המגורים גם מבני קייט ותיירות.

2.4 בחלקה א' ששטחה מעל 1.6 דונם ניתן להקים מבנים לשימושים לא חקלאיים ובלבד שיעמדו בתנאים ובמגבלות המפורטים.

2.5 שטח בניה מירבי למבנה מוסב לא יעלה על 500 (חמש מאות) מטר מרובע.

2.6 שטח בניה מירבי למבנה חדש המיועד לשמש כמבנה לשימושים יצרניים לא חקלאיים לרבות אחסנה חקלאית זעירה לא יעלה על 300 (שלוש מאות) מ"ר.



691510/2

374 400 = 050

3381N  
3381C

מדינת ישראל  
משרד הפנים  
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

הצוות להכנת הצעה לישום עקרונות דו"ח ועדת קדמון, ישיבה מיום 26 בפברואר 1996.

הצוות דן בהצעת החלטה בנושא דו"ח קדמון, ולאחר ששמע את הערות החברים בצוות, נציג השלטון המקומי, עמדתה של העמותה לשמירת איכות החיים במושבים ועמדתו של היועץ המשפטי לממשלה מיום 19.2.96, קיבל החלטות אלה:

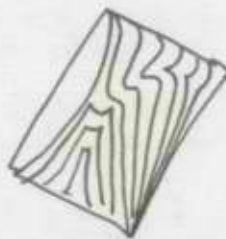
1. הצוות רואה צורך לחזור ולהדגיש את חשיבות יישום מדיניות התכנון בד בבד וככלי ליישום המלצותיה.  
*(האנשים)*
2. להציע בפני המועצה הארצית לעגן את ההמלצות הנאות בתכניות מתאר מחוזיות עפ"י העקרונות המפורטים במסמך המצורף.  
*מקומיות*
3. להביא לידיעת המועצה הארצית את תוצאות ההצבעה שנערכה לנוסח סעיף 1 בהמלצות.

בפני הצוות עמדו שתי הצעות החלטה:

"המועצה הארצית אינה רואה מקום להקמת אזורי תעשיה מושביים". (1)

"המועצה הארצית אינה רואה מקום להקמת אזורי מלאכה מושביים למעט במקרים חריגים בודדים". (2)

בעד הצעת ההחלטה הראשונה - 7 חברים.  
בעד הצעת ההחלטה השניה - 6 חברים.



סיכום עבודת הצוות לישום דו"ח קדמון:  
הצעת החלטה למועצה הארצית לתכנון ובניה

כללי

1. המועצה הארצית ערה לבעיות הנובעות מתעסוקה לא-חקלאית במושבים. על כן מאמצת המועצה את עקרונות דו"ח קדמון להגבלת השימושים הלא-חקלאיים בחלקות א' לכאלו שאינם גורמים לפגיעות סביבתיות, ורואה צורך למצוא מענה לתעסוקות לא-חקלאיות אחרות במסגרת אזורי תעסוקה. עם זאת, מנקודות מבט של תפוסת שטחי התעסוקה ואיכות הסביבה, ולאור הנדירות הגוברת של שטחים פתוחים, רואה המועצה הארצית צורך בריכוז שטחי תעסוקה אלו. מסיבות אלו המועצה הארצית אינה רואה מקום להקמת אזורי מלאכה מושביים.
2. לאור השונות בתנאי המושבים באזורי הארץ השונים והצורך בשילוב שורה ארוכה של אמצעים לפתרון הבעיה, סבורה המועצה שיש לועדות מקומיות יתרון בפתרון הבעיה.
3. בבואה ליישם את המלצות דו"ח קדמון המועצה קובעת שאין לאפשר מצב בו יישום המלצות הדו"ח יביא לחריגה מנוהלי הדיון ואישור התכניות כפי שנקבעו בחוק התכנון והבניה. כמו כן, המועצה רואה חשיבות בהמנעות מהמלצות שיביאו לקביעת נוהלי תכנון יחודיים.
4. המועצה רואה חשיבות בכך שהתכניות שיוכנו בכדי ליישם את דו"ח קדמון יתואמו ככל האפשר עם תכניות המיתאר המחוזיות הנמצאות כיום בהליכי אישור (למחוזות הצפון, המרכז והדרום), וכן את עקרונות תמא/31.

דרך הפעולה המוצעת

5. לאור השונות בין חלקי הארץ, מתד, והצורך בהכוונה לאומית, מאידך, המועצה הארצית מורה לועדות המחוזיות למחוזות ירושלים, הצפון, המרכז והדרום להכין שינוי לתכניות המיתאר המחוזיות (להלן-השינוי) אשר יאפשר אישור תכניות מיתאר מקומיות לנושא התעסוקה הלא-חקלאית במועצות האזוריות בהתאם להנחיות בהמשך. תכניות מיתאר מקומיות אשר יוגשו בהתאמה להנחיות יקבלו קדימות בועדות המחוזיות.
6. השינויים לתכניות המיתאר המחוזיות יאפשרו אישור תכניות מקומיות כאמור, אשר יאושרו להפקדה בתוך 3 שנים ממועד כניסתו לתוקף של השינוי.
7. תכניות אשר יוגשו לאחר מועד זה ידונו על פי הוראות החוק ותכנית המיתאר המחוזית על פי נוסחה ללא השינוי.
8. המועצה הארצית תורה לערוך שינוי לתמא/31 אשר יאפשר אישור תכניות לאזורי תעסוקה בהתאם להנחיות לעיל ובלבד שהתכניות לא יעמדו בסתירה להוראות אחרות של תמא/31 ולתשריט ההנחיות הסביבתיות.
9. בשינוי יקבע כי כל ועדה מקומית רשאית ליזום תכנית מיתאר מקומית לנושא התעסוקה הלא חקלאית בחלקות א' במושבים ולאזורי תעסוקה. תכניות המיתאר המקומיות יערכו בראיה כוללנית ויתיחסו לשטח שלא יפחת מתחום שיפוטה של מועצה אזורית אחת. הוועדה המחוזית רשאית לאשר תכניות אלה, כולן או חלקן.
9. בתכניות המיתאר המקומיות יקבעו השימושים המותרים בחלקות א' והתנאים להתרתם, בהתאם להנחיות בנספח החלטה זו. בתכניות כאמור ניתן לקבוע מגבלות סביבתיות מחמירות יותר מאלה המופיעות בנספח.

10. לא תדון ועדה מחוזית בתכניות מיתאר מקומיות כאמור אלא אם הוגשו לה המסמכים הבאים:
- א. סקר שימושים לא-חקלאיים במושבי המועצה האזורית, על פי יכולת עמידתם בקריטריונים להשאתם בחלקה א' ;
  - ב. סקר התכנות כלכלית המתייחס, בין השאר, לתמרוץ הוצאת עסקים מטרידים מחלקה א' ולתכנית מימון לאזורי התעסוקה.
  - ג. סקר בדבר מצאי אזורי התעסוקה בתחומי התכנית ובסביבתה ומידת הניצולת של אזורים אלו.
  - ד. ניתוח השפעת אזורי התעסוקה המוצעים על היצע השטחים הפתוחים בתחומי המועצה האזורית, וזאת על פי קטגוריות השטחים הפתוחים בתכנית המיתאר המחוזית שבתוקף ובטיוטות לעידכון תכנית זו.
11. בהגשת התכנית תתחשב הועדה המקומית בצרכי כל הישובים שבמסגרתה. הועדה המחוזית המאשרת תכניות כאמור, תתייחס גם לאזורי התעשייה והמלאכה הקיימים והמתוכננים בראיה אזורית, ותבחן על רקע זה את נחיצות הקמתם של אזורי התעסוקה המוצעים.
12. תכניות המיתאר המקומיות יתנו עדיפות למציאת מענה לצרכי התעסוקה במסגרת אזורי התעסוקה בתכניות המיתאר המחוזיות הקיימות והעידכונים להן, או בסמיכות מיידית להם.
13. השימושים המותרים באזורי התעסוקה יאפשרו התמקמות מיגוון גדול של עסקים בתחומם, כולל מלאכה ותעשייה זעירה.
14. הקמת אזורי התעסוקה תותנה בעמידה בתנאי איכות הסביבה, כפי שנקבעו ע"י המשרד לאיכות הסביבה.
15. התכנית תכלול הנחיות לצמצום הפגיעה בשטחים פתוחים, ולשמירת חזות האזור.
16. הועדות המחוזיות יגישו לוועדת המשנה למעקב ובקרה של תמא/31 אחת לחצי שנה, דין וחשבון על התכניות המקומיות שהוגשו בהתאם להחלטה זו ושלבי הטיפול בהם.



מצ"ב סיכום החלטות המועצה הארצית לתכנון ולבניה בכל הקשור לשימושים הלא-חקלאיים בתחום חלקה א'.

1. המועצה הארצית, לאחר ששמעה את דוות הצוות והמלצותיו מנחה את הוועדות המחוזיות לאשר בקשות לשימוש חורג למבנים שהוקמו כדין, בתנאי שהשימוש החורג באותם מבנים תואם את תנאי איכות הסביבה כפי שפורטו בנספח המצ"ב ובתנאי שהשימוש החורג נעשה בשטח שאינו עולה על 500 מ"ר.

הוועדות המחוזיות רשאיות, לפי שיקול דעתן, לאשר שימוש חורג שנעשה בשטח העולה על 500 מ"ר, לתקופה שלא תעלה על 3 שנים, ובלבד שתדרוש ערובה, להנחת דעתה, לסילוק השימוש החורג מן השטח העולה על 500 מ"ר בתוך תקופה זו.

בנוסף על פי הנחיות היועץ המשפטי לממשלה מיום 19.2.96:

1.1 היתר לשימוש חורג, ינתן רק לאחר קיום ההליכים החוקיים במלואם, לרבות הליכי פרסום והתנגדויות ומתן אפשרות התנגדות לכל תושב המתגורר בישוב.

1.2 לפי סעיף 151 לחוק אין לתת היתר לשימוש חורג "אם יש בכך סטיה ניכרת מתכנית העולה על הקרקע או הבניין". ולכן היתר לשימוש חורג ינתן בכפוף לתקנות התכנון והבניה (סטיה ניכרת מתכנית) התשכ"ז-1967.

1.3 בהתאם לסעיף 7(ג) לתוספת הראשונה לחוק שימוש חורג בקרקע חקלאית, טעון אישור הוועדה המחוזית ואישור הוועדה לשמירה על קרקע חקלאית.

2. להלן מצורפות המגבלות התכנוניות לשימושים המותרים בחלקה א'.

2.1 סך שטח הבניה הכולל, בחלקה א' לכל השימושים המותרים יהיה עד 40% (ארבעים אחוז) משטח חלקה א' ולא יעלה על 1,200 מטר מרובע. ז.א. סך השטחים המבונים בתחום חלקה א' לא יעלה על 1,200 מ"ר.

2.2 בחלקה א' ששטחה עד 1.0 (אחד) דונם יותרו בניית מבני מגורים בלבד.

2.3 בחלקה א' ששטחה בין 1.0 דונם ל-1.6 דונם ניתן יהיה להקים בנוסף למבני המגורים גם מבני קייט ותיירות.

2.4 בחלקה א' ששטחה מעל 1.6 דונם ניתן להקים מבנים לשימושים לא חקלאיים ובלבד שיעמדו בתנאים ובמגבלות המפורטים.

2.5 שטח בניה מירבי למבנה מוסב לא יעלה על 500 (חמש מאות) מטר מרובע.

2.6 שטח בניה מירבי למבנה חדש המיועד לשמש כמבנה לשימושים יצרניים לא חקלאיים לרבות אחסנה חקלאית זעירה לא יעלה על 300 (שלוש מאות) מ"ר.

- 2.7 ניתן ליעד חלק ממבנה קיים שלא יעלה על 50 מ"ר למשרד.
- 2.8 במבנה חדש תותר קומה אחת וכן עלית גג אשר בה תותר אחסנה בלבד.
- 2.9 גובה תקרתו של המבנה החדש לא תעלה על 2.80 מטר מפני הקרקע, וגובה שיא תקרת הגג המשופע של עלית הגג לא תעלה על 5.2 מטר מפני הקרקע.

### 3. מגבלות מרחק

#### 3.1 מרחקים:

3.1.1 מבנה חדש ו/או משטח אחסנה פתוחה ימוקמו במרחק שלא יפחת מ-25.0 מטר ממבנה מגורים או מבנה קייט קיים או מתוכנן בין אם בנחלה ובין אם בנחלה סמוכה.

3.1.2 מבנה חדש ימוקם במרחק שלא יפחת מ-8.0 מטר מכל מבנה אחר בין אם בנחלה ובין אם בנחלה סמוכה.

4. לא תותר אחסנה גלויה ופתוחה כלשהי אלא אם כן היא משרתת באופן ישיר את הפעילות החקלאית בנחלה ושטחה לא יעלה על 100 מטר רבוע.

### 5. חניה

5.1 לא תותר הקמת מגרשים לחניה מסחרית כלשהי.

5.2 תקן חניה לשימושים הלא חקלאיים יהיו בהתאם לתקנות התכנון והבניה, (התקנת מקומות חניה), התשמ"ג-1983 ובאישורו של מהנדס הועדה המקומית לתכנון ולבניה.

### 6. הנחיות בתחום איכות הסביבה

ההנחיות שיפורטו להלן מתייחסות לשימושים יצרניים לא חקלאיים, בתחום הנחלה. לגבי אזורי תעסוקה ותעשייה, יש לפעול על פי הנחיות של המשרד לאיכות הסביבה.

6.1 שימושים מותרים - ככלל, פעילות תהיה מותרת אם השפעותיה לא יחרגו מההשפעות הנובעות מפעילות המותרת באזור מגורים.

שימושים אחרים יותרו ככל שיעמדו בתנאים המפורטים להלן.

#### 6.2 חומרים מסוכנים

לא יהא שימוש מכל סוג שהוא בחומר מסוכן או רעיל על פי הגדרתו בחוק חומרים מסוכנים, התשנ"ג-1993.

לא יותר שימוש כלשהו, לרבות אחסנה, שינוע, ייצור פסולת מכל מקור שהוא. לא יותר שימוש אשר בעקבותיו נפלט חומר מסוכן.

6.3 איחסון

- (א) ייאסרו - מחסנים מסחריים למכירה ולשווק חומרי הדברה, חומרי ניקוי ופעולות אריזה ומילוי חומרים כנ"ל.
- (ב) איחסון חומרי מזון, יותר רק אם בנוסף להוראת החוק, ננקטו האמצעים הנדרשים לאטימת המבנה לכניסת ומשיכת מזיקים למיניהם.
- (ג) לא תותר אחסנה של גרוטאות, חומרי בנין משומשים, חומרים לשימוש חוזר אחר וכד'.

6.4 מים ושפכים

- (א) באין מערכת ביוב מרכזית בישוב - תאסר כל פעילות שנדרשים מים בתהליך הייצור או בעבודה אחרת.
- (ב) כאשר קיימת מערכת ביוב מרכזית בישוב, תותר פעילות העומדת בתנאים: כמות השפכים ואיכות השפכים לא יחרגו מאלה של מגורים, כפי שיפורט להלן, ובתנאי שהמערכת המרכזית תתוכנן לקלוט את סה"כ הפעילויות של המושב.
- (ג) כמות - פעילות "יבשה" בלבד, שסה"כ צריכת המים עבורה, עבור הפעילות במבנים החקלאיים ועבור משק הבית לא תעלה על - 1000 מק' לשנה.
- (ד) איכות - למערכת המרכזית יועברו שפכים סניטריים בלבד. ככל שבשפכים הנוצרים מהפעילות היצרנית נכללים מרכיבים שונים מאלה של שפכים ביתיים, ידרש טיפול מוקדם בתחום המפעל לטיהורם ולהתאמתם לשפכים סניטריים תקינים.

6.5 איכות אויר:

- (א) אנרגיה מותרת: חשמל גז, נפט, סולר, אנרגיה סולארית.
- (ב) כמות: הכמות השנתית לא תחרוג מ-3000 ק"ג גז, או 3000 ליטר נפט/סולר.
- (ג) ריחות - אסורה פליטת ריח החורג מעבר לפעילות מקובלת של משק בית ומשק חקלאי.
- (ד) עשן, אבק וחלקיקים: אסורה פליטת עשן, אבק וחלקיקים מעבר למקובל בפעילות משק בית. ככל שהפעילות כרוכה בחריגה מהרמה הזו, יש להתקין מערכות מתאימות לשאיבה, סינון וסילוק, על מנת למנוע מפגעי זיהום אויר וריח, כמשמעותם בחוק למניעת מפגעים.

6.6 פסולת מוצקה:

- (א) אשפה ביתית או פסולת ברת מיחזור בלבד, ובתנאי שייעשה סילוק מוסדר באחריות הרשות המקומית.
- (ב) פסולת, עד לסילוקה, תוחזק בכלי אגירה סגורים, שיבטיחו תנאים תברואתיים ואסטטיים.
- (ג) כמות הפסולת, המיועדת לפינוי באמצעות מערכת הפינוי הציבורית, תוגבל ולא תעלה על כמות פסולת ל-2-3 משפחות, לא יותר מ-150 ליטר ליום או כ-25 ק"ג ליום. (2-3 מיכלים ביתיים).



6.7 רעש:

מפלסי הרעש המותרים ושעות הפעילות, יותאמו לסביבת המגורים באזור הכפרי.  
יש להבטיח התאמת מפלסי הרעש המותרים בחוק לאזור מגורים (עירוני) לשעות היום והלילה, לימי חול ומועד (לרבות שעות מנוחה).  
בשעות היום - 06:00 עד 19:00 עד 45 דבא.  
בשעות הלילה - 19:00 עד 06:00 לא יעלה על רעש הרקע.

6.8 חנייה ותנועה:

לצורך פעילות יצרנית לא חקלאית, לא תותר בתחום המושב, תנועה של רכב כבד, במשקל משא מותר של יותר מ-750 ק"ג. וכן של ציוד כבד מתנייע אחר, לצורך הובלה, או ביצוע עבודות כלשהן.  
תנועה וחנייה של רכב אחר יהיו אפשריים, במידה והפעילות אינה מחייבת יותר מ-5 מקומות חנייה, על פי תקן החניה. החנייה תותר בשטח הנחלה של בעל העסק בלבד. מס' התנועות של רכב יוצא ונכנס לעסק לשעת שיא לא יעלה על 10 כלי רכב ובסה"כ לא יעלה על 25 ליום.

6.9 שעות פעילות

לא יחרגו מ-7:00 עד 19:00.

6.10 שימושים בקרקע בשטח פתוח - מחוץ למבנה:

יחולו אותן מגבלות, כפי שפורטו לגבי שימושים בתוך מבנים. בנוסף, יש להבטיח מרחק מינימלי מבית מגורים שכן, שלא יפחת מקוי הבנין באותו המגרש.

כמו כן, לא יותרו מפעלים שעלולים לפגוע באיכות וטיב הקרקע החקלאית, כגון: מפעלי בטון ובלוקים, מוסכים, תחנות דלק וכד'.

6.11 רישוי:

בשלב מתן האישורים לשימוש חורג, ידרש מגיש הבקשה להמציא מסמכים, ובהם מידע ונתונים המבטיחים עמידה בתנאים המפורטים לעיל.

זמן פיתוח ופיקוח  
ואיזום אולטימטי

מנהל התכנון  
8-02-1996  
נתקבל

החברה להגנת הטבע

5 בפברואר, 1996  
ט"ו בשבט, תשנ"ו

לכבוד

דינה רציבסקי

מנהלת מנהל התכנון

משרד הפנים

ירושלים

הנדון: דו"ח קדמון

בהמשך לישיבה האחרונה של הצוות, להלן הנושאים אשר לדעתי יש לכלול בהמלצות הועדה:

1. יש לחייב הכנת נתוח ביקוש לשטחי תעסוקה, כתנאי לאשורם.

הניתוח חייב להתייחס לשטחי תעסוקה דרושים על פי מפתח אוכלוסייה.

הניתוח חייב להתייחס ל 3 רמות:

מרחבית

אזורית

מחוזית

אין לאשר חריגה מהיקף השטח שנדרש על פי נתוח הביקוש.

מיקום האיזורים יוכל להתחשב בשקולים חברתיים וסקטוריאליים.

2. אין מקום לאזורי תעסוקה מושביים.

שטחי התעסוקה צריכים להנתן לבעלי נחלות המעוניינים בכך, בשטחים שיוקצו

באזורי התעסוקה המאושרים והמתוכננים.

השטחים צריכים להנתן במטרז'י שטח בנוי ולא בשטחים שיועדו מראש לכל מושב.

3. אין מקום לאשר בינוי למטרות תעסוקה לא חקלאיות בחלקות אי.

4. יש לקדם האפשרות לתוספת בניה למגורים בחלקות אי תוך שמירה על האופי הכפרי.

בכבוד רב  
יואב שגיא

נציג חיים וסביבה

במועצה הארצית לתכנון ובניה

רח' השפלה 4,

תל-אביב 66183,

טל. 03-6388666

פקס. 03-377695



מנהל התכנון

חיוקף המסמטי לממשלה

ירושלים, לי שבט, חשניר  
19 פברואר, 1996  
(61050)  
חיקנו : 4-95-9  
מ: 509  
בחסוכה נא לציין מספר חיקנו



אל: השר יוסי ביילין

הנדון: מתן היתרים לשימוש חורג - יישום המלצות דר"ח ועדת קרמון  
פנייתך מיום 21.1.96

א. פרטי הטיפול בהמלצות דר"ח קרמון

1. דר"ח הועדה, לענין "פעילות יצרנית נוספת במשק המשפחתי" (להלן - דר"ח קרמון), הוגש ביום 21.6.94. בין היתר, המליצה הועדה להחיר בחלקות א' הקמה והפעלה של מבנים ועסקים, שהם בבעלותו המלאה של בעל הנחלה החקלאית, העומדים בקריטריונים שונים שקבעה הועדה, ובהם - עמידה ברשימות של דיני החכנון והכניה ותקנות איכות הסביבה.
- ביום 3.11.94 החקיים דיון בלשכתי, בו הוצגו ע"י נר קרמון עיקרי הדו"ח ומטרותיו. בסיכום הדיון, קבעתי, כי אהן דעתי למדיניות החביעה, לאחר החייעצות עם פרקליטת המדינה, במגמה - שלא לעמוד על קיום הליכים פליליים נגד מי שפעל כרוח המלצות הדו"ח או נגד מי שמחאים עצמו לכך, וזאת בכפוף להסדרת הסכרים מבחינה חכנונית. מצ"ב פרטיכל הדיון.
- בהמשך לכך, לאחר החייעצות עם פרקליטת המדינה, הודעתי לשר הבינוי והשיכון, לשר החקלאות ולשר הסנים, במכתב מיום 22.1.95, על עמדתי האמורה. מצ"ב העתק מכתבי.
2. ביום 2.4.95, החליטה הממשלה לאמץ את המלצות ועדת קרמון, ולהטיל על המשרדים הנוגעים בדבר לפעול ליישום הדו"ח. מצ"ב החלטת הממשלה מס' 5180.
3. ביום 19.6.95 קיימתי דיון, בהשתתפות פרקליטת המדינה, הטטנים ליועץ המשפטי לממשלה, ונציגי משרד החקלאות, שעניינו מדיניות החביעה, בענין הגשת כחבי אישום, עיכוב ביצוע של ססקי-דין ועיכוב הליכים, והכל - בנוגע לעכירות חכנון ובניה בהקשר של דו"ח קרמון.



### חיוץ המשפטי למטטלח

- בחמצית, סיכום הדיון היה כך: הפעולות לאכיפת החוק נגד עברייני בניה יימשכו, תוך בחינה פרטנית, ומחוך מגמה למתן עדיפות לאכיפת החוק נגד מי שאינם פועלים להכשרת עבירת הבניה, ברוח דרי"ח קדמון, או נגד כאלה שאין סיכוי להכשיר את בניתם, בהתאם להמלצות הדרי"ח.
- סיכום דיון זה הופץ לכל התובעים שהוסמכו על-ידי היועץ המשפטי לממשלה בווערות התכנון השונות. מצ"ב מכחבי לחובעים, בצירוף סיכום הדיון. ...
4. ביום 24.10.95, לאחר שדנה בדרי"ח קדמון והמלצותיו, החליטה המועצה הארצית לתכנון ולבניה להנחות את הווערות המחוזיות לתכנון ולבניה לאשר בקשות לשימוש חורג למכנים שהוקמו כדין, בתנאי, בין השאר, שהשימוש בהם הואם את תנאי איכות הסביבה שפורטו בנספח להחלטה. כן החליטה המועצה הארצית להטיל על היועץ המשפטי למשרד הפנים לבקש את הנחייתו של היועץ המשפטי לממשלה, בדבר האפשרות לאשר בקשות לשימוש חורג, בתנאים שפורטו לעיל, במכנים שהוקמו ללא היתר בניה. המועצה הקימה גם צוות, אשר יגיש למועצה, לאחר קבלת הנחיית היועץ המשפטי לממשלה, את המלצותיו לענין המסגרת התכנונית לעיגון המלצות ועדת קדמון. מצ"ב פרטיכל ישיבת המועצה. ...
5. לפי בקשת היועץ המשפטי למשרד הפנים, קיים המשנה ליועץ המשפטי לממשלה (ייעוץ) דיון ביום 6.11.95. בהשתתפות היועץ המשפטי למשרד הפנים, ראש מינהל התכנון במשרד הפנים, ראש מינהלת פלי"ח (פעילות לא חקלאית), וכן גבי דליה דרור וגבי אביטל שטרנברג ממשרד המשפטים. הדיון יוחר לשאלת המסגרת התכנונית לעיגון המלצות דרי"ח קדמון. בסיכום הדיון, גובשו שתי חלופות תכנוניות אפשריות ליישום ההמלצות: ע"י עיגון בחכניה מתאר ארציה או בחכניה מתאר מחוזיות, בתנאים ובסייגים שונים.
- כן טובם כאוחו דיון, כי שאלת ההסדרים שיופעלו בחקופת הביניים, עד להשלמת אישור תכנית או התכניה כאמור - היינו, הסוגיה של שימוש חורג - תידון בנפרד. סיכום הדיון מצ"ב. ...
6. ביום 14.11.95 קיימתי דיון עם שר החקלאות ועם מר קדמון, בו הם העלו את הסוגיה של מתן היתר, בדיעבד, לבניה ולשימוש חורג, במכנים שהוקמו שלא כדין ונעשה בהם שימוש חורג. בסיכום הדיון, קבעתי, כי אסנה ליועץ המשפטי למשרד הפנים לקבלת התייחסותו לסוגיה זו. הפנייה נעשתה ביום 22.11.95. סיכום הדיון והפנייה האמורה מצ"ב. ...
- ביום 5.2.95 התקבלה חוות דעחו של היועץ המשפטי למשרד הפנים, וזאת במקביל לקבלת פנייתך, שבה ביקשת, אף אתה, התייחסות לכעיה הנרונה. מצ"ב חוות דעתו של הנ"ל. ...
7. ביום 20.12.95 קיימתי דיון, בהשתתפות אנשי משרד המשפטים ונציגי מינהל מקרקעי ישראל, בדבר המדיניות הראויה של אכיפת חווי המינהל על חקלאים, המבצעים שימוש חורג במכנים אשר בחלקם, מצ"ב סיכום הדיון. ...
8. ביום 13.2.95, קיים המשנה ליועץ המשפטי לממשלה (ייעוץ) דיון בסוגיה של האפשרות החוקית למתן היתרי בניה והיתרים לשימוש חורג, במסגרת המלצות ועדת קדמון, לחקופת הביניים עד להשלמת הליכי התכנון. בדיון זה נטלו חלק היועץ המשפטי למשרד הפנים, ראש מינהל התכנון במשרד הפנים, וכן גבי דליה דרור וגבי אביטל שטרנברג ממשרד המשפטים.

### חיוץ חטטסי למטלה

#### ב. האפשרויות המשפטיות למתן השימוש החורג

9. שאלה יישום המלצות דו"ח קדמון בתקופת הביניים, עד להשלמת הליכי התכנון להרשאה מבוקרת של שימושים בלתי חקלאיים בחלקות א', מתייחסת, למעשה, לשלושה סוגים של מקרים:

(א) מי שכנה מבנה עפ"י היתר בניה כד"ן, אולם השימוש שעשה, או שהוא מבקש לעשות בו, הוא שימוש בלתי חקלאי, התורג מהשימושים המותרים בכנית;

(ב) מי שכנה מבנה ללא היתר בניה, והשימוש במבנה הכלתי חוקי הוא גם שימוש חורג מחכנית כאמור;

(ג) מי שמבקש כיום לקבל היתר בניה לבניה מבנה חדש, המיועד לשימוש בלתי חקלאי, ומבקש ביחד עם היתר הבניה גם היתר לשימוש החורג.

להלן, ייבחנו המקרים, לפי סדרם.

10. סוג המקרים הראשון אינו מעורר בעיה משפטית. זה הליך רגיל של בקשה לשימוש חורג, המוסדר בחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן - החוק; ראה, שם, סעי' 146 ואילך). בקשה זו צריכה לעמוד בדרישות החוק והתקנות, לרבות הליכי פרסום והתנגדויות.

ואכן, כמצוין לעיל, בהחלטתה מיום 24.10.95, כבר הנחתה המועצה הארצית את הועדות המחוזיות לאשר שימוש חורג במקרים כאלה, בכסוף לסייגים ולתנאים שקבעה לענין איכות הסביבה.

11. בסוג המקרים השני מצוי עיקר הבעיה. מדובר במאות רבות של מכנים, שניבנו ללא היתר בניה, והמשמשים לשימושים בלתי חקלאיים, היינו - שימושים החורגים מתכנית. האם ניתן להכשיר שימושים אלה על-ידי מתן היתר בניה והיתר לשימוש חורג בדיעבד? נראה, שמכחינה משפטית אין לכך מניעה עקרונית.

אין מניעה כד"ן למתן היתר בניה בדיעבד, להכשרת מבנה שכנה שלא כד"ן. דבר זה נעשה, מעשה יום ביומו, כאשר בהליכים סליים, בשל בניה ללא היתר, בתי המשפט נותנים צו הריסה תוך מתן ארכה לכיצועו. הדבר נעשה כדי לאפשר קבלת היתר בניה, המכשיר את הבניה הכלתי חוקית, במקום שהדבר ניתן.

בחנאים מסויימים, החוק גם מחיר נתן היתר לשימוש חורג, היינו - שימוש החורג מהשימושים המותרים בהתאם לחכנית או להיתר הבניה. גם היתר לשימוש חורג יכול שיינתן בדיעבד, להכשרת שימוש חורג קיים.

מאחר שאין מניעה ליתן היתר בניה, או ליתן היתר לשימוש חורג, בדיעבד, איני רואה גם מניעה ליתן, בדיעבד, היתר לבניה ולשימוש חורג יחדיו.

12. הוא הרין בנוגע לסוג השלישי של המקרים, היינו - מתן היתר לשימוש חורג למי שמבקש כיום לקבל היתר בניה לבנית מבנה המיועד לשימוש בלתי חקלאי. כלומר - בקשה לשימוש חורג נראש, ביחד עם היתר הבניה.

לכאורה, מה שועדת תכנון. רשאית לאשר בדיעבד, כאמור בסעיף 10 לעיל, היא רשאית לאשר גם מראש; אדרבא, סכיר יותר לקבוע, כי אישור מראש של שימוש חורג למבנה, הנכנה עפ"י היתר

### חוקד המסמטי למסלה

בניה כדין, פחות בעייתי ממתן אישור למי שגם בנה את המכונה ללא היתר וגם עושה בו שימוש חורג, חרף יצירת עובדה מוגמרת של בניה ושימוש שלא כדין.

13. עד כאן במישור הסמכות הפורמלית של ועדות התכנון, לחת היתר לשימוש חורג בנסיבות הנ"ל. אך האם מהלך כזה הוא גם בגדר שיקול דעת שלטוני סביר?

אין חולק, כי מדיניות ראויה, ושיקול דעת שלטוני סביר של רשויות התכנון, מחייבים להימנע, ככלל, ממתן היתר לשימוש חורג בנסיבות כאמור, שכן הרבר עלול עלול להוות עידוד לבניה בלתי חוקית ולעקיפת הליכי התכנון הקבועים בחוק. היתר כזה יש לחת רק בנסיבות מיוחדות וחריגות. לדעתי, נסיבות כאלה מחייבות בענייננו.

14. בענייננו, מדובר בסיטואציה מיוחדת, בה ניתן דו"ח של ועדה מנושלתית, הממליץ להכשיר ולהסדיר את השימושים הבלתי חקלאיים במשקים החקלאיים המשפחתיים. הממשלה אימצה את המלצות הועדה, והטילה על משרדי הממשלה לפעול ליישומם. גם המועצה הארצית אישרה עקרונית את ההמלצות, בנוגע לשימושים בלתי חקלאיים בחלקות א', בכפוף לסייגים שונים.

בנסיבות אלה, לא יהיה זה בלתי סביר מצד מוסדות התכנון לחת היתרים לשימוש חורג כאמור, כחקופה הביניים, עד להסדרה מלאה של הכעיה כהליכי תכנון כחוק, במקרים המתאימים לכך.

15. יש להרגיש, כי אין מדובר בהחלטה כללית וגורפת להתרת שימוש חורג, אלא בהחלטה פרטנית ומבוקרת, בכל מקרה לגופו, בכפוף לסייגים שברין ולהנחיות כלליות שחקבע המועצה הארצית לתכנון ובניה; ובכלל זה:

(א) היתרים לשימוש חורג יינתנו בכפוף להנחיות שחקבע המועצה הארצית, בהמשך להחלטתה הנ"ל מיום 24.10.95, וכמתחייב מהמלצות דו"ח קדמון בתכנון העתירי של המקום;

(ב) בהתאם לסעיף 148 לחוק, היתר לשימוש חורג מתכנית "ינתן לחקופה מוגבלת מראש". בהחלטתה מיום 24.10.95, הנחתה המועצה הארצית את הועדות המחוזיות, כי היתר לשימוש חורג לא יעלה על תקופה של 3 שנים. הגבלה דומה יש להחיל גם בענייננו;

(ג) היתר לשימוש חורג יינתן רק לאחר קיום ההליכים החוקיים במלואם, לרבות הליכי סרסום והתנגדויות. על דעת ראש מינהל התכנון במשרד הפנים והיועץ המשפטי למשרד הפנים, הוסכם, כי לאור הנסיבות המיוחדות בענייננו, יש לאפשר התנגדות למתן היתר לשימוש חורג לכל חושב כישוכ; על הפרסום להיות בהתאם, באופן שיגיע לכלל התושבים;

(ד) לפי סעיף 151 לחוק, אין לחת היתר לשימוש חורג, "אם יש בכך סטייה ניכרת מתכנית החלה על הקרקע או הבניין". על-כן, היתר לשימוש חורג יינתן בכפוף לסייגים הקבועים בתקנות התכנון והבניה (סטייה ניכרת מתכנית), התשכ"ז-1967, לרבות הסייג החשוב, לענייננו, שבתקנה 1(2), לפיו שימוש "המשנה את אופיה של הסביבה הקרובה" הוא בגדר סטייה ניכרת.

(ה) אזכיר עוד, כי בהתאם לסעיף 7(ג) לחוספת הראשונה לחוק, שימוש חורג כקרקע חקלאית טעון אישור הועדה לשמירה על קרקע חקלאית (הולק"ח) ואישור הועדה



### חיוך המשפטי לממשלה

המחוזות. ריכוז האישורים לשימוש חורג בעניינו בידי הוערות המחוזיות, באישור הולק"ח, מאפשר בקרה טובה יותר על התהליך.

#### 1. מדיניות החביעה

16. לבסוף, ראוי להרגיש, כי ליישום מדיניות כאמור, בדבר מתן היחורים לשימוש חורג, תהיה השלכה גם בנוגע למדיניות, בדבר הגשת כתבי אישום ועיכוב ההליכים, אותה גיבשתי בדיון שנערך בלשכתי כיום 19.6.95 (סעי' 3 לעיל). הנחיותי בענין זה היו, בתמצית, כי חיתוך עדיפות לפעולות אכיפת החוק נגד מי שאינם פועלים להכשרת עבירות הבניה, או נגד מי שהבניה ושימוש שהם עושים אינם תואמים את המלצות ועדת קרמון.

על-כן, משייקבעו הנחיותיה של הנועצה הארצית לאישור שימוש חורג, כמפורט לעיל, תפחח הדרך, במקרים המתאימים, להכשרת הבניה ושימוש הכלתי חוקי. מנילא, ניתן יהיה לנקוט במידת ההתחשבות במי שפועל, בהתאם להנחיות שייקבעו, לקבלת היתר בניה ושימוש חורג, מזה; ולנקוט מדיניות חקירה נגד מי שאינו פועל להכשרת הבניה כאמור, או נגד מי שאינו עונה על וקריטריונים לקבלת היתר לשימוש חורג, מזה.

17. אשר לאכיסת חווי מינהל מקרקעי ישראל, המדיניות בעניין זה גובשה בישיבה מיום 20.12.95, לאמר:

(א) נקודת המוצא היא, שיש להמשיך בהגשת תביעות בשל הפרת החוזים. עם זאת, יש לעשות זאת תוך קביעת קדימות ומתן עדיפות לאותם מבנים, שסיכוייהם לקבל אישור לשימוש חורג, על פי המלצות ד"ח קרמון, קלושים ביותר. בהתאמה, כיוס למבנים, שהשימוש בהם עולה בקנה אחד עם המלצות הועדה - הגשת התביעות תיעשה בעדיפות פחותה.

(ב) בעניין חשלוס דמי שימוש ראויים, יש להחשב, עובר למתן פסק-הדין, בתשלוס שקיבל התקלאי בסועל חמורת השכרת הטכנה.

18. דומני, שהמדיניות האמורה היא מדיניות נאותה, הן בתחום הפלילי, והן בתחום האזרחי.

כברכה,

מ' בן-יאיר

העתק: פרקליטת המדינה

המשנה ליועץ המשפטי לממשלה (ייעוץ)

היועץ המשפטי למשרד הפנים

ראש מינהל התכנון, משרד הפנים

היועץ המשפטי למינהל מקרקעי ישראל

השתתפויות בנכסים בישראל בע"מ  
REAL ESTATE PARTICIPATIONS IN ISRAEL LTD.



ה' באדר התשנ"ו  
25 בפברואר 1996  
מספרנו: 0218

לכבוד  
הגב' דינה רצ'בסקי  
מנהלת מינהל התיכנון  
משדד הפנים - ירושלים

ג.ג.ג.

הנדון: דו"ח קדמון

בעת שהוחלט במועצה הארצית על מינוי הוועדה לבחינת דו"ח קדמון לא הייתי חבר המועצה הארצית ועל כן לא הזדמן לי להשמיע את דעתי בעניין.

אני מבקש, שתינתן לי ההזדמנות להשמיע את דעתי כנגד דו"ח ועדת קדמון ועל עצם הרעיון לקבוע הסדרים סקטוריאליים מהסוג המוצע בדו"ח ועדת קדמון. וביתר פירוט:

1. ת.מ.א. 31 היא תכנית מתאר ארצית חלקית לקליטת עליה והיא אינה "תכנית סל" לפתרון בעיות שהוזנחו במשך שנים רבות בשל חוסר פיקוח על הוועדות המקומיות לתכנון ולבנייה.
2. אני סבור שכתחום התכנון והבנייה, יש להימנע מלהמציא פתרונות סקטוריאליים למגזרי אוכלוסיה ייחודיים.
3. איתור איזורי תעשייה הוא מתפקיד הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה. למועצות האזוריות אין את היכולת לשקול את השיקולים המרחביים במיקום אזורי תעשייה מתוך ראייה תכנונית הרואה את צרכי העיר והכפר במשולב.
4. הטלת תפקיד יזמי על מועצה אזורית, המתנהלת כמלכ"ר ואין לה כלים עסקיים היא פתח להסתבכות כספית נוספת במגזר החקלאי.
5. לדעתי, טיפלה ועדת קדמון בהיבט התוצאתי של הבניה הלא חוקית בחצרות המושבים. המקור לתופעה הוא בדמי השכירות הסמליים שמשלמים בעלי הנחלות, דבר הגורם לפיתוי כלכלי להשכיר את השטחים לשימושים עירוניים. על כן, טרם שבאים לטפל בבעיות של רישוי הבנייה, היה צורך לטפל בבעיה היסודית של מדיניות מסירת הקרקע במגזר החקלאי.

השתתפויות בנכסים בישראל בע"מ  
REAL ESTATE PARTICIPATIONS IN ISRAEL LTD.



6. לדעתי, תהיה זו טעות להתעלם בעת הדיון על מסקנות ועדת קדמון מהחלטות אחרות של מועצת מקרקעי ישראל המאפשרות ומעודדות שינוי ייעוד קרקע חקלאית בחמורה ל- 27% מערך הקרקע על פי ייעודה החדש (החלטה 727) המאפשרות ומעודדות בנייה למגורים במרחב הכפרי (החלטה 737), ההחלטות המעודדות הקמת איזור תעשייה וייעוד קרקע ל"איזור תעסוקה" בהיקף של 250 דונם בכל מושב (החלטה 717) ועוד החלטות מסוג זה. אמנם, בתוך אלו, הצעת ועדת קדמון להקצות 50 בכל מושב מתגמדת לנוכח תהליכי הפיתוח של מרכז הארץ.

לסיכום, יתכן אולי שגורל החקלאות במרכז הארץ נגזר לשבט ולא לחסד. אצטער על כך מאוד. כמוסד חיכנוני, לדעתי, חובה על המועצה הארצית לתכנון ולבנייה להערך לקראת שינוי שימושי הקרקע במרכז הארץ ובאזור המטרופולין (הפריפריה הקרובה לירושלים וחיפה) מתוך ראייה כוללנית ולא רק סקטוריאלית.

בברכה,

גדעון ויתקון  
מנכ"ל החברה

העתק: - מ.כהן (קדמון)

גדעון/0218



מדינת ישראל  
משרד הפנים  
מינהל התכנון

ירושלים, ה' באדר התשנ"ו  
25 בפברואר 1996

לכבוד  
גב' גליה שינרסקי  
מזכירות העמותה  
לשמירת איכות החיים במושב

שלום,

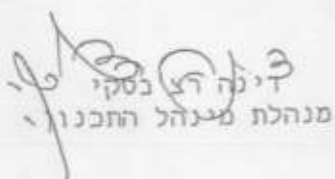
הנדון: המלצות דו"ח קדמון ויישומן  
פנייתך מיום 20.2.96

במכתבך הינך מתייחסת למקימי המחסנים, לסמכויות משרד הפנים ולהצעת החוק של ח"כ שמואל אביטל.

את תוכן מכתבך אביא בפני וועדת המשנה שמונתה ע"י המועצה הארצית ואשר נתבקשה להציע למועצה הארצית דרכים ליישום מסקנות הדו"ח.

באשר להצעת החוק של ח"כ שמואל אביטל גם משרד הפנים התנגד לה. הכתובת לטיפול בה איננה משרדנו.

ב ב ר כ ה,

  
מינהל התכנון  
דינה רז נסקי

העמותה לש...

ת"ד 56 אזור 58190, טלפון

- אורות
- בני-ציון
- בני-עטרות
- באר-טוביה
- בית חנניה
- בית עובד
- בן-נון
- בצרה
- ברקת
- בנות
- חמד
- ירקונה
- ישרש
- כפר בי"ו
- כפר ידידיה
- כפר מל"ל
- כפר מע"ש
- כפר סירקין
- מגשימים
- מצליח
- משמר-השבעה
- נוה-ירק
- נחלים
- עדנים
- עין אילה
- פתחיה
- צפריה
- רינתיה

המשרד. מנהל היחידה ציין במהלך הביקורת, כי משרדי הנמשלה השונים בנושא הפיקוח על הבנייה בנושא לוקה בחסר, ובמחכונת הפעילות הקיימת אין חוק התכנון והבנייה.

עוד ציין מנהל היחידה הארצית לפיקוח, כי לדעתו הכפרי מקורו באולת היד של ראשי המועצות האזורי ראש של הוועדות המקומיות לתכנון ולבנייה, וכן בו של הסכמי החכירה שיש לו עם החוכרים. לדעת מנהל זה ראוי להפקיד את נושא אכיפת ההוראות שבחוק של ועדות מקומיות, שהם בעצם נבחרו ציבור, הן ברשויות המקומיות, כמו כן, מיעוט הגשת תביעות שימושים חורגים במגזר הכפרי, נובע לדעתו גם מ הוועדות המקומיות כפופים מינהלית לראשי הרשויות עבודתם (אף שהם כפופים מבחינה מקצועית ליועץ

ז

כלל המתואר לעיל מצביע על כך שמשרד הפנים לא הקפיד התכנון והבנייה שעליו הוא מופקד, ולא יזם נקיטת הליכים חקלאים שהקימו על קרקע חקלאית מבנים לשימוש עסקי ב מבנים קיימים לשימוש חורג, בלא היתר. כל זאת, בשעה שבתחומיהן מופעלים עסקים כאלה - במעמדם כראשי ועדו נמנעו אף הם מלאכוף בראוי את הוראות החוק, בהתאם לנ בשנת 1994, הביא משרד הפנים להגשת אישומים פליליים בו שימושים חורגים בקרקע חקלאית; אך פעילות זו היתה מצונז החוק במגזר הכפרי עדיין היה מצוי בתחומיה סולם העדיפויות של המשרד.

פעולות המשרד לאיכות הסביבה

על פי חוק רישוי עסקים, הוצאת רישיון עסק בידי רשויות הרישוי מן העסקים טעוני הרישוי המגויים בצו רישוי עסקים, טעונה א לאיכות הסביבה הסמיכו לכך; זאת כדי להבטיח לגביהם איכות מפגעים ומטרדים.

המשרד לאיכות הסביבה מתנה את אישורו למתן רישיון עסק בנ הפונה לקבל את אישורו, יצרף לפנייתו אישור של מהנדס הרשות ה מתאים אחר בוועדה המקומית, שבתחומיה יוקם העסק, על כך שנוט חוק התכנון והבנייה.

הבדיקה העלחה, שהמשרד לאיכות הסביבה קיבל תלונות רבות מחק במושבים, שמקורם בעסקים ללא רישוי המצויים במבנים שהוקמו מתלונות אלה טופלו בידי משרד זה, כך למשל, טיפל המשרד בת

היום הוזמנו לפגישה בוועדת הכלכלה בכנסת, לדיון בהצעת החוק של חייכ ש. אביטל. לטענת חייכ אביטל הצעה זו הינה תמיכה בהמלצות דוייח קדמון ולא היא. הצעת חוק זו היא בלתי חוקית על פניה, ועושה פלסטר לעבודת הכנסת כמחוקקת. האמת שזו לא רק דעתי הפרטית, אלא זו היתה גם דעתו של חייכ אברהם פורו שהחליף את גבי נעמי חזן החברה בוועדת הכלכלה והביע את דעתו הנחרצת בענין. שר המשפטים אף הוא מתנגד להצעה זו, ודעתו באה לידי ביטוי עיני נציגת משרד המשפטים שהופיעה בוועדה.

ושוב, נודה לך מאוד באם תוכלי להתפנות לזמן קצר כדי לפגוש אותנו.

בכבוד רב,

גילה

גליה שינרסקי, מזכירה



היום הוזמנו לפגישה בוועדת הכלכלה בכנסת, לדיון בהצעת החוק של ח"כ ש. אביטל. לטענת ח"כ אביטל הצעה זו הינה תמיכה בהמלצות דו"ח קדמון ולא היא. הצעת חוק זו היא בלתי חוקית על פניה, ועושה פלסטר לעבודת הכנסת כמחוקקת. האמת שזו לא רק דעתי הפרטית, אלא זו היתה גם דעתו של ח"כ אברהם פורז שהחליף את גבי נעמי חזן החברה בוועדת הכלכלה והביע את דעתו הנחרצת בענין. שר המשפטים אף הוא מתנגד להצעה זו, ודעתו באה לידי ביטוי ע"י נציגת משרד המשפטים שהופיעה בוועדה.

ושוב, נודה לך מאוד באם תוכלי להתפנות לזמן קצר כדי לפגוש אותנו.

בכבוד רב,

א.ה.ה.

גליה שינרסקי, מזכירה

~~לרשימת עובדי משרד החקלאות ופיתוח הכפר~~

תל-אביב: 29/01/96

לכב' גב' דינה רצ'בסקי  
מנהלת מינהל התכנון  
משרד הפנים

הנדון: סיוטא ראשונית לסיכום עבודת הועדה ליישום דו"ח קדמון

בהמשך לישיבה שהתקיימה בנדון ביום 18/1/96, להלן הערותי לטיוטא שהוצגה לפי רשימת הסעיפים שבמקור.

סעיף (1):

(2.1) להוסיף בסיפא של המשפט הראשון "ובעקבות החלטת הממשלה לאמץ את הדו"ח"....

(2.2) שורה שלוש: צ"ל חלקות א' במקום "נחלות א".

(2.3) שתי שורות אחרונות: הנוסח אינו מקובל עלינו. בחלק מהמושבים יהיה צורך לפתח אזורי מלאכה מושביים מכמה סיבות:

(א) חלק מהעסקים שאנו מעוניינים לפנות מחלקה א' יתקשו לעבור למרכזי התעשייה האזוריים בשל עלות דמי החכירה והשימוש בשטחים/מבנים. באזורי מלאכה קטנים שיפותחו על ידם במושבים הם ישיגו תנאים נוחים יותר, אם לא נאפשר הסדר כזה לא נצליח לפנותם.

קרוב לוודאי שאזורי התעשייה האזוריים יפעלו על בסיס מסחרי לכל דבר, מה שיקשה על פיתוח יזמות זעירה, או על פינוי עסקים קיימים.

(ב) מתן אפשרות לפיתוח יזמות זעירה, מלכתחילה באזור מרכזי, סמוך למגורי היזם, יעילה הרבה יותר, עבור יזם מתחיל, ביחס לאזור תעשייה מרוחק. מדיניות המשרד היא לעודד יזמות כזאת.

(ג) הקצאת שטחים למרכזי הפעול וטיפול בתוצרת חקלאית של חקלאים גדולים הדורשים אלפי מ"ר גם לאריזה, שינוע, קרור, סככת מכוניות, מחסן חומרי דישון וריסוס וכדו'.

שם חמסמך: 20371

תופעה כזאת של הקלאים גדולים ודרישה למרכזי תפעול כאלה, הולכת וגדלה. יש חשיבות לקרב את מרכזי התפעול למקום הגידול והייצור, מה עוד שהובלת התוצרת נעשית בכלי תחבורה שאינם מורשים לנוע בכבישים.

(ד) הקצאת שטחים לעיבוד ראשוני של תוצרת חקלאית כגון: מכוורת, נחלבה, בית בד, יקב וכדו'. שיש חשיבות לקרבם אל מוקדי הייצור של חומרי הגלם.

(ה) שטח לארועים בעלי אופי תירותי. שאינם משתלבים עם תעשייה, כגון גן ארועים וכדו'.

(ו) ישובים פזורים ומרוחקים יחסית ממרכזי התעסוקה האזוריים שיוקמו.

(ז) השילוב של חלקות א', אזור מלאכה מושבי, ואזור תעשייה אזורי נותן מגוון אפשרויות למיקום התעשיות בשלבי התפתחותם השונים, בדומה למזער למה שקיים במרחב העירוני.

לפתרונות מיקום מגוונים יש חשיבות רבה להתפתחות עסקים בשלבי בשלות ופתוח שונים.

לפיכך אנו מציעים הגדרה שונה לנושא זה:

"המועצה הארצית רואה צורך ברכז שטחי התעסוקה, תוך מתן עדיפות למרכזי תעסוקה אזוריים ולמרכזים של אשכולות ישובים, תוכניות למרכזי מלאכה מושביים תאושרנה רק במסגרת של תוכנית אזורית כוללת ובמקרים בהם יוכח שיש צורך אמיתי להקמתם, בהתאם לקריטריונים כאמור בסעיפים הקודמים א-ו. גודל המרכז המושבי שיואשר יקבע על פי סקר צרכים ולא יעלה בכל מקרה על 50 ד'."

נ.ב. "משבצות צהובות של מושבים" אינה הגדרה רלבנטית לנושא.

### סעיף (2):

בהתייחס למשפט "מוצע לראות במועצות האזוריות ובחברות הפיתוח גורם מרכזי בתכנון".

צריך להזהר בניסוח הכוונת את המועצות האזוריות ואת חברות הפיתוח שלהן בבצוע, בגלל המעמד החוקי המפוקפק של הצהרה כזאת, מבחינת המועצה הארצית.

### סעיף (3):

מוצע להוציא את השורה האחרונה מסעיף זה.

כל החלטה בתחום התכנון יוצאת מתן העדפה מסוג כזה או אחר ולכן אין מקום למשפט מעין זה. אגב, יצויין כי אין מגבלה לפיתוח אזורי מלאכה - תעשייה בקבוצים, האם מגבלה כזאת במושבים, כמוצע בטייטא אינה יוצרת אפליה?

לא זכור לי, אגב, שהצגה מעין זאת הופיעה אי פעם בהחלטות המועצה או בתוכניות שאושרו על ידה.



שם המסמך: 20371

סעיף (4):

אין מקום לנוסח המבקש להתאים את התוכניות ל"תוכניות מתאר מחוזיות הנמצאות בדיונים". אין לדעת באיזה מתאר ובאיזה גרסה יאושרו ולכן אין לאמירה כזאת משמעות מעשית וסטטוטורית.

מוצע, לכן, לא לאזכר תוכניות שבהכנה בסעיף זה.

סעיף (5):

במקום .. "המועצה הארצית מציעה" צריך לכתוב .. "המועצה הארצית תורה לתקן ולאשר" ..

סעיף (7):

אני מסופק אם מבחינה חוקית ניתן לנסח סעיף זה כמות שהוא, כולל הסנקציות שנקבעו בו. אי אפשר להטיל על הפרט עונשים בגין מהדלים של הרשות.

סעיף (8):

הסיפא של סעיף זה אינה מקובלת, ניתן להתייחס לעקרונות ולהנחיות אבל לא ליעודי שטחים. צריך לזכור שליעודי השטחים בתמ"א 31 אין מעמד סטטוטורי והם סומנו על המפות בקנ"מ גדול ובאופן לא מדוייק.

סעיף (9):

מוצע לחוסף שפל"ח יחד עם מינהל התכנון יעבדו הנחיות שיהנו מסמך מנחה להכנת הוראות תוכנית לוועדות המקומיות, בהתאם להמלצות דו"ח קדמון. זאת כדי להקל ולצרז את המועצות בהכנת התיקונים לתוכניות.

סעיף (10):

סעיף ב' כולו הוא מיותר ואין לדרוש אותו כתנאי להכנת תוכנית. סעיף ב' 1 הוא באחריות ממ"י ומועצת מקרקעי ישראל קיבלה החלטה כוללת בנדון. הנושא אינו נמצא בתחום האחריות של המועצות האזוריות.

לסעיף ב' (2): הנושא נמצא באחריות משרד הפנים והוא ולא המועצה הארצית צריך להנחות את המועצות בנושא זה.

לסעיף ב' (3): אין כל בטחון שאזורי התעסוקה יפותחו על ידי המועצות האזוריות ולא על ידי גורמים עסקיים. אין, לכן, צורך לדרוש זאת מהן כתנאי להגשת תוכנית הפיתוח.

לסעיף 10 (ד') הנושא של שטחים מתוחים טרם נקבע והוגדר דיו לא מבחינה קונספטואלית ולא מבחינה סטטוטורית. מוצע לכן לא לכלול סעיף זה בתוכנית.

שם המסמך: 20371

סעיף (11):

לשכת התכנון המחוזית אינה יכולה "להורות על הרחבת תחום התייחסות"... ולהטיל זאת על הועדה המקומית, כאשר מדובר בשטחים שחורגים מגבולות מרחב התכנון שלה.

הנוסח צריך להיות: "לשכת התכנון המחוזית הבודקת תוכניות כאמור, תתייחס גם לאזורי תעשייה בסביבה הקרובה."

בנוסף, אני מציע, לדיון הבא, לבחון אפשרות שהדיון בתוכניות המרכזיים המושביים יעשה במשמיים, כדי לזרז את הליכי הטיפול בנושא.

סעיף (14):

להוסיף... "ע"י המשרד לאיכות הסביבה כפי שנכתב בפרק הרלבנטי בדו"ח קדמון".

יצויין כי פרק זה נכתב ע"י המשרד לאיכות הסביבה.

סעיפים נוספים:

(1) חסר בטיוטא סעיף המתייחס להוראות מעבר לגבי סוגי המבנים החקלאיים.

יש צורך להשלים את מה שהתחילה המועצה הארצית ולנסח זאת סופית.

הוראות המעבר יתנו תשובה לכל המבנים הקיימים: אלה שיש להם התר ואלה שאין להם וכן לבקשות למבנים חדשים לפעילות לא חקלאית. זאת, כיון שלא ניתן להקפיד את כל הפעילות עד לאישור השנויים בתוכניות המתאר.

(2) רצוי לצרף את ההחלטות שכבר אושרו במועצה לנוסח ההחלטה, כדי שיהיה נוסח אחד וכוללני.

(3) מוצע לקבוע ועדת מעקב מטעם המועצה הארצית ולהגיש דו"ח למועצה בתום שנה מיום ההחלטה כדי לבקר את תהליכי היישום ולבחון אם יש צורך בהחלטות נוספות, תיקונים וכדו'.

(4) המועצה הארצית חייבה לתבוע חיזוק של מערכות הפיקוח והאכיפה, שכן בלעדיהן אין שום סיכוי ליישם החלטותיה בנושא זה.

בברכה  
להן (קדמון)  
מנהל-הרשות לתכנון

העתק: מר י. פרדקין (סולה) - מינהלת פל"ח

סימוכין: 150

תאריך: 23/01/96

לכבוד  
מר חיים אלישיב  
מזכיר מועצה ארצית  
משרד הפנים  
ירושלים

אדון נכבד,

הנדון: "דוח קדמון" - הערות לטיוטא

כללי:

לסעיף 1. "לכאלו שאינם גורמים לפגיעות סביבתיות" - יש להוסיף מעבר לפגיעות הסביבתיות שגורם משק חקלאי על כל ענפיו ותעסוקותיו.

דרך הפעולה המוצעת:

לסעיף 5. "אשר יתירו שינוי תכניות המתאר המקומיות" - יש להוסיף וירחיבו את תכליות התעסוקה והמשק החקלאי למגוון מלאכות נוספות הדומות לענפי המשק החקלאי כגון: מסגריה, נגריה, אחסון, תוצרת חקלאית, מוצרי חלב.

"במועצות האזוריות" - צריך להוסיף ובמושבות.

הנחיות וכו':

לסעיף 9. "בתכנית יקבעו השימושים המותרים בחלקה א" - יש להוסיף, כלומר כל השימושים כולל הרחבת מגוון הפעולות, כאשר גם המגורים, גם המלאכות החקלאיות וגם מגוון המלאכות הנוסף יקבע לגביהם כבכל תכנית מפורטת אחוזי בנייה, אחוז תכנית ועוד.  
"וכן אזור או אזורי תעסוקה" - צריך להוסיף שיהיו מושביים בחלקות ב' אשר ישמשו את כל התכליות שמותר בחלקות א' ובגלל גודלם עוברים את אחוזי הבניה ואין חלקה א' יכולה לשאתם.  
בסוף הסעיף יש להוסיף - אזורי תעשייה אזוריים במועצה האזורית יתוכננו ויקומו כמו בעיר עפ"י תכנון ארצי אזורי וכו', וישווקו לכל דורש כפי שנהוג בכל רשות.

בכבוד רב,

איתמר בר עזר  
זכרון יעקב



התאחדות הממלאים  
משרד האוצר - אגף החקציבים  
2296

מדינת ישראל  
משרד האוצר - אגף החקציבים

מנחל התכנון  
1-02-1996  
נתקבל

כ"ט בטבת התשנ"ו  
21 בינואר 1996  
ח.96-13602

אל:  
גב' דינה רצבסקי  
מנהלת האגף לתכנון מתאר ארצות  
גזר הכנס

הנדון: יישום דו"ח קדמון  
מתייחס למכתבך אל אודי ניסן מיום 8.1.96

ככלל אני סבור כי דרך הפעולה המוצעת ליישום הדו"ח משלבת באופן נכון בין הצורך ליישום מהיר של הדו"ח ובין ההכרח לשמור על ראייה תיכנונית רחבה מעבר לבעיה הנקודתית ושמירה על עקרון של אי יצירת הליכי תכנון שונים לסקטורים שונים במשק.

להלן הערותי למהות ההצעה:

1. במסמך שהופק מוצע כי תכנית המתאר שחוגש על ידי המועצה המקומית תכלול הוראות לשימושי התעסוקה שיתאפשרו בחלקה א' בכפוף למיגבלות שנקבעו בדו"ח קדמון.

בראייה תכנונית נכונה יותר לפחות בחלק מן המקרים לאפשר שימוש אינטנסיבי יותר למגורים בחלקה א'.

אני מציע כי במסגרת ההנחיות לתכנית המתאר של המועצה המקומית, התאפשר הגדלת מספר יחידות הדיוור בחלקה א'.

אפשרות זו עשויה גם להגביר את הכדאיות למעבר עסקים מחלקות א' לאיזור התעשייה.

2. בנוגע לגודל איזור התעשייה שיתוכנן במסגרת תכנית המתאר של המועצה, אני מציע כי הנחיות לא יצרו הנבלות על גודל איזור התעסוקה בהתייחס לפתרונות התעסוקה הנדרשים להוצאת העסקים מחלקה א' אלא בראייה כוללת של הצרכים של אותו איזור גאוגרפי מול היצע הקיים ללא אכחנה בין ישובי המועצה לישובים אחרים.

אני מציע ככלל לאפשר חכנון בהיקף שיאפשר יצירת מלאים תיכנוניים לשטחי התעסוקה, יצירת המלאים לשלעצמם מאפשרת שוק משובלל יותר והשפעה מיידית על מחירי הקרקע לתעסוקה.

ב ב ר כ ה  
  
אלון קסל  
רפנט ממי ותכנון

העמק:  
מר אודי ניסן - רכו תכנון וממי אגף החקציבים  
מר איתי אייגס - סגן הממונה על החקציבים

מס' 3813

מדינת ישראל  
המשרד לאיכות הסביבה  
אגף התכנון

רח' כנפי נשרים 5, ת.ד. 34033, ירושלים 95464 ☎ 02-6553850/1 פקס 02-6553853

י"ב באדר, תשנ"ו  
3 במרץ, 1996

אל: מר ע. קלעג'י, יו"ר המועצה הארצית לתכנון ולבניה

מאת: ולרי ברכיה

הנדון: פרוטוקול החלטות המועצה מס' 346

אבקש לתקן את סעיף 6 בפרוטוקול, בנושא הצעת תיקון לתקנות תסקירי השפעה על הסביבה. לא נתקבלה החלטה בישיבת המועצה. יש למחוק החלטת 96-21. שר הפנים הודיע על כוונתו להתקין התקנה המוצעת והתקיימה "התייעצות" עם המועצה הארצית. לכן ניתן לציין בפרוטוקול "הצעת שר הפנים", אך אין בזה שום החלטה של המועצה עצמה. נהפוך הוא. מספר חברי המועצה הביאו את התנגדותם לתקנה המוצעת. מצ"ב תמליל משמיעת הטייפ. מן הראוי היה גם לציין שיו"ר ועדת המשנה לתקנות ונוהלים ביקשה להוריד את הנושא מסדר היום של המועצה. כמוכן הנוסח המוגש בנספח 3 מהווה הצעה של שר הפנים ואינו נוסח שהוסכם עליו בישיבת המועצה הארצית.

בברכה  
ולרי ברכיה

משרד האנרגיה והתשתיות  
אגף תשתית ורישוי  
05-3-1996  
דואר נכנס

העתק: השר  
המנכ"ל  
חברי המועצה הארצית  
היועצת המשפטית, משרד איה"ס  
מזכיר המועצה הארצית

6. תקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על הסביבה)  
(תיקון), התשנ"ו - 1996

מתן אפשרות למוסד תכנון לפנות ליועץ מקצועי מטעמו לקבלת הנחיות תסקיר השפעה על הסביבה.

96-21 הוחלט: להמליץ לשר הפנים להתקין את התקנה בשינויים אלה:  
במקום "30 ימים" יהיה "60 ימים"; ובהמשך יבוא: אולם  
רשאי מוסד תכנון לקצוב מועד אחר אם הדבר מתחייב עניינית  
מתוכנה או ייחודה של התכנית; לא הכין היועץ הסביבתי את  
הצעת ההנחיות במועד האמור, רשאי מוסד התכנון המוסמך  
לפנות ליועץ מקצועי אחר מטעמו ויקבל ממנו הצעת הנחיות;

הצעת ההנחיות תובא בפני מוסד התכנון אשר יקבע את  
ההנחיות;

לא ימונה יועץ מקצועי אם קיים חשש לניגוד עניינים בין  
מינויו לבין עיסוקיו האחרים; מינוי יועץ מקצועי לועדה  
מקומית לתכנון ולבניה יהיה טעון אישור מינהל התכנון של  
משרד הפנים.

(נוסח מלא לתקנה ראה נספח מס' 3).

7. תקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר, תנאיו ואגרות)  
(תיקון), התשנ"ו - 1966 - בידוד תרמי של בניינים

96-22 הוחלט: להמליץ לשר הפנים להתקין את התיקון לתקנה שעיקרה  
בידודם התרמי של מבני הינוך (ראה נספח מס' 4  
לפרוטוקול).

8. מערכת הסעה המונית בגוש דן - הוראות לעריכת שינויים -  
א. לתכנית מיתאר ארצית למסילות ברזל תמא/23 - שינוי מס' 2  
ב. לתכנית מיתאר מחוזית, מחוז המרכז תממ/3

96-23 הוחלט: לאשר מתן ההוראות בנוסח המופיע בנספחים 5 ו-6  
לפרוטוקול.

9. תכנית מיתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח ולקליטת  
עליה תמא/31 א' - דרכים

א. קטע מס' 1 - דרך מס' 70, מדרך מס' 2 עד למחלף  
אליקים - המלצה לאישור הממשלה

96-24 הוחלט: לאשר את התכנית כפי שמוגשת.

(1) לאמץ את המלצות ועדת המשנה מיום 25.5.95 (ראה נספח  
מס' 7 לפרוטוקול).

(2) לשנות את סעיף ה' בפרק יב' בהוראות התכנית ובמקום  
המשפט "ההוראות האקוסטיות יהיו עפ"י התכנית למניעת  
רעש מדרכים או בהתאם להנחיות המשרד לאיכה"ס" יופיע  
המשפט: ההוראות האקוסטיות יהיו עפ"י התקנות למניעת  
רעש מדרכים או בהתאם להנחיות המועצה הארצית, לאחר  
התייעצות עם המשרד לאיכות הסביבה".



תקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על הסביבה)  
(תיקון), התשנ"ו - 1996

בתוקף סמכותי לפי סעיף 265 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, ולאחר התייעצות עם המועצה הארצית לתכנון ולבניה, אני מתקין תקנות אלה:

1. בתקנה 5 לתקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על הסביבה), התשמ"ב-1982, במקום תקנת משנה (א) יבוא:

תיקון  
תקנה 5

"א. הוגשה למוסד תכנון תכנית שתקנה 2 או 3 חלה עליה, יורה מוסד התכנון ליועץ סביבתי להכין הצעת הנחיות להכנת התסקיר; היועץ הסביבתי יכין את הצעת ההנחיות תוך 60 ימים, אולם רשאי מוסד תכנון לקצוב מועד אחר אם הדבר מתחייב עניינית מתוכנה או מייחודה של התכנית; לא הכין היועץ הסביבתי את הצעת ההנחיות במועד האמור, רשאי מוסד התכנון המוסמך לפנות ליועץ מקצועי אחר מטעמו ויקבל ממנו הצעת הנחיות; הצעת ההנחיות תובא בפני מוסד התכנון אשר יקבע את ההנחיות; לא ימונה יועץ מקצועי אם קיים חשש לניגוד עניינים בין מינויו לבין עיסוקיו האחרים; מינוי יועץ מקצועי לועדה מקומית לתכנון ולבניה יהיה טעון אישור מינהל התכנון של משרד הפנים".

חיים רמון  
שר הפנים

התשנ"ו  
1996

(1) ס"ח התשכ"ה, עמ' 307.  
(2) ק"ת התשמ"ב, עמ' 502.

מדינת ישראל  
המשרד לאיכות הסביבה  
אגף התכנון

רח' כנפי נשרים 5, ת.ד. 34033, ירושלים 95464 ☎ 02-6553850/1 פקס 02-6553853

מועצה ארצית לתכנון ולבניה שהתקיימה ב- 6.2.96  
ס' 6 תקנות תסקירי השפעה על הסביבה

חיים רמון:

אני הבוקר ביקשתי הערה שלא תהיה זכות וטו לשום גורם. אני מדגיש לשום גורם שאין לו זכות וטו על פי חוק.

מי שיש לו זכות וטו על פי חוק זה בסדר.

ישנה מציאות שתסקירים שקשורים לאי"ס אין להם מגבלה של זמן. נכון שהחוק קובע שכל דבר שלא קובעים את זמן, צריך להגיש את עבודתו תוך זמן סביר. מה זה זמן סביר זה מאוד גמיש. אצל מישהוא 1/2 שנה, אצל אחר 4 שנים. למעשה התוצאה היא יש זכות וטו למשרד לאי"ס על תכניות.

אני לא מסכים לכך. כמו שאני לא מסכים שיהיה זכות וטו למשרד התחבורה או שיהיה זכות וטו למשרד השיכון. אם למישהוא יש לו עמדה, ועמדה טובה, הוא יבוא לנמק אותו ויציג אותו והיא תבוא להצבעה ואם הגיונית היא גם תעבור.

אני לא מקבל שיש לכל גורם זכות ורטו ביורוקרטית. ולכן אני מציע שבמידה ומוסד התכנון מורה ליועץ סביבתי להכין הנחיות להכנת התסקיר, היועץ הסביבתי יכין הצעת ההנחיות תוך 30 יום. לא הכין היועץ הסביבתי במועד האמור, יפנה מוסד התכנון המוסמך ליועץ מקצועי אחר מטעמים ויקבל ממנו הצעת הנחיות. מה שאנחנו קובעים, שלא יהיה מצב שמחליטים על תכנית בלי תסקיר אי"ס ובלי שנושא אי"ס לא דן. אנחנו קובעים שאם המשרד לאי"ס לא פועל ולא מגיש, הוא לא יהיה אקסקלוסיבי ותהיה אופציה נוספת.

אם יאמרו ש- 30 יום זה מוגזם, אני מוכן ללכת ל- 60 יום.

ואם יבואו ויגידו שמסיבות מיוחדות על פי בקשת אי"ס צריך עוד 30 יום גם לזה אני מוכן. אני לא יהיה מוכן לדבר אחד, שלא תהיה איזו שהיא הגבלה של זמן. לזה אני לא מוכן.

דלית דרור:

אני חושבת שהמועצה הארצית צריכה להוריד את הנושא מסדר היום. אני פניתי בתחילת הישיבה, לפני שהשרים הגיעו, ונאמר לי שבקשתי תדון כשגיע לסעיף האמור. חקיקת משנה מכח חוק התכנון והבניה הינה בסמכות שר הפנים ושלפי החוק צריך להתייעץ עם המועצה הארצית לתכנון ולבניה. הנהל המקובל, כפי שהיה תמיד, היה שעבודה של בדיקת תקנות נעשה בועדת המשנה לתקנות ונוהלים ואחר מכן באה לאישור המליאה. אם היא רוצה, המליאה נכנסת לגופו לש ענין. ואז זה מגיע לשר הפנים שחותם בהתאם להמלצת המועצה. הנושא הזה הועלה בועדת התקנות והנוהלים בשבוע שעבר לבקשתו של משרד הפנים. המשרד לאי"ס, שהוא שחקן ראשי בתקנות תסקירי השפעה על הסביבה ולא נעשה איתו התייעצות, בא וביקש להוריד את זה מסדר היום של ועדת המשנה, והוא ביקש לאפשר לו להכין התייחסות יותר רחבה לנושא כאשר הוא כורך בזה גם תיקונים נוספים שהוא מציע לתקנות תסקירי השפעה על הסביבה. כל חברי ועדת המשנה בפה אחד, לרבות גם התאחדות הקבלנים והבונים מטעם היזמים, למעט הסתייגות נציג משרד הפנים, כל החברים הביאו נכונות לקבל בקשה זו. נציג משרד הפנים הודיע שיצאו כבר ההזמנות לשיבת המליאה וזה מופיע בסדר היום לשיבת המליאה ולכן הועדה הוסיפה על החלטתה ובקשה לא לדון בנושא במליאת המועצה.



עכשיו לגופו של ענין, אני לא הייתי פוסלת בכלל את האפשרות להקצות זמנים למשרד לאיה"ס; זה משתלב עם תיקון 43 שכל שלב בתהליך הוקצה זמן אם כי אין היגיון לגילויטינה של 30 יום ואפילו לא ל- 60 יום, תלוי בפרויקט. יש הבדל בין פרוייקטים רגולטיביים שחוזרים על עצמם, כמו כבישים, ובין פרוייקטים שיש לתפור להם חליפה על פי מידה. אם זה גפ"ס, תבי חשמל, יש פרוייקטים מיוחדים. למרות שכל החברים, למעט משרד הפנים, ראו לאתר לבקשת אי"ס ולהוריד מסדר היום, עשינו סבב של דעות בין החברים לראות לאן נושבת הרוח כאשר הדעות שנשמעו תמכו עקרונית ברעיון לקצוב בזמן אבל הביעו חשש מלהוציא את הנושא לגורמים חיצוניים. נושא התסקירים הינו בסמכותו של המשרד לאיה"ס וכאן מציעים להעביר את זה משחלף הזמן למשרד הפנים. חייב להיות התייעצות עם המשרד לאיה"ס.

חיים רמון:

קיים היום, כמו עם תחבורה. קיים נוהג לא נכון עם איה"ס.

דלית דרור:

מאחר וזה ריב סמכויות בין משרדי ממשלה אני הייתי מעדיפה שזה יחתך בממשלה. אפשר לפחות להיעתר לבקשה שלהם לדחות את זה כחודשיים ולקיים על זה דיון מסודר. הערה אחרונה, לפי הנחיות היועץ המשפטי לממשלה, כשמדובר על חקיקת משנה, גם אם לא טעונה על פי החוק הראשי, החוק המסמיך אם התקנה נוגעת בסמכות שר אחר, יש לקיים תהליך של התייעצות איתו מכח ס' 4 חוק יסוד הממשלה, אחריות משותפת. אם אתה מחליט לא לעשות את זה במסגרת המועצה ארצית אלא בנפרד, הנחיות היועץ המשפטי לממשלה קובעת חובה להתייעץ.

חיים רמון:

היה לנו דין ודברים עם השר לאיכה"ס ולא הגענו להסכמה. זה לא שלא דיברתי איתו. הוא הציג את תביעתו על אקסלוסיביות. אמרתי אם כל הכבוד למשרד לאיכה"ס הוא לא שונה ממשרד התחבורה, הוא לא שונה ממשרד השיכון, הוא לא שונה משום משרד אחר. נכון שמתחשבים מאוד בעבודות אלא ורצוי להגיע לקונזנזוס אבל הוא לא שונה, אם כל הכבוד. ולכן הודעתי שלא תהיה אקסלוסיביות בענין הזה. יחד עם זאת אני בא ואומר שאני נותן לאיה"ס את זכות הקדימה או את זכות הוטו. נוצר מצב שלקחו סמכויות שלא ניתנו כדין. יש זכות וטו היום DE FACTO למשרד לאיה"ס על תכנית, על תכנון ובניה בישראל. אני לא מסכים לכך. אני לא חושב שבתקנה הזאת, תקנה שעולה עם רוח החוק. עכשיו אני בא ואם אתה אומר שלא 30 יום, 60 יום, אני מוכן לכך. אני מודיע שאם תהיה קצובת זמן, המשרד לאיה"ס יעשה כל התסקירים תוך משך הזמן. כמו שבכל דרך אחרת, שלא קוצבים את הזמן, מי פועל? כאשר ידע המשרד לאיה"ס שהאלטרנטיבה שתסקיר חיצוני הוא ידאג לעשות את זה. ואני בעד שיעשה את זה. עכשיו אני אומר לכם שיש 60 יום ואני אוסיף עוד סעיף שלפי שיקול דעת השר מותר יהיה הארכה נוספת כמו תסקירים גדולים כמו שדה תעופה. כשאייה"ס תומך בתכנית, זה תוך 30 יום, שהוא לא תומך זה נעצר. אני לא מקבל השיטה הזאת. אני בא לחובת התייעצות פה. אני לא חייב לעשות את זה. אני בא על חובת התייעצות על תקנה שכולם יודעים שהיא לא בסדר. עכשיו אין ויכוח על הגבלת הזמן. אני מודיע שאני מוכן להתייעץ עם המשרד לאיה"ס לגבי משך הזמן. זה אני מוכן. אני מציע לא להוריד את זה מסדר היום. לפני שאני אחתום על התקנות הללו אני איתן התייעצות עם איה"ס על משך הזמן - לא על אם יהיה. אני מדגיש כאן, לא אם תהיה הגבלת זמן אלא מה תהיה הגבלה ועל מקרים חריגים. על 2 מקרים אלה אקיים התייעצות עם איה"ס. אשמע את דעתם בקשב רב ואני בטוח שנגיע לנוסח. איה"ס תודיע שנושא הגבלת הזמן הוא קונזנזוס.



אורי אלוני:

אני חבר ועדת המשנה שדלית דרור הזכירה. יש עוד אלמנט בהצעה שהונח לפנינו. היום כדי לקדם מינוי של יועץ סביבתי, שר הפנים צריך להתייעץ עם כמה שרים. לפי ההצעה, כל מוסד התכנון, ועדה מקומית, קטנה שבקטנות פונה ליועץ סביבתי מטעמה ואנחנו הבאנו חשש שאנשי מקצוע פרטיים עושים תכניות, חלקם טובות, חלקם לא טובות, יועץ סביבתי צריך להיות יותר מרוסן.

אשר שולמן:

המשרד איה"ס מגבילים בזמן אבל היועץ הסביבתי הפרטי לא מגבילים בזמן. לקחנו את זה מהמשרד לאיה"ס בגלל ענין של זמן וזה יכול להמשך שנים.

חיים רמון:

החוק לא מגביל אבל החיים מגבילים. אם רוצים שיהיה ברור, גם הוא יוגבל בזמן.

יואב שגיא:

יש ענין גם מי בוחר התסקיר.

ולרי ברכיה:

אני לא מבינה מה היא הסיבה שנתפלו עלינו. העובדות הם עובדות. והעובדות הם שרוב הנחיות יצאו תוך חודש עד חודשיים. קודם כל יש בעיה באיך ההליך עובד. אציג מספר נקודות שהעלתי בועדת המשנה. המדיניות שלנו להגיע שכל ההנחיות הדרושות מיזם תכנית יתנו מראש ולא לטרטר אותו שוב ושוב בבקשה שישלם דברים. כמו כן יש להתאים את ההנחיות מבחינת מקצועית ולכן ללמוד את החומר ולבדוק איזה הנחיות אינן רלוונטיות.

יש הבדל גדול בין תכניות הומוגניות ותכניות הטרוגניות. אם התכנית חוזרת על עצמו וניתן להשתמש באותו הנחיות רק עם התאמה למקום, יש אפשרות להגיב בהחלט בתקופת זמן קצרה. הסכמנו לנושא דרכים כי ידענו שדרושה התאמה לתנאי המקום ושהתסקירים דומים אחד לשני. לא כך המצב לגבי תכניות כל אחד שונה אחד מהשני וצריך התייחסות ספציפית אחד אחד, וללמוד את הנושא.

ההליך הוא שקודם כל צריך להתקבל בקשה להכנת הנחיות מטעם מוסד תכנון. עד שמוסד תכנון מעביר את החלטה שלו, מעביר תשריט ותקנון של התכנית, שהוא צריך להעביר את זה אלינו כדי שנוכל לקבל אותו ולהתייחס אליו, גם זה לוקח זמן מקבלת החלטה. לאחר קבלת הנחיות ממומחים שונים, המומחים אצלו ולא נמצאים במקום אחר (כמו חמ"ס, איכות מים, רעש) יש צורך לקבל הנחיות ממומחים לפעמים גם מגופים חיצוניים, כמו לגבי השפעות מתקנים ימיים על חוף הים, ואנחנו פונים למכון לחקר ימים ואגמים כגוף שנותן שרותים מקצועיים. גם זה דורש זמן.

המומחים מעבירים דרישות ספציפיות ואחר כך מגבשים ההנחיות, מעבירים אתם לתתימה ולמוסד התכנון. גם למוסד התכנון לוקח את הזמן שלו מקבלת ההנחיות ועד שהוא מאשר אותם. והוא צריך להעביר אותם לזים.

יש בעיה קשה מאוד לקבוע מי הם "יועצים סביבתיים". גם לנו בעיה עם עורכי התסקירים. הרבה תסקירים טוענים בדיקה מעמיקה. יש כרגע 3 מקרים של תסקירים שהוגשו שאינם עומדים ברמת עבודה מתאימה.

יש בעיה לקבוע מי היועץ הסביבתי המשרת הזים והיום ומשרת את מוסד התכנון מחר, משרת את הזים למחרת ועומד מולך או מולי, כנציג של זים, או נציג של מוסד ציבורי או של מוסד תכנון.

כל אדם יכול להיות יועץ סביבתי ויכול לתת הנחיות עבור ועדה מקומית - ותוצר בעיה אתית קשה מאוד. אני לא ממליצה על הדרך הזאת.  
אנחנו הצענו לוועדת המשנה שיש הרבה נקודות שאנו מציעים על פי הנסיון ועל פי הידע שהצטבר לגבי תסקירים. יש מספר נקודות, גם אלא שהועלו ע"י מבקר המדינה לפני שנתיים, הטוענים תיקון בתקנות התסקירים, לדוגמה מפעלי תעשייה שלא נכללים ברשת הבדיקה למרות הבעייתיות הקשה שלהם. בנו עם הצעה לוועדת המשנה לשנות מספר סעיפים, הנמצאים ברמת הכנה מתקדם ונגיש הצעה כוללת ויש מקום באותה הצעה לכלול בצורה מושכלת איך אפשר לכלול לוח זמנים. אנחנו לא מתנגדים לדבר באופן עקרוני. אנו מנסים לעמוד גם היום בלוח זמנים, לא בגלל שמישהוא לוחץ, אלא בגלל שזה מה שצריך לעשות. הצעתנו היתה לדון בצורה יסודית בוועדת המשנה, וועדת המשנה קיבלה את הצעתנו.

חיים רמון:

אני מציע שקודם כל אם יש לכם תיקונים, אין שום מניע שאתקן אותם והדבר אינו סותר מה שאנחנו עושים.

אני בעד לגעת בדבר אחד שאני מרגיש אותה. אם המשרד לאיה"ס רוצה להציע תיקון לתקנות אני אשמח לדון בהם אבל הם לא צריכים למנוע דבר שגם אתם אומרים שאין לכם בעיה. אתם עושים רוב התסקירים תוך 30-60 יום. ולכן אני לא רואה בעיה לכן נקבע שכך צריך לעשות לא רק כך אתם עושים.

כל מה שאמרת מעיד שיש מספר תכניות יותר מורכבות שהן בעייתיות, אז אני מציע בתוך התקנות לפתור את הבעיה הזאת ולעשות ניסוח שבתכניות שהמועצה הארצית תמליץ עליהם יהיה רשאי שר הפנים להאריך את המועד ל-6 שנים.

יש תסקיר מסויים שאומרים לנו - אני לא רוצה להגיד מי הסמכות היה בכירה באיה"ס - שזאת הכוונה, שיקח הרבה זמן עד שאנשים יבינו את העניין באופן יותר מעמיק. אז יכול להיות שזאת דרך, אבל זה לא דרך שניתנה על פי החוק. הסמכות הזאת לא קיימת על פי החוק. וצריך להגביל את הסמכות הזאת, ואני מציע שמאחר שאתם עושים רוב הנחיות ב-30-60 יום זה לא צריך להפריע לכם אז אני יהיה יותר טוב - 60 יום. את הנושאים היותר מורכבים נמצא ניסוח ביחד שדינה, עם דלית יחד איתך ימצאו ניסוח שבו ינתן פתרון לסעיף הזה.

וכל מה שכרוך בכל הרפורמה שאתם רוצים לעשות, אני כולי פתוח לעניין. תציעו ונדון בזה, ואם ימליצו לי במשרד הפנים לקבל את זה, אקבל. אני מוכן גם לשקול את זה ישיר כדי להגן על איה"ס.

לדינה יש תשובה לקונפליקט אינטרסים.

אני בעד איה"ס אבל זה לא נושא מחוץ לתחום.

ובנושאים אחרים אין הקונפליקט הזה!

בסדרי גודל הרבה יותר גדולים.

כשיודעים על 3-4 וידעו שמישהוא "קנוי" או משהוא כזה, ויצא שמו מ-5 אנשים שעושים, אז כולם ידעו. שיש 100, יותר קשה לאתר.

דלית דרור:

5 הערות

- זמן יותר ארוך

- לאחר 60 יום ראשי מוסד תכנון לאשר יותר אם הדבר מתחייב ממורכבות התכנית.

- לא ימנה יועץ סביבתי עם יש ניגוד אינטרסים.

- מינוי יועץ סביבתי טיעון אישור מנהל מינהל התכנון.

חיים רמון:

רובם אני מקבל ונשלב אותם ונקבל ניסוח מאיה"ס ואני מקווה שכולם יקבלו את זה ברוח טובה. אבל לא נוכל להמשיך במצב שמבחינה בירוקרטית הוא בלתי תקין. אני לא יכול להסתובב בכל הארץ וכל הזמן לשמוע שהזמנים בלתי סבירים ואי אפשר להרגיש שאין מה לעשות. אפשר לעשות מבלי לפגוע ברמה המקצועית.



# השלטון המקומי בישראל

UNION OF LOCAL AUTHORITIES IN I

612 רח'י הפטמן 3, ת.ד. 20040. P.O.B 20040, Tel-Aviv 61 200 Israel, Haftman St.

Tel : 03-691924 פקסימיליה Fax : 03-6967447

29 פברואר, 1996

ט' אדר, תשל"ו

0578

30/14  
3/14

## הנדון: דר"ח "קדמון"

ישום דר"ח "קדמון" מהווה פגיעה חמורה ביותר במגזר העירוני במדינת. ככל שהולכים ומתבררים הפרטים כן הולך ומסתבר כי הדר"ח יפטור אולי בעיה אחת אולם יצור בעיה אחרת גדולה ביותר הרת אסון לעיריות ולמועצות המקומיות.

אני מציע כי תוקם וועדה חדשה בה יהיו מיוצגים גם נציגי מרכז השלטון המקומי שהם הראשונים להיפגע ולצרף לוועדה גם נציגים מגוסי איכות הסביבה.

הנני לבקשך לאור הל"ל, לעכב את המשך הדיון במועצה הארצית לתכנון ובניה בד"ח "קדמון", שנקבע לתאריך 12.3.96 ולקדם את הקמת הוועדה החדשה בהקדם הניתן.

בנוסף ל"ל אני מביא לידיעתך כי אני מקדם הדברות בין מרכז השלטון המקומי וארגון המועצות האזוריות כדי לבחון דרכים והצעות לפתרון הבעיות במגזר החקלאי ללא פגיעה במגזר העירוני.

על הענותך לעיכוב ההליכים בקשר לדר"ח וועדת קדמון ומגוי הוועדה החדשה אודה מראש.

בברכה,  
עדי אלדר  
י"ר מרכז השלטון המקומי  
וראש העיר כרמיאל

העתק: מר עמרם קלעגי מנכ"ל מש' הפנים.  
מר מקסים לוי - מ"מ י"ר מרכז השלטון המקומי וראש העיר לוד.  
ראשי הרשויות המקומיות.

מדינת ישראל  
 משרד הפנים  
 המועצה הארצית לתכנון ולבניה

מס' 347  
 א.ר.כ.ת.

ח' באדר התשנ"ו  
 28 בפברואר 1996

משרד האנרגיה והתשתית  
 אגף תשתית ורישוי  
 05-3-1996  
**דואר נכנס**

לכבוד

ג. א. נ.  
 יזנה פלמול  
 משרד האנרגיה והתשתית

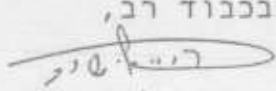
ג.א.נ.

הנכם מוזמנים לישיבה מס' 347 של המועצה הארצית שתקיים ביום שלישי כא' באדר התשנ"ו, 12 במרץ 1996 בשעה 9:45 באולם הישיבות של משרד הפנים, (קומה ג'), רח' קפלן 2, קרית בן גוריון, ירושלים.

היו"ר מבקש להודיע על הארכת הישיבה באופן יוצא מהכלל, מפאת הנושאים הרבים, עד לשעה 18:00 אם יהיה צורך בכך, זאת במקום לקיים שתי ישיבות בחודש זה. החברים מתבקשים להשתתף עד תום הישיבה.

