

ב"ה, ירושלים, 3 בדצמבר 2017

למסירה ביד.



לכבוד
המועצה הארצית לתכנון ולבניה
רח' קפלן 4,
ירושלים

מועצה נכבדה,

הנדון: השגה לתמ"א 4 / 2 / א / 2 מחלף נתב"ג מערב (כפר חב"ד)

1. בשם מרשינו, כפר חב"ד - מושב עובדים של חסידי ליובאוויטש להתיישבות חקלאית שיתופית בע"מ (להלן: "כפר חב"ד"), מוגש בזאת כתב השגה לתכנית מתאר ארצית 4 / 2 / א / 2 – מחלף נתב"ג מערב (להלן: "התכנית" ו"המחלף", בהתאמה).

כפי שנסביר להלן, התכנית במתכונתה "המופקדת" מנוגדת ניגוד גמור וזועק לפסק דינו של בית המשפט העליון בבג"ץ 6788/01, שבו קבע בית משפט, במסגרת הסדר פשרה שהושג בין הצדדים, כי יוגש שינוי תכנון למחלף, אשר יכלול, בין היתר שני נושאים עיקריים ועקרוניים כלהלן:

- **השינוי יכלול הרחבת המעבר התת קרקעי עבור כלי רכב, רוכבי אופניים והולכי רגל הקיים מתחת לכביש מספר 1, המשמש למעבר בין כפר חב"ד לצפריה וסמינר בית רבקה.**

- התכנון החדש יאפשר הקמת **שתי** תחנות תדלוק של כפר חב"ד בתחומי המחלף (אחת מצפון לכביש מס' 1 והשניה מדרום לו).

2. מגישת התכנית, חברת נתיבי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ (להלן: "נתיבי ישראל"), הפרה את פסק דינו של בית המשפט העליון, כאשר הגישה וקידמה את התכנית כך שבניגוד להחלטת בית המשפט והסדר הפשרה, התכנית מבטלת את המעבר התת קרקעי ותחתיו מציעה מעבר מורכב, מסורבל וארוך הכולל מעברים **עיליים** מעל כביש מספר 1,

ירושלים
צבי אגמון
יואב הירש
אברהם פורטן
דעואל פלאי
טל מישר
ישראל עטר
אבי שפרמן
ירון לנדאו
הלה פלג
קירה לרנר
רוחן גולדברשט
רוני מונק
ברק נ. שורץ
תמר קסטל בר-און
נועה וילינגר
סוזן אומן
זאב גוסריץ
אפרת בוגנים שאג
אור יונה
יפית שלו
גיא אריאלי
שי סהצרי
ג'זי לייסטון
נסי אנג'ל כץ
ליאור נגר

תל-אביב
דן הכהן
אורי רוזנברג *
איל ד. סאטו
יונה גושן גוששטיין
שיראל גוסמן עמיה
אסיר גודארד
גלית פלישר אברהמי
דור סברנסקי
אפרת חוזה אורד
אורי שורק
דניאל סקל
רן שלום
סירב עבאדי
ישי נ. איציקוביץ
סמיל פרי
גילי ברוקס-רון
איל תיאור שרון
יונתן קת
ענת שרקי
אפי שבה-דחב"ש
אדי אשכנזי
יגאל יוסף
סנין אביסובל
דנה חן
אורי פוגת
תום כהנא
לירון צור נוימן
אליהו דהן
גלעד יניב
רנה פריד
גיא אהרנסון
יערה בן הרוש
אנה יוד
עדי איברסס
חן גרשקוביץ
סירב יונג
סתי גולדברג
לי עוז
דור ולסוגורסקי
ניר פלדשטיין
אביגיל שדה
גל אוהב ציון
יניב כהן
אורית סקופ דגן
ניצן ספינקא
הדיה כיוף
איתן ססית
טלי אשד

אילת גולומב פלור, יועצת
איריס ציבולסקי-חבילין, יועצת
גיל אגמון, יועץ

* סוסטר גס בני-יורק



ב"ה, ירושלים, 3 בדצמבר 2017

למסירה ביד.

לכבוד
המועצה הארצית לתכנון ולבניה
רח' קפלן 4,
ירושלים

מועצה נכבדה,

הנדון: השגה לתמ"א 4 / 2 / א / 2 מחלף נתב"ג מערב (כפר חב"ד)

1. בשם מרשינו, כפר חב"ד - מושב עובדים של חסידי ליובאוויטש להתיישבות חקלאית שיתופית בע"מ (להלן: "כפר חב"ד"), מוגש בזאת כתב השגה לתכנית מתאר ארצית 4 / 2 / א / 2 – מחלף נתב"ג מערב (להלן: "התכנית" ו"המחלף", בהתאמה).

כפי שנסביר להלן, התכנית במתכונתה "המופקדת" מנוגדת ניגוד גמור וזועק לפסק דינו של בית המשפט העליון בבג"ץ 6788/01, שבו קבע בית משפט, במסגרת הסדר פשרה שהושג בין הצדדים, כי יוגש שינוי תכנון למחלף, אשר יכלול, בין היתר שני נושאים עיקריים ועקרוניים כלהלן:

- **השינוי יכלול הרחבת המעבר התת קרקעי עבור כלי רכב, רוכבי אופניים והולכי רגל הקיים מתחת לכביש מספר 1, המשמש למעבר בין כפר חב"ד לצפריה וסמינר בית רבקה.**

- התכנון החדש יאפשר הקמת **שתי** תחנות תדלוק של כפר חב"ד בתחומי המחלף (אחת מצפון לכביש מס' 1 והשניה מדרום לו).

2. מגישת התכנית, חברת נתיבי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ (להלן: "נתיבי ישראל"), הפרה את פסק דינו של בית המשפט העליון, כאשר הגישה וקידמה את התכנית כך שבניגוד להחלטת בית המשפט והסדר הפשרה, התכנית מבטלת את המעבר התת קרקעי ותחתיו מציעה מעבר מורכב, מסורבל וארוך הכולל מעברים **עיליים** מעל כביש מספר 1,

ירושלים
צבי אגמון
יואב הירש
אברם פורטן
דעואל פלאי
סל פישר
ישראל עטר
אבי שפרטן
ירון לנדאו
הלה פלג
קירה לרנר
דורון גולדברשט
רוני סונק
ברק נ. שורץ
תמר קסטל בר-און
נועה וילינגר
סוזן אונן
זאב גוטרייך
אפרת בוגנים שאג
אור יונה
יפית שלו
גיא אריאלי
שי סהצרי
ג'ואי לייסטון
נסי אנג'ל כץ
ליאור נגר

