

מדינת ישראל
משרד הפנים - מינהל התכנון
אגף בכיר לתכנון נושאי

כ"ו באייר התשע"ג
6 במאי 2013
תכ 14174-2013

סיכום ישיבת הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית מיום 24/4/2013

חברי הועדה:

אילנה שפרן – מ"מ יו"ר הועדה, מינהל התכנון
אורנה להמן – משרד התחבורה
יואב צלניקר – המשרד להגנת הסביבה
הלל זוסמן – רטי"ג
אסא יהושפט – חברת נתיבי ישראל
דוד דשן דויטש – מינהל מקרקעי ישראל
נחום פלד – משרד הבינוי והשיכון, משקיף

מוזמנים שהשתתפו:

רמי מנור – יועץ למינהל התכנון
ענת אריאלי – האגף לתכנון נושאי, מינהל התכנון
אבנר שדה – האגף לתכנון נושאי, מינהל התכנון

נושאים נדונים:

1. תמ"א/2/4/א/2 – דיון בהמלצות התסקיר.

נושא מס' 1: תמ"א/2/4/א – מחלף נתב"ג מערב (כפר חב"ד)

משתתפים:

רות לב-רון – ניהול פרויקט מטעם חברת נתיבי ישראל
רוני נהון – ניהול פרויקט מטעם חברת נתיבי ישראל
סילביאן ניידמן – ניהול פרויקט מטעם חברת נתיבי ישראל
אייל קליידר – יועץ סביבתי לפרויקט
אבי שרייבר – תכנון הפרויקט, דגש הנדסה
בועז גרוס – תכנון הפרויקט, דגש הנדסה
אשר אלפר – יועץ אקוסטיקה לפרויקט
דבוצי שפנר – רשות שדות התעופה
מיכה קוטלר – יועץ לחברת כביש חוצה ישראל
שרון איצקוביץ – נציג כפר חב"ד

אילנה שפרן: המועצה הארצית החליטה על ביצוע תמ"א/2/4/א והסמיכה את הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית לדון בהמלצות תסקיר ההשפעה על הסביבה. בהתאם להחלטת המועצה מטרת הדיון היום היא דיון בהמלצות התסקיר.

רות לב רן: תמ"א/2/4/א אושרה במועצה הארצית בשנת 1997. כשנה לאחר פרסום התכנית הישוב כפר חב"ד הגיש בג"צ כנגד ביצוע המחלף ונעצר ההליך. בעקבות כך, במקום המחלף שתוכנן בתמ"א/2/4/א, הוקם מחלף שלושה ק"מ ממזרח.

העתירה של הישוב נדונה והוכרעה כהסכם בין הצדדים שנחתם בבג"צ. בעקבות ההסכם חברת נתיבי ישראל החלה לקדם את הפרויקט בשנת 2010. בשנת 2011 המועצה הארצית נתנה הוראה להכנת תכנית מתאר ארצית חלקית ברמה מפורטת למחלף נתב"ג מערב (כפר חב"ד) שתציע גישה ישירה לנתב"ג. המועצה הארצית אימצה את הנחיות המשרד להגנת הסביבה לדון בתכנית לאחר שידונו בממצאי התסקיר בועדה המשותפת לתחבורה יבשתית.

בהסכם שנחתם בבג"צ הוחלט על העקרונות הבאים: צמצום שטח המחלף, הרמפה מתל אביב תהיה מתחת לדרך מס' 1, הרמפה לירושלים תבוטל וחברת נתיבי ישראל לא תתנגד ליוזמות של כפר חב"ד להקמת תחנות תדלוק בתוך המחלף בכפוף לאישורם של מוסדות תכנון. בנוסף, בג"צ קבע שישמר המעבר בין כפר חב"ד לספריה שהם שני ישובים המתפקדים יחדיו.

לפי תכנית המתאר של רשות שדות התעופה הכניסה לנתב"ג פוצלה לשניים – מחלף אחד עבור משאיות ונוסעים לטיסות קרובות ומחלף שני עבור טרמינל 3 כפי שמוצע בתמ"א/2/4/א.

המחלף המוצע תוכנן בהתאם לתחזיות תנועה לשנת 2030, ותוכנן כך שקוצצו עד כמה שאפשר שטחים עבור המחלף בהתאם להסכם בבג"צ.