הזמן המשוער להתחלת הדיון	
9:45	1. הודעות היו"ר
10:00	2. אישור פרוטוקול החלטות מס' 346 מ-6.2.96.
10:30	3. תקנות התכנון והבניה: א. היתר לעבודה מצומצמת - למצללה (פרגולה) וחישוב שטחים ואחוזי בניה בתכניות ובהיתרים. ב. דרכי פרסום הפקדת תכנית שבסמכות ועדה מקומית. ג. אגרות להגשת תכניות והטיפול בהן.
11:00	4. שינוי 12 לתכנית מתאר מחוזית, מחוז הצפון, תממ/2 גבעת שמשית - להפקדה.
11:30	5. תכנית מיתאר ארצית לדרכים, מס' תמא/3: א. שינוי מס' 24 - דרך מס' 6 ודרך מס' 444 - לאישור הממשלה. ב. שינוי מס' 33 - דרך מס' 781 - הצגה ודיון ראשון. ג. " " 38 - מחלף חדרה מזרח - הצגה ודיון ראשון. ד. " " 39 - דרך 61 מזרח - הצגה ודיון ראשון. ה. " " 40 - מחלף כניסה לתעשייה אווירית - הצגה ודיון ראשון.
12:30	6. דו"ח ועדת קדמון - המלצות צוות להכנת הצעה ליישום עקרונות הדו"ח - לאישור המועצה.

7. 13:00 תכנית מיתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח וקליטת עליה, מס' תמא/31 א' - דרכים:  
 א. קטע 14 מחלף קנה - אישור הנחיות לתסקיר השפעה.  
 ב. קטע 10 דרך מס' 45 - לאישור הממשלה.  
 ג. קטעים 16, 17, 18 (מדרך 57 עד דרך 70) הצגה ודיון ראשון.
8. 14:30 תכנית מיתאר מחוזית מחוז המרכז מס' תממ/3:  
 א. שינוי 6א' דרך 431, מסילת ברזל, קו חשמל.  
 ב. שינוי 6ד' קו חשמל.
9. 15:30 תכנית מיתאר ארצית חלקית לתחנות כוח ורשת החשמל הארצית מס' תמא/10:  
 א. רוטנברג - שתי יחידות ייצור נוספות - המלצה לאישור הממשלה.  
 ב. אגירה שאובה אתר פרסה - מתן הוראה.
10. 16:30 תכנית מיתאר ארצית למפעלים ולחומרי גלם לייצור מלט תמא/27 - תיקון להוראה ואישור הנחיות לתסקירי השפעה על הסביבה.
11. 17:00 הנחיות לתסקיר השפעה (שלב ב') לאתר גפ"מ שפד"ן.
12. שונות.

בכבוד רב,  
  
 חיים אלישיב  
 מזכיר המועצה

מצ"ב: פרוטוקול החלטות מס' 346 וחומר לדיון לסעיפים השונים; התכנית המתייחסת לסעיף 9א' בסדר היום תמא/10 רוטנברג, נשלחה אליכם לקראת ישיבה מס' 341 מ-5 בספטמבר 1995.

הצעת התקנות לסעיף 3 ג' שבסדר היום תופץ בתחילת הישיבה.

ת.ד. 6158, ירושלים 91061 טל: 02-701535, מס' פקס: 02-701633



מדינת ישראל  
משרד הפנים  
מינהל התכנון

ירושלים, כ"ד בשבט התשנ"ו  
14 בפברואר 1996

לכבוד  
יואב שגיא  
החברה להגנת הטבע  
רחוב השפלה 4  
ת ל - א ב י ב

שלום,

הנדון: שאילתא בדבר מדיניות שטחים פתוחים

בתאריך 5.2.96 דנה הוועדה לשמירה על קרקע חקלאית בשאילתא שהופצה לכל חבריה.

הוועדה לשמירה על קרקע חקלאית ושטחים פתוחים פועלת מכח התוספת הראשונה לחוק התכנון והבניה, ליד המועצה הארצית. הוועדה הינה ועדה תכנונית אשר שוקלת שיקולים תכנוניים רחבים, כפי שגם נקבע במספר פסקי דין בבית המשפט העליון.

נציגי הוועדה לוקחים חלק פעיל בגיבוש מסמך מדיניות לשטחים פתוחים. מסמך זה אמור להיות לאחר גיבושו קו מנחה את כל מוסדות התכנון במדיניות התכנון בנושא השטחים הפתוחים.

בשלב הנוכחי, תיעזר הוועדה בשיקול דעתה בהוראות ובתשריטי תכנית תמא/31 שהגדירה שטח נוף כפרי ושטח משאבי נוף, תמא/22, תמא/8, תמא/13, והתכניות המחוזיות.

הוועדה בדעה כי יש לעדכן את מפות ההכרזה על קרקע חקלאית, וקיבלה ההמלצה לבקש משר הפנים לפנות אל שר החקלאות בענין. שר החקלאות יתבקש למנות וועדת מומחים שמתפקידה לעדכן את ההכרזה. מאחר והשתנה השם והרכב הוועדה מומלץ כי בין חברי וועדת המומחים יהיה נציג מטעם המשרד לאיכות הסביבה.

ב ב ר כ ה

דינה ת' צסקי  
מנהלת מינהל התכנון

ה ע ת ק י ס: מר עמרם קלעג'י - יו"ר המועצה הארצית  
חברי המועצה, וחברי הוולק"ח

י"ט חשוון תשנ"ו  
12 בנובמבר 1995

לכבוד  
מר עמרם קלעני  
יו"ר המועצה הארצית לתכנון ובניה

- א.ג.

## שאלתא לסדר היום של המועצה הארצית, בנושא: תיפקודה של הולק"ח מה-1 בינואר 1996

1. מסמכותה של המועצה הארצית לתכנון ובניה לדרוש מהולק"ח להציג בפניה קוי מדיניות, כפי שכבר עשתה פעמיים בעבר. בינואר 1996 יורחבו סמכויותיה של הולק"ח, לפי תיקון 42 לחוק התכנון והבניה, גם לשמירה על השטחים הפתוחים. לאור מצוקת השטחים הפתוחים במדינת ישראל, על המועצה לבקש מיו"ר הולק"ח להבהיר לה כיצד נערכת הועדה לתפקידה המורחב, מהי המדיניות המוצהרת אשר תנחה את עבודתה ומה הם עקרונות היסוד עליהם ישענו החלטותיה.
2. המועצה הארצית ממנה מבין חבריה את חברי ועדת הערר (לפי סעיף 12 וא) בתוספת הראשונה לחוק התכנון והבניה). מכיוון שלועדת הערר נתונה הסמכות לשטת את החלטות והולק"ח, ומכיוון ו"אין אחרי ועדת הערר ולא כלום" (סעיף 12 ו) שם), מן הראוי לבקש מהמועצה הארצית למנות מבין חבריה אדם המזוהה עם עקרונות שמירת השטחים הפתוחים, כחבר בוועדת הערר.

בכבוד רב,  
יואב שגיא  
נציג חיים וסביבה

### העתקים:

- יוסף תמיר - חיים וסביבה
- דינה רציבסקי - מנהלת מנהל התכנון
- דודי בריל - מרכז הולק"ח
- רטאו יאראק - יועץ משפטי

LOCAL BRANCHES  
FIELD STUDY CENTERS  
HIKING THROUGH ISRAEL  
TOUR COUNSELING  
TEACHER TRAINING COURSES

FIELD CRAFT & YOUTH CLUBS  
NATURE CONSERVATION DEPARTMENT  
BOOKS & CAMPING EQUIPMENT  
TOURS WITH A FOREIGN TOUCH  
COMMUNITY ACTIVITY CENTERS

PUBLICATIONS DEPARTMENT  
DATA AND RESEARCH CENTERS  
ISRAEL NATURE TRAILS  
HOLIDAY & SUMMER CAMPS  
HISTORICAL SITE PRESERVATION

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

פרוטוקול החלטות מישיבה מס' 346 שהתקיימה במשרד הפנים  
ירושלים, ביום שלישי, טז' בשבט התשנ"ו - 6.2.96

1. מינוי יועצים מקצועיים נוספים לפי סעיף 5(ב)  
לחוק התכנון והבניה התשכ"ה - 1965

96-16 הוחלט: למנות לפי סעיף 5(ב) לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965,  
כיועצים מקצועיים את מנהל אגף התכנון במינהל מקרקעי  
ישראל ונציג משטרת ישראל - המטה הארצי.

2. אישור פרוטוקול החלטות מס' 345 מישיבה שהתקיימה  
ביום שלישי, י' בטבת התשנ"ו 2.1.96

96-17 הוחלט: לאשר פרוטוקול מס' 345 בתוספת הבהרות אלה:

(1) להחלטה 96-14 לסעיף 11 ב. תמא/10 טורבינות גז אלון  
תבור, לביא ומעבר קווי חשמל ראשיים  
(זבולון-לביא-אלון תבור), המתייחסת להוראה בנספח  
ז' לפרוטוקול, הובהר שבסעיף 3 ה' בהוראה, התואר  
לקוי החשמל הוא עקרוני והוא יבחן על פי תסקיר  
השפעה על הסביבה, לרבות חלופות אם יידרשו בתסקיר.

(2) החלטה 96-6 המתייחסת לנספח א' לפרוטוקול - הרכב  
ועדות המשנה:  
א. לועדת המשנה למעקב ובקרה לתמא/31; נציג ארגון  
הגג של הגופים הציבוריים שענינם בשמירת איכות  
הסביבה ונציג רשות שמורות הטבע ימשיכו להיות  
מוזמנים לועדת המשנה למעקב ובקרה לתמא/31 לדיון  
בכל תכנית המתייחסת לשטח משאבי טבע כמתחייב  
מסעיף 11.2.1 לתמא/31;

ב. בהרכב ועדת המשנה לתקנות ולנהלים במקום נציג  
תכנון ושיכון צריך להיות נציג משרד הבינוי  
והשיכון.

(3) הבקשה לצרף את נציג ארגון הגג של הגופים הציבוריים  
שענינם בשמירת איכות הסביבה לועדת הערר לקרקע  
חקלאית תבחן ע"י היו"ר.

(4) החלטה 96-10 תמא/13 ב' נמל אשדוד - לסעיף 1 -  
המועצה רושמת לפנייה את הודעת נציגת המשרד לאיכות  
הסביבה שתסקירי ההשפעה על הסביבה שנערכו ונערכים  
מכסים את כל הנושאים הרלבנטיים בתמ"א למעט עורף  
הנמל אשר יטופל בנפרד, ועל סמך המידע הנמצא בידי  
המשרד לאיכות הסביבה אין צורך בהנחיות נוספות  
להשלמת תסקיר לנמל.  
לסעיף 2 - לאחר שיתקבלו התסקירים היה ועקב מורכבות  
הבדיקה ידרש זמן נוסף להמצאת חוות הדעת של המשרד  
לאיכות הסביבה, יוכל המשרד האמור לבקש מהמועצה  
הארצית הארכה.

(5) החלטה 96-3 תמא/16 תיקון להנחיות לתסקיר השפעה על  
הסביבה לאתר אורון - נרשמת הסתייגות מר אורי עלוני  
לסעיף ב' בהחלטה הקובעת הגשת התסקיר למועצה הארצית  
עד 15.3.96. מר עלוני מבקש להאריך את המועד.



3. תכנית מיתאר ארצית למפעלי תיירות ושטחי נופש תמא/12

- 96-18 הוחלט: (1) המועצה מודה לצוות התכנון ולוועדת ההיגוי על עבודתם המקצועית המאומצת בהכנת התכנית.
- (2) לאמץ עקרונית את התכנית לרבות את דף התיקונים למסמכי התכנית. (נספח מס' 1).
- (3) המועצה מסמיכה את ועדת ההיגוי להגיע להסכמה ולהחליט, תוך שבועיים, בשלושה נושאים שנתרו שנויים במחלוקת והם:
- חוף הבונים, ים המלח וחוף השרון ולהוסיף סעיף גמישות שיאפשר פתרון לנושאים אלה ואחרים ושיקל על העבודה בעתיד על פי התכנית.
- (4) בתום השבועיים האמורים להעביר את התכנית ודברי ההסבר לוועדות המחוזיות בהתאם לסעיף 52 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן-החוק) למתן הערותיהן תוך שלושה חודשים.
- (5) לבקש מהוועדות המחוזיות לפעול לפי סעיף 52 (ב) לחוק בדבר הודעה לוועדות המקומיות שיש להן ענין בתכנית על קבלת התכנית ולאפשר להן לעיין בה במשרדי הוועדה המחוזית. כמו כן, לבדוק אפשרות לקיים ימי עיון להצגה ולהסברת התכנית.
- (6) במקביל להעביר את התכנית ודברי ההסבר לוועדה לשמירה על קרקע חקלאית ושטחים פתוחים ולמשרדי הממשלה שלא היו חברים בוועדת ההיגוי.
- (7) להסמיך את ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים לדון בהערות הוועדות המחוזיות ולהמציא את המלצותיה למועצה.

4. שינויים במרחבי התכנון קרית גת ושקמים

- 96-19 הוחלט: להמליץ בפני שר הפנים לערוך את השינויים במרחבי התכנון של קרית גת ושקמים - בתחומי המועצות האזוריות שפיר ויואב - להתאמה לתחומי השיפוט.

5. תכנית מיתאר ארצית לשדות תעופה תמא/15 א' הוראה לעריכת תכנית מיתאר ארצית עם הוראות של תכנית מפורטת לנמל תעופה בינ"ל בדרום הארץ

- 96-20 הוחלט: א. לאשר את ההוראה בשינויים כפי שנתקבלו במהלך הדיון (ראה נספח 2 לפרוטוקול).
- ב. המועצה תעזר בהמלצות הוועדה בראשות סוארי לענין נתב"ג ונבטים שמונתה ע"י שרי האוצר התחבורה ואיכות הסביבה.

6. תקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על הסביבה)  
(תיקון), התשנ"ו - 1996

מתן אפשרות למוסד תכנון לפנות ליועץ מקצועי מטעמו לקבלת הנחיות תסקיר השפעה על הסביבה.

96-21 הוחלט: להמליץ לשר הפנים להתקין את התקנה נשינויים אלה:  
במקום "30 ימים" יהיה "60 ימים"; ובהמשך יבוא: אולם רשאי מוסד תכנון לקצוב מועד אחר אם הדבר מתחייב עניינית מתוכנה או ייחודה של התכנית; לא הכין היועץ הסביבתי את הצעת ההנחיות במועד האמור, רשאי מוסד התכנון המוסמך לפנות ליועץ מקצועי אחר מטעמו ויקבל ממנו הצעת הנחיות;

הצעת ההנחיות תובא בפני מוסד התכנון אשר יקבע את ההנחיות;  
לא ימונה יועץ מקצועי אם קיים חשש לניגוד עניינים בין מינויו לבין עיסוקיו האחרים; מינוי יועץ מקצועי לועדה מקומית לתכנון ולבניה יהיה טעון אישור מינהל התכנון של משרד הפנים.  
(נוסח מלא לתקנה ראה נספח מס' 3).

7. תקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר, תנאיו ואגרות)  
(תיקון), התשנ"ו - 1966 - בידוד תרמי של בניינים

96-22 הוחלט: להמליץ לשר הפנים להתקין את התיקון לתקנה שעיקרה בידודם התרמי של מבני חינוך (ראה נספח מס' 4 לפרוטוקול).

8. מערכת הסעה המונית בגוש דן - הוראות לעריכת שינויים -  
א. לתכנית מיתאר ארצית למסילות ברזל תמא/23 - שינוי מס' 2  
ב. לתכנית מיתאר מחוזית, מחוז המרכז תממ/3

96-23 הוחלט: לאשר מתן ההוראות בנוסח המופיע בנספחים 5 ו-6 לפרוטוקול.

9. תכנית מיתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח ולקליטת עליה תמא/31 א' - דרכים

א. קטע מס' 1 - דרך מס' 70, מדרך מס' 2 עד למחלף אליקים - המלצה לאישור הממשלה

96-24 הוחלט: לאשר את התכנית כפי שמוגשת.

(1) לאמץ את המלצות ועדת המשנה מיום 25.5.95 (ראה נספח מס' 7 לפרוטוקול).

(2) לשנות את סעיף ה' בפרק יב' בהוראות התכנית ובמקום המשפט "ההוראות האקוסטיות יהיו עפ"י התכנית למניעת רעש מדרכים או בהתאם להנחיות המשרד לאיכה"ס" יופיע המשפט: ההוראות האקוסטיות יהיו עפ"י התקנות למניעת רעש מדרכים או בהתאם להנחיות המועצה הארצית, לאחר התייעצות עם המשרד לאיכות הסביבה".

(3) המועצה הארצית מאשרת את השינויים שנערכו בפרשה הטכנית ובסכימה התנועתית ואשר כוללים התייחסות למינהרה שאורכה כ-250 מ' בגבעת עדן ולקירווי באורך 150 מ' באזור בתה.

(4) להסמיך את היו"ר להעביר את התכנית עם ההוראות, הפרשה הטכנית והסכימה התנועתית המתוקנים לאישור הממשלה.

ב. קטע מס' 4 - דרך מס' 70, מצומת סומך עד תמרה - החלטה לפירסום של גושים וחלקות שנשמטו בפירסום הראשון (במתכונת סעיף 106(ב) לחוק)

96-25 הוחלט: להסמיך את מזכירות המועצה הארצית:

(1) לשלוח הודעות אישיות לבעלי הזכאות במקרקעין העלולים להיפגע בעקבות הוספה לתחום התכנית של גושים וחלקות, שלא פורסמו במקור בהודעות בעיתונים וברשומות.

(2) במקביל לפרסם את הגושים והחלקות האמורים בעיתונים באותו אופן שבו בוצע הפירסום המקורי בקטע תמא/31/א/4.

ג. קטע מס' 5 - דרך מס' 38 ממחלף שער הגיא עד מבוא חורון

96-26 הוחלט: (1) לאשר את התכנית כפי שמוגשת.

(2) לאמץ המלצות ועדת המשנה לדרך מס' 38:

תוואי הדרך הסמוך ליישוב מבוא חורון עובר ברובו ביו"ש ואינו מוגש במסגרת תמא/31 א'. קטע קטן של התוואי עובר במחוז המרכז ועיקרו בתחום מחוז ירושלים. התוואי העובר ביו"ש מוכתב על ידי הקטעים שמצפון ומדרום לו.

קטע הדרך עובר בפרוזדור בין מאגר המים של מבוא חורון לבין היישוב. במסדרון זה, בתאום עם היישוב, הוצמד התוואי אל המאגר על מנת להרחיקו מהיישוב. המרחק בין רצועת הדרך לבתים הקיצוניים של היישוב מגיע ליותר מ-600 מטר. מרחק זה אינו בקריטריונים המחייבים בדיקה סביבתית.

יצוין שהעברת דרך 38 בתוואי המוצע, הופכת קטע מדרך מס' 3 לכביש גישה ליישוב. על ידי כך, תנועה שעברה קודם במרחק 450 מטר מהיישוב בדרך 3 תעבור במרחק של כ-600 מטר ממנו בדרך 38. לפיכך, משתפר מצבו של היישוב מבוא חורון ביחס למערכת הכבישים הארצית.

(3) לקבל את הערת לשכת התכנון יו"ש ולהוסיף בפרק יב' בהוראות התכנית, סעיף חדש ג': "תנאי לסלילת הדרך יהיה הפקדת תכנית של המשך התוואי צפונה, עד לחיבור עם דרך מס' 443".



(4) לקבל את הערת לשכת התכנון יו"ש ולהוציא מהוראות התכנית את המשפט: "שינוי תכנית מיתאר מקומית לישוב מבוא חורון", מאחר והישוב אכן נמצא בתחום יו"ש.

(5) לדחות את בקשת לשכת התכנון יו"ש להיות תברים בצוות המלווה, זאת לאור העובדה כי התכנית איננה בתחום יו"ש. יחד עם זאת, לאור הבנת חשיבות התיאום ושיתוף הפעולה בין המחוזות הסמוכים, מציעה המועצה כי הצוות המלווה יזמן את נציגי יו"ש לכל הפגישות בנושא דרך זו, כמשקיף.

(6) להסמיד את היו"ר להעביר את התכנית, עם ההוראות המתוקנות, לאישור הממשלה.

10. אישרור החלטות ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים מיום 25.12.95 בהקלות מתכנית מיתאר ארצית לחופים תמא/13 - מרחב הכנרת וחופיה

96-27 הוחלט: לאשרר את החלטות ועדת המשנה (ראה נספח מס' 8 לפרוטוקול).

11. אישרור החלטות ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים מיום 13.2.96

א. שינויים במרחבי תכנון

96-28 הוחלט: לאשרר את המלצות ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים בישיבתה מיום כג' בשבט התשנ"ו 13 בפברואר 1996 ולהמליץ בפני שר הפנים לערוך את השינויים במרחבי התכנון בהתאם להמלצותיה (ראה נספח מס' 9 לפרוטוקול).

ב. הקלה מתכנית מיתאר ארצית לחופים תמא/13 מרחב הכנרת וחופיה - על פי תכנית ג/8985 מפרץ אמנון

96-29 הוחלט: לאשרר את ההחלטה של ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים בישיבה מיום כג' בשבט התשנ"ו 13.2.96 בקשה להקלה לפי תכנית ג/8985 - מקטעים 3.1; 3.2 כורזים (מפרץ אמנון) (ראה נספח מס' 9 לפרוטוקול).

ג. שינוי יעוד של שטח שמורת טבע בתכנית מיתאר ארצית לגנים לאומיים שמורות טבע ושמורות נוף תמא/8 על פי תכנית מי/429 ב' - מושב כסלון

96-30 הוחלט: לאשרר את ההחלטה של ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים בישיבה מיום כג' בשבט התשנ"ו 13.2.96 בבקשה לשינוי יעוד לפי תכנית מי/429 ב' מושב כסלון (ראה נספח מס' 9 לפרוטוקול)

דף תיקונים למסמכי ת.מ.א.12

(1) בהוראות התוכנית בסעיף 9.ג.4(1) עמ' 25: הוחלט להוסיף לסעיף, בהוראות "או עד 2 קומות בהתאם לגובה המכנים בישוב הצמוד".

(2) בהוראות בסעיף 1.13. (עמ' 30) תהיה הסייפא של הקטע הראשון (שורה 3): "למעט אמצעי איכסון בצירי נחלים" ולא כפי שכתוב.

(3) בחשריט הכולל אח קטע חוף השרון לא נכלל אח העדכון עפ"י החלטת הצוות שהוסמך לענין ע"י ו. ההגוי שהיתה כלהלן: "יבוטל כפר אחד בין וינגייט ונעש על חשבון הגדלת המוקדים בצפון ובדרום הניזרה. כמו כן כפר נופש השני הועבר ליקום ממזרח לכניש 2".

(4) כמו כן, לתשומה ליבכם יש לחקן מספר טעויות סופר בדו"ח:

א. יש למחוק בדו"ח נעמ' 26 ברשימת המחממים הכפריים את "הבונים" (לא מופיע בחשריטים).

ב. יש להוסיף לרשימת המחממים הכפריים את ג' סר-א-זרקה המסומן בחשריט אך נשמט בטעות מהדו"ח.

ג. נעמ' 28 סעיף (10) נפלה טעות במקום "נמרכז קיט ונופש..." צריך להופיע "עיר קיט ונופש".

ד. נעמ' 27 סעיף 3, 1, א, (2) הושמטה בטעות הכותרת "במחממי חיירות פרכריים".

לגבי דברי ההסבר: נציגה מינהל מקרקעי ישראל הביעה הסתייגות וביקשה לחקן מספר פיקאות המתייחסות לירושלים במדיניות הפיתוח של חכלי חיירות (עמ' 94).

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

הוראה לעריכת תוכנית מתאר ארצית חלקית מס' תמ"א/15/א' -  
לנמל תעופה בינלאומי בדרום הארץ

החלטה מס' 96-20 בישיבה מס' 346 מיום טז' בשבט התשנ"ו, 6.2.96

1. המועצה הארצית לתכנון ולבניה (להלן-המועצה) רואה צורך בעריכת תכנית מיתאר ארצית חלקית ברמה מפורטת לפיתוח נמל תעופה בינלאומי בדרום הארץ - בנגב.
2. המועצה בתוקף סמכותה לפי סעיף 49 ו-50 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה - 1965 (להלן-החוק) מורה על עריכת ההתכנית האמורה, אשר תקרא תמ"א/15/א' (להלן התכנית).
3. מטרת התכנית לקדם את פיתוחו של נמל תעופה בינלאומי נוסף בישראל, כמנוף לפיתוח הנגב ומטרופולין באר-שבע.
4. התכנית תוכן בתאום לתכנית המתאר הארצית לשדות תעופה תמ"א/15, ותכנית מיתאר ארצית לנמל תעופה בן גוריון תמא/2/4 הנמצאות בהכנה.
5. התכנית תלווה בתסקיר השפעה על הסביבה. היועץ הסביבתי יגיש למועצה הארצית את הצעת ההנחיות לעריכת התסקיר בתוך 45 יום מעת קבלת ההוראה.
6. המועצה בתוקף סמכותה לפי סעיף 51 לחוק נותנת הוראות אלה לעריכת התכנית:
  - א. התכנית תכלול הוראות של תכנית מפורטת.
  - ב. התכנית תוכן בזיקה לתכניות המתאר המאושרות והנמצאות בהכנה.
  - ג. התכנית תקבע את השטחים הנחוצים לתפעולו הבטיחותי והסדיר ולפיתוחו של נמל התעופה לרבות מערך המסלולים, מסופי הנוסעים, מסופי מיטען, מתקני תחזוקה, מתקנים תעופתיים, רחבות הניה, ותשתיות הנדסיות, זאת תוך מתן גמישות תכנונית.
  - ד. התוכנית תכלול לוח שטחים ופרוגרמה ליעודי הקרקע ולשימושים השונים.
  - ה. הוראות התכנית תכלולנה הוראות למזעור המפגעים הסביבתיים והבריאותיים בעקבות תסקיר ההשפעה על הסביבה.
  - ו. התכנית תלווה בנספחי בינוי עקרוניים ואמצעים, תשריטים ומסמכים שידרשו להבהרת התוכנית והיא תלווה בדברי הסבר מפורטים.
  - ז. התוכנית תבטיח שילוב נאות של נמל התעופה מתקניו ותשתיותיו בסביבה.



ח. התכנית תקבע את תיחוס האזורים שבסביבת הנמל בהם יחולו הגבלות בשימושי הקרקע ובבניה לצורך בטיחות טיסה ולמזעור ההשפעות הסביבתיות

ט. התכנית תקבע שלבים לביצועה.

7. המועצה ממליצה בפני שר הפנים למנות בתוקף סמכותו לפי סעיף 51 לחוק את מינהל התכנון של משרד הפנים, את רשות שדות התעופה, את מינהל התעופה האזרחית במשרד התחבורה ואת משרד הבטחון כעורכי התוכנית.

8. עורכי התכנית יבחרו את צוות התכנון על פי ההליכים הנדרשים.

9. מינהל התכנון ירכז את עריכת התכנית

10. רשות שדות התעופה תממן את עריכת התכנית.

11. עורכי התכנית יציגו למועצה הארצית לוח זמנים לעריכת התכנית בשלבים.

12. המועצה מחליטה להקים ועדת היגוי שתלווה את עריכת התוכנית בהרכב נציגי המשרדים והגופים הבאים:

- מינהל התכנון במשרד הפנים (יו"ר)

- מינהל התעופה האזרחית

- רשות שדות התעופה

- מתכנן מחוז הדרום במשרד הפנים

- משרד התחבורה

- המשרד לאיכות הסביבה

- משרד האוצר

- מינהל מקרקעי ישראל

- משרד הביטחון

- משרד התיירות

- משרד האנרגיה והתשתית

- מע"צ

- משרד החקלאות

- משרד הבריאות

- נציג ארגון הגג של הגופים הציבוריים שעניינים שמירת הסביבה.

- נציגים מקרב הרשויות המקומיות באזור.

13. עורכי תכנית מיתאר ארצית לדרכים, תמא/3 ותכנית מיתאר ארצית למסילות ברזל, תמא/23 יכינו הוראה לעריכת תכנית מיתאר ארצית עם הוראות של תכנית מפורטת למערכת הסעה מהירה בהתאמה לאתר שדה התעופה שיבחר.

14. המועצה הארצית תפרסם את דבר עריכת התוכנית ברשומות.

תקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על הסביבה)  
(תיקון), התשנ"ו - 1996

---

בתוקף סמכותי לפי סעיף 265 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, ולאחר התייעצות עם המועצה הארצית לתכנון ולבניה, אני מתקין תקנות אלה:

1. תיקון תקנה 5 (הסביבה), התשמ"ב-1982<sup>2</sup>, במקום תקנת משנה (א) יבוא:

"א. הוגשה למוסד תכנון תכנית שתקנה 2 או 3 חלה עליה, יורה מוסד התכנון ליועץ סביבתי להכין הצעת הנחיות להכנת התסקיר; היועץ הסביבתי יכין את הצעת ההנחיות תוך 60 ימים, אולם רשאי מוסד תכנון לקצוב מועד אחר אם הדבר מתחייב עניינית מתוכנה או מייחודה של התכנית; לא הכין היועץ הסביבתי את הצעת ההנחיות במועד האמור, רשאי מוסד התכנון המוסמך לפנות ליועץ מקצועי אחר מטעמו ויקבל ממנו הצעת הנחיות; הצעת ההנחיות תובא בפני מוסד התכנון אשר יקבע את ההנחיות; לא ימונה יועץ מקצועי אם קיים חשש לניגוד ענינים בין מינויו לבין עיסוקיו האחרים; מינוי יועץ מקצועי לועדה מקומית לתכנון ולבניה יהיה טעון אישור מינהל התכנון של משרד הפנים."

חיים רמון  
שר הפנים

התשנ"ו  
1996

(1) ס"ח התשכ"ה, עמ' 307.  
(2) ק"ת התשמ"ב, עמ' 502.

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

הוראה לעריכת שינוי מס' 4 לתכנית מתאר ארצית למסילות ברזל תמ"א/23.

החלטה מס' 96-23 של המועצה בישיבתה מס' 346 מיום טז' בשבט  
התשנ"ו - 6.2.96.

1. המועצה הארצית לתכנון ולבניה (להלן - "המועצה") רואה צורך בשינוי לתוכנית מתאר ארצית למסילות ברזל תמ"א/23, זאת על מנת לאפשר תכנון, פיתוח והקמה של מערכת להסעה המונית, שתתן מענה לבקושים לנסיעות בתחבורה צבורית במחוזות תל-אביב והמרכז ותתבר את אזורי רכוז התושבים ומוקדי הבקוש.
2. המועצה, בתוקף סמכותה לפי סעיפים 49 ו-50 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה-1965, מורה על עריכת השינוי בקנ"מ של 1:100,000, אשר יכלול תוואים למערכת מסילתית להסעה המונית בתחומי מטרופולין תל-אביב בהתאם להגדרת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה במפקד 1995, ואת השינויים בהוראות התכנית הנובעים מכך.
3. בעריכת השינוי יובאו בחשבון ההיבטים הבאים:
  - כדאיות כלכלית
  - יעילות תחבורתית.
  - איכות הסביבה.
  - זמינות.
  - מצב תכנוני תקף ותכניות בהליכי הכנה ואישור.
4. התכנית תוגש למועצה לאישורה בתוך 6 חודשים מתאריך החלטה זו.
5. המועצה ממליצה לפני שר הפנים שימנה את מינהל התכנון של משרדו ביחד עם משרד התחבורה, משרד האוצר, רשות הנמלים והרכבות, עיריית תל-אביב-יפו ואת הגוף שיוקם לתכנון ולביצוע מערכת להסעה המונית כמבצעי הוראות אלה. מינהל התכנון ירכז עריכת השינוי.
6. המועצה הארצית מחליטה להקים ועדת היגוי לתכנית שתלווה את עריכת התוכנית.
  - בהרכב ועדת היגוי יכללו נציגי המשרדים/הגופים להלן:
    - משרד הפנים, יו"ר ;
    - משרד התחבורה;
    - רשות הנמלים והרכבות;
    - מע"צ ;
    - רכבת ישראל;
    - המשרד לאיכות הסביבה;
    - משרד הבינוי והשיכון;
    - משרד האוצר;
    - מנהל מקרקעי ישראל;
    - מתכנני מחוזות תל-אביב והמרכז;
    - נציגי הרשויות ב"מטרופולין תל-אביב".



המועצה הארצית לתכנון ולבניה

הוראה בדבר הכנת שינויים לתכנית מתאר מחוזית מחוז המרכז  
בנושא הסעה המונית

החלטה מס' 96-23 של המועצה בישיבתה מס' 346 מיום טז' בשבט התשנ"ו,  
6.2.96.

1. המועצה הארצית לתכנון ולבניה (להלן - "המועצה"), לאחר התייעצות עם עורכי תמא/23 ולשכת תכנון מחוז מרכז, רואה צורך בהכנת שינוי לתכנית מתאר מחוזית, מחוז המרכז מס' תממ/3 (להלן - "התכנית") על מנת לאפשר תכנון, פיתוח והקמה של מערכת הסעה המונית, שחתן מענה לביקושים לנסיעות בתחבורה ציבורית במחוז המרכז.
2. המועצה בתוקף סמכותה לפי סעיף 58 לחוק התכנון והבניה תשכ"ה - 1965 (להלן "החוק") מורה בזאת לוועדה המחוזית לתכנון ולבניה, מחוז המרכז (להלן "הוועדה המחוזית"), להכין שינוי לתכנית בנושא תכנון פיתוח והקמה של מערכת הסעה המונית במחוז המרכז. השינוי יכלול תוואים למערכת מסילתית להסעה המונית בתחומי הישובים הנמצאים במחוז המרכז והכלולים במטרופולין תל אביב, בהתאם להגדרת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה במפקד 1995.
3. בעריכת השינוי יובאו בחשבון ההיבטים הנאים:  
יעילות תחבורתית, איכות הסביבה, זמינות ומצב תכנוני תקף ותכניות בתהליכי הכנה לאישור.
4. התכנית תכלול הוראות ברמה של תכנית מפורטת.  
היתרי בניה למערכת ההסעה המונית יוצאו על פי התכנית, לאחר אישורה.  
התכנית תכלול הוראות בנושאים שלהלן:  
התווייה ופריסת מתקנים ראשיים  
תכליות מותרות  
שטחי בניה  
הוראות לשמירה על איכות הסביבה  
הוראות לרכישה או הפקעה של זכויות במקרקעין  
סמכות מוסדות התכנון לאשר שינויים
5. התכנית תוגש למועצה להפקדה לא יאוחר מ-6 חודשים מיום מתן הוראה זו.
6. התכנית תלווה בתסקיר השפעה על הסביבה.

נסמך ע"פ 7 אג"ל/ק"ו 346 א-6.2.96

מדינת ישראל  
משרד הפנים  
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

תמא/31/א/1 - דרך מס' 70 בקטע מדרך מס' 2 ועד מחלף אליקים

תמצית ההשגות שהוגשו בעקבות פירסום במתכונת ס. 106 ב' מיום 25.5.95 והמלצות ועדת המשנה להתנגדויות מיום: 21.11.95.

1. מגיש ההשגה: מירי אחוון

בשם: קו מוצרי דלק בע"מ

תאריך הפניה: 24.5.95

גושים וחלקות: גוש 11275 חלקה 7

11277 - 21, 19, 38, 39, 43, 45, 58

11278 - 41, 43, 86

תמצית ההשגה: קו הדלק עובר בתחום חלקות אלו. מבקשים לסמן בתשריט את רצועת קו הדלק ולציין בתקנון שאין לנטוע עצים בתחום הרצועה וכל העבודות בתחום הרצועה יתואמו עם החברה. יש להרחיק מבנים לפחות 5 מ' מכל צד של צינור הדלק.

המלצת ועדת המשנה: 1. התכנית כוללת סימון של תוואי רצועת הדלק.  
2. הוראות התכנית כוללות בפרק ד' - תכליות ושימושים, סעיף 1 ו': "פרוזדור דלק: אין לנטוע עצים עמוקי שורש בתחום רצועת פרוזדור הדלק ואין לתכנן ולבצע כל עבודות בתחום רצועת הדלק אלא לאחר תיאום מראש ובכתב עם חברת קו מוצרי דלק בע"מ. יש לשמור קו בניין של 5 מטר לפחות מכל צד של צינור הדלק".

2. מגיש ההשגה: עו"זי בשן

בשם: עצמו

תאריך הפניה: 5.6.95

חלקה	גוש	גושים וחלקות:
6,5	11343	(1)
14	11337	(2)

תמצית ההשגה: (1) מסלול הכביש יוצר עיקול בלתי נחוץ ובלתי בטיחותי בקטע זה. יש לעבור בשיפולי הגבעות מעט צפונה מהתוואי המתוכנן ולישר את הכביש.

(2) התוואי מתקרב לנחל דליה, מה שמגביר את סכנת הצפת הכביש, יוצר עיקול בלתי נחוץ בכביש ויגרום להוצאות גדולות יותר עבור פיצויים, מבקש להעתיק את התוואי לכיוון דרום-מזרח.

המלצת ועדת המשנה: התוואי מתוכנן באופן שיקטין את הפגיעה בגבעת עצי האלוניס, שהיא ערך טבע מיוחד, וכן מקטין מאוד את הקף עבודות העפר ואין סכנה של הצפת הכביש. בחלקה מס' 6 מצמצמים את הפגיעה בעקבות הסטת התוואי. חלקה 14 לא פורסמה במסגרת פירסום זה, חלקה זו נכללת בתוואי הדרך עוד מהפירסום הראשון, אך אז לא הוגשה השגה.

פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק. כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה.

3. מגיש ההשגה: שנהב פנחס, שנהב מנחם, שנהב חיים, שקד מתוקה.

בשם: עצמם

תאריך הפניה: 8.6.95

חלקה	גוש	גושים וחלקות:
14	11342	

תמצית ההשגה: חלק מהחלקה הופקע לצורך הרחבת הכביש הקודמת. הרחבת הכביש גורמת נזק מנחינת ירידת ערך הקרקע והגבלות לשימושים, פגיעה סביבתית, פגיעה במטע צבר. סלילת דרך השירות תהווה פגיעה נוספת בחלקה, פגיעה בשל עבודות העפר. מבקשים להעביר את הקו הכחול בצמוד לדרך השירות ולהמנע מלחדור לחלקה לצרכים אחרים כגון צינור מים, קו טלפון וכד'.

המלצת ועדת המשנה: לנושא דרכי השירות: הוראות התכנית קובעות בפרק יא' - דרכים ומעברים חקלאיים: מיקום סופי של מעברים חקלאיים יקבע בתכניות העבודה לביצוע תוך תיאום מלא עם הרשויות המוסמכות. כמו כן פרק יג' קובע כי הצוות המלווה לא יתיר את סלילת הדרך אלא אם שוכנע כי תכניות העבודה לביצוע הדרך כוללות מעברים חקלאיים ודרכי גישה לחלקות העיבוד כנדרש. להפנות תשומת לב הצוות המלווה לצורך נתאום דרך הגישה.



4. מגיש ההשגה: עו"ד ראובן מ. ברכה

בשם: שמעון הזות  
יצחק בילו בפשי"ר

תאריך הפניה: 19.6.95

גושים וחלקות:	גוש	חלקה
	11355	8, 25
	11354	5

תמצית ההשגה: כתוצאה מהרחבת כביש וואדי - מילק נמנעת הגישה לחלקות. החלק שנתפס גודר בגדר רשת ברזל.

המלצת ועדת המשנה: החלקות לא פורסמו במסגרת פירסום זה. חלקות אלו נכללות בתוואי הדרך ופורסמו בפירסום הראשון. להשגה שהוגשה אז התקבלה התייחסות בדו"ח החוקר - לנושא דרכי הגישה: פרק יא' בהוראות התכנית קובע כי בתכניות העבודה לביצוע יקבעו מעברים ודרכים חקלאיים. כמו כן הצוות המלווה לא יתיר את סלילת הדרך אלא אם שוכנע כי תכנית העבודה לביצוע כוללת מעברים חקלאיים כנדרש. מוצע להישאר בהחלטה הקודמת.

5. מגיש ההשגה: שוורצמן  
שוורצמן

בשם: עצמו

תאריך הפניה: 2.7.95  
17.8.95

גושים וחלקות:	גוש	חלקה
	11345	4

תמצית ההשגה: אין פתרונות תחבורתיים:  
1. דרך גישה לחלקה בעתיד.  
2. דרך גישה מהכביש החדש.  
3. קשר תחבורתי הולם בין בת שלמה לישוב החדש.  
4. פרוט כביש 70 - היכן נעשה ובאיזה אורך.

החלטת ועדת המשנה: 1. לנושא דרכי הגישה: פרק יא' בתכניות העבודה לביצוע יקבעו מעברים ודרכים חקלאיים. כמו כן, הצוות המלווה לא יתיר את סלילת הדרך אלא אם שוכנע כי תכנית העבודה לביצוע כוללת מעברים חקלאיים כנדרש.

2. הקשר התחבורתי בין בת שלמה לישוב החדש מתקים על ידי גשר המחבר בין שני הישובים והוא חלק ממחלף יהלום שיוקם בבת שלמה.

3. פירוט לגבי הדרך כולה - התכניות המפורטות נמצאות הן בועדה המחוזית והן במזכירות המועצה הארצית וניתן היה לעיין בהם מאז הפירסום ב- 25.5.95. מסבים את תשומת לב הצוות המלווה לנושא של התיאום הנדרש עם תכנית המתאר של בת שלמה: חכ/167 שימור בת שלמה, לעניין גישה מהחצרות.

6. מגיש ההשגה: גובס מנסור

בשם: עצמו

תאריך הפניה: 3.7.95

גושים וחלקות: גוש 11277 חלקה 3

תמצית ההשגה: התקרבות לבתי מגורים שבחלקה. סיכון חיים בשל ההתקרבות לבתים בפרדיס, מבקשים להעביר את המחלף דרומה.

המלצת ועדת המשנה: לנושא ההשפעות הסביבתיות והבטיחותיות - המועצה הארצית, בישיבתה מיום 16.6.92 החליטה על הכנת תסקיר השפעה על הסביבה למחלף פרדיס. מימצאי התסקיר יעוגנו בתכניות העבודה לביצוע. לבקשה להסיט את המחלף - לא ניתן להענות משום שכבר נערכה ההסטה הדרומית המירבית.

7. מגיש ההשגה: חסדיה עומר

בשם: עצמו

תאריך הפניה: 4.7.95

גושים וחלקות: גוש 11277 חלקה 11

תמצית ההשגה: בשל התכנית תופקע כל החלקה שמהווה מקור פרנסה (חקלאות) ניתן לצמצם את מימדי המחלף ולהקטין את ההפקעה והפגיעה בחלקה.

דורש פיצוי בקרקע חליפית אם לא תתקבל ההתנגדות.

המלצת ועדת המשנה: פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק, כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה. בנוסף, הוראות התכנית קובעות בפרק ד' סעיף ו': "על אף השימושים הקבועים בתכנית זו, כל עוד לא בוצעו תכניות הדרך, או שלב משלבי הביצוע שלהם, יותר שימוש חקלאי בקרקע שהיתה חקלאית/טרם אישור התכנית, לרבות בקרקע המסומנת בפסים יהוקים דקים על רקע אדום בתיאום עם יוזמי התכנית, כדי לאפשר ביצוע העבודה לפי תכניות העבודה".

8. מגיש ההשגה: מוסטפא חואשה

בשם: עצמו

תאריך הפניה: 11.7.95

גושים וחלקות: גוש 11277 חלקה 38, 39

תמצית ההשגה: מבקשים שיזמינו אותם להשמיע את השגותיהם.

המלצת ועדת המשנה: המשיגים הוזמנו לדיון להסביר השגותיהם בפני וועדת המשנה אך לא הופיעו. פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק, כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה.

9. מגיש ההשגה: אחמד סלימאן ברייה

בשם: יורשי פרידה מוחמד סלימאן ברייה ז"ל.

תאריך הפניה: 16.7.95

גושים וחלקות: גוש 11277 חלקה 19

תמצית ההשגה: החלקה מעובדת (מטע אפרסק) פגיעה בפרנסה.

המלצת ועדת המשנה: פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק, כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה.

10. מגיש ההשגה: מוחמד עיסא רובס

בשם: עצמו ויוסף עיסא רובס

תאריך הפניה: 21.7.95

גושים וחלקות: גוש 11278 חלקה 41, 38

תמצית ההשגה: פגיעה בפרנסה (חקלאות)

המלצת ועדת המשנה: פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק, כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה.



11. מניש ההשגה: נאסר עיסא ברייה

בשם: אחיו היורשים

תאריך הפניה: 23.7.95

גושים וחלקות: גוש 11277 חלקה 24, 12

תמצית ההשגה: פגיעה בפרנסה (חקלאות) מתנגד למחלף פרדיס - ניתן לצמצם את תחום התכנית. שינוי התואי והמחלף לא בוצע מפני צורך תכנוני אלא מפני חישוב נזקי, עסקי, כלכלי.

הצעותיו:

1. הצמדת התואי החדש לישן.
2. העברת התואי החדש בקו התפר בין אדמות פרדיס לזכרון יעקב.
3. אם משאירים את התואי המופיע בתכנית - הכביש הישן ישמש כנתיב צפוני והדרך החקלאית לנתיב דרומי.

לטענתם ראש המועצה התנגד לתכנון הקודם והתעלם מהתושבים שנפגעים מהתואי החדש. מבקשים שכל תושבי פרדיס יוזמנו.

החלטת ועדת המשנה: לנושא הפגיעה בפרנסה - פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק, כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה. ההסטה דרומה נובעת משיקולי היתכנות תיכנונית. וההצעות של המשיג אינן עומדות במבחנים ההנדסיים. כמו כן, בחירת התואי נעשתה משיקולים מקצועיים לגמרי. התואי הוזז דרומה על מנת לאפשר את ביצוע הכביש החדש תוך שמירה על מעבר התנועה בצומת פארדיס הנוכחי, התואי הישן של הכביש מסומן כדרך לביטול, שיחזור להיות קרקע חקלאית. לנושא הזמנת כל התושבים - פירסום בדבר הכנת התכנית נערך בעיתונות וניתנה אפשרות לכל נפגע להעיר הערותיו ולהשמיע אותן בפני ועדת המשנה.

מניש ההשגה: טוביה קרופיק

בשם: עצמו

תאריך הפניה: 28.7.95

גושים וחלקות: גוש 11340 חלקה 231

תמצית ההשגה: בחלקה נטוע כרם צעיר שעוד לא החזיר את ההשקעות וההפקעה פוגעת בשורה הראשונה של הכרם, מה שיכול למוטט את הכרם.

החלטת ועדת המשנה: פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק, כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה.

13. מגיש ההשגה: עו"ד י' אורון

בשם: בשר ראשד תאופיק

תאריך הפניה: 4.8.95

חלקה	גוש	גושים וחלקות:
8, 7	11277	

תמצית ההשגה: בחלקות נטועים מטעים (כרם ושזיפים) - פגיעה בפרנסה.

החלטת ועדת המשנה: (חלקה 7 פורסמה עוד בפירסום הקודם) פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק, כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה.

1. מגיש ההשגה: עו"ד בספי

בשם: אילון נטעו

תאריך הפניה: 13.8.95

חלקה	גוש	גושים וחלקות:
4	11345	
7	11346	

תמצית ההשגה: פגיעה בחלקה מעובדת ובבית.

החלטת ועדת המשנה: בחלקה 4 - הפגיעה מצטמצמת בחלקה 7 - איננה כלולה בתכנית פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק, כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה.

14. מגיש ההשגה: אלי זלץ

בשם: חוה זלץ

תאריך הפניה: 22.10.95

חלקה	גוש	גושים וחלקות:
3	11345	
3	11346	

תמצית ההשגה: פגיעה כלכלית. את הפירסום הראשון לא ראו מאחר ולא קיבלו הודעה אישית.

החלטת ועדת המשנה: שתי החלקות אכן פורסמו אך הן יוצאות מתחום הקו הכחול, בשל הסטת התוואי. באם המקרקעין אכן נפגעו, פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק, כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה.

16. מגיש ההשגה: עוני פחד - קדור

בשם: בשמו ובשם אחיו

תאריך הפניה: 5.9.95

גושים וחלקות: גוש 11277

חלקה 21, 22, 23

1. התכנית פוגעת בזכויותיו הקניניות ובפרנסתו.
2. התכנית אינה ריאליסטית ואינה נחוצה.
3. מבקשים לשנות את התכנית ו/או להסית או תוואי הדרך כך שלא יפגע בחלקותיו.
4. מבקש להעלות טיעונו בפני הועדה.

המלצת ועדת המשנה:

1. לאחר שנשמע בפני ועדת המשנה: ההסטה המוצעת לא תפתור את הבעיות המועלות ע"י המשיג מאחר ויעתיקו את הפגיעה לחלקות הסמוכות ויפגעו בתיכנון הכולל של הכביש.

2. החלטת ועדת המשנה: פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים בגין התכנית בהתאם לחוק, כמו כן, ניתן לתבוע פיצויים בגין ההפקעה.

17. מציג ההשגה: יהודה זימנבודה

בשם: ועדה מקומית שומרון.

תאריך ההופעה בפני הועדה: 21.11.95

תמצית ההשגה: מבקש שיהיו צמודים לסעיפים בהוראות בנושא דרכי גישה ודרכי שירות.

המלצת ועדת המשנה: סעיפי הוראות התכנית מחייבים את מגיש התכנית. הצוות המלווה לא יתיר את סלילת הדרך אלא אם שוכנע כי תכניות העבודה לביצוע הדרך כוללות מעברים חקלאיים ודרכי גישה לחלקות העיבוד כנדרש.



18. מציג ההשגה: מואסי עבד

בשם: ועדה מקומית שומרון.

תאריך ההופעה בפני הועדה: 21.11.95

1. לגבי הכניסה המזרחית לפרדיס, מדרך מס' 70 - פרדיס נמצאת במצוקת דיור גדולה והפשירו להם 500 דונם לבניה בול"ל על גבעת פרדיס. בשל התנגדות משרד התחבורה אין כניסה מדרך מס' 70, ולכן לא מאשרים את התכנית.
2. מבקשים מיגון אקוסטי לשכונה הקרובה.
3. מבקשים שעד 1996 יתחילו בביצוע המחלף והמינהרה.

המלצת ועדת המשנה: 1. לגבי הכניסה המזרחית לפרדיס - על המועצה המקומית ליזום תכנית לדרך הגישה המזרחית בתאום עם משרד התחבורה.

2. לנושא המיגון האקוסטי: המועצה הארצית, בישיבתה מיום 16.6.92 החליטה על הכנת תסקיר השפעה על הסביבה למחלף פרדיס. מימצאי התסקיר יעוגנו בתכניות העבודה לביצוע.
3. המועד המשוער להתחלת ביצוע הינו תוך 10 שנים מיום אישור התכנית.  
דוח ממע"צ כי תינתן עדיפות גבוהה לביצוע המחלף בהקדם.

19. מציג ההשגה: רובינשטיין אלי

בשם: ועדה מקומית שומרון.

תאריך ההופעה בפני הועדה: 21.11.95

תמצית ההשגה: מבקש שנושא המעברים החקלאיים יטופל כראוי.

המלצת ועדת המשנה: פרקים יא' ויג' בהוראות התכנית נותנים תשובה לנושא המעברים החקלאיים.

מדינת ישראל  
משרד הפנים  
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

פרוטוקול החלטות ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים מיום שני, ב' בטבת התשנ"ו, 25 בדצמבר 1995.

נוכחים: חברי הועדה: דינה רצ'בסקי, (יו"ר), יוסף שגיא, ברוך גלוברמן, צביקה קדמן, אורסולה אולסנר, עמית שפירא, גרשון שמיר, ולרי ברכיה.

א. תמא/13 - חופי כנרת, תמא/13 - חופי הים התיכון.

1. ג/8454 - כפר נופש מעגן

שינוי יעוד מאזור אכסון ג' לאזור איכסון ב' בגובה בניה של 12 מ' במקום 7 מ' כפי שמופיע בתמא/13.

ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים דנה בתכנית ב-12 במרץ 1995 והחליטה לבצע בדיקה לגבי התכניות שאושרו לאורך חופי הכנרת (מלבד מקטע טבריה) מבחינת גובה המבנים ולקיים דיון חוזר.

בפני חברי הועדה הוצגה הבדיקה שנערכה ע"י המתכנן אשר בחן 9 אתרים שיעודם אכסון ב'. בבדיקה נמצא כי חלק מהאתרים גובהם עולה על 7 מ' ואף על 12 מ'.

כמו כן הוסבר כי במגבלות הבניה מקו המים ושמירה על קו בנין של 50 מ' מדרג מס' 92 קשה לממש את זכויות הבניה הקיימות עפ"י התנאים שמאפשר אכסון ג' ולפיכך מבקשים את יתרת המכסה לשנות לאזור אכסון ב'.

הוחלט: הועדה שוכנעה כי השינוי המבוקש אינו משפיע על התכנית כולה באופן מהותי, מדובר בשטח קטן יחסית למקטע (4 דונם) אין הגדלה בקיבולת החדרים, הגובה אף הוא אינו משפיע משמעותית, נשמרים המבנים לכנרת וממנה. הועדה סברה כי המקום מתאים להעלאת האינטנסיביות. לפיכך מחליטה לאשר את התכנית.

2. ג/8730 - מקטע כורסי חוף הכנרת

ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים דנה בתאריך 11.7.95 בבקשת ההקלה לתכנית ג/7945.

הועדה סברה שהבקשה אינה עונה על התנאים המצטברים בסעיף 1.6.8 והחליטה שבמידה ותובא בפניה תכנית אשר תעמוד בשלושת התנאים היא תשוב ותדון בבקשה.

בעקבות החלטה זו הוגשה תכנית שמספרה ג/8730 אשר מתייחסת לכל החלק הדרומי של מקטע 1 ובו מספר שינויים לתמא/13.

1. שינוי במיקום דרך הגישה מדרג מס' 92.

2. הזזת אתר לאכסון ב-5 דרומית לדרך הגישה. התזוזה יוצרת שינוי יעוד מקרקע חקלאית ואכסון ב' לשצ"פ ומשטח נופש חופי ודרך לאכסון ה'.

3. הגדלת מס' נקודות לשרותי נופש מ-2 נקודות ל-5.

4. הזזה לכיוון שונה של אתרי אכסון ה'.

5. הפיכת שפך הסמך ושטחים גובלים המסומנים כנופש חופי לשטח ציבורי פתוח.
6. שינוי יעוד משטח נופש חופי לחוף אקולוגי ולשטח לשמור ושחזור בתל כורסי.
7. שינוי יעוד מאתר נופש עורפי לשצ"פ.
8. שינוי יעוד מקרקע חקלאית לאתר לבניני צנור ולשצ"פ.
9. תוספת אתר לשרותים טכניים.

הוחלט: הועדה לאחר ששמעה את הסברי המתכנן והמוא"ז שוכנעה.

1. השינויים באזור שפך הסמך, האזור האקולוגי והאזור לשימור ושיחזור עונה על המטרות של תמא/13 כמו כן השינויים הקלים שיש בתוואי הדרך, בשינוי היעוד מאתר נופש עורפי לשפ"צ, בשינוי יעוד מקרקע חקלאית לאתר לבניני ציבור ושפ"צ, ותוספת האתר לשרותים הטכניים אינם מהווים שינוי מהותי לתמא ועונים על התנאים המצטברים בסעיף 1.6.8.

2. לגבי הצעת התכנית להגדלת מספר הנקודות לשרותי נופש מ-2 ל-5, יש להקטין מספר הנקודות ל-3 לבטל את הנקודות "ש-5" ו"ש-4" להסתפק בשטח מצומצם ובגבהים ובשימושים המותרים המותרים עפ"י תמא/13 - לכל נקודה.

3. לגבי אזור אכסון ב' - לצמצם את נפח הבניה בהתאמה ל-500 מיטות. כמו כן שטח המגרש המיועד לאכסון ב' יהיה בהתאמה לנפח הבניה. התכנית המתוקנת בהתאם להחלטה זו תובא לביקורת למנהל התכנון והיא תכנית בינוי עם חתכים נופיים.

3. 8022/ג - המושבה כנרת

בקשה לשינוי יעוד משטח חקלאי לשטח ישוב חקלאי.

התכנית שהובאה בפני הועדה הינה תכנית כוללת למושבה כנרת.

השטח המבוקש לשינוי יעוד היא כ- 150 דונם, חלקו הגדול הינו מובלעת במרכזו של הישוב ובחלקו שטח בצפון הישוב.

הוחלט: הועדה מחליטה לאשר את התכנית. השינוי המבוקש אינו משפיע על התכנית כולה באופן מהותי, מתייחס לשטחים קטנים יחסית ונחוצים לצורך התאמת התכנית לנתונים מקומיים.



משרד הפנים  
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

מתוך פרוטוקול החלטות ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים  
מיום כג' בשבט התשנ"ו, 13 בפברואר 1996

השתתפו ה"ה: דינה רצ'בסקי (יו"ר), אורסולה אולסנר, בינת שורץ מילנר,  
אפרים שלאין, צביקה קדמן, ברוד גלונרמן, יוסף שניא.

הוועדה דנה בבקשות לשינוי מרחבי תכנון וקיבלה החלטות אלה:

להמליץ בפני שר הפנים לערוך את השינויים במרחבי התכנון להלן:

1. מחוז המרכז: אלעד-לודים-דרום השרון

בקשה למרחב תכנון עצמאי למועצה המקומית אלעד.

הוועדה שמעה את נציג המועצה המקומית אלעד והתרשמה מההערכות של  
המועצה לשמש כמרחב תכנון עצמאי.

כמו כן את נציג הוועדה המקומית לודים אשר הביע הסכמתו לשינוי מרחב  
התכנון, ואת נציגי הוועדה המקומית דרום השרון שטענו בעיקר כלפי  
השינוי בתחום השיפוט.

לאור האמור לעיל, ולאור המלצת הוועדה המחוזית לשינוי, ממליצה  
הוועדה להעביר שטח ממרחב תכנון לודים ודרום השרון למועצה המקומית  
אלעד תוך התאמה לתחום השיפוט על פי הגושים (החלקות), *ולכניס א הוועדה  
המקומית אלעד כאל מרחב תכנון מקומי אחד השטח החופף יח מרחב תכנון יאש רצין.*

2. מחוז הדרום - הקמת מרחב תכנון ללהבים והוצאתה משמעונים

ב-25 באוקטובר דנה ועדת המשנה למרחבי תכנון בבקשה להקמת מרחב  
תכנון למועצה המקומית להבים והחליטה לדון בבקשה לאחר שיתקבל חומר  
נוסף מהמועצה המקומית להבים בנוגע למחלקת מהנדס העיר, כוח האדם  
ויכולתם לטפל בכל הכרוך בהקמת והפעלת מרחב תכנון עצמאי. כמו כן  
ביקשה הוועדה להוועץ במחלקת הכספים והתקציבים במשרד הפנים ולקבל  
מידע נוסף לגבי ועדות מקומיות אחרות בסדר גודל דומה.

לוועדה הונש מסמך ע"י המועצה המקומית המתאר את הערכות להקמת מרחב  
התכנון ושוכנעה כי יש בידי המועצה המקומית להעריך להקמת מרחב  
תכנון.

הוועדות במחלקת הכספים והתקציבים במשרד הפנים העלתה כי חישוב  
ההוצאה לצורך חישוב מערך האיזון כולל בתוכו גם הוצאות מסוג זה.

לאור האמור לעיל ממליצה הוועדה על הקמת מרחב תכנון עצמאי ללהבים.

הליך השינוי של מרחבי תכנון

להשגת יעילות של תהליך ההתייעצות עם מוסדות התכנון על פי החוק לצורך  
התאמה ושינוי של מרחבי תכנון ובזיקה לפקודת העיריות, המועצות המקומיות  
והאזוריות דנה הוועדה בהליך לקבלת ההחלטה בדבר השינויים האמורים.

הוצעו הצעות אלה:

- הבקשה להקמת ועדה תלויה בנוסף לעמדת הרשויות במסמכים כגון מידע לגבי  
השטח הקיים, רזרבות קרקעיות, תכנון רעיוני לשטח המבוקש.

- חברות של בעל הכשרה בתכנון ונציג הוועדה המחוזית בוועדה החקירה וקבלת עמדת הוועדה המחוזית. עקרונות התכנון של תכנית תמא/31 צפיפיות עפ"י עקרונות 2020 ינחו את השיקולים המקומיים.

- יכולת יצירת מערכת ארגונית להפעלת השטח המסופח.

- כושר מוכח להתמודדות לאכיפת החוק.  
- בטרם יחתום שר הפנים על תחום השיפוט יוגשו המלצות המועצה הארצית לשינוי מרחב התכנון בד בבד עם מסקנותיה של ועדת החקירה.

החלטה: לעבד ההמלצות לנוהל עבודה לשינוי מרחב התכנון ולהביאו לדיון נוסף.

8985/ג - מקטעים 3.1 3.2 כורזים (מפרץ אמנון) קק"ל הק"מ תמא/13 מוחי הכנה

הבקשה: שינוי יעוד מגרשים, המרה והחלפת מיקומם של שטחי איכסון מצפון לדרך מס' 87 אל השטח שמדרום לו בסמיכות לחוף הים והעברת מיטות בהתאם.

שינוי הגדרת אזור איכסון ב' ל-א' ואכסון ג' ל-ב'.  
יעוד שטחים לבניה מעורבת ספורט ושרותי נופש, אכסון ושרותי נופש.

הגדרת שילוב שני יעודים: אכסון ושרותי נופש מעורב.  
הקלה בקו איסור לחסימת מראה הנוף הגובל עם שטח אכסון.

החלטה: הוועדה שמעה את פרטי הבקשה וכן את יו"ר מנהלת הכנרת בדבר ההצעות המתגבשות לצמצם ככל האפשר את המפגעים ליד קו המים הנובעים מפיתוח הצמוד אליו.

הוועדה החליטה שלא להמליץ על הגדלת השטח לאיכסון והאינטנסיביות שלו בשטח שבין שפת הים לבין הדרך הראשית ותהיה מוכנה לשוב ולדון בתכנית שתציע פיתוח אינטנסיבי ואף מוגדל מצפון לדרך הראשית.

תכנית מי/429 ב' - מושב כסלון, הקלה מתמא/8 לתימ לאומיה שמונה טמא/13 מוחי הכנה

הבקשה: תוספת של 5 מגרשים לתכנית מי/429 א' מאושרת, לתחום שמורת הטבע מוכרזת, נחל שורק דרומי.

התכנית נדונה במליאת המועצה הארצית בישיבה מס' 297.  
בהתאם להחלטת המועצה הגיעה הרשות לפשרה עם המועצה האזורית והסכימה לוותר על השטח המבוקש בשמורה בתמורה להרחבת השמורה באזור מערת שמשון.

התכנית נדונה ע"י מנעצת גנים ושמורות והמליצה על שינוי היעוד בתחום 5 המגרשים.

בפני הוועדה הוצגה ע"י מזכיר המושב נוסח מתוקן לתכנית מי/429 ב', המשנה את אופן החלוקה בין 5 המגרשים.

החלטה: להמליץ למועצה הארצית לאשר את ההקלה המבוקשת. כמו כן, במידה ויאשר הנוסח המתוקן של התכנית ע"י הוועדה המחוזית, החלטה זו תהיה תקפה לנוסח המתוקן וזה יובא ישירות לאישור מליאת המועצה הארצית.

איוולת או ענין (מאובן)

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

פרוטוקול הישיבה מס' 330 שהתקיימה באולם הישיבות של אוניברסיטת גבעת רם, בבית בלגיה, ירושלים ביום שלישי, כ"ז בחשון התשנ"ה (1.11.94)

נכחו: חברי המועצה:

- מר י' גולני - מ"מ יו"ר
- מר א' גבריאל
- סא"ל צ' קדמן
- מר א' עלוני
- מר מ' כהן (קדמון)
- גב' ד' דרור
- גב' א' להמן
- גב' ס' אלדור
- מר י' כן טוב
- מר ע' לולב
- גב' ו' ברכיה
- מר א' ניסן
- מר י' קופ
- מר ד' פרי
- מר ד' דרין
- מר י' יהב
- מר יוסף שניא
- מר א' שולמן
- גב' ג' חיות
- פרופ' י' צמיר
- מר יואב שניא

מזכיר המועצה: מר ח' אלישיב

עוזר למזכיר המועצה: גב' ח' אורן

יועצים מקצועיים: מר ד' פיורקו  
מר ש' רותם

משקיפים: מר ד' סתיו - מינהל מקרקעי ישראל

מוזמנים:

- מר ג' רום - פיקוח על הבניה, משרד הפנים
- מר א' לופטה - מהנדס ועדה לתכנון ולבניה, לודים
- מר י' בר-גרא - אגף שומת מקרקעין
- גב' מ' פורת - משרד הפנים, מחוז המרכז
- עו"ד נ' וייל - נציגת ועד הפעולה, תושבי הרצליה לתכנית הר/1786. "מרינה לי", ב"כ כפר סירקין - מזור
- עו"ד י' דוידור - נציג מתנגדים להר/1786
- מר ג' שמיר - משרד התיירות
- מר ד' פלדי - הרצליה
- מר ד' הס - ועד הרצליה פיתוח
- גב' א' אולסנר - משרד הבינוי והשיכון
- מר ד' רז - מתכנן מחוז ת"א, משרד הפנים
- גב' א' לוי - המשרד לאיכות הסביבה
- מר י' גרנות - האחים עופר
- מר ס' גולדנברג - גולדנברג-בוכמן אדריכלים
- גב' א' בריאף-שניר - עו"ד, ב"כ הועדה המקומית הרצליה
- מר ש' אשרת - סגן מהנדס העיר, עיריית הרצליה
- מר י' משורר - חברת "אשדר"
- מר מ' אלימן - מתנגד לתכנית הר/1786
- עו"ד ש' דנה - יועצת משפטית, משרד הפנים



גב' ד' רצ'בסקי {  
 גב' ש' אילנה {  
 מר מ' ארסלן {  
 גב' ר' מזר { מינהל התכנון,  
 גב' ד' זילבר { משרד הפנים  
 מר מ' בן גרשון {  
 גב' ע' בר יוס {  
 גב' מ' קדם {  
 גב' א' פלג {  
 גב' ע' בר יוסף - הוועדה לשמירה על קרקע חקלאית  
 מר ע' שפירא - החברה להגנת הטבע  
 עו"ד פ' פריצקי - כ"כ המגורס  
 מר י' זילברברג - מנהל מקרקעי ישראל  
 מר ת' רונן - רונן מהנדסים בע"מ  
 עו"ד י' לוי - יו"ר חב' כביש חוצה ישראל  
 מר י' לוי - יועץ משפטי, חב' כביש חוצה ישראל  
 מר י' כהן {  
 מר ר' לבאון { חב' כביש חוצה ישראל  
 מר ר' דניאל {  
 מר ג' בן-ארי {  
 מר מ' אלבז {  
 מר י' דמתי - ראש המועצה האזורית מודיעים  
 מר א' וויס - סגן ראש מועצה אזורית מודיעים  
 מר ר' אחרק - מ"מ יו"ר עיריית ראש העין  
 מר י' לוי {  
 גב' ע' בר-חי { פיוניר  
 מר ר. גלעד {  
 מר א' לוברבואים {  
 מר ר' מנור - חברה למדידות  
 מר ש' אהרונסון - אדריכל  
 מר ר' לרמן { תמא/31  
 מר ד' איתן { תמא/31  
 מר ש' נחמיאס - משרד התעשייה והמסחר  
 תא"ל י' רווה {  
 סא"ל ע' שפירא { אגף חכנון צה"ל  
 רס"ן ז' הדסי {

נעדרו: חברי המועצה:

יו"ר - מר ע' קלעג'י - מילא את מקומו מר י' גולני  
 מר נ' כנרתי - במקומו השתתף סא"ל צ' קדמן  
 מר ר' הלפרין - במקומו השתתף מר א' עלוני  
 מר א' לנגר - במקומו השתתף הגב' א' להמן  
 מר ח' קלוגמן - במקומו השתתפה הגב' ד' דרור  
 ד"ר י' פלג - במקומו השתתפה הגב' ו' ברכיה  
 אדר' א' מזור - במקומו השתתף מר א' שולמן  
 מר ש' טלמון - במקומו השתתף מר א' ניסן  
 מר בן ציון סלמן - במקומו השתתף מר י' קופ  
 ד"ר גדעון בן דרור  
 הרב א' לופליאנסקי  
 מר ב' שרעבי  
 מר מ' לוי  
 מר ה' עלי  
 מר י' שיבובסקי  
 מר י' אואקראט  
 מר ש' כלפה  
 מר ע' ברכה  
 מר א' דרכסלר

1. הודעות היו"ר.
2. אישור פרוטוקול 327.
3. סקר ומסמך מדיניות לגיבוש עקרונות והנחיות לשמירה על שטחים פתוחים.
4. תכנית מיתאר ארצית לדרכים תמא/3, אישור שינויים 21 ו-26.
5. תכנית מיתאר ארצית לתחנות תדלוק תמא/18 - שינוי מס' 2.
6. תכנית מיתאר ארצית משולבת לקליטת עליה תמא/31 - המלצות ועדת המשנה למעקב ובקרה.
7. תמא/31 א' דרכים (כביש חוצה ישראל) - קטע 13 דיון בהמלצות ועדת המשנה.
8. הקלה מתמא/13 חוף הים התיכון לפי תכנית הר/1786 - מרינה לי.
9. שינויים במרחבי תכנון
  - א. שרונים - והקמת מרחב תכנון מזרח השרון
  - ב. שינויים במרחב תכנון שמעונים
  - ג. תיקון טעות במרחב תכנון עמק חפר.

1. הודעות היו"ר

- א. בגלל העדרותו של היו"ר הקבוע של המועצה, מילא את מקומו היו"ר הישיבה אדר' יהונתן גולני.
- ב. מודיע בזה כפי שנמסר גם בהזמנות לישיבה זו שהישיבה תוארך עד לשעה 16:00.
- ג. היו"ר מבקש להקדים את סעיף 8 בסדר היום הקלה מתמא/13 לפי תכנית הר/1786 מרינה לי להתחלה, לפי בקשת ראש העיריה מר אלי לנדאו המארח היום את נשיא המדינה.
- עו"ד נ' וייל מר לנדאו מנוע מלשבת בדיון כיוון שזה נוגע למרינה.
- ד. המועצה מתבקשת לאשר שני תיקונים בהנחיות לתסקירי השפעה על הסביבה לאתרי סילוק אשפה שכבר אישרה בישיבה קודמת:  
 לאתר סילוק טליה (חגל) - הוספת הנחיות המתייחסות למרבצי גבס. ולאחר דודאים - הוספת הנחיה לבדיקת ההשפעה על התפתחות באר שבע. ההצעות הופצו לחברים עם ההזמנה לישיבה זו.
- מר א' עלוני קיימת ועדת עורכים לתמא/16, התיקונים מגיעים ללא ידיעה מוקדמת וללא התייעצות, התיקון לא הגיע אלי בתור יו"ר ועדת עורכים.
- היו"ר מתנצל. סבר שיש תאום.
- מר א' עלוני לגבי טליה, ניתן לאשר עם תיקון, מבקש שסעיף 1 יתוקן - יעשה סקר על כל מרבצי הגבס בכל האזור כדי שהדבר יוצג בפרופורציה הנכונה.
- מר ע' לולב אין התנגדות אך זה לא כל כך מעשי כי אנו לא יודעים היכן הגבס נגמר, את האתר אפשר לתחום.
- מר ד' פרי לגבי תסקיר השפעה, על היועץ הסביבתי החובה להכינו, במסגרת הדיון על נושא טליה הוחלט לצרף את נושא הגבס.

- מר א' עלוני מבקש שהכל יהיה בפרופורציה, שלא יראה כאילו הולכים לקבור את כל הגבס באזור.
- היו"ר תהיה התייחסות לבקשה, מתוך הידע על מרבצי הגבס באזור תהיה התייחסות.
- מר א' עלוני מציע "על רקע מרבצי הגבס הידועים באזור"
- היו"ר לגבי טליה - מציע לאמץ ההמלצות לתוספת ההנחיות, עם התייחסות לנושא הגבס. לגבי דודאים - יבדוק תחילה ולא נחליט כעת.
- ה. בועדת הערר לקרקע חקלאית מכהנים 4 חברים. לפי סעיף 12 (א) לחוק צריכים לכהן 5 חברים, מוצע כחבר חמישי מר שמעון כלפה.
- ו. נמסרת בזה הודעה למועצה כי ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים בדיון בפרוייקט תחנת כוח לאגירה שאובה הקימה ועדה מקצועית שתפקידה יהיה למיין את האתרים, ללוות את הפעילות של חברת החשמל לישראל נאטר פרסה ולהמליץ למועצה על האתר המועדף.
- הרכב הוועדה הוא: משרד הפנים, משרד האנרגיה והתשתית, המשרד לאיכות הסביבה, חברת החשמל לישראל, נציבות המים, החברה להגנת הטבע, רשות שמורות הטבע, מינהל מקרקעי ישראל, משרד התיירות ונציג לשכת התכנון המחוזית של מחוז הדרום.
- עו"ד ד' דרור מן הראוי להודיע לפורום שהכנסת הגישה בקשה להארכת הול"ל ומחר מתקיים הדיון הראשון.
- היו"ר התקבלה שאילתא בנושא מי ואב שגיא.
- מר ד' דרין חושב שראוי שבוועדת הפנים של הכנסת תוצג עמדת המועצה.
- מר ד' פרי העלה לפני מספר חודשים בקשה בכתב בהמשך להחלטה על אי ביצוע תחנת קול אמריקה ובקשה להחלטה על ביטול תמא/28. הממשלה קיבלה החלטה פורמלית על ביטול הפרוייקט, לאור זה מבקש שאם לא ימומש הפרוייקט יבוטלו הסדרי הניקוז שנקבעו ובוצעו על פי תמא/28 א'.
- גב' ד' רצ'בסקי מציעה לבחון במסגרת העורכים הצעה לתמא/28א ולחזור למועצה.
- מר ש' רותם מפנה את תשומת לב המועצה לבעיה של קבורת מתים בירושלים. הוצע לצרף שטח של הר שלמון ועד כה לא נעשה דבר. כעת נותרה קרקע לקבורה לשנה וחצי בלבד.
- היו"ר נושא זה נדון בוועדה המחוזית בירושלים.
- 94-101 הוחלט: בהקשר לתכנית מיתאר ארצית לסילוק אשפה תמא/16 לאשר את התוספת להנחיות לתסקיר ההשפעה על הסביבה לנושא הגבס ולהרחיב את ההנחיות למרבץ הגבס באזור.
- 94-102 הוחלט: למנות את מר שמעון כלפה כחבר בוועדת הערר לקרקע חקלאית.

## 2. אישור פרוטוקול 327

לא נתקבלו הערות בכתב - מומלץ לאשר את הפרוטוקול.

94-103 הוחלט: לאשר פרוטוקול מס' 327, מיום כ"ה באב התשנ"ד, 2 באוגוסט 1994.



לנושא הדיון בתמא/31, העברנו את החומר שלנו לוועדות המשנה לתמא/31 ולועדה לנושאים תכנוניים עקרוניים, משרד השיכון מסתייג מאד מההמלצות שהתקבלו שם. שלשום התקיימה פגישה בדרג מנכ"לים בין משרד-השיכון והפנים, הוסכם לקיים דיון נוסף בוועדת המשנה. מבקשת לא לדון היום בנושא, המועצה התחיבה לעבוד בפרק זמן אך אנו לוקחים עלינו את בקשת הדחיה. הבקשה היא גם על דעת משרד האוצר שגם הם חברים בוועדת המשנה. העלתי זאת כעת, כיון שיש מספר אנשים שהם בדרך לכאן ואם זה יבוטל ניתן להודיע להם כעת. הבקשה לא לקיים הצגה ודיון אלא רק לאחר שיהיו הסיכומים בוועדות המשנה ורק אחר כך במועצה.

גב' ס' אלדור

מציע למועצה להחליט שנדון בכך כשנגיע לסעיף זה בסדר היום.

היו"ר

מזכיר שהיה מקרה דומה עם צוות מת"ת, הם באו ישבו ולבסוף נשלחו חזרה. חושב שאם ניתן למנוע זאת הדבר עדיף.

מר ד' סתו

מעמיד זאת להצנעה.

היו"ר

מבקשת את דתיית הדיון בשם שני חברי ועדת המשנה. הדבר סוכם בין המשרדים.

גב' ס' אלדור

כשמנכ"ל משרד השיכון רצה להציג בפני המועצה הוא לא בירר מה סדר היום, הוא הציג הדברים והלך.

מר ד' פרי

על ההחלטות האלה ישבו אנשים שעות רבות וקיימו דיונים רבים. התגבשה הצעה שאינה מקובלת על כולם. אם הדיון ידחה היום, דורש שלא יעשו שום מעשים בשטח או במשרדי הממשלה שמשנים את המצב. מסכים לדחות בשני תנאים: תנאי אחד שהמנכ"לים שמסיירים היום לא יבטיחו הבטחות בשטח. תנאי שני שערימת הבקשות לשינויי גבולות מוניציפאליים שהוגשו ביוזמת משרד השיכון לא תעשה בהן עדיין שום פעולה עד לגמר הדיון בוועדת המשנה ובמועצה.

מר יוסף שגיא

ועדת המשנה ישבה ודנה בחומר שהוגש, החליטה החלטה והפיצה אותה לחברי המועצה. פעמים רבות קורה שדעתו של חבר ועדה לא התקבלה, הוא יכול למנוע את המשך הדיון במועצה הארצית או להביא נקודות שהוא מסתייג מהם בהחלטה. הדרך הראשונה אינה הליך מקובל.

גב' ו. ברכיה

היה בוועדת משנה דיון וסוכם הערות שלא נכנסו לסיכום. לדעתו החומר אינו בשל לדיון במועצה. חושב שצריך להורידו מסדר היום.

מר א' ניסן

מציע לסדר לקבל הצעת היו"ר, ולדון בזה על פי סדר היום.

מר יואב שגיא

ביקשה לדחות את הדיון לישיבה הבאה ולקיים דיון בוועדת המשנה למעקב ובקרה של תמא/31. הכוונה אינה לעקוף את המסלול התכנוני. לא ניתן להתחייב כאן בשם המסיירים באוטובוס המנכ"לים אבל גם החלטותיהם מחויבות באישורים סטטוטוריים. האגף שלי שהכין את החומר שנדון פעל לפי כל ההליך הסטטוטורי.

גב' ס' אלדור

מציע להצניע אם החברים רוצים לדחות את הדיון. מציע לקיים את הדיון, המועצה יכולה להחליט שאינה רוצה לקבל החלטה היום. לגבי התנאים של יוסף שגיא, לא ניתן לקיים אותם.

היו"ר

20 דקות אנו מדברים על ענין פרוצדורלי. יש הצעה להצניע ומציע לבצעה.

מר א' גבריאלי

מי בעד שהדיון יקוים במועדו?  
בעד - 15;  
נגד - 5.

היו"ר

3. הקלה מתמא/13 חוף הים התיכון לפי תכנית הר/1786 - מרינה לי

היו"ר אנו דנים דק בהקלה מתמא/13 ולא על כל נושא אחר שמקומו בוועדה המחוזית.  
הזמנו לדיון את מתכנן מחוז תל אביב להציג הנושא.

מר ד' רז מסביר על המפה.  
מציין שתמא/13/א זהה לתמא/13/ג בקטע זה.  
הבקשה של מחוז תל אביב להקלה בשני סעיפים:  
סעיף 17 - רמת דיוק התכנית וסטיות מותרות, נאמר "סטיות הנובעות מהתנאים הטופוגרפיים של השטח, תהיינה מותרות ואין לראות בהן חריגה מתכנית זו".  
מציין שיש במקום נעיה טופוגרפית, האזור מכותר על ידי שטח גבוה, וכן על ידי ערוץ שעובר באמצעו ולכן מתאים לניסוח, וכן הקלה מסעיף 16 - שטח ציבורי פתוח. מבקשים לתת תוקף לתכנית, מטעמי זהירות פנו למועצה הארצית למרות שהועדה המחוזית חושבת שבסמכותה לשנות זאת לבד.

מר א' עלוני מה גבול ההקלה?

מר ד' רז הסטיה באחוזים, נכנסים לתחום השצ"פ כ-50%. וזאת מכיון שיש הפרש טופוגרפי.

מר ג' שמיר מבקש להראות במפה מהו שצ"פ ומה למגורים.

מר ד' רז קשה לדייק בקנה המידה הזה.

מר ד' פרי כיצד זה מתייחס למרינה?

מר י' יהב מבקש פרטים נוספים: מה מהות כל הבקשה, מה הביטוי בשטח, מה היו ההתנגדויות, וכד'.

מר א' גבריאלי מציע לא להתייחס למסמך שנמצא בחומר.  
התמא מגדירה יעוד וכאן היעוד לשצ"פ, הגבול הוא גבול ולא המלצה ליעוד.

סעיף הגמישות אומר שאם מבקשים הקלה משום שיש תכנית חדשה ומשנים יעוד, אם הבקשה מהווה שינוי לתמא מהתאמה לדברים מקומיים ואם אין שינוי מהותי לתמ"א, המועצה רשאית לאשר. במקרה זה, חייבים לקבל את הסכמת המועצה הארצית כיון שיש שצ"פ שמקטינים אותו.

בתכנית המפורטת מופיע פס של שצ"פ, המועצה מתבקשת לשנות את גבול השצ"פ ומתבקשת להקטינו. זהו שינוי יעוד שטח ציבורי בתמ"א.

מר ד' רז עדיין חושב שהסעיפים 17 ו-16 מתירים לוועדה המחוזית להקל.

מר א' גבריאלי ההקלה באישור המועצה הארצית.

מר שאול אשרת עירית הרצליה - בתשריט ניתן לזהות את אזור התעשייה, הים והשצ"פ. בקשנו לשנות את השצ"פ. השטח נכלל בתמ"א בגלל סיבות ארכאולוגיות כמו תל מיכל. בתוך השטח קיימת תכנית מאושרת מ-1964 ותמא/13 באה אחריה.

מדובר בתכנית מ-1964 בשטח שהוא מגרש מיוחד שמיועד למלונאות. בקטע זה יש זכויות בניה על פי תכנית קודמת. התכנית הציעה לשנות ממלונאות למגורים. התכנית בהליך זמן מאד ממושך, היו התנגדויות רבות שכולן נשמעו בוועדה המחוזית.



הועלתה טענה לגבי תמא/13 ג' שצריך לבקש הקלה מהמועצה. השינוי בתמ"א הוא לא בכמות השטח אלא רק בחסטה של הקו דרומה. כינתיים תמא/13 ג' הועברה לעיוננו. בתמ"א לא היה שינוי בקטע זה ואנו הצענו שינויים שכבר בוצעו בפועל.

הועדה המקומית מתכוונת לשמור על פארק גדול בכל האזור של תל מיכל.

הדבר היחיד שמבקשים לשנות הוא הגבול, להסיתו דרומה. מדובר על חסטה דרומה ולא על 50%.

בשטח הדרומי שהוא 2200 דונם אין שום תכנית, חלקו שטח לתכנון בעתיד, וחלקו שטח תקלאי והוא יקח בחשבון את המגמות של התכנית הארצית.

מר ד' פרי

מה היו אחוזי הבניה לפי התכנית המקורית ולפי התכנית החדשה?

מר ש' אשרת

היו 30 אחוזי בניה והיום 320 יחידות דיור כלומר, על שטח הנטו קרוב ל-100 אחוזי בניה.

מר א' גבריאלי

בדרך כלל כשמישהו מבקש שינוי הוא מביא שינוי בקנה מידה של תמא/13.

מר י' צמיר

המועצה הופכת לוועדת משנה כעת. מבקש לקבל החלטה להעביר הנושא לוועדת משנה.

היו"ר

מבקש לאפשר לעו"ד וייל לדבר.

עו"ד נ' וייל

אילו ההצעה היתה נאמרת לפני הדיון היה מקובל עליה, אך כעת מבקשת לטעון.

מר ד' פלד

השטח בו מדובר נוגע באזור מגורים ומפריד בינו לבין שטח אחר שמוצע ל-6000 יחידות דיור.

יש כבר התחלת תכנית. שער מרינה לי הוא שער של שני צדדים, לא אחד. בעיריית הרצליה כשהוצג הנושא התחבורתי, נקבע שיהיו באזור מימין לשצ"פ 6000 יחידות. לפי תמא/13 מופיעה הגדרה של הפרדה בין שימושים שונים וזה מה שעושה האזור הזה.

מה שמופיע במפה ירוק הוא חניון ל-1000 מכוניות ונג של חניון לא נחשב שצ"פ. ההצגה לא תואמת לעובדות בשטח.

התכנית הקודמת מדברת על 25% שטח מלונאות והוא מוגדר בתמא/13. הגשנו דו"ח שמאשר שלפחות 60% מהשטח הכנוי בתכנית נופל בשצ"פ.

עו"ד נ' וייל

מספר עובדות -

תכנית 488 היא מ-1960 והיא לא התממשה.

תמא/13 נכנסה לתוקף ורק 7 שנים לאחר מכן קנו את הקרקע היזמים. לכן זו אינה שאלה של פגיעה בזכויות מוקנות.

הזכויות היו 25% למלונאות בחלק מהשטח, פרוטוקול הועדה המחוזית אינו ברור כלל. לדעתם הם יכלו לאשר התכנית. כשהתכנית הופקדה לא צוין בשום מקום שהתכנית מהווה שינוי לתמא/13.

יש כאן 118% למגורים במקום 25% למלונאות ו-146% מלונאות במקום 25%.

הועדה המחוזית מוסיפה שטחי שרות, 50% למגורים ו-40% ויותר לאחרים.

מדובר בבנינים בני 13 ו-8 קומות.

כיון שזה נפח התכנית, כשהופקדה, המתנגדים היו רק אלה שגרים בפריפריה כ-200 איש כיון שהשאר לא ידעו. התכנית תופסת בערך 65 דונם. לו היתה מופקדת בצורה נאותה תושבים רבים בהרצליה היו מתנגדים לה, גם חברי מועצת הרצליה כאופוזיציה לא היו מודעים לענין זה.

בדיון בוועדה מחוזית בתל אביב היו 3 תכניות, יש כאן לחצים אדירים ועליכם לדעת זאת.



עו"ד י' דוידור

הענין לא הובא לידיעת חברי הועדה המקומית והמחוזית. במקרה גילינו ביום האחרון שזה שצ"פ, אזרחים רבים שלא רצו להתנגד היו מתנגדים לשלילת שצ"פ מהעיר. הועדה המחוזית סתרה עצמה בפרוטוקול ולבסוף - החליטה שיכולה לעשות מה שברצונה. כשעלה ענין תמא/13 - שהיתה תקלה בכך שלא העבירו זאת למועצה, היו מצפים שהשיבה תופסק והענין יעבור לדיון. אך היחס היה שאלה רק המלצות, והמשיכו הלאה.

מר מ' אלימן

התבקשנו להביע רגשות התושבים בפני המועצה. אם הדיון יועבר לוועדת המשנה מותר על זכות הדיבור. בשלושת המקרים שניתנה הקלה לתמא/13 בהרצליה, נעשו נזקים אדירים. בהקלה למרינה, 3/4 מהחוף נעלם והעיר העתיקה אפולוניה נכנסה לים. כעת 60% מהשטח הוא שצ"פ בתמא/13 והוא לא ניתן להזזה כי כל השטחים האחרים תפוסים. התכנית היתה שנתיים בוועדה המחוזית, היתה לנו הרגשה שהתכנית לא תאושר לעולם ולבסוף אושרה בלחץ נורא. המגדלים לא שוננו והם מסתירים את כל הנוף והרוח. את תמא/13 לא צריך לשנות.

עו"ד א' בראף

במידה והחומר יועבר לוועדת המשנה, הבקשה היא לא להקלה אלא לשינוי גבול.

עו"ד נ' וייל

מתנגדים לכך.

היו"ר

מבקש מהאזרחים לצאת מהאולם.

פרופ' י' צמיר

מבקש להעביר את הדיון לוועדת המשנה וללכך את הנושא שם.

מר יואב שגיא

להביא את הנושא לדיון עם כל הפרטים הראויים.

מר א' גבריאלי

מציע להביא לדיון ולהחלטה בוועדת משנה. סעיף 5ב' אומר שהמועצה צריכה לאשר אותה.

עו"ד ד' דרור

בסעיף 5ב': "ובלבד שהמועצה הארצית או ועדה שמינתה לכך דרך כלל חיוותה את דעתה שהשינויים או הפטורים המוצעים אינם משפיעים על התכנית כולה השפעה מהותית" וכו'. אם תהיה דעת מיעוט ונציג ידרוש להביא את זה למועצה הארצית נצטרך להביא את זה שוב.

מר א' גבריאלי

תמיד אישרנו כמועצה הארצית, על פי פרשנות של עו"ד יחזקאל לוי. הדיון שיתקיים הוא רק בנושא השינוי משצ"פ למגורים. לאחוזי בניה ולשאר הדברים אין משמעות.

מר י' בר גרא

שלא כמנהגה של הועדה לא הביאו את הצד הכלכלי של התכנית. אי אפשר לקיים את הדיון בלי שיהיה היבט כלכלי.

היו"ר

הצעת החלטה - להעביר לדיון בוועדת המשנה.

הצבעה - בעד - 18; אין מתנגדים.

מר ד' פרי

מבקש חוות דעת משפטית, שתועבר לוועדה המחוזית כיצד לנהוג במקרים אלה.

94-104 הוחלט:

להסמיך את ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים לדון בתכנית.

היו"ר

מבקש מיואב שגיא להציג את הנושא.