תל-אביב
דן הכהן
אורי רוזנברג *
איל ד. סאטו
יונה גושן גושטיין
שיראל גוסטן עסירה
אסיר גודארד
גלית פליישר אברהמי
דרור סברטסקי
אפרת חוזה אורד
אורי שורק
דניאל סקל
רן שלום
מירב עבאדי
ישי נ. איצקוביץ
מיכל פרי
גילי ברוקס-ורון
איל תיאודור שחן
ינונת קת
ענת שרקי
אפי שבה-דחב"ש
אדי אשכנזי
יגאל יוסף
סעין אביסכול
דנה חן
אורי פורת
תום כהנא
לירון צור ניסן
אליהו דהן
גלעד יניב
דנה פריד
גיא אהרנסון
יערה בן הרש
אנה וידר
עדי איירמס
חן גרשקוביץ
מירב יונג
מתי גולדברג
לי עוז
דוד זלוטוגורסקי
ניר פלדשטיין
אביטר שדה
גל אוהב ציון
יניב כהן
אורית סקופ דגן
ניצן ספינקא
הדיה כיוף
איתן סמית
טלי אשר

אלת גולומב פלנר, יועצת
איריס ציבולסקי-חבילין, יועצת
גיל אגמון, יועץ

* סוסטר גם בני-ירוק



שנועדו לחבר בין כפר חב"ד א' לצפריה, כפר חב"ד ב' (שבו מתגוררים כ-350 מתושבי כפר חב"ד הנדרשים להגיע לכפר חב"ד א' מדי יום ביומו), וסמינר בית רבקה (שהינו מוסד חינוך של כפר חב"ד ואליו מגיעות כל בוקר כ-2000 בנות מכפר חב"ד!), ויורכב למעשה מ-4 גשרים עיליים שונים שאורכם מספר קילומטרים:

א. גשר להולכי רגל ולרכבי אופניים, שיעבור מעל מסילת הרכבת הצמודה לכפר חב"ד, ועל מנת להגיע אליו יצטרך הולך הרגל לטפס לגובה של כ-10 מטרים, כלומר כ-3 וחצי קומות!

ב. גשר לכלי רכב שיעבור מעל מסילת הרכבת, יעלה לגובה של כ-7 מטרים, ולאחר מכן, ירד שוב למטה;

ג. לאחר מכן שני הגשרים יתחברו לגשר שלישי, לכלי רכב ולהולכי רכב, שיעבור מעל כביש מספר 1 ויטפס לגובה של עד 13 מטרים ולאחר מכן ירד שוב למטה!

ד. ולאחר מכן מתוכנן חיבור לגשר נוסף, רביעי, גם הוא לכלי רכב ולהולכי רגל, מצפריה לבית רבקה.

3. וכל זאת במקום הרחבת חלופת המעבר התת קרקעי כפי שנדרש בהחלטת בית המשפט ובהסכם

הפשרה. כלומר, **לא זו בלבד שהמעבר התת קרקעי הקיים לא מורחב בתכנית המוצעת,**

כמתחייב, כאמור, מהסכם הפשרה, התכנית המוצעת מבקשת לבטל את המעבר הקיים

ולקבוע פתרון עילי פוגעני כאמור לעיל!

4. **בנוסף, בניגוד גמור להסדר הפשרה, התכנית מקודמת ללא התאמת התכנון של המחלף**

להקמת תחנות התדלוק וללא שילוב תחנות התדלוק בתכנית.



5. לטענת כפר חב"ד התכנית במתכונת המופקדת אינה תואמת כלל וכלל לפסק דינו של בית המשפט העליון ולהסכם הפשרה. לפיכך, מבקשת כפר חב"ד מהמועצה הארצית הנכבדה לקבל את השגה ולהורות כדלקמן:

א. **לבטל את חלופת הגשרים העיליים עבור כלי רכב והולכי רגל, ולהורות על קביעת מעבר תת קרקעי מתחת לכביש 1, עבור מעבר מכפר חב"ד לצפריה ולסמינר בית רבקה.**

בעניין זה המועצה הארצית מתבקשת לאמץ חלופת תכנון מספר 1 (כפי שהוצגה בועדה המשותפת לתחבורה יבשתית), שהייתה אחת החלופות שהוצגה על ידי נתיבי ישראל, ואף הומלצה כחלופה המועדפת על ידי יועץ סביבתי מטעם נתיבי ישראל או לקבוע חלופה תת קרקעית ראויה אחרת.

לחילופין, מבוקש מנתיבי ישראל להציג חלופות ישימות אחרות למעבר תת קרקעי, ולהטמיען, בתיאום עם כפר חב"ד, בתכנית.

ב. **להטמיע את חלופות תחנות התדלוק המוצעות על ידה במסמכי התכנית המקודמת, וכן לעגן הוראות גמישות הכרחיות בהוראות התכנית, בהתאם למבוקש להלן, וזאת כדי לאפשר את השתלבותן המיטבית של תחנות התדלוק בתחומי המחלף, בהתאם לפסק דינו של בית המשפט העליון והחלטת הממשלה הנזכרת בסעיף 81 להלן.**

החלופות המוצעות מצורפות כנספח ומסומנות "1".

יודגש כי, החלופות המוצעות הועברו גם לבדיקתה של נתיבי ישראל, אשר מסרה כי ישנה **היתכנות לשילובן של תחנות התדלוק בתכנית.**



מכתב ב"כ נתיבי ישראל מיום 10.8.2017, המאשר כי ישנה היתכנות לביצוע תחנות התדלוק של כפר חב"ד בתחומי המחלף המתוכנן בתכנית מצורף כנספח ומסומן "2". (למען הסר ספק נבהיר בהקשר זה כי החלופה שנשללה במכתבה של נתיבי ישראל אינה מצורפת להשגה זו).

לחילופין, מבוקש מנתיבי ישראל להציג חלופות ישימות אחרות ולהטמיען, בתיאום עם כפר חב"ד, בתכנית.

6. בעניין זה כפר חב"ד שומרת על זכותה להגיש למועצה הנכבדה חלופות מתאימות נוספות, לשני הנושאים הנ"ל, במהלך הדיון שיערך בהשגתה.

7. יצוין כי ככל שהמועצה הנכבדה תדחה חלילה את ההשגה, הדבר יאלץ את כפר חב"ד לפנות לערכאות המתאימות, לרבות לערכאות שיפוטיות, בעילת הפרת הסכם הפשרה ו/או בתביעה לאכיפת ההסכם ו/או לקבלת פיצויים בגין ההפרה ו/או בגין בזיון בית משפט ועוד.