שלבי ביצוע - מרכיבי המחלף ממויינים לפי מרכיבים התלויים האחד בשני בליבת המחלף ובמרכיבים בלתי תלויים.

מרכיבים בלתי תלויים: המעבר העילי בין כפר חב"ד לצפריה והמעבר בגישור בין צפריה לבית רבקה. ליבת המחלף: המעבר התת קרקעי יבוצע בשיטת קאט אנד קאבר, כך שלא תתאפשר תנועה בכביש 1 תוך כדי ביצוע המעבר. לכן, התכנית תבוצע בשלבים ובסיום העבודות יחזור המצב לקדמותו. המחלף יבוצע בהתאם לשלבים הבאים:

1. ביצוע מעקף מצפון למסלול לכיוון מערב, לרבות התיב המהיר. מסלול לכיוון מזרח יועתק לכביש הקיים למסלול לכיוון מערב של דרך מס' 1. במסגרת שלב זה יבוצע החלק הדרומי של המעבר התחתית המתוכנן.
 2. התנועה לכיוון ירושלים תועתק למצב הקיים כיום מעל המעבר התחתית שבוצע (במפלס הקיים כיום) ותנועה לכיוון ת"א תישאר במעקף הצפוני ויבוצע חלק המנהור הצפוני. בתום שלב זה תוחזר התנועה מהמעקף הצפוני לתוואי הקיים.
 3. ביצוע נציבי גשר עילי בין כפר חב"ד לצפריה יעשה בהתאם לתרשימי הסדרי תנועה זמניים המאושרים ע"י חברת נתיבי ישראל, וביצוע הגישור בין צפריה לבית רבקה יעשה ע"י ביצוע מעקף זמני לדרך קיימת ובניית הגשר.
- בדרך זו ביצוע המחלף אפשרי ללא חריגות מחוץ לתחום המחלף.

אחת הטענות של כפר חב"ד היא שהמעבר שנחסם בשל הכפלת המסילה בין כפר חב"ד לצפריה, יגרום להגדלת מרחק ההליכה בין הישובים. לכן, צוות התכנון מצא שאפשר לבנות ליד תחנת הרכבת גשר להולכי רגל שיהיה מעל המסילה, פתרון שישפר את המעבר התחתי הקיים היום. הבעיה עם הפתרון של המעבר העילי שהוא מחוץ לתחום התכנית.

אסא יהושפט: נכון יהיה להרחיב את הקו הכחול של התמ"א כדי לאפשר פתרון של מעבר עילי בין הישובים.

יואב צלניקר: הנגישות היא נקודה קריטית, ולכן כל פתרון של מעבר הולכי רגל ואופניים מזמין ובנוי בצורה טובה מקובל על המשרד. מעדיף שהפתרון של הגישור ינתן במסגרת תכנית זו.

אייל קלייזר: מציג את נושאי הבדיקה בתסקיר ההשפעה על הסביבה שהם ניקוז, מניעת פגיעה במי תהום, אקולוגיה, נוף, אקוסטיקה ואיכות אוויר.

התכנית במרקם שמור משולב לפי תמ"א/35, המתאפיין בשטח בעל רגישות נופית גבוהה. לפי פריסת הישובים במרחב, ומיקום המחלף בין הישובים, המחלף נמצא במרחק מספיק גדול מכל הישובים כדי לא ליצור פגיעה סביבתית משמעותית.

להלן החלופות המוצעות:

1. חלופה 1 היא גירסא מצומצמת למחלף המופיע במסמכי תמ"א/2/4/א. המחלף בתצורת Y עם 3 רמפות ישירות. למחלף אין רמזורים ואין קונפליקט בין התנועות. המרחק בין התמזגות רמפות הכניסה לנתבי"ג לבין הבידוק הוא כ-300 מ'. החלופה עומדת בהחלטת בג"צ: ללא רמפה מנתבי"ג ירושלים כנדרש בהחלטה. המחלף מציע שיקוע של הרמפה מתל אביב לנתבי"ג (כנדרש בהחלטה) בניגוד לחלופה המקורית של תמ"א/2/4/א שהציגה את הרמפה הזאת במפלס עילי. יש אפשרות להקטין את שטח המחלף המקורי המאושר בתמ"א. שודרג המעבר בין כפר חב"ד לצפריה. חלופה 1 אפשרית בשתי תצורות הנבדלות במעבר בין כפר חב"ד לצפריה: חלופה 1 – מעבר תחתי. חלופה 1A – מעבר עילי. החלופה הנבחרת של הרחבת המעבר בין חב"ד לצפריה היא בגשר מעל כביש מס' 1. חלופה זו מאפשרת להקטין את השיפוע של רמפת ת"א נתבי"ג ובכך להשיג רמת בטיחות גבוהה יותר ומפשטת את שלבי הביצוע ביחס לכביש מס' 1.
2. חלופה 2 היא מעגל תנועה בעל 3 נתיבים עם 2 מעברים תחתיים. קוטר המעגל 150 מ' ומהירות הנסיעה הצפויה בו נמוכה יחסית לחלופה 1 (40-50 קמ"ש). מתוכננות ארבע רמפות לכל ומכל הכיוונים כולל הכיוון מנתבי"ג לירושלים. למרות שבהסכם בג"צ נאמר שהרמפה הזאת תבוטל, יש מקום לשקול את תכנונה מאחר והביטול נבע בשל המפלס העילי המקורי. בחלופה זאת מפלס הרמפה הוא תחתי. כמו כן, במידה והפרשנות להחלטת הבג"צ היא חד משמעית, ניתן לוותר על הרמפה הזאת כולל ביטול המעבר התחתי המערבי, בתוך מעגל התנועה. המרחק בין המעגל לבין נקודת הבידוק הוא כ-400 מ'.

החלופה הנבחרת לדעת צוות התכנון: לא היו הבדלים משמעותיים בין החלופות למעט נושא התפקוד התחבורתי. לכן, חלופה A1 נבחרה כחלופה המיטבית בשל היתרון התחבורתי. החלופה הינה החלופה הבטיחותית ביותר, בעלת פוטנציאל גבוה יותר לשנת היעד 2030, תואמת לסכימה התנועתית, בעלת אומדן זול יותר, נותנת את הפתרון הטוב ביותר ליציאה ממתחם חנה וסע לכיוון מזרח ועומדת בכל התנאים שהוחלט עליהם בבג"צ.

רות לב רן: בדיקת היתכנות רמפה לירושלים – תכנית זו נולדה מהצורך להגיש שינוי לתמ"א/2/4/א על מנת להקטין את שטח המחלף כפי שמוכתב מההסכם בבג"צ. תנאי נוסף בהסכם הוא ביטול הרמפה מנתבי"ג לירושלים. הביטול הנ"ל מייצר מחלף שאיננו מתפקד באופן מלא. לכן, נבדקה האופציה לתוספת רמפה בעתיד מתחת לכביש 1.

בועז גרוס: על מנת לאפשר במחלף רמפה לכיוון ירושלים יש לייצר רמפה תת קרקעית. ניתן לתכנן את הרמפה בתוך הקו הכחול של התכנית אך זו תוספת לזכות הדרך.

רוני נהון: המשמעות של תכנון רמפה לירושלים היא הגדלת הגבולות שנקבעו בבג"צ ב-30 דונם. אנשי כפר חב"ד לא התנגדו לתכנית הזו, אך הם מבקשים לאפשר התכנות תנועתית להקמת 2 תחנות תדלוק וכן לאפשר נגישות לשטחים חקלאיים מדרום לכביש 1 ע"י הורדת מפלס הדרך. הישוב בעד הקמת הגשר הישיר שהוצע.

רות לב רן: מבהירה שהכוונה היא לא לתכנן תחנות תדלוק כחלק מהמחלף, אלא שהגאומטריה המוצעת למחלף תאפשר תכנון גם של תחנות תדלוק.

יואב צלניקר: בתסקיר ההשפעה על הסביבה הייתה התייחסות בחלופות להתכנות של תחנות תדלוק. זו לא המהות של המחלף והוא מתנגד לכך.

אסא יהושפט: מסביר שזה לא היה שיקול בבחינת החלופות.

שרון איצקוביץ: לא רואה פסול בכך שבבחינת החלופות יהיה שיקול של התכנות הקמת תחנות תדלוק.