מר יואב שגיא

נושא השטחים הפתוחים עולה בכל אחד מהדיונים של המועצה. מזכיר את הרצאתו של אדם מזור בנושא ישראל 2020. המודעות בקרב הציבור היושב כאן לעובדה שמשאב הקרקע והשטחים הפתוחים הוא משאב יקר היא רבה. בניגוד למשאבים אחרים אי אפשר ליצר אותו או למחזר אותו. ברגע שהוא כוסה בכינוי אי אפשר להחזיר את המצב לקדמותו. אם רוצים להשאיר מרחב פתוח צריכים להיות זהירים בתכנון משאבי הקרקע. חסר לנו כלי כדי לנווט את הפיתוח, חוסר הכלי גורם למאבקים מיותרים בתוכניות חשובות.

גופים רבים היו שותפים לדיונים בנושא זה שנערכו כ-10 שנים. הרעיון המקורי היה להכין תכנית מיתאר ארצית לשטחים פתוחים שתהיה תכנית גג. בסופו של דבר הוחלט שהמועצה תתן מסמך מדיניות והנחיות לשמירה על השטחים הפתוחים. המסמך הוכן בעקבות הדיונים על ידי מינהל התכנון. מקריא את המסמך.

מסביר על גבי שקפים:

מטרות: הבטחת קיומם של שטחים פתוחים לצרכי: שמירת טבע ומגוון נוף, רווחה חברתית, נופש ובילוי, חינוך ומחקר, תיירות, חקלאות, שטחי אמונים.

עתודות קרקע: הגדרה וסיווג של השטחים הפתוחים.

השיטה והתוצרים:

גיבוש התפיסה, תהליך וכלים להשגת היעדים.

תשריטי הרקע: סיווג שטחים, קביעת רמות השימור והפיתוח על פי סקרי מצאי, מצב והערכה של חשיבות ורגישות המשאבים.

תחולה: כלל השטח הפתוח שאיננו מבונה.

מוסיף שהכרחי וחיוני שהמסמך יהיה מוכן כמה שיותר מהר.

היו"ר

מר ע' קלעג'י ביקש להציע שינוי מסויים באופן קבלת ההחלטה. מבקש שמר אהוד גבריאלי יציג את נקשתו של מר קלעג'י.

מר י' י' יהב

שואל מה המעמד המשפטי של מסמך כזה.

היו"ר

זהו חומר רקע כהנחיה של המועצה הארצית. יש לנו מספר לא מבוטל של הנחיות תכנון שאין להן מעמד סטטוטורי. זהו מסמך מכוון ומשפיע.

מר א' גבריאלי

על פי פסיקה של בג"צ, די בכוונות של מוסד תכנון, אפילו אם לא קיבלו אישור סטטוטורי, יש בהן בכדי לכוון מוסד תכנון ברמה נמוכה יותר.

לנושא עצמו, הדיונים נערכו בוודאי יותר מ-5 שנים. במקור באמת היתה כוונה להציע להורות להכין תכנית מיתאר ארצית. היתה הסכמה בין מנהל התכנון והגופים הירוקים להכין מסמך וסקר. המסמך הוא משותף והוכן ע"י כל ועדת ההיגוי. בדיון במשרד הפנים, מנכ"ל משרד הפנים הציע ללכת בשלביה. ההצעה שאני קורא זוהי הצעה מתוקנת שגובשה במינהל התכנון בעקבות בקשתו של מנכ"ל המשרד.



בכותרת - השינויים "סקר" לקביעת מדיניות לגיבוש עקרונות והנחיות לשמירה על שטחים פתוחים". כלומר תוסף המילה "סקר". עם תום הכנת הסקר יוחלט האם לערוך מסמך מדיניות.

מר י' יהב

כלומר, על בסיס הסקר יגובש מסמך מדיניות.

אם המועצה רוצה להכין סקר האם היא לא יכולה לפנות לוועדת משנה?

מר י' בר גרא

קיבלנו החלטה ברורה לביטול בניה צמודה באזורי ביקוש. המסמך שאליו הגענו הוא לאחר מהלך עבודה ארוך והכוונה היתה להביא את המסמך בזמן לא קצר אבל לא ארוך. יש לשקול כאן מה אנחנו צריכים לצורך עבודת המועצה. אין טעם לעקר את הסקר מראש. גיבוש מסמך מדיניות על סמך סקר היא החלטה של מועצה, כדי לערוך סקרים לא צריך את המועצה.

מר ד' פרי

לפני כמה שנים הייתי מוכן להסתפק בסקר אך העבודה ברובה עשויה, במצב השטחים הפתוחים כיום נדרש משהו מעבר לסקר.

מר יואב שגיא

מר מ' כהן (קדמון) המסמך הזה גם כך הוא מסמך פשרה ויש בו נסיגה מסוימת. מציע לא לתקן ולא לשנות. בנוסף, חושב שנשמט נושא נציבות נציבות המים.

מר מ' כהן

ההצעה לתיקון כפי שהוצגה כעת מורידה את ההצעה המקורית לרמה נמוכה. הוראה להכנת סקר היא הוראה תקציבית. תפקידה של המועצה לתת הוראה להכנת מסמך מדיניות. הערה טכנית - חושב שראוי לוועדת היגוי שיצורפו המדענים ממרכז מדעי האדמה של משרד האנרגיה.

מר ע' לולב

מציע להוסיף את נציג התמ"ס וגם לוועדת העבודה.

מר י' בנטוב

חשוב שיהיה מסמך מדיניות. מה שמטריד אותי זה הסקר. אם זה הולך להיות מסמך אין לי שום בעיה. ברגע שנגיע למיפוי אני לא מסכים. לא חושב שצריך סקר מפורט של כל השטחים בארץ. אם הכוונה לסווג רמות של שטחים פתוחים זה בסדר. אבל כל הנחיה והמלצה יהיה לה מחיר אלטרנטיבי, אני מבקש שיכנס המחיר האלטרנטיבי. מציע להכניס את משרד השיכון לוועדת העבודה.

מר א' ניסן

משרד השיכון רוצה להיות בצוות ועדת העבודה.

גב' ס' אלדור

מציע שתהיה החלטה בנוסח מסמך מדיניות, ולא סקר.

מר א' שולמן

בעד מסמך מדיניות שאפשר לראות בו תשתית כתכנית אב פיסית למדינת ישראל. ברגע שנקבע מסמך מדיניות, גם נקבע, לא רק מה לא אלא גם מה כן. אם הולכים על מסמך מדיניות צריך להוסיף את האלמנטים הדרושים בנושא הפיתוח. יש בעיה של רזרבות למגורים, תעשייה וכו', היכן הדברים הללו מופיעים בסקר. רשימת האלמנטים בסקר לא שלמה וצריך להוסיף את האלמנטים של הפיתוח.

פרופ' י' צמיר

לדעתו לא מספיק לציין מה ישנו, אלא חשוב לומר איך לשמור על מה שיש.

מר ש' רותם

בסקר מקיף יותר מדי לא נקבל את המינימום שאנחנו זקוקים לו. הסכמנו למסמך מדיניות נמקום תכנית מיתאר מהסיבה שתכנית מיתאר צריכה להכנס להיבטים רבים. הרחבת הסקר תגרום למצב שלא נוכל להגיע לכדי סיכום. מציע להתמקד באותה תשתית בהתחשבות בצרכי הפיתוח ועל גבי הסקר הזה יעשו את הצעד הבא. גמישות בעניין הזה תביא לתוצאה יותר טובה מאשר נסיון להגיע למסמך כוללני.

מר יואב שגיא



לדעתו זה רעיון מבורך לצרף את משרד השיכון, ממ"י מתוכנן להיות בועדה וגם מדעי האדמה יכולים רק לעזור.

חושבת ששנתיים זה זמן רב, אולי ניתן לצמצמו.

גב' א' אולסנר

היו"ר

מבחינה טכנית אם רוצים לעשות סקר ואח"כ לנסח מסמך מדיניות, לא חושב שאפשר לעשות זאת בפחות זמן. רוצה להציע את הדבר הבא: הדעה שהבעתי היא דעתו של היו"ר המועצה ואני מציע לדחות את ההצבעה כדי שהוא יהיה נוכח, ויוכל להציג עמדתו.

הנושא מחכה לעלות לסדר היום זמן רב.

גם בישיבה הקודמת זה היה בסדר ביום. היתה לי הבטחה מהיו"ר שהיום זה ידון ויסוכם. מציע לדון בזה היום. נקיים דיון עם המנכ"ל והיה וירצה להביא זאת לדיון נוסף הפתח קיים.

מר יואב שגיא

מציע לבדוק מי רוצה להצביע היום.

פרופ' י' צמיר

היו"ר

האם רוב החברים מנקשים שתערך הצבעה היום? מבקש לתת אפשרות ליו"ר המועצה להסביר את עמדתו. היו"ר לא ביקש להוריד הנושא מסדר היום. בנוסף יש בקשות של מספר חברים להצטרף לועדה - מסחר ותעשייה; משרד השיכון; דן דרין; אדם מזור; מינהל מדעי האדמה ונציבות המים. מציע שהרכב ועדת העבודה יהיה, כראשות מינהל התכנון, ובהשתתפות המשרד לאיכות הסביבה, רשות שמורות הטבע, ממ"י, החברה להגנת הטבע, קרן קיימת לישראל, רשות הגנים הלאומיים, משרד החקלאות, נוספו משרד השיכון ומשרד התיירות. יועצים ממדעי האדמה יהיו יועצים קבועים.

הרבה יותר חשוב שמדעי האדמה יהיו חברים בועדת העבודה.

מר יואב שגיא

לאמץ את המסמך המקורי שהוגש לחברי המועצה. (ראה בכספת).

94-105 הוחלט:

בעד - 11.

נגד - 0.

נמנעו - 4.

להרכב ועדת ההיגוי - נוספו תעשייה ומסחר; משרד השיכון; דן דרין; אדם מזור; נציבות המים; מינהל מדעי האדמה; יגאל צמיר.

היו"ר

ועדה העבודה - נוספו תיירות ומשרד השיכון.

לא חושב שצריך להכניס את תעשייה ומסחר, יותר נכון את מינהל האדמה ומשרד השיכון.

מר יואב שגיא

חשוב שמינהל האדמה יהיה יועץ.

מר ע' לולב

מי בעד נציגותו של משרד השיכון בועדת העבודה?

היו"ר

הרוב.

מציע שמ"מ משרד התעשייה ומסחר, משרד התיירות יהיה חבר בועדת העבודה.

מר י' בן טוב

להרכב ועדת ההיגוי להוסיף את משרד התעשייה והמסחר, וה"ה: דן דרין, אדם מזור, יגאל צמיר, נציגות המים ומינהל מדעי האדמה שבמשרד האנרגיה והתשתית.

להרכב ועדת העבודה יצורפו משרד השיכון ומשרד התיירות.

5. תכנית מיתאר ארצית לדרכים תמא/3

יורד מסדר היום.

6. תכנית מיתאר ארצית תחנות תדלוק תמא/18, שינוי מס' 2

נב' ד' רצ'בסקי ביום 9.11.93 החליטה המועצה הארצית כי "עם קבלת הנחיות משרד התחבורה, ומע"צ בדבר התחברויות לדרך תעדכן הוועדה בראשות נב' ד' רצ'בסקי את הצעת העדכון של תמא/18".

ביום 18.7.94 הומצאה לידי טיוטא סופית - מהדורה מעודכנת של "הנחיות בדרכים בין-עירוניות" שהוכנה בהזמנת מע"צ. בישיבות בוועדת עורכי תמא/18 שהתקיימו ב-8.8.94 וב-6.10.94 נמסר ע"י נציג משרד התחבורה כי הנחיות אלו לדרכים בין-עירוניות טרם אושרו על ידם וכי טרם הושלמה הכנת הנחיות לחיבורים לדרכים עירוניות. כמו כן נמסר שאם כי ההנחיות טרם אושרו, עמדת מנכ"ל משרד האנרגיה, התחבורה ומע"צ היא לא לתת להנחיות מעמד סטטוטורי מחייב.

"חוק משק הדלק (קידום התחרות) התשנ"ד-1994" אושר ע"י הכנסת, פורסם בילקוט הפרסומים ב-4.8.94, ונכנס לתוקף ב-4.10.94. בסעיף 3 לחוק נאמר כי "כל הוראה בתמא/18, המחייבת מרחק מיזערי בין תחנות תדלוק או המחייבת מרחק מיזערי נקשר לתחנות תדלוק - בטלה, למעט הוראות סעיפים 19 ו-22 של התכנית האמורה".

לאור העובדה כי הוראות החוק נכנסו לתוקף ואין עדיין הנחיות שנועדו לשרת את מגישי התכניות ואת מוסדות התכנון, החליטה ועדת עורכי תמא/18 כדלהלן:

להגיש שוב למועצה הארצית את נוסח שינוי מס' 2 של תמא/18 שגובש ע"י עורכי תמא/18 (שהוגש למועצה בנובמבר 93) עם תיקונים הנובעים מחוק משק הדלק. לקבוע בתכנית הוראות מעבר עד שיגובשו ההנחיות ויוחלט כיצד יופעלו.

הוראת המעבר תקבע כי ועדת משנה לתחנות תדלוק בכל ועדה מחוזית, בהרכב נציגי משרד הפנים, מע"צ ותחבורה, תזון בתוך 30 יום מעת שהוגשה תכנית לתחנת תדלוק ותיתן חוות דעת בכתב למליאת הוועדה המחוזית בעניין.

עד שיאושר שינוי מס' 2 לתמא/18 הכולל את הוראת המעבר מוצע כי תנתן הוראה מינהלית בעניין ע"י המפקח על התעבורה ומינהל התכנון לנציגיהם בוועדות התכנון.

לאור העובדה שמשרד האנרגיה ומשרדים אחרים מבקשים לשקול שינויים נוספים בתמ"א, כולל תחנות דלק זעירות, מוצע למועצה הארצית להורות לוועדה לבחון ההצעות הנוספות בהמשך עבודתה.

עו"ד ד' דרור לא ברור לי למה אנתנו יוצאים מנקודת ההנחה שמשרד התחבורה יוצא עם ההנחיות הללו.

אם הדבר חשוב שמינהל התכנון יקח יועץ תחבורה. אנתנו שומעים שיש מגמה לא להביא את ההנחיות.

נב' א' להמן לא נאמר שאין כוונה להביא את ההנחיות. טיוטה של ההנחיות הוגשה לעורכי תמא/3 וכרגע הן בדיון. העיגון הסטטוטורי הוא נושא שונה. ההנחיות והוצאתן הן בסמכות המפקח על התעבורה.

מר א' עלוני מציע לא לאשר את המסמך ולדחות את ההחלטה עד שיהיו הנחיות של משרד התחבורה.



מר י' קופ

אמנם חוברת ההנחיות בטייטה סופית. צוות הפרופסורים כלל גם את משרד התחבורה.  
יש למשרד התחבורה כמה הערות ועוד השבוע נשמע אותם.  
חשוב לא להתעלם מהחוברת כי בינתיים מחכות בקשות.

מר ד' סתיו

יש כאן אי הבנה -  
תמא/18 - במתכונתה זה בעצם קובץ תקנות. מנחינה זו הנוסח שקיים היום הוא קובץ תקנות גרוע. השינוי בעשיית הסדר יתעכב בגלל ההנחיות. למועצה מוצע מערך של שינוי ושיפור תמא/18 כך שמי שצריך לעבוד לפי זה יוכל לעבוד בצורה סבירה, תוך איזכור שנושא מרחקים של התחברויות יכנס בשלב יותר מאוחר. לטובת מי שצריך להשתמש בתמא/18 כדאי למועצה לאשר הצעת העורכים. הדרישה היתה במשך כל השנים, באים בטענות למועצה הארצית. היתה הבטחה של המועצה הארצית לתקן, אני ממליץ לאשר.

מר ע' לולב

מבקש לחזק את דברי מר ד' סתיו. בהצעה יש כמה מרכיבים חיוניים ביותר. התמ"א לא כוללת מרחקים של התחברויות ולא כוללת שמירה על מקורות המים.  
חושב שהחלק העיקרי הושלם, לוח הזמנים קרוב ולא צריך לחשוש משרד האנרגיה ביקש להכניס נושאים נוספים, אולם חשבנו שלא לעכב את ההצעה המוגשת היום.  
מבקש להנחות את ועדת העורכים לדון בשינויים הנוספים. קיימת הסתייגות משרד האנרגיה, תחבורה ומע"צ.  
ההנחיות צריכות להיות של המפקח הארצי על התעבורה ושתיינה גמישות. זה לא מונע מהמועצה לבקש הסבר על ההנחיות. אולם זה עדיין לא אומר שצריך להפקיע זאת מתפקידו.  
סעיף 8ט"ב' זו לא הוראה, צריך למחוק אותו והמועצה הסתפק בסעיף המעבר. המועצה יכולה לקבל מחוץ לתכנית הוראות שונות.

עו"ד ד' דרור

מסכימה לגבי סעיף 8ט' שזה לא סעיף לתכנית ארצית.  
מאחר ולא קיבלנו הנחיות, נוסח סעיף 8ט' ונוצר מצב שהמועצה הארצית תאמץ הנחיות שתצאנה בעתיד בטרם ראתה אותן, לכן צריך לדעתה לשנות את כל סעיף 8ט'.

גב' ד' רצ'בסקי

מאחר והכוונה בהטמעת הסעיפים 8(ט) ו-12(א) ו-1(ב) מציעה למועצה לקבל את הכל ולהסמיך את ועדת העורכים לשבת עם יועץ משפטי בעניין. להעביר לוועדות המחוזיות למתן הערות ועד אז יבחן הנושא מנחינה משפטית.

היו"ר

מציע לאמץ הצעתה של גב' ד' רצ'בסקי.

פרופ' י' צמיר

מציע לא לאשר.

היו"ר

עדיין לא מאשרים אלא מעבירים להערות הוועדות המחוזיות.

מר א' עלוני

מציע שהיו"ר יפנה לשר התחבורה בעניין עיכוב הנושא בשל אי קבלת ההנחיות.

מר ע' לולב

מבקש לציין שידונו הצעות נוספות.

94-107 הוחלט:

1. להפיץ את התכנית לוועדות המחוזיות למתן הערותיהן תוך חודשיים.

2. להסמיך את ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים לדון בהערות ולהביא את המלצותיה בפני המועצה.



3. להסמיך את ועדת העורכים לבחון עם היועץ המשפטי את נוסח סעיפים 8(ט) ו-12(א) ו-1(ב).
4. מינהל התכנון במשרד הפנים והמפקח הארצי על התעבורה במשרד התחבורה יורו לנציגיהם בוועדות התכנון-המחוזיות לפעול להקמת וועדת המשנה לתחנות תדלוק בכל מחוז.
5. לבקש מועדת עורכי תמא/18 להמשיך בדיוניה ולבחון הצעות נוספות לשינויים בתכנית.
6. יו"ר המועצה יעביר בקשה לשר התחבורה להמציא בהקדם את ההנחיות לענין התחברות תחנה לדרך בהתחשב בבטיחות ושטף התנועה ובצרכי התעבורה.

מבקש להקדים את הדיון בכביש 6.

היו"ר

7. תמא/31 - קטע 13

היו"ר

בטעות הוזמנו לישיבה זו נציגים של גופים שהיו להם השגות והערות לתכנית. על פי דין לא היו צריכים להיות מוזמנים כיון שנשמעו כבר ההשגות וההערות לתכנית. נאפשר לנציגי הגופים התבטאות קצרה ביותר. היועצת המשפטית של משרד הפנים עו"ד ש' דנה תנחה אותי במהלך הישיבה מכהיר שכל מה שנעשה הוא לפנים משורת הדין.

לכל אחד מהדוברים ינתנו 4-5 דקות לכל היותר.

נושא הדיון - ההחלטה לגבי קטע מס' 13 בדרך מס' 6. קטע הדרך מכפר דניאל בדרום ועד צומת קסם בצפון. התוואי מופיע בקנ"מ שונה על התשריטים.

לגבי הקטע הזה היתה חלופה מקורית, לאחר מכן היו עוד 3 חלופות נוספות מזרחיות, חלופה א' שבה סטיה מזרחה בבית נחמיה וחזרה לתוואי המקורי, ביער קולה.

חלופה ב' ממשיכה צפונה ומצטרפת למערבית בין עינת וסירקין וחלופה ג' שנושקת לראש העין.

נשמעו כל ההערות וההשגות, נערכו סיוורים בשטח והקטע נלמד בצורה מאד מפורטת.

כיוון שהוזמנו היום גופים שהוזמנו בעבר נשמע אותם כעת בקצרה. לאחר מכן נשמע את תגובת חברת כביש חוצה ישראל ואחר כך נשאר להחליט בקרב חברי המועצה.

ב-16.6.92 החליטה המועצה להעביר את התכנית להערות הועדות המחוזיות.

המועצה החליטה למנות את ועדת ההתנגדויות לשמוע את ההערות והמשיגים השונים ושמרה לעצמה את הזכות להחליט סופית בקטעים.

מזכירה שגדעון ויתקון שמונה לשמש כ"מעין חוקר" שמע לקטע זה 32 השגות. שמיעת ההשגות הביאה אותו להמליץ למועצה על חלופות אפשריות אחרות - מזרחיות. ב-12.11.93 הוחלט לפרסם את החלופות המזרחיות. המועצה החליטה שלקטע יערך תסקיר השפעה הן על החלופה המערבית והן על המזרחיות.

התקבלו 36 השגות שנדונו בוועדת המשנה בישיבות מפברואר 94 ועד אוקטובר 94.

גם לאחר הישיבה האחרונה התקבלו השגות נוספות, פניות מגורמים שונים. ב-22.3.94 הוחלט בוועדת המשנה בעד חלופה מערבית, ב-8.8.94 הוחלט בוועדת המשנה בעד חלופה ב', וכן בישיבה מיום 9.10.94 הוחלט בעד חלופה ב'. הולק"ח תומך בחלופה ב'.

הופץ כעת סיכום הנקודות העיקריות בעד ונגד כל חלופה על פי התסקיר.

בין המכתבים הנוספים היה מכתב מד"ר פלד, נאמר לו שהוא לא יוכל להופיע בפני המועצה אך כיון שנשמעים כאן משיגים אקריא אותו כעת:

בהמשך למכתביי בעבר, ולאחר הסטת תוואי מוצה ישראל ממזרח למושב בית נחמיה, אני נאלץ לחזור ולפנות. מתוך עידכוני העיתונים תוואי בית הכביש ממזרח לבית נחמיה אינו מוחלט. כביש זה הינו כמעט כמכת מות לתושבי מזרח בית נחמיה. הזות תוואי הכביש מזרחה כ-300 מטר, מעבר לברך נחל נטוף, כמוה כהצלה לישוב. כמי שגר בבית הקיצוני במושב אני מוצא עצמי נפגע קשות. לפיכך הרשי לי להזמין לביקור במושב ולהבין את חזון הבלהות הפוקד אותי ואת חברי במושב. בנוסף אבקש להפגש עימך כדי להציג את עמדתי.

בברכה  
ד"ר יגאל פלד

היו"ר האם יש חבר מועצה שזקוק להצגת החלופות כעת?  
מר מ' כהן (קדמון) מציע להציג כדי לרענן זכרון החברים.  
גב' ד' רצ'בסקי מבהירה שהחלטה על החלופה תשפיע אח"כ על ההחלטה המפורטת בקשר להתנגדויות, לכן ראשית נציג ההערות וההשגות, נחליט על חלופה ואחר כך תובא ההתייחסות הסופית למשיגים.  
מר י' כהן החלופה המקורית שפורסמה "המערבית" עוברת ממחלף בן שמן, קרוב לחדיד, בית נחמיה ובית נבלא, שוהם, עוברת לאורך כביש 444, נצמדת למסילה בין סירקין ועינת ולמחלף קסם. בגלל בעיות, לחצים ובקשות הצענו חלופות נוספות.  
חלופה מזרחית א' - עוקפת את בית נחמיה, כ-160 מ' מזרחה מביתו של פלד, עוברת ליד קו מתח העל קרוב לאבן וסיד ותוך חיתוך של יער קולה חוזרת למערבית.  
חלופה מזרחית ב' - עוברת בין נחשונים למחצבות פיוניר וחוזרת חזרה בין עינת וסירקין.  
חלופה מזרחית ג' - עוקפת ממזרח את מחצבות פיוניר, מגדל צדק וחוזרת בין עינת וראש העין לתוואי המקורי.  
נעשה תסקיר על כל החלופות שהוגש למועצה.  
פרופ' י' צמיר מהם הפרשי עלויות הביצוע של 3 החלופות?  
מר י' כהן עלויות ביצוע מורכבות מ-3 מרכיבים:

1. עלות ישירה
2. פיצויים
3. זמן דחייה של הפרויקט

לאחר בדיקות שנעשו המלצנו על חלופה מזרחית. בסלילת כביש צריך לקחת בחשבון זמן מתמשך של דיונים והסתייגויות, את כל ההשפעות על המושבים בסביבה. להתייחס רק להוצאות ישירות זו תשובה מטעה. הוצאה ישירה בשטח הררי יותר גדולה מסלילה בשטח מישורי. אבל כאמור אם מצרפים את כל נתוני העלויות עדיפה חלופה מזרחית כל הנתונים מופיעים בתסקיר. החלופה המערבית עוברת בשטחים שטוחים אבל אחד היתרונות שיש לחלופות המזרחיות הוא שיש שם חומר לתשתית הסלילה.



- מבקש לדעת מה קורה למחלפים בהקשר לחלופות.
- מר יוסף שגיא
- המחלף המגיע לשדה התעופה המתוכנן חייב להיות באופציה המערבית, במזרחית - החברה ממליצה לבחון ביטולו המוחלט של המחלף הזה.
- מר י' כהן
- בכמה ק"מ הכביש ארוך יותר במזרחית והאם נעשתה הערכה בכמה כסף זה מתבטא בשימוש שנתי?
- גב' ג' חיות
- כביש שמתארך בק"מ זה במונחים של עשרות אלפי דולרים. כביש קצר יותר טוב מכביש ארוך יותר - אין על זה ויכוח, אך הדבר לא תמיד בר ביצוע. לפעמים לא ניתן לסלול את הכביש הקצר יותר.
- מר מ' כהן
- מבקש תשובה - מה העלות הישירה נטו בהבדלים בין החלופות.
- מר י' כהן
- בסלילה נטו - 30 מליון ש"ח הפרש לטובת המערבית.
- מר יואב שגיא
- נתון זה לא מופיע בתסקיר, יש לי ידיעות על נתונים אחרים והבדל יותר גדול.
- מר יואב שגיא
- דבר נוסף - מה ההפרש בהוצאות ההפעלה לטווח ארוך בין המזרחית למערבית.
- מר י' כהן
- עשרות מליוני דולרים, הראו לו מספר דרכי חישוב.
- גב' ג' חיות
- מה גובה הסוללות שראינו במשך הסיור, מה גובה התפירות, לדוגמה בכניסה של אלטרנטיבה א'.
- מר י' כהן
- השטח גבעי, חפירה יכולה להיות 30 מטר.
- מר י' כהן
- השטח קשה יותר בחלופה ג', 35 מטר הציבה.
- היו"ר
- כעת נשמע את המשיגים.
- עו"ד נ' וייל
- מייצגת את כפר סירקין ומזור.
- ההערה היחידה שלה היא שב-9.10.94 היה דיון באלטרנטיבה ג', הטענה היא שהחלופה כפי שפורסמה לא מייצגת את האלטרנטיבה בפועל ולכן הדיון בה הוחמץ. פרופ' מהלאל חיווה דעתו בנושא והעברנו לחברי המועצה את דעתו, אך היא לא היתה לנגד הועדה כשדנה בחלופה. מבקשת לאפשר למומחה להופיע בפני הועדה.
- מר י' דמתי
- החלופה המערבית היא בכיה לדורות.
- החלופה המזרחית ביותר היא לטענתנו המועדפת ביותר.
- אנו לא מסתכלים רק על הכסף אלא כתושבי המקום יש דברים נוספים כמו איכות חיים. במזרחית אין צורך להוביל חומר לסלילה וגם מבחינה תיירותית זו לטובה.
- ממליץ לבחור בחלופה ג', במידה שיוחלט על חלופה ב' או א' מבקשים חודשיים כי יש להם הצעות נוספות.
- עו"ד נ' וייל
- מציינת שיש בג"ץ של אטד' שמערער על כל הלגיטמיות של הכביש, הם קיבלו צו על תנאי ואין עדיין מועד לדיון. מבקשת אם יש התלבטות מסוימת, לא להחפז כי מהחלטה אין דרך חזרה אלא בדרך משפטית.
- מר ר' אחרק
- נציג ראש העין - הכביש עובר צמוד לבנינים ולאזור התעשייה של ראש העין וזה אינו טוב.
- עדיף יהיה להסיט אותו קצת מערבה - נכון לגבי כל החלופות למעבר בין ראש העין ואפק. בנוסף, כמובן לדאוג למיגון אקוסטי טוב.
- עו"ד י' הלוי
- מייצג מחצבות פיוניר - משמעות חלופות ב' ו-ג' היא מכת מוות למחצבות פיוניר ולמשק המדינה. זו דעתם של מומחים לרכות התסקיר.



מחצבת פיוניר היא השניה בגודלה באזור המרכז, ומספקת 30% מהתצרוכת באזור המרכז שבו קיים מחסור במשאבים וחומרי חציבה. חלופה ג' עוברת בתוך המחצבה, חלופה ב' גובלת לאורכה והמשמעות שלא ניתן לבצע פיצוצים. על כך עמד כבר החוקר מר גדעון ויתקון - בעמ' 67 בדוח החוקר. כמו כן בעמ' 157 - בתסקיר ההשפעה נאמר שהבחירה הסופית תושפע מאילוצי NO-GO כמו מחנה בית נבאללה ופיוניר.

הנזק הגדול הוא שיצטרפו להביא מהצפון והדרום את 90 מליון הטון שחסרים במרכז.

הגשנו תחשיבים שמדברים על 200 מליון דולר. משמעות עלויות המחצבה זה לא כמו קרקע חקלאית.

מצינת שחלופה ג' שאליה התייחס הלוי היא לא החלופה המקורית.

עו"ד נ' וייל

מיצגת מחצבות המגרס - הכביש חותך את מחצבת פיוניר. חלופה ג' תופסת כ-36 דונם בתוך המחצבה. בנוסף לכך ישארו רזרבות אדירות שלא ניתן יהיה להשתמש בהן.

עו"ד פ' פריצקי

מספר הערות:

מר צ' מינץ

א. החלופות המזרחיות בניגוד למה שפורסם, חותכות ופוגעות בגנים. גן לאומי בן שמן, גבעות בית עריף, יער קולה, נחל שילה ומגדל צדק.

ב. נעשה ניתוח של מכלול השטחים הפתוחים באזור המרכז, על פי הנורמות היום מדובר על 60 מטר מרובע לנופש.

אזור הגבעות הוא הרזרבה לשטחים לנופש בחיק הטבע לכל אזור המרכז. עשינו חישוב כמותי, באזור זה יש מחסור לתושבי המרכז של 81 אלף דונם שטחים פתוחים אם צריך 60 מ"ר, כשמקצצים את כל השטח מגיעים ל-25 מ"ר לנופש. המחסור עצום, הכביש בחלופות המזרחיות ובעיקר בחלופה ב' פוגע ברציפות הגנים ובעתודות.

העברנו דף התייחסות לחברי המועצה. ישנו פער גדול בין המסמך הנופי שהוצג על ידי החברה לבין המציאות. הרצון הוא לשים את הכביש על השטח כמה שיותר מהר וזו בעיה כי שיקולים אנושיים לא נחשבים. מכחינת אלעד והפארקים חלופה ב' היא גרועה ביותר.

מר ר' עמיר

לגבי תת חלופה ג' -

מר ר' עשת

כפי שמופיעה כאן זה ריסק החקלאות של קיבוץ עינת. בעינת החקלאות מצליחה ורצינית ומתפרנסים ממנה. כל איחוד מפגעים עדיף על כל פיזור אחר.

קיבוץ עינת נכלא בין כביש 6 ומסילת הברזל. כמרכז הענף החקלאי אף אחד לא ערב לכך שהחקלאות פסקה במדינת ישראל, אין זה כך ואסור לרסק את המערכת החקלאית.

מר מ' כהן(קדמון) נעשה סקר מודקדק עבור ממ"י על השפעת התואים על הקרקעות החקלאיות, מבקש שיוצגו הנתונים.

חלופה המערבית עוברת במשכבות של חדיד, ברקת, גבעת כח, כפר סירקין, עינת ועוד. ההפרש נאמד בכ-1000 דונם בפגיעה בקרקעות של ישובים בין מזרחית למערבית. בין המערבית לחלופה א' מדובר בלמעלה מ-500 דונם.

גב' ת' מורן

המשיגים יוצאים. נשארים נציגי הצבא ונציגי החברה.

פונה לנציג הצבא, כשערכנו סיור וקיבלנו הסברים, היתה תחושה לא מספקת לגבי ההסברים על מחנה בית נבלא.

ההרגשה היתה שלא נראה שמעבר חלקי בשטח הנסיס מחייב פינוי של הבסיס כולו.

היו"ר

מתנצל שלא קיבלנו הסברים מתאימים.  
יש נגיעה לשני תחומים - אחד שטח האש, כל החלופות המזרחיות משפיעות על שטח האש שהוא העיקרי בארץ וכל פגיעה בו מאד משמעותית.

תת חלופה א' - עוברת בשוליים של מתקן אדם, ההשפעה קטנה וזה קביל. מכביש רנתיס צפונה החלופות משפיעות יותר על שטח האש. תת חלופה א' היא המומלצת על ידינו.

עם תת חלופה ב' - ניתן לחיות בתנאים מסוימים, יש פה גם בעיות של בטחון שדה. לאור הדברים שנאמרו, לכאורה היינו צריכים להיות בעד החלופה המערבית, היינו מקבלים פתרונות אחרים ומונעים את כל הבעיות במזרח. אף על פי כן אנו לא ממליצים על החלופה שבמערב.

תוואי הכביש עובר על מספר אתרים בתוך המחנה - על חלק מסדנא שצריך להעביר אותה, על אזור משטחים ופלוגות של 120 כלי רכב שעוברים בשגרה, בית ספר עמל ובחלק הדרומי על מתקן אימונים פיקודי. העלות היא 7-8 מליון ש"ח.

אם מישהו יאמר שניתן לתת מקרקעין צמוד לבסיס בהיקפים הנדרשים יתכן ויש על מה לדבר. יש לזכור את עלות הפרוייקט ואת זמן הביצוע שהוא 3-4 שנים. כידיעה שאין קרקע חלופית ליד הבסיס אנו מתנגדים. אם אתם חשים לא נוח, אפשר להיפגש עם מרכז פיקוד תובלה ולהציג לכם זאת.

הבסיס מכיל ימ"ח, ביה"ס כלי רכב ועוד.  
הכביש עובר על החלק המזרחי של הבסיס.  
מדובר על האלטרנטיבה שפורסמה, אם יש השגות לגבי התוואי של הכביש אז יש צורך לבדוק.

יש שטחים גדולים של חניה, האם לא ניתן לבנות עליהם סדנאות.

גב' ג' חיות

לא.

מר י' רווח

1. האם הבאתם בחשבון שחלק מהמחנה, 15-20 מטר נמצא על ההכרזה של כביש 444.
2. לא נשאלתם למעשה על ההתויה של הכביש כפי שמופיעה בתסקיר, בתסקיר הכביש מופיע על חשבון בית נחמיה ולא על חשבון המחנה, האם נבדקו אפשרויות להעברה באופן חלקי על שולי בית נבאללה.

מר ד' סתו

התשריט כאן מציג גם את העליה על חלקות א' של בית נחמיה.

מר ר' מנור

יש התאמה מלאה בין הבדיקה שלנו לקו הכחול של התכנית.

מר י' רווח

ניתוח עלויות:

מר ר' לבאון

עלות הקמה  
מאזן חומרים - נמצאים כעת בחוסר חומר  
פרויקטים נלווים - כבישים, גשרים, מעברים  
פינוי מערכות תשתית  
הכשרה זמנית - כביש זמני כדי לסלול את הקבוע  
השקעה בפתרון אקוסטי  
מחלפים וגשרים  
זמני נסיעה  
ערך למשק בהקמה

צריך לקחת בחשבון שלכביש מהיר ארצי ולכביש אזורי יש תפקודים שונים. בקטע הדרומי שימושי קרקע אנטנסיבים - ישובים, אשפה, מחצבה.

לגבי התסקיר - סך הכל התסקיר אמר שאין בחלופות דברים מהותיים לכאן ולכאן. הוא המליץ לא בצורה חותכת שיש עדיפות למזרחיות. המשרד לאיכות הסביבה היה שותף ואח"כ התנער ממנו.



נקודה חשובה - אם לא יהיה איזון פנימי ב-80%, נמצא עצמנו בלחצים שיצרו מחצבות חדשות. העדיפות של תת חלופה א' לכן טובה מבחינת האיזון.

לסיכום, לאחר ניתוח ארוך ויסודי - במרחב בן שמן חדיד בית נחמיה שוהם, הצורך להתוות את דרך מס' 6 ממזרח ולהשאיר את 444 במקומה. מהמרחב מצפון לשוהם עד ראש העין - ניתן לחזור לתוואי המערבי, עדיפות מסוימת ל-א'.

היו"ר לפני שנקבל החלטה, המשרד לאיכות הסביבה מבקש להביע עמדתו על ידי מר תומא רונן שהכין ניתוח הנדסי כולל לתוואי המערבי ואפשרויותיו.

מר א' עלוני לא יתכן שהמשרד לאיכות הסביבה גם יקבע וגם ינתח את התסקיר.

מר ד' פרי זה תפקידו של המשרד.

מר מ' כהן (קדמון) מבקש שהישיבה תסתיים ב-16 כפי שנקבע מראש.

פרופ' י' צמיר הדיון על הקטע הזה יקח זמן רב, לא צריך לוותר על הדיון בנושא הול"לים.

גב' ד' רצ'נסקי מבקשת להפיץ את ניתוח המשרד לאיכות הסביבה לפני הישיבה הבאה.

94-108 הוחלט: המועצה תמשיך בדיון על קטע 13 בישיבה הבאה. המשרד לאיכות הסביבה יפיץ את הניתוח שנעשה על ידו לחברי המועצה לפני הישיבה הבאה.

היו"ר הערנו שהישיבה תהיה קשה ומסובכת וארוכה ואכן כך היתה. נושא הול"ל עלה אתמול, אם הוא דיון חרום, השעה 16<sup>00</sup> לא יכולה להיות מגבלה. לגבי כביש 6 - יתכן ששני הנושאים - קטע 13 ונושא משרד השיכון מצדיקים ישיבת מועצה מיוחדת.

#### 8. התייעצות בענין הארכת חוק הוראת שעה המתייחס לול"לים

מר יואב שגיא בעקבות השאלתא. ההחלטה היתה ברגע האחרון בצל ביקורו של קלינטון, הכנסת אישרה זאת בקריאה ראשונה. במקביל ביום ראשון ושני הול"לים שתוקפם עמד לפוג קיבלו סדרי יום של 40 תכניות בניה עם לוח זמנים של 20 דקות לכל תכנית. אני לא חושב שהמועצה העצור את הדיון אבל היא לא תעשה נכון אם לא תאמר את דברה כנגד. כמוסד התכנון העליון מיותר לומר עד כמה ההליך אינו תקין, מזיק ועומד בניגוד לכל הליך התכנון. צריך להביע מחאתנו.

מר י' קופ דעת החברים דומה אך יחד עם זאת יש לשים לב לסיבות בגללן נולד הצורך בול"לים. יש דרך יסורים לאשר כל תכנית והמצב לא מקובל בשום מקום בעולם עד כמה שידוע לי. דרך זו גורמת לכך שאנשים גורמים להליך הפוך מזה שאנו רוצים בו. מצטרף להצעה אך מבקש לשים לב לסיבות שגרמו לכך.

גב' ס' אלדור רוצה לחזק את דברי קופ. גם בפעם הקודמת המועצה לא קיבלה החלטה פה אחד. הליכי תכנון נמשכו לעיתים תקופות לא סבירות. יש עדיין כבישים שנמצאים בועדות 20 שנה. המנגנון הקיים לא תפקד בצורה יעילה ולא סתם תוקן תיקון 40. הול"לים שאמנם היו זקוקים לשיפוצים הפכו לועדות תכנון לכל דבר והאמירה שהן מאשרות תכניות לא תקינות אינה נכונה.



קיצור הזמן עשה טוב להליך התכנון, הול"לים מתפקדים בצורה טובה ועד לאישור תיקון 40 לחוק מציעה שימשיך הול"ל לפעול כדי לא ליצור נתק. הצעתי לתמוך בהמשך חוק הול"לים עד לתיקון 40 בחוק.

עו"ד ד' דרור

חוק הולל"ים נולד עם תחילת העליה ההמונית, כשהיתה צפויה הגעתם של כמליון עולים בשנה והיה ברור שמלאי הדיור אינו קיים כלל. החוק "התחרה" בתקנות שעת חרום של משרד השיכון שנפסלו בבג"צ. נסיבות אלה כלל אינן קיימות כיום. לא הוצגו לקבלת ההחלטה נתונים בדבר מלאי הדיור הקיים/המתוכנן. קיימת הנחיה של היועץ המשפטי לממשלה, שככל הנראה אינה מקוימת הלכה למעשה, שלפני כל דיון בול"ל צריך מוסד התכנון לשקול האם התכנית מתאימה למסלול המקוצר או צריכה ללכת בדרך המלך, וזאת לפי הבעיות הסביבתיות והאחרות שהתכנית מעלה מצד אחד, למול השאלה באיזו מידה היא משרתת את מטרות החוק - קליטת עליה ואספקת דיור לזוגות צעירים.

חוק הולל"ים פוגע באיכות הסביבה, באיכות התכנון, בשמירה על הקרקעות החקלאיות, הוא שובר את כל ההיררכיה הנורמטיבית של התכניות ופוגע בזכויות הפרט ע"י קיצור משך הזמן להתנגדויות וביטול זכות הערר על תכניות.

אחד המשפטים ששבים ואומרים אותם לאחרונה הוא שיש להאריך את הול"ל כדי שלא יהיה חלל בין תחולת חוק הול"ל לבין תיקון מס' 40 לחוק. האמת היא שאין כל ואקום.

עם תום תוקפו של חוק הול"ל חל חוק התכנון הרגיל, כפי שתוקן בתיקון 26.

זהו תיקון חשוב, שענינו קיצור ויעול הליכים, שנכנס לתוקפו מספר חודשים לפני תחילת חוק הולל"ים ולכן כלל לא נבחן אמפירית באופן תיפעולו.

גם לאחר תום תוקפו של חוק הולל"ים הוא ממשיך למעשה לחול על תכניות שהוחל הדיון בהן. כנראה במהלך אוקטובר הוחל הדיון בתכניות רבות, כשלא ברור אם הדיון ראוי לשם דיון. היה רצוי לכל הפחות אם מאריכים את התוקף, לתקן כך שהחוק ימשיך לחול אחרי פקיעתו רק על מה שכבר הופקד, שזוהי נקודת זמן ברורה מבחינה משפטית. מה נחשב לתחילת דיון - על זה עוד יהיו ויכוחים רבים, שבדאי יגיעו לבג"צ. מכל מקום, הצעת תיקון זו היא מבלי לגרוע בהתנגדות לחוק כולו.

עמדה זו הועמדה להצבעה:

בעד - 9

נגד - 3

לאמץ את ההחלטה האחרונה של המועצה בענין זה מישיבה מס' 304 מיום ו' בכסליו התשנ"ג 1.12.92 לאמור: המועצה ממליצה לממשלה לא להאריך את תוקף חוק הולל"ים.

94-109 הוחלט:

ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים בישיבה מיום 22.11.94 ממליצה בפני המועצה לאשר החלטתה כדלקמן:

94-110 הוחלט: לאשר הקלה מתמא/13א' בתחום 100 מ' האסורים לבניה בהתאם לתשריט המפה הטופוגרפית - טיילת ומצוק חוף נתניה גליון 12 נספח לתכנית נת/ש/441 שהוצג בפניה כמפורט להלן:

1. עבור מבנה שרותים ציבוריים (קואורדינטת רוחב 193500) הקלה של 10 מ'.

2. עבור פביליון תצוגה (קואורדינטת רוחב 193475) הקלה של 8 מ'.

3. עבור מחסן כלי עבודה (קואורדינטת רוחב 193375) 1.5 מ'.

4. עבור מבנה קיוסק (קואורדינטת רוחב 193325) 10 מ'.

כל זאת בהתאם לאמור בסעיף 16 לתמא/13 שכתורתו "שטח ציבורי פתוח".

"בתכנית מיתאר מקומית או בתכנית מפורטת מותר לקבוע שבשטח ציבורי פתוח ניתן לתת היתרי בניה אם הדבר זרוש להגשמת המטרות האחרות שלהן ישמש השטח הציבורי הפתוח".

#### 10. שינויים במרחכי תכנון

ועדת המשנה למרחכי תכנון בישיבה מיום 22.11.94, מבקשת מהמועצה להמליץ בפני שר הפנים לערוך שינויים במרחכי התכנון כדלקמן:

א. להקים מרחב תכנון מזרח השרון שיכלול את המועצות המקומיות קלנסואה וזמר.

ב. לשנות את מרחב התכנון שרונים עקב גריעת המועצות המקומיות קלנסואה וזמר.

ג. לשנות מרחב התכנון שמעונים להתאמת המועצה האזורית משוש לתחום השיפוט.

#### 11. מועד הישיבה הבאה מס' 301

נקבע ליום שלישי, ג' בטבת התשנ"ה, 6 בדצמבר 1994.

המועצה הארצית לתכנון ולכניה

החלטה מס' 94-105 בדבר עריכת סקר ומסמך מדיניות לגיבוש עקרונות והנחיות לשמירה על שטחים פתוחים שהתקבלה בישיבה מס' 330 מיום 1.11.24.

סקר ומסמך מדיניות לגיבוש עקרונות והנחיות לשמירה על שטחים פתוחים.

המועצה הארצית לתכנון ולכניה רואה צורך בהכנת מסמך מדיניות אשר יגבש עקרונות והנחיות לשמירה על השטחים הפתוחים.

המסמך יגדיר ויסווג את השטחים הפתוחים ויקבע עקרונות לרמות שימור ופיתוח המתאימים לכל סוג.

המסמך יגבש עקרונות והנחיות ברמת פירוט המאפשרת למוסדות התכנון לגבש עמדה ולקבל החלטות בנוגע לתוכניות החלות בתחומי השטחים הפתוחים.

הכנת המסמך תתבסס, בין השאר, על מפות רקע ועל סקר שטחים פתוחים שיערך לצורך כך.

המועצה הארצית ממנה בזאת ועדת היגוי שתפקידה ללוות הכנת המסמך, לדון בו בשלבים, ולהעבירו בצרוף המלצותיה לאישור המועצה הארצית.

ועדת ההיגוי תכלול את הנציגים הבאים:

- |                        |                                 |
|------------------------|---------------------------------|
| 19. מרכז העיט'ה והמסמך | 1. מנהל מינהל התכנון (יו"ר).    |
| 20. נציג ה"מ"ה         | 2. נציג המשרד לאיכות הסביבה.    |
| 21. מנהל מקצי האדמה    | 3. נציג רשות שמורות הטבע.       |
| 22. מר דן דהין         | 4. נציג החברה להגנת הטבע.       |
| 23. סרנה אלביץ         | 5. נציג משרד החקלאות.           |
| 24. דולק יגאל          | 6. נציג רשות הגנים הלאומיים.    |
|                        | 7. נציג קרן קיימת לישראל.       |
|                        | 8. נציג מינהל מקרקעי ישראל.     |
|                        | 9. נציג משרד התירות.            |
|                        | 10. נציג מרכז השלטון המקומי.    |
|                        | 11. נציג משרד הכינוי והשיכון.   |
|                        | 12. נציג משרד האוצר.            |
|                        | 13. נציג משרד הבטחון.           |
|                        | 14. נציג משרד התחבורה.          |
|                        | 15. נציג משרד המשפטים.          |
|                        | 16. מתכנני המחוזות במשרד הפנים. |
|                        | 17. מרכז הולק"ח                 |
|                        | 18. יו"ר ארגון המועצות האזוריות |



תוקם ועדת עבודה לקידום הכנת המסמך, כראשות מינהל התכנון במשרד הפנים, ובהשתתפות: המשרד לאיכות הסביבה, רשות שמורות הטבע, מינהל מקרקעי ישראל, החברה להגנת הטבע, קרן קיימת לישראל, רשות הגנים הלאומיים, משרד החקלאות, משיג רכיני והשיכון ומשרד התורה.

המסמך יוגש למועצה בתוך שנתיים ממתן החלטה זו.

#### דברי הסבר:

מינהל התכנון בשיתוף המשרד לאיכות הסביבה, רשות שמורות הטבע, החברה להגנת הטבע וגופים נוספים, ממליצים למועצה הארצית לתכנון ולכניה על מתן הנחיה להכנת מסמך מדיניות לגיבוש עקרונות והנחיות לשמירה על השטחים הפתוחים.

הכנת מסמך כאמור לעיל מחייבת סקר והכנת מפות רקע לאיפיון המצב הקיים בתחום זה.

הכנת סקר כנ"ל ראוי שיתבסס על מיטב הידע והטכנולוגיה הקיימת, המאפשרת להקים בסיס נתונים אמין וזמין המשמש ככלי תומך החלטות בתחום התכנון הפיזי.

מוצע כי הסקר יבוצע במימון משותף של מינהל התכנון, מינהל מקרקעי ישראל, משרד הבינוי והשיכון, רשות שמורות הטבע, המשרד לאיכות הסביבה והחברה להגנת הטבע.

מיד לאחר קבלת החלטת המועצה הארצית בענין הכנת מסמך מדיניות לשמירה על שטחים פתוחים, יכונסו הגופים הנוגעים לשם סיכום הנושא, הכנת תוכנית עבודה מפורטת וחתימה על הסכם המימון לקראת הכנת הסקר.

7

משרד הפנים

מדינת ישראל  
משרד הפנים  
הועדה המחוזית לתכנון ובניה  
מחוז הצפון

מחוז הצפון

י"ב בסיון תשנ"ד  
22 במאי 1994

אל: המועצה הארצית לתכנון ולבניה משרד הפנים י-ם

תכנית מפורטת מספר ג/7958 פארק תעשייה בחלק' גושים שונים, רמת צבאים

הועדה המחוזית בישיבתה מיום 25.4.94, דנה בתכנית הנ"ל והחליטה:

- א. מכיוון שתכנית זו מהווה שינוי משמעותי לתכנית מתאר ארצית מחוזית ולתכנית מתאר ארצית תמ"א 31, אנו מעבירים את התכנית לדיון במועצה הארצית עם המלצתנו להפקיד.
- ב. לפני העברת התכנית למועצה הארצית יש לתקן את הוראות התכנית בהתאם לתסקיר והתאום המשרד לאיכות הסביבה.

...רצ"ב עותק התכנית לדיון.

בכבוד רב,

7

דורית בן עזרא  
ראש ענף מזכירת ועדה מחוזית  
לתכנון והבניה מחוז - הצפון

דבע/אט

קרית הממשלה, ת.ד 595, נצרת עילית 17 000  
טל. 19 - 06/570510 פקס. 06/560063  
קבלת קהל- בימים א'; ד'; בין השעות 10.00 - 12.00

החלטה: אין התאמה לטעמים שלקוחים  
(לפי גישת המלצה, וקבלה, שיש וכולם)

6

א-28

תאריך: 1.2.93  
עדכון: 18.5.93  
עדכון: 7.7.93  
עדכון: 8.11.93  
עדכון: 12.1.94  
עדכון: 19.5.94

## מחוז הצפון

מרחב תכנון מקומי "בקעת בית שאן"

תכנית מפורטת מס' ג/ 7958

שינוי לתכנית מטאר מחוזית מחוז הצפון ת/מ/מ/2

פארק התעשייה "שלוחת צבאים"

הועדה המקומית לתכנון ולבניה  
בקעת בית שאן

ח.כ.מ.ה ספורט/ג 7958

אדריכלים: דני בר-קמה

גדי אלמוג

א.ב. תכנון בע"מ  
רח' סוטיץ 27 ת"א

1/10/92

היעדה'ועות המסנה בישיבתה כיום  
החליטה להמליץ בפני הועדה המחוזית

המנדט

אפקיד אל התכנון



הגדרות

המושגים לענין תקנון זה מוגדרים כדלקמן:

- "חוק" חוק התכנון והבניה תשכ"ה 1965, תיקוניו ותוספותיו עד ליום הפקדת תכנית זו.
- "תקנות" התקנות אשר תוקנו ע"י שר הפנים מתוקף סעיף 265 לחוק.
- "ועדה מקומית" הועדה המקומית לתכנון ובניה - "בקעת בית שאן".
- "ועדה מחוזית" הועדה המחוזית לתכנון ובניה - מחוז הצפון.
- "מהנדס" מהנדס הועדה המקומית לתכנון ובניה, וכל אדם שהמהנדס העביר אליו בכתב את סמכויותיו, כולן או מקצתן.
- 1.1 שם התכנית: התכנית תקרא תכנית מפורטת מס' 7958/ג פארק תעשייה שלוחת צבאים.
- 1.2 מסמכי התכנית: המסמכים המפורטים להלן מהווים יחדיו את מסמכי התכנית:
- א. תקנון הכולל את הוראות התכנית.
- ב. נספח פרטי פיתוח.
- ג. תשריט בקנ"מ 1:2500.
- 1.3 גבולות התכנית: גבולות התכנית מסומנים בתשריט בקנ"מ 1:2500 בקו כחול כהה.
- 1.4 שטח התכנית: 1441.87 דונם.
- 1.5 תחולת התכנית: שטח חלות התכנית הינו השטח התחום ע"י גבולות התכנית.

1.6 גושים וחלקות:

גושים בשלמות: 22773, 22774.

חלקי גושים וחלקות: מס' גוש      מספרי חלקה

	22721
	23 22770
.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10	22772
.1, 2, 3, 9	22775
.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 17	22776
1, 2	22777
.1, 2, 3	22782
.1, 2, 3, 4, 5	22783
.1 - 43, 45 - 69	22785
.18 - 20, 24	22880
, 23, 22, 19, 18, 15, 14, 11, 10	22881
, 39, 38, 35, 34, 31, 30, 27, 26	
.81, 80, 42	
	28822
59 - 70	22883

1.7 היזם: מועצה אזורית בקעת בית שאן.

1.8 בעל הקרקע: מינהל מקרקעי ישראל.

1.9 מגיש התכנית: חברת מבני תעשיה בע"מ.

1.10 עורכי התכנית: דני בר-קמה, גדי אלמוג, איילת רון - א.ב. תכנון.

1.11 מטרות התכנית: א. יעוד שטחים לאזורי תעשיה, שרותים לציבור, מסחר, מלאכה, ושרותי דרך.

- ב. יעוד שטחים לצרכי ציבור.
  - ג. יעוד שטחים לדרכים וחניות והתוויתן.
  - ד. קביעת הוראות להוצאת היתרי בניה ומגבלות שימוש באזורי התעשיה, שרותי הציבור, שרותי מסחר ומלאכה, ושרותי הדרך, תוך הקפדה על שמירת ערכי הנוף במקום.
  - ה. קביעת הנחיות ומגבלות בינוי ופיתוח בהתחשב בערכי הנוף הקיימים ובעתיקות.
  - ו. קביעת הוראות תנועה וחניה בדרכים.
  - ז. קביעת הוראות ו/או מגבלות שימוש בשטחים הציבוריים הפתוחים.
  - ח. קביעת הוראות לעבודות פיתוח הסביבה בתחום התכנית.
  - י. קביעת הוראות להוצאת היתרי בניה בכפוף לחובת השמירה על איכות הסביבה.
  - יא. קביעת שלבים לפיתוח פארק התעשיה.
  - י. איחוד וחלוקת חלקות בהסכמת הבעלים.
- 1.12 יחס לתכניות אחרות: א. תכנית זו מהווה שינוי לתכנית המתאר המחוזית ת/מ/מ/2.
- ב. עם אישורה, יהיו הוראותיה עדיפות על כל תכנית החלה על שטח התכנית.

1.13 רישום השטחים הציבוריים:

השטחים בתכנית זו המיועדים ל"צרכי ציבור" כמוגדר בסעיף 188 לחוק, יופקעו כחוק.

1.14 "לאחר פרסום להפקדה, ניתן יהיה לאשר ולבצע עבודות עפר ושרותי תשתית בתחום התכנית"



אחוז הבניה המותר הינו אחוז הבניה הכולל כמוגדר בתקנות לחוק אשר פורסמו בקובץ התקנות מס' 5422 וכולל את השטחים למטרות העיקריות והשטחים לשירות.

2. טבלת שטחים, הוראות ושימושים:

הערות	קוי בנין			% בניה כולל	% בניה בקומת קרקע	מספר קומות ו/או גובה מותר	% משטח התכנית	שטח המגרשים בדונמים	רשימת מגרשים	הסימון בתשריט	אזור
	קדמי	צידי	אחורי								
*לאורך כביש המצוק מס' 14	6	6	6*20	90	60	2 קומות+מרתף 10 מ' מקסימום	38.01	548.07	101'-159	קוים אנכיים סגולים	תעשייה
	6	5	6	100	40	3 קומות+מרתף 15 מ' מקסימום	5.50	79.18	201-218	קוים אנכיים מקוטעים סגול	תעשייה עתירת ידע
	5	4	6	80	60	2 קומות 9 מ' מקסימום	7.24	104.40	301-326	משבצות סגולות קטנות	מלאכה
							50.74	731.65			סה"כ תעשייה ומלאכה
	6	6	6	80	40	2 קומות+מרתף 12 מ' מקסימום	3.00	43.27	401-412	משבצות שחורות בינוני	ציבורי מסחרי
							0.25	3.63	501	משבצות שחור אלכסון	מבני שירות טכניים
	4	4	4	50	40	2 קומות+מרתף 9 מ' מקסימום	0.73	10.5	601	קוים כחולים במסגרת אדומה	שרותי דרך
	4	4	4	50	40	2 קומות+מרתף 9 מ' מקסימום	0.66	9.5	602	קוים שחורים אנכיים	שרותי מסחר
							4.31	63.27			סה"כ ציבורי מסחרי
							18.40	265.41		קוים אנכיים אדומים-צפוף	דרכים וחניה
							22.38	322.67		קוים באלכסון מקוטעים-ירוק	שטח ציבורי פתוח
							3.83	55.24		קו היקפי מקוטע שחור	עתיקות
							100	1441.87			סה"כ

## 2.1 תכליות ושימושים, מגבלות והוראות בניה באזורים

### 2.1.1 אזור תעשייה

- א. השטח מיועד להקמת מבנים לתעשיות, בתי חרושת ומפעלים. הוראות הבניה הן ע"פ הטבלה 2.
- ב. בנוסף לתכליות הנ"ל תותר באזור זה הקמת מבני ספח לתעשייה הכוללים: בניני משרדים עבור התעשיות שבמקום, מזנונים לשרות העובדים במקום, אולמות תצוגה והדרכה לעובדים, בתי מלאכה לשרות התעשייה. השטחים לתכליות אלו כלולים בשטחים למטרות העיקריות.
- ג. לא תותר הקמה ו/או לא יותר שימוש של תעשייה מזהמת ו/או מזיקה לפי הגדרת הפרק 3.1 הוראות בנושאי איכות הסביבה.
- ד. הוצאת היתרי הבניה תהיה מותנית בעמידה בתנאים הכלליים המפורטים המופיעים בפרק 3 להלן.
- ה. ממגרש 109 יוקצה שטח עבור תחנת טרנספורמציה, שיווק במגרש זה רק לאחר ברור עם חברת החשמל.
- ו. במגרשים 101-106 וגם 115-117 יעוצבו חזיתות מערביות איכותיות מאוד.
- ז. במגרשים הנ"ל תורשה רק תעשייה נקיה ובעלת מרכיבי איכות סביבה גבוהים.

### 2.1.2 אזור תעשייה עתירת ידע

- א. השטח מיועד להקמת מבנים לתעשיות עתירות ידע ע"פ הוראות הבניה המצויינות לעיל בטבלה 2.
- ב. במגרשים אשר יעודם תעשייה עתירת ידע המטרות העיקריות הן:
  1. מבנים לתעשיות עתירות ידע.
  2. מעבדות ומכוני מחקר לשרות התעשיות הנ"ל בשיתוף עמן.
  3. מבנים לתצוגה ומנהלה הקשורים במישרין לתעשייה הנ"ל שבמקום.
  4. מזנונים עבור העובדים.
  5. מתקנים הנדרשים לפיתוח הסביבה.

ג. באזור זה לא תותר הקמה ו/או לא יותר שימוש של תעשייה אשר הפעלתה עלולה לגרום למפגע סביבתי בכל תחום שהוא. הוצאת רשיון עסק לתעשייה באזור זה תותנה בהצגת מסמכים על אופי התעשייה המוצעת והתחייבות על עמידה בתנאי הרשות לאיכות הסביבה.

ד. הוצאת היתרי בניה תותנה בעמידה בתנאים הכלליים המפורטים בפרק 3 - להלן

### 2.1.3 אזור מלאכה

א. השטח מיועד להקמת מבנים עבור מלאכות ו/או תעשייה זעירה כגון: נגריות, מסגריות, מפעלי אלומיניום, ייצור רהיטים, מתפרות, הכל ע"פ הוראות הבניה המצוינות לעיל בטבלה מס' 2.

ב. יותר שימוש של יותר מסוג מלאכה אחד במגרש אחד.

### 2.1.4 אזור משולב למכני ציבור ומסחר

א. השטח המיועד להקמת מבנים ליוזמה פרטית או ציבורית אשר שימושם יהיה הן למטרות ציבוריות כגון: מינהל, חינוך טכנולוגי, מעונות יום וגנים לילדי העובדים וכו' והן למטרות מסחריות ברמות השונות כגון: חנויות ואולמות תצוגה של תוצרת המפעלים באזור, משרדים, בתי מסחר סיטונאים לסוגיהם, מסעדות, מזנונים ואולמי שמחות, דרכים וחניות לשרות המשתמשים בנ"ל ומתקנים לרווחת ציבור העובדים.

ב. בנוסף לתכליות הנ"ל תותר באזור זה הקמת חניות מקורות מתקנים מקורים ומוסתרים לריכוז ופינוי אשפה ופסולת, מקלטים לפי הנחיות הג"א, כל אלה נכללים בשטח עיקרי. ע"פ ההוראות הכלליות והמיוחדות המפורטות להלן.

ג. הוצאת היתרי בניה תותנה בעמידה בתנאים וההוראות הכלליות המפורטות בפרק 3 להלן.

### 2.1.5 אזור למתקנים הנדסיים

1. השטח המיועד למתקנים ומבנים הנדסיים ומבנים הנדסיים המשרתים את כלל פארק התעשייה, כגון מתקני חשמל, מים, ביוב ותקשורת.

5/15



2. מתקנים אלו יבנו עפ"י חוקי הבניה כללי התקנון וטבלה מס' 2 שבתקנון.

2.1.6 אזור תחנת תדלוק, שרותי דרך ומסחר

השטח מיועד להקמת תחנת תדלוק וסיכה לכלי רכב מטיפוס ג' בהתאם לתמ"א 18 נוסח התשמ"ו - 1986 - בית קפה, מזנון, מסעדה, חנות לממכר תוצרת חקלאית, ומרכול.

2.1.7 אזור מסחרי

השטח מיועד להקמת מבנים למטרות מסחר מכל סוג שהוא וכן מזנון, מסעדה ובתי-קפה.

2.1.8 אזור לשטח ציבורי פתוח

א. השטח מיועד לפיתוח שטחים ציבוריים פתוחים ומותרים בו השימושים הבאים: נטיעות, גינון, עבודות ניקוז, הקמת מתקני ספורט פתוחים ומתקני משחק ונופש, תווית דרכים להולכי רגל, בנית מקלטים, מעבר תשתיות הנדסיות, מתקני חשמל ושנאים.

ב. איזור ציבורי פתוח מיוחד יוקצה ויתוכנן בתכנית מפורטת לשטח שסביב ובדרך לאתר העתיקות הממוקם ממזרח לפארק התעשייה. כל פיתוח באזור העתיקות יעשה בתאום עם רשות העתיקות ועפ"י חוק העתיקות.

ג. למעט המוזכר בסעיף קטן א' לא תותר באזור זה כל בניה שהיא ולא יותר שימוש לתכליות אשר אינן ציבוריות ואינן תואמות את יעוד השטח המצויין לעיל.

ד. באזור ציבורי פתוח ברצועת מתח עליון יחולו התנאים הבאים:

ד/1 - רוחב הרצועה 58 מ'.

ד/2 - חציית הכביש בתחום מגבלות הבניה רק לאחר תיאום עם חברת החשמל.

ד/3 - התקרבות כבישים לעמודי חשמל לאחר התייעצות עם חברת החשמל.

ד/4 - הגובה המינימלי של התיל הנמוך ביותר מפני הכביש הסופיים הינו 7.50 מ'.

2.1.9 אזור עתיקות:

האזור מיועד לשימור ושיחזור. כל פיתוח באזור זה יעשה בתאום עם רשות העתיקות ועל פי חוק העתיקות.  
האזור בשילוב עם האזור הציבורי הפתוח ישמש כאזור מיוחד, כמוקד משיכה למבקרים. ( ראה סעיף 3.1.4 )

2.1.10 שטח פרטי פתוח:

- א. השטח הפרטי הפתוח נמצא באזורים בהם מדרון תלול מגשר על הפרשי גובה בין מגרשים. שטח זה הינו חלק מהמגרש הנמוך יותר. מחובתו של בעל החלקה לגנן ולטפל בחלק הרצועה הכלול במגרשו.
- ב. השיפוע יוחזק ויטופל במסלעה (ראה נספח) בשיפוע מכסימלי 2:1 בתוכה תשולב צמחיה מתאימה.
- ג. אחוזי הבניה יחושבו מהשטח הכולל את רצועת השפ"פ.

2.1.11 כבישים ודרכים

א. השטח מיועד להתווית וסלילת כבישים, מדרכות וחניה מסודרת. הכבישים יותרו התקנת מערכות תאורת כבישים, סלילת מדרכות להולכי רגל, הצבת שלטים ותמרורים כמפורט בתנאים להלן, נטיעות עצים ושדרות, מפרצי העלאת נוסעים בתחבורה ציבורית ותחנות המתנה עבורם, מערכות ניקוז ותשתיות הנדסיות תת - קרקעיות ועיליות נוספות. תותר הצבת טרנספורמטורים ע"ג עמודי אספקת החשמל.

ב. חניה במגרשים

החניה לרכב פרטי, לרכב תפעולי ולמשאיות, כולל אזורי תמרון, פריקה וטעינה - יהיו בתחום המגרש.

ג. רוחבי רצועות הכבישים יהיו כמסומן בתשריט. בכל מקום בו תהיה סתירה בין קוי הבניין בתשריט לבין קוי הבניין המצויינים בטבלה מס' 2 יהיו עדיפות הוראות התשריט על המצויים בטבלה.

ד. תכנית צומת כביש הגישה החדש לפארק התעשייה ולקיבוץ שדה נחום, ע"ג כביש ארצי מס' 71, תהיה חלק בלתי נפרד מתכנית זו. כביש הגישה הקיים לקיבוץ שדה נחום יבוטל עם סלילת כביש הגישה לפארק התעשייה, ובמקומו יבוצע כביש גישה חלופי המהווה חלק בלתי נפרד מתכנית זו.

### 3. הוראות כלליות

#### תנאים כלליים:

לא יוצאו היתרי בניה בתחום המגרשים השונים עד אשר תוגש לכל מגרש תכנית פיתוח בקנה מידה 1:100 אשר תראה את הפיתוח הסביבתי של המגרש, השתלבות מערכות ההנדסיות שלו במערכות הכלליות. שלבי ביצוע: בכל שלב חייבת להיות שלמות בכל הקשור לתנאי ההפעלה.

#### 3.0 הצעות להוראות בתכנית :

העקרון המנחה בקביעת ההוראות הוא הטלת האחריות לכל הפעילויות הקשורות בפארק התעשייה המוצע בשלוחת צבאים - איכלוס, קביעת תנאים, פיקוח על הקמה, פיקוח שוטף בזמן פעילות, מתן שרותים כלליים, פעילות תחזוקה בתשתיות, פעילויות ניטור ובקרה - על מנהלת האתר. מינהלת האתר תוקם קודם לביצוע הפעולות הקשורות בהקמת הפארק עצמו, ובכך ינתן לווי צמוד להקמת הפארק, לרבות ההיבטים הסביבתיים.

#### הגבלות ותנאים לכניסת מפעלים לפארק התעשייה

מפעלים/יזמים המבקשים להיכנס לפארק התעשייה יעברו תהליך מיון ואישור בו ינתן משקל גדול לאלמנטים הסביבתיים של המפעל. תהליך המיון מוצג בצורה סכימתית בשרטוט 14. תהליך המיון יבוצע ע"י ובאחריות הועדה המקומית לתכנון ובניה ומינהלת פארק התעשייה, שמהווה את המסגרת האירגונית להקמת תפעול, תחזוקה וניטור של האתר. ההוראות שיושמו לגבי המפעלים יתבססו על חוקים ותקנות קיימים ו/או מוצעים:

#### 3.1 הוראות בנושאי איכות הסביבה

##### 3.1.1 הוראות כלליות :

כל שימוש קרקע וכל פעילות יחויבו לעמוד בתנאים הנאים:

#### עקרונות תכנון מערכות ניקוז וביוב

- א. הפרדה מוחלטת של מערכות איסוף ניקוז (מי גשם) ביוב.
- ב. מערכות ניקוז וביוב תת-קרקעיות במקביל למערכת הדרכים הפנימיות של האתר.
- ג. מי נגר יסולקו בגרווטציה לכיוון מזרח ודר'-מז'. לא תהיה הזרמה צפונה לאגן נחל יששכר.



ד. מערכת כיווב מרכזית - בגרובטציה למתקן טיפול מרכזי הכולל מתקן טיפול שניוני, יעודי לפארק התעשייה. מתקן טיפול שניוני, קולחים יוזרמו למאגר לצורך ניצול בחקלאות.

ה. איכות שפכים שיוזרמו ממפעלים למערכת הכיווב המרכזית - על פי חוק עזר מיוחד בנושא. טיפול קדם, במידה ונדרש, במתקנים שיוקמו בתחום המפעל.

ו. ניצול קולחי פארק התעשייה להשקייה חקלאית ו/או השקיית שטחי גינון ציבוריים בתחום האתר. איכות הקולחים בהתאם, על פי הנדרש בתקנות הרלוונטיות.

א. ניקוז ותיעול: השתלבות במערכת הניקוז הטבעית תוך קיום הפרדה מלאה ממערכת השפכים והבטחת פתרונות למניעת זיהום קרקע, מים עיליים ותחתיים.

ב. ביוב:

(1 איכות שפכי תעשייה : חוק עזר לדוגמא לרשויות מקומיות - הזרמת שפכים תעשייתיים לביוב נספח 3.

חיבורו וקליטתו במערכת האזורית. איכות השפכים המותרים לחבור למערכת הביוב המרכזית תהיה בהתאם למפורט בתוספת (מס' 3) לחוק עזר לדוגמא לרשויות המקומיות (הזרמת שפכי תעשייה למערכת הביוב) תשמ"ב - 1981. קדם טיפול לשפכים שאינם תואמים את איכות השפכים הנדרשים כנ"ל, יעשה במתקנים שיוקמו בתחום המגרשים (ולא מחוצה להם) זאת טרם חיבורם למערכת המרכזית. כל האמור לעיל - תוך מניעה מוחלטת של חדירת חומרים מוצקים, נוזלים וכו' אל הקרקע, אל מערכת הניקוז ו/או אל מי תהום.

(2 הפרדת זרמים בתוך מפעלים, במידת הצורך (ראה שרטוט 17):

\* סניטרי - חיבור ללא טיפול למערכת הביוב המרכזית.

\* תעשייתי - צנרת איסוף נפרדת. הולכה למתקן קדם לטיפול בשפכים קודם לחיבור למערכת המרכזית, במידת הצורך.

\* תמלחות - מערך נפרד לאיסוף וסילוק.

\* זרמים רעילים - איסוף ואיחסון נפרדים (כולל בוצות ממתקני טיפול קדם). הובלה לרמת חובב, באחריות המפעל.

\* ניקוז מי גשם - ממשטחי איחסון של חמ"ס למתקן טיפול קדם (יש למזער כמויות נגר כאלה). הפרדה מוחלטת בין מערכת נגר מי גשם למערכת הביוב.

(3 תמלחות: מפעלים יקימו מערכים נפרדים לאיסוף

וסילוק תמלחות מדענון מרכזי מים. לא תותר כניסתם לאתר של מפעלים שהינם צרכני מלח גדולים כחלק מתהליך הייצור (משחטות, מצבעות טקסטיל, מכבסות, ייצור סבונים).

4) מתקני טיפול קדם בתחום המפעלים: (ראה שרטוט 16):

- \* מתקנים עיליים בלבד.
- \* מתקנים יוצבו על גבי משטחי בטון ויוקפו במאצרה.
- \* לא יוקמו מעקפים.
- \* שטח המתקן יהיה מקורה.
- \* יוקם בו איסוף לתשטיפים ו/או נוזלים במקרה של תקלה במערכת.

### ג. מערך איסוף פסולת

מערך האיסוף של פסולת מוצקה יתבסס על תקנות וסטנדרטים תברואיים לנושא זה, וכפי שמקובל באיזורי תעשייה, גודל, צורה, מיקום ותדירות פיננסי של מיכלי איסוף פסולת יקבעו על פי כמות ואופי הפסולת, וכפי שיקבע על ידי מינהלת האתר.

פסולת מפארק התעשייה תפונה לתחנת מעבר קיימת המופעלת על ידי מ.א. עמק בית שאן. מתחנת המעבר משונעת הפסולת לאס"פ.אזורי "טליה, ליד מנחמיה. אתר זה הינו אחד האתרים המאושרים במסגרת ת.מ.א 16 וצפוי שימשיך לפעול במשך כ-20 שנה לפחות.

מיון ומיחזור פסולת יבוצעו במסגרת פעילות כוללת של המועצה בתחום זה. מועדך שיבוצע בתחנת המעבר, שבמידת הצורך תורחב לצורך כך. על פי שיקולי מינהלת האתר, ובהתאם לסוגי המפעלים ואיפיון זרמי הפסולת שלהם, יקבעו הוראות ספציפיות למפעלים להפרדה במקור של זרמי הפסולת שלהם, יקבעו הוראות ספציפיות למפעלים להפרדה במקור של זרמי פסולת מוגדרים לצורכי מיחזור (ניר קרטון).

א. יובטחו דרכי טיפול בפסולת שימנעו היווצרות ריחות. מפגעי תברואה ומפגעים חזותיים או סיכונים בטיחותיים. המתקנים לאגירת פסולת ימצאו בתחומי המגרשים בהתאם למערך איסוף אזורי, שתקבע רשות מוסמכת, ובלבד שיובטח סילוק לאתר מסודר ובהתאם לכל דין.

ב. פסולת מסוכנת ורעילה המוגדרת בצו הרוקחים בתשל"ג 1972, פקודת הרוקחים התשמ"א 1981 ו/או על פי תקנות רישוי עסקים - סילוק פסולת חומרים מסוכנים התשנ"א 1990. כל פסולת כאמור לעיל תסולק לאתר לטיפול בפסולת תעשייתית ברמת חובב.



ד. איחסון חומרים מסוכנים:

- א. אחסון חמ"ס - קביעת הכמות המכסימלית המותרת לאחסון  $Q_x$  מבוססת על מכפלת שישה מקדמים כדלקמן:
- $$Q_x = K_1 \times K_2 \times K_3 \times K_4 \times K_5 \times K_6$$
- $K_1$  - מקדם רעילות (TLV או  $DL_{50}$  - הערך הנמוך מהשניים).
  - $K_2, K_3$  - מקדמים פיסיקליים (לחץ אדים, נקודת הבזק ועוד).
  - $K_4$  - צורת וסוג האריזה (ערך 1-100).
  - $K_5$  - מספר האתרים במפעל בהם מאוחסן החומר.
  - $K_6$  - מרחק מההפעל לאיזור מגורים הקרוב (בנוי ממכפלת מקמי הפיזור  $x, y$  במצב יציבות  $F$  במשוואת פסקוויל).
- פירוט ערכים מספריים, ראה נספח.

עקב רגישות הידרולוגית של האיזור, יש לתת תשומת לב מיוחדת לתכנון, הקמה ותחזוקה של אתרים לאיחסון חמ"ס (חומרי גלם, חומרי דלק, תמיסות תהליך, כימיקלים, שפכים ועוד).

- (1) יש למנוע (ככל האפשר) התקנת מיכלים תת-קרקעיים. באם בלתי נמנע - יש לדאוג לאיטום הבור לתוכו מוכנס המיכל (בטון או יריעות HDPE). מיכלי ברזל יצויידו בהגנה קטודית (או לחילופין דופן כפולה).
- (2) מיכלים עיליים יבנו בתוך מאצרות מבטון שימנעו התפשטות לסביבה של חומרים במקרה של נזילה, שפיכה או פריצת המיכל - נפח המאצרה יהיה לכל הפחות 110% מנפח המיכל.
- (3) יש לצמצם למינימום אפשרי, שטחי איחסון לא מקורים, ובכך יש להפריד בין חומרים לא תואמים מבחינה כימית.
- (4) יש להפריד בין חומרים לא תואמים מבחינה כימית.

להבטחת עמידת מפעלים בתנאי הכניסה שהוגדרו לו, תוקם ותופעל ע"י מינהלת האתר מנגנון פיקוח ייעודי לפארק התעשייה. כמו כן תתכן הגבלה על תוקף רשיונות עסק שינתנו למפעלים מסויימים במגמה ליצור פרק זמן בו תבחן מידת עמידתם בתנאים סביבתיים שהוגדרו.

ראה נספח ..... איכות הסביבה ..... בע"מ.

ה. רעש:

עמידה ב"תקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר), התש"ן - 1990". לצורך הענין מבנים בשטחים בתכנית המיועדים לתעשייה עתירת ידע ואזור ציבור מסחרי יחשבו ל"מבנה ד", ויחולו עליהם תקני הרעש הרלוונטיים, כפי שמפורט בתוספת הראשונה בתקנות. בכל מקרה שהסעילות עלולה לגרום ל"רעש בלתי בלתי סביר" (כהגדרתו בחוק) ידרש תכנון אקוסטי ונוהלי הפעלה שיבטיחו עמידה במפלסי רעש המותרים כדין.

ו. איכות אויר:

תידרש התקנת אמצעים תכנוניים וטכנולוגיים הטובים ביותר למניעת פליטה לאויר של מזהמים וריחות מכל מקור שהוא ועמידה בתקנים ובהוראות הקיימים ואשר יעודכנו מעת לעת. איכות האויר הסביבתית תמדד מחוץ לגבולות אזור התעשייה וסכום הפליטות של כל המפעלים לא יעלה על הרמות המותרות.

(1) תקני פליטה : על פי TA LUFT 86, עד לקביעת תקני פליטה ישראלים.

(2) תקנים סביבתיים "תקנות למניעת מפגעים (איכות האויר)", התשנ"ב - 1992".  
הכוונה למזהמים "יחודיים" שניתן לשייכם למפעלים מוגדרים.

לגבי מזהמים "כללים", דוגמת  $NO_x$ ,  $SO_2$ , חלקיקים, ייושם עקרון הבועה לכלל פארק התעשייה.

(3) ריחות : לא תותר כניסתם לאתר של מפעלים שהינם בעלי פוטנציאל ליצירת מטרדי ריח.

ז. ניטור ובקרה:

א. מפעלים שיקבע עבורם הצורך בכך, בהתאם לתהליכי ייצור ו/או שימוש בחומרי דלק, יבצע בדיקות תקופתיות בארובות לקביעת עמידה בתקני פליטה. ייבדקו סרטי רישום של מערכות בקרה קציפות (לדוגמא: מדי עכירות בארובות).

ב. בהתאם לסוג וכמות המפעלים שיפעלו באתר והערכת פוטנציאל הזיהום מפעילות כלל המפעלים, ישקל הצורך בהקמת מערך ניטור סביבתי:

- \* מספר תחנות ניטור.
- \* מיקום תחנות ניטור.
- \* משך זמן הפעלה של כל תחנה (תתכן תחנה "ניידת" שתוצב באתר למשך מספר חודשים ותועבר מאתר לאתר).

הצורך בהקמת מערך ניטור סביבתי, ומבנה מערך זה, יקבע על ידי מינהלת האתר בשלב מאוחר יותר תוך התייעצות עם גורמים מקצועיים מוסמכים (שרות מטאורולוגי, משרד איכות הסביבה, א.ע. חיפה לאיכות הסביבה). כל זאת כאמור, לאחר איכלוס הפארק וקבלת מידע על המפעלים הפועלים בו ופוטנציאל הפליטות שלהם.

#### איכות מי התהום

- א. בקורות תקופתיות של מובילי השפכים המרכזיים, מתקן מרכזי לטיפול בשפכים.
  - ב. בקורות תקופתיות של מתקני טיפול קדם במפעלים: נקיון, נזילות, איחסון ריאנטים ובוצות.
  - ג. דיגום שפכים ממפעלים, בתדירות של אחת ל-3 חודשים לפחות (תלוי בסוג המפעל, ספיקת שפכים). יבוצעו דגימות מורכבות. לצורך כך תרכוש/תשכיר מינהלת האתר דוגם שפכים אוטומטי.
  - ד. דיגום תקופתי של הקולחים ממתקן הטיפול המרכזי וממאגר הקולחים. סריקת מתכות (ICP) ומזהמים לא קונבנציונאליים אחרים יבדקו אחת ל-6 חודשים.
  - ה. מומלץ לקדוח באר ניטור בקרבת אתר פארק התעשייה, מדר'-מז' לו (במורד הזרימה של מי התהום). מיקום הקידוח יבוצע נתאום עם נציבות המים (השרות ההידרולוגי).
- מי הבאר ידגמו אחת לשישה חודשים לבדיקת נוכחות מזהמים. אנליזות מומלצות:

- \* PH
  - \* צח"כ (COD) \* חומרים אורגניים (GC-MS)
  - \* צח"ב (BOD) \* כלורידים
- באר זו תשמש אינדיקטור לזיהום פוטנציאלי של מי תהום שמקורו בפארק התעשייה. כמו כן ימשך מעקב איכות מים במעיינות חוגה וחסידה, כפי שמבוצע כיום (שרות הידרולוגי).



פיקוח על פעילות תקינה של מערכות הניטור - הן בתחום המפעלים והן של מערכות אזורים באחריות מינהלת האתר, שלצורך כך תפעיל גוף חיצוני מקצועי שיאושר ע"י הרשויות המתאימות (משרד איכות הסביבה, נציבות המים).

כמו כן יבוצע ניטור ומעקב שוטפים אחר אלמנטים נקודתיים דוגמת:  
\* רעש סביבתי - ביצוע מדידות רעש בהתאם לצורך.  
\* פסולת רעילה - מעקב אחר איחסון בשטח המפעלים, משלוח לרמת הנגב.  
\* איחסון חומרים - בדיקת אזורי איחסון, מלאים, שינויים בסוג הכימיקליים וכו'.

#### ח. איחסון דלקים במיכלי צובר:

\* עדיפות למיכלים עיליים בתוך מאצרות אוטומות, בנפח 110% לפחות מנפח המיכל.  
\* מי נגר גם (מיכלים עיליים) יטופלו במתקן להפרדת שמנים לפני הזרמה למערכת הניקוז.  
\* מיכלים תת-קרקעיים יותקנו בתוך בורות אוטומטיים (בטון מצופה Epoxy יריעת איטום). יותקנו מערכות ניטור ובקרה להתרעה על דליפות.  
\* מיכלים תת-קרקעיים יצויידו בהגנה קטודית.

יש קבל אישור המחלקה על מקורות מים מזיהום בדלקים שכנציבות המים, קודם להקמת מיכלים לאיחסון דלקים (עילי ותחתי).

#### 3.1.2 הערכת השפעות סביבתיות - בדיקה מקדמית.

א. כל מפעל המגיש בקשה ראשונית יידרש למלא שאלון למפעלי תעשייה לתכלית מניעת זיהום סביבה.

ב. הועדה המקומית רשאית לדרוש חוות דעת מקצועית ו/או כל מסמך בדבר השפעות סביבתיות צפויות, לרבות "תסקירי השפעה" כהגדרתו בחוק, ממפעל או מכל שימוש אחר, כאשר לדעתה ו/או לדעת רשות מוסמכת הפעילות המבוקשת עשויה ליצור מפגעים סביבתיים או לחרוג מהוראות דיני איכות הסביבה. הועדה המקומית בהמלצת הרשות המוסמכת לנושא איכות הסביבה רשאית להגביל, לאסור ולסרב לכל פעילות בהתאם לממצאי המסמך הנ"ל.

3.1.3 מגבלות על הוצאת היתרי בניה

א. המבקש היתרי בניה לתעשיות ומלאכה יצרף לבקשתו מסמך המתייחס לאיכות הסביבה ובו:

א-1 פירוט השטחים ו/או השימושים השונים בתחום המפעל הכוללים:

שטחי ייצור ומתקנים בתוך מבנים סגורים ובשטחים פתוחים מבני שרותים ומנהלה, שטחי אחסנה סגורה ופתוחה, סידורי טעינה ופריקה, נתונים על האלמנטים כמפורט להלן:

א-1-1 שפכים: כמויות מירביות לפי הרכב וסוג לפרקי זמן.

א-1-2 פסולת מוצקה: כמויות של פסולת לתקופת זמן, סוג והרכב, שמקורה בתהליך ייצור ובשרותים נלווים.

א-1-3 חומרים רעילים ומסוכנים: כמויות מירביות לפי סוגים והרכבים של החומרים הנ"ל.

א-1-4 רעש: מידה מירבית כוללת של רעש שיוקרן אל מחוץ לתחום המגרש, במונחים של דציבילים.

א-1-5 איכות אויר: שיעורים מירביים לפליטות מזהמים מכל מקור שהוא, בתחום המגרש.

א-2 פירוט הפתרונות ההנדסיים של המערכות ההנדסיות כך שתעמודנה בתנאים המופיעים בסעיף ההוראות הכלליות 3.1.2.

ב. למסמך תצורף חוות דעתו של יועץ מקצועי מוסמך בנושא איכות הסביבה מטעם היזם, המאשרת את נכונות הנתונים והפתרונות.

ג. הועדה תעביר את המסמך לקבלת חוות דעת מהרשויות האחראיות על נושא איכות הסביבה.

ד. הועדה תדון בבקשה רק לאחר קבלת חוות הדעת ותתחשב בחוות הדעת בעת מתן הערות ותנאים להיתר.

ה. לא יוצא היתר בניה למפעל אשר פסולתו רעילה, אלא אם כן טופלה פסולת זו על פי החוק ובהתאם להוראות איכות הסביבה.

ו. רשיון עסק למבנה רב שימושי: יכלול את הנדרש ממפעלים ויחולו עליו מגבלות לגבי אכלוס מפעלים ושימושים ובלבד שלא יגרמו לחריגה מן ההוראות והתנאים למניעת מפגעים סביבתיים עבור כל מבנה. לפיכך, יש לוועדה מקומית, בהמלצת הרשות המוסמכת לענייני איכות הסביבה, הזכות לסרב או להגביל כניסת עסקים למבנים מסוג זה, אם הצטרפותם למבנה תגרום לכך שכל הפעילות במבנה תחרוג מן ההוראות והתנאים בנושא איכות הסביבה.

ז. במסגרת הפתרונות והתכניות הנ"ל, על המתכננים לתת פתרונות, אשר יתקבלו על הרשויות הנ"ל, למקרים בהם יהיה כשל של אחת או יותר מהמערכות ההנדסיות המתוכננות.

ח. התנאים והמגבלות לפי סעיף זה ייקבעו טרם הוצאת היתר בניה, על סמך בדיקה סביבתית ובתאום עם היחידה לאיכות הסביבה ברשות המקומית ו/או המשרד לאיכות הסביבה.

#### 3.1.4 עתיקות:

ע"פ חוק העתיקות תשל"ח סעיף 29 (א), אין לבצע באתר כל פעולה ללא היתר מרשות העתיקות. ובכלל זה זריקת אשפה, סיקול וחרישה, לרבות עבודות פיתוח ובניה.

#### 3.1.5 תפעול:

להלן הוראות כלליות לנושא תפעול ואחזקת פארק התעשייה:

- א. בשלב הקמת מפעל - תכנון והקמת מתקני קדם טיפול בשפכים יעשה במקביל לתכנון להקמת קווי יצור.
- ב. מפעלים יכינו ויגישו תוכניות ל"מקרים ותגובות" - תרחישי תקלות וטיפול בהם.
- ג. תוכניות תקלות ותגובות תוכן ע"י הגורם האחראי לקווים ציבוריים ומתקן הטיפול המרכזי.
- ד. המפעלים יתחייבו להודיע לרשות על כל שינוי: בתפעול, תהליכי יצור ו/או חומרי גלם.
- ה. הרשות המקומית תפעיל מערך אחזקה שיוודא תקינות צנרת איסוף והולכת שפכים במערכות הציבוריות (בדיקה תזותית ומאזני מים/שפכים ועוד), יתכן דרך קבלן.
- ו. כימיקלים שנשפכו עקב תקלות, תאונות וכו' לא ישתפו במים, אלא ייספגו ע"י חומרי ספיגה מיוחדים ויפנו לרמת חובב - לאתר הפסולת הרעילה.