8. עוד נעיר בהקשר זה, כי במקביל לתכנית דנא מקדמת רכבת ישראל – בשם מדינת ישראל, תכנית אחרת, על אותו תא שטח. מן הראוי ומתבקש הוא כי המדינה תכין תכנית תחבורתית **אחת** לכל מערך התחבורה, שתביא במנין השיקולים את כלל ההיבטים התכנוניים והתחבורתיים הרלוונטיים ולא תפצל את התכנון למספר תכניות נפרדות.

9. המועצה הארצית הנכבדה, חייבת בעניין זה להפעיל גם ראייה כוללת ולדאוג לתאום בין הזרועות השונות של מדינת ישראל. לכן בעניין זה מבוקש גם לפעול לתכנון הקרקע בתוכנית אחת כוללת, ולא במספר תכניות במקביל.

רקע עובדתי ותכנוני

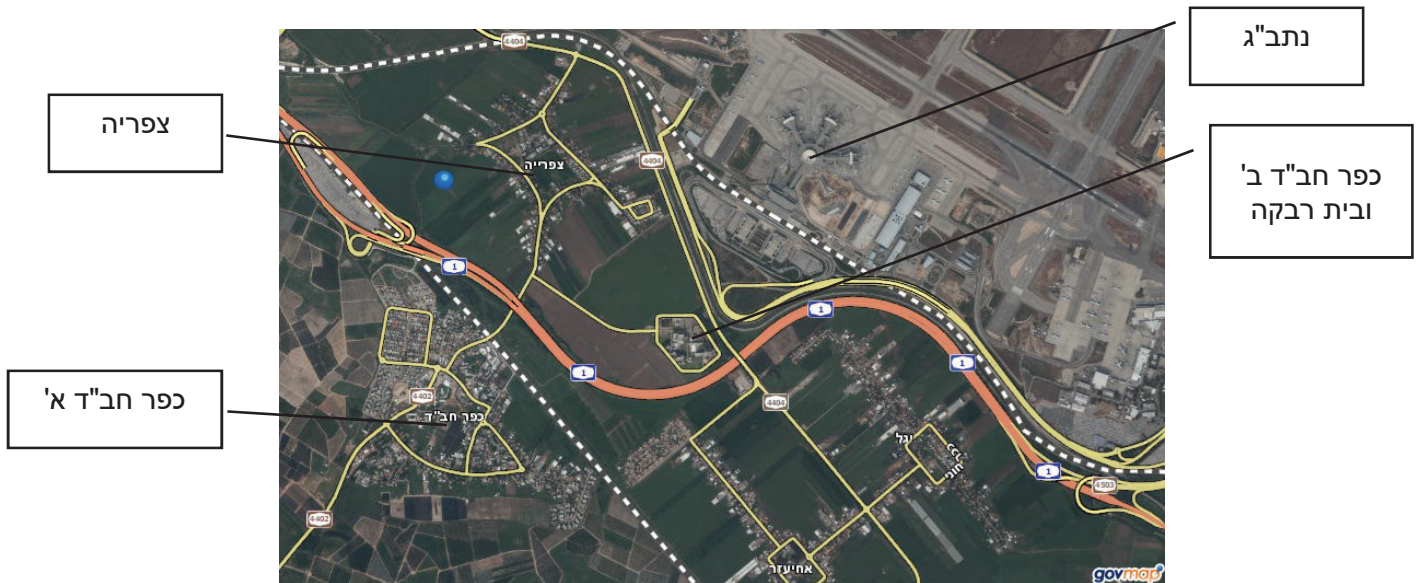
לתמיכה ופירוט השתלשלות ההליכים הרלוונטית המפורטת בפרק זה, ראו נא את העתירה שהגישה כפר חב"ד בבג"צ 6788/01, המצורפת כנספח ומסומנת "3".

10. מחלף חב"ד ממזרח לבין כפר חב"ד לצפריה, במרחק של 3,200 מטר ממחלף היציאה של מגרש ה"חנה וסע" של התיבה המהיר ובמרחק של 1,300 מטר ממחלף נתב"ג הקיים.

11. המחלף אמור להפוך לכניסה הראשית אל שדה התעופה בן גוריון, מכביש ארצי מס' 1.

12. מדרום מערב למחלף נמצא כפר חב"ד אשר בינו ובין כביש מס' 1 עוברת מסילת הרכבת בקו ת"א - לוד. מצפון למחלף נמצא הישוב צפריה. מדרום מזרח למחלף נמצא סמינר "בית רבקה".

13. ראו נא להמחשה תצלום אוויר של האזור מאתר המפות הממשלתי:



14. כפר חב"ד הינה אגודה שיתופית המאגדת ומנהלת מושב עובדים בו מתגוררים קרוב ל- 7,000 תושבים.

15. כפר חב"ד ממזרח לבין כפר חב"ד לצפריה, במרחק של 3,200 מטר ממחלף היציאה של מגרש ה"חנה וסע" של התיבה המהיר ובמרחק של 1,300 מטר ממחלף נתב"ג הקיים. מדרום מערב למחלף נמצא כפר חב"ד אשר בינו ובין כביש מס' 1 עוברת מסילת הרכבת בקו ת"א - לוד. מצפון למחלף נמצא הישוב צפריה. מדרום מזרח למחלף נמצא סמינר "בית רבקה".



16. בתחומי כפר חב"ד א' ממוקמים בתי המגורים ומוסדות החינוך לבנים ואין בית ספר תיכון לבנות, ואילו בכפר חבד ב' ממוקמים המוסדות, סמינר לבנות (בית רבקה), וכן שכונת מגורים במושב צפריה שבה מתגוררים כ-50 משפחות.

17. מאחר שבכפר חב"ד א' אין, כאמור, בית ספר תיכון לבנות, כל בוקר, קרוב ל-2000 בנות נאלצות לחצות את כביש מספר 1 על מנת להגיע לכפר חב"ד ב' ולסמינר בית רבקה הנמצאים בצדו השני של הכביש. ובשעות אחר הצהרים נאלצות לשוב ולחצות את כביש מספר 1 בדרכן חזרה.

18. במקביל לכך, קרוב ל-350 מתושבי כפר חב"ד, המתגוררים בכפר חב"ד ב', נאלצים גם הם לחצות מדי יום ביומו את כביש 1, על מנת להגיע לכפר חב"ד א'.

19. כך ישנה תנועה ערה ומתמדת בין שני חלקי כפר חב"ד על מנת להגיע למוסדות חינוך, למוסדות ציבוריים, למקומות העבודה ועוד.

20. וזאת גם בשבתות וחגים, על מנת להגיע לבית כנסת, לבקר את המשפחה המתגוררת בצידו השני של הכביש ועוד.

