

GIDEON FISHER & CO.

Law Offices and Notary

PARLEX INTERNATIONAL LAW GROUP

Gideon Fisher- LL.M. Cambridge, FCI Arb

Daphna Fisher	Inbal Aharon
Ram Toren, Notary	Ofer Reznik
Naama Zer-Kavod	Limor Amit
Refael Yulzari	Haim Sharvit
Dan Shwec	Vered Barr
Amitai Naveh	Moshe Zoaretz
Raz Even-Har	Michael Vitan
Hila Tsairi	Oron Moshe
Shira Freedom	Gali Bitton
Matan Geringer	Shai Cohen

Itay Ben-Ami
Carole Aker
Yair Benyamini
Zohar Drookman
Amit Herrmann
Shir Barzilay
Yedidya Lau
Ziv Karmi

גדעון פישר- קיימברידג' LL.M, מוסמך לבוררות בינ"ל FCI Arb	ענבל אהרן	דפנה פישר
איתי בן- עמי	עופר רזניק	רם תורן, נוטריון
קרול אקער	לימור עמית	נעמה זר- כבוד
יאיר בנימיני	חיים שרביט	רפאל יולזרי
זהר דרוקמן	ורד בר	דן שווע
עמית הרמן	משה זוארץ	אמתי נוה
שיר ברזילי	מיכאל ויטן	רוז אבן- הר
ידידיה לאו	אורון משה	הילה צאירי
זיו כרמי	גלי ביטון	שירה פרידון
	שי כהן	מתן גרינגר

י"ב כסלו, תשע"ח
30 נובמבר, 2017

לכבוד
מזכיר המועצה הארצית לתכנון ובניה
ת.ד. 6158
ירושלים 9195016

א.נ.,

הנדון: התנגדות לתמ"א 2/א/4/2 מחלף כניסה מערבי לנתב"ג

בשם המועצה האזורית עמק לוד והוועדה המקומית לתכנון ולבניה "עמק לוד" (להלן: "המתנגדות"), המועצה האזורית והוועדה המקומית לתכנון ולבניה בתחומן מצויה התכנית, הרינו להגיש ההתנגדות לתכנית מתאר ארצית 2/א/4/2 מחלף כניסה מערבי לנמל התעופה בן גוריון (להלן: "התכנית").

מנימוקי ההתנגדות, מתבקשת המועצה הארצית לתכנון ולבניה (להלן: "המועצה הארצית") לקבל את ההתנגדות ולערוך תיקונים ושינויים על פי המוצע או אף להביא לביטול התכנית עד להכנת תכנית כוללת למערכת התחבורה באזור והכל כמפורט בנימוקי ההתנגדות.

Parlex offices: USA | China | England | France | Germany | Italy | Spain | Switzerland | Netherlands | Sweden | Austria | Belgium | Cyprus | Luxembourg | Norway | Denmark | Poland | Greece | Turkey | Scotland | Czech Republic | Iceland

Azrieli Center, Triangular Tower, Floors 39 & 40
Tel Aviv 6701101, Israel

TEL: 972-3-6913999
FAX: 972-3-6913998

office@fisher-lawfirm.com
www.fisher-lawfirm.com

פתח דבר

עניינינו בתכנית המוגשת על ידי המועצה הארצית ביזמת החברה הממשלתית חברת נתיבי ישראל כאשר במקביל הוגשו תכנית אחרות הן על ידי החברה הממשלתית רכבת ישראל והן על ידי רשות שדות התעופה – כל התכניות הן על אותו תא שטח וגם הן נדרשות לאישור המועצה הארצית כאשר קיים קושי לוודא מהו היקף ההתנגדות הנדרש עקב העובדה כי המדובר במספר תוכניות שונות ולא ניתן לדעת מהו התיאום, ואם בכלל קיים תיאום בין כל התוכניות העוסקות באותו עניין התווית מערכת תחבורתית אשר יש בניהן זיקה ישירה.

כבר בפתח הדברים יובהר כי הגם שבדברי ההסבר לתכנית נקבע כי תכנית זו מבקשת ליישם את הסכם הפשרה בין מדינת ישראל לבין המועצה האזורית עמק לוד וכפר חב"ד, עיון בה מעלה כי התכנית מפרה את אותה הבטחה שלטונית המעוגנת בפסק דין של בית המשפט העליון בשבתו כבג"ץ – לא פחות.

כמפורט להלן, למתנגדות טעמים ענייניים ומהותיים של הפרת הבטחה שלטונית שקיבלה תוקף של פסק דין כאמור, וטעמים תכנוניים בשל מפגעים אקוסטיים, ויזואליים ומפגעי נגישות.