- ז. אמצעים בהם תצוייד מינהלת האתר לטיפול ב"ארועים":
- חומרי ספיגה.
  - חביות איחסון מיוחדת.
  - שרולי עצירה.
  - כימיקלים לניטרול (סיד וכו').
  - אמצעי פתיחת שוחות ושחרור סתימות.
- ח. כיבוי שריפות - עדיפות לכיבוי באמצעים "יבשים". התייחסות לחומרים שאריתיים מכיבוי שריפות (אפר, אבקה, בוצה) כמ"ס.

#### עיצוב נופי

- א. בשלבי תכנון מתקדמים יותר יצוורף אדריכל נוף לצוות התכנון של פארק התעשייה שיטפל באלמנטים החזותיים הקשורים בפיתוח האתר: עבודות עפר, מסלעות, נטיעות וכו'.
- ב. בתכנון התכנית נקבע הצורך בהגשת תכנית מפורטת לפיתוח השצ"פ הנרחב החוצץ בין השטחים התעשייתיים לאתר העתיקות הכלול בתכנית.
- ג. מוערך בשל השיפועים התונים והאופי האחד של האתר מאזן עבודות העפר (חפירה, מילוי), יהיה אפס.
- ד. תקנון התוכנית קובע קריטריונים לבחינת תכניות של מבנים/מפעלים בכל הקשור לחזות: חומרי מבנה, גודל מבנים, אלמנטים "בולטים" (ארובות, מגדלי קרור, סילוסים לאיחסון חומרים וכו').

#### 3.1.7 מגבלות לסביבה הסמוכה

- בשל נתוני האתר מוערך שהכוון היחיד, ביחס לאתר, בו יתכנו שינויים ביעודי הקרקע בעתיד הינו מערב. מגבלות בכוונים אחרים:
- א. צפון - נחל יששכר.
  - ב. מזרח - אתר עתיקות, מצוק.
  - ג. דרום - מגבלות מרחק מבסיס צבאי.
- לפיכך, אין צורך בקביעת מגבלות על שימושי קרקע שסביב האתר בכוונים אלה.

- במסגרת התכנית המוצעת ניתן מענה ל"חציצה" בין שטחי תעשייה לשימושי קרקע רגישים לכוון מערב (קרי - הקמה אפשרית בעתיד של ישוב קהילתי בסמיכות לפארק התעשייה). זאת ע"י:
- א. רצועה של דרך פנימית + שצ"פ ברוחב 75 מטר לאורך הגבול המערבי של התכנית.
  - ב. ריכוז שטחי תעשייה עתירת ידע, מלאכה וציבורי מסחרי בחלק המערבי של התכנית ושטחים למפעלים אחרים בחלקו המזרחי.

בנוסף לזאת יתכן ויהיה צורך להגדיר אלמנטים נוספים של חציצה בין פארק התעשייה, שיקבעו לאחר איכלוסו והפעלתו.

### 3.2 הוראות כלליות אחרות:

#### 3.2.1 איחוד וחלוקת מגרשים:

ניתן יהיה לאחד או לחלק מגרשים לצורך הגשת היתר על חלק ממגרש או על מספר מגרשים כל זאת מותנה באישור הועדה המקומית.

א. חלוקת השטח תעשה על פי המסומן בתשריט. תותר חלוקת המגרשים לפי הצורך, באישור הועדה המקומית עפ"י תשריט חלוקה בתנאי ששום מגרש לא יהיה קטן מ - 1000 מ"ר וכל הוראות התכנית יחולו עליו.

ב. במקרה ומפעל אחד יבנה על שני מגרשים או יותר, יבוטלו קווי הבנין הפנימיים ותתאפשר בניה על הגבולות הפנימיים בין המגרשים כאשר אחוזי הבניה יחושבו עפ"י סה"כ שטח המגרשים, עפ"י חלוקה כנ"ל, ובאישור הועדה המקומית.

#### 3.2.2 מרתף:

הועדה המקומית רשאית להתיר בנית מרתף לשימושים הבאים:

##### א. באזורי תעשייה:

1. מקלט בהתאם לדרישות הג"א.
2. חניה בהתאם לתקן החניה.
3. מחסנים לשימוש המפעל בשטח שלא יעלה על 100% מהשטח המותר לבניה בקומת הקרקע.

ב. קווי הבנין של מרתפים יהיו ע"פ המרווחים שנקבעו בהתאם לתכנית החלה על האזור בו מוקם הבנין.

#### 3.2.3 חנית מכוניות:

החניה לכל מגרש תנתן בהתאם לתקן חניה בחוק התכנון והבניה ולשביעות רצון המהנדס, בתחומי המגרש. חניות במפרצי חניה לאורך הדרכים הציבוריות באזור הציבורי מסחרי בלבד ו/או במגרשים ציבוריים תהיינה חניות ציבוריות.

3.2.4 תכנית פיתוח:

לא ינתן היתר בניה אלא בהתאם לתכנית פיתוח. התכנית תכלול את הנושאים הבאים: שבילי גישה, חניה, שטחי פריקה וטעינה, מערכות ומתקנים של תשתיות: מים, ניקוז, טיפול וסילוק שפכים, פסולת, אנרגיה ותקשורת, עיצוב החזית: תיאור גימור המבנים, גינון, קירות תומכים, גדרות, תאורה ושילוט. התכנית תוכן על רקע מפה טופוגרפית, תכנית למתן היתר תיעד לפחות 30% משטח המרווח הקדמי לגינון.

3.2.5 היטל השבחה:

היטל השבחה יוטל כחוק.

3.2.6 מקלטים:

לפי דרישות הג"א ובאישורו.

3.2.7 חזית הבנין וחומרי ציפוי:

חזיתות המבנים והגגות יתוכננו תוך מתן אופי אחיד ומגובש למבנה. החזיתות יצופו בחומרים נאים אשר אינם זקוקים לתחזוקה רצופה ועמידים בפני תחלופות מזג האויר. כל זאת באישור הועדה המקומית.

3.2.8 ניקוז:

- א. ניקוז המגרשים יהיה עילי ולתחומי הכביש בחזית.
- ב. ניקוז המגרשים אשר לא ניתן לנקז לכביש יעשה על גבול מגרשים סמוכים במגמה להתחבר למערכת הניקוז הכללית - על כבישים, בין המגרשים, באיזורי שפ"פ או שצ"פ - הכל ע"פ תכנית ניקוז כוללת אשר תוגש לוועדה לפני התחלת עבודות העפר.
- ג. תותר העברת קוי תעול וקוי ביוב ממגרש אחד דרך מגרש אחר.
- ד. בעל מגרש ימנע מעבר מי נגר עיליים למגרשים שכנים תוך שימוש באבן שפה או דרך אחרת.
- ה. הניקוז בתחום הכבישים יהיה תת קרקעי.
- ו. בשום תנאי לא ינתן היתר או הקלה לבניה בתחום ערוץ ניקוז ע"פ התכנית הנ"ל.

3.2.9 חלה חובה על כל מפעל להקים גדרות קשיחות לחזית הרחוב, בקו עליון אופקי ובגובה שלא יעלה על 2.00 מ' מעל הקיר התומך. במידה ותדרש גדר גבוהה יותר תוגש בקשה לאישור הועדה המקומית. הגדר תעשה לפי פרט בנספח המצורף.



3.2.10 לא תותר שפיכת עודפי עבודות עפר לתוך השטחים הציבוריים הפתוחים. בתום הבניה יסולק כל חומר עודף, פסולת בנין וזרדית אבנים מהשטחים הנ"ל לאתרים המאושרים ע"י הרשות המקומית ובשום אופן לא יושארו בשטח.

#### 3.2.11 שילוט:

- א. שילוט בצמתים: יוקם שלט הכוונה עם שמות המפעלים שברחוב לפי פרוט בנספח, או על פי תכנית מאושרת ע"י הועדה המקומית.
- ב. שילוט המפעלים: השילוט יהיה בתוך גבולות שטח הגדור ופרטיו יופיעו בבקשה להיתר הבניה כחלק מחזית המבנה או כאלמנט נפרד. השלט ישא בצידו הימני את מספר המגרש.

#### 3.2.12 איסור בניה מתחת ובקרבת קוי חשמל:

- א. לא ינתן היתר בניה למבנה או לחלק ממנו מתחת לקווי חשמל עיליים.  
בקרבת קווי חשמל עיליים ינתן היתר בניה רק במרחקים המפורטים מטה, מקו אנכי משוך אל הקרקע בין התיל הקיצוני והקרוב ביותר של קו החשמל לבין החלק הבולט ו/או הקרוב של המבנה.  
מרשת מתח נמוך - 2.0 מטרים.  
מקו מתח גבוה עד 22 ק"ו - 5.0 מטרים.  
בקו מתח עליון עד 100-150 ק"ו - 9.5 מטרים.
- ב. אין לבנות בנינים מעל כבלי חשמל תת-קרקעי ולא במרחק הקטן מ - 2 מ' מכבלים אלו ואין לחפור מעל ובקרבת כבל חשמל תת-קרקעי אלא רק לאחר קבלת אישור ובהסכמה מחברת החשמל.

#### 4. אספקת שרותים

##### 4.1 אספקת מים:

מקור המים יהיה - אגודת המים של מוא"ז בקעת בית שאן.

##### 4.2 ביוב וסילוק שפכים:

סילוק השפכים, יהיה לרשת מרכזית, בהתאם להוראות איכות סביבה.

##### 4.3 חשמל:

- א. אספקת החשמל מרשת "חברת החשמל".
- ב. הכניסה לתחום המגרש תהא תת קרקעית.

4.4 קוי טלפון:

כל קוי הטלפון ומתקניהם יהיו תת-קרקעיים. כל תכנית תאושר ע"י "בזק".

5. ביצוע התכנית:

- 5.1 התכנית תבוצע תוך 10 שנים מיום אישורה כחוק. שלבי הביצוע של הפקעות השטחים הציבוריים תוך 5 שנים.
- 5.2 תחילת ביצוע התכנית, תוך שנתיים מאשור תכנית זו.
- 5.3 לאחר פירסום להפקדה, ניתן יהיה לאשר ולבצע עבודות עפר בתחום התכנית.
- 5.4 התחלת העבודות באתר מותנת בסיום עבודות התחברות בצומת כביש הגישה לפארק ולקיבוץ שדה-נחום ע"ג הכביש הארצי מס 71, והקמת כביש הגישה החליפי לקיבוץ שדה נחום.

7. חתימות ואישורים:

חתימת ועדה מקומית:  
תאריך:

חתימת ועדה מחוזית:  
תאריך:

חתימת מועצה אזורית:  
תאריך:

חתימת בעל הקרקע:  
תאריך:

חתימת רשות העתיקות:  
תאריך:

חתימת מבצע התכניות:  
תאריך:

חתימת יוזם התכנית:  
תאריך:

חתימת המתכנן:  
תאריך:

תאריך:

---



# נספח איכות פדגוגי

4. כאשר תומך סטטיים מאוחסן במספר מקומות הטרנזקציות זה שזה כך שאין אפשרות של אינטראקציה במקרה של תאונת, נבחר המקום  $K_2$  כדלקמן:

$$K_2 = K_1$$

כאשר מספר האתרים במפעל שבהם מאוחסן החומר =  $m$

5.  $K_1$  מתייחס למרחק מן המפעל אל אזור המטרים הקרוב ביותר (ראה טבלה 2). מקום זה מבוסס על המבטלה של מקדמי המיזור ע' ו-י' במצב יציבות  $F$  לפי משוואת  $Parsons$ .

דוגמאות

1. מפעל A נמצא במרחק של 400 מ' מאזור מנורים ומאחסן כלור נוז בגליליזי מחבת במקום איחסון אחד בתוך סוככה.

$$\begin{aligned} Z &= 10 \text{ מ'}/\text{מ}^2/\text{ק} & K_1 &= 10/760 = 0.013 \\ K_2 &= 10 & K_2 &= 1 \\ Q &= 105 & Q &= K_1 K_2 K_3 K_4 K_5 K_6 = 1638 \end{aligned}$$

2. מפעל B נמצא במרחק של 500 מ' מאזור מנורים ומאחסן אמוניה נוזית בתוך גליליזי מחבת במקום איחסון אחד בתוך סוככה.

$$\begin{aligned} Z &= 10 \text{ מ'}/\text{מ}^2/\text{ק} & K_1 &= 10/760 = 0.013 \\ K_2 &= 153 & K_2 &= 1 \\ Q &= 14,500 & Q &= K_1 K_2 K_3 K_4 K_5 K_6 = 14,500 \end{aligned}$$

3. מפעל C נמצא במרחק של 500 מ' מאזור מנורים ומאחסן מורמאלדהיד 100% כביכול תמצנת על הקרקע וקיימים כל האמצעים הנחוצים למניעת שריפות.

$$\begin{aligned} Z &= 10 \text{ מ'}/\text{מ}^2/\text{ק} & K_1 &= 10/13 \\ K_2 &= 153 & K_2 &= 1 \\ Q &= 176,358 & Q &= K_1 K_2 K_3 K_4 K_5 K_6 = 176,358 \end{aligned}$$

## פרק 3 שיטת אמפירית

### לקביעת כמויות מכסימליות לאיחסון חומרים מסוכפנים ורעילים במפעלי תעשייה

קביעת הכמות המכסימלית לאיחסון  $Q$  מבוססת על טבלה 6 מקדמים כדלקמן:

$$Q = K_1 K_2 K_3 K_4 K_5 K_6$$

הכמות המכסימלית לאיחסון של חומר X היא  $Q_x$ .

תנודת המקדמים

1. מקום היעילות  $K_1$ . היעילות  $K_1$  של התנאים הנכונים הנכונים המותאמים לחומר ספציפי.

א. ערך היעילות  $K_1$  של היעילות  $K_1$  לפי היעילות האחרון של  $ACGIH$  ביחידות  $\text{מ}^2/\text{ק}$ .

ב.  $TLV$  (נלקח היעילות הנמוך ביותר ביחיד  $\text{מ}^2/\text{ק}$ ) היעילות נמוך ולא יאוכרום החנוכה.

2. מקדמים פיסיקליים  $K_2$  ו- $K_3$ .

א. המקום  $K_2$  מהווה מטלה 2-10 של היעילות הנמוך של כחץ האדים של החומר  $20^\circ\text{C}$  (נכפיל כספית) בתנאי ש- $K_3$  לא יהיה נמוך מ- $0.01$  (מתקבל סלחן אדים של 760  $\text{מ}^3/\text{ק}$ ).

ב. עבור חומרים דליקים משתמשים במקדם  $K_3$  הנבחר לפי טמפרטורת ההכזקה  $T_b$  כדלקמן:

$$\begin{aligned} K_2 &= 0.01 & \text{עבור } T_b < 1^\circ\text{C} \\ K_3 &= 0.012 & \text{עבור } 1^\circ\text{C} < T_b < 1000^\circ\text{C} \\ K_3 &= 10 & \text{עבור } T_b > 1000^\circ\text{C} \end{aligned}$$

עבור כל החומרים שאינם דליקים,  $K_2 = 10$ ,  $K_3 = 10$ . עבור כל חומר המונח בתוך סוככה נבחר היעילות הממוינת למניעת שריפות.

3. מקדם האוויר  $K_4$ ,  $K_5$  בין 1 ל-100 נבחר בהתאם למונח האוויר, וכן תנאי האיחסון לפי טבלה 1.

טבלה 1 - מקדם תנאי האיחסון (K4)

K	סוג האריזה ואמצעי הבקרה	אתר איחסון	מספר סדורי
1	נייר, קרטון, זכוכית, פלסטיק עץ וכו' (לא מתכתי)	שטח פתוח	1
10	קופסאות מתכת	שטח פתוח	2
10	מכולות, סילו, צילינדרים ללא מערכות בקרה וניטרול	שטח פתוח	3
30	מכולות, סילו, צילינדרים עם מערכות בקרה וניטרול	שטח פתוח	4
10	נייר, קרטון, פלסטיק, עץ וכו' (לא מתכתי)	סככות סגורות (לפחות מ-3 צדדים עם גג)	5
40	קופסאות מתכת, חביות וצילינדרים	סככות סגורות (לפחות מ-3 צדדים עם גג)	6
50	נייר, קרטון, זכוכית פלסטיק, עץ וכו' (לא מתכתי) מצויד בציוד לכיבוי אש ומערכות בקרה וניטרול כל חומרים מסוכנים	מקומות איחסון סגורים ונאותים	7
75	קופסאות מתכת, חביות וצילינדרים מצויד בציוד לכיבוי אש ובמערכות בקרה וניטרול כל חומרים מסוכנים	מקומות איחסון סגורים ופתוחים	8
100	כל החומרים בלי קשר לצורת אריזתם מצויידים במערכות נגד אש ונגד פליטת חומרים רעילים ומסוכנים	בווקר בסון	9

טבלה 2: גורם המרחק (K5)

K	המרחק בין המפעל ואזור המגורים הקרוב ביותר (מטרים)
1	0
7	100
19	150
30	200
45	250
605	300
105	400
153	500
210	600
275	700
324	800
390	900
560	1000
900	1500
1364	2000
2000	2500
2340	3000
3600	4000
5250	5000



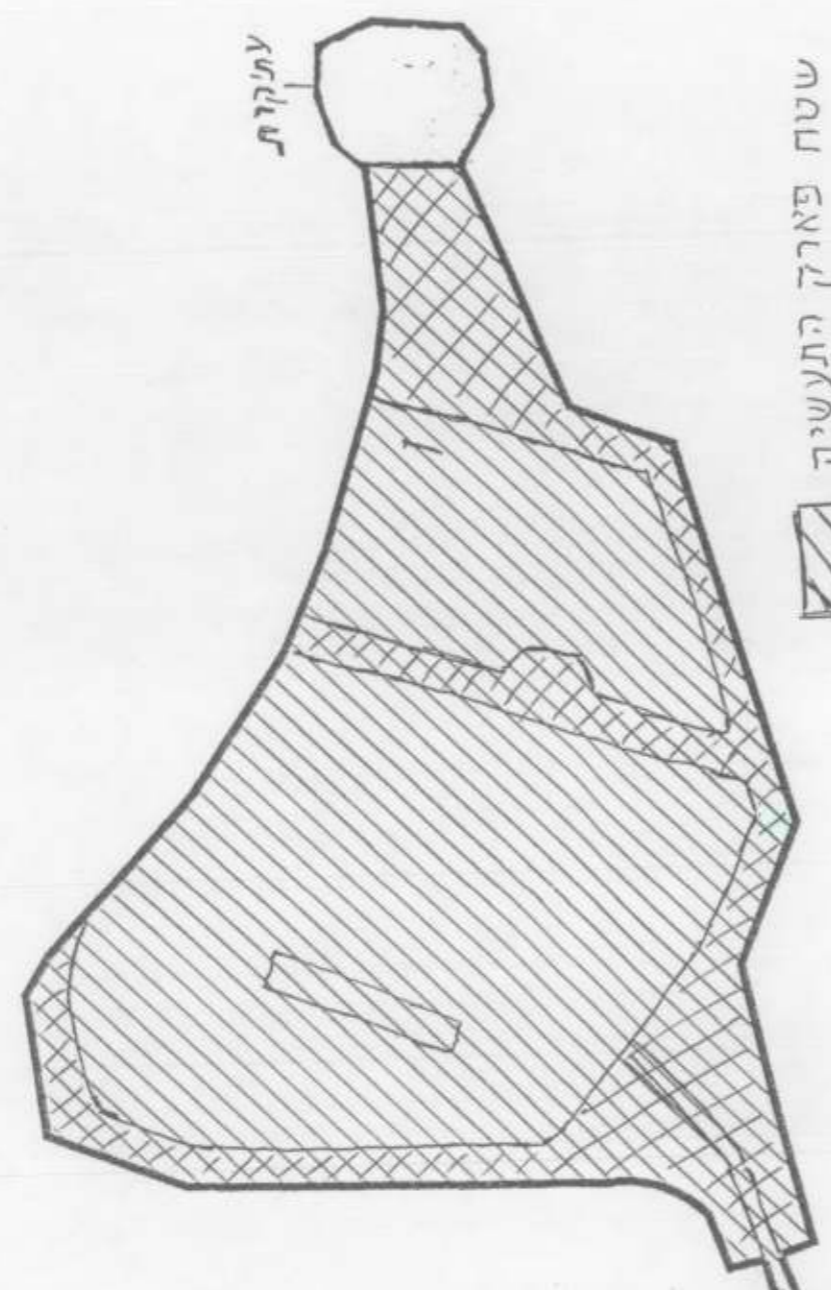
96 000 97 000 98 000 99 000

ת.ר.מ.י.ס. ס.ב.י.ב.

קז"מ 12,500

ש.ל.ו.ח.ת. צ.ב.א.י.ם

נחל  
ד.ש.ש.כ.ר



שטח פארק התעשייה  
שטח ציבורי פתוח

עתיקת

מרכז מסחרי  
שדות דרך  
מסעדה  
תחנת  
תדלוק  
וחניה

שדה נ  
מאום

חמדירה

אזור תעשייה

196 000 197 000 198 000 199 000

9 - מוזיקה - קומפוזיציה - פסנתר

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

פרוטוקול הישיבה מס' 331 שהתקיימה באולם הישיבות של אוניברסיטת גבעת רם, בבית בלגיה, ירושלים ביום שלישי, ג' בטבת התשנ"ה, 6 בדצמבר 1994.

נכחו: חברי המועצה:

- מר ע' קלענ'י - יו"ר
- סא"ל צ' קדמן
- מר א' עלוני
- מר מ' כהן (קדמון)
- גב' א' להמן
- עו"ד ד' דרור
- גב' ס' אלדור
- מר י' בן טוב
- מר ע' לולב
- גב' ו' ברכיה
- ד"ר ג' בן דרור
- מר א' אייגס
- מר י' גולני
- מר ד' פרי
- מר ד' דרין
- מר י' יהב
- מר יוסף שגיא
- אדר' א' מזור
- גב' ג' חיות
- פרופ' י' צמיר
- מר ע' ברכה
- מר יואב שגיא

מזכיר המועצה:

מר ח' אלישיב

עוזר למזכיר המועצה

גב' ח' אורן

יועצים מקצועיים:

- מר ד' פיורקו
- מר י' בר גרא
- סנ"ץ י' מבורך - נציג משטרת ישראל

- מר מ' לוי
  - מר י' כהן
  - מר ר' מנור
  - מר ר' דניאל
  - מר ר' לכאון
- חברת כביש חוצה ישראל

- מר ד' סחן
  - מר י' זילברברג
- מינהל מקרקעי ישראל

- מר ע' שפירא - החברה להגנת הטבע
- מר י' קופ - מע"ץ
- מר י' רונן - משרד התחבורה

מר א' שלייך ] המשרד לאיכות  
גב' א' לוי ] הסביבה.

מר י' דסקל ] רשות שדות  
מר ז' עמית ] התעופה  
גב' ר' ברקן ]  
מר ת' שאבי - ראש עיריית אור יהודה

מר מ' מנשה ] ראש המועצה האזורית  
גב' ח' מורן - מועצה אזורית עמק לוד

מר ג' צפיר ] חברת סלקום  
מר ש' מנובר ]

מר ר' לרמן - ת/מ/א/31  
מר פ' בן שאול - רשות הנמלים והרכבות

מינהל התכנון,  
משרד הפנים.

מר א' גבריאל  
גב' ד' רצ'בסקי  
גב' א' לייכזון  
מר מ' בן גרשון  
מר ג' גולן  
גב' מ' קדם  
גב' א' פלג  
מר ד' בריל  
גב' ר' מזר  
גב' מ' גינזברג  
גב' ד' זילבר  
גב' צ' ליטבק  
גב' ע' וסרטייל

מר י' רונדשטיין - משרד האנרגיה והתשתית  
מר ר' חביב - עורכי תמא/10  
מר ג' שמיר - משרד התיירות  
מר ש' מושקוביץ - יו"ש  
גב' ש' דנה - לשכת היועץ המשפטי, משרד הפנים  
גב' א' אולסנר - משרד הכינוי והשיכון  
גב' כ' קרנה - משרד התקשורת  
מר א' וינהבר - ר.נ.ר. יועץ לתכנון מסילות  
מר ד' פוכס - דגש הנדסה יועצי תנועה לתמא/2/4  
מר ג' וינשטיין - ד.א.ל. פתוח והנדסה בע"מ  
מר ת' רונן - רונן מהנדסים בע"מ  
גב' ח' גולן - מחוז המרכז  
גב' ב' שבע קופטש - המשרד לאיכות הסביבה

עו"ד ר' חייט - משרד י. פישר ]  
גב' ד' בן שרייבר ] ושות' - ב"כ מהדרין

מר י' רוטו - משרד ראש הממשלה



נעדרו: חברי המועצה: מר נ' כנרתי - במקומו בא סא"ל צ' קדמן  
 מר ר' הלפרין - במקומו בא מר א' עלוני  
 מר ח' קלוגמן - במקומו באה עו"ד ד' דרור  
 מר א' לנגר - במקומו באה גב' א' להמן  
 ד"ר י' פלג - במקומו באה גב' ו' ברכיה  
 מר ש' טלמון - במקומו בא מר א' אייגס  
 מר בן ציון סלמן  
 הרב א' לופוליאנסקי  
 מר כ' שרעבי  
 מר מ' לוי  
 מר כ' לוי  
 מר י' שיבובסקי  
 מר י' אואקראט  
 מר ש' כלפה  
 עו"ד א' דרכסלר

סדר היום:

1. הודעות היו"ר.

2. אישור פרוטוקולים 328, ו- 329.
3. תכנית מיתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח ולקליטת עליה, תמא/31 - המלצות ועדת המשנה למעקב ובקרה.
4. אישור הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה לשינויים בתכנית מיתאר מחוזית, מחוז המרכז תממ/3, בנושא דרך 431, קוי תשמל ראשיים ומסילת ברזל.
5. תמא/31 א' דרכים (כביש חוצה ישראל) - בקטע 13.
6. תמא/2/4 א' - נמל תעופה בן גוריון. אישור הנחיות השפעה על הסביבה.
7. תמא/3 - דרכים, שינוי מס' 27 מערכת דרכים סביב נתב"ג.
8. תמא/23 - מסילות ברזל:  
א. שינוי מס' 2 - שינויים בתוואי ליד נתב"ג;  
ב. הוראות כללית לשינוי התכנית.
9. שונות.

מר י' גולני הודעות היו"ר

- א. יו"ר המועצה, מר קלעג'י נקרא לישיבה דחופה עם ראש הממשלה ויגיע מאוחר יותר. בהעדרו מילא את מקומו אדר' י' גולני.
- ב. כפי שנמסר בהזמנות לישיבה זו הישיבה תוארך עד לשעה 16:00.
- ג. בין החברים הופצה החלטה של ועדת המשנה לבניה למגורים ולתעשייה, המתייחסת לבקשת הקלה מתמא/13 חוף הים התיכון, לפי תכנית חכ/במ/263, בדבר שינוי משטח חקלאי למגורים. הוועדה שישבה בהרכב חסר אישרה את הבקשה. המועצה מתבקשת לאשר את החלטה.

מר ד' פרי      מבקש להסביר על מה מדובר.

מר א' גבריאלי      מדובר בשטח שנמצא ממזרח לשטח הגולף בקיסריה, השטח חקלאי אך אינו מעובד ואינו פוגע בתמא/13, לכן ועדת המשנה החליטה לאשר את הבקשה. בשטח אין נכסים מיוחדים מבחינת נוף וטבע, השטח בתחום חברת קיסריה.

מר ד' פרי      כלומר המרחב הפתוח בין כביש 2 לבין האיזור הבנוי יסגר בקו בינוי, מה אורך הרצועה?

מר א' גבריאלי      למיטב זכרוני, 400-500 מ'.

יו"ר      מבקש להעיר הערה, זו לא פעם ראשונה שועדת משנה מתכנסת בהרכב חסר. אם ננסה להוציא מישהו מתכרות בועדת משנה הוא לא יסכים. חברות זה לא רק כבוד זו אחריות. אי הגעה זו פגיעה בעבודת הועדה. חושב שדן צודק אבל בגלל שיש כעיית קוורום בועדת המשנה מבקשים אשרור המועצה.

מר יואב שגיא      צריך לראות את הבקשה במבט כולל כי לחברת קיסריה מספר שטחים שעליהם היא מבקשת לבנות. בקיסריה זו בניה בסטנדרטים שלא ניתן לאפשר היום בתנאים הקיימים מבחינת צפיפות. צריך לראות מה ההתייחסות של שטח זה לשטחים אחרים.

יו"ר      סדר היום עמוס ובספק אם נספיק לדון בתכנית, מבקש לאשרר את ההחלטה, מר שגיא יוכל לעיין בתכנית במידה ותהיינה הערות נחזיר לדיון.

מר א' גבריאלי      לדעתי אין סיבה להמנע מלאשרר את התכנית, לשטח אין ערכים כלשהם, זהו תיקון שולי. בנוסף מחזק את דברי גולני, יש בעיה של הרכב חסר ואם המטרה היא להחיש את ההחלטות אז כעת אנו גורמים רק להארכת ההחלטות.

מר ד' פרי      יש לו ספקות רבים, מבקש לראות את התכנית.

94 - 111      הוחלט:

לאשרר החלטת ועדת המשנה לבניה למגורים ולתעשייה המתייחסת להקלה מתמא/13 - עפ"י תוכנית חכ/כמ/263 - היה וחבר יבקש לדון, התכנית תובא לדיון בישיבה הבאה. (ההחלטה בנספח לפרוטוקול זה).



## 2. אישור פרוטוקולים

הופצו פרוטוקולים 328, 329 ופרוטוקול החלטות מס' 330. לא נתקבלו הערות בכתב.

בפרוטוקול 328 נעמ' 14 נפל שיבוש בשמו של מר אפרים ווינהבר ובטעות נרשם פרינברג.

בנוסף נעמ' 13 בדברי ד' רצ'בסקי יש להשלים פיסקה - "כיוון שהמחלף קשור לדרך מס' 431 המועצה הורתה על עריכת שינוי לתכנית המתאר המחוזית שיכלול תכנית ברמה מפורטת על פי ההוראה והמחלף יטופל במלואו כחלק מתכנית 431".

מר י' רונדשטיין בפרוטוקול 328, עמ' 22 החלטה 92-94 סעיף ב' תמא/32, לדעתם ההחלטה צריכה לתת ביטוי לדעת משרד האנרגיה ויש להוסיף המלצה בדבר מתקני דלק.

גב' ד' רצ'בסקי היה בנושא מכתב משרד האנרגיה למנכ"ל משרד הפנים, במידה ורוצים לדבר על אתר משותף למסוף דלק ולגפ' מ צריך להביא בקשה לדיון ולא כתיקון פרוטוקול.

מר י' רונדשטיין נשקול במידה ונרצה להביא זאת לדיון.

מר צ' קדמן בפרוטוקול 329, עמ' 16, אישור הנחיות לאשדוד. בדברי גב' ג' גולדברג צריך לתקן במקום 145 לרשום 140.5.

מר א' עלוני בפרוטוקול 328, עמ' 5, החלטה מספר 87-94 סעיף 2- להערה של יואב שגיא. ועדת עורכי תכנית מבקשת שיובהר שאין בהחלטה זו משום בקשה לבדיקת חלופות. לא יתכן שהמועצה תחטא במשגה ששגתה בו הועדה המחוזית. נאמר שיבחנו הצעות עפ"י שיקולים תכנוניים, לא יתכן שיפתחו מחדש את נושא החלופות כיוון שהאתרים מאושרים על ידי הממשלה. הנושא חוזר כל הזמן, אנו מקבלים בקשות לבדיקת חלופות, בפרוטוקול 323 הוחלט לבדוק הצעות נוספות שיועלו על ידי עורכי תכנית. הצעות כן, חלופות לא.

מר יואב שגיא זו בקשה לשינוי החלטת המועצה, זו לא הערה לפרוטוקול אלא דיון מהותי. מה שנכתב זה מה שהוחלט.

יו"ר אם בפרוטוקול 323 נאמר שתבחנה הצעות נוספות שמר עלוני עצמו אין לו התנגדות שיבחנו, חושב שיש לראות זאת כך. אנו דנים בתכנית מתאר ארצית מאושרת על ידי הממשלה שעברה תהליכים ארוכים מאד, לאחר מהלך זה אין חלופות. המעמד של

הבקשות הנוספות הוא הצעות ולא חלופות.

מר יואב שגיא בעקבות הדיון שהיה בזמנו התבקשנו להציג בקשה אלטרנטיבית לכלנית, נאמר בסופו של הדיון שהמועצה מחייבת לשקול לבחון הצעות נוספות.

יו"ר מסכם, דובר על הצעות ולא על חלופות.

מר יואב שגיא מכש לככד את הנאמר בדיון ולשקול את ההצעות.

94 - 112 הוחלט:

א. לאשר פרוטוקול 328 בשינויים הבאים:  
1. בעמ' 14 במקום פרינברג ז"ל ווינהבר.  
2. בעמ' 13 בדברי גב' דינה רצ'בסקי יש להוסיף "כיוון שהמחלף קשור לדרך מס' 431 המועצה הורתה על עריכת שינוי - לתכנית המיתאר המחוזית שיכלול תכנית ברמה מפורטת על פי ההוראה והמחלף יטופל במלואו כחלק מתכנית 431.

ב. לאשר פרוטוקול 329 בכפוף לתיקון בעמ' 16, בדברי גב' גליה גולדברג במקום 145 ירשם 140.5.

ג. לאשר פרוטוקול החלטות 330.

3. תכנית מתאר ארצית משולבת לכניה, פיתוח ולקליטת עליה, תמא/31

א. המלצות ועדות המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים ומעקב ובקרה לתמא/31.

יו"ר בעקבות הדיון בהחלטות הממשלה מס' 3261 המתייחסות להוזלת מחירי הדירות שהתקיים בישיבה מס' 327 מ-2.8.94 קיבלה המועצה החלטות אלה:

הוחלט:  
א. תמא/62 חתואם, ותעודכן במסגרת הדיונים בהערות הוועדות המחוזיות.  
ב. להטיל על מינהל התכנון שבמשרד הפנים להפוך את המסמך בנושא הצפיפויות להנחיות אופרטיביות.  
ג. חוקם ועדה משותפת מורכבת מהוועדה לנושאים תכנוניים עקרוניים וועדת המשנה למעקב ובקרה של תמא/31, לדיון בהחלטות הממשלה, שתביא את המלצותיה בפני המליאה; חברי המועצה שיש להם ענין בנושא יוזמנו לישיבות הוועדה.  
ד. הוועדה המשותפת תעזר בעבודתה בצוות התכנון של תמא/31 לגיבוש המלצותיה לגבי סעיף 5 א' ו-ב בהחלטת הממשלה.  
ה. הוועדה תמשיך בבדיקת הצרכים עפ"י המלצות ועדת המשנה למעקב ובקרה מיום 12.7.94 ותתייחס להערות החברים שנשמעו בדיון המליאה.  
ו. על המועצה לסיים את עבודתה בנושא תוך חודשיים וחצי.

לאור החלטות נערכה ישיבה משותפת של שתי ועדות המשנה המוזכרות בהחלטה שהפיקה את המלצותיה שהופצו בין חברי המועצה לקראת הישיבה הקודמת. כמו כן, הופצה גם חוברת בחינת אפשרויות לקידום תכניות למגורים.

בנוסף לכך מזכיר את החלטת ועדת שרים להאצת הבניה למגורים מישיבתה ביום א', י"ח בחשון התשנ"ה (23.10.94):

בנה/17 מדיניות פיתוח מגורים ופריסת אוכלוסין - תכנון לאומי

מ ח ל י ט י ם, להעביר לטיפול של המועצה הארצית לתכנון ובניה את הצעת שר הבינוי והשיכון לקביעת מדיניות הפיתוח למגורים ופריסת אוכלוסין: - תכנון לאומי, כפי שהועלה בנספח 6/בנה מיום ל' בתשרי התשנ"ה (5.10.94) והונחה לדיון בוועדת השרים להאצת הבניה למגורים.

גב' ד' רצ'בסקי החומר הופץ לחברי המועצה לקראת הישיבה. בישיבה הקודמת נערך דיון מקדמי אם לקיים דיון או לא. בעקבות אותו דיון מקדמי ובעקבות סעיף 8 בהחלטת ועדת המשנה שבו נאמר שתחייבים ישיבת בירור נוספת עם משרד השיכון, התקימו מספר ישיבות בירור. כתוצאה מכך יש בידי צוות התכנון מסמך שונה במעט לאחר שנוספו בו אתרים ונעשו שינויים.

יש מספר אפשרויות: להביא זאת לדיון למועצה מכלי שהחומר הוצג לוועדת המשנה, הטיוטא לא הופצה כי הישיבה האחרונה נערכה ביום ו' האחרון. אפשרות נוספת היא לדון בכך ב- 26.12.94 בוועדת המשנה ולהביא למועצה בינואר.

גב' ס' אלדור לדעתה, הנושא כבד וכמות החומר שנצבר הוא רב. כדאי לתת לצוות עוד שבועות מספר כדי לגבשו ולהביאו יותר שלם למועצה, מציעה לדחות הדיון מהיום.

מר י' צמיר החומר שהועבר לידיעתנו מורכב והצריך לימוד. התכוונתי להגיב היום תגובות לאחר עיון מעמיק, מבקש להעביר את התיקונים בעוד מועד ולתת לחברים זמן להתייחסות וללימוד.

גב' ד' רצ'בסקי אנו נוהגים להפיץ חומר לפני הישיבה, חושבת שמן הראוי לכנס את הוועדות המשותפות לדיון.

יו"ר השאלה היא מה הממשלה עושה כינתיים, החלטת המועצה מדברת על חודשיים וחצי, אם הדיון נדחה בחודש, זה לא מעט. חושב שצריך לעשות שני דברים, להודיע לממשלה על העיכוב ועל כך שהדיון יתקיים ב- 3.1.95. ודבר נוסף - לבקש ממשרד השיכון יתחייב לפחות בתקופת זמן זו לקדם רק מה שבהסכמה ביננו.



מר יוסף שגיא

המועצה צריכה לפנות גם למשרד הפנים בנושא ועדות חקירה לשינוי תחומי שיפוט, לעכב ההליך עד לדיון.

יו"ר

האם לפי הערכתך דינה, החומר הנוסף משנה באופן מהותי את החלטות שכבר קיבלנו בוועדות המשנה?

גב' ד' רצ'בסקי

החומר עשוי לשנות טור אחד בטבלת ה-700 אלף יחד' ובהמלצות לגבי ישובים שונים.

יו"ר

יתכן שיכולנו להתחיל בדיון היום בדברים שבהסכמה ואת התוספות להכיא בפעם הבאה. עלול לקרות שבישיבה של תחילת ינואר הנושא לא יסגר ואז הנושא ידחה בחודש נוסף. הצעת החלטה, לדחות הדיון לינואר כדי לאפשר לוועדה המשותפת לקיים דיון ב-26.12.94 ולפנות בבקשה למשרד השיכון ולמשרד הפנים לעכב טיפול בנושאים שאינם מוסכמים.

ד"ר ג' בן דרור

להוסיף שהישיבה ב-3.1 תוקדש לנושא זה בעיקר כדי לסכם את הנושא.

113 - 94 הוחלט: להעתיק לנקשת נציגת משרד הכינוי והשיכון, לדחות את הדיון בהמלצות לשינויים בתכנית מיתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח וקליטת עליה, תמא/31 ובתכנית מיתאר ארצית לתפרוסת אוכלוסיה בישראל, תמא/2/6, לישיבה הבאה שתקיים ב-3 בינואר 1995.

משרד הכינוי והשיכון ביקש להשלים ולתקן פרטי מידע על יעדי אוכלוסיה למספר ישובים באזורי הכיקוש, לעידכון מלאי התכנון, כמסמך שנדון וסוכם ע"י ועדת המשנה של המועצה.

המועצה החליטה שהעידכון האמור יובא תחילה לדיון בישיבה משותפת של ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים וועדת המשנה למעקב ובקרה לתמא/31, שיביאו את המלצותיהן בפני מליאת המועצה.

בהמשך להחלטה זו הוחלט לפנות למשרד השיכון בבקשה לקדם בתקופת זמן זו רק את הנושאים שבהסכמה. וכמו כן לפנות למשרד הפנים בבקשה לעכב את הליך מינוי ועדות החקירה לגבולות מוניציפאליים לשטחים שאין עליהם הסכמה עד לסיום הדיון.

ב. תיקון סעיף 15.4 להוראות תמא/31 המתייחס לישובים הבדואים  
בנגב

הצעה לשינוי הוראות תמא/31, כסעיף 15.4, שנוגע לנושא הכיוב המחייב הכנת תכניות להבטחת פתרונות הכיוב. לפני ועדת המשנה למעקב ובקרה הופנתה בקשה של מנהלת הבדואים להוסיף הוראת מעבר כתיקון להוראות התמ"א. נערכו דיונים בין משרד הפנים, האוצר וההמשפטים. יש הסכמה לקדם את הנושא ואף הוקצו כספים לתכנון. כמו כן הועדה שמעה את דעת משרד הבריאות והסכימה, גופי שמירת הטבע ומחכנן המחוז. הכעיה שהועלתה על ידם היא שבתהליך הפיננסי אין להם אפשרות להוציא היתרי בניה משום שהתכניות למפעלי הכיוב עדיין בהכנה.  
הפצנו דברי הסבר לסעיף.  
על נוסח הוראות המעבר הסכימו חברי ועדת המשנה ההוראה מתייחסת ל- 7 ישובי הבדואים.  
ניסוח תיקון סעיף 15.4:

גב' ד' רצ'בסקי

- 15.5 בשבעת ישובי הקבע הבדואים בנגב: רהט, לקיה, חורה, שגב שלום, תל שבע, ערוער וכסיפה תיכנס ההוראה המפורטת בפסקה לתוקף ב-1.9.96 על מנת לאפשר מימוש הפרויקט לתכנון וביצוע מערכות כיוב בישובים אלו.
- 15.4
- 15.6 בתקופת הביניים יאושרו היתרי בניה בשכונות המגורים החדשות בישובים הנ"ל כאשר פתרון הכיוב יתבסס כמעבר על בורות ספיגה.
- 15.7 תוכניות הבנייה שתאושרנה תהיינה בהתאמה למערכת הכיוב המרכזית המתוכננת בישוב כדי לאפשר חיבור למערכת זו בעתיד.

מבקשים מהמועצה לאשר העברת ההוראה לוועדות המחוזיות ולאחר מכן לשוב ולדון בה בוועדת המשנה למעקב ולבקרה.

מבקש לדעת מי היה שותף לכך במשרד הבריאות.

מר א' עלוני

יש מכתב התייחסות ממר רמי הלפרין.

גב' ד' רצ'בסקי

לא ברור כיצד מה שיתוכנן יתאים לתכנית שעדיין לא קיימת.

מר י' קופ

הכוונה היתה כשלב הראשון להתחבר לבורות ספיגה, ואח"כ להוסיף נספח שמאפשר חיבור של מערכת קיימת למערכת מרכזית.

גב' ד' רצ'בסקי

לאשר את התיקון בסעיף 15 לתמא/31 ולהעבירו לוועדות המחוזיות למתן הערותיהן תוך חודש, להסמיך את ועדת המשנה למעקב ובקרה לדון בהערות ולהביא המלצתה בפני המועצה.

4. אישור הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה לשינויים בתכנית מיתאר מחוזית מחוז המרכז תממ/3 דרך 431 קוי חשמל ראשיים ומסילת ברזל

יו"ר הנושא נדון במליאה בישיבה מס' 327 והמועצה אישרה הוראה מתאימה להכנת השינויים לתכנית המיתאר המחוזית שתכלול הוראות של תכנית מיתאר מקומית ומפורטת בשלושה חלקים.

ההנחיות מתייחסות לחלק אחד - לקטע בתחום ראשון לציון ונס ציונה.

מר א' שלאין חברת החשמל הגישה תסקיר לתחנת גזר. ההנחיות ל- דרך 431 הועברו לוועדה המחוזית בנובמבר שנה שעברה.

מהועדה המחוזית התקבלה תוכנית משותפת והוראות משותפות. מסילת הברזל כלולה בהנחיות. ההנחיות מתייחסות, לשימוש מצומצם בשטח חפיפה של קוי בניה, רעש, זיהום אויר מתחבורה ותשפעות אלקטרו מגנטיות.

מר י' רונן מה המשמעות של ההנחיות, האם זה אומר שמקדמים את הכביש?

יו"ר ברור, עד שלא מאשרים את ההנחיות לא ניתן להתקדם עם הכביש.

מר א' שלאין בקשנו להביא למסמך אחד ברור וקריא לשני הדברים יחד שיתן אפשרות לבחון את המכלול של שני הדברים יחד.

גב' ר' ירדני-גולן הועדה המחוזית קיבלה את הנחייתה של המועצה לקדם את דרך 431. הנושא לא התקדם בגלל החלטה של ועדת מנכ"לים בנוגע לתקציבים. עדיין לא הוגשו תוכניות נוספות כי גם למחוז הן לא הוגשו, ועדת ההיגוי מתכוונת להתכנס בהקדם.

מר א' שלאין הקטע המזרחי של 431, מקודם במסלול נפרד.

מר צ' קדמן האם ניתן להתכנס על התסקיר הקיים או שקיימים שינויים. יש בעיה עם האלקטרו מגנטיות. האם בהנחיות האלה יש דברים נוספים.

מר א' שלאין ההנחיות מתייחסות רק לשטח מכאן יעקב ומערבה.



ממליץ לאשר את ההנחיות לתסקיר.

יו"ר

115 - 94 הוחלט:

לאשר את ההנחיות.

5. תמא/31 א' דרכים (כביש חוצה ישראל) קטע 13

יו"ר

הוראות התכנית הופצו לקראת הישיבה הקודמת. החוקר וועדת המשנה דנו בהשגות הציבור והמלצת ועדת המשנה, לאחר דיונים ארוכים ובעקבות הצבעה, היתה לחלופה מזרחית ב'. המועצה אף היא, בישיבה הקודמת, שמעה את נציגי הגורמים השונים הנוגעים בדבר; נציגי הרשויות המקומיות, הישובים, והמחצבות שהופיעו בפניה. ראוי לציין, שנתקבל מכתב מעו"ד יוסף הלוי משרד מ. פורת ושות', המייצג את מחצבת פיוניר המתיחס לסדרי ההצבעה במועצה. תקנון נוהל לישיבות המועצה אינו מצביע על דרך מסוימת שיש לנקוט. היועצים המשפטיים של משרד הפנים ממליצים שהמועצה תחליט על דרך ההצבעה הנראית לה. כמו כן היתה בקשה של המשרד לאיכות הסביבה להציג את חוות הדעת לגבי אפשרות מימושה של החלופה המערבית. החומר הוגש לחברת כביש חוצה ישראל.

מר מ' בן גרשון

מבקש להעיר הערה, החלופה המזרחית עוברת בחלקה בשטחים שמיועדים במסגרת תמא/8. צריך לקיים התייעצות עם מועצת גנים ושמורות טבע עפ"י סעיף 6 בתמא/8.

מר מ' כהן (קדמון)

המשמעות של מה שמוגש על ידי המשרד לאיכות הסביבה היא חלופה נוספת. האם זה לא פוסל אותם מלהצביע על חלופות אחרות.

יו"ר

אתה יוצא מנקודת הנחה שזו חלופה נוספת.

גב' ו' ברכיה

זו אינה חלופה נוספת.

יו"ר

על פי ההתרשמות שלי לא חלופה נוספת אלא אפשרות לישום החלופה המערבית. הטענה היתה שאי אפשר ליישם את החלופה המערבית והמשרד לאיכות הסביבה מבקש להוכיח לחברי המועצה שניתן ליישם אותה. זה לגיטימי והגיוני.

עו"ד ד' דרור

כל מטרת הדיון היא לאפשר לשכנע. הרצון הוא שיהיה דיאלוג והדדיות וכל צד יוכל לשכנע צד אחר בצדקתו. המשרד לאיכות הסביבה הוא גם יועץ וגם יש לו זכות הצבעה וזאת על פי החוק.

- רוצה להכהיר שהופצו שני מסמכים.  
 1. חוות דעת לחסקיר ההשפעה לגבי כל החלופות.  
 2. בנפרד הופצה עמדת המשרד לאיכות הסביבה.

זאת מתוך כוונה ברורה להפריד בין שתי נקודות אלה.  
 הועלתה הנקודה של המעבר בין בית נבאלה לבית נחמיה. נשאלה שאלה האם מערכת הבטחון מוכנה לשחרר שטח כדי שהכביש יעבור.  
 תא"ל יוסי רוה הופיע בישיבה ואמר שהוא מוכן לקיים משא ומתן בעניין. נערכה אתו פגישה לאחר ישיבת המועצה, הוצא סיכום של הישיבה הזו ונאמר כי ניתן יהיה לדון ולבדוק אפשרויות נוספות.

דן סתיו יציג את הנושא.

- יש כאן סוגיה עקרונית שנוגעת לתכנון, ולעתיד מחוז המרכז של ישראל. בתכנית המתאר המחוזית יש שלושה מרחבים של שטחים פתוחים שאמורים לשמש כשטחים ירוקים פתוחים.  
 1 - נחל אלכסנדר עם שטחים נרחבים משני צידיו.  
 2 - חולות פלמחים וחולות ראשון. רב השטחים הם עדיין תחת שימושים צבאיים.  
 3 - מודיעין אפק - חלק גדול ממנו מיועד להקמת העיר מודיעין, מה שנוחר מלבד יערות בן שמן אלה השטחים בין הכביש ובין שטח האש.

השאלה האם לוקחים את השטחים וחובקים אותם וחותכים אותם או שמשאירים אותם ממזרח למערכת הכנויה.

השאלה הנשאלת היא האם מסתכלים על הטווח הקצר או הארוך.  
 ברור שקל יותר להעביר מערכת תשתית כשטחים פנויים. שאלה הנוספת האם השיטה הישראלית ללכת תמיד לדבר חדש היא השיטה בה צריך ללכת. וזהו ההבדל בין החלופה המערבית והמזרחית. החלופה המערבית עוברת יותר קרוב ליישובים והיא מחייבת פתרונות יותר קשים. החלופה המזרחית משחררת את היישובים מפגעים אלה.  
 ההבדל הוא שאלה מפגעים שניתן להתגבר עליהם. שטח פתוח כלוא בין כבישים זה מפגע שלא ניתן לפתור אותו.  
 לגבי נקודת המעבר בין בית נחמיה ובית נבאלה, התוואי המערבי מחייב את העברת הכביש ביניהם. כביש 6 ובצמוד לו כביש 444, רוחבם יחד הוא 100-110 מ'. בשלב הראשון ניסו לשים את הכביש על גבי חלקות ב' של בית נחמיה, מזרחית למתנה וזה מביא את הכביש למרחק של כ- 50 מטר מחלונות הכתים.

האפשרות השניה היתה להעביר אותו כולו על גבי המקרקעין של המחנה. הדבר מחייב התערבות במערך השימושים במחנה.

הצבא מוכן לקבל פתרון אכל דורש להעביר את המחנה למקום אחר, דבר שלא הובא בחשבון גם בתסקיר ההשפעה על הסביבה. ביקשנו בתסקיר לבדוק תת חלופות ונאמר כמפורש על המעבר בין בית נחמיה ובית נבאללה שאין אפשרויות נוספות. האפשרות האחרת היא להצר את הכביש ל- 20 מ' ולהניח את הכביש באמצע. לבדוק אפשרות לשקע אותו.

האפשרויות הללו לא הוצגו.

דווקא חברת כביש חוצה ישראל שיש לה אמצעים לבדוק את הדברים, בסופו של דבר השקיעה את עבודתה כסתירת האפשרות הזו.

מצב זה הכיא את המשרד לאיכות הסביבה לנסות ולהוכיח שהדבר אפשרי. נטל ההוכחה הועבר למשרד לאיכות הסביבה.

פנינו ליועץ תומא רונן שיציג את הדברים.

נתבקשתי לבדוק את המעבר מכחינה הנדסית בין בית נבאללה ובית נחמיה.

מר ת' רונן

שאלתי שתי שאלות:

- 1) ניתן להעביר את הכביש במלוא רוחבו בין בית נבאללה לבית נחמיה?
- 2) מה המשמעות של המעבר והאם המשמעויות האלה מנקודת מבט הנדסית כלכלית הופכת את האפשרות כדאית?

1. תשובתי חד משמעית. אפשר להעביר את כביש 6 במלוא רוחבו.
  2. המשמעות לדעתי לא קשה מאוד. שלושה צריפים, קטע כביש אספלט וקטע ממגרש חניה בעלות 100 אלף ש"ח, ומצד שני מספר חממות במושב. כרוחב יותר גדול אין משמעות כספית נוספת, אם צריך להצטמצם יותר יש משמעות כספית נוספת. דהינו, כדי להושיב כביש אחד מעל השני נצטרך להוסיף 100 מיליון ש"ח.
- מע"צ הכריזה על רצועת דרך לצורך כביש 444, כביש דו מסלולי תופס רצועה של 50 מ' בכל מקרה.

כשמניחים את שני הכבישים אחד על יד השני ומנסים להצטמצם באמצעים שונים, הגעתי לרוחב של 74 מ'.



פחות מרוחק 50 מ' לא ניתן להצטמצם. הרוחק של כביש 6 נטו 50-52 מ'.  
פחות מזה לא ניתן.  
הפרש בין המינימום והמקסימום 100 מליון ש"ח, בין שני הקצוות יש אפשרויות ביניים שנבחנו.  
האם הדבר כדאי? מכחינה ערכית לא אשיב. מכחינה כלכלית, עלויות ההקמה של החלופה המערבית כאשר מעבירים שני כבישים סמוכים אחד ליד השני הן נמוכות יותר מכל חלופה מזרחית.  
לגבי חלופה מזרחית ב' הפרש הוא 80 מליון ש"ח.  
במזרחית א' או א' משופרת הפרש הרבה יותר קטן, לכן לחלופה מערבית יתרון בעלויות ההקמה.  
לגבי עלויות המשתמשים - בחומר שהוצג דובר רק על גמר ביצוע עד 2004. משנת 2004 לא תהיה דחיה בביצוע. כיצד הגענו לרוחק של 74 מ', הגענו לתחשיב ע"י כך שהקטנו באופי תעלות הניקוז, במקום מדרונות יש גירונים ודבר נוסף שבקטע הזה כביש 444 קורב לכביש 6. (לאורך 1 ק"מ) בצורה כזו הגענו ל- 74 מ'. המחלף הוא ללא שינוי, כמו כן הרמפות, העלויות והירידות.

שתי החלופות האחרות האפשרויות: בקטע מסוים לשים את 444 מעל כביש 6 פעם אחת מצד בית נחמיה ופעם שניה מצד של המחנה הצבאי.  
בהצעתי כרוחק ה- 74 מ' אני נמצא משני המבנים הקיצוניים של בית נחמיה 90 מ' לפחות, ובצד השני 35 מ' ממבנה הדרכה במתנה הצבאי.  
בהצעתי השתדלתי להציג פירוט כפי שהוצג בתסקיר. ברור שבתכנון המפורט יצטרכו לעשות תכנון מדוקדק יותר.  
מכחינת התשתיות בדקתי מהן התשתיות שהוקצו בקטע זה.  
בקטע בית נחמיה יש קו חשמל עילי וקו חשמל שני נוסף וטור עילי של תקשורת. כמות התשתיות איננה גדולה במיוחד, זו כמות סבירה בכל כביש שהוא, בכל כביש שטיפלתי היתה לפחות כמות כזו.  
הטענה כי העניין הזה עשוי לדחות את הביצוע בכמה שנים, לדעתי בהתארגנות נכונה, טיפול בכמות כזו של תשתיות איננה צריכה לדחות את הפעלת הכביש כלל. במיוחד כאשר לוקחים בחשבון את החפירות שצריך לבצע בחלופות האחרות. שרות שמושי הקרקע שמסכיב כאשר הכביש יהיה בקומה השניה - מהם השרותים לעניין שצריך לשרת?  
הכניסה לבית נחמיה והדרך למחצבה. הפתרונות אינם מסובכים. כאשר ירחיבו את 444 יצטרכו לטפל בצומת של מ"פ בכל מקרה.  
במסגרת התכנון המפורט לצומת בית נחמיה יהיה צורך לתכנן נתיבי האטה, תחנות אוטובוס, תאורה וכו', לקחתי בחשבון את הדברים הללו אך אין זה המקום כרגע לפרט זאת.  
גם מתכנני כביש חוצה ישראל וגם אני מודעים לבעיה של מסדרון. בשנת 68 התוותי את כביש אילת שרם א-שיח. בשלב מוקדם הגעתי למסקנה שצריך לנטוש את קו החוף וללכת למדרונות השטפוניים של סיני, לכסוף זה התקבל ובוצע ואם יש בעית שטפונות זה בכביש החוף.  
לפני שבוע נחנכה המנהרה בהר גילה, כשהעליתי רעיון המנהרה בתחילה היו ויכוחים רבים.

יו"ר - מבקש מנציגי חברת כביש חוצה ישראל להשיב.

מסכים עם דברי מר ד. סתיו בנקודה אחת, תכנון אינו מחיל ונגמר בהתוית קוים וקשות, וקטעים ישרים של כביש יותר טובים מקטעים לא ישרים. זאת אנו יודעים.

תכנון הוא תהליך היפראקטיבי, זו בדיקה מחדש וצריך להיות פתוח להשפעות ולחצים. החלופה המערבית הוצעה על ידי מע"צ ב- 1991 כיוון שהאמינה שעל פי פרמטרים שונים התואי הנכון. במהלך הזמן, לאחר שיקלול הבעיות הסתכר שהרעיון הראשוני לא כל כך טוב. הבעיה שהוא פוגע יותר מדי ביותר מדי אנשים. מעולם לא טענו שלא ניתן להעביר שם כביש בהשקעות קשות תוך פגיעה בסובבים.

מר רונן לקח היבט אחד קטן - לקח קטע מסוים, שאל אם ניתן להעביר שם כביש ואמר שכן. גם אני הייתי עונה אותה תשובה.

אך להכניס במיצר הזה את הכבישים מבלי לראות את הסובב זה לעשות את כל השגיאות האנושיות ביחד. הפגיעה היא בכית נחמיה, בבית נבאללה ובהתמצאות בכביש. השאלה למה לעשות זאת שם? גם צפונה יותר יש בעיות, החלופה המערבית עוברת ליד שוהם, מה ההגיון להתעקש לשים את הכביש לידה. למה להתעקש לשים את הכביש על חדיד, לנתק כביש קיים ולסלול חדש כל זאת כשיש חלופה סבירה אחרת? המזרחית מתחשבת באנשים שכבר גרים ובאלה שיגורו בעתיד. אם בגבעות המזרחיות היו ערכי נוף רגישים יחודיים והשטח בתולי אז על אף העלות הגבוהה הייתי מסכים לדעת סרי.

אך במקומות האלה כבר מתוכננים דברים עוד לפני הכביש. האם להעדיף בני אדם שחיים באזור - זו השאלה.

כחלק המזרחי יש מספר חלופות. מבחינתנו ניתן לחיות גם עם חלופה א' ולותר על מחלף. נושא העלויות - מבחינת עלויות הפעלה, לאחר חישוב של טיפול אקוסטי, טיפול במטרדים ועוד, מסתבר שהחלופה המערבית קצת יותר יקרה. מכריחים אותנו להכנס לתוך המטרדים שבדרך כלל אנו מנסים לברוח מהם. לדחוס שתי מערכות שונות אזורית וארצית שכל אחת עומדת בפני עצמה בקטע זה, זה אונס הנדסי.

מדוע להכניס את הכביש בקטע בין בית נחמיה ובית נבאללה זה בסדר, ולשים זאת על הגבעות ממזרח זה לא בסדר.

מבקש להמליץ על החלופה שחוזרת מהר למערבית ולכטל את המחלף.

יו"ר

שמענו את עמדת המשרד לאיכות הסביבה ועמדת חברת כביש חוצה ישראל. כעת עלינו להודות לאורחים ולקבל החלטה בפורום של חברי המועצה כלבד. לפני קבלת ההחלטה על החלופה, עלינו להחליט כיצד להצביע.

מר צ' קדמן

מקש להתייחס לדבר אחד, נאמר שהיתה ישיבה עם תא"ל יוסי רווה, נכון שהוא הביע נכונות לבדיקה, הוא לא הביע נכונות לשחרר. הסיכום יצא ממשרד איכות הסביבה ולא ממשרדו של רווה, הבדיקה לגבי 75 מ' נערכה, העמדה היא למרות זאת שמתנגדים לחלופה המערבית, וחומכים בחלופה מזרחית א'.

גב' ו' ברכיה

מקשת בכתב את העמדה של מערכת הנטחון.

יו"ר

כל נציג שיושב פה מוסמך לדבר ממשרדו.

מר ד' דרין

האם ניתן לשמוע מה עמדת הועדה המחוזית?

גב' ר' ירדני-גולן

לפני כשנה היה דיון בתכנית שנערך על סמך נתונים מחברת כביש 6, בטרם נערך סיור ותסקיר. בזמנו הומלץ על התואי המזרחי. באוקטובר הוזמנו לסיור ובעקבותיו ובעקבות מידע נוסף, נערך דיון חוזר בוועדה המחוזית. ההמלצה שהתקבלה משנה את ההמלצה הקודמת. מקריאה מהחלטת הועדה המחוזית: "הועדה ממליצה על החלופה המערבית על פני החלופות המזרחיות". הועדה המחוזית שקלה לעומק את ההחלטה, כל הנתונים הובאו בחשבון לאור בדיקה מדוקדקת תכנונית יתכן ויהיה צורך לשנות את התואי בפרטים מסוימים.

גב' ד' רצבסקי

בישיבת המועצה האחרונה היו מספר אורחים, בעקבות זאת הגיע מכתב מעו"ד שנכתב בישיבה ובו נאמר שצריך לחשוב בצורה מודעת על דרך ההצבעה. קיימנו התייעצות עם היועצים המשפטיים והצעתם היתה שלמעשה אם קוראים את תקנון נוהל המועצה הארצית, אם המועצה תחליט על דרך הצבעה הוגנת שאינה יכולה מלכתחילה לקבוע לטובת צד זה או אחר, המועצה יכולה לבחור את דרך ההצבעה בעצמה.

קיימות 3 אפשרויות:

1. כל חבר מדרג לפי סדר עדיפויות את 4 החלופות.
2. דנים בחלופה מסוימת ומצביעים בעד ונגד.
3. להכריע עקרונית בין מערבית ומזרחית ואח"כ במידה ויש צורך בין החלופות המזרחיות.



עו"ד ד' דרור

שיטה נוספת היא להצביע בקטעים, להצביע בכל מקום שיש פיצול בדרך.

גב' ד' רצ'נסקי

בכחינה שנעשתה נראה היה שהבדל העקרי הוא בין החלופות המזרחיות למערבית ולכן כדאי להתמקד תחילה בהכרעה זו. בישיבות הרבות שנערכו בוועדת המשנה נדונו משיגים רבים, כדאי לסקור עמדותיהם. סוקרת עמדות ולק"ח, וועדה מחוזית והמשיגים והמעירים לתכנית.

לגבי תמא/8 כל החלופות המזרחיות עולות על תמא/8 בגן לאומי בן שמן ושמורת נחל בית עריף. גודל השמורה כ- 2000 מ' והכביש מוריד ממנה 10% בערך. בכך שמן - הפגיעה מוערכת כפחות מ- 1%. לפני כיטול שטחים כתמא/8 צריך להתייעץ עם מועצת גנים ושמורות.

בדיונים על חלופות מזרחיות ב' וג' נותר חוב של ועדת המשנה, פנינו למשרד העבודה ובקשנו מהם מרחקים לבטיחות מהמחצבה לכביש. שלשום, קיבלנו תשובה שאין להם כרגע תשובה לנושא.

חוב נוסף - לחלופה ג', שמענו את נעמי וייל לגבי חלופה ג' משופרת, העברנו אותה לבדיקה והסתבר שהיא פוגעת עוד יותר וגרועה יותר מהחלופה שפורסמה.

יו"ר

חלופות ההצבעה -

1. הדירוג - כל אחד מדרג 4 חלופות.
2. פרטנית - בעד ונגד כל חלופה בנפרד.
3. עקרונית - ראשית מערבית מול מזרחית.

מר ד' פרי

יש הצעה לשנות החלטה של מועצה הכאה לידי כיטוי כתמא/3 ובה אלטרנטיבה מערבית. ראשית יש להחליט אם לשנות את תמא/3 ורק אם מחליטים לשנות יש להצביע על חלופות.

מר י' צמיר

מניח שכל אחד יודע כיצד להצביע. בין החלופה העקרונית והפרטנית אין הבדל. הנקודה היא שחלופת הדירוג בלתי מתקבלת על הדעת. נדמה לי וההצעה של דן יעילה.

מר ד' דרין

המדורגת היא לא הגיונית לעניינינו.

מר א' אייגס

בעד ההצעה של דן.

מר א' גבריאלי

מציע כדי להסיר ספקות להצביע גם על ההצעה של דן ולהצביע עליה ראשונה.

עו"ד ש' זינגר

החלופות שוות ערך, אין צורך להצביע על החלופות בנפרד שכן המשמעות היא אותה משמעות.

היו"ר עורך הצבעה על דרך ההצבעה:-

יו"ר בעד חלופה מדרגת 0 -  
בעד חלופה פרטנית 0 -  
בעד חלופה עקרונית - פה אחד - 15.

116 - 94 הוחלט: המועצה מחליטה, לבחור ראשית בין החלופה המערבית לבין המזרחיות.

מר א' אייגס  
מבקש להזכיר שכל ההחלטות כדרג המשרדים בנושא הכביש היו על פי תחזיות והאומדנים של התנועה. בניתוח שהציגו היום חב' חוצה ישראל, בניתוח לטוח ארוך צריך לבחור בחלופה המערבית. נאמר שיהיה עיכוב של שנתיים שנובע רק מהבעיה של בית נבאללה. נכון שאחרי שנתיים הכדאיות מתהפכת אך לא סביר להניח שהקטע הזה יעכב את הכביש שנתיים. לדעת משרד האוצר המשמעות היא שהחלופה המערבית היא הכדאית. מבחינת המשק הלאומי החלופה המערבית היא החלופה שצריך לבחור בה.

מר י' קופ  
כאשר סוללים כביש על גבי כביש קיים, צריך לשבש את התנועה הקיימת. סוללים כביש עוקף שהוא מיותר. בכביש בתולי אין בעיה של סלילה של כביש עוקף לכן המערבית יותר יקרה מהמזרחיות.

מר יואב שגיא  
המועצה מודעת בצורה יותר מוחשית ועמוקה לבעיה המרכזית שמלווה אותנו היום ותלווה אותנו שנים רבות. ההכרח והצו של החסכון בקרקע, שטחים פתוחים ונוף פתוח. מרגע שכביש נסלל לא ניתן לחזור אחורה. זהו ההיבט שצריך להכריע. נשמעו הערות לגבי התעלמות מהיבטים אנושיים, דווקא ההיבט הקרקעי הוא המכריע בהיבט האנושי והחברתי.

בהיבט הכולל אין הבדל אם זה יעבור מערבית לבית נחמיה או מזרחית, יש חשיבות חברתית מבחינת איכות חיים לשטחים הפתוחים. מה שמכריע את הכף והדבר היחידי שיש בו הבדלים זה ההיבט הזה. מזכיר עד כמה צרה הרצועה הזו. הגיע הזמן שהמועצה הארצית תפסיק להתייחס לכל ביתן של ש"ג כדבר מקודש, הגיע הזמן שהמועצה תכריח את הצבא לצאת מהשטח. נציג משרד הבטחון אמר דברים שונים ממה שאמר הצבא. דבר נוסף - מר כהן הציג שהאלרנטטיבה המזרחית מורידה את המחלף הדרומי אך בתכנית זה לא מוצג.

מר ג' שמיר

לא אוכל להשתתף בהצבעה כמ"מ. עמדת משרד התיירות שונה מעמדת משרד התעשייה והמסחר. כעת נמצאת בהכנה תמא/12 - מפעלי תיירות ונופש. אתמול התכנסה ועדת ההיגוי לדון בחלופות. נמצא כי צפוי מחסור רב בשטחי נופש וניתנת עדיפות ראשונה לרצועת הגבעות המזרחיות של פרוזדור ירושלים כשטחי נופש חיוניים. השטחים הללו יקבלו מעמד מיוחד. המלצה זו מתנגשת עם מה שהוצע על ידי כביש 6. ההצגה של המהנדס שכנעה אותי וניתן למצוא דרך ביניים בין חסכון בקרקע ובין אפשרות שתושבי האזור יחיו בצורה מתקבלת על הדעת. כאיזשהו שלב נגיע לבניית כבישים בקומות או במנהרות. משרד התיירות מעדיף את החלופה המערבית.

מר א' עלוני

לדעתו המועצה הארצית לא קיבלה מהמשרד לאיכות הסביבה את מה שמגיע לה. המשרד הציג בצורה הנדסית משכנעת שניתן להעביר את הכביש אבל הוא לא הציג חוות דעת אחרות. לדעתי, נושא הצמחיה בתסקיר עולה 7 פעמים ומקבל נקודות ואילו נושא האנשים עולה רק פעמים. המשרד לאיכות הסביבה הכניס את עצמו למערכת מחויבות בלתי ברורה. עמדת משרד הבריאות לנוכח הדאגה לתושבים שאיכות חיהם תפגע, מעדיף את חלופה מזרחית א'.

פרופ' י' צמיר

הצגת הנושא דרך אנשים מול סביבה היא הצגה דמגוגית, מדובר כאנשים מול אנשים, הסביבה היא אמצעי לממש את רצונם של אנשים. אפשר להעמיד כאן את אנשי בית נחמיה וכו' לעומת אנשי מחוז המרכז. לגבי בית נחמיה, אני כלל לא משוכנע שהחלופה המזרחית מיטיבה איתו. כך המושב יהיה חסום משני הצדדים. חושב שניתן לפתור את הבעיה באמצעים אקוסטיים.

לגבי בית נבאללה, המחנה ערוך ובנוי בצורה כזבזנית ביותר. אותם משטחי בטון יכולים להכנות ככספי הבזבז שיוצאו עבור החלופה המזרחית. מדינת ישראל לא יכולה לסבול מחנות צבא שמכזבים שטחים בצורה כזו.

לגבי שהם, שם פוגעים כאנשים שיבואו לגור בעתיד, הם עדיין לא שם ותכניות ניתן לשנות. הבעיה הכואבת היא בחדיד, אך עם מיגון מתאים ניתן למצוא פתרון. היתרון שחדיד ניצבת לכביש וזהו פתח נכון לפתרון.



מר ד' דרין

כמות השטח ביחס לכמות הפעילות בבית נכאללה היא בזבזנית.

הצבא היה צריך לשחרר את השטח. מצד אחד אנו מגבירים צפיפויות ומצד שני לוקחים שטח פתוח. באלטרנטיבה המזרחית לוקחים 200 דונם עבור הכביש ישירות. זה לא צודק כלפי מאות אלפים שיגרע מהם התענוג של שטח פתוח כיומיום.

הועדה המחוזית הכיעה דעתה. מגיע להם צל"ש התמודדו עם הנושא ואנחנו צריכים לכבד החלטה כזו.

פרופ' א' מזור

ישנן דרכים ליצר קרקע, הדרך היא להשתמש בקרקעות בדרום. מדינת ישראל מפתחת 1000 קמ"ר כש- 85% מהם צפונה מכאר שבע.

הדרך היחידה ליצר קרקע היא לקרב את הדרום למרכז.

בכל פעם שדנו בכביש 6 הייתי בעדו בשל קירוב הפריפריה, חבל שהמסר הזה לא הועבר. באותו רגע שהכביש יגיע לכאר שבע תיווצר קרקע נוספת, לכן דרך מס' 6 צריכה להגיע כמה שיותר מהר דרומה.

חושב שההנדל בין החלופות הוא לא כל כך גדול. אנו רגילים להסתכל על כביש ולמדוד את השטח שלו אך גשר על פני 500 מ' הוא לעיתים פגיעה נופית יותר גדולה.

זו טעות לקחת תשתית לאומית ולהכניס אותה לסד שצריך לחפש את הפתרונות ההנדסיים המסובכים.

מר יוסף שגיא

הייתי בין חברים ששמעו כרב סבלנות את המתנגדים כולם. חבל שמספר חברים לא השתתפו. אני לא חושב שהם היו יכולים להשתחרר מהאנשים החיים באזור. בקטע הזה הגענו לסיכום והמלצנו לאחר התלכטות על החלופה המזרחית לאחר ששמענו את האנשים החיים במקום. היה אחד מתוך עשרות בבית נחמיה שהתנגד למזרחית וההתלכטות היתה קשה, לא אכנס לויכוח עם בעלי המקצוע אך את הרושם של שמיעת האנשים אני נושא איתי, אנחנו היינו שליחים שלכם, העניין הזה יצר מחויבות שלא ניתן להתעלם ממנה. התוצאה שאני צופה היא שכל היעילות תתקע בהתנגדות של האנשים שחושבים שהם נפגעו.

כשומעי ההתנגדויות לא סתם הגענו להחלטה על חלופה מזרחית ב'.

מר צ' קדמן

שיהיה ברור שהצבא לא אמר שהוא משחרר שטח, אלא אמר שהוא יבדוק. אני הנציג של משרד הבטחון ובדקתי שלוש פעמים את העמדה. העמדה היא מזרחית א'.

מר ד' פרי מראה על התצ"א, בתחום ה- 30 מ', כבית נבאללה לא קיים כלום.  
תחשבו שזה בכלי או אפקה וכיניהם כביש שעובר ועל מחירי הדירות שם.

מר מ' כהן (קדמון) מה שהוצג בפנינו ע"י המשרד לאיכות הסביבה היום הוא פסול מבחינת אתית. הם מתייחסים לבעיה נקודתית. אני מתקשה להבחין בדברי יואב שגיא בין חקלאות ושטח פתוח ואני לא מקבל את ההתנשאות בצורת הדיבור לגבי השימושים החקלאיים שעושים החקלאים.  
בחלופה המערבית יצטרכו לשלם כסף רב לפיצויים. והדבר ייקר בהרבה את הכביש. תומך בחלופה המזרחית.

גב' ו' ברכיה חוות דעת המשרד לאיכות הסביבה נעשתה לכל חלופה ואני מוחה על הדברים שנאמרו.

היו"ר מעלה להצבעה את החלופות המזרחיות מול החלופה המערבית:-

- 13 - בעד החלופות המזרחיות
- 8 - בעד החלופה המערבית

#### הצבעה על החלופות המזרחיות:

- 0 - בעד חלופה ג'
- 3 - בעד חלופה ב'
- 13 - בעד חלופה א'

א. החלטה על דרך ההצבעה - הוחלט פה אחד להצביע ראשית ולהכריע בין החלופה המערבית לחלופות המזרחיות ובמידה שתקבל החלטה על החלופות המזרחיות יש להחליט בהצבעה בין שלושת החלופות המזרחיות.  
ב. לאחר שהוצגו החלופות, ניתוחן, וההערות וההשגות לגבי כל אחת מהן נערכה הצבעה בה הועמדה החלופה המערבית מול המזרחיות והוחלט לבחור בעקרון בחלופה מזרחית.  
8 - בעד חלופה מערבית  
13 - בעד חלופה מזרחית

ג. הוחלט לדחות בנימוקי חברת כביש 6 את טיעוני כפר סירקין שהוגשו באמצעות עו"ד נ. וייל - הצעת חלופה ג' "מקורית" ו "משופרת".  
ההצעה אינה הגיונית מבחינת הגדרת המערכת ו"טורפת" את מרכיביה. ההצעה פוגעת בשטחים של נחשונים, נחל שילה ובשטח בין עינת לראש העין.

ד. בהמשך נעקבות הצבעה נבחרה חלופה מזרחית א'.  
0 - בעד חלופה ג'  
3 - בעד חלופה ב'  
13 - בעד חלופה א'

117 - 94 הוחלט: המועצה רואה את חלופה מזרחית א' כחלופה מועדפת לקטע 13. המועצה תכריע בישיבתה הבאה בהערות ובהשגות לחלופה האמורה ותתייחס לעמדת מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע כהתאם לסעיף 6 בחמ"א/8 ובתנאי שעמדה זו תוגש עד לישיבת המועצה הבאה. ובמקביל תועבר חלופה מזרחית א' לדיון נוסף בולק"ח.

יו"ר מבקש לעבור לסעיף 9 בסדר היום.

6. שונות - תקנות התכנון והבניה (פטור מהיתר לעבודה או שימוש במיתקני בזק באזורים כפריים), התשנ"ה - 1994

יו"ר הצעת התקנות הופצה בין החברים והוזמנו נציגי סלקום, אירגון המועצות האזוריות ומרכז הקבלנים.

הנושא נדון בוועדת המשנה לתקנות ולנהלים שלא מצאה דרך אחרת לקיצור הליכים כדי לאפשר במועד הקצר שניתן לחברת סלקום עפ"י החוזה עמה להקים את מערכת התקשורת שהיא התחייבה להקים. הדיון הוא במסגרת ההתייעצות עם המועצה שחייב בה שר הפנים בבואו להתקין תקנות.

עו"ד ש' דנה במכרז של חברת סלקום להקמת רשת טלפונים סלולריים קיים קושי, על פי המכרז הם התחייבו להקים את הרשת עד סוף 95. הסתבר שהתכניות המפורטות אינן כוללות שימושים שמתאימים לשימוש של הקמת אנטנות. נדרשנו לחפש פתרונות בשל שני אילוצים - הזמן, אותו קבעה המדינה ושני - פריסה רחבה בשטח. בזק שהקימה מתקנים עד כה לא נזקקה לאישורים. התשתית המשפטית היא שכל מבנה מחייב היתר בניה אלא אם יש לו הסדר ספציפי, כל התשתיות מוסדרות בהסדרים כגון אלו. כל נושא בזק למעט הכבלים לא מוסדר. מציעים לקבוע הסדר לרשת בזק - מהותו - פטור מהיתר בניה ובמקביל היתר בכפוף לתנאים ולאישורים של 4 גורמים - משרד התחבורה, משרד הבטחון, משרד איכות הסביבה ובעל הזכויות בנכס. התקנות מיועדות לשמש לזמן מוגבל, ל- 5 שנים.

עו"ד ד' דרור הנושא עלה בוועדת המשנה לתקנות ולנהלים ברגע האחרון, לא יכולנו לדון דיון ענייני בנושא והצענו להעבירו למועצה. אבל חוזרת על עצמה אותה תופעה, לא הוזמנו ולא ניתנה הזדמנות להגיב לאלא שהתנגדו. אירגון הקבלנים והכוונים אמרו שהם נגד, נציגת איכות הסביבה אמרה שהיא נגד ונציג המועצות האזוריות שבקשתי לזמן לא הגיע.

אם רוצים לקיים תוכנית התייעצות אז היה צריך לשמוע אותם.



יש קושי לקבל החלטה בלי לשמוע חוות דעת המועצות האזוריות.

האם הנושא מתואם עם המשרד לאיכות הסביבה?

יו"ר

הדברים לא הגיעו בזמן כדי שנספיק להגיב. מבחינת קרינה מכינה שזה נמצא בנוסח ומוכנה לקבל אותו. הבעיה אחרת - לאנטנות בעיה לא רק של קרינה אלא גם נופית - מיקום המתקנים. איך הכינה הנופית של מיקום מקבלת ביטוי בתקנות?

גב' ו' ברכיה

השתתף בוועדת המשנה, היו גורמים נוספים שהגיעו עמדה נגד. מבקש להסביר מדוע המתקנים פטורים באיזור כפרי ובאיזור עירוני לא. באזור כפרי, היזם ישלם כסף, יקים אנטנה ולשכנים תצוף אנטנה מול העיניים. האם אין כאן פגיעה בחוק יסוד זכויות אדם? איך יתגונן האזרח ששכנו קיבל כסף והאנטנה תפגע באיכות חייו.

מר א' עלוני

לאחר הישיבה בוועדת המשנה הוצאנו נוסח מתוקן שהופץ לחברי המועצה. מדובר בלוח זמנים לפריסה תוך שנה, 3 חודשים באיזור המרכז ואח"כ צפון, ירושלים ודרום.

עו"ד ג' צפריר

לגבי הקמה כמיקום כלשהו, המתקן פריק לחלוטין תוך 24 שעות, זהו מכנה יביל, הבעיה להתגבר על בעיית לוח הזמנים ולתת שרות במהירות. וניתן פתרון הולם לבעיות בעתיד, מבקשים כעת פתרון זמני לבעייה מיידית.

מבהיר שנציג המועצות האזוריות זומן. וגם ארגון הקבלנים זומן.

יו"ר

סלקום היא חאגיז גדול. מבקש שלא ישתמע כאילו ההליך מאולתר לחלוטין, העברנו בקשה לרשויות, לא הקמנו מתקן כלי תנאים של אישור צה"ל, תעופה אזרחית, משרד הבטחון והמשרד לאיכות הסביבה. אם יש בעיה נופית אנו בעצמנו לא נקים שם מתקן.

מר ש' מנוכה

לשאלתו של עלוני, הסמכות להתקין עם פטור מהיתר עפ"י חוק היא באזורים כפריים, מבקשים הקלה היכן שניתן. מדגיש שההצעה זמנית, זו בקשה לפטור לזמן קצוב, הבעיה שהעלה עלוני חקבל הסדר קבוע בתקנות הקבועות.

עו"ד ג' צפריר

מה המשמעות של ההגדרות בתקנות סעיף (4)2 - שטח פתוח ושטח חקלאי.

מר ד' פרי

"שנועדו על פי תכניות". תקנה 4 באה לקבוע את סדר העדיפות להתקנת מתקנים. כלומר קודם ילכו לשטח פתוח, אם לא ניתן אז לשטח חקלאי ואם לא ניתן רק אז לשטח אחר.

עו"ד ש' דנה

<p>יתכן שיש שטחים כמועצה אזורית שהם מכוונים ויתכן שבמועצה מקומית יהיו שטחים פתוחים לכן צריך להבחין בין שטח מבונה לשטח שאינו מבונה.</p>	<p>עו"ד ד' דרור</p>
<p>בנוסף - סעיף 3, מתנגדת לאישור האוטומטי שניתן, הסעיף לא מנוסח כבקשה לפטור ויש לנסחו מחדש.</p>	<p>מר יוסף שגיא</p>
<p>אחת ההתנגדויות שרכז המועצות האזוריות ביקש להציג היא הבקשה להפריד בין שטח פתוח לשטח מדומה. דבר נוסף, לא מדובר רק בסלקום. גם פלאפון מציבים אנטנות, לא מדובר על אנטנה אחת, צריך אישור של הועדה המקומית.</p>	<p>מר א' מזור</p>
<p>על איזה סדר גודל מתקנים מדובר וכמה נופלים בקטגוריה של שטחים פתוחים?</p>	<p>מר מנובה</p>
<p>צופים עד סוף 1995 להקים 120 אתרים, מתוכם 60% בשטחים עירוניים. סה"כ סדר גודל של 200 אתרים.</p>	<p>עו"ד כ' קרנה</p>
<p>משרד התקשורת היה ער להתקנת התקנות ותומך בהן.</p>	<p>יו"ר</p>
<p>מציע להטיל על הצוות המשפטי כולל המשרד לאיכות הסביבה ודן פרי לתקן את נוסח התקנות על פי ההערות שהועלו.</p>	<p>מר א' עלוני</p>
<p>מציע שכתקנה - אם יש הכרח להגיע למקום עירוני לחייב הסכמה של בעלי נכסים גובלים.</p>	<p>מר א' מזור</p>
<p>מדובר במתקני תשתית, צריך להחזיר זאת לנוהל עבודה תקין, לא ניתן לדון בכך בצורה חפוזה.</p>	<p>גב' א' אולסנר</p>
<p>מרגישה שאדם מזור צודק, לא ניתן לקבל החלטות בצורה כזו.</p>	<p>עו"ד ד' דרור</p>
<p>לגבי רשות שדות התעופה - ניתן לקבל בקשתם. מציעה להוריד את האישור האוטומטי ולהתנות בהסכמת רשות הרישוי המקומית, וכן להוציא משטח המועצות האזוריות שטחים מכוונים. צריך להחליט על סייג לגבי שטח מבונה.</p>	<p>מר ד' פילזר</p>
<p>הגיעו אלי הערות מגורמים אחרים, בזק מכקש להוסיף אישור ממשרד התקשורת, כדי למנוע הפרעות לקליטה של בזק.</p>	<p>עו"ד כ' קרנה</p>
<p>לא מכירה הסתייגות זו, חושבת שמספיק אם יש מתנגדים.</p>	

מר ד' פילזר  
להתאחדות הקבלנים והבונים אין בעיה מיוחדת,  
מעירים לגבי התקדים שיכול להיוצר לגבי קבלת  
פטור.

יו"ר  
היועצים משפטיים כולל משרד התקשורת ינסחו  
ויעבירו את התקנות לשר הפנים.

גב' ד' רצ'בסקי  
נציגי סלקום דיברו על תכנית מתאר ארצית, ראוי  
שמשרד התקשורת ידבר על כך ויקדם זאת.

94-118 הוחלט:  
היועצים המשפטיים שעסקו בהתקנת התקנות כולל  
משרד התקשורת כשיתוף עם המשרד לאיכות הסביבה  
ומר דן פרי יתקנו את נוסח התקנות על פי ההערות  
שהועלו בדיון וביחוד לגבי הגדרה של שטחים  
מבונים ושאינם מבונים ולגבי סעיף 3 בדבר  
האישור האוטמטי.

7. תמא/2/4 א נמל תעופה בן גוריון - אישור הנחיות לתסקיר השפעה  
על הסביבה

מר י' גולני  
תמא/2/4 א' נגזרת מתוכנית תמא/2/4 ונוגעת  
לאזור הטרימינל החדש. הנחיות לתסקיר השפעה על  
הסביבה.

המועצה הארצית התנתה את הפצת התוכנית להערות  
הועדות המחוזיות בתנאי שיוצגו הפתרונות  
התחבורתיים. המועצה החליטה לגבי תמא/2/4 א'  
שתהיה תוספת לתסקיר ההשפעה על הסביבה מתוכנית  
זו.

הממשלה רואה בהקמת הטרימינל החדש פרוייקט כסדר  
גודל לאומי. זהו נושא חשוב לממשלה והיא קבעה  
לוח זמנים צפוף לביצוע הפרוייקט.

מצד אחד עלינו לנהוג עפ"י כל כללי התכנון, מצד  
שני יש צורך להאיץ את הפעולה ולקדם אותה.

גב' ו' ברכיה  
אנו רואים את נתב"ג כפרוייקט לאומי. הנחיות  
לתסקיר הם פירוט נוסף להנחיות לתסקיר  
לתמא/2/4, מדובר בתוספת ובפירוט. אנחנו  
מתייחסים להשפעות הסביבתיות שיכולות להיות  
מתמא/2/4 א'.

הנושאים העיקריים: הטרימינל, מרכיבים של  
הטרימינל כמו עבודות ניקוז ושפכים.

מערכת התחבורה - ההנחיות כוללות את מערכת  
התחבורה שמשרתת את הטרימינל. מפגעי רעש, איכות  
אוויר, נחל איילון, שפכים קולחים  
ודלקים. מספר הבהרות ותיקונים למסמך שהופץ:



1. סעיף 1.1.1 לשלב את סעיף 1.1.1 ו- 1.1.2 לסעיף אחד.
2. סעיף 1.4 שורה אחת לפני הסוף יש להוסיף " ובהם צפויים שינויים משמעותיים".
3. סעיפים 1.5.1 - 1.5.4 יבוטלו למעט אם ימצא שיש צורך בחומר ובנתונים נוספים מעבר לחומר שהוגש ע"י רש"ת ונחוץ לכדיקת השפעות סביבתיות.
4. 4.1.2.2 אחרי המילים - צפויים להשפיע, יש להוסיף את המילים "השפעה משמעותית".
5. 4.2.1 בשורה ראשונה אחרי המילה ובמחלפים - יש להוסיף את המילים "בהם צפויים שינויים משמעותיים בתנועה כתוצאה מתכנית זו".
6. 5.1 אחרי המילים-לבקרה על, למחוק את המילה שימושים ובמקומה יבוא "פעילות בעלות השפעות סביבתיות".

מר ד' סתיו

יש דבר לקוי במהלך התכנון - בחינת החלופות נעשתה במסגרת הפנימית של רש"ת ולא תחת המסגרת של המועצה הארצית. למעשה קיבלנו את המסקנה המוגמרת. בחינה של חלופות שונות לא נעשתה והדבר בולט במיוחד לגבי טרמינל הנוסעים. הטרמינל, מסוף המטענים, ומערך התחזוקה, הם המרכיבים הקרקעיים של השדה. בבחינה שלנו בחנו את נושא המטענים ויש דברים שנראים לנו לקויים. מערך המטענים הוא לקיבולת 1.2 מליון טון הוצאות לגבי היקף זה קטנה ואז אין אפשרות לפרוץ אותו. צריך לדון בנושא, אם מדברים על חלופות לטרמינל ולהציג את השיקולים. הייתי מציע להוסיף בפרק החלופות את מסוף המטענים ואת מערך התחזוקה.