21. מתחילת תכנון המחלף בתמ"א 2/4 ו-א/2/4 שאושרו בשנת 1997 התנגדה כפר חב"ד למחלף המתוכנן, שתוכנן לשמש כעורק הכניסה הראשי לנתב"ג 2000, והסבירה כי הקמתו של עורק תחבורה ראשי וסואן בסמיכות לבתי יישוב דתי תפגע פגיעה קשה ברגשות הדת של התושבים, תהווה מטרד ומפגע קשה לסמינר בית רבקה של כפר חב"ד, אשר "ייכלא" בתווך שבין כביש מספר 1 לשדה התעופה, בתוך מערכת דרכים ורכבות סואנת ועוד.

22. במהלך השנים הובטח לכפר חב"ד, על ידי שרי הממשלה, כי ייבחנו חלופות נוספות לביצוע המחלף, כך למשל סיכומי ישיבות ומכתבים של שר התחבורה, החלטות של ועדות שרים לענייני כלכלה מהשנים 1997 – 1999 המצורפות לבג"צ, ועוד.



23. אלא שהבטחות אלה הופרו ונרמסו ברגל גסה, כאשר בשנת 2000 הוציא שר התחבורה צו דרכים להפקעת שטחי כפר חב"ד עבור המחלף.

24. או אז החל משרד התחבורה לפעול ב"שני קולות", מחד ביקש שר התחבורה להפקיע את השטחים בהתאם לצו הדרכים, מאידך, הוצגו מצגים לכפר חב"ד שלפיהם נמשכות הבדיקות לגיבוש חלופת כניסה אחרת לנתב"ג.

25. כך, בעניין זה נערכו במהלך שנת 2001 ישיבות ובדיקות משותפות עם משרד התחבורה ונתיבי ישראל (מע"צ דאז) למציאת חלופה למחלף. אך במקביל עמד שר התחבורה על ביצוע צו הדרכים.

26. בלית ברירה הגישה כפר חב"ד בג"צ כנגד צו זה, מספר 6788/01.

27. במסגרת הליכי הבג"צ הושגה ביום 31.10.2006, פשרה בין הצדדים, אשר אושרה על ידי בית המשפט העליון בהחלטתו מיום 05.11.2006.

החלטת בית המשפט וההסכם המהווה חלק בלתי נפרד ממנה מצורפים כנספח "4".

28. בהסכם הפשרה הסכימו נתיבי ישראל, שר התחבורה ורשות שדות התעופה כי תוך שנתיים ממועד הסכם הפשרה תוגש תכנית לשינוי תמ"א א/2/4 (סעיף 2.1 להסדר הפשרה);

כמו כן הסכימו כי חברת נתיבי ישראל תפעל להגדלת המעבר התת קרקעי מתחת לכביש מספר 1 באופן שיוכפל גודלו הנוכחי לתנועה דו-כיוונית (סעיף 2.4);

וכן הוסכם כי יוקמו שתי תחנות תדלוק בשטח כפר חב"ד, האחת מצפון לכביש מספר 1 והשנייה מדרום לו. נתיבי ישראל התחייבה כי בטרם הגשת תכנית לשינוי תמ"א א/2/4 היא תבחן בחיוב את האפשרות לשילוב תחנות התדלוק במסגרת השינויים המוצעים למחלף, לרבות ביצוע שינויים במסמכי התכנית שתקודם על ידה.



29. וכך נקבע לעניין זה בהסכם הפשרה:

"2.1 תוך 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 א ...

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 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 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 בועדות התכנון.

בטרם הגשת השינוי לתמ"א 2/4 א' תבחן החברה הלאומית לדרכים בחיוב אפשרות להתאים את תכנית התנועה ואת תשריט ייעוד הקרקע (נספח א') באופן שיאפשר, ככל שהדבר ניתן, הגשת תכניות לתחנות דלק כאמור, בהתאם ו/או 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."

30. אלא שחברת נתיבי ישראל התעכבה ובמשך שנים ארוכות לא קידמה את התכנית, וזאת בניגוד

להתחייבותה האמורה בהסכם הפשרה הנ"ל משנת 2006 להגיש את התכנית בתוך **שנתיים** ממועד אישורו.

31. התכנית הוצגה למועצה הארצית רק ביום 4.1.2011. במהלך דיון זה הבהירה וקבעה היועצת

המשפטית (דאז) למועצה הארצית, עוה"ד אפרת דון יחיא, כי נתיבי ישראל מחויבת לפעול



בהתאם להחלטת בית המשפט ולהגיש תכנית התואמת להסכם הפשרה. וכך נאמר בפרוטוקול הדין:

"עו"ד אפרת דון יחיא הבהירה כי הסכם הפשרה בין משרד התחבורה לבין כפר חב"ד אינו מחייב את מוסדות התכנון לרבות את המועצה הארצית. הוא מחייב את משרד התחבורה, החברה הלאומית לדרכים וכל מי שמטעמו הוגשה התכנית, להגיש תכנית שתואמת את ההסכם".

פרוטוקול הדין מצורף כנספח "5".

32. אלא שחברת נתיבי ישראל פעלה בניגוד גמור להסכם הפשרה וקביעתה של היועצת המשפטית, כאשר קידמה תכנית שאינה כוללת מעבר תת קרקעי נוח וראוי למעבר מתחת לכביש 1 וכן אינה כוללת את תחנות התדלוק של כפר חב"ד.

נסביר את הדברים:

מעבר בין כפר חב"ד לצפריה ובית רבקה

33. בנושא המעבר מכפר חב"ד לצפריה ובית רבקה, עולה כי בתחילת הדרך כללה התכנית המוצעת מספר חלופות, כאשר חלופה 1 כללה מעבר תת קרקעי בין כפר חב"ד לצפריה/בית רבקה.

34. חלופה זו אף הומלצה על ידי היועץ הסביבתי של נתיבי ישראל, מר אייל קלייזר, בטיוטת תסקיר השפעה על הסביבה מטעמו, מחודש פברואר 2012, אשר מצא כי "לעומת המעבר התת קרקעי מתחת לדרך מספר 1 אשר איננו משפיע לרעה על הנוף, לגשר העילי המחבר בין כפר חב"ד לצפריה ובאזור הגשר העילי לכיוון בית רבקה תהיה השפעה נופית".

ראו נא עמודים רלוונטיים מהתסקיר המצורף כנספח "6".



35. חרף זאת, בניגוד להמלצתו ובניגוד גמור להחלטת בית המשפט והסכם הפשרה, שהורו, כאמור, על יישום חלופה הכוללת מעבר תת קרקעי בין כפר חב"ד לצפריה ובית רבקה, החלופה שנבחרה על ידי צוות התכנון היא חלופה אחרת שכוללת מעבר עילי ולא תחתי.

ראו נא סיכום ישיבת הוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית מיום 24.4.2013 המצורפת להלן כחלק מנספח 8.