וידגש כבר כאן: המדובר בתכנית המקודמת על ידי המדינה. בימים אלה מקדמת במקביל, על אותו תא שטח, רכבת ישראל – בשם מדינת ישראל תכנית אחרת. מן הראוי היה כי המדינה, על ידי גורמיה השונים, תכין תכנית תחבורתית **אחת לכל מערך התחבורה** והמביאה במניין השיקולים את כל ההיבטים התכנוניים-תחבורתיים. הרי מוסד התכנון העליון של מדינת ישראל חייב לפעול לראיה כוללת הוליסטית ותאום בין זרועות השונות של מדינת ישראל. הרי נאמר לא פעם כי יש מדינה אחת וראוי כי היא תדבר בקול אחד לכן צריך המועצה הארצית לפעול לתכנון הקרקע בהתאם לכך בתוכנית אחת כוללת ולא במספר תכניות במקביל.

ואלה נימוקי ההתנגדות :

1. בנובמבר 1997 הופקעו שטחים בהיקף של כ- 2000 דונמים מתחום שיפוט המתנגדות, לטובת נמל התעופה בן גוריון להקמת פרויקט נתב"ג 2000. כעת נדרש שטח של כ- 600 דונמים נוספים לצורך הקמת המחלף נשוא התכנית.
2. בהפקעות אלה היישובים כפר חב"ד וצפריה איבדו את כל חלקות ב' בנחלות ואילו היישוב כפר חב"ד כיום מצוי במצוקת קרקע פנויה והעדר יכולת התרחבות שתתאים את הגידול הדמוגרפי הטבעי.

הפרת הסכם שקיבל תוקף של פסק דין

3. ביום 5.6.2006 ניתן, במסגרת בג"ץ 6788/01, תוקף של פסק דין להסכם שהושג בין המדינה – מע"צ, שר התחבורה ורשות שדות התעופה לבין המועצה האזורית עמק לוד וכפר חב"ד (להלן: "**הסכם הפשרה**"), הקובע כדלקמן:
"הסיכום שהושג בין הצדדים הוא כדלקמן:

- 2.1 בתוך שנתיים ממועד חתימת מודעה זו ולכל המאוחר עם תחילת ביצוע דרך היציאה מטרמינל 3 בנתב"ג לכיוון תל אביב (פניה ימינה), יגיש משרד התחבורה או מי מטעמו שינוי תמ"א 2/4' במגמה לאפשר מעבר תחתי של דרך הכניסה לטרמינל מתל אביב, מתחת לכביש מספר 1, ביטול רמפת היציאה מהטרמינל לכיוון ירושלים וצמצום גבולות התכנית כתוצאה מכך (להלן: "**השינוי לתמ"א**"), הכל בכפוף לאישור מוסדות התכנון.
מנכ"ל החברה הלאומית לדרכים, יהיה רשאי לאשר דחייה במועד להגשת השינוי לתמ"א גם מעבר לשנתיים האמורות לעיל.
עותק מתשריט ייעודי הקרקע שיוגש במסגרת שינוי התמ"א מצ"ב ומסומן נספח א'
עותק מתשריט חתכים עקרוניים מצ"ב ומסומן נספח ב'.
- 2.2 החברה הלאומית לדרכים תפתח לתנועה את רמפות המחלף רק לאחר שתשלים הקמתו של מיסוך בצד הדרומי של המחלף, אשר יסתייר באופן מלא את התנועה ברמפות המחלף המיסוך ישמש גם לצורך הפחתת הרעש וזאת בהתאם לממצאי תסקיר השפעה על הסביבה שנערך לצורך הקמת המחלף.