גב' ד' רצ'בסקי

במסגרת תמא/3 ותמא/23 העמקנו ובדקנו את החשלוכות שיש למערכת התחבורה על הישובים בסביבת הטרמינל. ההנחיות תתייחסנה גם לחלק מהמחלפים והדרכים, מציעה להתייחס גם להיבט החברתי ולאופי של הישובים.

מר ת' שכי

אתייחס למה שצריך להיות בתסקיר. ההנחיות הן טובות אך היה רוצה דברים מעבר. לא נכחתי בשום פורום שדן בחלופות. אני מוכן להוכיח שהחלופה המוצעת היא החלופה הגרועה ביותר למדינת ישראל.

הייתי רוצה לראות בדיקת חלופות על מנח מסלולים  
אחר, על טרמינל ועל פילוג שונה של טיסות.  
מעבר לבדיקת הפילוג, אני מערער על מנח  
המסלולים ועל מיקום הטרמינל. נושאים שחסרים  
בהנחיות:

לנושא הקיבולת, קיבולת של שדה תעופה יכולה  
להשתנות בהנחות שונות. מבקש שההנחיות תכללנה  
את נתוני הכטיחות.

לנושא תמונת מפגעים, צריך לקבל לא רק מפות  
שוות רעש. אלא גם מפות שוות זמן. מספר התושבים  
הנפגעים, רמות הרעש והזמן.

לנושא עלות, עלות הקמת התשתיות, עלות שימושי  
קרקע, עלויות תפעול.

חסרה מפת אובדן שימושי הקרקע - זכויות קיימות  
בתכ"ע קיימות, שימושי קרקע שעדיין לא מיועדים.

סבור שתוך מעט מאוד זמן השדה ימצא את הקיבולת  
שלו. יש פה היבטים שלא נבדקו.  
מישהו בדק האם מינהור הכבישים סביב השדה הוא  
כלכלי? מחירי הקרקע גבוהים ולדעתי ניתן יהיה  
כתמורה למנהר את הכבישים.

אתה מציג שלוש חלופות במנח המסלולים, כנתב"ג  
הבעיה היא לסטות מהמערך הקיים.  
זוג מסלולים מקבילים הוא המצב הטוב ביותר.  
הבעיה היא שאנחנו נמצאים עם שדה קיים וסכיבה  
מאוכלסת. לא ניתן להגיד שאפשר היום לצאת לשני  
מסלולים מקבילים.

מר י' גולני

אני נוטה להתיחס להשלכות הסביבתיות. אור יהודה  
הוא אחד הישובים שהם בראש דאגותי.  
לגבי הארכת מסלול 12-30 מזרחה, חייבים לשמור  
על האופציות להארכה מזרחה אפילו מעבר  
לתמא/1/4.

זה בעייתי מבחינת מסופי המטען.  
אפילו בבדיקה של אזורי תעסוקה לקחנו בחשבון את  
הנושא הזה. אנחנו לא מזלזלים ולא קבענו עמדה  
פסקנית. לא מתעלמים מאור יהודה. יחד עם זה  
אנחנו יודעים שאנחנו פועלים עפ"י הסכמות  
שנעשו.

בשנת 88 הועדה של ברובנדר הגישה את דגם התפעול  
ודגם זה אושר ע"י המועצה הארצית.  
לדבר על מנח מסלולים מקביל, זה לא ריאלי  
מבחינת ההשקעות.

אנחנו נמשיך לדון בתמא/2/4 ולמרות שהישובים  
חשמיעו דעתם נשמע את הישובים פעם נוספת  
והערותיהם ישקלו בשיא הרצינות.

בישיבת המועצה על תמא/2/4 הצגנו את השיקולים למיקום הטרימינל והמועצה הארצית החליטה להעביר את התכנית להערות הועדות המחוזיות. בצורת ההצגה שלך יש הטיה. ככל מקרה תעמוד לכם זכותכם לדבר בפני ועדת המשנה.

תמא/2/4 כפי שהוצגה, הוצגה ללא הנתונים הנדרשים לשיקול דעת. אילו הטרימינל היה בתחום שבין המסלולים ניתן היה לתפעל את המסלולים באופציות מדורגות ולהערכתו הדבר לא נבדק. היום להערכת צפריה תתפנה, את זה אתם לא בודקים וזה משנה את כל התמונה.

מר ש' תמיר

מס' בקשות: מפות הרקע המבוקשות הן בקנ"מ 1:20,000. אנחנו חושבים שצריך מפות בקנ"מ מפורט יותר. מתייחסת לסעיף 1.2 בהנחיות - תחנת הכח שמופיעה בתכנית. כמו כן, מציעה קנ"מ 1:2,500 לניתוח התחבורתי.

גב' ח' מורן

ניקוז - החליטו להוריד את הפרק. אך הנושא חשוב. נושא הטיית הנחל הוא רלוונטי והוא קובע את פרישת שימושי הקרקע.

חלופות התכנון - חלופות לפרישת שימושי קרקע במרחב תמא/2/4 לא קיימות. מוא"ז עמק לוד ביקשה חלופה שהיא מינורית, נאמרו לנו שלא ניתן לעשות וקשה לקבל זאת.

נושא המחלף שהוצג בתמא/3, במידה שתחליטו להכניס אותו לחסקיר נבקש לקבל את החשבות שלו. באשר לנושא הרעש מבקשים לראות את פיזור הרעש על פני היממה.

מבקשים להוסיף מתקנים הנדסיים.

צריך לזכור ששדה התעופה פועל והתנועה בו גדלה. חלק ניכר מהשאלות קשה לראות אותם על רקע המצב.

מר ד' לרמן

יש נושאים שאני מקבלת אותם. לגבי הניקוז נבטל אם החומר שהוגש עונה על הדרישות, אם הוא לא עונה לא נבטל.

גב' ו' כרכיה

לגבי הקנ"מ חושב שזה לא מעשי לרדת ל-1:2,500.

מר ר' לרמן



גב' ו' ברכיה

בעקבות ההערה של סרי יש להוסיף בדיקת השלכות של מסוף מטענים ומרכז תחזוקה.  
אם יש דברים נוספים המהווים פעילות נוספת צריך לכלול אותם עכשיו.  
התיחסנו לחלופות של הטרימינל.  
מפת אובדן שימושי קרקע ומפות רעש - ביקשנו, אם זה לא נוסח כראוי אבדוק זאת. לבטיחות טיסה, מנח המסלולים ופילוג טיסות הם נושאים כמסגרת תמא/2/4.

מר י' גולני

כשיבה של ועדת ההיגוי תמא/3 הגענו למסקנה ביחס למחלף הכניסה לנתב"ג מדרך מס' 1: חצי מהמחלף נמצא בתמא/2/4 כדי שתהיה אפשרות ליישמו מן הראוי שהקו הכחול יקיף את כל המחלף.

94-119 הוחלט:

- לאשר ההנחיות בחיקונים הבאים:
- א. להוסיף בפרקי התסקיר התייחסות לאופי הדתי/חרדי של חלק מהישובים בסביבה.
  - ב. סעיף 1.1.1 וסעיף 1.1.2 ישולבו לסעיף אחד:
    - 1.1.1 מפת סביבה בקנ"מ 1:10,000 או 1:20,000 הכוללת טופוגרפיה, דרכים, מסילות, מבנים (ציבור ומגורים) כולל מספר קומות, שטחים ציבוריים, תוואי ניקוז, מתקנים, מערכות תשתית. בתחום 1500 מ' סביב גבולות התכנית תמא/2/4 א'.
  - ג. סעיף 1.4, שורה אחת לפני הסוף יש להוסיף - "ובהם צפויים שינויים משמעותיים".
  - ד. סעיף 1.5.1 - 1.5.4. יבוטלו למעט אם ימצא שיש צורך בנתונים או הערכות מעבר לחומר שנמסר ונחוץ לבדיקת השפעות סביבתיות.
  - ה. סעיף 4.1.2.2, אחרי המילים - צפויים להשפיע, יש להוסיף את המילים "השפעה משמעותית".
    - ו. סעיף 4.2.1, כשורה הראשונה אחרי המילה - ובמחלפים, יש להוסיף את המילים "בהם צפויים שינויים משמעותיים בתנועה כתוצאה מתכנית זו".
    - ז. סעיף 5.1, אחרי המילים - לנקרה על, למחוק את המילה שימושים ובמקומה יבוא "פעילות בעלות השפעות סביבתיות".
    - ח. להוסיף בפרק החלופות את מסוף המטענים ומערך התחזוקה.

בהתאם להחלטת המועצה הארצית מיום 1.3.94  
(הוראה להכנת תמא/2/4 א' - פיתוח נתב"ג) יש  
להכין תסקיר השפעה על הסביבה שיאפשר ראייה  
מרחבית כוללת.

המועצה מנחה את רשות שדות התעופה להכין בהקדם  
האפשרי את ההשלמות הנדרשות לתסקיר ההשפעה על  
הסביבה, ולהעבירן לבדיקת המשרד לאיכות הסביבה.  
לאחר שיתקבל אישור המשרד לאיכות הסביבה בדבר  
שלמותו של התסקיר (לרבות ההשלמות לפי ההוראה  
לתמא/2/4 א'), יועבר התסקיר ע"י מזכירות  
המועצה הארצית לידי הועדות המחוזיות.

הועדות המחוזיות יעבירו הערותיהן למועצה  
הארצית לא יאוחר מחודשיים (60 יום) מיום שיגיע  
לידיהן תסקיר ההשפעה על הסביבה, בצרוף אישור  
בכתב של המשרד לאיכות הסביבה בדבר שלמותו של  
התסקיר.

מבקשים מרשות נמלים ורכבות ורשות שדות התעופה  
להכין במקביל תכנון מפורט ותסקיר בהתאם  
להוראות סעיף 5 לתמא/23 לקטעי המסילה שאינם  
בתחום תמא/2/4 והנובעים משינוי מס' 2 לתמא/23.

כמו כן, הוחלט להגדיל את תחום התכנית  
(תמא/2/4) ולכלול בגדר הקו הכחול את מחלף  
הכניסה לנתב"ג מדרך מס' 1 בשלמותו.

לאחר שיתקבל אישור המשרד לאיכות הסביבה בדבר  
שלמותו של התסקיר (לרבות ההשלמות לפי ההוראה  
לתמא/2/4 א'), יועבר התסקיר ע"י מזכירות  
המועצה לידי הועדות המחוזיות.

הועדות המחוזיות יעבירו הערותיהן למועצה  
הארצית לא יאוחר מחודשיים (60 יום) מיום שיגיע  
לידיהן תסקיר ההשפעה על הסביבה, בצרוף אישור  
בכתב של המשרד לאיכות הסביבה בדבר שלמותו של  
התסקיר.

מבקשים מרשות נמלים ורכבות ורשות שדות התעופה  
להכין במקביל תכנון מפורט ותסקיר בהתאם  
להוראות סעיף 5 לתמא/23 לקטעי המסילה שאינם  
בתחום תמא/2/4 והנובעים משינוי מס' 2 לתמא/23.

כמו כן, הוחלט להגדיל את תחום התכנית  
(ותמא/2/4) ולכלול בגדר הקו הכחול את מחלף  
הכניסה לנתב"ג מדרך מס' 1 בשלמותו.

8. תמא/3 דרכים שינוי מס' 27 - מערכת דרכים סביב נתב"ג  
ותמא/23 - מסילות ברזל שינוי מס' 2 סביב נתב"ג

גב' ד' רצ'בסקי נערכו מס' ישיבות בוועדות העורכים לתמא/3  
ולתמא/23.

הוכאו גם השינויים הנובעים מתממ/21/3.  
מר דני פוכס שהוא גם מתכנן הדרכים של  
השדה והיועץ לתמ"מ בדק את המערכת.  
אומנם בקנ"מ 1:100,000 אך חלקים נבדקו  
בקנ"מ 1:2,500 עד לרמה של חתכים לאורך ולרוחב

הנושא מחייב התייחסות כהתאם להוראות שינוי 7 לתמא/3.  
מספר חלופות הוצעו כאשר למחלף על דרך מס' 1.  
כדקנו הרבה בסיוע נציגים מקצועיים, שמענו את המומחים, ושמענו את נציגי ומומחי הישובים.  
היות והתהליכים מתבצעים במקביל, המועצה החליטה הרי שמעבירים את תמא/2/4 להערות הועדות המחוזיות וגם את שינוי מס' 27 לתמא/3 ואת שינוי מס' 2 לתמא/23 אנחנו מתלים את ההחלטות לגבי הטרימינל בהערות לתמא/2/4.

השינויים המוצעים במערכת הכללית חורגים מגבולות השדה. התכנון המפורט מחייב תסקירים עפ"י הכללים שנקבעו בתמאו"ת.

א. תמא/3 דרכים - שינוי מס' 27 - מערכת דרכים סביב נתב"ג

ההצעה הופצה בין חברי המועצה. מומלץ בתום הדיון להעביר את ההצעה לוועדות המחוזיות למתן הערות תוך חודשיים ולהסמיך את ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים לדון בהערות ולהעביר את המלצותיה למועצה. לדיונים בפני ועדת המשנה יוזמנו גם נציגי הישובים סביב נתב"ג.

ב. תמא/23 - מס"כ - שינוי מס' 2 שינויים בתוואי ליד נתב"ג

ההצעה הופצה בין חברי המועצה וממולץ להעביר את הצעת השינוי לוועדות המחוזיות למתן הערות תוך חודשיים ולהסמיך את ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים לדון בהערות ולהביא את המלצותיה למועצה. לדיונים בפני ועדת המשנה יוזמנו נציגי הישובים סביב הנתב"ג.

מר ש' תמיר

(1) מיקום הצומת מסומנת לא נכון במקום מערכת לרמת פינקס היא מזרחית לרמת פינקס.

(2) בין הצומת לאור יהודה מתוכנן כביש עוקף, הנורמלי שלו.

(3) תוואי כביש 412 לאורך נחל בית עריף. מבקשים לישר את תוואי הנחל על מנת שלא לקחת שטחים מאור יהודה. להערכת המועצה צריכה להקים צוות שיכדוק את המנהור של הכבישים באזור הזה.



כתכנון המפורט ניתן גם לכדוק את הורדת המחלפים מתחת לקרקע.	יו"ר
מציע שתהיה כהנחיה של המועצה. תכנון הכבישים יעשה עפ"י קנה מידה ואמות מידה עירוניות ולא כבישים בשטח פתוח.	מר ד' סתיו
מע"צ הגישה כבר את 461.	מר ש' תמיר
מה הכוונה לכביש עירוני. אם מדובר על קווי בנין, אני מסכים אם מדובר על רמת שרות לא מסכים.	מר י' רונן
הכוונה למכלול שלם של דברים תכנון הנדסי וקוי בנין לתכנון ברמה עירונית.	מר ד' סתיו
הגדרת הכביש בתכנית הארצית פרברית מהירה ממילא נותנת זאת.	מר י' רונן
מה לגבי מחלף הכניסה שהצענו הכולל את תוואי הרכבת.	גב' ח' מורן
זה נכחן בוועדת עורכים ונדחה.	מר ז' עמית
זה נכחן וזה בלתי אפשרי.	גב' ד' רצ'בסקי
הכדיקה היתה בהתיחס למיקום מסוים של הטרימינל.	גב' ח' מורן
והיה והטרימינל יזוז להתיחס להערתה של הגב' ח' מורן.	יו"ר
האם יש כוונה להעביר את שינוי מס' 2 לתמא/23 לוועדות המחוזיות.	הגב' ו' ברכיה
כן.	יו"ר
בשיחה שהיתה לנו סוכם על ההליך של העברת הערות. אני רוצה שהסיכום הזה יקבל גושפנקא של המועצה הארצית.	הגב' ו' ברכיה
יש חלקים בתמא/23 שאינם כלולים בתמא/2/4. ולכן כל השינויים שקשורים בתמא/23. השינויים שמחוץ לתמא/2/4 צריכים להיות בתכנית נפרדת המלווה בתסקיר השפעה.	גב' ד' רצ'בסקי
הנושא נדון ביננו, החשפעות המצטברות מהטרימינל, ממערך הדרכים ומסילת ברזל יש לבחון ביחד ולא כל חלק במסגרת אחרת. אני מציעה להשלים את החלקים של המסילה שמחוץ לתמא/2/4.	הגב' ו' ברכיה

מר י' רונן האם יש מניעה משפטית להכיל תסקיר על מסילות שכווץ לתכנית.

גב' ד' רצ'נסקי יש בעיה.

מר ז' עמית קו המסילה הוא קו מוכתב. במסגרת תמא/2/4 ותמא/2/4 א' צריך לבחון את ההשפעה מגנות עד למודיעין לפי שיטתה של הגב' ואלרי ברכיה מסילת הברזל היא נטל על השדה ולא ההיפך. לדעתו אי אפשר לקבל הנחיה כזו.

מר י' גולני הטרמינל החדש יוכל לפעול גם אם לא תעבור רכבת. החיבור לכביש חיוני. אם הרכבת עושה בעיה אז נעזוב עכשיו את הרכבת. מציע שנטפל במסילה רק בחחום התכנית.

גב' ח' מורן הסבירו שמסיתים את הרכבת על מנת שתכנס לטרמינל.

מר ד' סתיו הבדיקה חייבת להתיחס גם להשפעות מחוץ לקו הכחול של התכנית.

גב' ד' רצ'נסקי רש"ת תכין את התכנון המפורט עפ"י סעיף 5.

מר ר' לרמן הרכבת תגיע לנתב"ג כאשר הכבישים יהיו צפופים ואז תהיה לה השפעה חיובית. הבדיקה צריכה להיות עד כביש 46.

94-120 הוחלט: 1. בהתאם לסעיף 52 של חוק התכנון והכניה תשכ"ה-1965, ובהתאם להחלטת המועצה הארצית מיום 5.7.94, מחליטה המועצה להעביר את תמא/2/4, את שינוי מס' 27 לתמא/3 ושינוי מס' 2 לתמא/23 לועדות המחוזיות, למתן הערותיהן תוך שלושה חודשים. המועצה מסמיכה את הוועדה לנושאים תכנוניים עקרוניים לדון בהערות ולהביא את המלצותיה למליאת המועצה הארצית.

9. תמא/23 מסילות ברזל - מתן הוראה לשינוי כולל בתכנית

גב' ד' רצ'נסקי לגבי סעיף 8 ב' בסדר היום - הוראה כללית לשינוי תמא/23. ההוראה הופצה לחברים. לא קיבלנו הערות המשרד לאיכות הסביבה להוראה. הכוונה לעשות את תמא/23 קצת יותר גמישה.

מר פ' בן שאול צריך לחקן את תמא/23. הכוונה לעשות רביזיה לכל מערכת המסילות בארץ. כדי לאפשר מהירויות יותר גבוהות.

גב' א' אולסנר מכקשת להתייחס גם לתכניות בינוי שיוכנו בעתיד.

94-121 הוחלט: לאשר את ההוראה לשינוי כולל של תמא/23 כפי שמופיעה בנספח מס' 2 לפרוטוקול זה.

10. מועד הישיבה הבאה מס' 332

נקבע ליום שלישי ב' בשבט התשנ"ה, 3 בינואר - 1995.

3310



ועדת המשנה לבניה, למגורים ולתעשייה, בישיבה מיום ראשון, ג' בכסלו  
התשנ"ה, 6 בנובמבר 1994, לאחר דיון קיבלה החלטות אלה:

1. בבקשה מאת הועדה לבניה למגורים ולתעשייה - מחוז חיפה;  
לפי תכנית חכ/במ/263 - חוף הכרמל, קיסריה, בדבר שינוי יעוד  
מתמא/13 - משטח חקלאי למגורים.

לועדה נמסר כי השינוי המבוקש אינו שינוי מהותו לתמ"א, נמצא בשטח  
קטן יחסית, ונועד להתאים את התכנית המבוקשת לתנאים הקיימים בשטח,  
הרי שהוא עונה על הדרישות שניתן לשנות.

המובלעת החקלאית במקום זה איזה בעלת חשיבות כמו ביסוס השכונה  
והאזור הקיים.

הרצועה הירוקה שבין שתי השכונות המוצעות נותרת צרה אך החיץ הנדרש  
נשמר.

אשר על כן הוחלט לאשר את הבקשה.

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

הוראה לעריכת שינוי לתכנית מיחאר ארצית למסילות ברזל מס' תמא/23  
החלטה מס' 94-121 מישיבה מס' 331 מיום ג' בטבת התשנ"ה (6.12.94)

1. המועצה רואה צורך בעריכת שינויים בתכנית המיתאר הארצית למסילות ברזל, מס' תמא/23.
2. נושאי השינויים האמורים הם:
  - א. עדכון רשת מסילות הברזל, המתוכננות והקיימות על סוגיה, במחוזות השונים.
  - ב. קביעת הוראות נלוות בהוראות התכנית, הדרושות או הרצויות לשם ביצוע האמור בפסקה (א) דלעיל.
3. בתוקף סמכותה לפי סעיף 50 לחוק, מורה בזה המועצה הארצית לתכנון ולבניה להגיש את השינויים חלקים חלקים, לפי שטחים שונים של המדינה או לפי עניינים שהם נושא התכנית, ובלבד שכלל השינויים יוגשו לא יאוחר מ-3 שנים מיום מתן ההוראה זו.
4. המועצה מפנה את תשומת לב עורכי התכנית לכדיקה, בין היתר, של הנושאים הבאים:
  - התאמת תוואי מסילות הברזל לשינויים הפיסיים שקרו, לתנאים המקומיים ולשינויים שחלו ושיחולו על פי התכנונים הנמצאים היום בהליכי הכנה ואישור.
  - רוחבי רצועת הדרך והרצועה לתכנון.
  - קוי בנין.
  - הכנסת שינויים וגמישות בהוראות התכנית הקיימת.
  - התאמה לתשתיות אחרות קיימות ומתוכננות.
5. המועצה ממליצה בפני שר הפנים, שימנה את מינהל התכנון של משרדו, ביחד עם משרד התחבורה ורשות הנמלים והרכבות, כמבצעי הוראות אלה. מינהל התכנון ירכז את וועדת עורכי התכנית. למשרדי איכות הסביבה ומע"צ/משרד השיכון יהיה מעמד של משקיף בוועדת עורכים זו.
6. המועצה תפרסם את נושאי השינוי האמור ברשומות.

חוק - חוקצה או צו - שנת 1994

מדינת ישראל  
משרד הפנים  
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

פרוטוקול החלטות משיבה מס' 331 שהתקיימה באולם הישיבות של בית בלגיה, באוניברסיטה העברית, גבעת רם, ירושלים, ביום שלישי, ג' בטבת התשנ"ה, 6 בדצמבר 1994

1. אשרור החלטת ועדת המשנה לבניה למגורים ולתעשייה המתייחסת לבקשת הקלה מתמא/13 - לפי תכנית חכ/מ/263-לאשרר את ההמלצה, היה וחבר יבקש לדון במועצה, התכנית תובא לדיון בישיבה הבאה.

2. אישור פרוטוקולים -

א. לאשר פרוטוקול מס' 328 בשינויים הכאים:

1. בע"מ 14 נפל שיבוש בשמו של מר אפרים וויינהבר ובטעות נרשם פרינברג.
2. בע"מ 13 בדברי גב' ד' רצ'בסקי יש להוסיף "כיוון שהמחלף קשור לדרך מס' 431 המועצה הורתה על עריכת שינוי לתכנית המתאר המחוזית שיכלול תכנית ברמה מפורטת על פי ההוראה והמחלף יטופל במלואו כחלק מתכנית 431.

ב. לאשר פרוטוקול מס' 329 בתיקון הבא:  
בע"מ 16 בדברי גב' גליה גולדברג צ"ל 140.5 במקום 145.

ג. לאשר פרוטוקול החלטות מס' 330.

3. תכנית מתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח ולקליטת עליה, תמא/31 א. הוחלט: להעתר לבקשת נציגת משרד הבינוי והשיכון, לדחות את הדיון בהמלצות לשינויים בתכנית מיתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח וקליטת עליה, תמא/31 ובתכנית מיתאר ארצית לתפרושת האוכלוסיה בישראל, תמא/2/6, לישיבה הבאה שתתקיים ב- 3 בינואר 1995.

משרד הבינוי והשיכון ביקש להשלים ולתקן פרטי מידע על יעדי אוכלוסיה למספר ישובים באזורי הביקוש, לעידכון מלאי התכנון, במסמך שנדון וסוכם ע"י ועדות המשנה של המועצה.

המועצה החליטה שהעידכון האמור יובא תחילה לדיון בישיבה משותפת של ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים וועדת המשנה למעקב ובקרה לתמא/31, שיביאו את המלצותיהן בפני מליאת המועצה.

בהמשך להחלטה זו הוחלט לפנות למשרד השיכון בבקשה לקדם בתקופת זמן זה רק את הנושאים שבהסכמה וכמו כן, לפנות למשרד הפנים בבקשה לעכב את הליך מינוי ועדות החקירה לגבולות מוניציפאליים לשטחים שאין עליהם הסכמה, עד לסיום הדיון.



ב. תיקון סעיף 15.4 להוראות תמא/31 המתייחס לישובים הבדואים בנגב  
הוחלט: לאשר את התיקון ולהעבירו לוועדות המחוזיות למתן  
הערותיהן תוך חודש, להסמיך את ועדת המשנה למעקב ובקרה לדון  
בהערות ולהביא המלצתה בפני המועצה.

4. אישור הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה לשינויים בתכנית מתאר  
מחוזית מחוז המרכז תממ/3 בנושא דרך 431, קוי חשמל ראשיים  
ומסילת ברזל.  
הוחלט: לאשר את ההנחיות.

5. תמא/31 א' דרכים (כביש חוצה ישראל) קטע 13

- א. החלטה על דרך הצבעה - הוחלט פה אחד להצביע תחילה ולהכריע  
בין החלופה המערבית לחלופות המזרחיות ובמידה שתקבל החלטה על  
החלופות המזרחיות יש להחליט בהצבעה מי בעד איזו מבין שלושת  
החלופות המזרחיות.
- ב. לאחר שהוצגו החלופות, ניתוחן, וההערות וההשגות לגבי כל אחת  
מהן נערכה הצבעה בה הועמדה החלופה המערבית מול המזרחיות  
והוחלט לבחור בעקרון בחלופה מזרחית.  
בעד חלופה מערבית - 8  
בעד חלופות מזרחיות - 13
- ג. הוחלט לדחות בנימוקי חברת כביש 6 את טיעוני כפר סירקין  
ומזור שהוגשו באמצעות עו"ד נ. וייל - הצעת חלופה ג' "מקורית"  
ו"משופרת". ההצעה אינה הגיונית מבחינת הגדרת המערכת ו"טורפת"  
את מרכיביה. ההצעה פוגעת בשטחים של נחשונים, נחל שילה ובשטח  
בין עינת לראש העין.
- ד. בהמשך בעקבות הצבעה נבחרה חלופה מזרחית א'.  
בעד חלופה ג' - 0  
בעד חלופה ב' - 3  
בעד חלופה א' - 13

הוחלט: המועצה רואה את חלופה מזרחית א' כחלופה מועדפת לקטע  
13. המועצה תכריע בישיבתה הבאה בהערות ובהשגות לחלופה  
האמורה ותתייחס לעמדת מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע  
כהתאם לסעיף 6 בתמא/8 ובתנאי שעמדה זו תוגש עד לישיבת  
המועצה הבאה, ובמקביל תועבר חלופה מזרחית א' לדיון נוסף  
בולק"ח.

6. תמא/2/4 ותמא/2/4 א' - נמל תעופה בן גוריון  
(1) אישור הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה - תמא/2/4 א'.  
(2) הגדלת תחום התכנית - תמא/2/4.

לאשר ההנחיות בתיקונים הבאים:

- א. להוסיף בפרקי התסקיר התייחסות לאופי הדתי/חרדי של חלק מהישובים בסביבה.  
ב. סעיף 1.1.1 וסעיף 1.1.2 ישולבו לסעיף אחד:

1.1.1 מפת סביבה בקנ"מ 1:10,000 או 1:20,000 הכוללת טופוגרפיה, דרכים, מסילות, מבנים (ציבור ומגורים) כולל מספר קומות, שטחים ציבוריים, תוואי ניקוז, מתקנים, מערכות חשמלית. בתחום 1500 מ' סביב גבולות התכנית תמא/2/4 א'.

- ג. סעיף 1.4, שורה אחת לפני הסוף יש להוסיף - "ובהם צפויים שינויים משמעותיים"  
ד. סעיף 1.5.1 - 1.5.4. יבוטלו למעט אם ימצא שיש צורך בנתונים או הערכות מעבר לחומר שנמסר ונחוץ לבדיקת השפעות סביבתיות.  
ה. סעיף 4.1.2.2, אחרי המילים - צפויים להשפיע, יש להוסיף את המילים "השפעה משמעותית".  
ו. סעיף 4.2.1, בשורה הראשונה אחרי המילה - ובמחלפים, יש להוסיף את המילים "בהם צפויים שינויים משמעותיים בתנועה כתוצאה מתכנית זו".  
ז. סעיף 5.1, אחרי המילים-לבקרה על, למחוק את המילה שימושים ובמקומה יבוא "פעילויות בעלות השפעות סביבתיות".  
ח. להוסיף בפרק החלופות את מסוף המטענים ומערך התחזוקה.

בהתאם להחלטת המועצה הארצית מיום 1.3.94 (הוראה להכנת תמא/2/4 א' - פיתוח נתב"ג) יש להכין תסקיר השפעה על הסביבה שיאפשר ראייה מרחבית כוללת.

המועצה מנחה את רשות שדות התעופה להכין בהקדם האפשרי את ההשלמות הנדרשות לתסקיר ההשפעה על הסביבה, ולהעבירן לבדיקת המשרד לאיכות הסביבה.

לאחר שיתקבל אישור המשרד לאיכות הסביבה בדבר שלמותו של התסקיר (לרבות ההשלמות לפי ההוראה לתמא/2/4 א'), יועבר התסקיר ע"י מזכירות המועצה הארצית לידי הועדות המחוזיות.

הועדות המחוזיות יעבירו הערותיהן למועצה הארצית לא יאוחר מחודשיים (60 יום) מיום שיגיע לידיהן תסקיר ההשפעה על הסביבה, בצרוף אישור בכתב של המשרד לאיכות הסביבה בדבר שלמותו של התסקיר. מבקשים מרשות נמלים ורכבות ורשות שדות התעופה להכין במקביל תכנון מפורט ותסקיר בהתאם להוראות סעיף 5 לתמא/23 לקטעי המסילה שאינם בתחום תמא/2/4 והנובעים משינוי מס' 2 לתמא/23. כמו כן, הוחלט להגדיל את תחום התכנית(ותמא/2/4) ולכלול בגדר הקו הכחול את מחלף הכניסה לנתב"ג מדרך מס' 1 בשלמותו.

7. תמא/3 דרכים - שינוי מס' 27 - מערכת דרכים סביב נחב"ג  
ושינוי מס' 2 לתמא/23 - מסילות ברזל.

בהתאם לסעיף 52 של חוק התכנון והכניה תשכ"ה-1965, ובתאם להחלטת המועצה הארצית מיום 5.7.94, מחליטה המועצה להעביר את תמא/2/4, את שינוי מס' 27 לתמא/3 ושינוי מס' 2 לתמא/23 להערות הועדות המחוזיות, למשך שלושה חודשים לגיבוש הערותיהן. המועצה מסמיכה את הוועדה לנושאים תכנוניים עקרוניים לדון בהערות ולהביא המלצותיה למליאת המועצה הארצית.

8. תמא/23 מסילות ברזל - מתן הוראה לשינוי כולל בתכנית

לאשר את ההוראה כפי שמופיעה בנספח לפרוטוקול זה.

9. תקנות התכנון והכניה (פטור מהיתר לעבודה או שימוש במתקני בזק  
באזורים כפריים), התשנ"ה - 1994.

היועצים המשפטיים שעסקו בהתקנת התקנות כולל משרד התקשורת בשיתוף עם המשרד לאיכות הסביבה ומר דן פרי יתקנו את נוסח התקנות על פי ההערות שהועלו בדיון וביחוד לגבי הגדרה של שטחים מבונים ושאינם מבונים ולגבי סעיף 3.



הוראה לעריכת שינוי לחכניה מתאר ארצית למסילות ברזל מס' חמא/23

1. המועצה רואה צורך בעריכת שינויים בחכניה המתאר הארצית למסילות ברזל, מס' חמא/23.
2. נושאי השינויים האמורים הם:
  - א. עדכון רשע מסילות הברזל, המתוכננות והקיימות על סוגיה, במחוזות השונים.
  - ב. קביעת הוראות נלוות בהוראות החכניה, הדרושות או הרצויות לשם ביצוע האמור בפיסקה (א) דלעיל.
3. בחוקף סמכותה לפי סעיף 50 לחוק, מורה בזה המועצה הארצית לחכנון ולבניה להגיש את השינויים חלקים חלקים, לפי שטחים שונים של המדינה, או לפי עיניים שהם נושא החכניה, ובלבד שכלל השינויים יוגשו לא יאוחר מ- 3 שנים מיום מתן הוראה זו.
4. המועצה מפנה את חשומה לב עורכי החכניה לבדיקה, בין היתר, של הנושאים הבאים:
  - התאמת תוואי מסילות הברזל לשינויים הפיסיים שקרו ולתנאים המקומיים.
  - רוחבי רצועת הדרך והרצועה לחכנון.
  - קווי בניין.
  - הכנסת שינויים ונמישות בהוראות החכניה הקיימת.
  - התאמה לחשיות אחרות קיימות ומתוכננות.
5. המועצה ממליצה בפני שר הפנים, שימנה את מינהל החכנון של משרדו, ביחד עם משרד התחבורה ורשות הנמלים והרכבות, כמבצעי הוראות אלה. מינהל החכנון ירכז את וועדת עורכי החכניה. למשרדי איכות הסביבה ומע"צ יהיה מעמד של משקיף בוועדת עורכים זו.
6. המועצה הפרסם את נושאי השינוי האמור ברשומות.

מדינת ישראל  
משרד הפנים  
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

באדר א' התשנ"ה  
23 בפברואר 1995



לכבוד

א. אשכנזי  
משרד האנרגיה והתשתיות  
ג.א.נ.

הנכם מוזמנים לשיבה מס' 335 של המועצה הארצית שתקיים ביום שלישי, ה' באדר ב' התשנ"ה, 7 במרץ 1995, בשעה 09:30 באולם הישיבות בבית כלניה שבמתחם האוניברסיטה העברית, גבעת רם, ירושלים.

הזמנה זו מהווה אישור כניסה לרכב למתחם האוניברסיטה.

היו"ר מקבץ להודיע על הארכת הישיבה, כמידת הצורך עד לשעה 16:00.

סדר היום:

1. הודעות היו"ר
2. אישור פרוטוקולים 333 ו-334.
3. תכנית מיתאר ארצית משולבת לבניה, לפיתוח ולקליטת עליה - תמא/31 א' דרכים -  
א. הוראה להכנה של הצעת הנחיות לתסקירי השפעה על הסביבה לפרקים ג' ד' ו-ה' בקטעים 2, 12, 13, 14 ו-15.  
ב. קטע 1, הנחיה לנקיטת פעולות לפי סעיף 106 לחוק, (פרסום בציבור וקבלת הערות והשגות).
4. תכנית מיתאר ארצית לדרכים תמא/3 שינוי מס' 11 א' מחוז הצפון - אישור.
5. תכנית מיתאר ארצית לתפרוסת הגיאוגרפית של אוכלוסיה בת שמונה מיליון תושבים בישראל תמא/2/6.
6. תכנית מיתאר ארצית לבניה לפיתוח ולקליטת עליה תמא/31 - דו"ח סיכום שלב א'.
7. תכנית מיתאר ארצית לנמל העופה בן גוריון תמא/2/4 א - הטרימינל.
8. שונות.

הערות

הזמן המשוער להתחלת הדיון בנושאים שעל סדר היום:  
נושא מס' 3 - 10:00, נושא מס' 4 - 10:30.  
נושא מס' 5 - 11:00, נושא מס' 6 - 13:00.  
נושא מס' 7 - 14:00.

נ ב ר כ ה  
ג/א.א.נ.  
חיים אלישיב  
מזכיר המועצה

לוטה: - פרוטוקולים 333 ו-334.

- חומר לדיון לסעיפים 5, 6; חומר נוסף לסעיף 6 וחומר לסעיף 7 נשלחו בנפרד.

- חומר לסעיף 4 נשלח לקראת ישיבה 334 מ-7 בפברואר 1995.

TOP CONSULTING AND ENGINEERING LTD

תר"פ יועצים והנדסה בע"מ

King George St. 16, 94229 Jerusalem

רחוב המלך ג'ורג' 16 ירושלים 94229

P.O.Box 2727, 91027 Jerusalem

ת.ד. 2727 ירושלים, 91027

Phone: 02-243759 02-242176 Fax: 02-250023 נקס:

02-242176 02-243759 סלפון:

עיריית הרצליה

"שער מרינה לי"

דו"ח מס' 3: דו"ח השפעה על הסביבה

1/1/95

ירושלים

TOP7493B+D



TOP7493B

א. הקדמה

פרויקט המגורים המשולב "שער מרינה לי", מתוכנן לבניה בדרום מערבה של העיר הרצליה, בסמוך לחוף הים. מתחם הפרויקט משתרע על שטח של כ-101.5 דונם, והוא ממוקם בשטח פתוח, מדרום לשכונת הוילות של "הרצליה פיתוח". סביבת הפרויקט מצוייה בתהליכי בניה ופיתוח הניכרים היטב בשטח. דו"ח זה יפרט הערכה סביבתית של הפרויקט המתוכנן. הדו"ח נערך במתכונת המבטיחה כיסוי והתייחסות מירבית להיבטים הסביבתיים הצפויים.

שימושי הקרקע בסביבה כוללים:

- מצפון למתחם מצוייה שכונת המגורים "הרצליה פיתוח" ובה בתים פרטיים דו-קומתיים.
- מצפון-מערב למתחם מצוי איזור המלונות אשר לאורך החוף.
- ממערב למתחם מצוי חוף הים ובו בין היתר החוף המוסדר "חוף אכדיה".
- מדרום מערב למתחם נבנית המרינה החדשה של הרצליה.
- מדרום למתחם קיים שטח פתוח המשתרע עד לגבול תל אביב.
- ממזרח למתחם מצוי איזור התעשייה של הרצליה ובו שטחי מסחר תעשיות, משרדים ופעילויות אחרות.

את מתחם הפרויקט גובלים הרחובות הבאים:

- מצפון- רח' סטרומה, הגובל עם דרומה של "הרצליה פיתוח".
- ממערב- רח' רמות ים. חלקו הדרומי - מהמלונות ועד המרינה - אינו סלול עדיין.
- מדרום- רח' יורדי הסירה. בשלבי סליחה מתקדמים.
- ממזרח- רח' וינגייט. חלקו הדרומי, המחבר בין רח' סטרומה ורח' יורדי הים אינו סלול עדיין. במפגש בין רח' וינגייט ורח' יורדי הים מתוכננת כיכר מגוננת.

ממצאי חוות דעת סביבתית זו מלמדים על מידת התאמה סביבתית טובה, להשתלבות סבירה של הפרויקט באיזור העירוני המתפתח בעורף חוף הים והמרינה.

מלימוד התכנית ותנאי הסביבה במקום, אנו למדים באורח חד משמעי כי, הפרויקט לא יגרום למפגעי סביבה וכי הפרויקט לא ישפיע השפעה ניכרת על סביבתו.

המלצות מפורטות ונוספות להבטחת הערכה חד משמעית זו ניתנים לבחינה ולבדיקה כתנאי לאישור הנקשה להיתרי בניה.

בתשריט מס' 1 מוצגת מפת הסביבה בקנ"מ 1:12,500.

1. תיאור הסביבה

שטח הפרויקט מצוי כאמור בדרום איזור הוילות של הרצליה פיתוח, המשמש כיום כשטח פתוח, פגוע ומוזנח, העובר בתקופה זו תהליכי בינוי, פיתוח וסלילה.

במרבית פני השטח ניכרים עקבות עבודות עפר ותשתית גדולות, כולל "בורות" כריה לעפר, עבודות סלילה של כביש דו מסלולי רחב (שד' יורדי היס- המקשר את הכביש הארצי מס' 2 וחוף הים והמרינה), מערכות ניקוז, מתקן שאיבת שפכים גדול, ערימות עפר בלתי מוסדרות, עודפי פסולת גושית, שלטים, דרכי עפר בלתי מוסדרות, מיכלי דלק לצמ"כ, מכולות המשמשות כמשרדי קבלני שטח ומפגעים אחרים.

השטח פגוע ומלאכותי וניכרים בו פעולות אדם מבוקרות או פראיות, אין במקום כל ערך מבחינת טבע (ערכי חי, צומח או נוף), ואין בו כל ערכי סביבה אחרים.

צילום פנורמי מהשטח ראה בתשריט מס' 2.

שטח הפרויקט המתוכנן מצוי מצידו הצפוני של ציר נחל גלילות - המרזבה הטבעית שנוצרה במקום. מרזבה זו הלכה ונהרסה במהלך השנים בעקבות תהליכי פתוח עירוניים בסביבה, כריית עפר, פריצת דרכים והתפתחות איזור התעשייה שמזרח והמרינה במערב.

השטח שימש במשך שנים רבות כשטח פתוח- טבעי, אשר "עסף" את איזור הוילות והתיירות בהרצליה פיתוח בחגורה ירוקה. במהלך השנים התפתחה הסביבה כ"חצר אחורית" לכריית עפר בלתי מבוקרת, שפכת פסולת גושית, פרוזדור תשתיות, ציר גישה בלתי מוסדר לים ועוד.

תכניות המתאר המאושרות לשטחים בסביבת שכונת הוילות והתיירות שבמקום, כוללות גם פעולות לבינוי ופיתוח אינטנסיביות, כולל תכנית למתקן ביוב מרכזי, פרויקט המרינה הגדולה (אשר תהווה מרכז כובד ומשיכה בק"מ עירוני ואיזורי), תכניות לבינוי בדרום הרצליה ועוד.

התכנית הנדונה אמורה להשתלב במסגרת התכנית לפיתוח הסביבה ולהוות מעין "שער" לפרויקטים המתוכננים במערב ודרום האיזור.

בהמשך נפרט חוות דעת סביבתית - אשר תבחן את ההשפעות הסביבתיות האפשריות של הפרויקט על הסביבה.

חוות הדעת שתפורט הוכנה על פי מיטב הידע והנסיון של משרדנו, ללא הנחיות המשרד לאיכות סביבה, במטרה ל"כסות" את מכלול ההיבטים הסביבתיים הרלבנטיים, העלולים להשפיע על הסביבה במידה ניכרת.



2. תיאור הפרויקט

תוכנית הר/1786 המכונה "שער מרינה ליי" (להלן הפרויקט), מציגה מתחם מגורים איכותי-משולב, על פני שטח של כ-101.5 דונם, בדרומה של הרצליה פיתוח.

הפרויקט המוצע מורכב משלושה מתחמי בינוי עיקריים:

מתחם 1: מבנה מגורים מזרחי המורכב מ-3 מגדלים בני 18 קומות כל אחד ובהם כ-220 יח"ד (בשטח רצפות כולל של 26,500 מ"ר), מסומן כמבנו מס' 1.

מתחם 2: מתחם מגורים מרכזי המורכב מ-3 מגדלים למגורים, בני 8 קומות כל אחד והמחולקים ל-2 מבנים זהים בכל מגדל, כאשר בכל מגדל יבנו 52 יח"ד (בשטח רצפות של כ-6,500 מ"ר), מסומו כמבנו מס' 2,3,4.

מתחם 3: בחלק המערבי של הפרויקט, בסמוך לחוף הים, מתוכנן מלון בו 8 קומות, שיכיל כ-100 חדרים לפחות, בשטח רצפות של כ-8500 מ"ר, מסומו כמבנו מס' 5.

הבניה הגבוהה המוצעת בפרויקט תהווה מעין שער - מבואה לסביבת המרינה הנבנית ולעורף המרינה האינטנסיבית שמערב, והיא תהווה חוליה מקשרת לשינויים הסביבתיים המוצעים בסביבה הסמוכה - דרום הרצליה.

מעיון בתמונות מאיזור הפרויקט (תשריט מס' 2 לעיל), ניכרת מיד ההזנחה והעזובה הקיימת בשטח וכן סימני עבודות תשתית (כבישים, ניקוז) לקראת פיתוח של המרחב הדרומי של העיר.

בתשריט מס' 3 תוכנית "שער מרינה ליי" בקנ"מ 1:1000.

בתשריט מס' 4 מבט לכוון דרום מערב על מבנו 1.

בתשריט מס' 5 מבט לכוון דרום מערב על מבנים 2-4.

בהמשך הדוח יפורטו הערכות סביבתיות להיבטים הסביבתיים העלולים להיות מושפעים כתוצאה מביצוע הפרויקט הנדון.



3. שימושי ויעודי קרקע

3.1 שימושי קרקע

הפרויקט מצוי כאמור דרומית-מערבית לעיר הרצליה, לאורך תוואי הניקוז המוסדר של נחל גלילות הנשפך אל הים. שטחו של הפרויקט המשתרע על כ-101.5 דונם, מצוי בבעלות חברת אשד בע"מ והאחים עופר הנדסה ופיתוח.

פירוט שמושי הקרקע העיקריים הקיימים בשטח כוללים:

- מצפון ומזרח - מגורים
- מזרח ודרום מזרח - תעשייה, מסחר ומשרדים.
- מדרום - שטח פתוח, כבישים, מתקן הנדסי.
- מצפון מערב ומערב - חוף ים ומלונות.
- ממערב ודרום מערב - חוף הים ומרינה.

בתשריט מס' 6 מוצגת תפרושת שמושי הקרקע הקיימים בפועל בשטח בקנ"מ 1:5000.

מאפייני שימושי הקרקע הקיימים בתחום שטח הפרויקט וסביבתו שמדרום, הינם של שטח פתוח פגוע ומוזנח, הכולל מפגעי סביבה וחזות ניכרים. אין בכל שטח הפרויקט וסביבתו שמדרום כל ערכי טבע או ערכי נוף או ערכי סביבה.

המקום משמש ומהווה חצר אחורית לשימושי הקרקע שהתפתחו בסביבה, כולל שכונת הוילות, איזור התעשייה ואחרים.

בתחום שטח הפרויקט נסללת דרך דו מסלולית רחבה ומרכזית ומבוצעות במקום עבודות עפר ועבודות פיתוח נרחבות - מפעל ניקוז, ביוב, חניה, מדרכות ואחרים.

להלן נפרט -

מבני מגורים

צפונית לשטח הפרויקט, קיים איזור המגורים של הרצליה פיתוח. איזור מגורים זה מורכב מבנייני מגורים חד-משפחתיים בני 1-2 קומות. צפיפות הבנייה המירבית לדונם ברוסו הינה כ-2 יח"ד לדונם.

בתי מלון

צפון-מערבית לאתר הפרויקט, לאורך שד' רמת הים, קיימים מספר בתי מלון. המלון הקרוב ביותר למתחם הפרויקט הינו מלון "אכדיה". בצמוד לחוף "אכדיה". צפונית לו ממוקם מלון "דניאל". מלון נוסף סמוך לפרויקט הינו מלון "מרין הייטס", ברח' מודיעין צפונית למתחם הפרויקט.

תעשיה

כ-500 מ' מזרחית ודרום מזרחית לשטח הפרויקט, ממוקם איזור התעשיה של הרצליה. איזור זה משתרע דרומית לרח' מדינת היהודים וצפונית לשד' הגלים.

התעשיה באיזור מגוונת: תעשיות עתירות ידע, מפעל בטון, מוסכים, מחסני מזון, מבני מלאכה ועוד.

מסחר ומשרדים

באיזור התעשיה הנ"ל כאמור לעיל מצויים גם מבני מסחר, משרדים ומסעדות.

האיזור כולו מצוי בתנופת פיתוח רחבה, ובין היתר נפתחו במקום מרכזי מסחר גדולים.

כבישים ודרכים

שטח הפרויקט מצוי מערבית לכביש ארצי מס' 2, המשמש ציר תנועה ארצי. הרחובות הגובלים עם שטח הפרויקט הינם:

מדרום: שדרות הגלים - יורדי הים, מקשרים את מחלף הסירה והמרינה, שדרות אלה מהווים את הגבול הדרומי של הפרויקט.

לאורך רחובות המגורים בסביבה ורח' רמת הים, מתאפשרת חניה משני צידי הדרכים.

חניה ציבורית קיימת ליד חוף "אכדיה".

מצפון: רח' יהושע בן נון ורח' וינגייט (בכיוון צפון-דרום).

שני רחובות קטנים - הפסריה והצנחן אבא (בכיוון מזרח - מערב).

מדרום-מערב: המרינה של הרצליה. חניה במרינה אפשרית רק באישור מיוחד.

ש.צ.פ.

מדרום לשטח הפרויקט קיימם כ-2200 דונם של שטח פתוח, סביב תל מיכל.

חוף הים

שטח הפרויקט נמצא ממערב לחוף הנכים (חוף המרינה), שהינו חוף מוסדר.

מדרום לחוף הנכים ממוקמת המרינה.

מצפון לחוף הנכים נמצא חוף אכדיה, שגם הוא חוף מוסדר.

רוחבו של חוף הים מהמצוק עד קו המים הינו כ-40-50 מ'.

שיפוע החול היבש בחוף נע בין 1:25 - 1:15.

החול באיזור זה דק עד בינוני.

מבני ציבור ומוסדות

כ-600 מ' צפונית לשטח הפרויקט, בקרבת רח' מדינת היהודים ופינת רח' וינגייט קיים, בי"ס-ס חטיבת ביניים "סמדר".

מרינה

מדרום-מערבי לשטח הפרויקט מוקמת בימים אלו המרינה של הרצליה. המרינה, הממוקמת דרומית למוצא נחל גלילות, מהווה את המקום היחידי באיזור בו יש ירידה מוסדרת עד לקו המים. המרינה ממוקמת במקום בו נפסק המצוק, ולכן הירידה אליה נוחה. המרינה משתרעת על שטח של כ-210 דונם אשר חלקו שטח מיובש. בשטח המרינה מקום לעגינת כ-300 סירות. בשטח המרינה מתוכננות להיבנה כ-800-1000 יחידות נופש.

מתקנים הנדסיים

בקרבת הפרויקט מצויים מתקני ניקוז וביוב. מערכת ניקוז מרכזית נבנתה ברח' יורדי הים, בסמוך לאפיק נחל גלילות. ערוץ הנחל מוסדר, זורם בצינור מתחת לפני השטח ונשפך לים. שפך הנחל גלוי באיזור חוף הנכים. בדרומה של שד' יורדי הים מבוצע בימים אלו פרויקט ביוב עירוני השייך לעיריית הרצליה. הפרויקט מכיל משאבות המסוגלות לקלוט את השפכים של א.ת. הרצליה ושל הרצליה פיתוח ולהעבירם בסניקה אל מערכת הסיהור המרכזית של העיר.

תשריט מס' 7 מציג תצ"א אלכסונית של סביבת הפרויקט הכוללת מונסז' למרינה.



3.2 יעודי קרקע

שטח הפרויקט נכלל בתחום תוכנית המתאר המקומית הרצליה הר/253 א' והר/488.

תוכנית הר/253 א' מהווה תוכנית מתאר למרחב העיר הרצליה והיא תקפה מ-6/1961.

תכנית הר/488 הינה תוכנית מפורסת והיא אושרה ב-10.1961.

תכנית זו קובעת כי השטח שבנדון מיועד ל"מגרש מיוחד", אשר ב-25% משטחו ניתן לבנות בתי מלון.

תוכנית הפרויקט מוכרת כתוכנית הר/1786 מצויה בתחום הרצליה.

התוכנית מייעדת את השטח לפרויקט "מגורים איכותי משולב".

שטח התוכנית חל על הגושים -

גוש 6419 חלקות מספר- 4 (חלק), 5 (חלק), 10, 8 (חלק), 11 (חלק), 12, 14, 16.

גוש 6590 חלקות מספר- 1 (חלק), 5 (חלק), 14 (חלק).

בפינה הדרום-מזרחית של תוכנית הר/1786, גוש 6419, אושרה תוכנית מס' 563, אשר פורסמה למתן תוקף ב-12.1966.

על שטח חלקה זו (שטח ברוטו של 16,729 מ"ר), אושרו 2 מבנים:

- בנין בו 3 קומות על עמודים, הכולל 30 יח"ד.

- בנין בו 8 קומות על עמודים, הכולל 32 יח"ד ו-2 חנויות.

במהלך אישור תוכנית זו הופקעו כ-59% מהשטח לש.צ.ג. ודרכים ורק כ-41% למגורים.

בשנת 1981 הוגשה תוכנית שינוי מס' 563/א', אשר פורסמה למתן תוקף ב-7/1981, במסגרתה הוספו 2 דירות גג על בנין 8 הקומות.

לפיכך, סה"כ מס' יח"ד שאושרו על חלקה זו הינו 64 יח"ד ו-2 חנויות.

שטח התוכנית כפי שהוא מופיע בתוכנית מס' 563/א' הינו 8,011 מ"ר נטו (לאחר הפקעה).

במסגרת תוכנית זו (563 ו-563/א') אושרה בימים אלו המרינה של הרצליה, שתכלול:

- כ-750 מקומות עגינה.

- כ-250 מקומות חניה לכלי רכב נגררים.

- כ-3000 מ"ר מרכז מסחרי ובו מסעדות, אולמי שמחות וכנסים, 50 חנויות הכוללות: תצוגות כלי שיט, אביזרים, עזרי נווט ועוד.

- כ-500 חדרי מלונות מדרגות שונות.

- שטחים פתוחים.

- כ-510 מ' בחזית הים (לצורכי המרינה).

תכנית הר/1786 מציעה יעודי שטח כמפורט בטבלה מס' 1 בהמשך.

טבלה מס' 1: תכנית הר/1786 טבלת ייעודי שטחים

שטח	ייעוד
46.4 דונם	איזור מגורים מיוחד
30.0 דונם	בניני ציבור
13.0 דונם	שצ"פ
2.5 דונם	שפ"פ
30.8 דונם	דרכים
5.8 דונם	מלונאות
101.5 דונם	סה"כ

תשריט התב"ע מוצג בנספח מס' 1.

עפ"י תכנית הר/1786 מסתכמים שטחי התכנית כדלקמן:  
 55.2 דונם לבינוני (מגורים, מלונאות, ציבור), שהם כ-54.4% משטח מתחם הפרויקט.  
 46.3 דונם לשטח ציבורי פתוח ולדרכים, שהם כ-45.6% משטח מתחם הפרויקט.

תוכנית הכללית		שטחים שטחים		טבלת יעודי שטחים	
שטח %	שטח בדונם	הפרש בדונם	שטח %	שטח בדונם	י ע ו ד
22.0	22.4	---	28.0	22.4	איזור מגורים מיוחד מ.1
9.6	9.7	---	12.2	9.7	איזור מגורים מיוחד מ.2
8.3	8.4	---	10.5	8.4	איזור מגורים מיוחד מ.3
5.8	5.9	---	7.4	5.9	איזור מגורים מיוחד מ.4
45.7	46.4	---	58.1	46.4	סה"כ מגורים
5.7	5.8	---	7.3	5.8	שטח למלונאות מ.5
3.0	3.0	---	3.7	3.0	שטח למבני ציבור
12.8	13.0	2.9	12.6	10.1	ש צ " פ
2.4	2.5	---	3.1	2.5	שטח פרטי פתוח
13.2	13.4	2.4	13.8	11.0	דרך מתוכננת
17.2	17.4	16.3	1.4	1.1	דרך מאושרת
100.0	101.5	21.6	100.0	79.9	ס ה " כ

בתוכנית הנדסית מס' A-80/69901, שהוכנה על ידי ח.ג.מ. מהנדסים  
ויועצים בע"מ, מפורטת מצויינת מערכת ביוב מרכזית, הנבנת בימים  
אלו.

מערכת זו כוללת כאמור תחנת שאיבה הממוקמת בפינה הצפון-מזרחית של  
המרינה. מתחנת השאיבה יועברו הקולחין בסניקה אל מתקן הטיהור  
העירוני. במסגרת תוכנית זו יותקנו 2 צינורות: צינור ביוב בקוטר  
"24 וצינור סניקה בקוטר "18.

בנוסף למכלול תכניות אלו חלה במקום גם תוכנית המתאר הארצית  
לחופים- ת.מ.א 13 א' - פירוט בהמשך.



3.3 יחס התוכנית לתמ"א 13 א'

תכנית הר/1786 - "שער מרינה לי" מתוכננת כאמור בדרום איזור הבינוי של הרצליה פיתוח, ממערב למרינה המצוייה בשלבי בניה מתקדמים. הפרויקט מצוי בשטח המיועד לאיזור מגורים מוגבל ואיזור שצ"פ מוצע בתכנית המתאר הר/253 א'. השטח נכלל בתחום תמ"א 13 א' המאושרת, המייעדת את חלקו ל"שטח יישוב" ושטח ציבורי פתוח.

עפ"י תשריטי תמ"א 13 א', הוצצת רצועת שטח המיועדת ל-ש.צ.פ. בין 2 מתחמי השטח הגדולים המיועדים לבינוי ("שטח יישוב"), האחד: איזור הבינוי הקיים של הרצליה פיתוח, והשני: השטח הפתוח שמדרום (טרס נבנה). הגדרות תמ"א 13 א' קובעות כי "שטח יישוב" הינו - "... שטח המיועד להתיישבות עירונית או כפרית לפי תכניות מתאר מקומיות או תכניות מפורטות...".

הגדרת "שטח ציבורי פתוח" בתמ"א 13 א' קובעת - "... שטח המשמש או המיועד לשמש יער, חורשה, גן, שטח שפורט הפתוח לציבור, או פס ירוק להפרדה בין שימושים אחרים".

בהוראות תכנית תמ"א 13 א', סעיף 5 (א) נקבע כי הגבולות המפורטים של יעודי השטחים בתכנית זו יקבעו - "לפי תכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת".

כו נאמר בסעיף 5(ב) להוראות התכנית כי "מותר לשנות את גבולות היעודים שנקבעו בתכנית זו".

עוד נאמר שם כי "ניתן לפטור תכניות ושינויים כאלה מקיום הוראות סעיף 12, כולן או מקצתן, ובלבד שהמועצה הארצית לתכנון ולבניה או ועדה שמונתה לכך דרך כלל חיוותה את דעתה שהשינויים או הפטורים המוצעים אינם משפיעים על התכנית כולה השפעה מהותית, מתייחסים לשטחים קטנים יחסית ונחוצים לצורך התאמת התכנית לנתונים קיימים, ואישרה את השינויים או הפטורים".

גבולות יעודי הקרקע בתמ"א 13 א' המאושרת, נערכו ע"ג תשריטים בקנ"מ גדול של 1:20,000.

קנה המידה הזה של תשריטי יעודי הקרקע האלה אינו מדויק ובדיעבד נוצרו פרשנויות שונות לגבולות יעודי השטחים השונים.

לענין רמת הדיוק ה"מוגבלת" של תשריטי תמ"א 13 א', מוצע לעיין בחוות דעתו של מודד מוסמך מטעם המתנגדים (חברת אברבוד ושות' מודדים מוסמכים, מיום 16/8/94, סימוכין 1359), אשר הוזמן ע"י המתנגדים.

המודד המומחה מפרט בעמ' 2 לחוות דעתו, טבלה וסיכום דברים, הקובעים במפורש כי עפ"י טבלת השטחים במסמכי תמ"א 13' המאושרת ותמ"א 13'ג' המוצעת (המתייחסים לתכנית הר/1786, ששטחה מסתכם ב-101.5 דונם), קיים שוני מהותי של כ-8% מסה"כ שטחי התכנית (כלומר הפרש של כ-8 דונם, בין 61 ל-69 דונם בהתאמה בין 2 גרסאות תמ"א 13).

בתשריט מס' 8 בהמשך, הוצגה קומפילציה של ייעודי קרקע בסביבת הפרויקט.

לתשריט זה הוכנסו קווי הגבולות עפ"י תמ"א 13'א', גבולות הר/1786, הר/488, הר/253'א' ואחרים. גבול תמ"א 13'א' סומן בקו מקוקו על בסיס מדידת המודד המומחה אברבוך.

מעיון בתשריט מס' 8 נמצא כי מספר בניינים הקיימים ברחוב "הצנחן אבא", מצויים בתוך תחום הש.צ.פ המופיע בתמ"א 13 א'. מבנים קיימים אלה חודרים לעומק של כ-50 מ' ויותר לתוך ה-ש.צ.פ ומגיעים עד לכביש שדרות הגלים - יורדי הים, המצוי בגמר סלילה. כאמור כביש זה מהווה את הגבול הדרומי של שטח הפרויקט. כפי שכבר פורט לעיל בהרחבה (פרק 1 - תיאור הסביבה ופרק 3.1 - שימושי קרקע), מאופיין שטח הפרויקט בעזובה והזנחה רבה. השטח פגוע וחרוש וניכרים בו מפגעי סביבה וחזות רבים. מבחינת ערכי סבע או סביבה אין במקום כל ממש והפרויקט המוצע עשוי רק להסדיר ולשפר את חזות המקום ופניו.



3.4 סיכום לנושא שימושי ויעודי סרקע

סביבת שטח הפרויקט המיועדת בחלקה עפ"י תמ"א 13 א' לש.צ.פ מתייחסת לחטיבת סרקע מוזנחת ופגועה, ללא כל ערכי טבע ו/או נוף ו/או סביבה. בשטח ניכרים עבודות עפר ותשתית גדולים, אשר בוצעו בשנים האחרונות וטרם הושלמו. בימים אלה משלימים במקום כביש רחב מידות (2 מסלולים, 4 נתיבים, אי תנועה, מדרכות ומפרכי חניה).

ביצוע עבודות אלה ביחד עם מפגעי סביבה שנוצרו במקום במשך שנים, כולל בורות כריית עפר, ערימות פסולת גושית, דרכי גישה לים, דרכי קיצור המקשרות את איזור התעשייה (שממזרח) לים או לשכונת הוילות שמצפון ועוד, שטטשו לחלוטין את פני השטח הטבעיים והפכו את המקום למוקד פיתוח, סליכה ועבודות עפר.

תכנית הפרויקט המוצעת עשוייה להשתלב היטב בסביבה ולגרום לשיפור והסדרת המקום לרווחת תושבי הסביבה, העיר והאיזור. מגבלת הש.צ.פ של תמ"א 13 א' אינה אקטואלית למקום כלל ואין בה ערך ממשי כלשהוא.

בהתחשב במגבלות תשריטי תמ"א 13 א' למקום שנערכו בקנ"מ 1:20,000, ואופן עריכתם, קיים ספק גדול לרמת הדיוק והגדרת מיקום גבול הש.צ.פ המדוייק. למותר לציין כי בניני המגורים הגבוהים הקיימים במקום, החודרים לתוך רצועת השפ"צ בתמ"א 13 א', מחזקים את הספקות בנושא זה. מרזבת נחל גלילות אשר תצצה בין שטחי הבינוי של העיר ברצועת החוף, והפרידה ביניהם, גרמה כנראה (?) להחלטה בתמ"א 13 א', ליעד את המקום כשפ"צ, איננה עוד.

המרזבה "לבשה שלמת בטון ואספלט" והפכה להיות קו ניקוז תת סרקעי מסודר, לאורך כביש דו מסלולי רחב.

גם אם נתעלם מהדיון הגיאודזי וקביעת המיקום המדוייק של גבול הש.צ.פ המדוייק בשטח, ראוי להדגיש כי אין במקום כל ערך טבעי לשימור או סיפוח והצעת התכנית הנדונה עשוייה רק לשפר את תנאי הסביבה במקום.



4.1 מערכת הדרכים והחניות הקיימות

מערכת הדרכים והחניות הנוכחית בסביבת הפרויקט אינה מפותחת דיה לצרכי האיזור. בימי שבת ובחגים קיימת תנועה ערה של מכונית המגיעות לחופים המוסדרים ולחוף המרינה.

מאחר וכיום שד' יורדי הים אינו מוסדר דיו, חייבים הנוסעים אל חוף הים לעבור דרך הרחובות הצרים של הרצליה פיתוח. מחסור במקומות חניה בסמוך לחוף עבור הבאים לים גורם לחניה פראית ברחובות הרצליה פיתוח.

הגישה אל איזור הפרויקט וחוף הים הינה כאמור ממזרח או מצפון (ראה בתשריט מס' 1 לעיל - מיקום הפרויקט על רקע מפת עיר):

- ממזרח - מכביש מס' 2 (כביש תל אביב-חיפה) דרך רח' מדינת היהודים בצפון ושד' הגלים, המתחברת לרח' יורדי הים בדרום.

שני צירים אלו הינם הצירים הראשיים בכיוון מזרח מערב, והם דו-מסלוליים דו-נתיבים.

סילתו של רח' יורדי הים אינה גמורה. לכן, כיום אין מעבר סלול אל חוף הים והמרינה.

נפח התנועה המקסימלי האפשרי ברחובות אלו הינו כ-3000-2000 כלי רכב לשעה.

- מצפון - דרך רח' רמות ים במערב, שהינו רח' דו-מסלולי דו-נתיבי. כיום רחוב זה אינו מחובר לרח' יורדי הים.

נפח התנועה המקסימלי ברח' רמות ים הינו כ-2500 כלי רכב לשעה.

רחובות נוספים בכיוון צפון-דרום הינם רחובות קטנים יותר בתוך הרצליה פיתוח (רח' יהושע בן נון, רח' וינגייט). נפחם המקסימלי כ-200 כלי רכב לשעה.

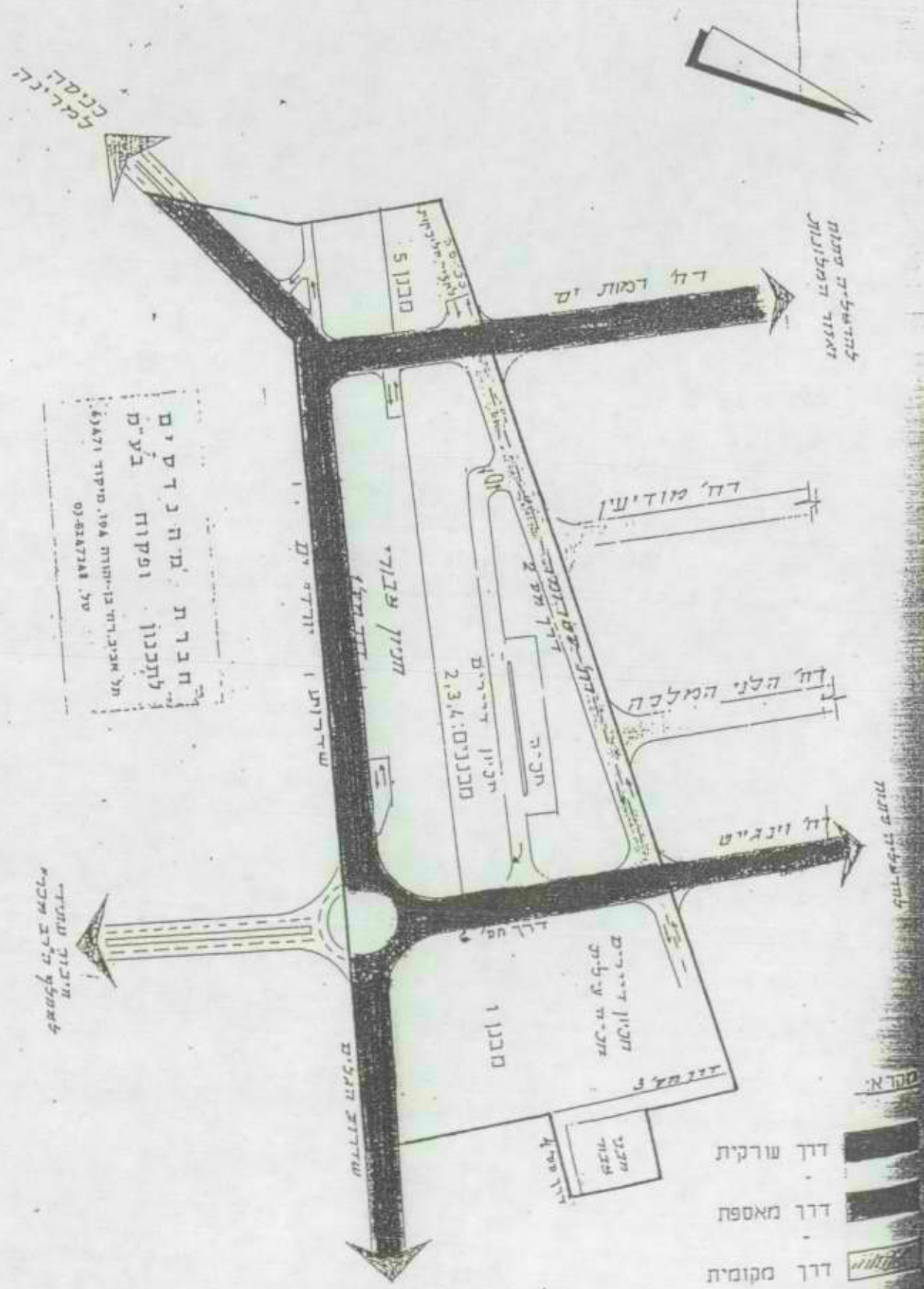
חניה לבאי חוף הים אפשרית כיום באופן חופשי באיזור הפתוח וברחובותיה של הרצליה פיתוח.

ניתן להניח כי ברדיוס של כ-200-400 מ' קיימים כ-750 מקומות חניה. במרינה מוצעת חניה מסודרת לכ-250 מכוניות בעלות תו מיוחד.

תנועת המכוניות ברחובות הפנימיים בהרצליה פיתוח במהלך השבוע הינה תנועה רגילה ואופיינית לשכונות מגורים, והיא לרוב איננה עמוסה.

כאמור, הבעיה חלה בשבתות ובימי חג, כאשר ציבור גדול מגיע אל חוף הים. במצב הנוכחי עוברת תנועה זו דרך הרחובות הצרים של הרצליה פיתוח וגורמת לעומס תנועה. נוסף לצפיפות הנוצרת כתוצאה מכלי רכב רבים החונים בצידו המדרכות.

תשריט מספר 9 : תרשים זרימת תנועה



כניסה למחלף

לחדשליה פתוח  
זאנוד המלונות

חברת תהנדסים  
לתכנון ופקוח בע"מ  
תל אביב, רח' בני-יהודה 104, מיקוד 10266  
טל' 03-5247248

לחדשליה פתוח

חידוש העדר  
למסלול ירידת אבנים

- דרך שוקית
- דרך מאספת
- דרך מקומית

לכיש מל' 2, למחלף העדר



#### 4.2 מערכת הדרכים המתוכננת

במסגרת ביצוע הפרויקט המתוכנן יתווספו וישופרו הדרכים הבאות:

- רח' יורדי הים, המהווה המשך לשד' הגלים, יסלל כדרך רחבה, דו מסלולית דו-נתיבית עם אי תנועה.

הרחוב יסלל עד הכניסה למרינה ולחוף הים ויאפשר גישה נוחה מכביש מס' 2 ומרח' רמות ים.

דרך גישה זו תמנע את הצורך במעבר דרך רחובותיה הצרים של הרצליה פיתוח ובכך תמנע הוצרותם של קשיי תנועה באיזור ממעבר מכוניות לכוון החופים והמרינה.

המשכו של רח' רמות ים יסלל עד החיבור עם רח' יורדי הים.

כביש זה יאפשר מעבר רציף להולכי רגל, מאיזור המלונות אל חוף הרחצה ואל איזור הטיולים הפתוח, מדרום לפרויקט המתוכנן.

בנוסף, תאפשר גישה למכוניות דרך רח' רמות ים אל החופים והמרינה (במקום לנסוע דרך רחובות הרצליה פיתוח).

המשכו של רח' וינגייט יסלל עד החיבור עם רח' יורדי הים.

על ידי כך יהווה רח' וינגייט ציר תנועה ראשי נוסף בכוון צפון-דרום.

בצומת הרחובות יורדי הים ווינגייט תבנה כיכר מגוננת.

בעתיד תחובר צומת זה אל מחלף ה"רב סכר".

- בתוך המתחם מתוכננות דרכי גישה פנימיות אל החניונים ע"מ למנוע את השימוש ברחובות המקומיים.

פעולה זו תאפשר תכנון מספר גדול של כניסות אל החניונים, וחלוקה נאותה של נפחי התנועה במערכת הדרכים הקיימת.

תשריט מס' 9 מציג תרשים זרימה של התנועה סביב הפרויקט.

פירוט נוסף ניתן לראות בנספח מס' 2 - נספח תנועה לתב"ע של התכנית בקנ"מ 1:500.



### 4.3 חניונים מתוכננים

החניונים שתוכננו בפרויקט זה תוכננו כך, שיפתרו את בעיית החניה לבאי חוף הים, בנוסף למקומות חניה לדיירי הבניינים המתוכננים. בכדי לענות על הדרישות המקסימליות למניעת מכגעי חזות רעש וזיהום אוויר כל החניונים הינם תת-קרקעיים.

תשריט מס' 10 מציג את מפת מיקום החניונים והגישה אליהם.

בפרויקט יבוצעו 4 חניונים כדלקמן -

#### חניון מס' 1-

חניון עבור דיירי המבנה בו 18 הקומות, מערבית לרח' וינגייט. בחניון 440 מקומות חניה לשירות 220 יח"ד. שלוש גישות לחניון: אחת דרך רח' וינגייט בהמשך רח' סטרומה ושתיים דרך רח' אבא הצנחן. זרימת התנועה המירבית הינה כ-90 מכוניות יוצאות בשעת שיא בוקר.

#### חניון מס' 2-

חניה עבור דיירי שנושת הבניינים בני ה-8 קומות אשר בין רח' וינגייט ורח' רמות ים. בחניון 312 מקומות חניה, עבור 156 יח"ד. הכניסה לחניון דרך רח' סטרומה והיציאה דרך רח' סטרומה ודרך רח' וינגייט. זרימת התנועה המירבית הצפויה לשעת שיא בוקר הינה כ-60 מכוניות.

#### חניון מס' 3-

חניה עבור מלון הדירות בו 8 הקומות מערבית לרח' רמות ים. בחניון 150 מקומות חניה עבור דיירי הבניין ו-120 מקומות חניה נוספים לצרכי הציבור. הגישה אל החניון הינה דרך רח' רמות ים, בצומת רח' סטרומה. נפחי התנועה החזויים לצאת מהחניון בשעת שיא בוקר הינם כ-150 כלי רכב.

תשריט מס' 10: חניונים בפרויקט "שער מרינה לי"  
 קנ"מ 1:2000

כפר יונה



הר"פ יעצים והנדסה בע"מ  
 המלך ג'ורג' 16 ג' ירושלים  
 מיקוד 94229  
 טל. 02-761759

חניון מס' 4-

חניון ציבורי שימוקס דרומית לבנייני המגורים, בסמוך לרח' יורדי חים.

בחניון 880 מקומות חניה.

הגישות לחניון מתוכננות דרך רח' יורדי חים בסמוך לשד' הגלים ודרך רח' רמות ים.

הנפח המירבי החזוי לשעת שיא מחניון זה הנו כ-440 כלי רכב לשעה.



#### 4.4 סיכום לעניין שינויי תחבורה

עפ"י כל האמור לעיל, נראה כי הקמת הפרויקט הנדון תקל את מצב התנועה והחניה באזור.

סלילת דרכי הגישה אל מתחם הפרויקט תגרומנה לכך שתנועת כלי רכב אל החופים ואל המרינה לא תעשה דרך רחובות הרצליה פיתוח ובכך תמנע שם מטרדי תנועה, בטיחות וסביבה.

ציר הגישה הראשי אל הפרויקט, החופים והמרינה יהיה דרך רח' יורדי הים, העובר מדרום לפרויקט המתוכנן.

ע"י כך תתרחק התנועה העוברת מאיזור המגורים של הרצליה פיתוח, והבניינים המתוכננים יהוו מיסוד בין התנועה לאורך ציר זה ובתי השכונה הקיימים.

בפרויקט מתוכננים כמה חניונים, שיהוו פתרון לבעיות החניה באיזור החוף ויגרמו להקלת העומס ברחובות הרצליה פיתוח.

הפרויקט יספק כ-880 מקומות חניה לשימוש הציבור הרחב ועוד מקומות לדיירים הפרטים ואחרים.

טבלה מס' 2 מציגה את נפחי התנועה הנוצרים ע"י הפרויקט.

טבלה מס' 2: נפחי תנועה הנוצרים (יצירה ומשיכה) ע"י הפרויקט

שעת שיא בוקר	שימוש הקרקע
90	חניון מס 1 (מבנו 2)
60	חניון מס 2 (מבננים 2,3,4)
150	חניון מס 3 (מבנו 5)
440	חניון מס 4 (ציבורי)
740	סה"כ

נפחי התנועה של כלי רכב היוצאים מחניוני דיירי הבניינים אינם משמעותיים מבחינה סביבתית והם ישתלבו בקלות בנפחי התנועה המקומיים.

ניתן להעריך כי נפח התנועה הנכנס והיוצא אל חניוני מגדלי המגורים בפרויקט יהווה כ-10% מכלל התנועה ברחובות הסמוכים; סך כל נפח התנועה היוצאת והנכנסת אל חניוני מגדלי המגורים ואל החניה הציבורית יהווה כ-25% מנפח התנועה ברחובות הסמוכים לפרויקט. נפח זה אינו בעל חשיבות סביבתית לכל הדעות.

5. גאולוגיה ומורפולוגיה

חופה של מדינת ישראל הינו חוף פעיל הנמצא כל העת בתהליך של הרס ובניה חוזר ונשנה.  
התהליך המהותי ביותר עבור רצועת החוף הקרובה ביותר לים הינו נסיגת מצוק הכורכר לכוון היבשה, בהשפעתם ההורסת של גלי הים. מימדי הנסיגה וזמן התרחשותה תלוי בגורמים שונים, כגון משטר הזרימה, שינויים אקלימיים, התערבות אנושית ותכונותיו הפיזיות של המצוק.  
את רצועת החוף בסמוך לכרויקט ניתן לחלק לארבע תת-רצועות מקבילות, כדלהלן, ממערב למזרח:

5.1 רצועת החוף

רצועת החוף משתרעת מקו המים ועד מדרון רכס הכורכר התוחם אותה. רוחבה של הרצועה משתנה באיזור הפרויקט בין 40-60 מ'. ברצועה זו מופיע חול דק גרגר, המכיל צדפים מעטים. מקורו של החול ברצועת החוף של א"י הינו מדלת הנילוס.  
סלעי חוף (Beach Rocks) המורכבים מחול מלוכד, צדפים ומאובנים אחרים, נחשפים ליד קו החוף.  
שינויים ברוחבה של הרצועה מתקבלים בעיקר כתוצאה מפעולת הגלים. בחורף לרצועה רוחב מינימלי, שכן הגלים החזקים גורפים איתם חומר מהחוף. בקיץ הרצועה רחבה יותר, שכן לגלים כושר הסעה קטן וחומר הסף מצטבר בחוף.

5.2 רכס הכורכר והמצוק

מדרונות רכס הכורכר מתחילים במערב בסופה של רצועת החוף. שיאו של הרכס באיזור זה נמצא כ-80-20 מ' מתחילת המדרון, וגובה השיא הינו כ-35-15 מ'.  
הרכס הינו אסימטרי - המדרון המערבי תלול ומצוקי (40-60 מעלות) והמדרון המזרחי מתון (10-3 מעלות).  
מצוק הכורכר מורכב שתי שכבות עקריות:  
- השכבה התחתונה הינה שכבת חמרה (תצורות "געש" ו"נתניה").  
- המורכבת סיון חולי חרסית.  
- השכבה העליונה הינה שכבת כורכר "בית ינאי", שהינה שכבה מאסיבית, מלוכדת, המורכבת מאבן חול פריכה.  
גיל השכבות - פליסטוקן עד הולוקן.



רכס הכורכר נחצה על ידי נחל גלילות, שהינו הנחל היחידי החוצה אותו ממזרח למערב. בשל כך נקטע המצוק במקום זה. בנוסף, ישנם ערוצים קצרים בעלי שיפועים חריפים, המנקזים את חלקו המערבי של הרכס. לזרימות הסבעיות בערוצים ולשפכים אנתרופוגנים החוצים את רכס הכורכר ונשפכים לים השפעה מהותית על המצוק, השפעה המזרזת את נסיגתו במידה רבה.

על המצוק באיזור זה ניכרים סימני אי יציבות כגון: התמוטטויות, גלישות ומפולות. המצוק נמצא בתהליך בלתי רציף של נסיגה כלפי היבשה.

הפעולות הארוזיביות הגורמות לנסיגת המצוק הינן בעיקר בליית הגלים ובליה נחלית, וניתן לחלקם לשני סוגים:

- ארוזיה איטית: כירסום איטי של פני המצוק. מגיעה זו רדודה אך גורמת לערעור המצוק.

- ארוזיה מהירה: ארוע הרס פתאומי כגון התמוטטות או גלישה. עלול לגרום להרס של עד כמה מטרים באיזור מוגבל.

ע"ם מחקר שערך צוות ת.ה.ל. במקום, קצב נסיגת המצוק הינו מטרים בודדים לכמה עשרות שנים. הערכה זו מתייחסת לשפת המצוק העליונה והיא אינה מיצגת את נסיגת פני או רגל המצוק. צוות המחקר מדגיש, כי תופעת הנסיגה אינה אירוע רציף והתרחשותו אינה בו-זמנית לכל אורך המצוק.

צפונית למתחם הפרויקט, ישנם מלונות וכמה בתים הבנויים בתוך רכס הכורכר, סמוך לשפת המצוק.

### 5.3 שקע המרזבה

שקע רדוד זה מתמשך במקביל לרכס הכורכר, מזרחית לו. ברוב המקומות מזרון רכס הכורכר בצד זה כמעט ואינו מורגש. זאת, בשל השיפועים הקטנים וכן בשל עבודות הפיתוח באיזור זה.

### 5.4 מישור החוף

מזרחית לשקע המרזבה מתחילה הרצועה הרחבה יותר של מישור החוף, הנמשכת מערבה עד תחילת וצועת ההרים. במישור החוף שיפועים בזוויות קטנות לכל אורכו והוא מורכב מאדמות סחף. מתחם הפרויקט בנדון נמצא בשטחה המערבי ביותר של מישור החוף.



6. זיהום אוויר

6.1 כללי

אחד החיבטים החשובים הנבחו בדרך כלל בהקשר לתוכנית פיתוח מתמקד בנושא זיהום אוויר. מכיוון שהפרויקט המוצע "שער מרינה לי" הינו פרויקט מגורים, לא צפויה בעיה כלשהיא מעצם יעוד הקרקע ולפיכך לא צפויה השפעה ניכרת על הסביבה. הפרויקט אינו כולל התקנת מערכות אנרגיה המבוססות על שריפת דלק או גז לצרכי חימום. המקור היחידי לזיהום אוויר מהפרויקט על סביבתו הינו מתנועת כלי רכב בכבישים הסמוכים והמובילים לפרויקט ותנועת רכב בחניונים התת-קרקעיים.

6.2 רקע מטאורולוגי לאזור הפרויקט

האזור אליו מתייחסת התוכנית מאופיין באקלים סובטרופי ים-תיכוני, השורר בכל איזור מישור החוף המרכזי. אקלים איזור זה מושפע באופן חזק מקרבתו לים התיכון, השפעה האופיינית לרצועה צרה ברוחב של קילומטרים ספורים, הנמשכת מצפון הארץ ועד דרומה. מרחקו המקסימלי של הפרויקט המתוכנן מהים הינו כ- 350 מ', כך שבאיזור זה לים השפעה מהותית על מזג האוויר. תחנה המטאורולוגית הממוקמת בשדה התעופה דב בצפון-מערב העיר תל-אביב, מרוחקת בכ- 200 מ' מחוף הים התיכון ומייצגת את אקלים רצועת החוף. תחנה זו נמצאת כ- 7 ק"מ דרומית לפרויקט. הנתונים האקלימיים שלהלן מתייחסים לתחנה זו ואופייניים בהתאמה רבה גם לאיזור הפרויקט המתוכנן.

א. סמפרטורות ועומס חום

קרבתו של הים הינה בעלת השפעה ממתנת על הסמפרטורות. הסמפרטורות באיזור החוף נמוכות בכ-  $2-3^{\circ}\text{C}$  מאלה של מישור החוף הפנימי בצהרי הקיץ וגבוהות באותו שיעור בלילות. בחודשי הקיץ, הסמפרטורה היומית הממוצעת הינה כ-  $26^{\circ}\text{C}$ .

טמפרטורת השיא לעונת הקיץ הינה רק  $35^{\circ}\text{C}$ , בשל השפעתו הממתנת של הים.

הטמפרטורות הגבוהות ביותר באיזור זה שוררות במשך תקופות המעבר, והן מגיעות לערכים הגבוהים מ- $40^{\circ}\text{C}$ .

בעונת החורף, הטמפרטורה היומית הממוצעת נעה בתחום  $13-15^{\circ}\text{C}$ , וטמפרטורת המינימום מגיע לכ- $11^{\circ}\text{C}$ .

בשל הלחות היחסית הגבוהה בקיץ והטמפרטורות הגבוהות בשעות הלילה, באיזור המדובר שוררים תנאי אי נוחות ממושכים.

עומס חום קיים במשך 5 חודשי שנה: יוני - אוקטובר, במהלך מרבית שעות היממה.

### ב. לחות יחסית

רצועת החוף הינה אחד האזורים הלחים ביותר בארץ בזמן הקיץ, בהשפעתו של הבריזות הימיות, המביאות בחודשים אלו אוויר חם ולח מהים.

איזור זה הינו היחיד בארץ בו הקיץ לח יותר מהחורף.

המהלך השנתי של הלחות באיזור הינו בעל שני שיאים ושתי נקודות שפל ("הגל הכפול").

שיאי הלחות חלים בחודשים יוני-אוגוסט (מעל 70% לחות) ובחודשים ינואר-פברואר (67%). חודשי המינימום הינם אפריל (64%) ונובמבר (63%) (באופן כללי, הבקרים והערבים לחים יותר משעות הצהריים).

### ג. משקעים

כמות המשקעים הרב-שנתית הממוצעת הינה 540 מ"מ בשנה.

כמות הגשמים הגבוהה ביותר שנרשמה הינה 840 מ"מ והנמוכה ביותר 270 מ"מ.

עונת הגשמים מתחילה באוקטובר ונמשכת עד מאי.

בשנה כ-64 ימי גשם (0.1 מ"מ או יותר).

### ד. משטר הרוחות

ניתוח ההשפעות הסביבתיות מתבסס על נתוני רוחות רב שנתיות, שנאספו בתחנה בשדה התעופה דוב, והם אופייניים לרצועת מישור החוף הקרובה ביותר לים.

ניתוח נתוני הרוחות מעלה כי:

בחורף

הרוח נעה עם כוון השעון, כאשר בליה הרוחות הינו מזרחיות ודרום-מזרחיות, בבוקר הרוחות הינו דרומיות ודרום מערביות ואחה"צ שכיחות הרוחות המערביות. מהירות הרוחות בעונה זו יכולות להגיע ל-50 קמ"ש.

בעונות המעבר

בליה נושבות רוחות מכוונים שונים; בשעות הצהריים הרוחות הן מערביות וצפון-מערביות; אחה"צ ובערב הרוחות השכיחות הן צפוניות. מהירות הרוח לרוב אינה עולה על 40 קמ"ש.

בקיץ

משטר הרוחות מאכיון את הבריזה היס-תיכונית במשולב עם אפיק המפרץ הפרסי. בליה הרוחות חלשות וכוון מדרום-מזרח ומדרום; במהלך היום הרוח חגה עם כוון השעון ומתחזקת. אחה"צ נחלשות הרוחות והכוון השכיח הוא צפון-מערב ומערב. מהירות הרוח לרוב אינה עולה על 20 קמ"ש.