36. יודגש בהקשר זה, כי בפרוטוקול הנ"ל צוין גם כי לא היו הבדלים משמעותיים בין החלופות, וחרף זאת, החלופה שנבחרה היא חלופה המנוגדת להחלטת בית המשפט והסכם הפשרה, חלופה שגורמת לפגיעה חזותית ונופית משמעותית והיא גם מציעה פתרון גישה קשה, מסורבל ובלתי אפשרי למעבר מכפר חב"ד לבית רבקה וצפריה, הכל כפי שיוסבר בהשגה זו.

תחנות התדלוק

37. בעניין תחנות התדלוק כפר חב"ד פנתה שוב ושוב לנתיבי ישראל, ובין הצדדים התקיימו מספר פגישות, לרבות פגישות בהן סוכם כי לפני הגשת התכנית למועצה הארצית נתיבי ישראל תתאם עם כפר חב"ד את הסוגיות הבאות:

א. המלל שיוצג בתכניות בשטחים שבהן אמורות להיות מוקמות תחנות תדלוק.

ב. צירוף תכנית תחנות תדלוק כתכנית צל לתכנית המחלף.

ג. תיאום הנדסי של תחנות התדלוק והמחלף.

ד. הנספח התחבורתי.

ראו נא סיכומי ישיבות המצורפים כאסופת נספחים "7".



38. בנוסף, נציגי כפר חב"ד העלו נושא זה, שוב ושוב, בדיונים בוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית, וביקשו לפעול בהתאם להסכם הפשרה ולשלב את תחנות התדלוק בתכנית המקודמת.

פרוטוקולים של דיונים מצורפים כאסופת נספחים "8".

39. לצערה של כפר חב"ד בקשותיה החוזרות והנשנות לקיים את החלטת בית המשפט והסדר הפשרה נפלו על אוזניים ערלות.

40. כך, נתיבי ישראל לא פעלה להתאמת התכנון לתחנות התדלוק ולא לשילוב תחנות התדלוק בתכנית המקודמת; הוועדה לתחבורה יבשתית התעלמה גם היא מנושא תחנות התדלוק, אף שזה הועלה, מספר פעמים, במהלך הדיונים שנערכו.

ראו נא את הסיכומים והפרוטוקולים המצורפים לעיל וכן פניותיה החוזרות ונשנות של כפר חב"ד לנתיבי ישראל לפעול בהתאם להסכם הפשרה המצורפים כאסופת נספחים "9".

41. כפר חב"ד פנתה אף לבאי כוחה של נתיבי ישראל, אך לצערה גם פניה זו לא הועילה.

פניה לב"כ נתיבי ישראל מצורפת כאסופת נספחים "10".

הגשת התכנית והדיון במועצה הארצית

42. בסופו של יום, חברת נתיבי ישראל אף פעלה מאחורי גבה של כפר חב"ד כאשר הגישה את התכנית למועצה הארצית מבלי להציג אותה לכפר חב"ד, וממילא מבלי לתאם אותה עמה.

43. התכנית נקבעה לדיון במועצה הארצית ליום 7.3.2017, והדבר נודע לכפר חב"ד באקראי, **ערב הדיון המתוכנן**.

44. כפר חב"ד שגרה מכתב דחוף למועצה הארצית וביקשה להוריד את התכנית מסדר היום. המכתב מצורף כנספח "11".



45. ב"כ כפר חב"ד, הח"מ, אף התייצב לדיון במועצה הארצית, הסביר כי התכנית המונחת בפני המועצה הארצית מנוגדת להחלטת בית המשפט והסדר הפשרה, וביקש להוריד את התכנית מסדר היום של המועצה הארצית, על מנת לאפשר לכפר חב"ד ללמוד את מסמכי התכנית ולמצות את טענותיה מול חברת נתיבי ישראל והמועצה הארצית.

46. יוער, כי בדיון זה, מנהלת אגף התחבורה במנהל התכנון, הגברת אילנה שפרן, התייחסה לנושא תחנות התדלוק, וטענה כי במהלך קידום התכנית נערכו בדיקות לשילובן של תחנות התדלוק בתחומי המחלף, וכי הגיאומטריה המוצעת של המחלף מתאימה לשילוב תחנות התדלוק של המשיגים. כמו כן הוסיפה כי הצוות המלווה של התכנית יוכל לעשות בה שינויים, כמו שילוב תחנות התדלוק, בלי צורך לקדם תכנית חדשה או תיקון לתכנית זו.

47. המועצה הארצית החליטה בכל זאת לדון בתכנית ולפרסמה להשגות.

תמליל ופרוטוקול הדיון במועצה הארצית מיום 07.03.2017 מצ"ב כאסופת נספחים "12".

48. לאחר דיון זה, ולאור הצהרתה של הגב' אילנה שפרן כי הגיאומטריה המוצעת של המחלף מתאימה לשילוב תחנות התדלוק של המשיגים, ערכה כפר חב"ד מספר חלופות למיקום תחנות התדלוק בתחומי המחלף המתוכנן, והעבירה אותן להתייחסות נתיבי ישראל.

נזכיר, כי בהתאם להחלטת בית המשפט מדובר על 2 תחנות תדלוק, אחת מדרום לכביש מספר 1 והשניה מצפון לו, כלומר, יש לבחור זוג תחנות מבין החלופות המוצעות.

פנייתה של כפר חב"ד מיום 9.7.2017, בצירוף החלופות המוצעות, מצורפת כנספח ומסומנת "13".



49. בתגובת נתיבי ישראל לחלופות שהוצגו נאמר כי ישנה היתכנות לשילוב החלופות המוצעות – סעיף 8 למכתב (כן פורטו הערות והתייחסויות פרטניות לכל חלופה וחלופה, כולל חלופה אחת שנדחתה).

תגובת נתיבי ישראל מיום 10.8.2017 צורפה כנספח 2.

50. בתגובה לכך, שלחה כפר חב"ד מכתב נוסף, וביקשה, שוב, לשלב את תחנות התדלוק המוצעות בתכנית. מה גם, כפי שאישרה נתיבי ישראל במכתבה, הגיאומטריה של המחלף מאפשרת את שילובן של תחנות התדלוק.

מכתב של כפר חב"ד מיום 31.8.2017 מצורף כנספח ומסומן "14".

51. על כך השיבה נתיבי ישראל, באופן סתמי, כי אין לה מה להוסיף על מכתבה הקודם.

מכתבה של נתיבי ישראל מיום 5.9.2017 מצורף כנספח ומסומן "15".

52. בסופו של יום, לאחר שבחנה את פתרון המעבר בין כפר חב"ד לצפריה ובית רבקה, מצאה

כפר חב"ד כי מדובר בפתרון המנוגד להסכם הפשרה, פוגעני ולא ראוי.