אבי שרייבר: הניקוז מתבסס על תעלות פתוחות שיתנקזו למעבר תחתי שינוקז בשאיבה כלפי מעלה. ההצעה היא שבתוך המשולש הגדול מצפון לדרך מס' 1 בתוך תחום המחלף, תבנה בריכת השהיה שתנקז את המים ובשעת צורך תופעל משאבה שתנקז את המים בתעלות פתוחות לנחל שפירים. מבהיר שיש חתך מספיק גדול כדי שלא תיווצר פגיעה במי התהום. אקוסטיקה – יש שני אלמנטים אקוסטיים בתחום הפרויקט – יש פתרון אקוסטי באחיעזר, וקיר שבת שקיים היום בכפר חב"ד שיוזז בעקבות הפרויקט.

אשר אלפר: המוסד בית רבקה נמצא 250 מטר מהקו הכחול של הפרויקט. נערכה בדיקה של השפעת הפרויקט על רעש למוסד. הבדיקה נערכה על בסיס מסמך בשם מתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים, הקובע שאם אין שינוי מהותי מבחינה אקוסטית בעקבות פרויקט תחבורתי לא נדרש לבצע מיגונים אקוסטיים. תוצאת הבדיקה היא שהפרויקט לא גורם לשינוי מהותי ולכן לא נדרשים מיגונים אקוסטיים. תוצאות הבדיקה קובעות שנדרש מיגון אקוסטי לישוב אחיעזר.

יואב צלניקר: יש מחלוקת בין צוות התכנון לבין המשרד להגנת הסביבה אם נדרש מיגון אקוסטי לישוב בית רבקה. בתסקיר נכתב שמוסד בית רבקה נחשף לרעשים חריגים והפתרון ינתן בתכנית מח/112. פתרון זה לא מקובל על המשרד להגנת הסביבה, ולדעת המשרד הפרויקט הנדון היום מייצר מפלסי רעש חריגים לבית רבקה. פתרון אקוסטי מתוקף תכנית מח/112 הוא פתרון לא רלבנטי בשל אלמנט הזמן.

אסא יהושפט: להבנת חברת נתיבי ישראל הפרויקט הנוכחי לא יפגע בבית רבקה אלא פרויקט של הרחבת כביש 1.

סילביאן ניידמן: לדעתו, הפרויקט דווקא מקטין את הרעש הקיים היום לבית רבקה.

אשר אלפר: המשרד להגנת הסביבה צודק בכך שמחזויים שנעשו יש רעש מעל המותר, אך הפרויקט הנדון היום לא מייצר עלייה מהותית ברעש.

יואב צלניקר: מציע שאשר אלפר ישב עם הגורם המקצועי מהמשרד להגנת הסביבה כדי לפתור את הקונפליקט.

אייל קלייזר: מפרט נושאים נוספים שנבחנו בתסקיר:

1. איכות אוויר - מבחינת איכות אוויר אין פערים בין המצב הקיים לבין המצב המוצע.
2. שיקום נופי - במסגרת עבודות השיקום הנופי יבוצעו שתילות משמעותיות בתוך כל תא שטח המחלף.
3. שטחי התארגנות - במסגרת התסקיר נבחרו שטחי התארגנות לעבודות. שטחי ההתארגנות מחוץ לתחום סביבת נחל שפירים.

יואב צלניקר: מצגי את חוות דעת המשרד להגנת הסביבה לתסקיר ההשפעה על הסביבה. התסקיר הוגש ונדרשו השלמות שבוצעו. מבהיר שהמשרד עמד בלוח הזמנים לבדיקת התסקיר.

סבור כי חלופה 1A אשר קודמה הינה סבירה ונותנת מענה לחלק גדול מהנושאים הסביבתיים, תחת התנאים שהוצגו בחוות הדעת. מצר על כך שחלופות אחרות נפסלו על קריטריונים תחבורתיים ושיקולים תנועתיים בטיחותיים.