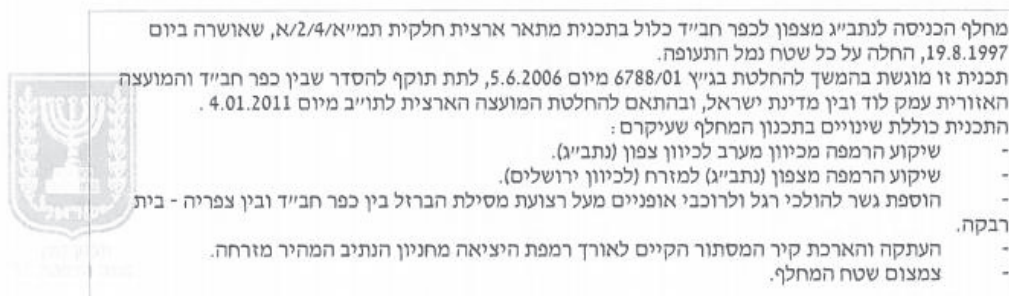
- 2.3 המחלף יבוצע במתכונתו על פי השינוי לתמ"א 2/4' ובשיקוע של הרמפה מת"א לנתב"ג מתחת לציר כביש מס' 1.
- 2.4 החברה הלאומית לדרכים תפעל להגדלת המעבר התת קרקעי מתחת לכביש מס' 1 באופן שיוכפל גודלו הנוכחי לתנועה דו כיוונית. החברה הלאומית לדרכים תשקול את ביצוע ההגדלה, כאמור, במסגרת השלב הראשון של הפרויקט.
- 2.5 החברה הלאומית לדרכים לא תתנגד להגשת תכנית/יות על ידי כפר חב"ד שמטרתן הקמת תחנת דלק בשטח כפר חב"ד, מצפון לכביש מס' 1 ותחנת דלק בשטח כפר חב"ד מזרוע לכביש מס' 1, ככל שתחנות דלק אלה תואמות את הוראות תמ"א 18 על שינוייה, כפי שתהיינה מעת לעת, וכן לא תתנגד להגשת שינוי לתמ"א 18 לצורך הקמת תחנות התדלוק האמורות על הדרך ה- CD במחלף. מובהר, כי הסכמת החברה הלאומית לדרכים להקמת תחנת דלק, כאמור אין בה כדי לכבול את שיקול דעתו של משרד התחבורה בועדות התכנון. בטרם הגשת השינוי לתמ"א 2/4' תבחן החברה הלאומית לדרכים בחיוב אפשרות להתאים את תכנית התנועה ואת תשריט ייעודי הקרקע (נספח א') באופן שיאפשר, ככל שהדבר ניתן, הגשת תכנית לתחנות דלק כאמור, בהתאם ו/או בשינוי להוראות תמ"א 18. מובהר, כי אין באמור בסעיף זה כדי לחייב את החברה הלאומית לדרכים לערוך שינויים כלשהם בתכנית התנועה, והיא תעשה כן על פי שיקול דעתה הבלעדי.
- 2.6 עם הגשת השינוי לתמ"א 2/4' יוגש גם שינוי להוראות התכנית, על פיו, שינוי ייעודם של שטחים שלא יידרשו, לדעת משרד התחבורה, לצורך סלילת הדרך, לא ייחשב שינוי לתמ"א, ויהיה בסמכות הועדה המחוזית.
- 2.7 החברה הלאומית לדרכים לא תתנגד לבקשת כפר חב"ד להקלה בקו בנין – 10 מ' משפת הדרך משרד התחבורה יבחן את בקשת כפר חב"ד לכשתובא בפני מוסדות התכנון....."

העתק הסכם פשרה בבג"ץ 6788/01 מצ"ב נספח א'.

4. היינו, בהתאם להסכם הפשרה אשר קיבל כאמור תוקף של פסק דין במסגרת עתירה לבג"ץ, הוסכם כי דרך הכניסה לנתב"ג מכיוון תל אביב תהיה תת קרקעית (מנהרה), תבוטל הרמפה לירושלים, יצומצמו גבולות התכנית ויוקם מיגון אקוסטי איכותי ונופי.

5. ראוי לציין כי בעוד במסגרת דברי ההסבר לתכנית נקבע במפורש: "תכנית זו מוגשת בהמשך להחלטת בג"ץ 6788/01 מיום 5.6.2006, לתת תוקף להסדר שבין כפר חב"ד והמועצה האזורית עמק לוד ובין מדינת ישראל, ובהתאם להחלטת המועצה הארצית לתוי"ב מיום 4.01.2011. התכנית כוללת שינויים בתכנון המחלף שיעיקרם:
- שיקוע הרמפה מכיוון מערב לכיוון צפון (נתב"ג).
 - שיקוע הרמפה מצפון (נתב"ג) למזרח (לכיוון ירושלים).
 - הוספת גשר להולכי רגל ולרוכבי אופניים מעל רצועת מסילת הברזל בין כפר חב"ד ובין צפריה - בית רבקה.
 - העתקה והארכת קיר המסתור הקיים לאורך רמפת היציאה מחניון הנתיב המהיר מזרחה.
 - צמצום שטח המחלף.
6. כך, בדברי ההסבר לתכנית:

דברי הסבר לתכנית



7. וכן, הגם שבמסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה – תת"ל 33 מסילה רביעית באיילון, אשר הוכן עבור חברת נתיבי ישראל (להלן: "תסקיר ההשפעה על הסביבה – תת"ל 33"), בפרק 1.2.2.1, בעמ' 54, מצוין במפורש כי התכנית אמורה לעמוד בהוראות הסכם הפשרה, הרי שבפועל תכנית זו מפרה את ההבטחה השלטונית המעוגנת בהסכם הפשרה, כדלקמן:

"תמ"א 2/א/4/2 - מחלף נתב"ג מערב (כפר חב"ד)

תמ"א 2/א/4/2 הנה תכנית בהכנה למחלף כפר חב"ד בהתאם לפסק דין בית המשפט העליון מיום 5.6.2006 המשנה את תכנית 2/א/4 בתחום המחלף. התכנית כוללת שינויים בתכנון המחלף שיעיקרם: צמצום שטח המחלף (כאמור, שינוי לתמ"א 2/א/4), שיקוע רמפות, ביטול הרמפה מנתב"ג למזרח, הרחבת המעבר התת קרקעי הקיים מתחת לכביש מס' 1 המקשר בין כפר חב"ד לצפריה. במסגרת התכנון המפורט של התכנית יכין יזם התכנית נספח ביצוע מפורט למיגון אקוסטי. בתכנית זו מוגדרים 4 נתיבים לכיוון ירושלים בכביש מס' 1. תכנון כביש מס' 1 בתת"ל 33 כולל אף הוא 4 נתיבים לכיוון ירושלים ומתחבר לתכנית מחלף נתב"ג מערב. דיון בהמלצות תסקיר ההשפעה על הסביבה שנערך לתמ"א זו נדון בפני הוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית באפריל 2013"

8. ובהמשך בפרק 1.2.5.2 מערך הדרכים הקיים, מתייחס תסקיר ההשפעה על הסביבה – תת"ל 33, בעמ' 103 לתכנון החדש, כדלקמן:

"מחלף נתב"ג מערב/חב"ד"

מחלף חדש סמוך ל כפר חב"ד ב מאושר מסגרת תמ"א 2/4 לפיתוח נמל התעופה בן גוריון (ראו פירוט בסעיף 1.2.2.1 לעיל) ויאפשר גישה לנמל התעופה בן-גוריון. המועצה הלאומית לדרכים מקדמת כיום תכנון חדש של המחלף המאושר (תמ"א 2/4). התכנית כוללת 4 נתיבים בכביש מס' 1 במסלול לכיוון ירושלים. תת"ל 33 תכלול גם היא 4 נתיבים במסלול זה ותתחבר לתכנון של מחלף חב"ד."

9. גם בהקשר זה אין כל אזכור למחלף באופן המוצע בתכנית והחורג מההבטחה השלטונית של מדינת ישראל כלפי המתנגדות אשר קיבלה ביטוי בהסכם הפשרה.

10. היינו, במקום לתכנן דרך כניסה לנתב"ג מכיון ת"א תת קרקעית, ביטול רמפה לירושלים, צמצום גבולות התכנית והקמת מיגון אקוסטי, התכנית קובעת שיקוע רמפה מכיוון מערב לכיוון צפון, שיקוע רמפה מצפון למזרח לכיוון ירושלים והוספת גשר מחלף ובו לא רק גשר להולכי רגל ולרוכבי אופניים כי אם גם לרכבים המתנשא באוויר ובגובה של 13 מטרים מעל לפני הקרקע (בגובה של בניין בן 4.5 קומות) בסמוך לישובים כפר חב"ד וצפריה.

התכנית פוגענית יתר על המידה:

11. המתנגדות תטענה כי כפי הנראה, נוכח העובדה שבזמן הכנת התכנית המקורית, שכונת ההרחבה בצפריה לא היתה קיימת, מתכנני התכנית התעלמו מקיומה – דבר המחייב תיקון התכנית.

12. בנוסף, מתכנני התכנית לא הביאו במניין השיקולים את המפגעים הצפויים בהכרח מהקמת המחלף (נזקי רעש, זיהום אוויר, שינוי ציביון האיזור, נוף ועוד), ואת

הנזקים שייגרמו לשכונת ההרחבה בה מתגוררים 250 תושבים בכ-50 בתי אב הסמוכים מאוד כאמור למחלף.