53. זאת ועוד, התכנית פורסמה להשגות ללא שילוב תחנות התדלוק, בניגוד להחלטת בית

המשפט והסכם הפשרה.

54. מכאן ההשגה.

טענות המשיגים

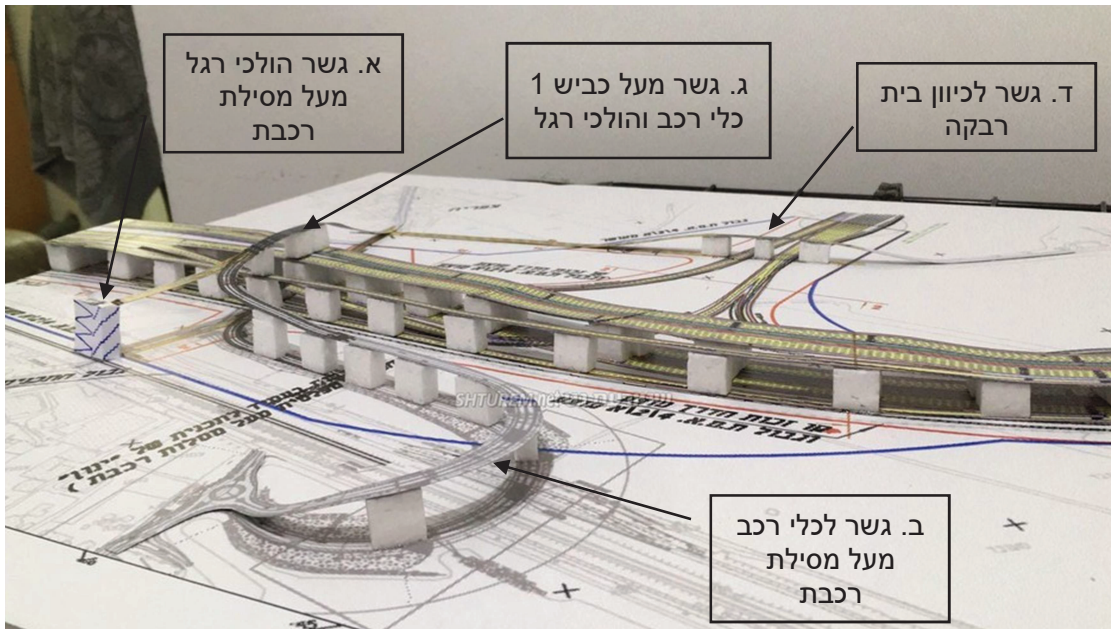
התכנית מנוגדת להחלטת בית המשפט והסכם הפשרה

א. המעבר התחתי לא מורחב ואף מוצע לבטלו ולקבוע מעברים עיליים גבוהים, לא נגישים, לא

נוחים ולא ראויים

55. כאמור, בנושא המעבר העילי מוצע פתרון שנוגד לחלוטין את החלטת בית המשפט העליון והסדר הפשרה, שקבעו שיש להרחיב את המעבר התת קרקעי הקיים. תחת זאת מוצע בתכנית פתרון תנועה לא נוח, לא הגיוני ומסורבל, אשר מאריך ומקשה מאוד את הדרך גם עבור כלי רכב, וקל וחומר עבור הולכי רגל.

56. ראו נא הדמיה הממחישה את המעברים העיליים המוצעים:



57. נמחיש את האבסורד במעברים העיליים המוצעים.

58. מדובר במעברים שאורכם מספר קילומטרים, במסגרתם:

א. מתוכנן גשר להולכי רגל ולרוכבי אופניים, שיעבור מעל מסילת הרכבת של כפר חב"ד, כאשר על מנת להגיע אליו יצטרך הולך הרגל לטפס לגובה של כ-10 מטרים, כלומר גובה של כ-3 וחצי קומות!



ב. גשר נוסף, נפרד, שמתוכנן לכלי רכב, יעבור מעל מסילת הרכבת, יעלה לגובה של כ-7 מטרים, ולאחר מכן, ירד שוב למטה;

ג. לאחר מכן שני הגשרים א + ב יתחברו לגשר שלישי, משולב, לכלי רכב ולהולכי רגל, שיעבור מעל כביש מספר 1, יטפס לגובה של עד 13 מטר ולאחר מכן ירד שוב למטה!

ד. ולאחר מכן מתוכנן חיבור לגשר נוסף, רביעי, גם הוא לכלי רכב ולהולכי רגל, הפונה מצפריה לבית רבקה.

59. כך, הגשרים המוצעים יחייבו את תושבי כפר חב"ד ו/או צפריה, החפצים להגיע לצידו השני של כביש 1, לעשות דרך ארוכה וקשה הכרוכה במעבר על פני 3 גשרים גבוהים שונים!

60. ונדגיש, מדובר בכ-2000 בנות הלומדות במוסד בית רבקה המצוי בכפר חב"ד ב', והן נאלצות לחצות מדי בוקר את כביש מספר 1 על מנת להגיע מכפר חב"ד א' לכפר חב"ד ב', ובשעות אחרי הצהריים לעשות את הדרך לכיוון ההפוך;

61. כן מדובר בכ-350 מתושבי הישוב המתגוררים בכפר חב"ד ב' וגם הם נדרשים להגיע מדי יום ביומו לכפר חב"ד א', למקומות העבודה, למוסדות ציבור שונים המצויים שם ועוד.

62. ישנה תנועה מתמדת, יום יומית, בתדירות גבוהה מאוד, של אנשים הנדרשים להגיע למוסדות שונים, המבקשים לבקר את קרובי משפחתם בצדו השני של הכביש, מבקרים, תושבים ועוד, ובהם **גם אנשים וילדים בעלי מוגבלויות, ילדים ותינוקות, משפחות עם עגלות, אנשים מבוגרים ועוד.**

63. ישנה תנועה ערה של תושבים גם בשבתות וחגים, והם נאלצים לחצות את הכביש על מנת להגיע לבית כנסת ועוד. במועדים אלה גם אינם יכולים לעשות שימוש באמצעים מכניים לעלייה על הגשרים ולירידה מהם.



64. כל אלה מלמדים וממחישים כי הפתרונות המוצעים בתכנית הם פתרונות אבסורדיים, לא ראויים ולא ישימים.

65. כך, גם עבור כלי רכב וגם עבור הולכי הרגל מדובר במעבר ארוך מאוד, הכרוך בפניות ובהסתעפויות, עליה על גשרים, ירידה מהגשרים, מעבר מגשר לגשר ועוד.