מפרט את הדגשים שנתן המשרד להגנת הסביבה:

1. נגישות בין הישובים – היה חשוב למשרד להגנת הסביבה שלא תפגע הקישוריות להולכי רגל ולרוכבי אופניים בין הישובים בשל קידום הפרויקטים התחבורתיים במרחב.
2. נחל שפירים – החלופה שנבחרה קובעת שנדרש להסיט את הנחל למרחק מסוים ולציר אופקי אחר. המשרד מקבל את ההצעה אך חשוב שהפרויקט יעשה בצורה ראויה בתיאום עם רשות הניקוז, כך שהנחל יראה כנחל טבעי. בנוסף, חשוב שיבוצע קישור למעברי מיס ולמעברי בע"ח.
3. אתרי התארגנות – מקובלת עליהם החרגת אתרי התארגנות מאזור סביבת הנחל.
4. איכות אוויר - יש עליה בפרמטרים למזהמים שונים עד לשנת היעד של 2030. אך עדיין אין חריגה מתקני המשרד להגנת הסביבה.

5. אקוסטיקה - קיימת מחלוקת האם נדרש לתת פתרון אקוסטי לבית רבקה. קיימים הפרשים בחצי דציבל בין התוצאות שהוצגו בתסקיר לבין חוות דעת המשרד להגנת הסביבה. לכן, מבקשים שיבוצע מסמך אקוסטי מפורט לעת התכנון המפורט, ומבקשים להטמיע בהוראות התכנית את ההערות לפרק ה'.
6. מפעל בטון - ככל שצריך מפעל בטון צריך להגיש לו מסמך סביבתי במסגרת הצוות המלווה.
7. נגישות - קריטי לקיים את המעבר הידידותי והקצר ביותר האפשרי בין הישובים.
8. רמפה מנתב"ג לירושלים - פתרון נכון והגיוני והמשרד לא מתנגד לו אך המשרד אדיש לכל להחלטה בעניין.

דוד דשן דויטש: חושב שכן צריך לבצע את הרמפות מנתב"ג לירושלים ומירושלים לנתב"ג היום. לא יעלה על הדעת שהמדינה מתכננת מחלף ללא פתרון לכיוון ירושלים. מחיר של גריעת 30 דונם עבור רמפה לירושלים היא מחיר סביר ביחס ליתרון של הגישה לירושלים. לכן, אם אפשר להכניס היום בתכנון את פתרונות הגישה לירושלים חשוב שכך יעשה.

איגום המים - חשוב מאוד לתת פתרון טוב לניקוז המים.

תאורה - חשוב לקחת בחשבון תאורה שלא תפריע לטיסות.

דבוצי שפנר: שדה תעופה בן-גוריון הינו השדה הבינלאומי היחידי שיש בישראל נכון להיום. המחלף המוצע הינו דרך הכניסה העיקרית לשדה התעופה. המחלף הקיים היום הוא לא המחלף המקורי אלא נולד בעקבות ההתנגדות של כפר חב"ד. המחלף המוצע הוא המחלף המועדף על רשות שדות התעופה. לכן, עמדת רשות שדות התעופה היא שיש צורך במחלף שלם, שיכלול את כל התנועות כולל רמפה לירושלים. במידה ואי אפשר לבצע היום את הרמפות לירושלים, חשוב שהתמ"א תאפשר ביצוע עתידי של התוויית הדרכים מזרחה.

אישור רת"א - התכנית היא בתחום מגבלות של תכנית מתאר ארצית של שדה התעופה תמ"א/2/4, והנושא חייב להיות מתואם עם רת"א לגבי הגבהים והתאורה. בנוסף, נדרש תיאום עם הביטחון של נתב"ג.

רות לב רן: נערך תיאום עם הביטחון של נתב"ג.

אילנה שפרן: רת"א העלתה נושא של בטיחות טיסה ואין כל בעיה שיערך תיאום בין צוות התכנון לבין רת"א.

מיכה קוטלר: חברת כביש חוצה ישראל ממונה על פרויקט הנתיב המהיר שבתחום התכנית. התכנית של המחלף מתואמת עם החברה. הכניסה לכביש 1 מזרח מחניון חנה וסע עמוסה מאוד היום, ולפי התחזיות התנועה תוכפל. חלופה A1 מקובלת על החברה, וחשוב שישמר רצף הכניסה לכביש 1. החברה מסכימה עם הפסילה של חלופה 2 עם הכיכר, מכיוון שהיא מורידה את רמת השירות של התנועה היוצאת מכיוון החניון חנה וסע.