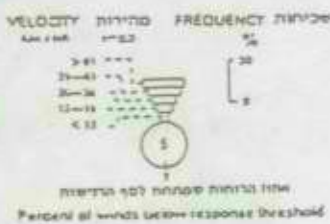
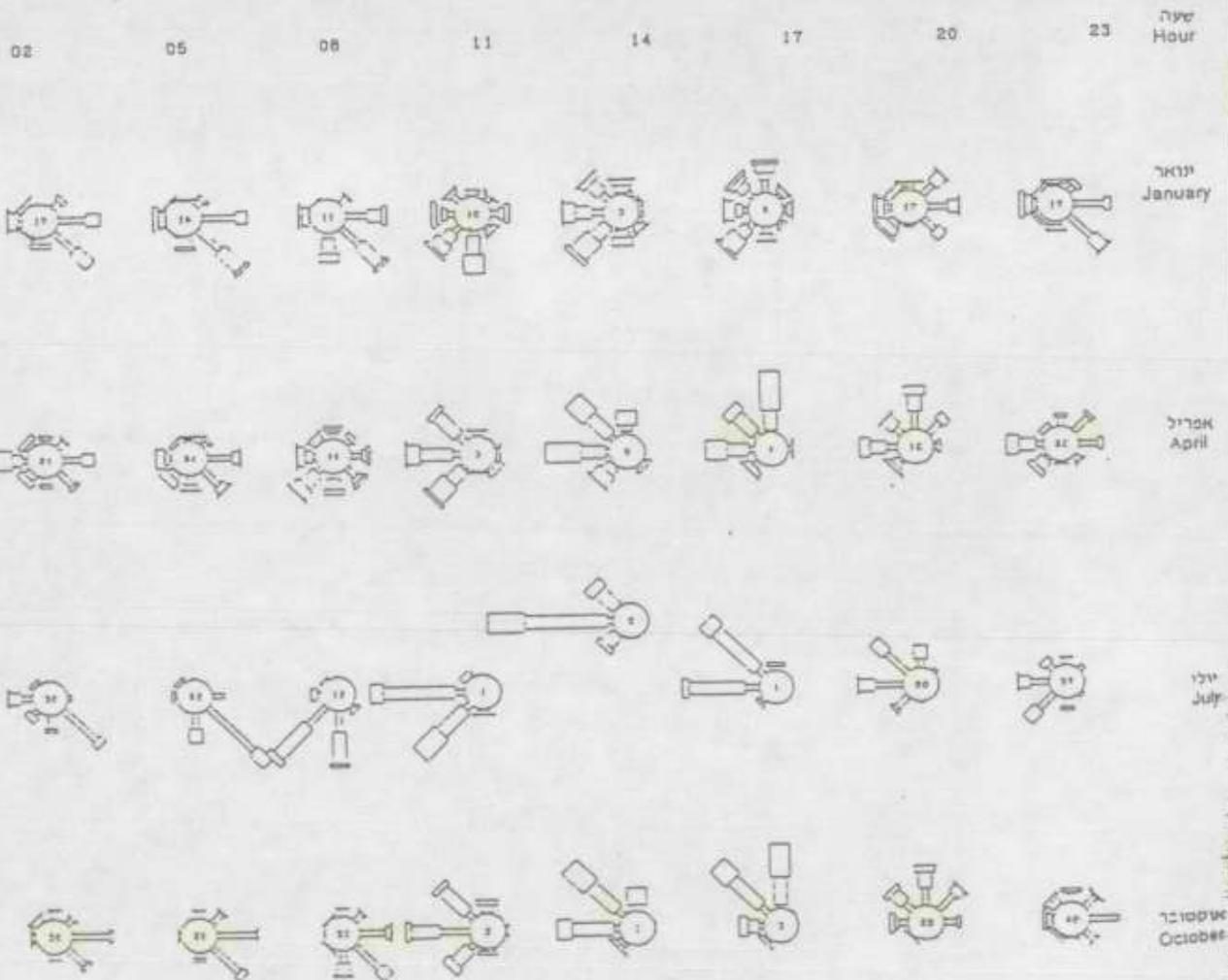
הבריזה הינה תופעה האופינית לעונת הקיץ במזג אוויר נאה. בשעות היום הבריזה נעה לכוון היבשה ובשעות הלילה הבריזה נעה לכוון הים. לבריזה השפעה על הרוחות הכלליות באיזור.

בתשריט מס' 11 מוצגת שושנת הרוחות המתייחסת לאזור ממשור החוף.

בסבלה מס' 3 מפת שכיחויות ועוצמתן באיזור משור החוף המרכזי.



תשריט מס' 11: שושנת הרוחות בתחנה המטאורולוגית  
"שדה דב"



הדעה ששכיחותן נמוכה מ-0.5 אין סופיעת כשמשנות הרוח.

מקור: אטלס לתכנון פיסי וסביבתי מאת א. ביתן, 1991.

טבלה מס' 3: עוצמת רוחות ושכיחותן באזור מישור החוף המרכזי

שעה: 08:00

צבון	צבון מזרח	מזרח	דרום מזרח	דרום	דרום מערב	מערב	צבון מערב	מהירות	
								כ"מ/שנ'	כ"מ/שנ' <
								22.0	< 0.5
							0.9	16.4	< 1.5
0.4	0.7	2.6	5.0	1.8	4.1	0.9	0.9	28.7	< 3.0
0.9	1.1	3.4	8.2	6.7	6.7	0.9	0.8	21.2	< 5.3
0.7	0.9	1.8	5.2	5.6	4.7	1.6	0.7	8.4	< 7.8
0.2	0.1	0.9	2.2	2.2	1.3	1.4	0.1	1.6	< 10.6
0.1	0.0	0.0	0.3	0.3	0.4	0.4	0.1	1.2	< 13.6
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.5	0.2	0.4	< 16.0
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1	> 16.0
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0		
2.3	2.8	8.7	20.9	16.6	17.9	6.0	2.8	100.0	סה"כ

שעה: 14:00

צבון	צבון מזרח	מזרח	דרום מזרח	דרום	דרום מערב	מערב	צבון מערב	מהירות	
								כ"מ/שנ'	כ"מ/שנ' <
								1.0	< 0.5
							1.1	3.4	< 1.5
0.4	0.1	0.1	0.1	0.3	0.5	0.8	5.2	12.5	< 3.0
1.3	0.1	0.2	0.4	0.5	1.5	3.2	18.8	47.6	< 5.3
3.6	0.3	0.5	0.7	1.0	6.3	16.4	7.1	27.7	< 7.8
3.5	0.2	0.2	0.1	0.8	5.6	10.2	0.5	4.7	< 10.6
0.7	0.0	0.0	0.0	0.1	2.1	1.3	0.2	2.2	< 13.6
0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	0.6	0.1	0.7	< 16.0
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.4	0.0	0.2	> 16.0
0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0		
9.6	0.7	1.0	1.3	2.8	17.6	33.0	33.0	100.0	סה"כ

שעה: 20:00

צבון	צבון מזרח	מזרח	דרום מזרח	דרום	דרום מערב	מערב	צבון מערב	מהירות	
								כ"מ/שנ'	כ"מ/שנ' <
								17.7	0
							3.8	15.4	1
2.3	2.3	1.3	1.9	0.5	1.3	2.0	6.7	28.0	2
4.7	5.0	2.6	3.9	1.0	1.3	2.8	5.6	25.0	3
5.2	4.0	2.4	2.2	0.9	1.5	3.2	1.4	8.9	4
2.5	1.2	0.2	0.1	0.3	1.1	2.1	0.4	2.8	5
0.4	0.0	0.0	0.1	0.0	0.9	1.0	0.1	1.5	6
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.5	0.1	0.6	7
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.4	0.0	0.1	8
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0		
15.1	12.5	6.5	8.2	2.7	7.2	12.0	18.1	100.0	סה"כ



ה. מצבי יציבות אטמוספריים  
פיזור המזהמים בנפח האטמוספירה נקבע ע"י מידת הטורבולנציה  
האטמוספירית.

למידת הפיזור אחראים שני פרמטרים מטאורולוגיים עיקריים:  
מהירות הרוח ואופי מפל הטמפרטורה האנכי.

ככל שמהירות הרוח גדלה, גדלה גם מידת העירבול של המזהמים  
האטמוספריים, והתפלגות ריכוזיהם במרחב נעשית הומוגנית.

הגורם השני הוא הנפח האטמוספרי בו מתפזרים המזהמים.  
ככל שנפח זה גדל יורדים ריכוזי המזהמים.

עובי שכבת הערבול נקבע לפי היחס בין מפל הטמפרטורות האנכי לבין  
המפל האדיאבטי שערכו מעלת צלזיוס אחת לכל 100 מטר גובה.

ככל שמפל הטמפרטורה האנכי גדול מהאדיאבטי, תנאי אי היציבות  
מתחזקים וכושר פיזור המזהמים באטמוספירה גדל. מצב זה נקרא מצב  
"סופראדיאבטי".

המצב ההפוך למצב הסופראדיאבטי הינו המצב האטמוספרי ה"יציב".  
במצב זה יורדת הטמפרטורה בפחות ממעלה אחת לכל 100 מטרים.

המצב האטמוספרי היציב הקיצוני נקרא "אינברסיה".

במצב זה עולה הטמפרטורה ככל שעולים ברום עד לנקודת היפוך שהחל  
ממנה חלה ירידה בטמפרטורות עם העליה ברום.

גובה שיכבת האינברסיה קובע למעשה את עובי השכבה האטמוספירית בה  
נמהלים המזהמים.

באיזור שפלת החוף בישראל, אינברסיה בשכבת האויר הסמוכה לקרקע הינה  
תופעה שכיחה ביותר בשעות הלילה ובשעות הבוקר המוקדמות.

עובי שכבת האינברסיה הלילית הוא כ-200 מטרים.

אינברסיות בגובה של מס' מאות מטרים הן תופעה אופיינית למערכות לחץ  
גבוה.

בטבלה מס' 4 מוצגת ההסתברות לגובה שכבה יציבה ע"פ עונות השנה.  
מנתוני התחנה המטאורולוגית בבית דגן.



טבלה מס' 4: הסתברות לגובה שכבה יציבה  
(נתוני בית דגן)

חודש	הסתברות												
	0.05	0.5	1	5	25	40	50	60	75	90	95	99	99.5
ינואר	50	70	120	195	230	260	290	350	470	545	745	810	900
פברואר	135	200	220	245	275	340	470	590	965	1565	1750		
מרץ	150	205	245	270	300	370	580	660	1110	1565	1750		
אפריל	110	135	140	165	235	280	325	375	490	660	835	1065	1250
מאי	130	200	260	300	360	510	760	925	1265	1310	1500		
יוני	110	150	215	280	330	490	710	920	1320	1535	1750		
יולי	110	180	225	265	330	595	935	1060	1225	1300	1750		
אוגוסט	95	150	180	215	265	410	715	1040	1345	1300	1750		
ספטמבר	105	130	135	160	185	205	245	275	340	590	795	1390	1530
אוקטובר	105	130	140	165	200	240	260	280	340	500	650	805	825
נובמבר	110	135	145	170	210	250	275	305	380	530	620	805	825
דצמבר	100	140	150	180	230	260	275	290	350	460	590	930	900
שנה	135	195	235	265	300	400	665	845	1190	1370			

### 6.3 זיהום אוויר מחנונים

בפרויקט מתוכננות חניות פרטיות לבתי המגורים וחניה ציבורית לשימוש הפרויקטים הסמוכים, כגון המרינה, הטיילות, חוף הים, תיירות וכ"ו. מבדיקת מסמכי התכנית ודיון בתכנית עם נציג עיריית הרצליה ואדריכל הפרויקט נמצא כי כל מגרשי החניה שבתכנית יהיו בחנונים תת קרקעים. זאת, בכדי לענות על הדרישות הגבוהות ביותר למניעת מטרדי זיהום אוויר, רעש או פגיעה בחזות.

על פי דרישות אלו, יותקנו בחנונים כל המערכות הסכנולוגיות הדרושות לשם הקטנת מטרדי זיהום אוויר.

החלפת האוויר בחנונים תעשה על ידי מערכות אוורור מכניות להחלפת אוויר מאולץ בעזרת מפוחים לפי צורך עד 6 פעמים בשעה.

לעת הגשת התוכנית לקבלת היתרי בניה, תתואם ההתקנה של המערכות המכניות על פי דרישות האגף לאיכות הסביבה בעיריית הרצליה.

מבדיקה שערך משרדנו עברו חניון תת-קרקעי בעל מספר חניות דומה (950 מקומות חניה לעומת סה"כ של 902 מקומות חניה עבור דיירי בתי המגורים ובית המלון שבפרויקט) עולה, כי רמות זיהום האוויר הנפלסות לסביבה מחניון, בתנאים האטמוספריים הגרועים ביותר, אינן עולות מעל 5% מהתקן הישראלי לזיהום אוויר (1992).

לפיכך צפוי כי רמות זיהום האוויר החזויות מהפעלת החנונים התת-קרקעיים לא תגרום חריגות מהתקן זה.

### 6.4 זיהום אוויר מכבישים

היקף התנועה החזויה להגיע אל בנייני המגורים המתוכננים בפרויקט תהווה כ-10% מסך כל התנועה ברחובות הסמוכים לו ולא תגרום לתוספת משמעותית לתנועה הקיימת כיום.

משום כך, תוספת זיהום האוויר הצפוי מתנועה זו לא תגרום לחריגה מעל רמות הזיהום הקיימות ברחובות אלו כיום.

עם גמר הסדרתו של רח' יורדי ים ורחובות נוספים באיזור, תוזרם תנועה רבה יותר מהנוכחית ברח' יורדי ים אל חוף הים והמרינה.

משום כך, רמות זיהום האוויר לאורך רחוב זה תהיה גבוהה מהמצב הקיים. אף על פי כן, לא צפויה חריגה מרמות זיהום אוויר תקניות, וזאת גם בימי שבת וחג.

יש להדגיש כי מצב זה יגרום בהכרח להקטנת רמות זיהום האוויר בסביבת בתי המגורים ב"הרצליה פיתוח", שכן כיום מרבית התנועה לכוון הים מוזרמת דרך רחובותיה של השכונה.

התנועה היוצאת מהחניונים מתוכננת כך, שתפזר דרך מספר פתחים ולא תיצור זיהום אוויר מקומי. נפח התנועה החזוי לצאת מהחניונים בשעת שיא בוקר אינו משמעותי ולא יגרום לזיהום אוויר (ראה סעיף 9 - תחבורה).

הכניסות לחניונים תוכננו כך, שרובן לא תהנה ברחובות הסמוכים להרצליה פיתוח והתנועה היוצאת והנכנסת לא תגרום למטרדים שם. הכניסות לחניונים הינן בעיקר דרך רח' יורדי הים ודרך חלקם הדרומי של הרחובות וינגייט ורמות ים.

#### 6.5 סיכום לענייני זיהום אוויר

אופי הפעילות בפרויקט המתוכנן לא צפוי לגרום למטרדי זיהום אוויר, פרט לזיהום האוויר המתקבל מתנועת כלי רכב אל הפרויקט ובתוכו. זיהום זה לא יהווה מטרד ולא יחרוג מעל הרמות הקיימות באיזור כיום, שכן כל החניונים תוכננו להיות תת-קרקעים ונפחי התנועה היוצאים והנכנסים לפרויקט אינם משמעותיים, יחסית לנפחי התנועה הקיימים כיום באיזור זה.

מימוש התוכנית וסלילת רח' יורדי הים תגרום להפחתת זיהום האוויר באיזור הרצליה פיתוח, על ידי הפניית תנועת הבאים לים דרך רחוב זה.



7. רעש

רעש הרקע הקיים בסביבת הפרויקט מושפע בעיקר מ-3 גורמים -  
 - רעש כלי תחבורה העוברים בדרכים ההיקפיות (סלולות ובלתי סלולות)  
 ורעש כלי טיים קטנים העוברים מדרום לשטח הפרויקט בתדירות גבוהה  
 (כל מספר דקות).

רעש זה מאופיין כרעש מתמשך וצפוי כי הוא יתגבר בעתיד.  
 - רעש מפעולות בניה ופיתוח מקומיים, המאופיינים כיום בשונות רבה  
 במידת האינטנסיביות, ההיקף והאופי (מתמשך/התקפי).  
 המקורות הינם מתנועת טרקטורים, עבודות סלילה, הנחת מדרכות וכיו"ב.  
 יש לציין כי הפרעות רעש מפעילות זו מוגבלת לשעות העבודה של היום  
 (בין 07:00-17:00), וצפוי כי פעולות אלה יפסקו בתוך זמן קצר לאחר  
 השלמת הפיתוח.

- רעש גלי הים בעיקר בחלק המערבי של הפרויקט.  
 אף שמפלס הרעש ממקור זה מאופיין כרעש מתמשך, קיימת בו שונות על  
 פני שעות היממה והעונות בכפוף להשפעת גובה גלים ומהירות הרוח.

מפלסי רעש הרקע נמדדו במספר אתרים אופייניים בנקודות שונות בחזית  
 הפרויקט.

תשריט מס' 12 מציג מפת נקודות למדידת רעש.  
 פירוט מופיע בטבלה מס' 5 להלן.

טבלה מס' 5: מפלסי רעש אופייניים - מצב קיים

נקודת מדידה	מיקום	מפלס רעש dB(A)		
		Lmax	Lmin	Leq
1	דרום-מערב	68.2	41.2	55.6
2	דרום-מרכז	67.9	40.6	56.2
3	מזרח	69.6	42.1	55.8
4	צפון-מזרח	73.4	40.3	57.2
5	צפון-מערב	70.2	39.8	55.6

תשריט מס' 12: מפת נקודות למדידות רעש



ת"פ ירצים והגדלה כפ"ם  
המלך ג'ורג' 116 ירושלים  
מיסוד 94229  
טל. 02-243759



מקורות הרעש העיקריים שזוהו במהלך המדידות - רעש כלי טייס, ציוץ ציפורים (עורבים) נביחות כלבים, ציוד מכני הפועל בשטח, תנועת כלי רכב.

תרומת הפרויקט למפלסי הרעש בעתיד עלולה להגרם מ-2 מקורות עיקריים: תנועת כלי רכב ומערכות מכניות במבנים (מזגנים וכיו"ב). תנועת כלי הרכב מתחלקת ל-2 סוגים תנועת דיירי הפרויקט ותנועת ציבור מבקרים למרינה ולחוף.

עפ"י תקני החניה המפורטים בנספח התחבורתי לפרויקט, יתרום הפרויקט כמות תנועה שולית בגין כלי הרכב הפרטיים של דיירי הפרויקט בעתיד. כל מקומות החניה של הדיירים יהיו תת קרקעיים, ולפיכך תרומתם תהיה זניחה.

החניון הציבורי יוכנס לחניה תת קרקעית, ולפיכך צפוי כי רעש תנועת כלי הרכב אל החניון הציבורי וממנו תהיה שולית. בהתחשב במאפייני הבינוי המתוכנן ותנועת כלי הרכב אל החניון הציבורי וממנו, יוצר מיסוד פיזי רב ע"י מבני המגורים (בני 8 קומות), ולפיכך תרומת התנועה למפלסי רעש הרקע הקיימים תהיה זניחה.

חשוב לציין כי עצם ההסכמה להעתיק את החניון הציבורי העילי אל תת הקרקע תתרום משמעותית למניעת מטרדי רעש כולל רעש ממערכות אזעקה של מכוניות, חימום מנועים, צפירות, טריקת דלתות וכו'. לאור זאת ניתן להעריך ברמה גבוהה של ודאות כי לא צפויים מטרדי רעש מתנועת כלי הרכב בפרויקט.

באשר למטרדי רעש מהמערכות המרכזיות כגון מתקני קירור, מזגנים וכיו"ב, לא ניתן בשלב זה לפרט ולחשב מפלסי רעש חזויים ממערכות בלתי ידועות. לפיכך מוצע כי במסגרת הבקשה לקבלת היתרי בניה, תלווה התכנית בנספח אקוסטי אשר יאשר ע"י המחלקה לאיכות סביבה בעיריית הרצליה.

לסיכום - תרומת הפרויקט למפלסי הרעש תהיה שולית ולא תגרום לחריגות מתקנים ידועים.



8. מסרדי רוחות ותחושת אי נוחות לאדם

8.1 כללי

כל בניה גבוהה גורמת לשינויים מיקרואקלימים, שעיקרם שינויים בהתפלגות מהירות הרוח סביב המבנים. אופי התפלגות מהירות הרוח נגזר מפרמטרים חיצוניים כמו מיקומם של מבנים סמוכים, גובהם וצורתם. הגברת מהירות זרימת הרוח סביב פאות הבנין עלולה לגרום לתחושת אי נוחות.

בעוד שמהירות הרוח הינה פרמטר הניתן למדידה כמותית אוביקטיבית, הרי שתחושת "אי הנוחות" הינה תחושה סוביקטיבית בעלת שונות רחבה. לדוגמה: הגברת מהירות הרוח בעונת הקיץ ובימים חמים בכלל, עשויה לגרום לתחושת הקלה על הולכי רגל ודיירים באזור. מאידך, השפעה כזו עלולה לגרום לתחושת אי נוחות בעונת החורף.

8.2 תנאי רוחות חזויים באזור הפרויקט המתוכנן

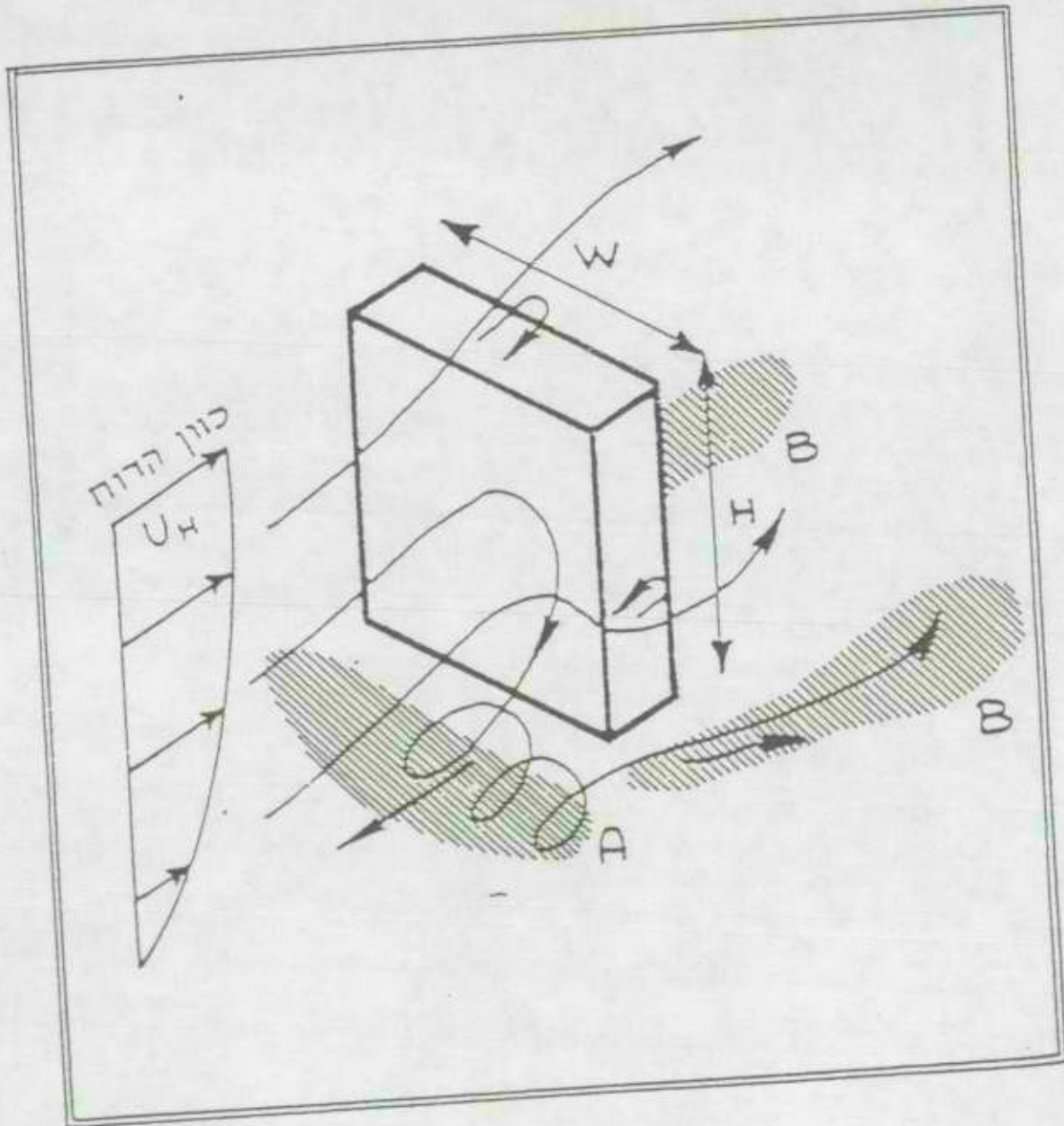
8.2.1 כללי

הרוחות השכיחות ביותר באזור מישור החוף הינן רוחות מערביות.

בסמרות המקצועית בנושא נמצא כי טווח ההשפעה של השינויים בתנאי הרוחות, והשפעתם על הסביבה הנס המבנים הגבוהים בפרויקט הם כרוחב המבנה לשני צידיו במימד האופקי וכגובה המבנה, במימד האנכי. בחזית המערבית של הפרויקט, מתוכננים בניינים ברוחב של כ-36 מ'. מכאן, שבמקרה של נשיבת רוחות מהגזרה המערבית, אין חשש לשינוי במסטר הרוחות בסביבת בתי המגורים הקיימים, המצויים במרחק גדול יותר מהבניינים המתוכננים ולפיכך לא צפויה השפעה על נוחות האדם בבתיים אלה.

בתשריט מס' 13 מוצגים באופן סכמטי איזורי ההשפעה של הגברת מהירות הרוח סביב הבניין בעת נשיבת הרוח המערבית שהיא השכיחה ביותר.

תשריט מס' 13 : איזורי הגברת רוח סביב בניין גבוה



ח"פ יעצים והנחה בע"מ  
 המלך ג'ורג'י 116 ירושלים  
 מיקוד 94229  
 טל. 01-243759



### 8.2.2 תחום השפעת השינויים בתנאי הרוחות

זרימת הרוח החופשית המתקרבת לבנין גבוה הינה זרימה טורבולנטית שמהירותה גדלה עם הגובה מעל פני הקרקע. היתקלות הרוח בבנין יוצרת לחצים דינמיים חיוביים על חזית הבנין, הגדלים עם הגובה, עד למכסימום של כ- $3/4 - 2/3$  מגובה הבנין. בנקודה זו, המוגדרת כ"נקודת ההפרדה", מהירות הרוח מאחורי הבנין, שואפת לאפס.

זרימת רוח זו גורמת לשינויי זרימה בשלושה איזורים סביב בנין גבוה, כמתואר בתשריט מס' 14:

1. באזור הפאה החסויה של הבנין, נוצר מצב של תת לחץ, עם גרדינט לחצים שלילי.
  2. תנאי הרוח באזור תת הלחץ, מתאפיינים בזרימה נגדית של אוויר, עם זרמים אנכיים לאורך הפאה החסויה של הבנין.
  3. קיומו של "מפל לחץ אנכי" דינמי מקומי בחזית הבנין, גורם לזרימת רוח אנכית כלפי מטה, מתחת ל"נקודת ההפרדה", וליצירת "מערבל" (Downwash vortex), בבסיס הבנין הגבוה (אזור A בתשריט).
- מערבל זה מתאפיין בטורבולנטיות גבוהה ובמהירות רוח ממוצעת גבוהה (Wise, 1972).
3. הזרימה במורד מגבירה את עוצמת הזרימה המואצת סביב צידי בסיס הבנין, לעבר אזורי היניקה (אזור B בתשריט).
- תופעה זו מוגדרת כ-"Corner Effect" והשפעתה מורגשת ברדיוס רוחב הבנין (Davenport 1977).

### 8.2.3 עוצמות הגברה ותנאי נוחות

עוצמת ההגברה של מהירות הרוח וטווח ההשפעה הינם פונקציה של גובה הבנין, רוחבו, עוביו, גובה המבנים הסמוכים אליו והמרחק ביניהם. באזורים בהם מתרחשות התופעות הנ"ל, ניתן לצפות למהירויות רוח הגבוהות פי 2.0 - 0.6 ממהירות הרוח הקיימת בגג המבנה הגבוה. אומדן תנאי הרוח הצפויים באתר מבוסס על שיטות הערכה הכלולות בפרסומים של התחנה לחקר הבניה והפקולטה להנדסה אזרחית<sup>2,1</sup>.

(1) אקלים הרוח בסביבה הבנויה. מ.פציוק וס. פורה. התחנה לחקר הבניה 1982.

(2) קרטריונים לקביעת נוחות האדם. מ.פציוק וס. פורה 1980.



תשריט מספר 14: איזורי הגברת הרוח בזמן נשיבת רוח מערבית



מקרא

איזור תת לחץ



תחום הגברת רוח



כיוון זרימה כללי



רוח מערבית



ה"פ יקב"ס הנדסה בע"מ  
המלך ג'ורג'י 16 בני ירושלים  
טלפון 2279

משרד המבנים והתשתיות, תל אביב-יפו, תש"ל

את חישוב תנאי הרוח באתר הפרויקט ניתן לבסס על נתוני מהירות הרוח באזור כפי שנמדדו בתחנה המטאורולוגית בשדה דב שנתוניה מיצגים את איזור שפלת החוף בכלל כולל סביבת הפרויקט. לשם קבלת ההשפעות הצפויות מהמבנה על הרוחות בסביבתו, נערכו חישובים ע"פ השלבים הבאים:

1. התאמת מהירויות הרוחות שנמדדו בתחנה בשדה דוב, שגובהה כ-10 מ' מעל הקרקע והיא נמצאת באיזור פתוח, לנתוני הסביבה של הפרויקט ולגובהו של גג הבניין.
- גובה גג הבניין שנלקח הינו הגובה המקסימלי - עבור הבניין הגבוה (18 קומות, גובה מעל הקרקע - 64.5 מ').
2. התאמת הערכים המתקבלים בגג הבניין לגובה האמפטיבי של אדם (כ-2 מ').
3. חישוב מהירות הרוח בגובה אדם באיזורים A ו-B.
4. חישוב תנאי הנוחות סביב פרויקט שער "מרינה לי" נעשו על פי

ההגדרות המקובלות בספרות המקצועית הבאות:

<u>דרגת נוחות</u>	<u>ערכי רוח שקולה (מ' שניה)</u>
"נוח"	מתחת ל-6
"לא נוח"	6-9
"קשה"	9-15
"לא סביל"	15-20
"מסוכן"	מעל 20

בחישוב ערכי הרוח השקולה קיימת התייחסות לאחוז הטורבולנציה. רוח המלווה בטורבולנציה חזקה (באזור החוף קיימת בד"כ טורבולנציה גבוהה), שקולה בהשפעתה על האדם, לרוח חזקה ממנה אשר אינה מלווה בטורבולנציה.

בסבלה מס' 6 להלן מחושבות עוצמות הרוח החזויות ושכיחותן באיזורים A ו-B סביב פרויקט "מרינה לי". חישוב זה נעשה בשלבים שונים, כפי שמפורט לעיל (שלבים 1-3).



מכנה מס' 6: פונתח רוחות חזויים באיזורים A ו-B (גובה אדם, % מהזמן)

שעה 08:00

צפון	מזרח	דרום	מערב	מחירות (מ'/שניה)		
				כיוון שכיחות	איזור B	איזור A
				22.0	< 0.6	< 0.5
1.1	2.6	6.8	5.9	16.4	< 1.7	< 1.4
2.0	3.4	14.9	8.4	28.7	< 3.3	< 2.8
1.6	1.8	10.8	7.0	21.2	< 5.2	< 5.0
0.3	0.9	4.4	2.8	8.4	< 8.2	< 7.4
0.1	0.0	0.6	2.6	3.3	> 11.8	> 10.0
5.1	8.7	37.5	26.7	100.0	סה"כ	

שעה: 14:00

צפון	מזרח	דרום	מערב	מחירות (מ'/שניה)		
				כיוון שכיחות	איזור B	איזור A
				1.0	< 0.6	< 0.5
0.5	0.1	0.4	2.4	3.4	< 1.7	< 1.4
1.4	0.2	0.9	10.0	12.5	< 3.3	< 2.8
3.9	0.5	1.7	41.5	47.6	< 5.2	< 5.0
3.7	0.2	0.9	22.9	27.7	< 8.2	< 7.4
0.8	0.0	0.2	6.8	7.8	> 11.8	> 10.0
10.3	1.0	4.1	83.6	100.0	סה"כ	

שעה: 20:00

צפון	מזרח	דרום	מערב	מחירות (מ'/שניה)		
				כיוון שכיחות	איזור B	איזור A
				17.7	0	0
4.6	1.3	2.4	7.1	15.4	1.1	1.0
9.7	2.6	4.9	10.8	28.0	2.2	1.9
9.2	2.4	3.1	10.3	25.0	3.3	2.8
3.7	0.2	0.4	4.6	8.9	4.4	3.8
0.4	0.0	0.1	2.3	2.8	5.5	4.7
0.0	0.0	0.0	2.5	1.5	6.6	5.6
0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	7.8	6.6
0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	> 8.9	7.6
27.6	6.5	10.9	37.3	100.0	סה"כ	



טבלה מס' 7 מציגה תוצאות החישוב של תנאי הנוחות, על פי ההגדרות לעיל, בחישוב כאמור מתקבלים ערכי רוח שקולה, המתיחסים לאחוז טורבולנציה.

טבלה מס' 7: הערכת תנאי הנוחות הצפויים (% מהזמן)

דרגת נוחות כאחוז מהזמן					
מסוכן	לא סביל	קשה	לא נוח	נוח	חזית / תנאים
0.1 0.2 ---	0.5 0.4 ---	10.2 11.6 0.4	19.4 28.5 4.9	61.1 59.3 89.4	מערב 08:00
					14:00
					20:00
0.1 0.4 ---	2.4 6.0 0.2	3.9 24.3 0.5	9.1 45.7 9.6	84.5 23.6 89.7	צפון 08:00
					14:00
					20:00
0.3 0.5 ---	2.0 5.8 0.2	4.6 23.9 0.5	13.2 42.9 9.6	79.9 26.9 89.7	דרום 08:00
					14:00
					20:00
--- 0.1 ---	0.6 0.8 ---	4.8 4.7 0.5	13.3 5.8 4.1	81.3 88.6 95.4	מזרח 08:00
					14:00
					20:00
0.1 0.3 ---	0.4 4.8 0.1	7.8 15.6 0.7	17.1 37.4 8.1	74.6 41.9 91.1	מצוק 08:00
					14:00
					20:00

8.2.4 ניתוח הממצאים

מניתוח הערכים המתקבלים בסבלת השכיחות לתנאי הנוחות (טבלה מס' 7) עולה כי:

- באזור החזית המערבית של מבנה הפרויקט ישררו ברוב שעות היום תנאי נוחות טובים עד בינוניים.

בשעות הבוקר והצהריים ישררו בגזרה המערבית של הפרויקט בכ-10% מהזמן תנאי נוחות קשים.

בכ-0.5% מהזמן עלולים לשרור תנאים המוגדרים כבלתי נסבלים (קושי לשלוט בהליכה ישרה) ובכ-0.1% מהזמן יתקמו תנאים המוגדרים כמסוכנים (הרוח מונעת התקדמות).

בשעות הערב, עם ירידת עוצמת הרוחות ישררו בחזית המערבית תנאי נוחות טובים ובינוניים בלמעלה מ-99% מהזמן, ובכ-0.5% מהזמן ישררו תנאים קשים (הפרעה לביצוע פעילות).

- באזור החזית המזרחית ישררו בכל שעות היום תנאי נוחות טובים עד בינוניים (בכ-95% מהזמן), כאשר בשעות הבוקר והצהריים עלולים לשרור תנאי נוחות קשים בכ-5% מהזמן, ותנאים מסוכנים עלולים לשרור בכ-0.1% מהזמן.

- באזור החזיתות הצפונית והדרומית ישררו בשעות הבוקר והערב תנאי נוחות טובים ובינוניים בכ-95% מהזמן, תנאים קשים בכ-3% מהזמן ותנאים לא סבילים בכ-2% מהזמן.

בשעות הבוקר יתכנו בחזיתות אלו תנאים מסוכנים בכ-0.3% מהזמן.

בשעות הצהריים עם התגברות הרוח המערבית ישררו בכ-30% מהזמן תנאי נוחות קשים, כאשר בכ-0.5% מהזמן ישררו תנאים המוגדרים כמסוכנים.

- בגין מימדי הפרויקט ומידותיו מתייחסים כל הממצאים הנ"ל לתחום שטח התכנית בלבד ואין הם משפיעים באורח ניכר על השטחים ההיקפים או הסמוכים שמסביב לפרויקט.

יש לציין כי הנחת המוצא קובעת כי מהירות הרוח שקולה בערך של 6 מ' לשני'. מהווה את הסף שממנו ומעלה מוגדרים תנאי הרוח כבלתי נוחים לפעילות האדם, החל מפעילות קצרה ועד לפעילות ארוכה וישיבה ממושכת. המלצה זו מקובלת באנגליה וביבשת צפון אמריקה (Hunt 1982, Davenport). (1977).



נוסיף עוד, כי הערכים המופיעים בטבלאות הנ"ל הינם סוביסקטיביים  
מאחר ותחושת הנוחות נובעת מהעדפות אישיות שונות.  
כמו כן, למקדם הטורבולנציה ניתן במודל משקל רב, ובכועל צפוי כי  
מהירות הרוח האוביסקטיבית שתמדד בנקודות השונות תהיה נמוכה  
מהמצוין, בפקטור של פי 1.3.

ראוי לציין כי ניתן להתיחס לחלק מנתוני הרוח ה"קשים" גם כאל גורם  
חיובי, היות והשפעת הרוחות הנושבות בעונת הקיץ (בניגוד לרוחות  
החורף), תגרום להקלת עומס החום השורר בסביבת הפרויקט המתוכנן.

מנסיון בבניינים נמוכים יותר בסמוך לחוף עולה, כי הנמכת הבניין  
בכ-40 מ' תקטין את עוצמות הרוח בכ-9% בלבד. מכאן שההשפעה המתלווה  
לגובה הפרויקט מעל ל-5-6 קומות הולכת ופוחתת.

קיימים מספר פתרונות מקומיים אפשריים בסמוך לאיזורים בהם צפויה  
הגברת רוח, העשויים להקטין את תחושת אי הנוחות מהרוחות.  
לפיכך מוצע כי בעת התכנון המפורט של הפרויקט ופיתוח השטח סביבו  
יושם דגש על אלמנטים ארכיטקטוניים אשר יוצבו בסמוך לשטחים  
ציבוריים פתוחים ולדרכים להולכי רגל.

לסיכום, ברוב המקרים אין לבניין השפעה שלילית על תנאי הנוחות  
מבחינת רוחות בסביבתו.

עיקר המצבים המוגדרים כבלתי נסבלים או כמסוכנים ישררו בעונת החורף  
בה מתקיימות מהירויות רוח גבוהות בעת התרחשות סופות.  
מצבים מסוכנים אלו מתרחשים כמעט ורק בחזית המערבית, הפונה לים.  
בחזית הצפונית, הבנויה כיום בבתי מגורים, ישנם תנאים קשים רק בכ-  
3% מהזמן, וזאת רק למרחק של כ-40 מ' מהבניין.



9. אור וצל

בניין גבוה, המתנשא באופן ניכר מעל סביבתו המבונה, גורם להסתת צל על הבניינים שמסביבו.

אורכו וכיוונו של הצל הנגרם על ידי בניין כזה תלויים במימדי המבנה ובזווית השמש בשמים עפ"י שעות היממה ועונות השנה.

המשמעות העיקרית של הסתת צל היא בהקטנת עוצמת האור המגיעה לאיזור המוצל, אך גם הקטנה של קרינת השמש הישירה ושל עומת החום באיזור המוצל, בכל מקרה, מצב של אי הצללה מוחלטת כמעט ואינו אפשרי.

על מנת להנות מהשמש ב-100% מזמן זריחתה, על המבנה להיות בלתי מוצלל לחלוטין על ידי גופים כגון בתים סמוכים, גדרות, צמחיה וכ"ו.

על אורכו, רוחבו וכיוונו של הצל משפיעים הגורמים הבאים:

א. מסלול השמש

מיקומה של השמש משתנה בהתאם לשעות היום ועונות השנה:

- בעונת החורף מסלול השמש מאופיין בזוויות נמוכות. השמש זורחת דרומית למזרח ושוקעת דרומית למערב, ביום הקצר ביותר בשנה (21 בדצמבר) זורחת השמש במשך כ-10 שעות ביממה.

- זווית השמש הסולרית המקסימלית ביום זה הינה כ-35 מעלות. בעונת החורף מסלול השמש מאופיין בזוויות גבוהות. השמש זורחת צפונית למזרח ושוקעת דרומית למערב, ביום הארוך ביותר בשנה (21 ביוני) זורחת השמש במשך כ-14 שעות ביממה.

זווית השמש הסולרית המקסימלית ביום זה הינה כ-81 מעלות. מימדי המבנה המטיל את הצל.

בשל זווית השמש בשמים, ההצללה הקטנה ביותר הינה בחודשי הקיץ והגדולה ביותר הינה בחורף.

בעונת הקיץ ההצללה הינה לכוון מערב בשעה 10:00, לכוון צפון בשעה 12:00 ולכוון מזרח בשעה 14:00.

בעונות המעבר ההצללה בשעה 10:00 הינה לכוון צפון-מערב ובשעה 14:00 לכוון צפון-מזרח.

בעונת החורף ההצללה בשעה 10:00 בבוקר הינה לכוון צפון-צפון-מערב ובשעה 14:00 לכוון צפון-צפון-מערב.

לשם בחינת השפעת הסתת הצל על בתים הקיימים מצפון לפרוייקט, נבחנו בנפרד שני המבנים\* -

מבני המגורים בני 8 קומות (רח' סטרומה) ומבני המגורים בו 18 הקומות\*.

להלן נפרט -

השפעת המבנים בני 8 קומות

המבנו המתוכנן הקרוב ביותר למבני המגורים ברח' סטרומה נמצא בפינה הצפון-מערבית של התוכנית.

המרחק בין הנקודה הגבוהה ביותר במבנה זה מרוחקת בכ-47 מ' מהבית השכן, בפינת רח' סטרומה ורח' רמות ים.

הפרש הגבהים בין גג המבנו המתוכנן לחלון בקומה השנייה של הקוטג' הינו כ-17.5 מ'.

יחסים אלו יוצרים זווית גובה של כ-20 מעלות.

זווית זו קטנה גם מהזווית הנמוכה ביותר של השמש בחורף מכוון דרום.

לפיכך, לא צפויה כל הצללה באיזור זה.

תוכנית המבנים יוצרת מצב בו, ככל שנעים מזרחה, המרחק בין מבני

התוכנית לבין המבנים ברח' סטרומה הולך וגדל ולפיכך זווית הגובה קטנות.

כך, גם מהמבנים המזרחיים יותר לא תתקבל כל הצללה על המבנים ברח' סטרומה.

בתשריט מס' 15 מוצג אופן החישוב עבור הצללה מבניין המגורים לבית סמוך.

השפעת המבנו הגבוה (18 קומות)

המרחק הקרוב ביותר בין המבנה ובין הבתים השכנים הינו כ-65 מ'.

הפרש הגבהים בין הנקודה הגבוהה ביותר במבנה ובין הבית השכן הינו כ-45 מ'.

יחס זה יוצר זווית בגובה של כ-35 מעלות, שהינה זווית השמש הנמוכה ביותר בחורף מכוון דרום.

לכן, בחודש דצמבר, עלול המבנה ליצור הצללה במשך ימים אחדים (זאת, במידה ולא קיימת עננות בימים אלו).

בקיץ ובעונת המעבר, כאשר זווית רום השמש גבוהה יותר, לא תתקיים כל הצללה של המבנים המתוכננים על הבתים הקיימים בסביבה.

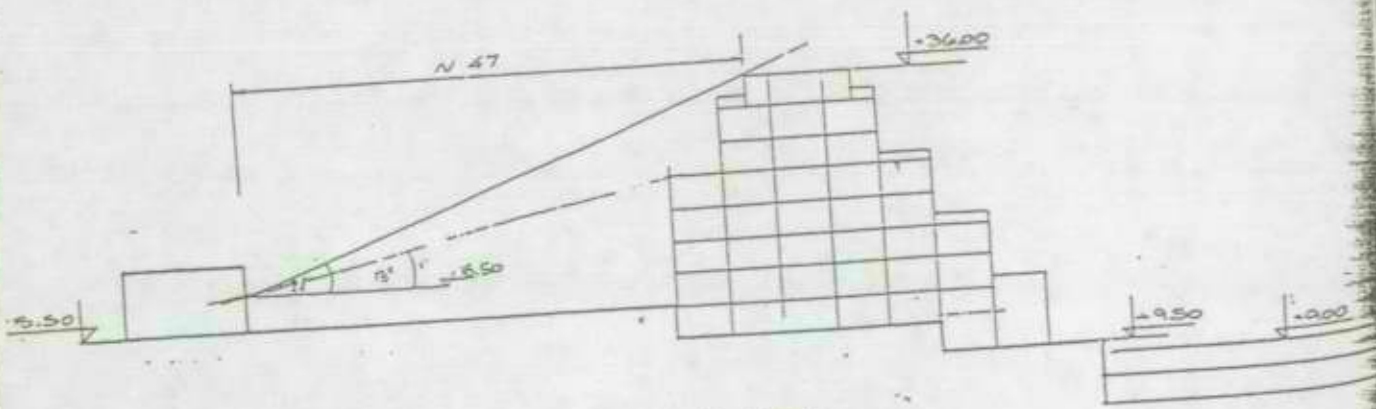
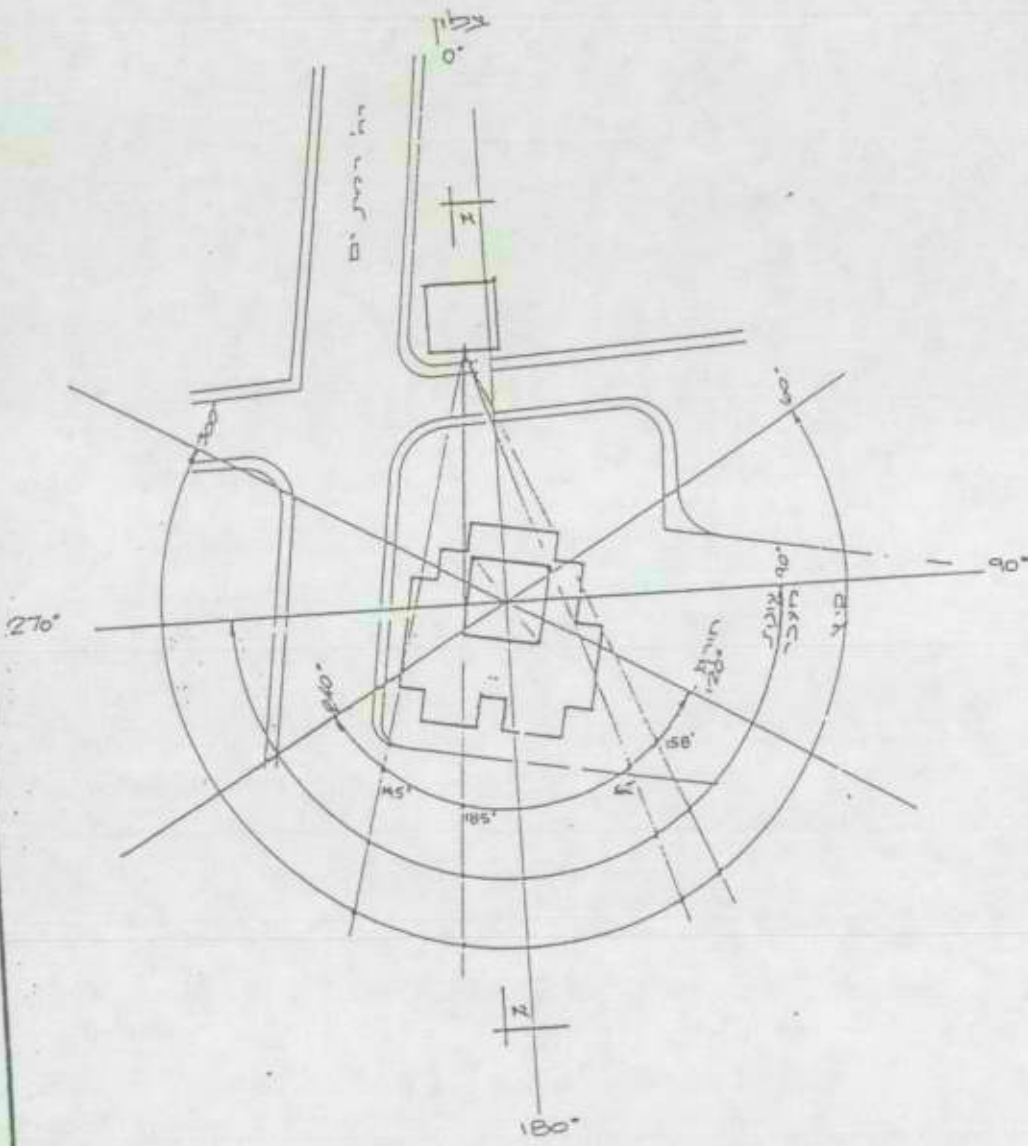
בתשריט מס' 16 מוצג אופן החישוב עבור ההצללה מהבניין הגבוה לבית סמוך.

ניתן לסכם ולומר, כי כפי שעולה מבדיקת הסלת הצל על ידי הבניינים

המתוכננים, אין להסלת הצל באיזור הנדון השפעות מהותיות העלולות לפגוע בסביבתו.

(3) מתוך חוות דעת בנושא איכות הסביבה שהוכנה ע"י אינג' עמוס חלפון, A.E.S. בע"מ.

תשריט מס' 15 : חישוב ההצללה מבניין המגורים  
(8 קומות) לבית ברח' סטרומה



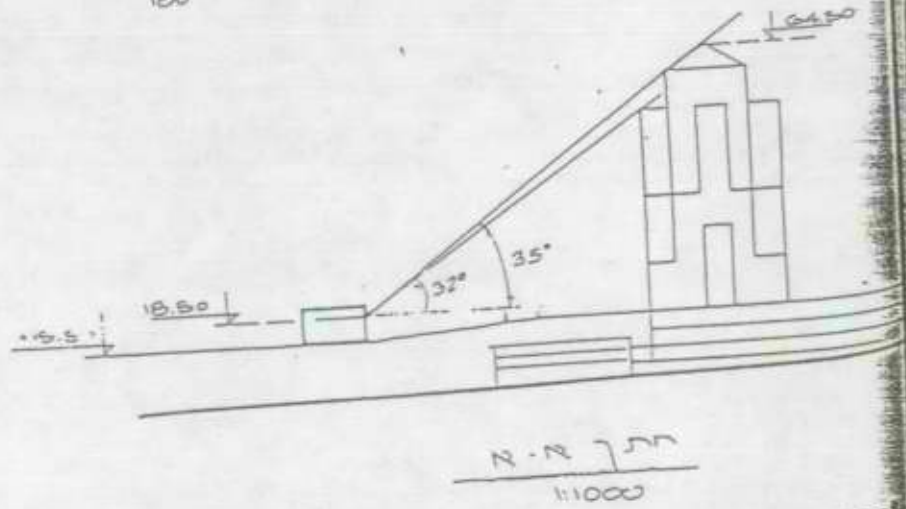
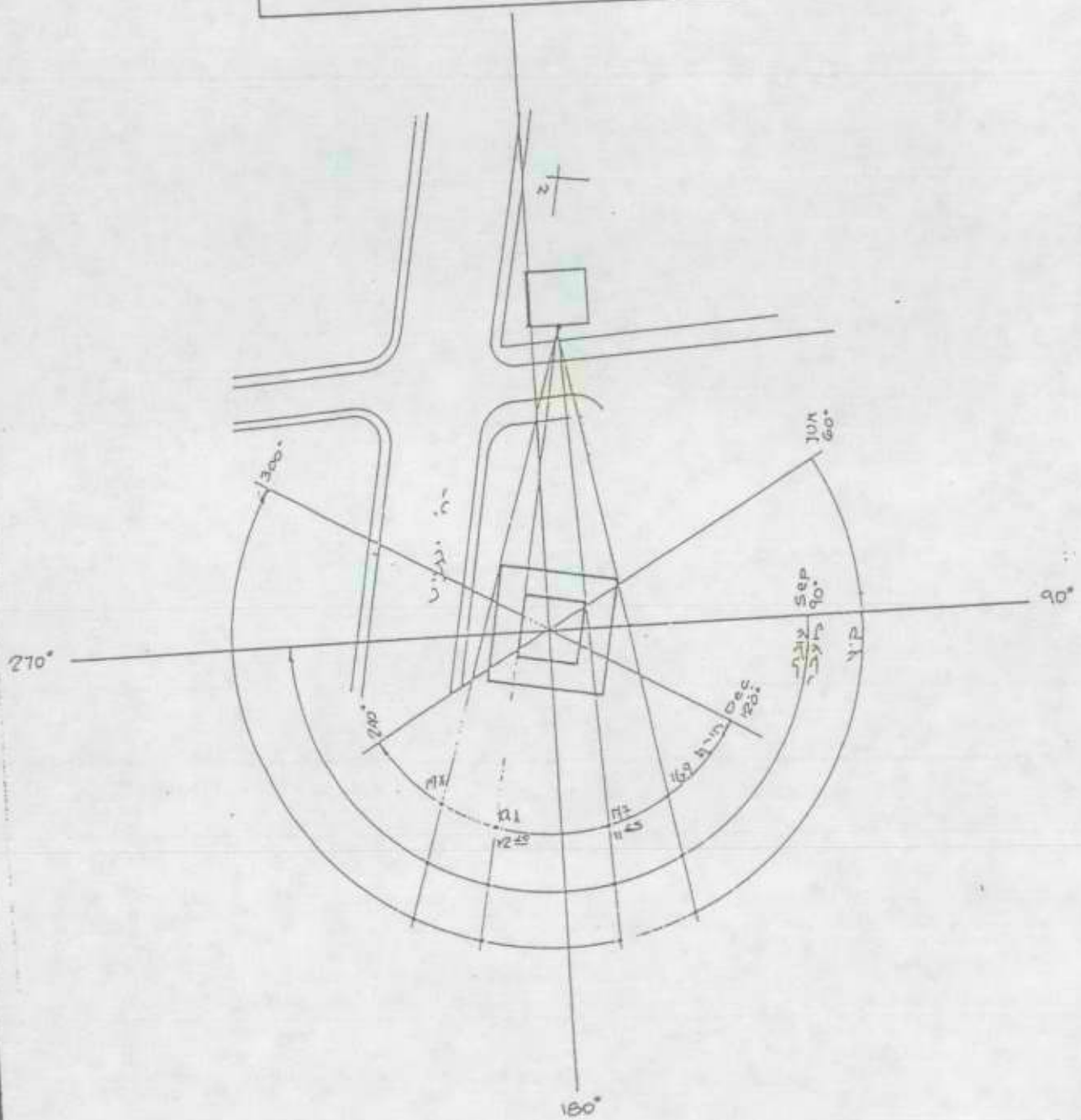
חורף א.מ.  
ק.כ. 1/500

ת"פ יועצים הנדסה בע"מ  
המלך ג'ורג' 116 ירושלים  
מיקוד 94229  
טל. 02-243759

מתוך חוות דעת בנושא איכות הסביבה על "שער מרינה ליי",  
אינג' עמוס חלפון. A.E.S. בע"מ.



תשריט מס' 16 : חישוב ההצללה מבניין המגורים  
(18 קומות) לבית ברח' ירמיהו



תר"פ יעצים הנדסה בע"מ  
המלך ג'ורג' 16 ירושלים  
מיקוד 94229  
טל. 02-243759

מתוך חוות דעת בנושא איכות הסביבה על "שער מרינה לוי".  
אינג' עמוס חכבון. A.E.S. בע"מ.

10. מים ושפכים

10.1 הידרולוגיה ומי תהום

מדרום למתחם הפרויקט עובר נחל גלילות, הנשכך לים בסמוך למרינה. במקום השפכו לים נקטע מצוק הכורכר. נחל גלילות מוזרם כיום באופן מוסדר, בצינורות תת-קרקעיים. לכן, אין חשש לזיהום מי הנחל בשל הקמת הפרויקט או השימוש במבני המגורים.

בשל הסמיכות לים, גובה מי התהום באיזור זה הינה כ-0.5-0 מ' בלבד מעל פני הים. באיזור בנייני ה-8 קומות, מפלס הקרקע גבוה מ-10 מ'; גובה מפלס הקרקע באיזור בניין ה-18 קומות הינו כ-15 מ'. לעת ביצוע הפרויקט, יש לדאוג ולהקפיד שלא תתאפשר חדירה של היסודות עד למי התהום. עם זאת יש לציין, שקיימת סבירות גבוהה, שבאיזור זה הפן-הבייני נע מזרחה, מעבר למתחם הפרויקט ולכן מי התהום באיזור מלוחים ולא ניתנים לניצול.

10.2 שפכים

שפכי הביוב הביתיים מהפרויקט יוזרמו אל מערכת הביוב המרכזית המוקמת בימים אלו בסמוך למתחם הפרויקט, בפונה הצפון-מזרחית של המרינה. מערכת ביוב זו שואבת אליה חלק מהביוב של הרצליה ומזרימה אותו דרך צינורות העוברים תת-קרקעית, מתחת לרח' יורדי הים, אל אגני החימצון של הרצליה. מערכת ביוב זו תיתן פתרון לבעיית הביוב באיזור כולו, כולל הרצליה פיתוח, המרינה והפרויקט המתוכנן.

11. חזות

כאמור, איזור פרויקט "שער מרינה לי" מתוכנן להבנות באיזור שהינו כיום איזור פתוח. שטח נרחב זה מהווה את אחד האזורים האחרונים שנשארו בלתי בנויים באיזור גוש דן.

עם זאת, בפועל, האיזור מוזנח ומלוכלך.

יש להדגיש שתחילתו של האיזור הפתוח הינו מדרום למתחם הפרויקט. המתחם נמצא צפונית למרינה, למתקן ביוב החדש הנבנה כעת ולרח' יורדי ים.

הפרויקט המתוכנן יהווה ללא ספק שינוי מבחינת גובהו באיזור זה, ולכן יבלוט בשטח. מבני הפרויקט יגדירו את קו הרקיע של האיזורים האורבניים החדשים המתוכננים בדרום מערבה של הרצליה.

שתי המבנים לאורך רח' יורדי הים מגדירים את הציר האורבני החדש (רח' יורדי הים) ומשאירים מרחב מגונן מעל החניון התת-קרקעי.

בנוסף מתוכננת כיכר שתבנה בצומת הרחובות וינגייט - יורדי הים. כיכר זו תהווה שער כניסה מטופח ומגונן בכניסה לאיזור האורבני החדש ולחוף הים והמרינה.

תכנונם של המבנים לאורך רח' יורדי הים אנכית לקו החוף מאפשר שמירת מבט פתוח אל הים והמרינה. הבניין הגבוה תוכנן בחלקו המזרחי של המתחם ובכך קו החוף נשאר פתוח ונמוך.

הפרויקט מתוכנן כך, שישארו איזורים רחבים לגינון.

בצפונה של המתחם, בגבול עם הרצליה פיתוח, תישאר רצועה רחבה עבור שטחים ירוקים. הצמחיה תהיה משולבת עם עצים ושיחים על מנת למתן את המעבר מבניה דו קומתית לבניינים בני 8 קומות.

טיפול זה יבטיח יצירת חיץ ומעבר נאות מאזור הבניה הנמוכה בצפון לאזור האורבני המתפתח בדרום.

רצועה ירוקה נוספת, כאמור, מתוכננת להיות בין בנייני המגורים ורח' יורדי הים, מעל החניון הציבורי.

תשריטים מס' 17 ו-18 מציגים פנורמות מאיזור הפרויקט (מצב נוכחי).



12. ארכיאולוגיה

כ-250 מ' דרומית לכרויקט נמצא האתר הארכיאולוגי "תל מיכל".  
באתר נמצאו שרידי ישובים החל מתקופת הברונזה התיכונה ועד לתקופת  
הערבית הקדומה. הפירות במקום בוצעו בסוף שנות ה-50 וראשית שנות ה-60  
ובמהלכן נתגלו שרידי מקדש פיניקי (התקופה הפרסית) ובמת פולחן מתקופת  
הברזל.

בחולות אשר בין התל לחוף הים נמצאים שרידי בית הקברות של הישוב.  
התל מיועד לשימור כחלק מגן ציבורי, ע"פ תב"ע 2200.  
תשריט מס' 19 מציג מפת אתרים ארכיאולוגיים.

13. חי וצומח

בסביבת הפרויקט אין כל ערכי חי/צומח חשובים.  
עבודות הפיתוח והבנייה גרמו במהלך השנים לשינוי מהותי באופיו הטבעי של  
השטח.

מרחב תכנון מקומי הרצליה

תכנית מס' הר/05 - הר/1786

שינוי לתכנית מתאר מס' הר/253 א' ו-הר/488

הרצליה - שער מרינה-לי

1. שם התכנית : תכנית מס' הר/05 - הר/1786  
שינוי לתכנית מתאר מס' הר/253 א' ו-הר/488
2. תחולת התכנית : תכנית זו תחול בגבולות השטח המותחם בקו כחול  
כהה בתשריט המצורף אליה (להלן "התשריט")
3. מסמכי התכנית : התכנית כוללת דפי הוראות בכתב (להלן "התקנון"),  
תשריט המצורף לתכנית זו והערוך בקנה מידה  
1,000 : 1 למצב מוצע ותשריט בקנ"מ 2,500 : 1  
למצב קיים, נספח בינוי וחזיתות ונספח  
תנועה וחניה. כל מסמך ממסמכי התכנית מהווה חלק  
בלתי נפרד מהתכנית.
4. בינוי : נספח הבינוי בתכנית זו מהווה חלק בלתי נפרד  
מהתכנית, אינו מחייב ומצביע על מגמות התכנון  
בלבד.
5. מקום התכנית :
- מחוז : תל-אביב  
נפה : תל-אביב-יפו  
עיר : הרצליה - שער מדינה-לי  
רחובות : שדרות הגלים - חוף הים  
גוש : גוש 6419 חלקות 4(חלק), 5(חלק), 8, 10(חלק),  
12, 14, 16  
גוש 6590 חלקות 1(חלק), 5(חלק), 14(חלק)  
בעלי הקרקע : אשטרום חברה להנדסה בע"מ, מ.מ.י. ואחרים  
יוזם התכנית : ועדה מקומית לתכנון ובניה הרצליה  
מגיש התכנית : אשטרום חברה להנדסה בע"מ  
המתכננים : י. גולדנברג - מ. בוכמן - אדריכלים  
שטח התכנית : כ-101.5 דונם
6. מטרת התכנית :



- ולאזור מלונאות ונופש, לשם הקמת שכונת מגורים עם 376 יח"ד, סה"כ שטח רצפות כולל 54,500 מ"ר.
- (2) שינוי יעוד שטחים ממגרש מיוחד לשטח ציבורי פתוח.
- (3) שינוי יעוד שטח ממגרש מיוחד לשטח למבני ציבור עפ"י התכליות הקבועות בתכנית המתאר הר/ 253 א'.
- (4) התווית דרכים חדשות, הרחבת דרכים קיימות וביטול דרך.
- (5) קביעת הוראות בניה ותנאים למתן היתרי בניה.
- (6) קביעת הוראות לעיצוב ארכיטקטוני וחומדי נמר.
- (7) קביעת מועד לביצוע התכנית.

7. קביעת הוראות בניה :

הועדה המקומית תהא מוסמכת להוציא היתרי בניה עפ"י טבלת יעודי השטחים וזכויות הבניה הבאה :

לחכנית הכללית		לשטחים שבבעלות היזם			טבלת יעודי שטחים
שטח	שטח	הפרש	שטח	שטח	י ע ו ד
% - ב	בדונם	בדונם	% - ב	בדונם	
22.0	22.4	---	28.0	22.4	אזור מגורים מיוחד מו
9.6	9.7	---	12.2	9.7	מוו
8.3	8.4	---	10.5	8.4	מווו
5.8	5.9	---	7.4	5.9	מוו
45.7	46.4	---	58.1	46.4	סה"כ מגורים
5.7	5.8	---	7.3	5.8	שטח למלונאות מו
3.0	3.0	---	3.7	3.0	שטח למבני ציבור
12.8	13.0	2.9	12.6	10.1	ש צ פ
2.4	2.5	---	3.1	2.5	שטח פרטי פתוח
13.2	13.4	2.4	13.8	11.0	דרך מתוכננת
17.2	17.4	16.3	1.4	1.1	דרך מאושרת
100.0	101.5	21.6	100.0	79.9	סה"כ

באזור מגורים מיוחד - מגרש מס' I :

(א) תותר הקמת 220 יח"ד בבנינים מדורגים עד גובה 18 קומות, בשטח רצפות כולל של 26,500 מ"ר, ויותר השימושים - מגורים, 500 מ"ר מסחר, 700 מ"ר הכוללים אולם כושר, בריכת שחיה לשימוש הדיירים בלבד ומתקני ספורט. מגרשי החניה לטעינה ופריקה למסחר יהיו מופרדים ממגרשי החניה השייכים למגורים. שטחי המסחר ימוקמו כך שלא יהוו מטרד כל שהוא לאזור המגורים. הכל באישור הועדה המקומית, כאמור בסעיף 11 בהמשך.

באזור מגורים מיוחד - מגרש מס' II :

(ב) תותר הקמת 52 יח"ד בבנין מדורג בגובה עד 8 קומות, שטח רצפות כולל 6,500 מ"ר.

באזור מגורים מיוחד - מגרש מס' III :

(ג) תותר הקמת 52 יח"ד בבנין מדורג בגובה עד 8 קומות ושטח רצפות כולל של 6,500 מ"ר.

באזור מגורים מיוחד - מגרש מס' IV :

(ד) תותר הקמת 52 יח"ד בבנין מדורג בגובה 8 קומות ושטח רצפות כולל של 6,500 מ"ר.

באזור מגורים מיוחד שטח יחידת דיור ממוצעת 120 מ"ר.

שטחים שאינם נכללים בחישוב אחוזי הבניה :

(ה) מרפסות לא מקורות בכל קומה שניה בתנאי שגובה המעקה לא יעלה על 1.10 מ' מפני הריצוף במרפסת, שטחי קומות חניונים כמצוין בנספח תנועה וחניה, מקלטים, חדרי מכונות ומדרגות, מעלית ומחסנים. לא ינתנו חדרי יציאות לגג והקלות בתוספת שטחי רצפות באזור מגורים מיוחד.

קוי בנין - כחסומים בתשריט.

באזור מלונאות :

(ו) תותר הקמת מבנה בגובה עד 8 קומות, סה"כ שטח רצפות כולל 8,500 מ"ר שישמשו למלון דירות וכן חזית מסחרית בקו בנין מערבי. סה"כ גובה הבנין מ-0.00 כחסומן בנספח בינוי.



11. הוראות בדבר מתן היתרי בניה :

- (א) כתנאי למתן היתרי בניה תוגש תכנית בינוי ופיתוח שטח שתכלול פיתוח נוף, תכנית פיתוח שטח אזור המלונאות לאזור מגורים מיוחד, שתוגש עפ"י דרישות המדוד לפיתוח סביבתי ובתאום עם מהנדס הועדה המקומית.
- (ב) חשמל, טלפון ומערכות תקשורת - הקיום וחיבורם יהיו תת-קרקעיים.
- (ג) צנרת - כל צנרת תהיה סמויה.
- (ד) הריסה - לא ינתנו היתרי בניה אלא לאחר הריסת או הבטחת הריסת המבנים הקיימים ופינוי השטחים המסומנים בתשריט להריסה והמצויים בשטח.
- (ה) משטחית - לא ינתנו היתרי בניה לפני ביצוע כל עבודות התשתית (ביוב, תיעול, ניקוז וכד') הדרושות בשטח לשם איכלוסו, או לפני הבטחת ביצועם, כולל שטחים ציבוריים ושבילים, בהתאם לאישור מהנדס הועדה המקומית.
- (ו) ינתן פתרון ארכיטקטוני למתקני אנרגיה סולרית, מזוג אויר, פרגולות, גדרות, חומרי גמר, מתקני סילוק אשפה, לשביעות רצון מהנדס הועדה המקומית.

12. הגבלות הבניה בגין בטיחות הטיסה :

- (א) על שטח התכנית חלות הגבלות בניה בגין בטיחות הטיסה המוטלות על ש"ת דב-הוז וש"ת הרצליה וסביבותיהם.
- (ב) נובה הבניה לא יעלה על הגובה המירבי המותר כפי שמופיע בתשריט מצב מוצע - בקיום בצבע (תכלת).
- (ג) לא יינתן היתר בניה למבנה במגרש מס' I אלא באישור מינהל התעופה האזרחית. אין להקים עגורנים באתר הבניה



לפני קבלת הוראות מינהל התעופה האזרחית - לסימון יום ותאורת לילה.

13. תחילת ביצוע התכנית :

תחילת ביצוע התכנית יחשב ביצוע יסודות תשתיות ל-100 יח"ד.

14. רישום שמחים ציבוריים :

כל שמחי הדרכים בתכנית וכל השמחים הציבוריים הפתוחים ושמחים לבניני ציבור יופקעו וירשמו בלשכת רישום המקרקעין על שם עיריית הרצליה ללא תמורה כשהם פנויים מכל שימוש, מבנה או חפץ.

15. גביית הוצאות :

הוצאות תכנית זו, לרבות הוצאות עריכתה וביצועה, תחולנה על בעלי החלקות הכלולות בתכנית, בהתאם ליחס שמחי הבעלות הרשומה בלשכת רישום המקרקעין עובר לפרסום בתכנית למתן תוקף.

16. היטל השבחה :

הועדה המקומית תמיל ותגבה מס השבחה כחוק.

17. יחס לתכנית הראשית :

על תכנית זו תחולנה תקנות תכנית מתאר מס' הר/253 א' על כל תיקוניה.

במידה ויהיה ניגוד בין הוראות תכנית זו להוראות התכנית הראשית, תכרענה הוראות תכנית זו.

..... בעלי הקרקע

..... יוזם התכנית

..... מגיש התכנית

י. גולדנברג - מ. בוכמן  
אדריכלים  
רח' מאיה 33 ת"א 65214  
טל. 295972

..... עורך התכנית

- תאריך :
- 12 במרץ 1991
  - 26 במרץ 1991
  - 31 במרץ 1991
  - 20 במאי 1991
  - 15 בספטמבר 1991

45

לשכת מועצה ארצית סחיפה

## מדינת ישראל

משרד האנרגיה והתשתית  
אגף תשתית ורישוי  
סימנו: 305/94  
כ"ח בתשרי תשנ"ה  
3 באוקטובר 1994

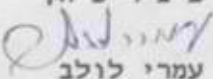
לכבוד  
מר עמרם קלעג'י  
יו"ר המועצה הארצית לתכנון ובניה  
מנהל כללי  
משרד הפנים

למר עמרם קלעג'י שלום רב,

הנדון: תמ"א 16 - סילוק אשפה  
סימוכין: פרטיכל החלטות מישיבה מס' 328 של המועצה הארצית לתו"ב  
מיום 23.8.94

בנוסח החלטת המועצה בענין תסקיר ההשפעה על הסביבה לאתר סילוק הפסולת טליה (חגל) לא באה לידי ביטוי דרישת משרד האנרגיה והתשתית לכלול בתסקיר גם את ההשפעה על מרבץ הגבס, אף שהוצגה על ידי בעת הדיון בנושא זה ונתמכה ע"י נציג המשרד לאיכות הסביבה.

אודה לך אם תוסיף זאת להחלטה.

ב ב ר כ ה,  
  
עמרי לולב  
מנהל אגף תשתית ורישוי

העתק: מר עמוס רון, מנכ"ל משרד האנרגיה והתשתית  
אדר' יהונתן גולני, מינהל התכנון, משרד הפנים  
דר' מיכאל בייט, מנהל מינהל מדעי האדמה, משרד האנרגיה  
דר' עמוס בייט, מנהל המכון הגאולוגי  
דר' עמית שגב, מכון גאולוגי



גוף - מועצה ארצית - פנימיים

## מדינת ישראל

משרד האנרגיה והתשתית

אגף תשתית ורישוי

סימנו: 302/94

כ"ז בתשרי תשנ"ה

2 באוקטובר 1994

לכבוד

מר עמרם קלעג'י

יו"ר המועצה הארצית לתכנון ובנייה

מנהל כללי

משרד הפנים

למר עמרם קלעג'י שלום רב,

הנדון: תמ"א 32 - גפ"מ

סימוכין: פרטיכל החלטות מישיבה מס' 328 של המועצה הארצית לתו"ב

מיום 23.8.94

לאחר עיון בנוסח ההחלטות בנדון מהדיון שבסימוכין, אנו מבקשים לחדד את הסיכום באופן שיתן ביטוי נאות לסוגיות שהוצגו על ידנו בדיון דנן.

1. הגבלת הוראת המועצה בענין תמ"א 32 לאתרים מרכזיים של גפ"מ וטיפול נפרד במסופי הדלק מקובלים על משרד האנרגיה, אולם על עורכי תמ"א 32 להתחשב בקשר הארגוני שבין מערך מתקני הגפ"מ ומסופי הדלק ולתת משקל חיובי, במערכת השיקולים הכוללת, לאתרי גפ"מ המאפשרים פתרון גם למסופי דלק.

משרד האנרגיה גיבש כבר את עמדתו בענין העתקת מסופי הדלק מפי גלילות במקביל להעתקת מתקני הגפ"מ. תכנון משולב של הוצאת מתקני הגפ"מ והדלק מגלילות במהלך אחד, הוא תנאי הכרחי ליצירת בסיס כלכלי ומסגרת ארגונית מעשית לפינוי, ולדעתנו יש לקדם שתי פעולות אלה במתואם ובו זמנית.

משרד האנרגיה הציע לשלב את חב' שרותי נפט בתכנון האתרים החלופיים במסגרת תמ"א 32 והשינוי לתמ"מ 3 למחוז המרכז. השילוב נועד להבטיח את יישום התוכנית ע"י הגורם הממלכתי הנושא באחריות להקמת המתקנים והפעלתם.

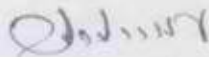
חב' שרותי נפט, המופקדת מטעם משרד האנרגיה על פרויקט זה, נוקטת כבר בצעדי התארגנות לביצוע ועליה להיות שותפה לתכנון הממלכתי בענין זה.

נוסח ההחלטה שבסימוכין איננו נותן כאמור ביטוי הולם לדברים אלה, אשר הוצגו על ידנו בישיבת המועצה ולפיכך אנו מבקשים להוסיף להחלטה את שני הסעיפים הבאים:

1. תכנון אתרי הגפ"מ במסגרת תמ"א 32 ואתר הגפ"מ המרכזי במסגרת השינוי לתמ"מ 3 למחוז המרכז, יתחשב ביתרון הארגוני והכלכלי הנובע משילוב מתקנים מרכזיים של דלק וגפ"מ.

2. עורכי התוכנית ישתפו את חב' שרותי נפט בתכנון, במגבלות חוק התכנון והבנייה, וימשיכו בתוכניות ובמחקרי השדה המבוצעים על ידה.

ב ב ר כ ה,



עמרי לולב

מנהל אגף תשתית ורישוי

העתק: מר עמוס רון, מנכ"ל משרד האנרגיה והתשתית  
מר יונתן גולני, מנהל מינהל התכנון, משרד הפנים  
גב' דינה רצ'בסקי, מנהלת האגף לתוכניות מתאר ארציות, משרד הפנים  
מר חיים אלישיב, מזכיר המועצה הארצית לתו"ב  
מר דוד בוצר, מנהל מינהל הגז, משרד האנרגיה  
מר יוסף קוליץ, מנהל מינהל הדלק, משרד האנרגיה  
מר אבי דותן, מנכ"ל חב' שרותי נפט

זמון - יחידה או למה (נוטילאי)

## מדינת ישראל

משרד האנרגיה והתשתית  
אגף תשתית ורישוי  
סימננו: 297/94  
כ"ז בתשרי תשנ"ה  
2 באוקטובר 1994

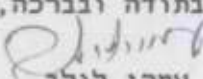
לכבוד  
מר חיים אלישיב  
מזכיר המועצה הארצית לתכנון ובניה  
משרד הפנים

לחיים אלישיב שלום רב,

הנדון: ישיבת מועצה ארצית מס' 326 ב-2.8.94

הנני להסב את תשומת ליבך כי בניגוד לרישומיכם לא נעדרתי מהישיבה בהנדון, אף כי הגעתי באיחור מה לאחר תחילתה.

אודה לך אם תתקן את רישומיכם בהתאם לכך.

בתודה ובברכה,  
  
עמרי לולב



זאנץ - אהרן חזקיהו  
סניף

מדינת ישראל  
משרד הפנים  
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

ז' אלול התשנ"ד  
14 באוגוסט 1994



לכבוד  
מכ דארי אולב  
משרד הארצית לתכנון ולבניה

ג.א.נ.

הנדן מוזמן לישיבה מס' 328 של המועצה שתקיים כיום שלישי, ט"ז כאלול התשנ"ד - 23 באוגוסט 1994, בשעה 9:30, באולם הישיבות בבית כלגיה שבמתחם האוניברסיטה העברית, כנבעת רס, ירושלים.

הזמנה זו מהווה אישור כניסה לרכב למתחם האוניברסיטה - במפה המצורפת מסומנים מקומות החניה לכאי בית כלגיה.

היו"ר מבקש להודיע על הארכת הישיבה, במידת הצורך, עד לשעה 15:30.

סדר היום:

1. הודעות היו"ר
2. אישור פרוטוקול מס' 325.
3. פרוגרמה ותכנית אב לאיתור שטחי תעסוקה סביב נתב"ג.
4. תכנית מיתאר ארצית לסילוק אשפה תמא/16 -
  - א. הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה - הרחבת אס"ף דודאים.
  - ב. הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה אסמ"ר טליה (חגל).
5. א. תכנית מיתאר ארצית משולבת לבניה, לפיתוח ולקליטת עליה תמא/31 א' דרכים - קטע 12.  
ב. הצגת תוצאות סקר תנועה נוסף 1994 - מת"ת (מרכז תכנון תנועה) וסקרי היתכנות של המכון הישראלי למחקר ולתכנון תחבורה.
6. תמא/32-גפ"מ - דיווח למועצה על התקדמות בעבודה.
7. שינוי מס' 26 לתמא/3 - מחלפי אור עקיבא ג' סר-א-זרקא.
8. תממ/2/3 ג' - שינוי אזור מודיעין - דיון תוזר באיתור אזור מלאכה דרום מערבי.
9. שונות.

נכבוד רב,  
חיים אלישיב  
מזכיר המועצה

- הערה: 1. הזמן המשוער להתחלת הדיון בנושאים שעל סדר היום:  
בנושא מס' 3-10:00; בנושא מס' 4-11:30; בנושא מס' 5-12:00;  
בנושא מס' 6-14:00; בנושא מס' 7-14:30; בנושא מס' 8-15:00.
2. במזכירות המועצה נתקבל תסקיר השפעה על הסביבה לתחנת כח פנים ארצית "גזר", ניתן לעיין בו כתאום טלפוני מראש.

לוטה: פרוטוקול מס' 325; פרוטוקול החלטות מס' 327 וחומר לסעיפים 4, 5, 6 ו-7.

ת.ד. 6158, ירושלים 91061 טל: 02-701535, מס' פקס: 02-701633

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

פרוטוקול הישיבה מספר 326 שהתקיימה באולם הישיבות של האוניברסיטה העברית, גבעת רם, בית בלגיה, ירושלים, ביום שלישי, כ"ו בתמוז התשנ"ד, 7 ביולי 1994

נכחו: חברי המועצה: מר ע. קלעג'י - יו"ר  
 סא"ל צ. קדמן  
 מר א. עלוני  
 עו"ד ד. דרור  
 גב' א. להמן  
 גב' ס. אלדור  
 מר ג. שמיר  
 מר ע. לולב  
 גב' ו. ברכיה  
 מר א. ניסן  
 מר י. גולני  
 מר ב. סלמן  
 מר ד. פרי  
 מר ד. דרין  
 מר יוסף. שגיא  
 אדר' א. מזור  
 מר ע. ברכה  
 מר ע. שפירא

יועצים: מר י. מבורך - משטרת ישראל  
 מר ד. פיורקו - משרד הכלכלה והתכנון

מזכיר המועצה: חיים אלישיב

עוזר למזכיר המועצה: חנה אורן

מנהל התכנון, משרד הפנים

דינה רצ'בסקי  
 צילה ליטבק  
 גבי גולן  
 משה בן גרשון  
 מיכל קדם  
 יובל יפת  
 רונית מזר

גב' א. אולסנר - משרד הבינוי והשיכון  
 מר בן ציון. קריגר - מעצ'  
 מר י. זלברברג - מנהל מקרקעי ישראל  
 גב' ו. אדרי - המשרד לאיכות הסביבה - מחוז הדרום  
 מר ד. סתיו - המשרד לאיכות הסביבה  
 אדר' י. גור - משרד הפנים - מחוז הדרום  
 גב' א. רוייף - משרד הפנים - מחוז הדרום  
 מר ט. פודים - משרד הפנים - מחוז הדרום  
 עו"ד א. פורטן - משרד הפנים - מחוז המרכז  
 מר נ. דונסקי - מתכנן תממ/4  
 מר ז. ברקאי - יועץ כלכלי - תממ/4  
 גב' א. רוזנברג - תה"ל - ת"א  
 מר ש. פרהנג - יועץ תחבורה - תממ/4  
 מר ש. בן אליהו - ראש מ.א. ערבה תיכונה  
 מר ש. מושקוביץ - מתכנן מחוז יו"ש  
 מר י. לקס - הרשות לתכנון - משרד החקלאות  
 מר ע. אלון - רשות שמורות הטבע  
 מר א. חיים - משרד התחבורה  
 אדר' ע. זינו - מועצה מקומית מגדל

מר י. עמרוסי - ראש מועצת מגדל  
 מר י. עבד - מועצת מגדל  
 מר א. ינאי - עיריית טבריה  
 ד"ר מ. חיוטין  
 מר י. אנרמסון - מושבת כנרת  
 עו"ד א. בהט  
 גב' ל. גנדלין - משרד הפנים, מחוז צפון

חברת כביש חוצה ישראל { מר מ. לוי  
 מר י. כהן  
 מר ר. לבאון  
 מר ר. דניאל  
 עו"ד י. לוי  
 גב' ש. מלכה

גב' ש. גרינברג - מע"צ  
 מר י. הרמלך - משרד ראש הממשלה  
 עו"ד מ. קוק - משרד ראש הממשלה  
 מר א. חירם - מועצה מקומית רמת השרון  
 מר צ. חרות - יו"ר ועדה מקומית הדריים

נעדרו: חברי המועצה: מר נ. כנרתי - במקומו בא סא"ל צ. קדמן  
 מר ר. הלפרין - במקומו בא מר א. עלוני  
 מר מ. כהן קדמון  
 עו"ד ח. קלוגמן - במקומו באה עו"ד ד. דרור  
 מר א. לנגר - במקומו באה גב' א. להמן  
 מר י. בן טוב - במקומו בא מר ג. שמיר  
 ד"ר י. פלג - במקומו באה גב' ו. ברכיה  
 מר ש. טלמון - במקומו בא מר א. ניסן  
 ד"ר ג. בן דרור  
 מר א. לופליאנסקי  
 מר י. יהב  
 מר כ. שרעבי  
 מר מ. לוי  
 מר ה. עלי  
 מר י. שיבובסקי  
 מר י. אואקראט  
 מר ש. כלפה  
 גב' ג. חיות  
 פרופ' י. צמיר  
 מר יואב שגיא - במקומו בא מר ע. שפירא  
 עו"ד א. דרכסלר

על סדר היום:

1. הודעות היו"ר
2. אישור פרוטוקולים מס' 322 ו-323.
3. תכנית מיתאר מחוזית, מחוז הדרום, מס' תממ/4 שינוי מס' 14.
4. תכנית מיתאר ארצית לחופים, תמא/13 - בקשות להקלה מתכנית מרחב הכנרת וחופיה:
  - א. הקלה לפי תכנית ג/7757 - מגדל
  - ב. חוף סכבה כמושבה כנרת - הקלה לשימוש חורג כנופש חופי ל-5 שנים בשטח חקלאי ושמורת חוף.





כאשר למגרשים הבנויים בחלקם לגביהם מבוקשת הקלה, הועדה מאשרת קו בנין של 53 מטר, זאת כדי לא לאפשר תוספת בניה במגרשים אלו כל עוד לא תורחק הדרך בנין המחלף המתוכנן.

ב. לפי תכנית מי/כמ/777 - אורה  
לפי תכנית מי/כמ/820 - עמינדב  
בדבר הקלה בקו בנין מדרך אזורית קיימת לפי תמא/3 לבנינים הקיימים. הועדה מאשרת הקלה לקו בנין מציר הדרך של 5 מטר - רוחב מחצית הדרך למעט בבנינים קיימים החורגים מקו בנין זה שבהם יהיה קו הבנין בהתאם למצב הקיים בפועל.  
כמו כן ממליצה הועדה בפני ועדת עורכי תמא/3 להוריד את רמת הדרך האזורית לרמה של דרך מקומית כאשר חלופה לדרך האזורית תהווה הדרך העוקפת את אורה ועמינדב מזרם לכיוון יד קנדי.

2. בבקשה מאת הועדה לבניה, למגורים ולתעשייה - מחוז תל אביב:

א. לפי תכנית רש/כת/2/א/214 ב "בנין עסיס" - רמת השרון, בדבר הקלה בקו בנין ממחלף לפי תמא/3. לועדה נמסר כי מבוקש אישור לקו בנין 15 מטר מקטע המשך המחלף (מעבר ל-300 מטר רדיוס כמסומן בתשריט), לכן הוחלט לאשר הבקשה.

3. בבקשה מאת הועדה לבניה למגורים ולתעשייה - מחוז דרום:

א. לפי תכנית 18/כמ/163 - "שכונת צדיקים" קרית מלאכי, בדבר הקלה בקו בנין מבית העלמין, לפי תמא/19.  
הועדה המחוזית מבקשת הקלה בקו בנין מבית עלמין למגורים ולאזור מסחרי, לועדה נמסר כי השכונה נבנית עבור אנשים המעוניינים לגור בקרבת בית העלמין ולכן מאשרת את הבקשה בכפוף לאישור משרד הבריאות לפי פקודת בריאות העם.

## 2. אישור פרוטוקולים מס' 322 ו-323

מר ח' אלישיב לא נתקבלו הערות בכתב, מומלץ לאשר את הפרוטוקולים.

מר א. עלוני לגבי תמא/16 עמוד 14 סעיף ד' סעיף אשדוד, ראש העיר ביקש שהגישה לאתר לא תהיה מתוך העיר, השר יוסי שריד הסכים. מציע להוסיף - יוסדר כביש גישה שלא מתוך העיר. סעיף ה' - נשמט מהחלטה - לייעד האתר לאס"פ מרכזי ולהגדיל את שטחו, מבקש להוסיף ולתקן. בנוסף, בהחלטה זו הוחלט להכין אתרים חלופיים, יש למצוא משאבים לכך ולא אלו החלטות בגדר סתם.

1. אשר פרוטוקול מס' 322 כפוף לתיקון - ברשימת הנוכחים להוסיף את שמו של מר אודי ניסן. הוחלט: 94-71

2. אשר פרוטוקול מס' 323 כפוף לתיקונים להלן:  
בסעיף 2 תכנית מיתאר ארצית לסילוק אשפה תמא/16 בהחלטה 59-94, בעמ' 14 בסעיף ז' (אתר אשדוד) להוסיף ס"ק 3. יוסדר כביש גישה לאתר שלא יעבור דרך העיר אשדוד."



בסעיף 1ה' אתר דודאים אחרי המילים "ליעד אותו לאתר סילוק מרכזי" יבוא "ולהגדיל את שטחו".

3. תכנית מיתאר מחוזית מחוז הדרום, מס' תממ/4 - שינוי מס' 14

מר ח' אלישיב

התכנית היתה בסדר היום של המועצה בישיבה מס' 325 שנערכה ב-24.5.94 ולא הגיעה לדיון.  
התכנית מהווה שינוי כולל לתכנית המחוזית של מחוז הדרום והיא מוגשת להפקדה כמסגרת עדכון תכניות המיתאר המחוזיות. התכנית עם ממצאי הסקר ודברי ההסבר הופצו לפני כחודשיים. יציגו גב' דינה רצ'בסקי יו"ר הועדה המקצועית, ד"ר יוקי גור מתכנן המחוז, נחום דונסקי ראש צוות התכנון ואחרים.

מר ע' קלעג'י

מוסר שיו"ר מחוז הדרום לא ישתתף בישיבה היום עקב פטירת בן משפחה, תנחומינו.

גב' ד' רצ'בסקי

הועדה המקצועית לתממ/4 מחוז הדרום החלה עבודתה ב-8 באוגוסט 1991 וסיימה ב-26 בנובמבר 1992. הועדה המקצועית כללה נציגים רבים, מונה את המשתתפים.

את התכנית ליוותה ועדת היגוי-הועדה המחוזית מחוז דרום, שערכה כשש ישיבות, מציינת שהמחוז על כל הרשויות המקומיות שבו היה מעורב רבות בהכנת התכנית, רבים רוצים לראות את התפתחותו של מחוז הדרום.

ישנם חידושים בתכנית - היא נערכה בעקבות סקר ממוחשב בר עדכון המציג שכבה שכבה, של מידע רלבנטי זו פעם ראשונה שנערכה תכנית כהתאם לחוק התכנון הכוללת סקר, קיום הסקר עזר להכין את התכנית בזמן קצר.

זוהי תכנית מחוזית בעלת טווח ארוך, עד 15-20 שנה, כלומר היא בעלת חזון פיתוח. חידושים נוספים בתכנית - דברי ההסבר לתכנית הכוללים את שלביות הפיתוח והינם כמסמך מנחה. התכנית כוללת:

המלצה להכנת תכנית מטרופולין לכאר שבע, התייחסות לשמורות טבע, שמורות נוף ואיכות סביבה, עיירות בדואיות עם שכונות למתיישבים חקלאיים והוראות למעקב ובקרה לעדכון התכנית. ישנם מספר נושאים העשויים לעלות היום כחלק מהויכוח על אינטרסים שונים דוגמת השמורות הגדולות, וכן שלושת הדרכים:

(1) כביש מצדה-ים המלח.

(2) כביש מצפה רמון 17-19.

(3) כביש ערד-מצדה.

קיים ויכוח על השמורות הגדולות, ישנה תוספת ושינוי לתממ/23 שנדונה בוועדה המחוזית - תוואי הרכבת לאילת.