13. ניכר שמתכנני התכנית לא נתנו את הדעת לכך שבמרחק של מטרים ספורים מחלון ביתם של התושבים, המתגוררים בבית רבקה וצפריה, יוקם גשר המחבר את המחלף מעל לנחל איילון לכביש הפנימי בנתב"ג שגובהו יהיה כ-6.5 מטרים אשר יהפוך לחלק בלתי נפרד מהנוף חצר ביתם.

14. בנוסף, הוספת שטח תיפועלי ובידוק מאחורי הבתים כדרישה חדשה של רשות שדות התעופה – תביא למפגע רעש ותנועה ערה 24 שעות ביממה במשך 7 ימים בשבוע. הדבר יביא לפגיעה קשה בחיי התושבים ובאורחות חייהם ולכן עומדות המתנגדות על כך שתכנון עמדת הבידוק תהא בתוך שטח נתב"ג.

15. תכנון המחלף כמוצע בתכנית מהווה מפגע ויזואלי – נופי ליישובים בתחומן של המתנגדות, מהווה מפגע אקוסטי קשה ונושא בעיות נגישות – המדובר בגשר המתנשא לגובה של כ-4 ½ קומות שאמור לשמש מעבר יחידי בין שני קצוות, מעבר לבתי ספר ואמור לשרת תושבים לרבות ילדים ובעלי מוגבלות בתנועה.

16. התכנון המוצע אינו עומד בחוק הנגישות ופוגע פגיעה קשה ובלתי מיידתית בבעלי מוגבלויות. הפתרון המוצע לנגישות באמצעות רמפות ארוכות וספיראליות איננו פתרון ראוי ומידתי.

17. ראוי עוד לציין כי כל התושבים ביישובים צפריה, כפר חב"ד ובית רבקה הנמנים על חסידות חב"ד, הינם דתיים וחרדים. גשר זה עשוי להביא גם לפגיעה בצביון חייהם ולפגיעה בניהול אורח חייהם שכן אין כל ערובה כי לא יעברו בגשר רכבים בימי המנוחה שבתות וחגים.

18. המתנגדות ידגישו כי הפתרון שקיבל ביטוי בהסכם הפשרה הוא פתרון שפגיעתו

פחותה ומידתית :

א. הורדת כביש הרכבים וחיבור הכביש המחבר בין כפר חב"ד לצפריה – לא באמצעות גשר עילי כי אם מתחת לפני הקרקע. פתרון זה ניתן ליישום די בקלות ובעלויות נמוכות יותר. לכן, גם הועדה המחוזית מחוז מרכז ממליצה על פתרון זה שהוצג לה בדיון מתאריך 20.11.2017.

ב. המעבר בין צפריה ובית רבקה לכפר חב"ד יהיה נגיש למשתמשים בדרך ובהם נהגים, הולכי הרגל ורוכבי האופנים – ובחלקו נכון שיהיה תת קרקעי במנהרה ובחלקו על גובה פני הקרקע.

ג. קביעת פתרונות אקוסטיים ברורים במסגרת התכנית (ולא במסגרת תנאים להיתר בניה). המתנגדות עומדות על הדרישה להקמת מיגון אקוסטי איכותי ונופי שייתן מענה לתושבי בית רבקה וצפריה אשר בתיים סמוכים לדרך.

19. ביום 20.11.2017 התקיימה ישיבה בוועדה המחוזית שמספרה 2017019 בהשתתפות חברי מליאת הוועדה, נציגי המועצה והמתכננים ובה הוצגה התכנית.

20. המתנגדות הציגו את עמדתן והבהירו כי נכון וראוי לתקן את התכנית באופן הבא:

20.1 ראשית כי יש לאחד בין התכניות שהוגשו על ידי רכבת ישראל ונתיבי ישראל לתכנית תחבורה אחת כוללנית (וודאי לאור ניסיון העבר).

20.2 כי יש לבטל את הגשר המתוכנן מעל לכביש מספר 1 והמעבר בין היישובים יהיה מתחת לכביש.

20.3 כי יתקיים מעבר נגיש ובטיחותי להולכי הרגל ולרוכבי האופניים.

20.4 כי יש לדאוג שיפורטו במסגרת הוראות התכנית הפתרונות האקוסטיים – דבר שלא בוצע בעת הפקדתה.

20.5 כי התכנית תביא במניין השיקולים היתכנות לתחנות תדלוק בשטח כפר חב"ד הן מצפון לכביש מס' 1 והן מזרוע לכביש מספר 1 - כפי שהוסכם במסגרת הסכם הפשרה.

20.6 כמו כן, יש לתאם את התוכנית עם התוכניות של כפר חב"ד בעניין תחנות התדלוק בהתאם להסכם הפרשה.