אסא יהושפט: לא מסכים עם הקביעה של יואב צלניקר ששיקולים תנועתיים-בטיחותיים לא צריכים להוות קריטריון לבחינת חלופות.

הלל זוסמן: מסכים עם כך שיש לכלול בתכנית את האופציה של הגישה מירושלים ואל ירושלים. לא מסכים שהתכנית תתייחס לנושא של תחנות תדלוק. אסור שיהיה מצב שפוגעים בנושאים תנועתיים ואחרים כדי לאפשר התכנות של תחנות תדלוק.

חשוב לשמור על החיבור של מעבר הולכי רגל ורכיבה בין הישובים. חשוב שיהיו שבילים רחבים ונוחים במעברים וימצא המענה הטוב ביותר. כנראה זו תהיה נקודת חיבור מאוד משמעותית בין פארק אריאל שרון ללטרון.

אורנה להמן: מסכימה עם עמדתו של אסא יהושפט שכל החלופות שהוצגו בדיון ראויות. גישה לירושלים - למרות שיש הסכם בבג"צ, חשוב לקבל את התמיכה של המועצה הארצית ליצירת הקשר בין המחלף לירושלים בשני הכיוונים.

שרון איצקוביץ: תחנות דלק הן לטובת הציבור והדבר תואם את החלטת הממשלה. פורום זה הוא לא הפורום לאישור תחנות תדלוק אך לא מבין את הטעם להתנגד לאפשר אופציה עתידית לאפשרות להקמת התחנות.

נחום פלד: מסכים שצריך לאפשר את האופציות לגישות לירושלים, אך אין נחיצות להקים את הגישות לירושלים כבר היום.

החלטה

הועדה לתחבורה יבשתית, לאחר שהוצגו בפניה החלופות, התרשמה כי חלופה A1 הינה החלופה העדיפה הן מהבחינות התחבורתיות התפעוליות, הבנת המסלול, קיבולת, שילוט, התאמה לצרכים.

הועדה בחנה, לבקשת המועצה הארצית את שאלת הצורך ברמפה המחברת את הבאים ממזרח אל מחלף כפר חב"ד. הועדה סבורה כי בטווח הקרוב אין צורך בחיבור אל ממזרח, בהתחשב בעובדה כי קיימת כניסה ויציאה מזרחית (מחלף נתב"ג הקיים).

עם זאת, משום שהדרישות התפעוליות של רש"ת מצביעות על צורך באיחוד שערים ומאחר ובדיקה של תוספת השטחים הנדרשת לשימור אופציה זו מצביעה על שטחים מצומצמים יחסית, סבורה הועדה כי התוכנית צריכה לכלול גם את שטח הרמפות ואלו יבוצעו אם וכאשר ידרשו. הצוות המלווה של התוכנית יחליט על הצורך והמועד של ביצוע הרמפות אל וממזרח.

התחברות להפרדה המפלסית בתת"ל 26 / 206 - הקו הכחול של התוכנית יורחב ויכלול את האפשרות להקמת מעבר להולכי רגל ולרוכבי אופניים מעל המסילה שיתחבר להפרדה המפלסית.

להוראות התוכנית יתווספו הוראות פרק ה' של התסקיר, למעט הוראות המבוטאות ממילא בתקנות, וכן ההוראות הבאות:

פרק 5.8 בתסקיר, הנוגע להנחיות למניעת זיהום אויר, יתווסף להוראות התוכנית, וכן סעיף 4.6.6 בתסקיר הנוגע למזעור מטרדי אבק בעת הקמת הפרויקט.

התכנון המפורט לדרך, כולל התייחסות להיבטים האקוסטיים במסמך אקוסטי מפורט, יובאו בפני הצוות המלווה, הקבוע בהוראות תמ"א/4/2 א, שיוקם לצורך כך. נדרש תיאום עם רת"א ורש"ת.

הועדה ממליצה בפני המועצה הארצית על העברת התוכנית להערות הועדות המחוזיות והשגות הציבור, לאחר שתתוקן על פי הנחיות הועדה המשותפת.

המשרד להגנת הסביבה יבחן שוב את נושא הדרישה של המשרד להגנת הסביבה למגן את בית רבקה.