התכנית הוצגה לוועדות העורכים של תממ/3 ו-תממ/23, עקב כך נדונו השינויים בוועדת העורכים של כל אחת מהתכניות כך שיש גיבוי מקצועי לתכנית בשינויים לתכניות אלו.

תכנית הפיתוח למחוז הדרום מעלה את חלקו מ-12%

ל-16% ברמת הפיתוח של המדינה.

מודה לצוות התכנון, לוועדה המקצועית שכללה נציגות

ממשרד הבינוי והשיכון, ממ"י והסוכנות, מהמטה ומהשדה. מודה לוועדה המחוזית מחוז הדרום.



מדבר כשם הוועדה המחוזית והיו"ר שלה, עקב העדרות מר דנינו. ראשית לגבי התכנית הקודמת, זו שתקפה כיום, אשר נערכה בשנות ה-70 על בסיס התפיסות של שנות ה-60-50 וכללה חלומות דוגמת תעלת הימים, תחנות כח גרעיניות ועוד, לצערנו לא התגשמו תכניות הפיתוח ואף הייתה רגרסיה. זאת עד לסוף שנות ה-80 אז השתנו הקונספטים, כמויות התחבורה, העדפות אוכלוסיה, ניצול חמרי גלם, התפיסות השתנו והתכנית הקיימת אינה מתאימה יותר ומצבה כפועל הוא, כי ניתן להשתמש בכל האיסורים בה, אך לא בפיתוח שבה. היה צורך בתכנית שתאפשר פיתוח וחדושים. כרוך היה שסחבת בתכנית לא תביא את התועלת הרצויה.

הוועדה המחוזית היתה ועדת ההיגוי של התכנית, עשינו מאמץ רב כפי שציינה גב' ד' רצ'בסקי. ניסינו לקבל משוב רב ככל האפשר מהתושבים, מגורמים מקומיים ומרשויות הממנות את התכנית. הושג תיאום ושיתוף פעולה עם הציבור.

מחוז הדרום מהווה 62% משטחה של מדינת ישראל שהם נערך כ-2/3. לעומת זאת מונה האוכלוסיה בדרום בין 12%-10% מכלל האוכלוסיה במדינת ישראל. כלומר, היחס שלילי, אין גדילה ובמשך השנים יש אף ירידה. כנ"ל לגבי תקציבי כבישים, 6% בלבד מכלל תקציבי מע"צ מופנים לדרום.

טענתנו היא כי מגיע לנו מחצית מהמאמץ הלאומי. ידוע כי תכנית כשלעצמה אינה מביאה פיתוח אך תכנית טובה מאפשרת פיתוח. התכנית מהווה פשרה בין כל מיני כיוונים, יש הרבה פתחים בתכנית. השארנו מקום למגמות עתידיות יש השגות ויש הרבה שרצו לראות פרטי פרטים בתכנית, כדי להבטיח אינטרסים שלהם אך זה לא מעשי.

קיבלתי מהחברה להגנת הטבע מסמך מלא השגות, בו הם מבקשים שלא להפקיד התכנית. אני מבקש מהמועצה להפקיד התכנית ולדון אחר כך בהערות, זאת כדי שיוכלו להתחיל בבדיקת התכנית.

זו אינה הפעם הראשונה שמציג את התכנית, אבל אין ספק שהצגתה בפני המועצה הארצית הינה רגע מיוחד. בדברי אדגיש דברים חשובים בנוסף לחומר שהועבר לחברים קודם לכן. התכנית למחוז הדרום נערכה לטווח של כ-20 שנה עד (2010), כששלב הביניים נעשה בתיאום לשנת היעד של תמא/31. על פי תפיסתה תממ/4/14 היא תכנית כוללת ולא תכנית סטטורית גרידא.

הצוות המקצועי עסק במגוון רב של בעיות. בחלק הראשון אשתף את המועצה בהליכים והתפיסות שהובילו לתכנית, לאחר מכן נציג את מרכיבי התכנית השונים כפי שהיא מובאת היום למועצה. תכנון הינו תחום עתיר נתונים ומידע. גב' ד' רצ'בסקי הזכירה את סקר מחוז הדרום שנעשה, במסגרתו הוקמה מערכת מידע כמותית וגרפית משולבת, שמכילה מידע בנושאים שונים: אוכלוסיה וישובים, דרכים ותחבורה, חקלאות, בעלות וחכירת קרקע, תעשייה, תשתיות שונות, מחצבים, שמורות טבע וייעור ושרותים ציבוריים. עיקר הסקר הושלם בשנתיים האחרונות. נושא הגרפיקה הממוחשבת נוהל על ידי המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה. נבדקו נושאים רבים, כגון השפעת תמא/3 על מערכת הכבישים הקיימת, מערך ההתיישבות הכפרית והעירונית, החכרת הקרקע ע"י המנהל, שטחי ייעור, שטחי צה"ל וכו'. שאר המידע הדרוש לתכנון הושלם בעזרת בדיקת תכניות קיימות וכן מידע שהתקבל מהגורמים הפעילים באזור כגון כימיקלים לישראל, משרדי ממשלה, רשויות מקומיות וכו'.

בסיס הנתונים איפשר בשלבי התכנון הראשונים לבחון את האפשרויות והאילוצים לפיתוח מחוז הדרום שהינו עתודת השטח המשמעותית של ישראל לפיתוח ו/או לשימור וכן מהווה צומת דרכים בינלאומית בתנאי שלום. כמחוז הדרום ישנן בעיות שונות ואילוצים לתכנון ופיתוח, שחלקן הוזכרו על ידי מר גור.

תנאי אקלים קשים, חוסר הומוגניות, שטחי אימונים של צה"ל המהווים 40% מהשטח. קיימת חולשה חברתית וכלכלית של אוכלוסיית מחוז הדרום, לרבות אוכלוסיית הכדואים הגדולה על בעיותיה. למחוז הדרום יש דימוי נחות בהשוואה למחוזות אחרים במדינת ישראל. המחוזי רחוק ממוקדי הפעילות וקבלת ההחלטות ומאז שנות ה-70 קיים בו מיתון בפיתוח. מציג נתונים על משקל אוכלוסיית מחוז הדרום בישראל:

שנה	ישראל	מחוז הדרום	% המחוז מישראל
1948	873	21	2.5%
1955	1,790	97	5.4%
1972	3,148	354	11.2%
1992	5,196	652	12.5%

מאמצע שנות ה-50 עד שנות ה-70 אוכלוסיית מחוז הדרום צמחה בקצב מהיר יחסית למדינה, עם הצמיחה בא פיתוח רב. בתקופת שני העשורים שמ-70 עד 92 מחוז הדרום מדשדש על 12%-11% והפיתוח נעצר. צפיפות האוכלוסיה הממוצעת בישראל היתה ב-1992 240 נפש לקמ"ר כאשר מצפון למחוז הדרום הצפיפות היא 580 נפש לקמ"ר ואילו במחוז הדרום 46 נפש לקמ"ר. העדר הפיתוח מתבטא בעתודות הקרקע הקיימות של מחוז הדרום שהן 14 מיליון דונם. מתוכם שטחי אימונים כ-5 מיליון דונם, שמורות טבע וייעור קרוב ל-4 מיליון דונם ורזרבות פנויות לשימור ופיתוח, כולל שטחי הפזורה הבדואית 3 מיליון דונם בלבד.

כלומר, למרות גודלו של מחוז הדרום יש בו מגבלות שטח חמורות.

מיקום המחוז במרחב מהווה לגשר בין יבשתי, התכנית לקחה כאופציה לתכנון ופיתוח את מיקום הנגב על מפת העולם. לאור ניתוחי הרקע ותפיסות הפיתוח הארציות, הוגדרו יעדי מחוז הדרום לפיתוח הכלכלה והאוכלוסיה תוך שימוש מאוזן במשאבים ועוד.

חוק התכנון והכניה, סעיף 55, קובע את מטרות תכנית המיתאר המחוזית. תכנון מחוז הדרום קשור למתרחש במדינת ישראל ומשפיע על המחוז. יעדי תכניות הפיתוח הלאומיות בשנות ה-60-70 עסקו באופן מובהק בפיתוח אוכלוסיה, שבאו לידי ביטוי בפיתוח גם כפריפריות, הקמת הרבה ישובים כפריים ועוד. מאז חל שינוי בתפיסת התכנון הלאומית, הביטוי לכך ניתן גם בתמא/31, שהגדירה פיתוח כפריפריות כפיתוח מרוכז. כשבאנו להגדיר חלופות פריסה למחוז הדרום, אין ספק שהתפיסה שהועדפה למחוז היא תפיסת ריכוז הפיתוח. כנוסף היו חלופות שונות כגון הליכה על פי מגמות קיימות תוך מתן עדיפות לנפת אשקלון, ומנגד חלופות כפי שראה בן גוריון את הנגב מתפתח בין אילת ובאר שבע.

אנו נחרנו בחלופה שבמרכזה עומד פיתוח באר שבע כמטרופולין, בדומה לתמא/31. הפניית הריכוז לדרום אך המוקד הוא באר שבע. עקרונות פריסת הפיתוח בתכנית באופן כללי: התבססות על המערך העירוני הקיים, ללא הקמת ישובים עירוניים חדשים.

דגם פיתוח מדלג, - חיזוק המוקדים באשדוד, אשקלון ובאר שבע ללא פיתוח אורבני מסיבי בין אשקלון ובאר שבע. לדעתנו בניית המטרופולין סביב באר שבע כלומר פיתוח תעשייה, תשתיות ותעסוקה, הינה תנאי להצלחת התכנית. תנאי מוקדם לפריסת האוכלוסיה הוא פריסת התעסוקה, הסדרי קרקע וישוב הכדואים. השטח הדרומי והמזרחי של המחוז למעט אילת מצפה רמון והתירות לחוף ים המלח לא יפותח וישאר במצבו כשטחים פתוחים. במהלך התכנון חולק מחוז הדרום לתשעה אזורים תכנון ראשיים וחלוקה זו, המופיעה גם בתשריט התכנית, היא חלק סטטוטורי מתכנית פריסת האוכלוסיה שבתכנית.



כנושא האוכלוסיה: התכנית תואמת לתמא/31 לטווח קצר  
 האוכלוסיה, התכנית תואמת לתמא/31 לטווח קצר ולתמא/2/6  
 לטווח ארוך - שנת 2010. האוכלוסיה היהודית גדלה כתוצאה  
 מהגירה למחוז וריבוי טבעי בלבד. לגבי הכדואים - שיעור הריבוי הטבעי גבוה  
 יחסית לשאר האוכלוסיה הלא יהודית בישראל. על פי התחזית  
 יהיו במחוז הדרום כ- 100 אלף לא יהודים בשנת 2000 ו-177  
 אלף ב-2010.

האוכלוסיה היהודית במחוז הדרום מנתה בסוף 1993 כ-600  
 אלף נפש והוותה כ-14% מכלל האוכלוסיה היהודית בישראל.  
 במקביל המשיך בתחילת שנות ה-90 הגידול האיטי במשקל  
 האוכלוסיה בנפת אשקלון יחסית לנפת באר שבע. יש להניח כי  
 הפיתוח בשנים 93-1991 בנפת אשקלון תואם את הנחות תמא/31  
 לטווח הקצר. בתממ/4 קיימת העדפה ברורה לאיכלוס נפת באר שבע  
 ככלל, ומטרופולין באר-שבע כפרט.  
 באר שבע ואילת מהוות נושאים בעייתיים, עירית אילת לא רצתה  
 יעד אוכלוסיה גבוה. בסוף הגענו לפשרה ולסיכומים.  
 ב-1993 העיר שגדלה באופן הכי משמעותי היתה אשדוד, כ-12%  
 גידול ונוספה למועדון ערי 100 אלף התושבים בישראל.  
 נושא הכדואים-עיקר הכעיה נתוך נפת באר שבע, בסוף 1992 קרוב  
 ל-50% מהכדואים גרים בישוים. יש סיכומים בנושא כי כ-75%  
 מהאוכלוסיה הכדואית, יחיו בעתיד בישוים.  
 נושא המגורים: בסוף 1992 היו בכניה נמחוז למעלה מ-37 אלף  
 יחידות דיור, מרכיתן כסקטור העירוני היהודי. לאור הצרכים  
 של גודל האוכלוסיה המסקנה היא שצריך לכנות במחוז כ-160 אלף  
 יחידות דיור עד 1997.  
 ב-1993 אוכלסו 10 אלף דירות, קיימת ירידה בכניה הציבורית.

ההתפתחות הכלכלית בעשור הנוכחי - קצב הצמיחה מהיר יחסית  
 ונובע גם מקצב העלייה בשנים האחרונות, אם כי לאחרונת  
 האטה.

העלייה הינה חלק ממקורות הצמיחה, היא תורמת להגדלת הייצור,  
 מספקת כח אדם לענפים שייפתחו ויפותחו.  
 מחוז הדרום הינו חלק מהמשק הלאומי, חלקו היחסי המתוכנן  
 לגידול ולקליטת עלייה יהיה מעל לשאר האזורים.  
 שינויים בהרגלי היציאה לעבודה, הן של עולים והן של  
 תושבים מקומיים גורמים לכך, שכח העבודה יגדל יחסית לכח  
 העבודה הקיים כיום. ב-2010 כח העבודה יגדל מ-196% כיום  
 ל-245%. כלומר אנו מודאגים מבעיות תעסוקה עתידיות.  
 תכנית המיתאר מציעה פתרונות לפיתוח התעסוקה. העקרונות  
 המנחים הבסיסיים הם ניצול הקיים ופיתוח באר שבע כמוקד  
 אורבני מרכזי. לכך יש משמעות ברמת המטרופולין, הן חברתית  
 והן כלכלית. יצירת אזור מטרופוליני בכאר שבע, תסייע לעידוד  
 הצמיחה מסביב. עד לאחרונה כל הערים מסביב קיבלו תמיכה רבה  
 אך לא הצליחו לצמוח. אנו מקווים לשנות מצב זה. מנושאי  
 התכנית: תהליכי הצמיחה משולבים - פיתוח עסקים ציבוריים,  
 פיתוח ענפי ייצור, גידול בשיעור המועסקים בענפי השרותים  
 במחוז הדרום וכן מתן עדיפות לאזורי כלכלה ותיירות.  
 פיתוח התיירות: אילת - יש ביקוש אדיר לחדרים, יש ביקוש של  
 יזמים לקרקעות. באילת חמשת אלפים חדרים בבתי המלון, בעתיד  
 יהיו 12000 חדרים.  
 ים המלח - אזור תיירות חשוב נוסף, הקרקעות נמסרו ליזמים  
 ולא פותחו עד היום בגלל בעית כריכה 5. לכשתפתר הכעיה,  
 מתוכננים באזור כ-4000 חדרים.  
 הר הנגב והערכה מהווים אזורים אטרקטיביים גם הם, מצפה רמון  
 הינו מרכז תיירות המדבר, נפתח בו לאחרונה מלון קטן ומצליח,  
 מיועדים 1000-1500 חדר בטווח התכנון.



אתרים נוספים - ברצועה חופית - אשקלון ואשדוד, כיום מוקמות 2 מרינות. מסביב למרינות מדובר על חדרי מלון ומתקנים נוספים. בענף זה בלבד אנו חוזים כ-16 אלף מועסקים במחוז הדרום בטווח התכנון.

ענף שני חשוב - מחצבים: במחוז הדרום מרוכזים כמעט כל מחצבי ישראל. קיימות תכניות לפיתוח התעשייה, שחלק גדול ממוצריה שווקו עד היום לחוץ לארץ. כמו כן יש כוונה להקים מפעלים כדי ליצור מוצר מוגמר מחומרי הגלם בארץ. הרחבת תעשיית הכרום והכימיה, מגנזיום, חרסית ועוד תתרום רבות מבחינת הכלכלה הלאומית. מבחינת כוח העבודה הדבר אומר יותר עובדים. ענף שלישי - חקלאות: יש תכניות שונות לפיתוח כמו חקלאות המיועדת ליצוא. יתרון נוסף עתודות קרקע גדולות שניתן לנצל. ענפים נוספים - שרותים, לשיפור איכות החיים וכמנוף לקליטת אוכלוסיה חדשה.

ענף רביעי - שרותים ברמה טובה מורידים את הזיקה לאזור המרכז ומוסיפים כוח עבודה. בשרותים הקהילתיים יש כיום אבטלה סמויה, צופים הגדלה ניכרת נכמות כוח האדם אם כי מבחינת אחוזים הדבר לא יהיה משמעותי.

ענף הבניה: - (מגורים, תעשייה, מוסדות וכו') יגדל באופן ניכר. ענף ניטראלי נוסף - התעשייה: המפעלים הגדולים מוציאים כיום את העבודה החוצה ואז נוצרים מפעלי עזר שהם מפעלים קטנים יותר ורחוקים. באזור הדרום מבנה התעשייה ישתנה כמו בכל המדינה, יתרכזו בתעשיות אלקטרוניות ובמחשבים. שיעור התעשייה הכימית יגדל ושיעור התעשיות המסורתיות יפחת. מציג נתונים: - כחקלאות ירדו מ-8% מהמועסקים במחוז ל-4% מהמועסקים במחוז. בשרותים כמסחר ובעסקים אחוז המועסקים יגדל.

היו"ר

האם בתכנית החדשה יש התייחסות לעיירות כמו מצפה רמון, דימונה, ירוחם שעבר עליהן רבות? האם תוך פרק זמן מסוים יהיה בהן שיפור וקבוצת עיירות הפיתוח תשתנה? מלבד ההתמקדות בכאר שבע שתגדל ותקרין על הסביבה, מה ההשלכות לגבי העיירות הללו? נושא נוסף - אזורי סחר חופשי - מה יחס התכנית לכך?

מר מ' שויצר

הנסיון הבינלאומי מראה שיצירת עיר שרותים מרכזית חזקה מקרינה על הסביבה. לדבריו של מר גור, שטען שהיתה תכנית ולא קרה דבר, האזור זקוק לתמיכה וקידום, אנו נמצאים כיום בשלב של יוזמות פרטיות, הממשלה לא מתערבת. לכן צריך לעודד ולתמרץ בצורה נכונה, לא נכון לתת שוב תמריצים לכל עיירה בלא ליצור מוקד מרכזי.

מר נ' דונסקי

התכנית הפיסית: מציג את תכנית יעודי הקרקע. קיימים כ-30 יעודי קרקע שונים בתכנית. האזור שבין אשדוד ואילת מהווה חתך בין הארץ הנושבת לבין הארץ הלא נושבת בישראל. חשוב היה ליצור בתכנית אמות מידה אחידות כהנחיה לתכניות מפורטות ומקומיות. עיקר הנגב מדרום לקו רוחב 60 פנוי מפיתוח. החלופה המועדפת כפי שנבחרה והומלצה היתה נר לרגלי המתכננים. התכנית הינחתה להבטיח רזרבות קרקע גם לאחר טווח התכנון כיוון שקרקע הינו מיצרך שמסתיים באיזשהו שלב. קיימים קונפליטים בין שימושי הקרקע ובין פיתוח לבין שימור. נושא השימור עמד לעיני המתכננים. כהוראות התכנית פרקים שונים המטפלים בנושאים שונים עם הוראות כלליות למחוז והוראות ספציפיות לשימושי הקרקע. באר שבע העיר מתוכננת להיות בשנת 2010 עיר של 260 אלף תושבים, ואזור המטרופולין בן 420 אלף תושבים. מלבד מטרופולין באר שבע יהיו במחוז שתי ערים גדולות - אשדוד ואשקלון מעל 100 אלף איש.

קרית גת, דימונה ואילת יהיו מעל 50 אלף תושבים כל אחת ושאר הישובים העירוניים עד 30 אלף תושבים, בהתאם לנסיבות. כאר שבע - לב המטרופולין, תפוח כעיר מרכזית, קומפקטית, מותאמת לאקלים.

אנו לא מדברים על יצירת מטרופולין פרברי הבנוי חגורות ישובים צמודי קרקע אלא על מספר קטן של ישובים כאלה - כגלל תנאי אקלים, עלות תשתיות והתפיסה של ריכוז פיתוח של התכנית. מבחינת התפקודים המטרופוליניים מטרופולין כאר שבע תופס שטח גדול הרבה יותר:

נמל תעופה בינלאומי, אזורי תעשיה מתמחים, סחר חופשי, חגורת ירק שעוטפת את העיר מ-3 כיוונים וכו'.

לגבי הערים האחרות, כמחוז יש התמחויות תפקודיות - אילת בנושא תיירות אך גם נמלים ואזורי תעשיה; אשדוד ואשקלון - בנושאי תיירות, תעשיה ונמלים; מצפה רמון - תיירות וכד'.

לנגב המערבי והמזרחי קשרי יוממות חזקים עם כאר שבע. גודל השטח של הישובים העירוניים העסיק מאד את המתכננים. נערכה בדיקה של פרוגרמה האיכלוס של התכנית המומלצת ביחס לכמות הקרקע הדרושה והתברר שחסרה קרקע: באילת, ככאר שבע, באשדוד, נקרית גת, נקרית מלאכי, בירוחם ובדימונה ויועדו בהן שטחים גם מעבר לתחומי השיפוט הקיימים. באזור לכיש, ובנגב המערבי קיימות רזרבות הקרקע האחרונות לחקלאות. מי השפדן המגיעים מאפשרים השקיה ללא סיכון מי התהום ובעתיד הם יגיעו לרמת הנגב.

מציג שקף של תעשייה, כרייה וחציבה: קיימים 4 סוגי אזורי תעשייה - תעשיה מקומית, תעשיה ארצית, תעשיה הקשורה בחומרי גלם ותעשיה מזהמת. מבחינה פונקציונלית, לאזורים שונים דרישות שונות והתמחות בסוגי מפעלים שונים. רמת הפגיעה הסביבתית שונה גם היא מאזור לאזור והתכנית קובעת בהתאם את רמת המגבלות הסביבתיות המחייבות בתכניות מפורטות.

200 אלף דונם מיועדים לפיתוח תעשייה במחוז הדרום, אך לא כולם נמצאים במקומות הנכונים. אחת מהנחות היסוד בתכנית היא ריכוז תעשיות לאורך כבישים 25 ו-31, מכאר שבע מזרחה ודרומה. זהו אזור הפעילות התעשיתית העיקרי המיועד בתכנית. השטח ליד נמל התעופה נבטים מיועד בעיקר לתעשיה אזורית ועתירת ידע. את רמת חובכ מיעדים לתעשייה מזיקה וקיימת גם התעשייה הצבאית מיועדת לרמת בקע. מאידך שטחים לאזורי תעשייה גדולים בין דימונה וירוחם בוטלו בתכנית. בתכנית יש אזור תעשייה ארצי באילת שממוקם צפונית לעיר המורחבת. כרייה וחציבה הנושא נמצא בחלקו בקונפליקט עם אזורי טבע ונוף. התכנית מיעדת שטחים שונים לכרייה ולחציבה בהתאם לשטחי כרייה פעילים ורזרבות לעתיד. מאידך בוטלו בתכנית שטחים גדולים לכרייה וחציבה - נמכתש רמון וכל שטחי החציבה בשמורת הטבע הוצאו מהתכנית.

מציג מפה של שמורות טבע, מציג את התוספת הגדולה של שמורות בחשוואה לתממ/4 התקפה, כתוצאה מהכללה בתכנית של תכניות מפורטות בתוקף ובהליכים, ומתוספת של שמורות חדשות כגון: חולות עגור והשיזף. השטחים הפתוחים המיועדים בתכנית, יחד עם שמורות הטבע יוצרים רצף פתוח גדול מכל השטח שבמזרח הנגב ומדרום לקו קואורדינטה 060. מר שוויצר הזכיר את נושא התיירות, מוקדי התיירות יושבים בקרבת אזורי השימור והטבע המהווים עורף לפעילות תיירותית. אילת יושבת במקום הנכון כדי לשמש מוקד תיירות לסביבתה, מוקדי תיירות בים המלח, בעורף מדבר יהודה וכך גם חבל לכיש המהווה עורף תיירותי לאשדוד-אשקלון, מטרופולין כאר שבע יתפקד גם כמוקד תיירותי. איכות הסביבה כאתרי התיירות: בתכנית הוראות מפורטות בענין השמירה עליה כגון מה מותר ואסור לפתח באתרי התיירות. לא רק כמוקדים הגדולים אלא גם באתרי התיירות וסביבותיהם. כמחוז הדרום מספר גדול של פונקציות הנדסיות לאומיות כגון נמלים ומפעלי כח מסוגים שונים. באילת מיועד נמל תעלה. שטח נמל אילת המפונה ייועד לתיירות.



יש תכניות נוספות כפינוי שדה התעופה מאילת צפונה, כריית תעלת הימים, רצועת תעלה מים סוף לים המלח, תחנת כח גרעינית וכד'. התכנית מייצגת את השטחים הדרושים לפיתוחם.

מר ש' פרהנג

מערכת התחבורה: רק מערכת תחבורה יעילה תצמצם את המרחק הגאוגרפי ואת זמן הגישה. יש צורך בהכנת מערכת דרכים מהירה בין מחוז הדרום למרכז הארץ בעיקר וקשר למחוז לירושלים, ליהודה ושומרון ולרצועת עזה.

לשם כך מוצעים מספר כבישים: כביש מס' 40 וכנוסף שילוב בין כביש מהיר מס' 4 אשדוד-אשקלון ובהמשכו כבישים 34 ו-25 לבאר שבע. כביש מס' 6 עם מחלפים לכל אורכו, עד לצומת הנגב שיתן נגישות לכל האזור המטרופוליני כולל המרחב התעשייתי מדרום מזרח באר שבע לרבות שדה תעופה בינלאומי שני בנבטים. בין מחוז הדרום וירושלים מוצע כביש 35 מזרחה, ובהמשכו כביש 38 לירושלים או כביש 7 לצומת לטרון. חיבור צומת האלה עם כביש 3 יאפשר תנועה ממחוז הדרום לחלק הדרומי של ירושלים.

מוצע כביש רב תכליתי מעזה ליהודה ושומרון, שיתחבר גם לכביש מס' 6 עם חיבור לכביש מספר 60.

חובה לתת מענה תחבורתי נכון ע"י תכנון מערכת מטרופולינית מסביב לבאר שבע שתכלול מערכת מחלפים וכבישים ראשיים לירוחם דימונה וערד, לשדרות ואופקים וכביש ראשי למצפה רמון.

בנוסף יש צורך באמצעי הולכה מסילתיים אטרקטיביים. ביניהם פיתוח של מערכת הרכבות מערד, מדימונה, ומירוחם לכיוון באר שבע. יש צורך בנגישות מסילתית בין מטרופולין באר-שבע והמרכז. לשם כך מוצעת מסילה נוספת מבאר שבע לאופקים לשדרות ולאשקלון.

קיימת בעייה חמורה של הובלת מטענים מסוכנים בתוך באר שבע, הצענו בתוך כביש 6, העוקף את באר שבע ממזרח מערכת מסילות שתוציא את המטענים המסוכנים והכבדים מבאר שבע. המסילות הקיימות תיועדנה לנוסעים מבאר שבע. הוספנו גם מסילה בין באר שבע לעזה.

מערב הנגב: כבישים 34 ו-25 יתנו קשר לכיוון באר שבע, כביש 28 לכיוון אורים, צאלים ושדה בוקר וכך מצפה רמון ישובי רמת-הנגב יקבלו קשר טוב יותר לבאר שבע ומרכז הארץ. ההמשך - כביש מספר 17 לעין יהב ואילת מופיע בתמא/3 אך כתכנית החדשה הוא הוצא מטעמים של סכינה; לכביש חשיבות גדולה בכל הקשור במערך הבינלאומי בהקשר סעודיה ועזה. דרך 90 הינה הציר המרכזי מאילת, אל אזור באר שבע דרך דימונה.

כביש עוקף אילת ממערב ומעברי הגבול שנקבעו עם ירדן ומדרום יבטיחו את התנועה הבינלאומית.

גב' א' רוזנברג

כנושא תשתיות:

אספקת המים: תוספות שידרשו המים נמחזז הדרום יתקבלו מהמערכת הארצית, יבוא מי שפד"ן, מי תהום מקומיים, מי גאיות, התפלת מים ושימוש חוזר בשפכים שיווצרו במחוז.

צריכת המים המחוזית לאוכלוסייה, תעשייה, חקלאות וכו' בשנת 2010 נאמדת בכ-400 מלמ"ק.

כיוב: המטרה סילוק וטיהור שפכים כרמה גבוהה תוך מניעת היווצרות מטרדים ותוך שימוש חוזר נקולחים מטוהרים לחקלאות, להשקיית ריאות ירוקות, בעיקר באזור המטרופוליני.

התכנית קובעת את העקרונות לפיתוח מערכת הכיוב במחוז. סילוק פסולת: התכנית המחוזית כוללת את ה-אס"פים הקיימים המוסדרים על פי תכנית ואתרים לאס"פים על פי תמא/16, כולל אתר פסולת רעילה ואתרים ארציים - אתרי פסולת לא מוסדרים הקיימים בשטח המחוז אינם נכללים בתכנית.

בנוסף - התכנית מפרטת את מערכות אספקת החשמל, מערכות הדלק והתקשורת ופרויקטים מיוחדים כגון תעלת הימים, כור גרעיני וכד'.



מר נ' דונסקי

הנושא הבדואי בתכנית בעייתי, בגלל פריסת הפזורה הבדואית והפערים הקיימים בין האוכלוסיה הבדואית והיהודית, ויחסנו לו חשיבות רבה. בסופו של דבר, האוכלוסיה תיושב ב-7 העיירות הקיימות שיפותחו כשטחים מוגדרים. פגשנו את נציגי הבדואים תוך רצון לבוא לקראת הצרכים שלהם ותוך בדיקה עם מינהלת הבדואים. התכנית מתירה הקמת שכונות חקלאיות בתוך הישובים, מיעדת שטחים חדשים לחקלאות בקרבת הישובים ומיעדת אזורי תעשייה בישובים. מניחים ש-70-80% יתאכלסו בעיירות בטווח התכנית.

כנוסף, התכנית מעודדת גם התיישבות הבדואים בכאר שבע. לסיכום - מודה לחבריו בצוות התכנון לוועדה המקצועית, ועדת ההיגוי וללשכת התכנון במחוז הדרום. ביחס למימוש, מציין שהתכנית צריכה להיות כזו שניתן יהיה לממש אותה ולשם כך, כוחות רבים צריכים לפעול בנוסף לעצם קיום התכנית.

היו"ר

מודה לצוות.

המועצה מתבקשת להפקיד את התכנית ולהסמיך את ועדת משנה להתנגדויות מחוז דרום לשמוע את ההתנגדויות. מבקש התיחסות חברי המועצה.

גב' ו. ברכיה

המשרד לאיכות הסביבה כתב מספר הערות לתכנית ולא קיבל תגובה מעורכי התכנית, לא ברור מהיחס שלהם לכך, האם הם דוחים או מקבלים את ההערות. קיימת בעיה שמופיעה במספר סעיפים לגבי תעשייה, ישנם איזורי תעשייה שונים עם הגדרות שונות והתיחסות לתסקיר השפעה. מה שמוצע זה לא פתרון רצוי, צריך למצוא סעיף שיתן התאמה לאיזורי תעשייה שונים כמו איזורי מגורים לעומת תעשיות שאינן שכנות טובות למרות שמוגדרות כתעשיות עתירות ידע. במכתב מספר רעיונות אך ניתן לדבר עליהם.

נקודה שניה - מציעים לחזק את הסעיף לגבי מטרופולין כאר שבע ולציין שצריך להכין תכנית חלקית למטרופולין כאר שבע ולציין זאת בהוראות התכנית.

נקודה שלישית - לגבי התיירות, התיחסות למוקדים לאורך ים המלח, עין בוקק וחמי זוהר - ישנו סעיף בתוכנית שמונע את התפתחותם עד שלא ניתן יהיה יותר לפתח את חכר, מציעים לבטל התניה זו.

נקודה רביעית - בעיה עם כריה וחציבה. שדה זוהר לפוספטים ליד ערד - לא סוכם שייעדו את כל השטח לפוספטים. באיזור המכתשים קיימת הצעה לפארק במכתשים של השר לאיכות הסביבה ושר התיירות. בנוסף צריך לציין שכריה תהיה לצורך הכנת השטח לכניה ולא לכריה חופשית. התאמה לחופים - יש לתאם עם תמ"א/13 על כל חלקיה. תחנות כוח - יש לתאם עם תמ"א/10. לגבי רעש מטוסים - אין סימון בתשריטים.

מר נ' דונסקי

מציין שהסימון קיים בתשריט מערכות תשתיות הנדסיות.

גב' ו. ברכיה

גן לאומי אשקלון צריך להיות כהתאם לתמ"א/8 ולא לבטל את החלק הדרומי שלו.

דבר האחרון - מספר דרכים שנוספו בתכנית החדשה לעומת הקיימת, יש מספר כבישים בעייתיים מבחינה נופית - הכביש שיורד לים המלח מערד למשל בעייתי מאוד.

כביש כזה לא מופיע בתכנית.

מר נ' דונסקי

לגבי הכבישים - החכרה להגנת הטבע ורשות שמורות הטבע יציגו זאת.

בנוסף הוצגה כאן טבלה שמראה על עליה עצומה בצריכת חשמל, האם אפשר לקבל פרטים על כך.

גב' ו' ברכיה

כאשר לנושאים הקשורים לתקנון - ניתן לקבל ההערות. כהערות לגבי החציבה מציע לדון ולסכם לאחר ההפקדה.

היו"ר

הצוות השקיע הרבה רצון ופתיחות לשמוע דעות ולבדוק הצעות. העובדה שיש הערות משני הצדדים מראה שהצוות הגיע לאיזון טוב, מודה לדונסקי במיוחד.

לגבי התכנית עצמה - העקרונות מקובלים ונכונים. לגבי התקנון יש לצרף הוראות מתמא/31 כדי להיות עקביים. יש מספר הערות טכניות לתשריטים ולתקנונים ונעביר זאת לעורכים בצורה מסודרת.

מר ד' פרי

לנושא מלונאות בים המלח - הוקמה ועדת היגוי והוטל על פרופ' י. צמיר להכין בדיקה מדוקדקת של פיתוח תיירותי לאורך החוף, יתכן שכתוצאה מכך יציע משרד התיירות תפיסה חדשה, מציע שבמסגרת הדיונים ילקח בחשבון שתכנית צמיר תגיע אליהם ואיתור המוקדים יקבע בהסכמה לתכנית.

לנושא כריה וחציבה - יועדו שטחים נרחבים ביותר בעיקר לחומר ואדי. היעוד הוא להרכה מעבר לטווח המתוכנן-קיימות התנגשויות ורוצים לבדוק ברמה העקרונית.

בנושא כבישים ודרכים שיוצרים מפגעים נופיים רעים ביותר, שהנושא יעמוד לבחינה מדוקדקת. מציע לאשר הפקדת התכנית בהסתיגויות ולהטיל על ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים לבדוק את הנושאים העקרוניים בלבד.

מציעה תיקון, ועדת המשנה להתנגדויות כוללת מחצית מהחברים של ועדת המשנה לעניינים תכנוניים עקרוניים ולכן מציעה ישיבה משותפת לשתי הועדות בנושאים העקרוניים.

גב' ד' רצ'בסקי

מקובל.

מר ד' פרי

כביש שדה בוקר עין יהב מופיע בתמא/3, שואל מדוע נגרע מהתוכנית?

סא"ל צ' קדמן

הכביש מופיע כדרך ראשית מוצעת, היו מספר דיונים בוועדת העורכים וההיגוי, הקטע מצומת משאבים עד הר מרזבה ירד בכלל מהתוכנית כי חשבנו שזה לא נחוץ. בוועדת עורכי תמ"א/3 השינוי עבר.

גב' ד' רצ'בסקי

נתקל היום בבעיה בגבולות מחוז, גבול מחוז לא מתחבר עם מחוז אחר. מבקש שיבדק הנושא מול יו"ש בצורה מפורטת כי יש אזורים שלא שייכים לאף אחד. כתמ"א/31 יש סעיף לגבי תכניות מיתאר ארציות אחרות, מבקש שהסעיף הזה יהיה כפי שנקבע בתמא/31. היום מתקיימים דיונים בנושא תמ"א/14, נשמעות התנגדויות למחצבה מסוימת ועדין דנים בכך, לא נכון שבתכנית המתאר המחוזית הדבר יקבע סופית. לא נכון להחליט בדרך עקיפה דרך תכנית מתאר מחוזית. בנושא ישובים חדשים -

סא"ל צ' קדמן



יש החלטת ממשלה על ישוב כרמת הנגב, יוצר קונפליקט אם הוא לא מופיע בתכנית.

הישוב מופיע בתכנית.

מר מ' דונסקי

מצטרף למברכים, 2 הערות:

סעיף 10.5 - סימון קוי מים ארציים, מבקש שימצא סימון נפרד לקו מים שפירים ולקו מים לא שפירים.  
סעיף 11.2,6 - "יש לשאוף" מציע לתקן הניסוח בהתאם לדרישות החוק והתקנון בהתאם לטיפול שלישוני.

מר א' עלוני

נתבקש על ידי ראש מועצה אזורית ערבה תיכונה להעיר מספר הערות מבקש שהן ידונו בוועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים.

מר יוסף שניא

מברך הצוות, מציע להפקיד את התכנית.

מר י' גולני

מצטרף לכל הברכות על העבודה, התכנית מקובלת עקרונית אך מספר הסתיגויות.

מר ג' שמיר

#### א. התקנון

##### סעיפים 9.8 ו-9.9

מוצע להחליף את המונח "מוקד תיירות" ב"מרכז תיירות" (כמו מרכז תעשייה).

סעיף 9.8.1 - "מוקדי תיירות עין בוקק - חמי זוהר", מוצע לא להתנות יעוד הרצועה המחברת בין עין בוקק וחמי זוהר, כעתודה לתיירות, באפשרות פיתוח אתר חכר תוך 3 שנים. מוצע יעוד לתיירות ונופש, ללא התנאים.

##### סעיף 9.11 - "אזור מלונאות ונופש"

1. במקום לפרט סוגי מלונות, כולל מוטלים שאינם קיימים בארץ, מוצעת ההגדרה הבאה:  
מלונות לסוגיהם על פי הגדרות וקריטריונים המקובלים במשרד התיירות.

2. מוצע להוסיף לשימוש המותרים: חופי רחצה ומתקני נופש, ספורט ושעשועים על שרותיהם.

##### 10.14.1 - "נמל אילת"

יש לבטל אפשרות של הקמת נמל-תעלה חדש בחוף הצפוני של אילת על שטח מיועד לתיירות על פי תכנית מאושרת וכן בשל השפעה הסביבתית השלילית על פעילותו של איזור התיירות הקיים בחוף הצפוני.

##### 11.1.4 - הנחיות סביבתיות

יש להוסיף אחרי "כושר נשיאה" - על פי עקרונות הקבועים בתמ"א 12 (קיבולת חופי רחצה ושטחי נופש מסוגים שונים).

11.1.5 - יש להתנות כרייה באתר בעל פוטנציאל תיירותי גם בבדיקת השפעה על הסביבה.

##### ב. תשריטים

##### 1. איזור חוף ניצנים

לא ברור מדוע השטח מיועד ברובו ליעור אין סימון לחופי רחצה.



2. דרך ערד - מצדה - חוף ים המלח  
משרד התיירות מבקש לסמן דרך המחברת בין ערד לחוף ים המלח. לדרך זו נודעת חשיבות רבה לקיום קשרים פונקציונליים שונים בין ערד לבין מרכז התיירות הראשי המתוכנן בשפך נחל חבר.

3. בקעת תמנע  
יש להדגיש יותר את בקעת תמנע כאתר תיירות.

4. תחנת כח בצפון אילת  
יש להגביל למקורות אנרגיה לא מזהמים ולאסור שימוש בפחם.

בסיכום - מציע להפקיד התכנית ושתכדק על ידי הועדה שהוצעה.

מעיר לתקנון, לגבי שמורות הטבע חלק גדול מהשמורות כבר מוכרז.  
פריסת השטחים הפתוחים גדולה בנגב ואם רוצים לפתח צריך לעשות שינוי יעוד וכשמורות אפשר לשנות בתחומן.

מר מ' בן גרשון

התכנית אמנם מוסיפה שטחי שמורות נרחבים ויש לה התייחסות סכינתית אך יש מספר הערות שמבקשים שיועברו לוועדת המשנה לפני ההפקדה. ההערות העקרוניות - הנחיות סכינתיות סעיף 11, התשריטים לא כוללים את התשריט הסכינתי ולא ברור למה מתייחסות הנחיות כשאין להן תשריט. בנוסף יש סתירות בין תשריט סכינתי ויעודי הקרקע, במיוחד בנושא כריה וחציבה. נושא נוסף - כריה וחציבה, העתודות כמחוז לא תמיד כהתאמה לתמ"א/14 מבקשים לראות כתשריט ובתקנון הגדרות ברורות של סדרי עדיפויות ותכניות שיקום.

מר ע' שפירא

כנושא הדרכים - הכביש בין מצפה רמון ועין יהב מהווה פגיעה סכינתית מאוד חמורה, כביש עוקף אילת והמשכו לטאבה מהווה בעיה. באיזור אילת קונפליקטים רבים שמחייבים דיון עמוק יותר וכיחוד ההרחבה לכיון צפון, באיזור התעשייה הגדול מצפון לנחל עמרם מופיעה תחנת כח - זה לא משתלב עם יעוד התיירות באילת.

תעלת הימים - רעיון שלא כל כך נבדק ועשוי להשתנות אך מופיע במפה, נראה לנו מיותר להכניסו ברמה הלא מגובשת שהוא נמצא. יש להם מסמך עם הערות, מבקשים קודם לדון בוועדת המשנה ורק אחר כך להפקיד.

מצטרף לשכחים לצוות ובמיוחד לזה שעסק בדרכים. מתקבל הרושם שהדרכים נעצרו בקו רוחב 60 ומשם למטה הן נעלמות, לאחר ששמענו את הצפי ומגמות הפיתוח - מכהיר שללא דרכים לא יהיה פיתוח. עד שיהיו אמצעי תחבורה אחרים עדין נתבסס על אמצעים מוטוריים.

מר ב' קריגר

הקו האוירי הוא הקצר ביותר והתנועה מתנהלת בהם איטית מסיבה פשוטה - אין דרכים איכותיות. לא ניתנה מחשבה עקרונית להעלאת רמת השרות של הדרכים, צריך להכנס יותר לעומק ואולי אפילו לשנות את מיקום הדרכים. ציר 17 חיוני אך צריך לשים דגש על כביש 90. מבקש שיבוא לידי ביטוי בוועדת עורכי תכנית תמ"א/3 או בוועדת המשנה למציאת דרכים לשיפור המערכת מכאן שבע דרומה.

גב' ד. רצ'נסקי

כאשר לדרישה לתשריט סכימתי מהחברה להגנת הטבע, לנוכח "החסרון" של תשריט כזה כנפרד הרי שכאן המידע המדויק הוטמע בתשריטי התכנית האחרים. לאחר שעבודת התכנון נשלמה אין צורך להביא דרישה כזאת כיום.

מר נ' דונסקי

במהלך עבודת התכנון היינו בדיאלוג עם החברה להגנת הטבע והנושא הזה לא הועלה, כל ההנחיות נמצאות בתקנות ובתשריטים האחרים.

מר ש' מוסקוביץ

מספר הערות:  
המפות דחוסות ולא צבועות וקשות לקריאה. בעיות לדוגמא: כבישים לא תואמים את התכניות שכיו"ש, ישובים חצויים על ידי גבול יו"ש ואין התייחסות אליהם.

היו"ר

מבקש מעורכי התכנית להיות מתואמים עם יו"ש לגבי טעויות טכניות. מזכיר שחוקי מדינת ישראל חלים על התכנית הזו כמו על כל תכנית אחרת.

94-72 הוחלט:

א. להפקיד את התכנית.

ב. להסמיך את ועדת המשנה לשמיעת התנגדויות לתכנית מיתאר מחוזית, מחוז הדרום לשמוע את ההתנגדויות ולהחליט בתכנית.

ג. להסמיך את הועדה האמורה לדון גם בהערות שהושמעו בישיבה זו ולהחליט בהן.

ד. לדיון בנושאים העקרוניים הנוגעים לכרייה וחציבה ולגנים ושמורות לצרף לוועדת ההתנגדויות את חברי הועדה לנושאים תכנוניים עקרוניים.

הצבעה: בעד - 13; נגד - 0; נמנע - 1 (גב' ו' ברכיה)

4. תכנית מיתאר ארצית לחופים תמא/13, בקשות להקלה מתכנית מרחב הכנרת וחופיה -

א. הקלה לפי תכנית ג/7757 - מגדל

מר חיים אלישיב

הנושא נדון בוועדת המשנה שקיבלה בענין החלטה להלן:  
"מבחינה תכנונית יש הגיון בהצעה, אבל משום שההצעה מבוססת על קיזוז של אלמנטים תיירותיים עם מגדל העלית, המסגרת של תכנית ארצית שאינה מאפשרת למי שעלול להפגע מתכנית להגיש התנגדות, אינה המסגרת המתאימה לאישור התכנית. אשר על כן, מחליטים להחזיר את התכנית לוועדה המחוזית שתנקוט תחילה בהליך של שינוי לתכנית מיתאר מקומית".  
על סמך החלטה זו הפקידה הועדה המחוזית את התכנית ולא הוגשו התנגדויות.

מר ע' ג'ינו

החלטת הועדה המחוזית איפשרה לוועדה המקומית לבצע קטע נוסף המחבר בין אזור החוף ומגדל עילית. הועדה המקומית החליטה להמליץ על כך במרץ 1992 וב-14.3.93 הוחלט לאשר התכנית. התכנית הוחזרה לוועדה המחוזית, עברה את כל ההליכים ומובאת כעת למועצה הארצית למתן תוקף.  
התבקשנו שלא להגדיל את מספר המיטות לכן קוצצו 600 מיטות ממגדל לטובת המקטע החדש שנקרא א'43.  
השינויים למקטע החדש, שינוי יעוד מחקלאי לאכסון ד' - מגורים ואכסון עד 600 מיטות. שטח התכנית 250 דונם, 6 יחידות אכסון לדונם.



מר ג' שמיר  
שואל מה מתוכנן שם ואיזה אכסון.  
מ-ע' ג'ינו  
קיימת חלוקה פיזית בין בעלי הקרקעות, ישנם 16 בעלים.  
כתכנית יש מ-34 מיטות עד 120 מיטות. כלומר, מגורים +  
אכסון. כתמא/13 לא נקבעו הגדרות,  
מדובר כאן על כפרי נופש ודירות נופש בהסכמת המועצה.

גב' ו' ברכיה  
בהחלטה קודמת נאמר כי הועדה המחוזית תתן פתרון לבעיות  
הכיוכ לפי הדרכת מנהלת הכנרת.

מר י' עמרוסי  
מגדל-כיום מתוכנן במסגרת מנהלת הכיוכ האזורית אתר שופכין  
שימוקס מדרום לטכריה שיכלול ישוכים רבים, ובתוכם את מגדל.  
המאגר ליד מושב ליכנים אמור לתת מענה לכל האזור.  
הענין מטופל ובסיום הביצוע הכיוכ יטופל היטב.

מר ב' קריגר  
מכחינת נגישות לאותם אתרים, האזור עמוס - יש בו שני  
צמתים מרכזיים ליד חופי מגדל ובמפה יש 3 צמתים. הצומת  
המרכזית חוצה את אזור המוצא לשני אגפים, וכביש מס' 90 משיק  
למקטע המוצע על ידינו.

ב. חוף סבכה במושב כנרת - הקלה לשימוש חורג כנופש חופי  
ל-5 שנים בשטח חקלאי ושמורת חוף

מר א' ינאי  
התכנית הגיעה לוועדה מחוזית כערר, מכוש להציב בחוף מכנים  
קלילים. מכנים שאינם קשיחים והינם ארעיים אשר ניתנים לפרוק  
מיידי הבקשה היא לשימוש חורג משמורת חוף לנופש חופי.

מר י' אנרמסון  
מדובר בקרקע חקלאית, כיום חונות שם מכוניות על הדשא.  
שמורת החוף בה מדובר אינה קיימת קיים שם שובר גלים.  
אנו חקלאים שרוצים להתפרנס מתיירות, לכביש יש תכנון של דרך  
שרות שתתחבר אליו, זה הקטע היחידי ממנו ניתן לרדת לחוף.

גב' ו' ברכיה  
מציינת שאין מספיק תשתיות לחלקה, או לכל קטע החוף המצויין.

מר י' אנרמסון  
כאשר לכיוכ ברגע שיהיה ניתן יצטרף לצינור ברניקי.  
כאשר לחשמל-קיים קו מתח גבוה.

גב' ו' ברכיה  
האם מדובר בתשתיות לאורך חלקה בודדת.

מר י' אנרמסון  
כיום באופן זמני קיים בור כיוכ אטום וכאשר הוא מתמלא  
מרוקנים אותו.

ג. פרויקט כנרת שלי לדירות נופש - הגדרה לשטח מרחב מוגן  
דירתי (ממ"ד).

עו"ד א' בהט  
היזמית - ייעוד החלקה על פי התכנית המפורטת הוא נופש  
וזו פעם ראשונה שהיא נתקלת בטענה כי הממ"ד חורג בגודלו.



מר י' גולני

חוק התכנון מחייב ממ"ד, השאלה מה גודל הממ"ד, אפשר ממ"ד גדול יותר אך הממ"דים בתכנית זו מגיעים ל-8.5 מטר מרובע, לדעת המחוזיות ניתן להכניס לחדר כזה 2 מיטות נוספות ואז מאזן המיטות לפי התכנית עלול להתערער.

גב' ל' גנדלין

מציינת שתמא/13 לא נתנה דעתה לכעיה כי לא היו בזמנו ממ"דים.

מר ד' פרי

שואל כמה חדרים יש?

עו"ד א' כהט

חוק התכנון האזרחי מגדיר מהו ממ"ד, בתכנית במקום מינימום 5 מ"ר נתתי 8 מ"ר זו לא חריגה. התכנית מדברת על 200 יחידות נופש ושכל חדר שינה ייחשב לשתי מיטות, וככל יחידה עד 65 מטר מרובע וייכלול מטבח וכו'. כיום צריכים להוסיף גם ממ"ד, החוק לא קבע גבולות מקסימום אלא מינימום, נתתי ממ"ד קצת יותר גדול לדעתי אין כאן בעייה. אני מוכרת את הדירות כך שאני לא אחראית כמה מיטות אם ככלל ישימו כממ"ד, אם ממ"ד של 8.25 מ"ר הינו בעייתי הייתי שוקלת הקטנתו. ידוע לי שברשויות אחרות המינימום של 5 מ"ר אינו נחשב כשטח לדירה.

מר ד' פרי

ה-8.25 ברוטו, מה הנטו?

עו"ד א' כהט

פחות 20% זה 6 מ"ר, יש תוספת 2 מ"ר בגלל הממ"ד ל-65 מ"ר, כלומר 67 מ"ר שטח הדירה ברוטו.

מר י' גולני

כשרשומות מידות בתכנית הן מידות נטו ובתכנית יש 8.23 מטר רבוע נטו בתוך החדר.

מודדים את החדר - השטח הפנימי לאחר חישוב 7.25 מ"ר.

#### ד. תכנית טכניה ג/8100 - שינוי יעוד ממרכז נופש למלונות חוף

מר א' ינאי

התכנית מגיעה הנה במתכונת זו, על פי החלטת ועדה מחוזית הכנו תכנית ברמה מפורטת, מונתה ועדת אד-הוק שבדקה התכנית והחליטה שהתכנית צריכה לקבל אישור המועצה הארצית לפני שימשיכו בתכנון. התכנית מוגשת כאן כשינוי לתמ"א ארצית ולאחר מכן היא תוגש ברמה של תכנית מפורטת. ברצועה יש 2 בתי מלון שאחד מהם מאושר על ידי הועדה המחוזית מדובר על החוף השקט ועל חוף רון. אנו בדעה שרמת השימושים שמאפשרת התכנית הארצית הינה גבוהה ואינטנסיבית הרבה יותר ממה שאנו מציעים.

מאחר ורצועת החוף כפי שהיא בתוספת של מה שהזכרתי קודם כרמת שמירה של תמא/13 בקטעים מסויימים, לתכנית מאפשרת שטח קטן יותר, אנו מבקשים למצוא שטחים לבניית מלון משהו בין 120-125 חדר למשכנת חוף כשמדובר בכ-6 מתקנים, כהם 700-800 חדר שיהיו לכל אורך הרצועה כמידה ותהיה יוזמה בכיוון זה. כמו כן אנו רוצים גם בית מלון כצד המערבי של הכביש.

מר ג' שמיר

כוונת עיריית טכניה לעודד בניית בתי מלון מהעיר העתיקה צפונה עד לאזור הדייגים.

מר א' ינאי

נכון ולא נכון, העירייה הקימה חוף רחצה עירוני, חוף גדול וארוך, כמחירים עממיים. בחופים הפרטיים מלון אחד סגר לגמרי את החוף והשני מפעיל שם חברת שייט והשאר לא ידוע איזה שימושי חוף יעשו.  
תשובה לחופי הרחצה תנתן על ידי הדרום וגם הצפון מכל מקום חופים ארוכים ציבוריים לא ייפגעו.

מר ב' קריגר

יחד עם הבנייה והצרכנות, כיצד פותר כביש 90 בעיות וצרכים אנא תן תמונת מצב.

מר א' ינאי

כביש 90 בתוואי שלו כיום מתנטל ככביש ארצי, גם אצל מע"צ עצמה מתכנן כך, כביש גן הרוסים יטפס נמדרון עד המדרון התלול ויחדור דרך רח' הפלמ"ח. כביש הצפון וכביש החוף (הארצי כיום) יהפוך לכביש שרות, פיתוח התיירות מתעכב כי יש הסכמה שעד שלא תסלל אלטרנטיבה אין מכרזים למלונות וכו'.

א. תכנית ג/7757 - מגדל

דיון

מר י' גולני

מר א' גבריאלו השאיר חוות דעתו בכתב לתכנית:

התכנית מהווה שינוי לתכנית מפורטת 6164 מגדל המהווה תיקון, שאושר ע"י המועצה הארצית, לתמא/13 חופי כנרת. בכך - היא מהווה בקשה לשינוי מתמא/13.  
השינוי הוא משטח חקלאי בתחום תכנן מפורט 4.3 א' לשטח איכסון ד' (מגורים ואכסון) כמשמעותו בתמא/13 - חופי כנרת. קיבולת המיטות המבוקשת - 600 מיטות המקוזזות ממיכסת מיטות של המושבה מגדל, בשטח שממערב לכביש מס' 90.  
(מגדל העלית להכדיל מחוף מגדל). הקיזוז בא על חשבון שטחי איכסון ב' ואכסון ד'. התכנית הומלצה ע"י הועדה המחוזית. (ראה מכתבו של אלכס שפול מיום 2.2.94 בתיק והערתי בגליון הרישום מיום 8.2.84).  
ועדת המשנה לעניינים תכנוניים עקרוניים דנה בתכנית והמליצה בפני המועצה הארצית על אישורה.  
המועצה הארצית בישיבתה מס' 308 מיום 30.3.93 החליטה כי "מכחינה תכנונית יש הגיון בהצעה" אבל בגלל קיזוז המיטות על חשבון מגדל עלית הורתה "להחזיר התכנית לוועדה המחוזית שתנקוט תחילה בהליך של שינוי לתכנית מיתאר מקומית", כלומר - הפקדה ושמיעת התנגדויות, אם תהיינה. על פי מכתבו של אלכס שפול, הליך ההפקדה בוצע ולא היו התנגדויות. התכנית מוחזרת איפוא למועצה הארצית שכבר דנה בה כזכור בעקבות המלצת ועדת המשנה לאשרה, בבקשה לקבל הסכמת המועצה לשינוי התמ"א. ככל מקרה - שינוי היעוד מחייב גם אישור ולק"ח. לדיון הוזמנה גם מהנדסת הועדה המקומית לתו"כ גליל מזרחי שתעיר הערותיה ביחס להליך ההפקדה.

המלצה להחלטה

לאשר השינוי, כפוף לאישור ולק"ח.

94-73 הוחלט:

נמסר שהתכנית הופקדה בהתאם להנחיות המועצה בהחלטתה בישיבה מס' 308 מ-30.3.93 ולא נתקבלו התנגדויות. לפיכך, הוחלט לאשר.

ב. חוף סככה - במושבה כנרת, הקלה לשימוש כנופש חופי ל-5 שנים להצבת מבנים ניידים וקלים.



מר י' גולני

קורא חוות דעת של מר א' גבריאל: הבקשה המקורית נסבה על אישור שימוש חורג, אך למעשה, מדובר בבקשה לאישור יעוד של "נופש חופי" בחלקה הנ"ל ששטחה כ-4.7 דונם ומיקומה בין כביש מס' 90 לבין חוף הכנרת. רוחב החלקה (חזית החוף) כ-27 מטרים והכוונה להקים בה סככות וסוכות קש ניידות וסככות שירותים כדי לאפשר שימוש של "נופש חופי". החלקה איננה מעובדת, מרכיתה מוגדרת כתמא/13 "כשטח החקלאי" ורצועת החוף מוגדרת "כשמורת חוף". משני צידיה של החלקה קיימים מטעי תמרים, כמרחק קטן יחסית צפונה ודרומה קיים כתמ"א יעוד "נופש חופי", גם הוא בתחום השיפוט של המושבה כנרת.

#### המלצה להחלטה

לאור העובדה, שהובהרה בסיור בשטח, שהאתר מתאים ל"נופש חופי" (כמשמעותו בתמא/13) וכי אין בו ערכים קיימים של שמורת חוף או שטח חקלאי מעובד, מציע לאשר את שינוי היעוד כמכוקש ולאפשר הקמת הסוכות לשהיית יום בלבד, כתנאי פתרון בעיית הביוב לשביעות רצונה של מינהלת הכנרת ובנגישות לשביעות רצונה של מע"צ.

קורא ממכתבו של ראש מועצה מקומית כנרת: אבקש להביא בפניכם את עמדת המועצה המקומית כנרת כנדון. אין למועצה התנגדות למתן היתר זמני וזאת:

1. בתנאי ויתואמו מראש פתרונות בנושא הכניסה מכביש-90 וכן התשתיות להפעלת החניון, ביניהם סילוק קולחין, מי שתיה, גישה לפינוי אשפה וכו'.
2. יש לחייב במקביל, הגשת תכנית מפורטת על פי הכללים של תמא/13, למתן רשיון קבע.

מפאת רגישות המיקום - כניסה לכניש ארצי ושמירה על איכות מי הכנרת, יש חשיבות לתיאום הפתרונות הנ"ל לפני מתן ההיתר.

מר ג' שמיר

מציין שסירר שם, מדובר ברצועה צרה אבל עמוקה, בין החוף והכביש יש 180 מטר. מציין כרקע, המושבה כנרת בניגוד למגדל לא קיימת כמרכז לפיתוח תירות בתמא/13 כי הגישה היתה שכנרת רוצה להשאר מושבה חקלאית. היום המצב שונה וצריך לברך על היוזמה הזו. יש לאנשים שטח חקלאי שלא ניתן לנצלו ובמקום שטח מוזנח הם רוצים לפתח זאת. מציע לשנות את היעוד לנופש חופי.

הועדה המקומית מציעה אישור זמני כשבזמן זה צריך להגיש תכנית.

מר יוסף שגיא

האם יש חוות דעת ממנהלת הכנרת?

מר ד' פרי

מר אורטנברג הוזמן אך לא הגיע.

מר י' גולני

כעד שינוי היעוד לנופש חופי, דבר נוסף - לא יתכן שהמועצה תיתן ברכתה לאישור כשכתכנית בור סופג.

גב' ו' ברכיה

כדברי א' גבריאל יש התייחסות לנושא הביוב.

מר י' גולני

צריך לומר שאנו רואים צורך בשינוי יעוד ולא שיצא שניתן אישור לרצועה קטנה שאין לה שום משמעות תכנונית.

גב' ו' ברכיה

מציע להמליץ על שינוי יעוד לנופש חופי. תנאי לקבלת היתר זמני יהיו הדרישות במכתבים.

מר י' גולני



לדעתו נושאים אלה לא צריכים להגיע למועצה, תמא/13 חילקה את מה שחשבה שהכנרת יכולה לקלוט. מינהלת הכנרת פיתחה קילומטרים רבים של חופים ציבוריים, הועדה המחוזית היתה צריכה להמליץ שימוש חריג ולא להביא זאת למועצה.

מציע לקבל המלצת א' גבריאלית בתוספת התנאים של ראש מועצה מקומית כנרת.

לאשר את הבקשה בכפוף לתנאים שנדרשו על ידי המועצה המקומית כנרת: (1) תאום פתרון הגישה מכביש 90. (2) הבטחת תשתיות להפעלת החניון לרבות סילוק קולחין, הספקת מי שתיה וגישה לפינוי אשפה. (3) הגשת תכנית מפורטת לשינוי יעוד.

ג. פרוייקט כנרת שלי - הגדרה של מרחב מוגן דירתי.

מקריא המלצת אהוד גבריאלית:

מדובר בערעור על החלטת ועדה מקומית ובבקשה של הועדה המחוזית צפון לקבל הסכמת המועצה הארצית לחריגה נמיכסת מיטות מתמא/13 חופי כנרת. הבקשה נסכה על שטח המיועד לאכסון - מגורי נופש, על פי תמא/13 - חופי כנרת ועל פי תכנית מפורטת מס' 5966 - פיתוח חוף מגדל. התכנית המפורטת הנ"ל הופקדה בזמנו ע"י הועדה המחוזית וטרם קיבלה תוקף. הדיונים בתכנית זו כיום הם בועדה להשלמת תכניות. לקטע התכנית הנוגע לבקשה - לא הוגשו התנגדויות בזמן ההפקדה. נתחום התכנית מותרות 220 מיטות. הוגשה בקשה ע"י היוזמים לקבלת היתר בניה הבקשה נדחתה ע"י הועדה המקומית גליל מזרחי וע"י הועדה המחוזית צפון בנימוק שהממ"ד (מרחב מוגן דירתי) שמופיע בתכנית הכינוי בבתי הנופש וה בעצם חדר איכסון נוסף, וכך מגיעה קיבולת המיטות במיתחם התכנית ל-344 במקום 220, ובזאת יש חריגה מהוראות התכנית המפורטת התואמת את התמ"א. היוזמים טוענים כי הממ"ד נדרש על פי תקנות ההתגוננות האזרחית - 1992 (כחדר בטחון), בהיעדר מיקלטים במיתחם.

על פי תקנות אלה לא יפחת שטחו של ממ"ד מ-5 מ"ר. הממ"ד כתכנית שסורבה מגיעים בשטחם לכ-8.25 מ"ר, ולפיכך ראו בהם ועדות התכנון חדר נוסף המאפשר הכנסת שתי מיטות לתוכו - כלומר, הגדלת קיבולת המיטות כאמור לעיל. היוזמים טוענים שהממ"ד נועד להיות "חדר בטחון" בלבד וכי אין הוא חדר שינה נוסף ביחידת הנופש. פנייתם לקבל היתר בניה נעשתה לפני כמעט שנתיים ובאפריל 1994 פנו כנדון לראש הממשלה ושר הפנים בתלונה על משך הזמן שחלף מאז הגשת בקשתם להיתר בניה. ב-13.4.94 פנה הממונה על המינהל הציבורי במשרד ראש הממשלה, מר שי טל, אל יו"ר המועצה הארצית בבקשה להעלות את הנושא לדיון בישיבתה הקרובה של המועצה.

המלצה להחלטה

הואיל ותוספת קיבולת מיטות (50%) נתחום התכנית בתוך הממ"ד יכולה לשמש תקדים לבעלי חלקות אחרות בחוף מגדל וכך להיות חריגה ניכרת מהוראות התמ"א, יכולה המועצה הארצית לפעול על פי אחת משתי האפשרויות דלהלן:

1. להורות לועדה המחוזית לדרוש בטחונות/ערכויות מהיוזמים שהממ"ד המוצע בתכנית לא ישמש לתוספת מיטות אלא יתפקד כחדר בטחון בלבד. (כמובן כפוף לבדיקה של היועץ המשפטי אם הדבר ישים).

2. לחורות לוועדה המחוזית לצמצום שטח הממד"ים מ-8.25 מ"ר ל-5 מ"ר, שהוא הגודל המינימאלי על פי התקנות - גודל שאינו מאפשר להפוך את הממד"ד לחדר שינה, ובכך לא תעלה בעיית החריגה ממיכסת המיטות המותרת.

מר א' עלוני

עו"ד כהט אמרה שהכוונה היא למכור את הדירות, אף אחד לא יספור כמה מיטות יהיו שם, הגודל הכולל של היחידה זה מה שקובע, אם מקובל 65 מטר וכאן יש 67 מטר, זו חריגה מזערית משטחה של דירת הנופש כפי שנקבעה בתכנית המפורטת.

מר י' גולני

כשהועלה נושא הממד"ד עלתה השאלה אם זה שטח עיקרי או שטח שרות, נאמר שהמדמ"ד לא יחשב כשטח עיקרי אם הוא עולה על 5 מטרים. 65 מטר זה השטח בתכנית הנדונה. בתכנית חופי כנרת יש גודל מסוים ואם יש חדרים נוספים זה אומר מיטות נוספות. ניתן להגיד שהמדמ"ד צריך להיות 5 מטרים או אם רוצים ממ"ד של 8 מטרים אז הוא יחושב בסך הכל הכללי.

מר יוסף שגיא

מציע לאפשר לה לבנות כמה שמותר על פי תכנית וכלכד שהמדמ"ד יהיה בגודל המינימלי.

מר ג' שמיר

מצוין שבדיונים על מגדל נקבע גם גודל מכסימלי לדירת נופש.

מר י' גולני

מציע לאמץ את החלטת אהוד השניה: "גודל הדירה יהיה לפי התכנית והמדמ"ד יהיה בגודל המינימלי".

94-75 הוחלט:

מדמ"ד בשטח של 8.25 מ"ר, כפי שמופיע בתכנית יכול לשמש כחדר ועשוי להגדיל את קיבולת המיטות במתחם; לפיכך הוחלט שגודלה של דירת נופש יהיה לפי התכנית בתוספת מדמ"ד שלא יעלה בשטחו על השטח המזערי לפי תקנות הג"א שהוא 5 מ"ר.

ד.

תכנית ג/8100 - טכריה, שינוי יעוד ממרכז נופש למלונות חוף

מר י' גולני

מקריא מדברי א' גבריאלי: "לדעתי - ניתן לאשר את הבקשה לשינוי תמא/13 כנרת בתנאי של שמירה על איסור בניה במרחק 50 מטר מקו גובה 209 - ומעבר חופשי לאורך החוף.

מר ד' פרי

כיום יש שם 2 מלונות ואין חופים פרטיים.

גב' ל' גנדלין

ההצעה היתה ראשונית, אין תכנית מפורטת ולכן חסרים פרטים.

מר י' גולני

ועדה מחוזית מבקשת לאשר את השינוי ממרכז נופש למלונות חוף בתנאים - קו בנין. - מעבר חופשי בחוף לציבור נרוחב סביר.

תכנית מפורטת תוגש לוועדה המחוזית.

גב' ו' ברכיה

מוסיפה תנאי שלישי: שלא ניתן יהיה לאשר שום ביצוע בניה בשטח בחוף עד שיוכשר כפועל המעבר החופשי וקו בנין של 50 מטר, מחוף היס. בחוף גיא התנאי הזה לא התבצע למשל.



מר יוסף שגיא אלה כרגע רק הנחיות למתכנן.  
מר י' גולני אישור המעבר זה דבר אחד, רוחב 50 מטר זה דבר אחר, לא נאמר רוחב המעבר.

מר ג' שמיר התכנית תאפשר להקים חומה של כתי מלון בחוף טבריה, מדובר על 15% כניה נמוכה, כאן מדובר על גובה והגדלת אחוזי בניה ולדעתו המועצה צריכה להתייחס לכך.

מר י' גולני מציע לאמץ ההחלטה.

מר ב' קריגר להוסיף שזה מותנה בכביש 90.

94-76 הוחלט: לאשר בתנאי של שמירה על איסור בניה במרחק 50 מטר מקו גובה 209 - ומעבר חופשי סביר לציבור לאורך החוף לשכיעות רצונה של הוועדה המחוזית. תנאים אלה לרבות היבוס יהוו תנאים למתן היתרי בניה.

מר א' ניסן בהחלטות הממשלה האחרונות בנושאי הדיור עלו 3 נושאים שמחייבים התייחסות המועצה, מציע שהנציגים במועצה יעבירו הצעות כדי שהמועצה תוכל להתייחס אליהם בישיבה הבאה.  
נקבעו 60 יום מ-5 ביוני, הנושאים הם:  
1. קביעת הנחיות לצפיפות מינימלית בתכניות  
2. לאפשר מלאי יח"ד בתמהיל מגוון  
3. התאמת תמא/31 ותמא/6 כדי לאפשר גמישות ליעדי אוכלוסיה.

גב' ס' אלדור מוסיפה גם קביעת היקפי ביקוש ומלאי של יח"ד להכנת תכניות עתידיות.

5. תמא/31 א' דרכים - בקשה לדיון חוזר בשלבי ביצוע בעקבות פניה של השר לאיכות הסביבה אל יו"ר המועצה

היו"ר מכתבי השר הופצו בין החברים, מר ד' סתו העלה את נושא השלכיות בכביש 6, התקיים דיון והמלצנו לאשר ללא שלבים. בינתיים התקבל מכתב משר לאיכות הסביבה שטען שלא מקובלות עליו מספר החלטות.  
הסכמנו לקיים דיון עקרוני בנושא השלכיות מחדש. בקשתו למצוא נוסחה משותפת, מבין שהיא לא מסוכמת לגמרי.

מר ד' סתו מסביר את הדרישה - הרעיון של השלכיות באישור התכנית נובע מכך שמדובר בפרוייקט שיש לו השלכות רבות שאת מרביתן אנו לא יודעים. לכן יש מקום בפרוייקט שממילא יתבצע בשלבים, שהמועצה תאשר את הפרוייקט כמלואו, אלא שבעבור מספר שנים לאחר שיבוצע שלב ראשון תהיה אפשרות לדון בתכנית שוב. זה יתכן אם בשלב הראשון יאושר שלב ראשון לכיצוע והשלבים הבאים יאושרו על סמך התחזיות שיעשו, עבודות תכנוניות תחבורתיות ומסוגים אחרים ועל סמך הנסיון שירכש מהביצוע וההפעלה של דרך מס' 6. הצעת ההחלטה שאנו מציעים - המשרד לאיכות הסביבה, משרד הפנים וחברת כביש חוצה ישראל אומרת בעקרון: (הנוסח הסופי יובא על ידי עו"ד א' פורטן).  
את הכביש מאשרים מכחינת זכויות הקרקע. מאשרים את הקו הכתול המלא אלא בנוסף לכך יאושר סימון על התשריטים.



יוגדר שלב ראשון לכיצוע שיכלול חלקים מהמרכיבים של הדרך וחלקים מהמחלפים המערכתיים שיסומנו ויאושרו. בעתיד ממילא ישנו הצוות המלווה שיקום ויקיים בקרה על התכנון ובעיקר על הביצוע. אותו צוות יוסמך לאשר על סמך התחזיות שלבים נוספים לכיצוע.

כיצד נשמור על כבודה של המועצה שכבר החליטה על כך.

היו"ר

המועצה דחתה בשעתו את נושא השלכיות משום שנאמר שאין לבוא למועצה לכל קטע וקטע אבל ניתן לבוא בכך לצוות המלווה.

מר ד' סתו

המועצה אישרה את הדרך על כל היקפה ולא ניתן לאשר חלקים מהרוחב משיקולים הנדסיים. בהתחשבות ברגישות המשרד לאיכות הסביבה, החברה קיבלה על עצמה שנמחלפים מערכתיים החברה עם הצוות המלווה יקבעו את השלבים הבאים שבהם יעשו בתאום ובאישור הצוות המלווה למרות הקושי הביצועי בכך.

מר י' כהן

מה המשמעות של אישור בשלבים? אם לא יאשרו קטע מה נאמר לאזרח? האם יש או אין כביש, האם יוכל האזרח לחיות במצב שנוצר ממלחמות יוקרה? סכור שיש להחליט על הכל, מציע להשאר איתנים בדעתנו. מציע לנסות לשכנע את השר לאיכות הסביבה משום שיש לו הרגשה שלשר ניתנה אינפורמציה חד צדדית והוצג בפניו פן אחד של הבעיה.

מר יוסף שגיא

המועצה יכולה לאשר תכנית כוללת והאזרח יודע מה אישרה, אבל המועצה יכולה להתנות את סדרי הביצוע שלב א' תכנית כוללת לכביש ושלב ב' תכניות מפורטות לכיצוע.

מר ד' פרי

האם קיימת אפשרות שהצוות המלווה יקבע שמחלף כלשהו לא יתבצע? אישרנו את הכביש אנו מאשרים את הקטעים, לדעתו אין מקום להזדקק לאישורים לשלבי הביצוע.

מר א' עלוני

עמדתם דומה לעמדת מר סתו מבחינת החששות הסביבתיות מביצוע הכביש. לכן צריכה להקבע חלופה שתתממש תוך מספר שנים ושתובא על ידי הצוות המלווה לדיון במועצה. זה גם המקום לקשור את הנושא לתכנון תחבורתי כולל ותכנית אב לתחבורה שיעשה תוך 5-7 שנים מהיום.

מר ע' שפירא

אם שלבים משמעותם אישור קטע אחר קטע, זאת אנו עושים, אך בדיקה למחלף מסויים צריך שנעשה היום ולא בעתיד.

מר א' ניסן

אם יוחלט על כביש בשלבים אני מכינה שהמשמעות היא שעדיין לא תהיה הפקעה אבל ניתן יהיה לבקש פיצויים לפי סעיף 197 לחוק, יקבלו פיצויים על התכנון ואחר כך על ההפקעה לפי הערך לאחר שינוי היעוד. שואלת מהן סמכויות הצוות.

גב' ד' דרור

מציע מתכונת כפי שנקטה המועצה במודיעין שהשלב יקבע על ידי צוות מלווה. לדעתו לא יכולים היום להחליט על כל שלבי הכביש.

מר י' זילנברג

גב' ס' אלדור

מבקשת שיסבירו מה זו השלכיות.

מר ד' סתו

קטס, מחלף לדוגמה שאמור להיות 3 קומות מחבר דרך 6 עם 5 ודרך 444 - מערכת מסוככת. את המחלף הזה בכל מקרה יבצעו בשלבים. יהיה בשלב ראשון מחלף פשוט ואחר כך שלב נוסף של כיצוע. התכנון הסופי הוא לבצעו על פי המתכונת המלאה. מבחינת יעוד השטח הקו הכחול יכלול את המתכונת המלאה של המחלף, לאחר שהמחלף יתחיל לפעול ילמדו מה ההשלכות שלו ויקבלו החלטה מהו ומתי יבוצע. ההחלטה אומרת שההחלטה מה יהיה שלב ב' והעיתוי לא יעשו המבצעים על דעת עצמם אלא באמצעות המועצה הארצית או מוסד התכנון המלווה שיהיה מעורב, לאמור מה יהיה השלב הבא.

מר ג' שמיר

כאשר לתפקידיו וסמכויותיו של הצוות המלווה לא נראה לו שהוא יוכל להתערב בכיצוע, המועצה צריכה את כל התוואי ולא בשלבים משום שמדובר בכביש מערכת ו הכיצוע יהיה בהתאם לשלבים בו, לגבי כל שלב יעשה תסקיר ואין זה מתפקידה של המועצה להתערב בכך.

גב' ס' אלדור

מבינה שיהיה צוות שלא ידוע מאין סמכותו, שיחליט כמה יתבצע ומתי, אין תקדים לכך, כשום מקום לא יכול הגורם התכנוני להכנס לשלבי כיצוע הכרוכים בנושאים קנייניים ויזמות. איזו מיומנות מקצועית תהיה לצוות לקבוע שלבי כיצוע? מצטרפת לדבריו של מר יוסף שגיא.

גב' ו' ברכיה

משמעות השלכיות - בתכניות קטנות כמו מחצבות יש שלבי כיצוע, כאן מדובר בפרוייקט ענקי כהיקף לאומי ומדברים על ההיקף הסופי והכטחת עתודות הקרקע לפיתוח. אבל בכל אופן מדובר על ליווי לפרוייקט זה לאורך השנים. בתכניות יש שלבי כיצוע ואף התניה של מעבר משלב לשלב.

מר ד' פרי

כביש זה הוא לא עוד כביש אלא הוא יהיה כביש העל של המדינה ויהיו לו השלכות שאף אחד לא יכול לחזות מראש, קיבלנו החלטה עקרונית על התואי. לגיטימי הדבר להפקיד את ההחלטה על שלבים בידי צוות של המועצה, אי הודאות מחייבת בקרה במועדים סבירים.

מר ע' לולב

יש דוגמאות שהמועצה לוקחת על עצמה כמו כתמא/10 לאשר בשלבים תכניות. היה ברור יותר אם היתה מוצגת לנו הצעה כיתר פירוט אילו סמכויות רוצה הצוות לעצמו. יש הבדל בין סמכות לקביעת תנאים ללוח זמנים, לדעתו שאלות עיתוי ניתן לתת לצוות המלווה.

מר א' עלוני

כמחצבה שלבי כיצוע הם שלבי עבודה, אם לצוות תהיה סמכות לא לאשר שלב, זה בניגוד להחלטת המועצה.

מר ב' סלמן

השר שריד אמר שהוא בעד כביש 6, מחצבות אפשר לסגור כבישים אי אפשר לסגור. חוץ מהכביש יש עבודות תשתית אחרות כמו העתקות קוי מים, וחשמל. היום לא ניתן להביא כל שלב לאישור המועצה, יש גם אספקט כלכלי - אם יזם ירצה לסלול את מלוא ההיקף האם נמנע ממנו? צריך למצוא לדעתו את נקודת האיזון, יש גורמים שמעוניינים לתקוע את הכביש ומשתמשים באמתלות הקשורות באלמנטים שונים של הכביש.



צוות הליווי הוא תקדים שלא היה כדוגמתו, אנו מכינים שצריך בקרה כללית, מכינים שצריך לאשר שלב א' שהוא הכביש במלואו והמחלף המערכת, הלכנו לקראת המבקשים, היתה מגמה ללכת לקראת בקרה ויחד עם זאת לאפשר את הפיתוח המלא והנכון.

לדעתו אי אפשר לאשר כביש כזה אלא כמקשה אחת ונדמה לו שהשר לאיכות הסביבה לא מבקש מהמועצה לחזור כה מהחלטתה זו. מבין את החששות מפני מתן אור ירוק לתכנית שאין יודעים את כל השלכותיה אבל נדמה לו שהצוות המלווה נותן תשובה לחששות אלה ולהשלכות נשלבים הראשונים של הכביש לשלבים הבאים. אין חשש שיעשו יותר ממה שצריך. ניתן לקבל את הצוות המלווה שיפקח על השלבים אבל לא לאישורם. ניתן לקבל צוות מלווה למעקב אחר התהליכים וכיצוע.

לפי נוסח הוראות שהוצג בישיבת המועצה מ-16.6.92 הוגדרו הצוות המלווה הכולל את יוזם התכנית (המועצה), נציג מגיש התכנית מע"צ או החברה, המשרד לאיכות הסביבה, נציג הועדה המחוזית הנוגעת בדבר, והמועצה החליטה להוסיף נציג המועצות האזוריות מטעמה.

התפקידים: מאשרים את מסמכי הביצוע למניעת מפגעים סביבתיים. מסמכים אלו עדיין לא קיימים והם יצאו מתסקיר, התפקיד לאפשר מעקב למניעת מפגעים.

תפקיד נוסף-שמסמכי התכנון ההנדסי המפורט לביצוע יועברו לצוות למסירת הערותיו (לא אישור) טרם תחילת הביצוע. הצוות יאשר גם את מתכונת הפיקוח ואת ההנחיות לביצועו.

כמהלך הדיונים בהשגות היו השגות ממגזר רחב שלא תהיינה דרכים לחלוקת עיבוד ומעברים חקלאיים לכן הוטל על הצוות לפתור בעיות אלה של דרכי גישה, כ"כ הוא יאשר תחילת השימוש. המועצה פרטה עוד יותר בהחלטות את תפקידו.

באשר להצעת החלטה לביצוע נשלבים בכל קטעי הדרך הוזרים 3 אלמנטים:

א. רצועת דרך כרוחב של כ-100 מ'

ב. מחלפי שרות.

ג. מחלפים מערכתיים שבהם צריכת הקרקע המרכזית ורק חלקים מהם יבוצעו נשלבים הראשונים של התכנית.

התכניות שהוצגו בפנינו כללו את המסגרת המלאה שידרש לכביש ולמחלפים בשלמותם לכן ההצעה אומרת:

1. התכנית תכלול את קטעי הדרך והמחלפים כמתכונתם המלאה והסופית.
2. המועצה הארצית רואה צורך לקיים בקרה על שלבי הפיתוח של קטעי הדרך הכלולים בתמא/31/א כמיוחד על המחלפים המערכתיים המהווים חלק מדרך מס' 6.
3. המועצה הארצית מנחה את עורכי תמא/31/א להביא לאישורה תוספת בהוראות התכנית ובתשריטיה שיגדירו שלב ראשון לביצועה. שלב זה יכלול את כל קטעי הדרך בשלמותם, את מחלפי השרות וחלקים מהמחלפים המערכתיים של דרך מספר 6 הדרושים להפעלה נשלב א'.
4. אישור עיתוי לביצוע שלבים נוספים של המחלפים המערכתיים ייעשה על ידי הצוות המלווה, על בסיס נתונים ותחזיות תחכורתיים והשלכותיהם. כפי שיתבהרו בעתיד.
5. הצוות המלווה ידווח למועצה הארצית על אישור שלבים נוספים, כמסגרת דיווח על התקדמות הביצוע של התכנית. והמועצה הארצית תהא מוסמכת לאשר או לשנות את החלטת הצוות המלווה.



מר א' עלוני

בהצעה יש גורם נוסף שיכול לאשר אם כך צריך שהדברים יוכאו לאישור למועצה עצמה. המועצה אישרה הכל ולצוות בדיעבד יוצא שיש לו זכות וטו על החלטת המועצה.

מר מ' לוי

כדי למנוע הרגשה זו יש לתת לצוות סמכות כדבר עיתוי הביצוע ולא סמכות לאישור הביצוע.

מר ד' סתו

הציע בהצעה המקורית שאישור השלבים יכוא למועצה. מקבל שזה ענין מסורבל לכן הציע שיוכא לצוות המלווה לאישור וניתן לערור על החלטתו בפני ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים.

מר א' ניסן

יש לתת ודאות לתכנית ולביצוע ביחס ליזמים.

גב' ד' דרור

מכינה שמה שמנסים להפיק המציעים של שיטת השלבים ינכע מתכנית האב לתחבורה. בעיקר הכוונה היא להעדפת מסילה תחבורתית על כבישים והעדפת תשתיות שמחברות פריפריה למרכז על פני חיזוק התשתיות במרכז עצמו, אם זו המטרה, לא נשיג אותה באמצעות הצוות שידון בשלבי ביצוע של המחלפים המערכתיים. צריך להבטיח שתכנית האב לתחבורה תושלם בהקדם ואז נבחן אילו אמצעים ניתן לנקוט כדי להשיג מטרות אלה.

היו"ר

אם זו ההצעה צריך לעצור את כביש 6 עד להשלמת תכנית האב לתחבורה.  
יש בידו סיכום המוסכם בין עורכי כביש 6 לכין נציגי המשרד לאיכות הסביבה.

מר א' ניסן

עיתוי ביצוע שלבי הכביש נקבע על ידי תקציב המדינה לכן מציע להשאר בהחלטה הקודמת המקורית של המועצה ולא לשנות בה דבר.

הצעת היו"ר:

תוצאות הצבעה:

בעד הצעת היו"ר - 12  
נגד הצעת היו"ר - 2  
נמנעים - 0

94-77 הוחלט:

1. התכנית תכלול את - קטעי הדרך והמחלפים במתכונתם המלאה והסופית.
2. המועצה הארצית רואה צורך לקיים נקרה על שלבי הפיתוח של קטע הדרך הכלולים בתמא/31/א' במיוחד על המחלפים המערכתיים המהווים חלק מדרך מס' 6.
3. המועצה הארצית מנחה את עורכי תמא/31/א' להביא לאישורה תוספת בהוראות התכנית ובתשריטיה שיגדירו שלב ראשון לביצועה. שלב זה יכלול את כל קטעי הדרך בשלמותם את מחלפי השרות וחלקים מהמחלפים המערכתיים של דרך מספר 6 הדרושים להפעלה בשלב א'.
4. אישור עיתוי לביצוע שלבים נוספים של המחלפים המערכתיים ייעשה על ידי הצוות המלווה, על בסיס נתונים ותחזיות תחבורתיים והשלכותיהם כפי שיתבהרו בעתיד.

5. הצוות המלווה ידווח למועצה הארצית על אישור שלבים נוספים כמסגרת דיווח על התקדמות הביצוע של התכנית, והמועצה הארצית תהא מוסמכת לאשר או לשנות את החלטות הצוות המלווה.

6. הקמת ועדות משותפות לתכנון ולבניה במתחמי התעש

- א. ועדה מקומית משותפת להרצליה וחוף השרון למתחם תעש נוף ים.
- ב. ועדה מחוזית משותפת למחוזות תל אביב והמרכז למתחם תעש נוף ים.
- ג. ועדה מקומית משותפת להרצליה, רמת השרון והדרים למתחם תעש השרון.
- ד. ועדה מחוזית משותפת למחוזות תל אביב והמרכז למתחם תעש השרון.

מדובר בהתייעצות עם המועצה לה נזקק שר הפנים להקמת הוועדות. הנושא מובא לדיון בעקבות פניה של ראש הממשלה. מכתבו והעתק הצווים הכוללים הצעה להרכב הוועדות נמצאים בתיקים בדף מס' 4. הוזמנו ה"ה יחזקאל הרמלך ועו"ד מאיה קוק, ויו"ר הוועדות המחוזיות והמקומיות הנוגעות בדבר. יחד עם זאת, נתקבלו נקשות לדחית הדיון לישיבה הנאה מאינג' גרנות כשם, מר אלי לנדאו, הנמצא בחו"ל וממר יוסף שגיא, משום שנערכים עדיין כירורים בדבר הרכב הוועדות. בנוסף לכך, נתקבלה נקשת דחיה גם ממתכנת מחוז המרכז. מבקשי הדחיה מדגישים שהתכנון לא יפגע כלל עקב הדחיה, מה גם שנתברר לאחרונה, שטרם נערכו התייעצויות עם יתר מוסדות התכנון כנדרש בחוק.

מר י' גולני

מדובר בוועדה משותפת בנושא של השטח של 5000 דונם במרכז הארץ שמשתרע על פני 4 ועדות מקומיות. הרצליה, רמת השרון, הדרים וחוף השרון. עומד בראש צוות בין משרדי שכולם שותפים בו, כל עיכוב יהיה בעוכרי התושבים שגרים שם על כל המפגעים. הנקשה מובאת לאחר התייעצויות עם הרשויות.

מר י' הרמלך

מעיריית הרצליה ביקשו לדחות את הדיון.

מר י' גולני

במכתב נאמר שהוא בעד ההקמה ומציע לדחות.

מר י' הרמלך

החוק מחייב התייעצות עם הוועדות המקומיות הנוגעות בדבר כגלל דחיפות הענין והפגרות ביקשנו לקיים את ההתייעצות עם המועצה כעת כאשר שר הפנים חייב עדיין להתייעץ עם הוועדות המקומיות והמחוזיות.

עו"ד א' פורטן

כתור קליינט, קיבלנו את ההודעה לפני מספר ימים וחשבנו גם לבקש דחיה כי יש מספר הערות, על פי ההסבר נוכל להביא הערות בהמשך ולכן מציע לקבל.

מר יוסף שגיא

אין הערות.

סא"ל צ' קדמן

תומך.

מר א' עלוני

תומכת.

גב' ס' אלדור



מר י' זילברברג

לא מכיר את הנושא.

עו"ד א' פורטן

הצעת החלטה -

להמליץ בפני שר הפנים על הקמת ועדות תכנון משותפות. מבקשים שמוסדות התכנון - 2 ועדות מחוזיות ו-4 ועדות מקומיות (הרצליה, חוף השרון, הדרים, רמת השרון) ישגרו עמדותיהם לשר הפנים.

מר ח' אלישיב

מפנה את תשומת ליבם של המבקשים שלפי המפה שסופקה עם הבקשה המרחב חוזר לרעננה ולפתח תקוה.

היו"ר

מבקש לבדוק התשריט, להכין תשריט שיתאים לבקשה.

94-78 הוחלט:

1. להמליץ בפני שר הפנים על הקמת ועדות משותפות לתכנון ולבניה למתחמי תעש לפי הפירוט להלן ובהרכב כפי שהוצג בצווים בפני המועצה:

- א. ועדה מקומית משותפת להרצליה וחוף השרון למתחם תעש נוף ים.
- ב. ועדה מחוזית משותפת למחוזות תל-אביב והמרכז למתחם תעש נוף ים.
- ג. ועדה מקומית משותפת להרצליה, רמת השרון והדרים למתחם תעש השרון.
- ד. ועדה מחוזית משותפת למחוזות תל אביב והמרכז למתחם תעש השרון.

2. לבקש מיתר מוסדות התכנון הנוגעים כדבר להעביר את המלצותיהם לשר הפנים.