21. הוועדה המחוזית מצאה טעם בדברי המתנגדות וקבעה בהחלטתה מיום 23.11.2017 כד:

הוועדה סבורה כי נכון שהתכנית תאפשר גם מעבר תת קרקעי של הכביש המקשר בין צפריה וכפר חב"ד וחיבור מעבר הולכי רגל בתת קרקע. לאור האמור, הוועדה מבקשת מהמועצה הארצית שהתכנית תאפשר לבחון אפשרות של מעברים תת קרקעיים, שיאפשרו נגישות מהירה ונוחה יותר ותענה על צרכי התושבים באזור.

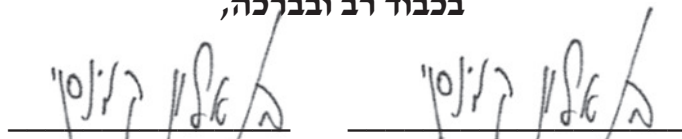
22. נוכח כל האמור, מתבקשת המועצה הארצית לדחות התכנית במתכונתה ולהורות על תיקונה על פי האמור בהתנגדות זו.

23. מצורף בזה תצהיר מטעם המתנגדות לתמיכה בעובדות המפורטות בהתנגדות.

24. נבקשכם כי כל בקשה ו/או הודעה ו/או זימון ו/או כל תכתובת בעניין יועברו למשרדנו.

25. אין במכתב התנגדות זה כדי למצות את טענות מרשותנו והן שומרות על זכותן להעלות טענות נוספות ו/או להציג מסמכים נוספים.

בכבוד רב ובברכה,


שירה פרידמן, עו"ד ליאור דב, עו"ד ואדריכל
גדעון פישר ושות', עו"ד

תצהיר

אני הח"מ, שאול צבעוני נושא ת.ז. שמספרה 059638825 לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר אמת וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזאת בכתב כדלקמן:

1. אני עושה תצהירי זה בתמיכה ולאימות האמור בהתנגדות המועצה האזורית עמק לוד והוועדה המקומית לתכנון ולבניה "עמק לוד" כנגד תכנית מתאר ארצית תמ"א 2/א/4/2 מחלף כניסה מערבי לנתבי"ג
2. הנני מנכ"ל המועצה האזורית עמק לוד ומכוח תפקידי זה הנני בקיא בכל העובדות הכלולות בהתנגדות והן בידיעתי האישית.
3. כל הטענות המשפטיות והתכנוניות הינן נכונות לפי מיטב ידיעתי ואמונתי והמקור להן הוא ביועצים המשפטיים ובמתכננים.
4. אני מצהיר כי השם דלעיל הוא שמי, החתימה דלמטה היא חתימתי, וכי תוכן תצהירי זה אמת.


שאול צבעוני
מנכ"ל
מועצה אזורית עמק לוד
שאול צבעוני

אישור

אני הח"מ, עו"ד דן שוץ, ממגדלי עזריאלי, ת"א מאשרת בזאת כי ביום 30.11.2017 הופיע בפני מר שאול צבעוני (המוכר לי באופן אישי) ולאחר שהזהרתיו כי עליו להצהיר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק באם לא יעשה כן, אישר את נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפני.


דן שוץ, עו"ד
מ.ר. 46643
יועץ משפטי
מועצה אזורית עמק לוד
דן שוץ, עו"ד

30.11.17

תאריך

בג"צ 6788/01

בבית המשפט העליון בירושלים
בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בעניין שבין:

1. כפר חב"ד
2. המועצה האזורית עמק לוד
- על-ידי בי"כ עוה"ד בן-ציון שפר
- מועצה אזורית עמק לוד, כפר חב"ד
- טל: 03-9600793 פקס: 03-9606791

העותרות:

- נ ג ד -

1. מדינת ישראל - מע"צ (מחלקת עבודות ציבוריות)
2. שר התחבורה
3. רשות שדות התעופה
- על-ידי פרקליטות המדינה
- מרחוב צלאח א-דין 29, ירושלים

המשיבים:
משיבה פורמאלית

מודעה משותפת בדבר פשרה ובקשה למחיקת העתירה ללא מתן צו להוצאות

1 העותרות, כפר חב"ד והמועצה האזורית עמק לוד, והמשיבים, שר התחבורה ומע"צ (או מעצ - החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ כחליפתה) מתכבדים להודיע בזאת לבית המשפט הנכבד, כי הושגה בנסיגה פשרה המייטרת את הצורך בהמשך-בירורה של העתירה שהוגשה על ידי העותרות בגדרן של בג"צ 6788/01 (להלן: "העתירה"). הפשרה האמורה הושגה על דעתה ובהסכמתה של המשיבה הפורמלית, רשות שדות התעופה, והיא תאומץ ותקוים על ידי מעצ - החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ, החברה הממשלתית להוסבה פעילות מע"צ (להלן: "החברה הלאומית לדרכים").