66. מדובר במעברים לא נעימים ולא נוחים, אשר ידרשו, מהולכי הרגל, מאמץ פיזי הכרוך בעלויות ובירידות, והליכה ארוכה ולא נעימה מעל מסילת הרכבת ומעל כביש 1 הסואן, תוך חשיפה לרעש, לזיהום אוויר, לפגעי מזג האוויר ועוד.

67. מדובר בפגיעה קשה במיוחד עבור אנשים הסובלים מפחד גבהים אשר יאלצו בלית ברירה, כנוסעים ברכב וכהולכי רגל, לטפס לגובה רב.

68. פתרון זה אינו ראוי והוא אף פתרון בלתי אפשרי עבור בנות הישוב, משפחות מהישוב הנדרשות לחצות את הגשרים עם עגלות לתינוקות, אוכלוסייה מבוגרת, ילדים, אנשים בעלי מוגבלויות ועוד.

69. לא זו אף זו, מאחר שמדובר במעבר מעל כביש 1, שהינו, כידוע, הכביש הראשי במדינה והינו סואן ועמוס בכל ימות השנה ובכל שעות היממה, הדבר גם יגרום לפגיעה קשה ברגשות הדת של תושבי כפר חב"ד וצפריה שבעת חציית הגשרים בשבתות ובחגים ייחשפו לתנועת כלי הרכב בכביש 1.

70. בנוסף, המשמעות של פתרון מעברים עילי הינה מפגע חזותי נופי משמעותי ובולט, וגם מטעם זה המעברים העיליים המוצעים אינם ראויים ואינם רצויים.

71. זאת ועוד, כאמור לעיל, פתרון זה מנוגד להחלטת בית המשפט והסדר הפשרה, ומדובר בפתרון שלא רק שלא מרחיב את המעבר התחתני הקיים, כנדרש בהסכם הפשרה, הוא גם

מבטל אותו!



72. לאור כל הנימוקים הנ"ל יש להורות על ביטול חלופות המעבר העיליות וקביעת מעבר תחתי בהתאם לחלופה 1 שהוצעה בזמנו על ידי נתיבי ישראל או בהתאם לחלופה תת קרקעית אחרת.

73. בעניין זה כפר חב"ד שומרת על זכותה לצרף מסמכים נוספים לרבות חוות דעת של מומחים ולהשלים את טענותיה בדיון בעל פה.

ב. בתכנית לא שולבו תחנות התדלוק

74. גם לנושא תחנות התדלוק מנוגדת התכנית במתכונת המוצעת להחלטת בית המשפט והסכם הפשרה משנת 2006 ולהתחייבויות השונות שניתנו לכפר חב"ד לאורך השנים.

75. כאמור, הסכם הפשרה קבע במפורש כי נתיבי ישראל תבחן בחיוב את האפשרות לשילובן של תחנות התדלוק המבוקשות, כאשר תוגש תכנית לביצוע שינויים בתמ"א נמל תעופה.

76. כן סוכם בין הצדדים כי המלל שיוצג בתכניות, בשטחים שבהן אמורות להיות מוקמות תחנות תדלוק, יתואם עם כפר חב"ד; תכנית תחנות תדלוק תצורף כתכנית צל לתכנית המחלף; ייעשה תיאום הנדסי של תחנות התדלוק והמחלף עם כפר חב"ד, הנספח התחבורתי יתואם עם כפר חב"ד.

77. בניגוד למוסכם, נתיבי ישראל לא פעלה לשילוב תחנות התדלוק בתכנית, ולמעשה מדובר בתכנית המנוגדת להחלטת בית המשפט והסכם הפשרה.

78. לא זו אף זו, התכנית במתכונת המוצעת מנוגדת גם למדיניות הממשלה לעידוד הקמת תחנות תדלוק ולהחלטות ממשלת ישראל בנושא שילוב תחנות התדלוק בתכנון כבישים, לרבות ספציפית לשילובן בכביש 1.



79. מדיניות ארוכת שנים של הממשלה היא לעודד ולייעל הליכים להקמת תחנות תדלוק. כך למשל במסגרת חוק משק הדלק (קידום התחרות) התשנ"ד – 1994, וכן תיקון 43 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה – 1965 במסגרתו הוסמכו הועדות המקומיות לאשר תכניות להקמת תחנות תדלוק אף באיזורים שאינם מיועדים לכך בתכניות שבתוקף.

80. הקמת תחנת תדלוק, כפי שכבר נקבע על ידי בית המשפט העליון "היא עניין בעל חשיבות רבה, ונדעות לו השלכות על תחומים רבים בחיינו", ראו נא בג"ץ 10202/01 ארגון סוכנים ובעלי תחנות הדלק בישראל נ' היועץ המשפטי לממשלה, פורסם במאגר נבו.

81. בנוסף, ביום 01.01.2012 אף פורסמה החלטת ממשלה בה נקבע, בין היתר, כי יש להנחות את משרד התחבורה ואת נתיבי ישראל, לפעול כך שתכנית להרחבתה או סלילתה של דרך בין עירונית תלווה בתכנית משלימה להקמתן של תחנות תדלוק לאורך תוואי הדרך (להלן: "החלטת הממשלה"). ראו בפרט את סעיף 13 להחלטה.

החלטה מספר 3991 של הממשלה מישיבתה ביום 18.12.2011 מצורפת כנספח "16".

82. החלטת המועצה הארצית להעביר את התכנית להערות ולהשגות, למרות שלא נקבעה כל התייחסות לקיומן של תחנות התדלוק במסגרת מחלף כפר חב"ד, מנוגדת למדיניות הממשלה ולמאמצייה לעודד הקמת תחנות תדלוק נוספות, בפרט בכביש 1.

83. בעניין זה, כפי שאישרה הגב' אילנה שפרן, וכן גורמי המקצוע בנתיבי ישראל, ניתן גם ניתן לשלב את תחנות התדלוק בתכנית. מאחר שכך, אין כל הצדקה שלא לעשות כן, ולגרום להפרת הסכם הפשרה וקידום תכנית בניגוד להחלטת בית המשפט, ובניגוד להחלטת הממשלה.

84. כך, היה והתחנות לא ישולבו בתכנית כיום, משמעות הדבר היא שהסכם הפשרה, שאושר לפני תריסר שנים ועד היום לא מומש, יופר, וייגרם בזיון בית המשפט.



85. כפר חב"ד תיאלץ להיגרר להליכים משפטיים יקרים ומיותרים בערכאות המשפטיות, לרבות הגשת תביעה לאכיפת ההסכם, תביעות פיצויים ועוד.

86. בנוסף, הדבר יגרור גם הליכים תכנוניים כפולים ומכופלים בנושא שילוב תחנות התדלוק בתחומי המחלף – כאשר ניתן, אפשר וצריך לשלב את תחנות התדלוק בתחומי המחלף כבר היום במסגרת התכנית המוצעת.