7. שונות

מר י' גולני

בישיבה קודמת דנו בנושא תכנית מיתאר ארצית לנמל תעופה בן גוריון והיתה החלטה שהוקראה בפני החברים. כחלק מהנקודות היו אי דיוקים קטנים ובאחד הסעיפים לא נלקח בחשבון שכבר נעשה צעד בין משרד האוצר לרשות שדות התעופה בנושא השיפוי.

סא"ל צ' קדמן

מבקש לשנות מילה אחת - ניתן יהיה "לדון" כמועצה ולא "להחזיר".

94-79 הוחלט:

תכנית מיתאר ארצית לנמל תעופה בן גוריון מס' תמא/4א' - לאשר תיקון להחלטה שנתקבלה בישיבה מס' 325, מיום רביעי, י"ג בתמוז התשנ"ד - 22 ביוני 1994. (בנספח לפרוטוקול זה)

8. מועד הישיבה הכאה מס' 327

נקבע ליום שלישי, כ"ה באב התשנ"ד 2 באוגוסט 1994.



יוני - טיפוסים אחידים  
94-

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

פרוטוקול הישיבה מספר 325 שהתקיימה באולם הישיבות של אוניברסיטת גבעת רם, בבית בלגיה, ירושלים, ביום רביעי, י"ג בתמוז התשנ"ד, 22 ביוני 1994

נכחו: חברי המועצה:

- מר ע' קלעג'י - יו"ר
- סא"ל צ' קדמן
- מר מ' כהן (קדמון)
- עו"ד ד' דרור
- מר א' לנגר,
- גב' ס' אלדור
- מר י' בן-טוב
- מר ע' לולב
- ד"ר ג' בן-דרור
- מר א' ניסן
- מר י' גולני
- מר ד' דרין
- עו"ד י' יהב
- מר ב' שרעבי
- מר יוסף שגיא
- מר ש' כלפה
- אדר' א' מזור
- גב' ג' חיות
- מר ע' ברכה
- מר יואב שגיא

מר י' מכורך - משטרת ישראל

מ"מ מזכיר המועצה: גב' ח' אורן

- מר ג' אבני - ועדת ההיגוי לתכנית מיתאר ארצית לשדות תעופה
- מר מ' דבי - מנכ"ל רשות שדות התעופה
- מר י' דסקל - סמנכ"ל לתכנון ופיתוח עסקי רשות שדות התעופה
- מר ג' לואיס - L.F.A
- יועץ לרשות שדות התעופה

- מר ד' הולצמן - יועץ לרשות שדות התעופה
- { מר י' קדמן
- { מר ר' בן מרדכי
- { גב' ר' ברקן
- { מר צ' פרנק
- { עו"ד נ' מאיר
- { גב' ג' קריתי
- { מר א' בן דר
- { מר ש' אסא
- { עו"ד ע' גרוסמן
- מר ז' עמית { יועץ לרשות שדות התעופה
- מר י' אטשטיין { " " " "
- מר א. פרלמן { " " " "
- גב' ר' שפריר - מינהל התעופה האזרחית
- מר ד' רוסו - מינהל מקרקעי ישראל

- מר א' שלאין {
- מר ד' סתו { המשרד לאיכות הסביבה
- מר מ' לוי {
- מר י' כהן {
- מר ר' דניאל {
- מר נ' תירוש { חכרת כביש חוצה ישראל
- מר א' הורוביץ {
- עו"ד י' לוי {
- מר מ' אלכז {
- מר י' רפאל {
- מר ר' לבאון {
- מר ג' ירושלמי - מתכנן כבישי חוצה ישראל
- מר ב' קריגר - מע"צ
- מר ד' רז - מתכנן מחוז תל אביב
- מר א' סלע {
- מר א' קורי { מועצה מקומית יהוד
- גב' ח' נגר {
- מר ת' שאבי { ראש עיריית אור יהודה
- מר ש' דוידוביץ { מנכ"ל עיריית אור יהודה
- אדר' ח' ברסלתו - אור יהודה
- מר י' דמתי { מועצה אזורית מודיעים
- עו"ד ז' רוזנבלום {
- מר מ' מנשה - מועצה אזורית עמק לוד
- מר י' קלף - ועדה מקומית לודים
- גב' ר' ירדני-גולן - מתכנתת מחוז המרכז, משרד הפנים
- גב' בת-שבע קופטש - מתכנתת מחוז המרכז המשרד לאיכות הסביבה
- מר ד' פיורקו - משרד הכלכלה והתכנון
- מר ג' שמיר - משרד התיירות
- גב' א' אולסנר - משרד הבינוי והשיכון
- גב' ד' רצ'בסקי {
- מר ג' גולן { מינהל התכנון,
- גב' א' שפרן { משרד הפנים
- מר י' יפת {
- גב' מ' קדם {
- מר ר' גוטמן { שירות בתי הסוהר
- מר מ' אלטמן {
- מר ר' נגרי {
- גב' פ' לביא - קיבוץ חולדה
- מר ע' שפירא - החברה להגנת הטבע
- מר י' ממן - טכניון
- עו"ד א' פורטן - לשכת היועץ המשפטי, משרד הפנים
- מר א' שדות - רשות שמורות הטבע
- מר ר' לרמן {
- גב' א' נעים { משרד אדריכלים לרמן

נעדרו: חברי המועצה: מר נ' כנרתי - במקומו בא סא"ל צ' קדמן  
 מר ר' הלפרין  
 מר ח' קלוגמן - במקומו באה עו"ד ד' דרור  
 ד"ר י' פלג  
 מר ש' טלמון - במקומו בא מר א' ניסן.  
 מר בן ציון סלמן  
 מר ד' פרי  
 הרב א' לופוליאנסקי  
 מר מ' לוי  
 מר ה' עלי  
 מר י' שיבובסקי  
 מר י' אואקראט  
 פרופ' י' צמיר  
 עו"ד א' דרכסלר

על סדר היום

1. הודעות יושב הראש.
2. תכנית מיתאר ארצית חלקית, מס' תמא/2/4, נמל תעופה בן-גוריון.
3. תכנית מיתאר ארצית לבתי סוהר תמא/24 - הוספת בית סוהר בחולדה במקום בית סוהר במעוין שורק.
4. תכנית מיתאר ארצית משולכת לבניה ופיתוח לקליטת עליה מס' תמא/31 א' - דרכים: אישור המלצות ועדת המשנה לשמיעת ההשגות לקטע 14.

1. הודעות היו"ר

בישיבה מס' 238 מ-1 בספטמבר 1987 נתנה המועצה הוראה לעריכת שינוי לתכנית מיתאר ארצית למפעלי תיירות ונופש תמא/12. ההוראה כללה הקמת ועדת היגוי בהרכב של ועדת ההיגוי לא נכלל נציג משרד הבינוי והשיכון. בישיבה השניה של ועדת ההיגוי נתקבלה החלטה לפנות למועצה בבקשה להוסיף לוועדת ההיגוי את נציג משרד הבינוי והשיכון.

94-65 הוחלט: לצרף את נציג משרד הבינוי והשיכון לוועדת ההיגוי של תכנית המיתאר הארצית למפעלי תיירות ונופש תמא/12. (תיקון להחלטה מס' 87-46 שנתקבלה בישיבה מס' 238 מיום ז' כאלול התשמ"ז - 1.9.87).

2. תכנית מיתאר ארצית חלקית, תמא/2/4, נמל תעופה בן גוריון:

מר י' גולני מרכז את הנוכחים, התכנית המוצגת היא תיקון מס' 2 לתכנית נמל תעופה בן גוריון, תכנית מורכבת ומסובכת והיא למעשה מעין תכנית חדשה לנתב"ג.  
 מציג על גבי שקף את השתלשלות תכנית המיתאר של נתב"ג: ב-1969 אושרה תכנית, תיקון ראשון נעשה ב-1971, 7 שנים אחר כך הוספו עקומות הרעש שהשדה מטיל ואושר המסלול השקט 08/26.



ב-79 המועצה הארצית נתנה הוראה לתיקון נוסף של תמ"א/4 ולשם כך הוזמנו מומחים מארה"ב לייעץ, ב-1980 הציעו את תכנית ה"V" הפתוח בשני מסלולים:

08/26-ארוך-שקט, 03/21. הכוונה היתה ליצור מרווח מקסימאלי בין נתיב ההמראות והנחיתות, שזה הטוב ביותר מבחינה בטיחותית. המראה ממסלול 26, ונחיתה במסלול 21- כאים ממערב ונוחתים מצפון. התכנית לא התקבלה ע"י המועצה כי הטילה עומס רעש גדול על מספר ישובים שהתנגדו לתכנית. ב-1981 שר התחבורה ביקש להסיר את התכנית. ב-1983 בשיתוף המשרד לאיכות הסביבה הוכנה תכנית חדשה, תכנית לחלוקת הרעש שמשמעה שימוש בכל שלושת המסלולים, כך שהרעש יחולק בצורה יותר מאוזנת בין הישובים השונים. ב-1984 המועצה הארצית העבירה את התכנית לוועדות המחוזיות ומינתה ועדה בראשות ד"ר ברובנדר שניהלה ישיבות פתוחות, ב-1986 הוחלט על תכנית על פי אותו עקרון - "התכנית הגמישה": שכללה הוראות לתפעול שדה תעופה ושימוש בכל המסלולים. ב-1988 הוגשו הוראות ותשריטים, הוחלט על הקמת ועדת היגוי על-ידי המועצה הארצית וניתנו הוראות לתסקיר השפעה על הסביבה. בשנת 1990 הוחל בתהליך הכנת התכנית "הגמישה", כיום מונחת התכנית לאחר שנוצרו סקרים ונשמעו ההתנגדויות של רבים מהישובים באופן לא פורמאלי.

מטרתה הראשונה של התכנית-לכנס את מעמדו של נתב"ג כנמל תעופה ראשי לישראל, אחריו יבוא נבטים כנמל בין לאומי שני, אופציה שלישית - אתר זיקים שהסטטוס שלו מושבת לעת עתה. קשה לומר מתי יוקם נמל תעופה שני, במדינות אחרות עלתה השאלה האם צריך שני נמלי תעופה והמסקנות שלהן מהנסיגנות היו כי יש למצות קיבולת של 15 מיליון נוסעים בנמל אחד כדי שהוא ימצה את עצמו.

מטרות התכנית נגזרות ממטרה ראשית זו של שמירת המרחב והקרקע להמשך פיתוח התכנית.

1. שמירת הקו הכחול - התכנית הקרקעית הכוללת את המתקנים אביזרים ושימושים אחרים להפעלת הנמל עצמו כטרמינל תעופתי.
  2. תחום המגבלות - מגבלות גובה ושימושי קרקע ליד המתקנים האוויריים שכאות להבטיח מוצאים ומבואים ליד המסלולים, למשל מגבלות מגנל"ה, ציפורים, השקמ"א ועוד. כל המגבלות משתרעות בטווחים שונים מהמסלולים.
  - נתיבי ההמראות והנחיתות היוצרים את חותם הרעש על הקרקע ומצריכים שמירת מרחב קרקעי וגם תלת ממדי מרחבי.
  3. בטיחות הטיסה והנוסעים - יעילות וגמישות תפעולית, עוזרת העובדה שמטוסים עוברים שינוי טכנולוגי, מדור 2 לדור 3 והמטוסים שקטים יותר. אחת הבעיות המרכזיות במרחב האווירי של ישראל היא קונפליקט בין נתיבי חיל האוויר ונתיבי תעופה אזרחיים כשחייבים להבטיח את זכויות חיל האוויר.
  4. מעקב ובקרה סביבתית - נועד להבטיח איכות סביבה.
- מטרות העל שצוינו צריכות תמהיל נכון והשגה אופטימאלית של כל המטרות.

מציג את מפת הישובים - 23 ישובים נשמעו במהלך הכנת התכנית כהליך שהוא לפני משורת הדין. המועצה ביקשה לכוא לקראת התושבים, וקבעה כך אפילו שהדבר אינו כלול בחוק. עמדות הישובים נשמעו במספר תקופות ב-1978 כשנדון המסלול השקט, ב-1980 תכנית ה-V הפתוח כולם נשמעו, והתכנית לא אושרה. ב-1984 מונתה הועדה בראשות ד"ר ברובנדר וגם שם כולם נשמעו וגם כעת ב-5 הישיבות שהתקיימו והוצגו הרעיונות נשמעו הישובים - התביעות ההערות וההשגות. התושבים השפיעו על שינוי התכנית לפני ההגשה למועצה,

מסלול 03/21 שונה - היתה כוונה להאריך את המסלול צפונה אך כיוון שהישובים מצפון ייפגעו הוחלט לא להאריך צפונה למרות שמכנית תפעולית ומכנית הנמל זה יותר טוב. התהליך כאן פתוח ובא לקראת האוכלוסיה הדרה סביב השדה, והיא תזומן גם לוועדת המשנה לעניינים תכנוניים עקרוניים. המועצה הארצית החליטה להעביר את התכנית לוועדת משנה לעניינים עקרוניים בפעם חמישית. מודה לכל חבריו בוועדת ההיגוי: משקיפים, מתכננים וכן לוועדת העורכים וצוות התכנון. כעת נשמע הצגה של התכנית, נושאים תמציתיים, לאחר מכן יאופשר לחברים, להביע השגות ולשאל שאלות.

מר מוטי דביר

מנכ"ל רשות שדות התעופה, מציג את האורח ג'ין לואיס מארה"ב - זהו רגע גדול בחיי הרשות ונתב"ג להביא לאישור תכנית מתאר לנתב"ג. נתב"ג קיים מאז 1937, הרשות הוקמה ב-1977 ומאז אין תכנית מתאר מאושרת ובפי שהציג מר יהונתן גולני לאחר העבודה שנעשתה במשך שנים יש כעת לנתב"ג תכנית פיתוח לשנות ה-2000. מודה לכל המשתתפים במאמץ המשותף לקידום התכנית. אישור תכנית המתאר בא לתת ביסוס למעמדו של שדה התעופה, נמל תעופה שקיים ומקיים פעילות אווירית חשובה למדינה, אך אין לו ביסוס בתכנית מתאר או במועצה הארצית ועלינו להביא את הפרוייקט לסיום. נתב"ג הינו שער ראשי למדינה, יש לזכור שנתב"ג הינו שדה בינלאומי ופועל לא רק לפי חוקי ישראל אלא גם לפי החוקים הבינלאומיים והפעלתו מורכבת ביותר. התכנית שהוצגה לפני הממשלה והמועצה, אומרת מה יהיה אופן החיים של נתב"ג עד 16 מיליון נוסעים. מאז אמצע 1991 עד היום יש גידול של 40% בתנועת התיירות הנכנסת ויוצאת מישראל. עד 1991 הממוצע היה 5% גידול בשנה אך מאמצע 1991 הגידול משמעותי ובשנה האחרונה ישנה עליה נוספת. ב-1994-5 מיליון נוסעים וישונעו ו-5.800 טון מטענים, גידול קרוב ל-18%. באילת יש 40% גידול בשנה לעומת השנה הקודמת, יש להבין את המשמעות של נתב"ג לישראל, חשוב לנצל בקומפלקס הנמל מקסימום פעילות לשטח טיסה, הטרימינל ושאר הפעילויות. כתמ"א 15 מתבטאת השקפתנו לגבי נמל תעופה בינלאומי שני למדינה. עלות נמל תעופה בינלאומי הוא כ-3-2.5 מיליארד דולר וכל מומחה יודע שיש להגיע לנצולת מקסימלית ורק אז להמשיך הלאה. חובת כולנו והרשות להגיע להחלטות ולהתקדם. כולם מכירים בחשיבות המערכת, לנתב"ג גם השפעות חיוביות על הסביבה, בנתב"ג וסביבתו 28 אלף משפחות עובדות, (כתי אב) רוב התעסוקה בנמל היא של יישובי הסביבה, הקומפלקס נותן תנופה לכלכלה מסביב. ברשות שדות התעופה כ-2000 עובדים (באל על 3000 עובדים, וכל המועסקים באופן ישיר בקומפלקס הם אחד עשר אלף, אם התחזיות יתממשו יש להריץ את נתב"ג קדימה לאחר שיפור השרות והפיתוח. במשך כחמש שנים הושקעה עבודה רבה כדי להביא למצב אופטימאלי של התכנית. הערכתנו שזוהי תכנית אופטימלית שיכולה לעבוד ולתת לכולם ברגע הנתון את קידום נמל התעופה. מבקש מחברי המועצה לאשר את התכנית ומוכן לפעול לשם קידום העניין. כמו כן, מברך כל מי שעסק במלאכה.

מר צ' פרנק

מציג את המשך הפעלת נתב"ג כמתקן ראשי שימש את האוכלוסיה וכן את המורכבות בהפעלת נמל תעופה בסדר גודל כזה.



מציג את היחודיות ודכרים עקרוניים המבדילים נמל התעופה מפעילות אחרת.

1. נמל תעופה הינו נקודת מפגש בין תחבורה יבשתית ותחבורה אווירית, העברת נוסעים ומטענים - מגבלות העבודה בשדה התעופה עם השנים. נעשות גדולות יותר. עלות רכישת מטוס היא 100 מיליון דולר, אורך חייו הוא בין 20 ל-25 שנה, כדי להביא לניצול מירבי המטוס צריך להיות באוויר 10-15 שעות ביום. לכן זמן הקרקע מדוד בדקות כולל פריקה, טעינה, תדלוק וכו'. כיוון שאת זמן הטיסה לנוסע לא ניתן להקטין, צריך לצמצם את זמן השהות בנמל.
2. ספק שרותים לנוסע ולמטען כאילוץ זמן מתמיד, לכן צריך לפתח את שדה התעופה, ולשם כך יש צורך במתקן תשתית גדול בשטח, כולל מתקן בטחוני ומתקן אסטרטגי.

כל נמלי התעופה פועלים כאופן זהה ואחיד על פי תקנים והסדרים בינלאומיים מקובלים. בצד האווירי - הנחיות בינלאומיות מחייבות של ICAO.

טיפול בנוסע ובמטען - בידוק בטחוני, כירטוס, ביקורת דרכונים ומכס, טיפול בבבואה וכו'.

בצד היבשתי - פונקציונאליות אחידה: מערך דרכים, שילוט, תחבורה, רציפים, חניה וכו'.

כשמדברים על נושא הצד האווירי והתעופתי, תהליכי השינוע של הנוסע והמטען, מדברים בדרך כלל על קיבולת ורמת שירות - הקיבולת חשובה מאוד אך יחד עם זאת יש למנוע ירידה ברמת שירות. קיבולת פרושה יכולת להכניס נוסעים אל המטוס והחוצה. כל אחת מחוליות השרשרת חייבת להיות מאוזנת.

למשל מערכת כבישים קטנה שאינה תואמת את קיבולת השדה תעכב את הנוסעים בשדה תעופה, כדחיסה מוגברת רמת השירות נפגעת גם בצד האווירי כך שנוצר קונפליקט בין שני האלמנטים בטיחות מול קיבולת. נמלי התעופה הגדולים בעולם וגם נתב"ג פועלים במרחבי טיסה מצומצמים מאוד, כלומר מקסימום כלי טייס במרחב אווירי מוגבל. לכן יש לפעול לפי תקנות הארגון הבינלאומי כדי להבטיח את הבטיחות שמסלימה את הקיבולת.

מאפיינים עיקריים של הצד האווירי - לגבי מסלולי המראה ונחיתה, כדי להמריא ולנחות במשקל מירבי צריך לפחות 3-4.5 ק"מ. 3 משתנים עיקריים משפיעים על העילוי בשעת ריצת המטוס להמראה - טפרטורה נמוכה, גובה אוויר דליל ורוח. בטמפרטורות גבוהות כמו בנתב"ג צריך מסלול המראה ארוך יותר.

רוח-נחיתה נעשית נגד כיוון הרוח להגברת העילוי, הרוח מגבירה מהירות יחסית בין הכנף למסלול כך המטוס מאבד מהירות ונחת. שני משתנים עיקריים הקובעים את מצג הטיסה הם בטיחות וקיבולת - מקסימום קיבולת תוך שמירת בטיחות מירבית. בעולם מקובלים מסלולים מקבילים שיוצרים קיבולות ובטיחות הנכונים ביותר.

כשק"מ וחצי עד 2 מבדילים בין שני המסלולים המקבילים, ניתן לפעול כאילו קיימים 2 שדות תעופה - עצמאים. ברם בשדות תעופה רבים כמו בציריך ופרנקפורט ובישראל נוצר מצב שונה, כשמסלול ההמראה ממוקם אנכית למסלולי הנחיתה. במסלולי ההסעה מושג שיפור מבחינת בטיחות וקיבולת - ישנה יכולת לקלוט יותר כלי טייס בבטיחות. הסכנה הגדולה ביותר היא מטוס ממריא המתנגש במטוס נוחת כפי שקרה בטנריף ב-1977. בנמל התעופה בן גוריון נבנה לאחרונה מסלול מסייע נוסף. כלי הטייס פועל במצב קריטי בזמן המראה ונחיתה, מהירותו קטנה, וההתנגדות לאוויר גבוהה, לכן צריך הגנה גדולה בקטעי זמן אלה הווה אומר מגבלות בניה והגנה על המסלולים.



נמל התעופה בן גוריון, היקפי פעילות לשנת 1994: הנמל יעביר כ-6 מיליון איש, 40 אלף הנועות נוסעים בינלאומיות וכ-250 אלף טון מטענים. חל גידול מטעמתי בשנים האחרונות בנוסעים, בתנועות מטוסים ובמטענים.

ב-1993 היו 400 אלף נוסעים בינואר, 900 אלף באוגוסט. כלומר נמל תעופה חודשים של שיא ושפל, ימים חזקים וחלשים ואף שעות שונות. המתקן צריך להתאים לשעות השיא כמו ברוב שדות התעופה לדוגמה קנדי.

**תכניות התפעול - בנתב"ג** משטר הרוחות, (פרט לימים קיצוניים בהם נושבת רוח מזרחית או שעות בודדות של רוח דרומית) לרוב הרוח מערבית בעוצמה של כ-15 קשר (25 קמ"ש). צורת המערך המשולש היא הסטורית, יתכן והיה עדיף מסלולים מקבילים אך זו משימה בלתי אפשרית לביצוע.

קיימות בעיות במרחב האווירי, רובו מוקצה לחיל אויר כאשר לנו יש זכות בחלקים קטנים, נתיבי הכניסה והיציאה של הנמל היו כולם מימין למסלול במפה, לא ניתן למנוע כניסה ויציאה של כלי טיס אחד מתחת לשני כיוון שזה יגביל את קיבולת הנמל ל-50%, רק אם המטוסים הנכנסים יופרדו לגמרי מהיוצאים נגיע למלוא הקיבולת.

3 תבניות תפעול - כיום בתב"א/1/4 תבנית התפעול הקיימת היא כניסה ויציאת מטוסים דרך אותו מרחב אוירי, תמא/2/4 מציגה לפחות 3 תבניות תפעול שונות המעניקות יחד מצב אופטימאלי ובטיחות לקיבולת ולסביבה. בשעת עומס כשיש צורך בהפרדת נחיתות מהמראות, כניסות תהיינה מצפון כשכל ההמראות לכיוון מערב, זה יאפשר נצולת מקסימלית של מרחב אוירי. בשעות פחות עמוסות - נוכל לחסוך בתפעול לדוגמה תבנית תפעול מעורבת שגורמת לכך שמשך השהייה באויר קצר יותר, המטוס פחות זמן באויר לכן גורם לפחות זיהום אויר, רעש, הפרעות סביבתיות ומביא ליותר בטחון לכלי הטיסה גם כשעה של קיבולת מקסימלית. בשעות השיא 3 התבניות מאפשרות אח"צ בשעות העומס ניצול מלוא הקיבולת של המרחב האווירי ובשעות האחרות קיצור זמן טיסה ושהות המטוס באויר. התכנית החדשה נותנת את מרב הגמישות לנתב"ג, ואופטימאלית מבחינת הפרעות סביבה.

אדר' ג'ין לואיס אדריכל בחברת MFA האמריקאית (מסביר באנגלית) מתכנן ראשי לשדות תעופה בחברה בת 80 עובדים שעסקה בתכנון 50 טרמינלים ברחבי העולם (טמפה, הונולולו, בוסטון, N.Y., דאלאס) מבחינות שונות כמו תכנון פיזי ותחזיות תנועה, וכן כדאיות כלכלית לפרויקטים.

לחברה בה הוא עובד יתרון בדבר אחד - הנסיון. יש להם תכניות שפותחו במהלך השנים והם יודעים על הקורה בעולם ולכן נתבקשו והוזמנו לסייע לישראל בפיתוח נמל התעופה הראשון שלה.

ב-50 השנים האחרונות חלה מהפיכה בתחום הטיסה, קיימת תחרות בין כל מדינות העולם לפתח שדה תעופה משלהם כיוון שטמון בכך כסף רב, כלכלה עסקים ועוד. כמו כן יש חשיבות לסוג שדה התעופה ואיכותו. מה תהיה רמת השירות: נוחות הנוסע, יעילות טיסה ויעילות שדה התעופה ומתקניו.

עלינו להגדיר את התפקיד והמטרות של שדה התעופה כיצד יהפוך נתב"ג לתחרותי מול שאר המדינות. לנמל תעופה בינלאומי השפעה רבה על הסביבה, כדי להגדיר את הפריסה והמתקנים של שדה התעופה יש לחזות את התנועה בעתיד.

### מרכיבי הפעילות בנתב"ג-

40% מהנוסעים הם תיירים ישראלים, 60% הם תיירים מבחוץ כאשר 60% מתוכם מאירופה ו-30% מצפון אמריקה. על פי נתונים מאז 1966 עד 1993 פותחו תחזיות שונות ב-3 טווחים, עליון עד תחתון כך שהמקסימום התחתון יהיה נכון בכל מקרה. הגורמים שהשפיעו על התחזיות הם פיתוח מלונות-תיירות, שדות תעופה נוחים מבחינת שרותים, יציבות פוליטית חשובה אף היא והשיקולים הבינלאומיים, יש השפעה כלכלית על התחזיות של שדה התעופה, הצפי הוא כי מספר המשתמשים בשעת שיא - יגיע ל-3500 כלומר עלייה של פי 3 ויש צורך ברמת שרותים פי שלושה מהקיים היום (יש כמובן שיעור סטייה מסויים).

הפיק דורש את המתקנים והפיתוח, יש צורך במספר שערים כפול מהקיים היום, נכ-18-16 עמדות חנייה לשערים, לאפשר למטוסים להכנס ולצאת במהירות, שם המשחק הוא מהירות. לכנינים דרושים 300% גידול בעתיד. המטוסים הם רק חלק מהבעיה, הבעיה הקשה היא שינוע של נוסעים ומטענים בתוך נמל התעופה, תשתית הגעה לשדה התעופה ואמצעי העברה. הבעיה היא העברת נוסעים ומטען במהירות החוצה. כיצענו מס' מחקרים והנתונים הוכיחו שבלי שינוי, השרותים יהיו גרועים ביותר ויש צורך כשטחי קרקע גדולים. באחת התכניות ניסינו לצמצם את המתקנים כתוך השטח הקיים אך לא מצאנו פתרון בלי להוסיף שטח לנמל תעופה. כדי לנצל את השדה חייבים אופטימיזציה של תחבורה, הסעות נוחות לנוסע. ניסו בעבר רכבות ורכבת תחתית כשיטה שונה, והתברר שניצלו רק 2/3 מהשטח ואז פיתחנו את תכנית הצד המערבי - תכנית אחת שפועלת לפי כוחות השוק, תיירות, אנשי עסקים, פיתחנו תכנית שנקראת W3 שמטרתה אופטימליות לנוסע כלי כל האמצעים המסובכים כרכבת מהירה תחת האדמה וכו'. זו התכנית המומלצת לדעתנו. נקודות המפתח לסכום - התכנית המומלצת היא הטובה ביותר לא רק בשביל נתב"ג אלא גם בשביל כל השרותים הנילוים, המלחמה היא מסחרית וחייבים לטפל בה. (תרגום חופשי מאנגלית לעברית).

מר צ' פרנק

מתרגם דבריו של מר לואיס - נתב"ג במצבו הנוכחי הוא באופן משמעותי מתחת לנדרש לאור המצב שצריך להיות היום. כבר כיום המתקן בנתב"ג צריך להכיל פי 3 מהקיים. לגבי מיקום הטרמינל:

1. בשטח הקיים בפנינה הדרום מזרחית, צריך שם שטחי קרקע גדולים מאוד.
2. מיקום טרמינל בין המסלולים - לאחר תוספת מסלולי הסעה נשאר שטח קטן שאין בו מקום לשרותים ולטרמינל.
3. במערב - זהו המיקום הנכון ביותר, צורך שטח קטן ויתפקד בצורה אפקטיבית.

מר ר' לרמן

ראשית מעיר שכחברות שהופצו הפרדת הצבעים אינה נכונה והמפות שחולקו כעת בישיבה מתקנות זאת. הנמל יושב על צירי התנועה הראשיים במדינה.

מציג את תכנית הנמל: חלקו העיקרי של האזור המזרחי של הנמל תפוס על ידי הצבא והתעשייה האווירית. הטרמינל קטן וכפי שהזכיר ג'ין לואיס הטרמינל קטן מדי ואינו מספק את רמת השירות. לא ניתן לקבוע את מסוף הנוסעים באיזור הדרומי, כיוון שמערך המסלולים קבוע בתכנית ולא ניתן לשינוי. יעודי הקרקע בתכנית שטח השדה הוא 14600 דונם, כ-57% משטחו כ-9200 דונם כוללים את הצד האווירי - מסלולים, הסעה וחניה. 20%



מהשטח הן מערכות השתית אזוריות ומקומיות כמו השתית נחל איילון, מסילת ברזל, כבישים, שטחים פתוחים עקב טיטה. רחבות המטוסים מלוות בשטחי שרות, וכפי שהדגיש מר קדמן לא ניתן להשאיר את מערכות השרות במזרח השדה כאשר התפעול העיקרי של מערכות הנוסעים והמטוסים ייעשה במערב השדה על רקע דמת השרות ומהירות שהרור המטוסים.

הטרמינל גורר אחריו שרותי קרקע משני צידי רחבות המטוסים שנקראים שרותי תעופה, השרותים הישירים הנמסרים למטוסים שנמצאים ברחבת החנייה של טרמינל הנוסעים. מיקום טרמינל הנוסעים הינו גורם המשפיע על פריסת קרקע משני צידי רחבת המטוסים שישורתו על ידי הטרמינל, לרחבות המטוסים מתלווים שטחי שרות.

בנוסף לטרמינל הנוסעים השדה חייב לשמש לעוד 2 מטרות:  
1) שינוע מטענים - השנה יהיו 1/4 מיליון טון והמספר יגדל עד 1.2 מיליון טון בשנה, לשם כך אותר שטח במזרח השדה. כשהטרמינל יועתק מערבה ינוצל עוד שטח שיעזור לתנועת המטענים.

כיום כושר שינוע המטענים בשדה התעופה מקסימאלי.  
2) תחזוקת מטוסים - שרות מיידי, תדלוק וכו', שרות יותר משמעותי לחברות זרות כגון בדק מטוסים בתעשייה האווירית ועוד.

כשטחים מדרום למסלול ההסעה A יעשה עיקר הפיתוח. בתוך השדה אותר שטח נוסף בצפון המיועד למטרות עתידיות, כמו תעופה כללית, ותעופת חברות. הן ייצטרכו טיפול בשדה כי נתב"ג הינו שדה התעופה הבינלאומי העיקרי. נושא זה עדיין לא מפותח בארץ, אך סביר שתעופת חברות וכללית תפתח במהירות גדולה ותהיה קפיצה גדולה בתחום.

מציג תשריט היטלי שדה התעופה על סכינתו, אלה מחייבים מסמכים נוספים הנובעים מצרכי בטיחות בטיטה. מערך המסלולים נשדה מחייב הבטחת בטיחות בטיטה, זה נושא שאינו פתוח לשיקול המדינה, אלא יש תקן בינלאומי מחייב. מציג תשריטים של המגבלות בתכנית:

1. מישורי מגנל'ה - גלישה ונסיקה לקראת המראה, גורמות למגבלות הכנייה לגובה סביב השדה, עד גובה 136 מטר מעל פני הים.
2. הוראות והגבלות בתכנון בבניה ובשימושי קרקע להפחתת סכנת ציפורים לתעופה כמו למשל אזורים האסורים לבניית מתקנים מושכי ציפורים.
3. השקמ"א - הוראות והגבלות בתכנון בבניה ובשימושי קרקע ליד מתקנים אוויריים. שיפור בטיחות המשתמשים בקרקע בסביבת השדה, רצון למנוע תאונה רכתי כתוצאה מהתרסקות מטוס על בניין מאוכלס, איסור בנייה רויית אנשים.
4. הוראות והגבלות בתכנון בבניה ובשימושי קרקע במתחמי רעש מטוסים - מגבלות על צורת הבנייה והנחיות לבנייה עמידה בפני רעש מטוסים.

מפרט מסמכי התוכנית: הוראות, תשריטים בנושאים שונים, מתחמי רעש, ציפורים, נספחים מפורטים לתכנית.

הנמל אמור לספק תנועת נוסעים פי 3 מהיום ומטענים פי 4,5. לכך נבנות כל המערכות התומכות, כמו כן התכנית מתייחסת לבעיות תנועה וסכיבה.



מציג את רשת התחבורה: כדי לבדוק את תנאי הנישה לכלי הרכב ומסילות ברזל, הוקם צוות משותף של דגש מהנדסים, ורחל גרין שדות התעופה.

עיקר מערכות התחבורה הן בעצם מחוץ לקו הכחול של התכנית ורק מיעוטן בתוך הקו. מע"צ ורכבת ישראל יצטרפו להמשיך לפתח את המערכות. מיקום הנמל טוב מבחינת כבישים 1, 461, וכביש מס' 6. בנוסף יש כבישים בתכנון כמו-412, ו-46. מבחינת הרכבות, רכבת ירושלים וראש העין לוד - משיקה לשדה והגישה מהרכבת קלה. מבחינת הכמויות - כיום יש 2100 כלי רכב בשדה כיום בשעת שיא דרך שתי הכניסות הקיימות מחלף נתב"ג וצומת אל-על. בעתיד, כאשר יגיעו ל-16 מיליון נוסעים יכנסו 8200 כלי רכב בשעות השיא, 15% יגיעו בתחבורה ציבורית בעיקר ברכבת.

כדי לפתור את בעיות הכניסות והיציאות, מתוכננות 5 כניסות ושיפור כמספר נתיבים. צומת אל על תהפוך למחלף וכביש 453 לכניסה מזרחית ועיקרית למטענים.

כביש 412 יהיה מחלף שימש לכניסה מזרחית לשדה, בעתיד הרחוק יותר, כניסה נוספת תהיה כ-461, בשלב סופי יהיו 5 כניסות לשדה.

5000 כלי רכב יכנסו ממחלף במערב והשאר מיתר המחלפים. הכביש החיוני ביותר והחשוב ביותר הוא כביש מס' 1, יש כ-8000 כלי רכב לאורך כביש זה בשעת השיא. (שעת שיא - כשהעובדים יוצאים והנוסעים נכנסים). קטע עמוס נוסף הוא מחלף שפירים.

התמקדנו בבדיקה יותר מפורטת של כביש מס' 1 ירושלים-ת"א שהינו גם עורק מרכזי עליו נשען נתב"ג שעל פניו נראה שניתן לתת פתרון ראשוני באמצעותו.

מציג 3 חלופות לחתך כביש מספר 1 וכולן בעלות קיבולת של 8000 כלי רכב, סה"כ החתך 100-160 מטר, יסתפקו בדרך כלל ב-100 מטר. נתיבי איילון קרוב לכ-9000 כלי רכב, הרוחב מקיר לקיר הוא 90 מטר, בתכנית זו הרוחב מגיע ל-100, 110 מטר.

רכבת - בתיאום עם רכבת ישראל, בקו מת"א לירושלים, תהיה שלוחה לתוך אזור הטרמינל, תחנת רכבת צמודה למבנה וכן באזור המחלף ליד המטענים. תנתן עדיפות לתחבורה ציבורית.

השרות שניתן ימשוך לפחות 25% מהנוסעים. מערך הדרכים והרכבות המקיף את נתב"ג נותן פתרון לכניסות וליציאות של נתב"ג אך יש לקדם את תכנון כביש 1, 462 ו-6 והגשת תמ"א 23 שכולם חלק מהעבודה התחבורתית במערכת כולה.

מציין שתהליך התכנון היה מעגלי-ניתנה הוראת מועצה לעריכת תכנית, התכנית התגבשה במקביל לבחינה סביבתית. ההנחיות הסביבתיות קיבלו את אישור המועצה הארצית. נבחנו מצבים שונים על ידי ניתוח השוואה-נעשה תסקיר לתמ"א/1/4 שהשווה לתמ"א/2/4. השינויים העיקריים בין המצב המוצע לקיים - החלקה של מסלול 374 12/30 מטר מערבה והארכת 08/26 200 מטר מערבה, יביאו לגידול בנפחי פעילות מבחינת קיבולת. שני המצבים יעמדו עם שינוי מסלולי הסעה. השינויים הסביבתיים מאוד קטנים, לגבי המצב בפועל השינוי הבולט הוא הנחתה מצפון (ראש העין). בתכנית הוראות נרחבות בנושא הרעש וזיהום אוויר. בתנאי פיזור גרוועים עלולות להיות חריגות מתקני זיהום בתעשייה האווירית וכו', מבחינת החי וצומת אין בעיות.

רעש מטוסים - המדדים הם אינטגרציה של השטח או זמן מפלס מרכי או זמן חליפת מטוס. עקומות LON-עקומות רעש מגדירות 3 אזורים - שקט עד חריף מאד.

המהפך הגדול יהיה בשינוי צי המטוסים במשך  
20 השנה הבאות למטוסים שקטים יותר כשהצפי הינו מעבר מרמה 1,  
לרמה 3 עד 2015.

מטוס 727 משפיע על 52 קמ"ר  
מטוס 742 ברמה 2 שטח ההשפעה ירד ל-1/3  
מטוס B757 משפיע על 3.4 ק"מ.  
טיסה אחת של מטוס מהסוג הראשון עושה רעש של 10 טיסות של  
מטוסים ברמה 2 ו-100 של מטוסים ברמה 3.

ב-1993 הגענו למצב ש-80% מהמטוסים בדרוג 3 ו-15% בדרוג 2  
שיוצאו משימוש עד 2002 בהתאם לאמנות בינלאומיות, לגבי מטוסי  
ה"א שעדיין פועלים נשדה מועד התאמתם לאמנות לא ידוע. אנו  
רואים בשקף כי ב-1978 היו 2.5 מיליון נוסעים בשנה וב-20 אלף  
תנועות, שטח הרעש היה על 110 קמ"ר ואילו ב-1993 היו 4.5  
מיליון ועקום הרעש ירד ל-34 קמ"ר.

ב-2002, עקום הרעש ירד ל-30 קמ"ר.  
המטוסים שיעברו מעל ת"א ותחומה בעתיד (2015) יהיו מדרג 2  
הרועש המתאים להיקף תנועה של 18 מיליון נוסעים ומעלה. נוכל  
לשנות את סוג המטוסים ולהוריד את הרועשים.

כיום סה"כ השטח המושפע מהשדה הוא 110 קמ"ר, ב-1991 דובר על  
44.4 קמ"ר. מספר יחידות הדיור הצמודות לתחום הרעש הן 78 אלף  
עד 100 אלף. כתוצאה מהשינויים במטוסים המספר ילך ויקטן.

סה"כ יחידות דיור החשופות לרעש נשטח, 45 אלף יחידות דיור  
נמצאות בתחום הגבוה ו-5000 בתחום הנמוך של הרעש.

בתכנית מובנות הוראות המתייחסות לנושא הרעש, מגדירות איך  
מכמתים את הרעש ועוזרות להציג את תמונת הרעש החזויה לטווח  
ארוך. המטרה היא להבטיח שהשדה יוכל להמשיך לפעול בשנים  
הקרובות. הרשות מעורבת במשך כ-8 שנים בפיתוח פתרונות לנושא  
הרעש.

במבנים קיימים יש תכניות ונוהלים לטיפול.  
קיימת וועדה העוסקת במתחמי רעש ומנגנון מעקב הבדוק את כל  
הליך הטיפול.

אנו מציעים בהוראת התכנית הקמת ועדה למר"מ והשקמ"א שתעסוק  
ברעש מטוסים ושימושי קרקע, ליעץ למועצה בדומה לוועדת קווי  
בנין. תכניות המבקשות הקלה יגיעו לדיון בוועדות אלה בנוסף לכך  
תפקיד  
הועדה לדווח למועצה הארצית כל 3 שנים על מצב השדה.

מר י' גולני

1. על פי התכנית החדשה האם צריך לבצע שינויים במבנים קיימים  
ומהם?

היו"ר

2. מהן המגבלות בבניה החדשה.

לגבי מבנים קיימים שנמצאים בתחום הרעש הנמוך - אין מגבלות.  
בתחום רעש בינוני - תוספות למבנה קיים שעולות על יותר מ-1/3  
מהמבנה צריך לתכנן בצורה אקוסטית. בתחום רעש נמוך - הדרישה  
היא כעיקר חלונות באיכות גבוהה. תוספת העלויות לכניה אקוסטית  
היא 1-1.5% מעלות הבניה של הבנין, אבל דבר זה משפיע כללית על  
שיפור באיכות הבניה כולה.

מר י' קדמן



- היו"ר שואל האם צריך שינויים בכתיב קיימים בעקבות התכנית החדשה.
- מר י' קדמן אין צורך בשינוי בבית קיים.
- היו"ר האם בתכניות חדשות שאושרו אך עדיין לא נבנו יש צורך בשינוי?
- מר י' קדמן הרשות בודקת מזה 8 שנים את התכניות, קיים תדריך אקוסטי שמחייב בבנייה.
- היו"ר לפי דבריד כל התכניות המאושרות שעדיין לא נבנו הם בתקני התכנית החדשה.
- מה לגבי ההגבלה בתכניות חדשות, בשימושי קרקע חדשים?
- מר י' קדמן לגבי תכניות שמיעדות שימושי קרקע חדשים בתחום רעש בינוני ומעלה, התכנית לא מאשרת שינוי יעוד קרקע לשימושים רגישים לרעש, אלא אם המר"מ אישרה אחרת.
- היו"ר מה ההבדל בין תכנית חדשה לישנה?
- מר י' קדמן כשתכנית נתב"ג תקבל תוקף לא יאושרו תכניות שלא עומדות בתקן. בתמא/1/4 אין הוראות סכיבתיות, כלומר ניתן לבנות בסמוך לקצה המראה - שיכון. השינוי העיקרי הוא שתהיה הגנה על כך.
- היו"ר לדבריד מוסדות התכנון פועלים על פי תכנית הרעש ומגבלותיו מזה מספר שנים, כך שבפועל אין כמעט תכניות שמתנגשות בתכנית נתב"ג.
- מר ז' עמית אם משווים את תמא/1/4 לתמא/2/4, בתמא/2/4 יש 4 סוגי מגבלות לעומת תמא/1/4 שבה מגבלה אחת. המטרה היא לשפר את ההתאמה בין נמל תעופה לסביבתו. בשנים האחרונות היו תאומים לא פורמליים, מרגע שהתכנית תקבל תוקף 4 המגבלות יהיו סטטוטוריות.
- בתמא/2/4 נושא הרעש מקבל ביטוי סטטוטורי לטובת הסביבה והאוכלוסיה. המסמך האקוסטי יקבל תוקף חוקי.
- היו"ר לגבי מצב קיים מול מצב נתון, מה תוספת המגבלות שמטילים על הרעש, האוכלוסיה, סביבה וכו' במעבר ממצב א' למצב ב'?
- מר מ' דבי התשובה היא שמספרים את המצב.
- מר ר' לרמן משיב, התכנית הראשונה הטילה מגבלות גובה בלבד לשם בטיחות הטיסה.
- בתכנית החדשה קיים שינוי בתחומי המגבלות: שינוי בגין שימושי קרקע בגין ציפורים. השקמ"א - בקירבה מיידית לצירי המסלולים לכטיחות המשתמשים. רעש - מגבלה חדשה על צורת הבניה.



מר י' דמתי

מודה שהוזמנו. מציין שהישובים לא קיבלו חומר בנושא. מציין שנאמר בעבר שיש לפתח את הנמל במקום אחר. אין להם כסף להזמין מומחים. לדעתו משרד הפנים צריך להקצות כסף כדי שיוכלו להביא מומחים מנגד. התכנית תכניס את הישובים למקפ"א, הם לא יוכלו להתפתח יותר.

מר ת' שאבי

ראש עיריית אור יהודה - אנחנו לקחנו מומחים והכאנו תסקיר משלנו, יכול להציג את כל השגותיו. נוכל להוכיח מנקודת המבט של המשק הלאומי שזו החלופה הגרועה ביותר. חולקים על הנחות היסוד, העובדות והמסקנות. התכנית הזו לא טובה למדינת ישראל, מבקש לא לדחוק אותם לוועדות המחוזיות, מבקש לקבוע מסגרת לשמיעת הישובים במסגרת המועצה.

מר מ' משה

עמק לוד - מר י' גולני אמר שהיו במגעים עם הישובים אך אליו לא היתה שום פניה בנושא. בשטח של עמק לוד מתמקדת רוב התכנית, לא יודע מי בדק את הנושא, יודע שמכין אותה צד אחד ואילו הם לא מעורבים. למשל - עורק ראשי יושב על כפר חב"ד ואם לא רוצים רמות שניה כדאי להתייחס לכך. דבר נוסף - צריך יהיה למחוק ישובים שלמים. מצטרף לבקשה לשתף אותם בהליך הדיונים.

מר א' סלע

מהנדס המועצה יהוד - חושב שתואי כביש 461 לא נבדק, ושהדבר יפריע ליהוד להתפתח דרומה. מבקשים להגיש תוואי אלטרנטיבי.

מר ד' רוטו

חושבים שהתכנית חשובה, במינהל מקרקעי ישראל הפקיעו כבר את רוב הקרקע אבל יש להם מספר הערות: (1) יש צורך בטכילה של התכניות - כדי לראות אלו קיימות ומה המגבלות, רק אז נדע מה עומד בפנינו. (2) התכנית אמורה להכיל גם את פתרון הפיצויים. (3) תחום השקמ"א ג' מגביל יחידת דיור אחת לדונם, במחוז המרכז אין דבר כזה. הועדה המחוזית לא תאשר דבר כזה. (4) יש לוגיקה מסוימת בתכנית כמו השקמ"א שהיא המשך מסלול אך הדבר לא מקבל טיפול במסוף המטענים - צריך להתייחס לכך בכובד ראש וצריך לכך התייחסות בתכנית. (5) סימון השטח לניקוז אינו נכון כיון שמדובר נחל, צריך להיות מסומן נחל ולהיות באחריות רשות הניקוז.

מר ד' דרין

מתנצל שיפרוש לאחר דבריו. לגבי נחל אילון - בנתונים מהתסקיר מדובר על ספיקת שיא של 500 קוב, לנו נתונים מהנציבות שמדברים על 600 קוב לשניה.

נתל אביב היתה הצפה כשזה הגיע ל-400 קוב ולכן אנו צפויים לאסון עם הטיית הנחל, צריך להגיע בטיפול עד מורד הנחל ולא רק בקטע התכנית.

במאי 1982 - המועצה החליטה בנושא שדה דב. כיום ב-1994 אנו לא רוצים את שדה דב, אנו רוצים לדעת אם גם התעופה הפנים ארצית כלולה בתכנית וכל הטיסות יצאו מלוד. נושא הרעש מופיע בתסקיר, בכרך 3, העבודה הוגשה בצורה נפלאה ומגיעים מירב הקומפלימנטים.

כ-61 הנענו ל-60 דציכלים ממזרח עד כפר שלם, אבל מעדות שמיעה, מעבר למפת הרעש המצב הוא כזה שצריך להפסיק לדבר כל מספר דקות. בתכנית העתידית כל אזור דרום תל אביב יסבול מהרעש. בעיה נוספת - הנכלת הבניה. אנו מניעים ל-400 אחוזי בניה ובונים חומות בעיר בגלל מגבלות בניה, בונים לרוחב במקום לגובה.

קיים מסלול נחיתה צפוני 03/21 שישמשו בו בשעות השיא, מדוע לא להשתמש בו תמיד ולמנוע רעש ומגבלות? בשנת 1980 זו היתה המגמה והיא נפסלה, מדוע? לעיר נגרם נזק מכך, זו תוספת של 4 דקות לכל מטוס מול עתיד העיר תל אביב. מבקש מהמועצה לקבל החלטה שהנחיתות יהיו רק מצפון ולא ממערב כדי שהעיר תוכל להתפתח לגובה.

ראשית, חלק גדול מתושבי הישובים עובדים בשדה, שנית, האם קיימות הגבלות גובה בכל-בו שלום או נת"א? מבקש מחברי המועצה להאמין שאם ניתן היה להעביר הכל לצפון היה עושה זאת. תפקידו לשרת את הציבור כולו והחלוקה נועדה כדי לא להעמיס הכל על ישוב אחד.

השאלה מה האלטרנטיבה? - להשאר עם המצב דהיום? האינפורמציה אינה מוסתרת, הדברים יבדקו גם כוועדות המחוזיות. כמות התנועה רק תלך ותגדל אבל נתב"ג יצטרך להמשיך ולפעול. תמא/2/4 יוצרת מגבלות לרשות שדות התעופה יותר מכלל אחד אחר. אנחנו רוצים לשתף את הישובים, הבטחנו שבעית הרעש תרד, לגבי מה שהעלו נציגי הישובים - מציע שכל נושא שמועלה יטופל בכבוד ראש ויבחן. העובדים שעובדים אצלי שהם תושבי הישובים רוצים בתכנית זו.

המגמה היא לא להגביל שום ישוב להתפתח. למועצה יש מנגנונים לטפל בנושא, יש תכנית שאנו נדרשנו לשפרה ולהגיש. מבקשים לקבל החלטה להעביר לוועדות המחוזיות ולוועדת המשנה ששם יטופל כל נושא לגופו.

בידו נתונים מקצועיים, חושב שאם הדיון יועבר לוועדות משנה הטיפול ידחק, חושב שצריך שהמועצה תשמע אותם ולא ועדת המשנה. לחברי המועצה חסר ידע בנושא, מציע שיהיה יום נוסף כדי לשמוע את הישובים.

מר דבי משתמש בעובדים ככני ערובה, אנו מבקשים את טובת הישובים ושיתוף פעולה.

מציין שגובה הבניה שמותר בתל אביב מעל לשטח הורוד לא מוגבל בבניה.

בידו מכתב מגב' רות שפירר שמגביל אותו ל-100 מ'.

מוסמכת לנושא גובה ומגבלות בניה, מגבלות הגובה שהוזכרו שייכות לשדה דב ולא לשדה התעופה נתב"ג. לא כדאי לערבב שתי בעיות זו בזו. בתכנית נתב"ג מבחינת הגובה אין לה שינוי והשפעה נוספת על תל אביב. נהפוך הוא, התכנית של היום מקלה על אזור תל אביב בהשוואה למצב הקיים היום והמצב הסטטוטורי.

מר מ' דבי

מר ת' שאבי

מר י' דמתי

מר ר' לרמן

מר ד' דרין

גב' ר' שפירר



היו"ר

מודה לכולם.

אנו מתבקשים להעביר את התכנית לוועדות המחוזיות. לגבי הערות שנשמעו ע"י מר שאבי וישוכים אחרים, מבקש לזמן אותם לצוות מקצועי שישמע וידון בהערותיהם. מבקש התייחסות החברים לתכנית.

מר י' גולני

דיברתי עם מר שאבי והסברתי לו כיצד פועלת ועדת המשנה שהוא יופיע בפניה, הובטח שלא תהיה לו הגבלת זמן. בוועדת המשנה משתתפים מחצית מחברי המועצה ומבקש להזכיר להם זאת. ההצגה שנעשתה פה היום באריכות רבה נעשתה כבר 5 פעמים לפני הישובים והם נשמעו לאורך כל הדרך. היחידים שנשכחו הם עמק לוד, אך הם יוזמנו לוועדת המשנה ויוכלו להביא את המומחים שלהם בפנינו.

פרופ' א' מזור

יוצא מהנחה שהתכנית חשובה, לתכנית יתרונות עצומים וגם מחירים מסוימים. מעצם העובדה שזו תכנית אנטרסנטית של כל המדינה היא תמשוך המון התנגדויות. הנסיון מראה שדרך הוועדה המחוזית נצליח לאסוף התנגדויות אך לקבל התנגדויות ללא תו מחיר זה מחטיא את הענין. צריך לראות עלות מול תועלת כדי לקיים מנגנון מסוים שיגיד גם מאין לוקחים פיצויים לפצות הנפגעים. מצד אחד יש תועלות ומצד שני צריך לפצות על הנזקים. צריך לדעת להעריך כל דבר.

הערה אחת - לאנשים מגיע פיצוי אם הם נפגעים יותר מאחרים גם אם הם נפגעים פחות ממה שנפגעו בעבר. המטוסים השתפרו אבל זה לא אומר שהסבל שהיה צריך להמטף. אם ישוב מקבל אזור תעשייה מצוין וצריך לוותר על מספר אחוזי בניה המצב טוב אבל קורה גם שישוב נפגע ולא מרוויח דבר.

מר ד' דרין

מצטרף להצעה שהתכנית תועבר לוועדות המחוזיות, שם תכדק ואז תוחזר למועצה.

סא"ל צ' קדמן

חושב שהתכנית חשובה אולם מספר הערות: מנכ"ל הרשות אמר שהקומפלט נותן תעסוקה ל-23 אלף אנשים. צריך לציין שחצי מהם מועסקים כתע"ש ובכח"א/27. כאזור המטענים יש שטח של הצבא - טרמינל צבאי ושטח ששייך להצנחות. על פי התכנית אנו מתבקשים לפנות שטחים אלה, אבל לא שטחים אלה ולא תע"ש עובדים מחר בבוקר. אנו לא מתנגדים לתכנון על מערכת הבטחון אבל תכנית צריכה להיות ישימה, הצגנו בפני ועדת ההיגוי את הנושא. ההצעה להאריך את המסלול ב-400 מ' בעייתית כיוון שנמצאת שם יחידת בדיק מטוסים. פתיחת מנועים שתהיה שם תגרום לרעש ואבק, רשות שדות התעופה מודה שאין פתרון נכון להיום. לגבי רחבות המטוסים - 03 יהיה מסלול עיקרי לנחיתות, הכוונה שכשטחים המסומנים ירוק יפתח חיל האוויר מסלול הסעה ורחבות. מסלול U תודר לשטח שהיום כתצ"א נראה לא מפותח אבל זה לא נכון. היתה לנו פגישה עם מנכ"ל הרשות, כמעט חודש אחרי שהודעתי למנכ"ל משרדי שכיון שאין סיכום עם הרשות אין מה להציג במועצה,



- לכן היו בימים האחרונים מגעים בין מנכ"ל משרד הבטחון לרשות שדות התעופה. ועדת ההיגוי הנחתה שהתכנית תהיה מתואמת עם משרד הבטחון וזה לא קרה. מעלה מספר בקשות:
1. הגבול המזרחי של התכנית המוצעת יהיה כפי שמופיע הגבול המזרחי בתכנית תמ"א/1/4. זה מסובך על מנכ"ל משרד הבטחון ורשות שדות התעופה.
  2. הארכת מסלול 12/30 מזרחי - בהוראות יאמר: היתר בניה להארכת המסלול ינתן רק לאחר הסכמה בכתב מהמוסמך לכך במשרד הבטחון.
  3. יציאה V - בוטלה ולכן אין בעיה.
  4. יציאה U - מיקומה המדויק יהיה מתואם בין רשות שדות התעופה למשרד הבטחון.
  5. שטח האנטנות - היה סיכום בין שני המנכ"לים לסמן את השטח שמיועד למערכת הבטחון אך הוא לא סומן.
  6. כדי לעגן שלא יוצאו היתרי בניה על ידי כל מיני רשויות - (1) שטחים שהם מחקנים בטחוניים יסומנו כשטח לתכנון בעתיד. (2) בתמ"א/31 ובתמ"מ/4 קיים סעיף שמבקשים שיכנס גם כאן: שטחים שהם בשימוש מערכת הבטחון, אף אחד לא יפתח אותם בלי הסכמת מערכת הבטחון וכאשר יפותחו יהיו אך ורק לטובת תמ"א/2/4.

הערה אחת, התעשייה האווירית נכנתה בהמשך מסלול 12/30 למרות שהיתה תמ"א ארצית מאושרת עם 700 מ' הארכת מסלול.

מר י' גולני

רק מבנה אחד הוקם בתחום המגבלות.

סא"ל צ' קדמן

לגבי התסקיר, התסקיר כמו כל החומר הוגש ימים ספורים לפני מועד הדיון וברור שאין אנו מסוגלים לחוות עליו דעה, חלקים גדולים לא מוכרים לנו למרות שהיו גרסאות קודמות. מבחינת ההנחיות כבר נראה שיש דברים שאינם תואמים בדו"ח המבקר מצוין ליקוי שמוסדות תכנון מפקידים תכנית יומיים שלושה לפני שקיבלו תסקיר וחוות דעת. הצגת התכנית מרשימה אבל מבחינת המועצה יש ליקויים מסוימים. היא נעשתה על בסיס מספר חלופות ובהצגת החומר צריך להציג את החלטות המועצה משנים 86 ו-88 שהיו מסד לתכנית זו. ישנם חלקים בתכנית שלא נדונו בכלל בוועדת ההיגוי למרות שהיא קיימה בשנה האחרונה טיפול אינטנסיבי בתכנית. החלק התחבורתי הוצג כאן לראשונה ולא תואם עם ועדת ההיגוי ועורכי תמ"א 3 ועורכי תמ"א 23. כשמעבירים תכנית להערות הועדות המחוזיות, התהליך הוא כעין הפקדה, כשמוסד תכנון מפקיד תכנית הוא צריך להחליט שהתכנית בשלה לכך. חושש שהתכנית עדיין לא מגובשת להעברה לוועדות המחוזיות. ניתן או להעביר לוועדת ההיגוי עם שאלות ונושאים נוספים או להעביר לוועדה לנושאים תכנוניים עקרוניים ולדון בה ולחזור למועצה אחר כך כדי להעביר לוועדות המחוזיות. מעיר שהתכנית הוצגה אך לא נתקיים דיון.

מר ד' סתו

מבקש לחלק החומר שנתן ולהצטרף למר סתו בהמלצות.

מר י' זלברברג

גב' ב' קופטש

לגבי נחל אילון, אמר מר דרין שהנתונים אינם מיוצגים נאמנה - מפנה השומת לב לנושאים תכנוניים אחרים שקשורים בנחל אילון - כמו למשל אתר הציבה של נשר המדבר על שינוי תוואי. עם הרחבת כביש מס' 1 יצטרפו לשנות תוואי הנהל, העיר מודיעין תביא לשינוי משטר הזרימה והספיקות בנחל. חושבת שמן הראוי שגוף ממלכתי כמו נציבות המים יקח על עצמו לבדוק לאור כל התכניות את עתידו של הנחל.

גב' ר' ירדני-גולן מצטרפת לפרופ' מר א' מזור ולמר ד' סתו. כדי לתת הערכה של הועדה המחוזית במישור הבדיקה של הרווח וההפסד ומבחינת התסקיר, יש לבדוק לפני ההעברה למחוזות.

מר מ' כהן (קדמון) החלטה על השדה כפי שהוצג פה קוברת את האפשרות לפיתוח נמל תעופה נוסף בינלאומי בנגב. מחמיצים פה הזדמנות היסטורית להעביר את התנועה האוירית לנגב או תע"ש לנגב. יוצאים מנקודת הנחה שהכל נשאר כמות שהוא, צריך לקיים על כך דיון.

עם תוספת השרוול הצפוני והמזרחי והרחבת אפשרויות הנחיתה וההמראה יש השפעה על הישובים. הטרימינל כבר מופיע בתכנית והפקיעו כבר קרקע אבל לטרמינל תכנית נפרדת. על השטח יש היום הליך של בג"ץ, האם ככלל מותר לנו לדון בזה היום? לועדות המחוזיות חייב להיות ברור שיש בעיות נוספות בתכנית. שאר ההליך מקובל עליו.

גב' א' אולסנר חושבת שיעיל יותר להעביר את התכנית לועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים ואחר כך לועדות מחוזיות. יתכן שאם תשלח קודם לועדות המחוזיות הם יגיבו על דברים שאולי ישתנו אחר כך. במסגרת הדיונים בועדה צריך לעשות בדיקה על ההשפעה למגורים ולראות מה המחיר במגורים קיימים ועתידיים.

מר ב' קריגר זהו אחד הפרוייקטים הלאומיים של ישראל שלא לקח בחשבון את הגורם התנועתי. הנושא נוסף כנספה לתכנית. מבחינת מע"צ נערכה בדיקה והתברר שהתכנית כפי שמוצגת פה לא עונה על הצרכים. היום קטע הכביש לכיוון תל אביב דורש 5 נתיבים לכל כיוון ו-4 נתיבים לכל כיוון לכיוון ירושלים. בתוך המרכז צריך מינימום 6 נתיבים כדי לתת רמת שרות 0. מבחינת תפיסת השטח מה שנלקח ממערב לא מאפשר את הרחבת הדרך. הגשרים שמע"צ בנתה הם כעלי שלושה נביתים לכל כיוון ולא ראתה את התחזיות לשנת 2020.

גב' ד' רצ'בסקי מתייחסת לתמא/3 ולתמא/23. בהצגת מערכת הדרכים לנתכ"ג נאמר שמע"צ תטפל בדרכים והרכבת תטפל במסילת כרזל אך הבעיות והשינויים הם לא רק בתחום הקו הכחול של התכנית. לגבי תמא/3 התחלנו לדון בזה בועדת העורכים וההחלטה היתה שיש להקים מחלף על כביש מס' 1. אך אם מציעים לשנות את תמא/3 ולהקים מחלף בכפר חב"ד ומעברו השני בית רבקה וצפריה צריך לתאם כל זאת ברמה יותר מפורטת מתמא/3. יש להתייחס לנפחי תנועה חזויים והתפלגותם ולתפקוד הדרכים 461 ו-412 והתחברות אליהם. לגבי תמא/23 המסילה מסומנת בתוך התכנית ומחוץ לקו הכחול וכל אלה שינויים מתמא/23 חדשה.



שינויים אלה אינם בסמכות ועדת המשנה, על מנת לא לעכב מציעה שבזמן שתדון ועדת המשנה תובא למועצה הצעה לשינוי תמא/3 ושינוי תמא/23 לאחר שידונו בוועדת העורכים.

מר יואב שניא

כנציג נאמן למירת חולות אשדוד מודיע ששר השיכון מבטל את התכנית לבנות שם שכונה וכל תכנית תעשה בהסכמת השר לאיכות הסביבה.

לענין נתב"ג - נושא שצריך להיות לנגד עיני המתכננים הוא החיסכון בקרקע. היבט זה לא נלקח כראוי בחשבון שכן זה ידון בוועדת המשנה.

זהו היבט שחייב להיבחן בפרטי פרטים וגם בתסקיר לא מקבל ביטוי, מבקש התייחסות לכך.

מסכים עם פרופ' א' מזור לחלוטין מבחינת התייחסות צוות מקצועי לחלופות שונות, כל החלופות צריכות להיות מיוצגות כולל התייחסות לבחון איך מעריכים נכון ערך של קרקע ושטחים פתוחים. כדאי להתייחס לשאלה מי יעשה את הבדיקות. אם עושה זאת הגוף האינטרסנטי יש חשש להטיית הנתונים וצריך לקחת זאת בחשבון. תומך בהצעה של מר סתו שהתכנית אינה בשלה לעבור לוועדות המחוזיות וצריכה לעבור לוועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים.

מר א' ניסן

התכנית מאמשרת פיתוח שדה התעופה ומצד שני מגבילה, אין לו ניתוח של הדברים. לדעתו צריך להעביר לוועדת המשנה של המועצה ולוועדת השיפוי שתקבע מי ישא בנטל.

מר א' לנגר

לדעתו, לא ניתן לתת ביטויים כלכליים לתכנית כזו. חושב שפרויקט כזה צריך להתקדם ואין זה המקום לנסות לעשות הערכות מסוג זה.

מר א' ניסן

חושב שצריך לקדם הנושא אבל חייב להיות מיפוי עלויות בגין התכנית.

פרופ' א' מזור

מסביר שלא התכוון לעלות תועלת של השדה, ישראל צריכה אותו ועל כך אין ויכוח, אלא מיפוי של ההשלכות שלו - מי נהנה ומי נפגע ומי גורם לכך.

מר י' גולני

מציין שנציג המשרד לאיכות הסביבה היה שותף בכל הדיונים ולמר ד' סתו היתה תרומה חשובה לדיונים.

מר ד' סתו

מציין שלמרות שהעבודה והתסקיר מוכרים יש בתסקיר החדש חלקים שאינם מוכרים.

מר י' גולני

בתשובה לקדמון, בנושא נמל תעופה בינלאומי שני, אני באופן אישי מנסה לדחוף אותו. יש מספר בעיות אוביקטיביות כמו העובדה שקיים כבר נמל בישראל שכן בניית נמל עולה כסף רב.



נבדקו עשרות שדות תעופה בכל העולם כדי לבדוק את נקודת היעילות שלהם, ויש הסכמה שנקודה זו היא סביב 15 מיליון נוסעים בנתב"ג. לנבי היכולת להקים נמל בנבטים, נמל כזה הוא קודם כל מתקן צבאי.

אמנם חיל האויר הסכים שיהיה שדה אזרחי בצד הצבאי. אבל יתכן ובגלל פעילות צבאית יצטרך להיות סגור מספר ימים. אחד מהתנאים של האירגונים הבינלאומיים הוא שנמל יהיה פתוח כל השנה כל הזמן ולא ניתן לסגרו. היום יצא במקרה שהנמל שמתפקד כיום יושב במיקום טוב מבחינת אוכלוסיה ותחבורה. נניח שלא היה הנמל בנתב"ג אלא ליד באר שבע, היה צריך להטיל קנס כבד על המשתמשים בנמל.

רשות שדות התעופה היא הרשות הארצית ולא של נתב"ג. נמל תעופה קיים מחולל תעסוקות בצידו.

מציע להתחיל בנבטים לא כנמל בינלאומי בהתחלה אלא בשדה תעופה מדרג שני, העברת מטענים ומעט נוסעים וטיסות צ'רטר לאזור, מציע להתחיל ל-7-10 שנים.

בגלל המגבלה של מיקומו וההשקעות שהושקעו בו לא ניתן היום לוותר על נתב"ג.

בסיכום הדיון נתקבלו החלטות אלה:

94-66 הוחלט:

המועצה הארצית לתכנון ולבניה מאמצת באופן עקרוני את תוכנית המתאר הארצית לנמל התעופה בן-גוריון תמא/2/4 ומחליטה:

1. להעביר אותה לבדיקה מפורטת של ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים, בנושאים שהועלו בדיון (כולל הערות המשרד לאיכות הסביבה והערות משרד הכטחון) לתקופה שלא תעלה על חודשיים.

כמשך תקופה זו יובאו לדיון כמועצה הארצית שינויים לתכניות המתאר הארציות, הנובעים מתוכנית זו (תמא/3 ותמא/23).

לאחר מכן תועבר תמא/2/4 וכן שינויי תמא/3 ותמא/23 להערות הועדות המחוזיות.

לועדות המחוזיות תינתן תקופה של 3 חודשים למתן הערותיהן. הערות הועדות המחוזיות יוחזרו לוועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים להתייחסות ולניסוח המלצות למועצה הארצית.

נציגי הישובים המושפעים מפעילות נמל התעופה בן-גוריון יוזמנו להשמעת השגותיהם והערותיהם לוועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים, לאחר קבלת הערות הועדות המחוזיות.

2. המועצה הארצית מטילה על עורכי התוכנית עריכת סקר כללי בדבר היקף הפגיעות הנובעות מהתוכנית (ישירות ועקיפות) ואומדן של העלויות הצפויות כגין הפגיעות הללו, וכן מטילה המועצה הארצית על עורכי התכנית לערוך אומדן כדבר השבחות הנובעות מפיתוח נמל התעופה, לצורך ביצוע הערכות עלות ותועלת של השפעות התוכנית.

3. הסקר והאומדנים יוגשו לוועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים ולועדה המשפטית-תכנונית אשר הוקמה לצורך תכנית זו.

4. הועדות (בסעיף קטן 3) תגשנה למועצה הארצית התייחסותן לסקר ולאוסדנים האמורים עם החזרת התכנית לדיון במועצה הארצית בהערות הועדות המחוזיות.

5. התוכנית לא תוחזר לדיון במועצה הארצית בטרם יוסדר נושא שיפוי מוסדות התכנון, בגין הפיצויים שידרשו לשלם עקב אישור התוכנית.

6. נציג משרד האוצר במועצה הארצית ורש"ת יעבירו ליועץ המשפטי של המועצה הארצית את המסמכים הנוגעים לנושא שיפוי מוסדות התכנון. היועץ המשפטי יבדוק באם מסמכים אלו מסדירים האמור בסעיף 5 להחלטה זו, או נדרשים מסמכים נוספים. לאחר הנחת דעתו, ולפי הודעתו של היועץ המשפטי, תוכל התכנית לחזור לדיון במועצה הארצית.

מר ד' סתו                      יש לקבל את חוות הדעת על התסקיר לדון בו ויש לבחון היבטים כלכליים ואחרים של התכנית.

מר מ' כהן (קדמון)            מבקש להוסיף שהמועצה תקיים דיון מיוחד לגבי נמל תעופה נוסף בישראל.

מר יואב שגיא                      שואל האם נושא חסכון הקרקע נכנס להחלטה?

סא"ל צ' קדמן                      מבקש לפקסס את החלטה.

היו"ר                                  ידבר עם מנכ"ל משרד הכטחון ויגיע עמו לתאום. יביא את נושא פריסת שדות התעופה בארץ לדיון.

3. תכנית מיתאר ארצית לבתי סוהר תמא/24 - הוספת בית סוהר בחולדה במקום בית סוהר במעוין שורק

מר י' גולני                      כזכור התכנית היתה בסדר היום של המועצה פעמיים ולא הגיעה לדיון. הוזמנו נציגי שרות בתי הסוהר, נציגי הועדה המחוזית, נציגי המועצה האזורית גזר ונציג מקיבוץ חולדה. לאחרונה נתקבל גם העתק ממכתב של ראש המועצה המקומית מזכרת בתיה מר רפי סויסה הממוען לשר הבינוי והשיכון, ולשר המשטרה.

יציגו: מר מאיר גרון, מנהל אנף פרוגרמות, ימשיכו נציגי שב"ס והועדה המחוזית.

מר מ' גרון                      מציג את הנושא:  
הבקשה היא להעביר את אתר שורק לחולדה ולקבוע את בית הסוהר למבוגרים בשלב א' ולא לצעירים בשלב ג'. קיבוץ חולדה הביע התנגדות.  
נצטרך לקבל הערות מהועדות המחוזיות כולל מחוז המרכז למרות שהבקשה באה מהם.



נציג שכ"ס- מציון שההצעה באה ממינהל מקרקעי ישראל, שרות  
כתי הסוהר בדק את השטח ואין לו התנגדות לשינוי. בית הסוהר  
נמצא במרכז ו-70% מאסירי ישראל נמצאים במרכז.  
מתחשבים גם בקירבה למשפחות.  
מעיר שבית הסוהר באופקים המסומן במפה לא קיים ויש להתעלם ממנו  
בקבלת החלטה.

מר ר' גוטמן

מסביר:

האזור הקיים במעוין שורק הועבר לתחום השיפוט של ראשון לציון,  
זהו שטח יקר שמתחרים בו שימושי קרקע של תעשייה, תחנת מיתוג  
חשמל, קווי מתח על, נמצא בין כביש החוף וכביש עוקף גן רווה,  
מקורות מבקשת שם שטחי החדרה ועקב כל זאת הגענו למסקנה שצריך  
לאתר שטח אחר. כבר כשנקבע האיתור הקיים ידעו שהוא לא טוב.  
בידו מכתב של מזכיר המועצה לעיריית ראשון שזה יאושר ותיבדקנה  
חלופות. בית הסוהר המוצע הוא ליד חולדה, במרחק 700 מ' - 1 ק"מ  
מהקיבוץ, המקום עונה על כל הקריטריונים הדרושים לבית סוהר.  
רשות כתי הסוהר בדקה ומצאה שהוא מתאים לצרכים שלהם.

מר ד' רוטו

קיבוץ חולדה -

הטיעון המרכזי שלנו מתקשר לכביש מס' 6, החלופה המזרחית פוגעת  
ב-570 דונם על פי מדידה ולדעת הקיבוץ ביותר. הדבר גורם לכליאת  
שטחים שפוגעת בקיבוץ. השטח המדובר הוא שטח אלטרנטיבי ללקיחת  
הקרקע לכביש 6, שטח בית הסוהר, מבחינת חולדה הוא אופציה  
לפיתוח. כשטחי המינהל יש בריכות מים, נאמר ששטח בית הכלא 20  
דונם והיתר ניתן יהיה לעיבוד אכל, לא ניתן יהיה לפתח את האזור  
בקירבת הכביש. אין סיבה שלעיריית ראשון שטחי מסחר זה טוב  
ולחולדה לא.

גב' פ' לביא

לגבי אתר הקרוונים, באיזה מרחק ואיך מתייחס לכלא.

מר ד' סתו

פחות מ-500 מטר.

גב' פ' לביא

כלומר 500 המטרים הדרושים למרחק מבית הסוהר עד לשוב לא  
קיימים לגבי הקרוונים.

מר ד' סתו

מינהל מקרקעי ישראל, יזם את הנקשה, היא עברה דרך הועדה  
המחוזית והוגשה אלטרנטיבה שלדעתי טובה.  
התכנית המפורטת תוכל להסדיר איפה יעמוד הכלא ומה יותר מסביב.  
לתכנית זו יוכלו גם להגיש התנגדות.

מר מ' גרון

האם יש קשר בין מיקום בית הסוהר לפיזור האוכלוסיה במדינה?

מר ב' שרעבי

בדרך כלל מחפשים מקום שבו האסיר יהיה קרוב למשפחה.

מר ר' גוטמן

התכנית שאושרה ב-1982 היתה ל-28 אלף אסירים, הפתרון צריך  
להיות במרכז ולא יכול לעבור לנגב והוא מתבסס על נתוני  
אוכלוסיה ומשפחות.

מר מ' גרון



מר ד' רוסי מצטער על ביטול הזמן, לאחר כרור נודע לו כי שר השיכון ומנהל המינהל מכטלים את ההצעה ופועלים לאיתור אתר אחר.

היו"ר הנושא יורד מסדר היום.

מר ר' גוטמן שרות בתי הסוהר - דיבר כעת עם נציב בתי הסוהר ולדבריו הבקשה לא ירדה והביטול לא על דעת רשות בתי הסוהר.

94-67 הוחלט: כהתאם להצעת היו"ר להחזיר את התכנית בחזרה לממ"י ולנציבות השכ"ס כדי להביא הצעה המקובלת על שניהם.

4. תכנית מיתאר ארצית משולבת לבניה ופיתוח לקליטת עליה, מס' תמא/31א' דרכים: אישור המלצות ועדת המשנה לשמיעת ההשגות לקטע 14

מר י' גולני ועדת המשנה סיימה לשמוע את ההשגות שהוגשו לקטע 14 וגיבשה את המלצותיה שהופצו בין החברים. הוזמנו נציגי חברת כביש מס' 6. תציג נב' דינה רצ'בסקי, ימשיכו נציגי חברת כביש 6.

נב' ד' רצ'בסקי קטע מס' 14 נמצא ממחלף קסם עד אייל. לקטע זה המועצה החליטה לפרסם חלופה מזרחית לאחר שהחוקר שמע את ההערות לחלופה המערבית. ניתנו הנחיות לתסקיר השפעה לשני הפרקים הראשונים לחלופה המזרחית, התסקיר הוכן ויש לנו חוות דעת על התסקיר. המועצה מינתה את ועדת המשנה להתנגדויות לשמוע ולהחליט בהתנגדויות והיא עשתה כן. לימים הופצו הודעות לפי סעיף 106 לבעלי קרקעות שהיתה טעות או השמטה בפרסום וגם אותם שמעה ועדת המשנה להתנגדויות ב-29.5.94. הקטע נדון כולק"ח והיא אישרה את התוואי, הועדה המחוזית ממליצה על התוואי וגם ועדת המשנה אישרה והמליצה על התוואי.

מר י' כהן החלופה המזרחית עושה צדק בחלוקת נטל הקרקעות. שטח ההפקעה קטן כי המחלף צומצם והנטל נופל לא רק על שדה חמד.

מר ר' לבאון בחלופה המזרחית שהומלצה על ידי כולם הכביש עובר בין ירחיב וג'לג'וליה, עובר בשוליים של קלקיליה ומגיע לגבול תכנית קטע 15 שאושר בפעם הקודמת. יש צורך להשלים נספחים - טיפול בכיוב ניר אליהו ובאשפה של כפר סבא. כל הישובים כאן יודעים ומכירים את הנושא. לגבי כביש 444, הוא עובר בתוואי המקורי פחות או יותר והכבישים מצטלבים נשטח כפר סבא קלקיליה.

מר ד' סתו חוות הדעת על התסקיר - חוות הדעת חיובית, מקבלים את הנאמר, את המלצות והמסקנות ועומדים מאחוריהם.

מר ר' לבאון

לגבי הנתיבים, הפוטנציאל הוא 4 נתיבים, תהליך ההקמה מדבר על 3 בהקמה ובהמשך הכביש בין 2 ל-3.

גב' ד' רצ'נסקי

מעירה שהשתריטים שתלויים על הקיר מתוקנים על פי החלטות המועצה וועדות המשנה, יחד עם זאת יש מספר הערות טכניות שצריכים להתייחס אליהן. יש מקום לאזכר שועדת המשנה קיימה דיון בהערות והשגות כ-20.2.94, שמעה את כפר סבא, כפר קאסם, ג'לג'וליה, אייל, ירחיב והחורשים. הועדה התייחסה לנושאים שונים וביניהם מעברים חקלאיים, פיצויים, קו בנין וחילופי קרקע. ג'לג'וליה ביקשה לעדן התוואי בקטע של חיבור עם 531, כפר קאסם הציגה תוואי אלטרנטיבי שנבדק אבל לא התקבל, ירחיב ביקשה לבדוק השפעות קירבת הישוב - נקבע שהפתרון הספציפי יקבע כתסקיר. כאשר לאייל - הועדה אימצה את המלצות הועדה המחוזית. חורשים - הועדה אימצה את המלצות הועדה המחוזית. כפר ברא - חלקם יוצגו באופן עצמאי וחלקים ע"י עו"ד. ועדת המשנה החליטה שהחלופה המזרחית עדיפה על המערבית, הועדה ביקשה להוסיף הנחיה לצמצם ככל שניתן את רוחב ביצוע הדרך בפועל, כדי להגיע לחסכון מירבי בשטח ולבדוק בדיקה משפטית האם ניתן להוסיף זאת להוראות הצוות המלווה. מצינת שבקשה זו התקבלה כמועצה הארצית וההנחיה צורפה לצוות המלווה. כ-29.5.94 נערך דיון בהשגות שהוגשו על פי סעיף 106. נשמעו נציגי כפר ברא, שרות בתי הסוהר לגבי כלא איל וכפר קאסם. לאחר שמיעתם נתקבלו החלטות שהופצו בין חברי המועצה. המועצה מתבקשת לאמץ החלטות אלה.

לאחר הישיבה הגיעו השגות נוספות כ-30.5.94. מקריאה אותן:

הנדון: חלקה (11) גוש (8894), כביש מס' 6, קטע צומת קסם-אייל סימוכין: מכתבכם מיום 12.5.94.

ברצוני להעלות את התנגדותי על החלופה הנ"ל (קטע צומת קסם-אייל). אני עומד להתנגד לכביש מטעמים קיומיים לי ולבני משפחתי ברוכת הילדים. הכביש יעבור בקרקע חקלאית השייכת לי מערבית לכפר, קרקע אחרונה שנותרה לנו. לאחר ההפקעות, וכשיעבור כביש 6 במקום יחסל את יתרת הקרקע ויחסל עמה את מקור פרנסתנו. אנא התערבותך והתיחסותך בעניין חשוב זה.

בכבוד רב  
ריאן פואד מוחמד  
כפר ברא



הנדון: חלקה (16) נוש (8895), כביש מס' 6 קטע צומת קסם-אייל  
סימוכין: מכתבכם מיום 19.4.94.

ברצוני להעלות את התנגדותי על החלופה הנ"ל (קטע צומת  
קסם-אייל).

אני עומד להתנגד לכביש מטעמים קיומיים לי ולבני משפחתי ברוכת  
הילדים. הכביש יעבור בקרקע חקלאית השייכת לי מערכית לכפר,  
קרקע אחרונה שנותנה לנו לאחר ההפקעות, וכשיעבור כביש 6 במקום  
יחסל את יתרת הקרקע ויחסל עמה את מקור פרנסתנו.

אנא התערבותך והתייחסותך בעניין חשוב זה.

כבוד רב  
ריאן יעקוב ענדאללה  
כפר ברא

מציין שתי ההשגות זהות, החלקות באזור מחלף 531, יש מספר  
חלקות שמעובדות על ידי משפחות מכפר ברא. ההתייחסות כמו  
לנפגעים אחרים מבחינת פיצויים, יפוצו כמו כל הנפגעים האחרים.  
מבחינה הנדסית נעשה המכסימום למזער הנזקים, בחלופה זו יש פחות  
נזקים מאשר במקורית.

מר ר' לכאון

גב' ד' רצ'נסקי השגה נוספת הגיעה כ-1.6.94 ממושב חגור.

הנדון: כביש 531 27.5.94

א.נ.

קיבלנו מכתבכם בנושא תכנית מיתאר ארצית, מס' תמא/31 א' (כביש  
מס' 6).

מתוך מכתב זה אנו מבינים שהיו שינויים בתכנית כביש מס' 6.  
והשלוחה 531. בהתאם לתכנית החדשה כביש 531, יחצה את השדות  
שנתחום מושכנו, להלן הערותינו:

1. חשש כבד שכביש זה (531), יפגע בתחנת הדלק הקיימת.  
במקרה של פגיעה, אנו נדרוש העתקת התחנה, למקום מתאים  
יותר.
2. הכביש יחצה בין המושב, לבין בית העלמין, אנו דורשים מעבר  
מיוחד לבית העלמין ולשדות שיתרו מעבר לכביש הנ"ל.
3. שורת הכתים הצפונית תיטול קשות, מפגעי רעש וזיהום אויר,  
אנו דורשים הקמת קיר מגן בקטע זה.
4. מאחר וכביש 531, יפגע פיזית בשדות החברים, ובשדות השייכים  
לאגודה, אנו נדרוש פיצוי בהתאם.
5. אזור תחנת-הדלק על פי החלטת האספה הכללית של הישוב מיועד  
לפיתוח תעשייה ומסחר סלילת כביש זה (531), תיפגע בתכנית  
הפיתוח ותימנע הקמת אזור תעשייה בשטח שיועד לכך, ונאלץ  
לבקש שטח אחר למטרה זו, מעבר לכביש 444.

לסיכום אנו מבקשים לזמן אותנו לפגישה, לדון בסעיפים הנ"ל.

כבוד רב  
ועד מושב חגור



- קורא מכתב תשובה של חברת כביש חוצה ישראל להשנה של חגור המתיחה לקטע 14 מ-27.5.94 שנשלח למינהל:
1. הודעה בדבר שינויים בתוואי קטע 14 פורסמה בעיתונות הארצית ביום 15.4.94.
  2. ההודעה נמסרה למר אשכנזי, חבר ועד מושב חגור, ביום 17.4.94.
  3. תקופת 21 יום פגה ביום 8.5.94.
  4. נשלח מכתב ביום 27.5.94 שהגיע אליכם ביום 1.6.94.
  5. התקיים שימוע ביום 29.5.94.

להלן התייחסות לעובדות במכתב:

- א. כביש 531 לא יפגע בתחנת דלק.
  - ב. מיקום מעברים חקלאיים יתואם בהנחיית הצוות המלווה נטרם החילת ביצוע הכביש - ייקח בחשבון הגישה לבית העלמין.
  - ג. התסקיר של מחלף קנה לוקח בחשבון את הפגיעה האפשרית בשורת הבתים של מושב חגור.
  - ד. פיצויים ישולמו על פי חוק.
- ה. תוואי כביש 531 מופיע בתמ"א 3 ובגירסה המקורית של תמ"א 31 א'-14 - לכן לא ברור איך הוחלט שהאזור מסביב לתחנת הדלק בכביש 444 "מיועד לפיתוח" כאזור תעשייה ומסחר.
6. ייתכן ויש צורך בהבאת הנ"ל לידיעת מליאת המועצה בעת הדיון באישור קטע 14.

גב' ד' רצ'נסקי

- מציעה לגבי כפר ברא לאמץ את התשובה של חברת כביש 6. נסיכום מציעים לאשר את קטע 14, מציינת שמסמכי התכנית הם חלק בלתי נפרד מהתכנית -
- הוראות התכנית תשריט בקנ"מ 1:10000  
 נספח 4 - סכימה תנועתית  
 חתכי רוחב ואורך  
 מסמכי ביצוע
- מסמכי הלוואי נמצאים כאן ותלויים - תצלום אויר; תסקיר השפעה; מסמך אקוסטי באזור;

היו"ר

מודיע שביום 21.6.94 - התקיים דיון בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק, בבקשה של עמותת אדם טבע ודין ואחרים, לתת צו-על-תנאי כנגד המועצה הארצית ונגד שר הפנים, השר לאיכות הסביבה, הממשלה וחכ' כביש חוצה ישראל לגבי אישור תמא/31 א'.

בית המשפט נתן צו-על-תנאי למתן תשובה תוך 60 ימים.

בית המשפט לא נענה לבקשה לתת צו-ביניים, להמנע מלהמשיך בתהליכים הנוגעים לאישור התכנית. ולאור החלטת בית המשפט, אפשר להמשיך בתהליכים.

נושא אחר, ביני לבין השר לאיכות הסביבה היו חלופי מכתבים. יש הסכמה בינינו להעלות שוב לדיון את נושא השלכיות בפיתוח הכביש. קיימנו דיון במועצה והחלטנו שהשלכיות תהיה באחריות החברה ולא שלנו. אנו יוזמים דיון מחודש בישיבה הבאה על הנושא.

חוזרים לדיון הקודם, מציע לאמץ את החלטות ועדת המשנה, שנשמעו כאן היום ואת תשובת החברה להשגות הנוספות.

מתנגד באותם נימוקים שהתנגד לקטעים הקודמים.  
ההחלטה הגורפת לכביש לא מקובלת עליו.

מר יואב שניא

94-68 הוחלט: לאמץ את המלצות ועדת המשנה שנתקבלו בישיבה מיום 29.5.94 להלן:

א. (1) להשגות בנושאים הקנייניים: פתוחה בפני הטוענים האפשרות להגיש תביעת פיצויים כחוק.  
פרק ו' להוראות התכנית מתייחס לנושא זה.

(2) לנושא תשתיות ומעברים חקלאיים: סעיף 4 בפרק י"ב בהוראות התכנית קובע-העתקת תשתיות קיימות (להוסיף "או מתקנים חקלאיים") או הגנה עליהם, תבוצע על ידי מנצעי הדרך על פי הנסיבות המחייבות בשטח.

(3) לקבל את שתי ההשגות של שרות כתי הסוהר:

א. לקבל את הנקשה להקלה מקו בנין, לקו בנין 0.  
ב. יוכן מסמך אקוסטי על ידי היזם בתאום עם שרות כתי הסוהר:  
המסמך יאושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה.

(4) לגבי הבקשות לשינוי יעוד - נקשות לשימושי הקרקע שאינם מותרים עתה או שינוי יעוד, ידונו בהתאם להחלטת המועצה הארצית מס' 94-31 בפרוטוקול 321, מיום כ"ז בניסן התשנ"ד 5.4.94, המתייחסת לרצועת הדרך.

(5) לגבי השגותיהם של הרשומים מטה, לאחר בדיקה הובהר כי חלקותיהם לא נמצאו בתחום הקו הכחול של התכנית:  
א. כרים מוריס - ג' לג' וליה גוש 7509 חלקה 15.  
ב. עריפה סאלח עאמר - כפר קאסם גוש 8874 חלקה 1.  
ג. טהא מחמוד מוחמד - כפר קאסם גוש 8874 חלקה 69.

(6) לבקשת מפעל נשר להאריך את מועד מסירת ההשגות, נבדק ונמצא כי ההודעה נמסרה ביד ב-18.5.94, ולכן ניתנו שלושה שבועות מתאריך זה להגשת ההשגות, כלומר עד לתאריך כ"ט בסיון התשנ"ד, 8.6.94, אולם עד למועד ישיבה זו לא נתקבל מהם דבר.

ב. לדחות השגות כפר כרא שנדונו במליאת המועצה. בתכניות נעשה המירב למיזעור הנזקים. הנפגעים יפוצו במסגרת החוק.

ג. לדחות את השגות מושב חגור שנדונו במליאת המועצה בנימוקים שצוינו ע"י חברת כביש חוצה ישראל.

ד. להמליץ בפני הממשלה לאשר קטע מס' 14.

5. מועד הישיבה הנאה מס' 326

נקבע ליום שלישי, כ"ו בתמוז התשנ"ד, 7 ביולי 1994.