2. הסיכום שהושג בין הצדדים הוא כדלקמן:

2.1 בתוך שנתיים ממועד חתימת מודעה זו ולכל המאוחר עם תחילת ביצוע דרך היציאה מטרמינל 3 בגתבי"ג לכיוון תל אביב (פניה ימינה), יגיש משרד התחבורה או מי מטעמו שינוי תמ"א 2/4 במגמה לאפשר מעבר תחתי של דרך הכניסה לטרמינל מתל אביב, מתחת לכביש מספר 1, ביטול רמפת היציאה מהטרמינל לכיוון ירושלים וצמצום גבולות התכנית לתוצאה מכך (להלן: "השינוי לתמ"א"), הכל בכפוף לאישור מוסדות התכנון.

מנכ"ל החברה הלאומית לדרכים, יהיה רשאי לאשר דחייה במועד הגשת השינוי לתמ"א גם מעבר לשנתיים האמורות לעיל.

עותק מתשריט ייעודי הקרקע שיוגש במסגרת שינוי התמ"א מצ"ב ומסומן נספח א'

עותק מתשריט חתכים עקרוניים מצ"ב ומסומן נספח ב'

2.2 החברה הלאומית לדרכים תפתח לתנועה את רמפות המחלף רק לאחר שתשלם הקמתו של מיסודן בצד הדרומי של המחלף, אשר יסתיר באופן מלא את התנועה ברמפות המחלף

המיסוך ישמש גם לצורך הפחתת הרעש וזאת בהתאם לממצאי תסקיר השפעה על הסביבה
שנערך לצורך הקמת המחלף

2.3 המחלף יבוצע במתכונתו על פי השינוי לתמ"א 2/4 א' ובשיקוע של הרמפה מת"א לתב"ג
מתחת לציר כביש מס' 1

2.4 החברה הלאומית לדרכים תפעל להגדלת המעבר התת קרקעי מתחת לכביש מספר 1 באופן
שיוכפל גודלו הנוכחי לתנועה דו-כיוונית. החברה הלאומית לדרכים תשקול את ביצוע
החגולה, כאמור, במסגרת השלב הראשון של הפרויקט.

2.5 החברה הלאומית לדרכים לא תתנגד להגשת תכנית/יות על ידי כפר חב"ד שמטרתן הקמת
תחנת דלק בשטח כפר חב"ד, מצפון לכביש מס' 1 ותחנת דלק בשטח כפר חב"ד מדרום לכביש
מס' 1, ככל שתחנות אלה תואמות את הוראות תמ"א 18 על שינוייה, כפי שתהיינה מעת לעת,
וכן לא תתנגד להגשת שינוי לתמ"א 18 לצורך הקמת תחנות התדלוק האמורות על דרך ה-CD
במחלף. מובהר, כי הסכמת החברה הלאומית לדרכים להקמת תחנת דלק, כאמור, אין בה
כדי לכבול את שיקול דעתו של משרד התחבורה בעדות התכנון.

בטרם הגשת השינוי לתמ"א 2/4 א' תבחן החברה הלאומית לדרכים בחיוב אפשרות להתאים
את תכנית התנועה ואת תשריט ייעודי הקרקע (נספח א') באופן שיאפשר, ככל שהזכר ניתן,
הגשת תכניות לתחנות דלק כאמור, בהתאם ואו בשינוי להוראות תמ"א 18 מובהר, כי אין
באמור בסעיף זה בכדי לחייב את החברה הלאומית לדרכים לערוך שינויים כלשהם בתכנית
התנועה, והיא תעשה כן על פי שיקול דעתה הבלעדי.