87. בנוסף, אי שילוב תחנות התדלוק בתכנית היום תגרום גם לפגיעה קשה באינטרס הציבורי, בשל פגיעת אמון הציבור ברשויות ובמוסדות התכנון והמדינה, עיכוב נוסף בתכנון ובמימוש תחנות התדלוק שהינן בעלות תרומה חשובה לציבור בכללותו, הוצאות לקופה הציבורית ועוד ועוד.

88. יתרה מכך, דחיית נושא תחנות התדלוק לשלב מאוחר יותר לאחר אישור התכנית, עלולה להותיר את כפר חב"ד מול שוקת שבורה, שכן, במסגרת התכנית דגא עלולים בכל זאת להתקבע פרטי תכנון מסוימים שימנע פתרון מעשי להקמת תחנות התדלוק בהמשך.

89. לפיכך, מבוקש להטמיע בתכנית את כלל החלופות המוצעות על ידי כפר חב"ד, ולכל הפחות להטמיע 2 תחנות תדלוק מבין החלופות המוצעות – האחת מדרום לכביש מספר 1 והשנייה מצפון לו. יודגש, כי חלופות אלה לא כוללות את החלופה שנדחתה על ידי נתיבי ישראל במכתבה מיום 10.8.2017.

90. לחילופין, מבוקש להציג חלופות ישימות אחרות ולהטמיען, בתיאום עם כפר חב"ד, בתכנית.

91. בנוסף לכך, על מנת לוודא את שילובן המיטבי של תחנות התדלוק בתכנית ולוודא את מימוש תחנות התדלוק, מבוקש גם לעגן בהוראות התכנית הוראות גמישות מתאימות, כפי שהוצהר שייעשה.



92. כאמור לעיל, בדיון במועצה הארצית מיום 7.3.2017 הצהירה הגב' אילנה שפרן כי הצוות המלווה של התכנית יוכל לעשות בה שינויים כך שהוספת תחנות התדלוק לא יצריך קידום של תכנית חדשה.

93. משכך, מתבקשת הוועדה הנכבדה להורות על הוספת סעיף גמישות להתאמת התחברויות לתכנון הפרטני של תחנות התדלוק, לרבות הוראה לפיה הוספת תחנות תדלוק למחלף הקיים לא תהווה שינוי של התכנית. וכן לקבוע כי בעניין זה ניתן יהיה לסטות גם מאלמנטים שנקבעו כמחייבים בתכנית או בנספחיה, ככל שיידרש עבור תחנות התדלוק ו/או התחברויות למחלף וממנו.

94. כן מתבקשת הוועדה הנכבדה להורות על כך שלסעיף 4.1.1 להוראות התכנית (שימושים לדרך מוצעת) יתווסף שימוש של תחנות תדלוק וכן לקבוע בהוראות התכנית כי יותר להוסיף מבני דרך ברצועת הדרך.

95. בנוסף, מתבקשת הוועדה הנכדה להורות כי השטחים המסומנים בתשריט כדרך לביטול ימומשו רק לאחר סיכום החלופה הנבחרת ואישור היתר בניה לתחנות התדלוק, וכי השטחים שבהם ימומשו תחנות התדלוק לא יופקעו.

96. כן מבוקש לקבוע כי העתקת התשתיות בתחומי החלופות המוצעות תבוצע בתיאום עם כפר חב"ד.

97. בעניין זה כפר חב"ד שומרת על זכותה לצרף מסמכים נוספים להשגה, לרבות חוות דעת של מומחים, הן בנושא החלופות והן בנושא הוראות הגמישות הנדרשות.

סוף דבר

98. לאור הפרת התחייבויות שניתנו לכפר חב"ד לאורך השנים;



ולאור העובדה שהתכנית מנוגדת ניגוד גמור ובוטה להחלטת בית המשפט, להסדר הפשרה ולהחלטת ממשלת ישראל;

וכן לאור קיומה של האפשרות המעשית לשלב במסגרת התכנית המוצעת מעבר תחתי ראוי ונוח עבור הולכי רגל, רוכבי אופניים וכלי רכב, שישרת את התושבים והמבקרים המבקשים לעבור מכפר חב"ד לכיוון צפריה ובית רבקה, ולהיפך;

כמו גם האפשרות המעשית לשילוב תחנות התדלוק בתכנית;

מתבקשת הוועדה הנכבדה לקבל את ההשגה ולהורות כמבוקש בריש הבקשה.

99. כפר חב"ד מבקש להיות מוזמן באמצעות ב"כ הח"מ לכל דיון שיערך בעניין התכנית וכן בעניין השגה זו. כפר חב"ד שומרת על זכותה להוסיף ולפרט את התנגדותו בדיון בעל-פה, לרבות על דרך של צירוף חוות דעת ומסמכים נוספים.

100. לתמיכה בכתב השגה זה מצורף תצהיר של מר שמעון רבינוביץ מטעם כפר חב"ד.

בכבוד רב,
ב/חמ' קירה לרנר, עו"ד
ב/חמ' אברם פורטון, עו"ד

העתקים:

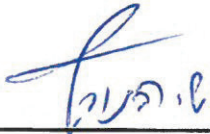
עו"ד שירה ברנד – יו"ר הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז
המועצה האיזורית עמק לוד

תצהיר

אני הח"מ, מיאן היען, נושא ת.ז. מס. 02780256, לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר את האמת וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזאת כדלקמן:

1. אני משמש כ יו"ר האגודה בכפר חב"ד - מושב עובדים של חסידי ליובאוויטש להתיישבות חקלאית שיתופית בע"מ.
2. אני נותן תצהירי זה בתמיכה להשגה המוגשת בשם כפר חב"ד ביחס לתכנית מתאר ארצית 4 / 2 / א / 2 - מחלף נתב"ג מערב.
3. אני מצהיר, כי העובדות המופיעות בהשגה זו הינן נכונות למיטב ידיעתי, וכי הטענות המשפטיות המופיעות בה הינן נכונות לפי ייעוץ משפטי שקיבלתי.

אני מצהיר, כי זה שמי, זו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



כפר חב"ד מושב עובדים
של חסידי ליובאוויטש
להתיישבות חקלאית שיתופית בע"מ

אישור

אני הח"מ, קצרה יען, עו"ד, מאשר בזה כי ביום 3/12/17 הופיע בפניי מר מיאן היען ואשר זהיתיו באמצעות ת.ז. מספר 02780256 /המוכר לי אישית, ולאחר שהזהרתי כי עליו להצהיר את האמת, וכי אם לא יעשה כן יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, אישר את נכונות הצהרתו דלעיל וקתם עליה.

עו"ד, קצרה יען