2.6 עם הגשת השינוי לתמ"א 2/4 א' יוגש גם שינוי להוראות התכנית, על פיו, שינוי ייעודם של
שטחים שלא יידרשו, לדעת משרד התחבורה, לצורך סלילת הדרך, לא ייחשב שינוי לתמ"א,
ויהיה בסמכות הועדה המחוזית

2.7 החברה הלאומית לדרכים לא תתנגד לבקשת כפר חב"ד להקלה בקו בנין - 10 מ' משפת
הדרך משרד התחבורה יבחן את בקשת כפר חב"ד לכשתובא בפני מוסדות התכנון

2.8 העתירה תמתק ללא צו לחוצאות

3 נופח עמדת המשיבים, כפי שבאה לידי ביטוי גם בתגובה שהוגשה מטעמם לבית המשפט הוכחד ביום
12.9.2001, לפיה יכל עוד לא תוגבש הסכמה בין מע"צ לבין העותרים. לעניין תפישת החלקות, כי אז
תתבצע ההפקעה וייתפסו החלקות רק לאחר כנייה של מע"צ אל בית המשפט המוסמך. בעניין זה
ובהתאם להחלטותיו, ברק, כי עם אישורו של הסכם פשרה זה ומתיקתה של העתירה, ולאחר הגשתו
של השינוי לתמ"א כמפורט בסעיף 2.1 לעיל, תהא החברה הלאומית לדרכים רשאית לתפוס את
החזקה במקרקעין הכלולים בתמ"א 2/4 א' להתחיל בביצוע העבודות להקמתו של מחלף כפר חב"ד
במתכונת המפורטת בהסכם זה

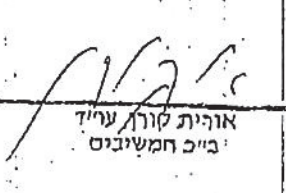
4 עם חתימת הסכם זה, יעביר כפר חב"ד לחברת נתיבי איילון בע"מ, את החזקה במקרקעין הדרושים לצורך ביצוע פרויקט נתיב מהיר, כמפורט בתשריט המצייב כנספח ב' פיצוי בגין המקרקעין האמורים ישולם על ידי חברת נתיבי איילון בהתאם לסכומים הקבועים בהסכם שייחתם בין נתיבי איילון לבין כפר חב"ד ביחס למקרקעין סמוכים שהופקעו מכפר חב"ד לצורך פרויקט הנתיב המהיר כפר חב"ד שומרת על כל טענה העומדת לו על פי כל דין ביחס לגובה הפיצוי כאמור

5 אין באמור בהסכם פשרה זה, בכדי לכבול את מי מהצדדים להגיש בעתיד (לאחר אישורו ו/או דחייתו של השינוי לתנאי המצוין בסעיף 2.1 לעיל) לאישור מוסדות התכנון כל תוכנית שאינה תואמת הוראות הסכם זה, ואין בה בכדי למנוע מהצד השני להתנגד לתכנית כאמור בכל אמצעי העובד לרשותו על פי כל דין.

6 למען הסר ספק, אין באמור בהסכם זה לעיל בכדי לשלול או לפגוע בכל זכות תביעה המוקנות ו/או פו דין למי מהעותרות ו/או לכל גורם אחר בגין הפגיעה במקרקעין ו/או בגין הפקעתם, ככל שזכות זו עומדת להם על פי כל דין.

7 אשר על כן, ובכפוף לסיכום הדברים בין הצדדים, כפי שבא לידי ביטוי בסעיף 2 לעיל, בית המשפט הנכבד מתבקש על-ידי הצדדים ליתן להסכם זה תוקף של החלטה ולהורות על מחיקת העתירה, ללא צו להוצאות.


 מעצ
 האגודה הלאומית לנתיבי איילון
 דניאל בע"מ


 אורית סורן עו"ד
 ב"כ המשיבים


 בן-ציון שפר, עו"ד
 ב"כ העותרות

היום, 31.10.06

בבית המשפט העליון בירושלים

בג"ץ 6788/01 - ט"ו

כבוד הרשמת שושנה ליבוביץ

בפני:

1. כפר חב"ד
2. המועצה האיזורית עמק לוד

העותרים:

נגד

1. מדינת ישראל - מע"צ (מחלקת עבודות ציבוריות)
2. שר התחבורה
3. רשות שדות התעופה

המשיבים:

בקשה למחיקת עתירה

החלטה

לבקשת הצדדים, ניתן בזה תוקף של החלטה להסדר המצורף המסומן באות "א". בהמשך לכך, ולפי המוסכם על הצדדים, העתירה שבכותרת תימתק ללא צו להוצאות.

ניתנה היום, י"ד בחשון תשס"ז (5.11.2006).

שושנה ליבוביץ

ר ש מ ת

העותק כמוף לשינויי עריכה וניסוח. 01067880_E16.doc טו
מרכז מידע, טל 02-6593666; אתר אינטרנט, www.court.gov.il