

מינהל התכנון

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

דו"ח חוקר לשמיעת הערות והשגות בתכנית

תמ"א 47/ב/1 - כביש 46

פברואר 2020



תצלום אוויר באדיבות: Google Maps

חוקר: אדיב דאוד נקאש - אדריכל ומתכנן ערים שד' המגינים 90 חיפה טל. 04-8535119

studio@naccache.co.il

תוכן עניינים

1	רקע כללי	1
2	הערות והשגות	2
2	סיכום כללי	2
18	1. רשות שדות התעופה	18
18	טיעונים:	18
18	משיבים להשגה:	18
19	המלצות:	19
20	2. רשות ניקוז ירקון	20
20	טיעונים:	20
21	משיבים להשגה:	21
22	המלצות:	22
23	3. אגף הדיור הממשלתי	23
23	טיעונים:	23
24	משיבים להשגה:	24
24	המלצות:	24
25	4. חברת החשמל	25
25	טיעונים:	25
25	משיבים להשגה:	25
25	המלצות:	25
25	5. רוני ורבקה שיפרוט	25
25	טיעונים:	25
26	משיבים להשגה:	26
27	המלצות:	27
27	6. עיריית יהוד מונסון	27
27	טיעונים:	27
28	משיבים להשגה:	28
31	המלצות:	31
33	7. אגודה שיתופית משמר השבעה	33
33	טיעונים:	33
33	משיבים להשגה:	33
34	המלצות:	34
35	8. מוא"ז שדות דן	35
36	טיעונים:	36
37	משיבים להשגה:	37
39	המלצות:	39
41	9. מצפה אפק ובית דגן	41
41	טיעונים:	41
42	משיבים להשגה:	42
43	המלצות:	43
43	10. מחוז ת"א במנהל התכנון	43
43	טיעונים:	43
44	משיבים להשגה:	44
46	המלצות:	46
47	11. מחוז מרכז במנהל התכנון	47
47	טיעונים:	47
48	משיבים להשגה:	48
50	המלצות:	50
52	12. מושב חמד (ארגון חיילים משוחררים דתיים של הפועל המזרחי להתיישבות שיתופית בע"מ)	52
52	טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':	52

- 52 משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':
- 53 המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':
- 53 13. משרד החקלאות ופיתוח הכפר.....
- 53 טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':
- 54 משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':
- 54 המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':
- 54 14. אורנה ויעקב כדורי.....
- 54 טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':
- 54 משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':
- 55 המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':
- 56 15. מירה ויואל מנדל.....
- 56 טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':
- 56 משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':
- 57 המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':
- 57 16. אברהם שהם.....
- 57 טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':
- 58 משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':
- 59 המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

דוח חוקר**רקע כללי****דברי הסבר לתכנית מתוך הוראות התכנית:**

תכנית מתאר ארצית זו נערכה בהמשך להחלטת קבינט הדיור בחודש יוני 2013 ולהחלטת המועצה הארצית מיום 6.8.2013 על הכנת תכנית מתאר ארצית ברמה מפורטת – תמ"א/47, לצורך התווית מערכות תשתיות על, שיתמכו במתחמי דיור בשטחי מחנות צה"ל המתפנים וכן במחנות הקולטים, במרכז הארץ.

תכנית מתאר ארצית זו, ברמה מפורטת, מהווה אחת ממכלול תכניות תמ"א/47 ומטרתה להתוות את תשתיות העל לתמיכה במתחם הדיור בבסיס תל השומר המתפנה ולפיתוח המתוכנן במרחב בקעת אונו.

התכנית ממוקמת בין מחלף הטייסים המאושר בכביש 40 ועד למחלף שפירים בכביש 1, ומשתרעת לאורך של כ-7 ק"מ.

התכנית כוללת:

1. הוספת דרך פרברית מהירה מס' 46.
2. שדרוג מחלף שפירים והוספת 2 מחלפים חדשים: מחלף אור יהודה דרום ומחלף יהוד דרום, ורצועה לנתיב יעודי לתח"צ בין החיבור למחלף בית דגן לאור יהודה.
3. מענה לתנועת הולכי רגל ורוכבי אופניים באמצעות שבילים ייעודיים אשר יאפשרו למשתמשים לנוע בין הישובים ובין הישובים לשטחים הפתוחים הגובלים בהם.
4. אמצעים למיתון השפעות שליליות על הסביבה ע"י מתן פתרונות סביבתיים, אקוסטיים ונופיים.
5. מסגרת תכנונית להקמתן של מערכות תשתית ובכלל זה מים, חשמל, ביוב כתמיכה במתחם הדיור בבסיס תל השומר המתפנה.

הדרך עוברת מעל לנחל איילון ובסמיכות לנחל בית עריף/יהוד, אך היא אינה משנה אותם. בנחל איילון מתאפשר מעבר הולכי רגל.

תכנון הדרך והמחלפים תואם למגבלות הגובה בתמ"א 4/2.

הערות והשגות

סיכום כללי

לתכנית כביש 46 (תמ"א 1/ב/47) הוגשו בתקופת ההפקדה 9 השגות ו-2 הערות של מנהל התכנון במחוזות מרכז ותל אביב.

להלן עיקרי הטיעונים בהליך ההערות וההשגות:

שימושי קרקע

- א. התכנית פוגעת בעתודת הקרקע האחרונה שנותרה לפיתוח נתב"ג על ידי שינוי חלק ממנה לייעוד דרך ולייעוד מגבלות בנייה ופיתוח. (רש"ת)
- ב. התכנית מייעדת להפקעה ומסמנת מגבלות בנייה ופיתוח על שטחים נרחבים במושב משמר השבעה, תוך פגיעה מהותית בתושבים. (שיפרוט, משמר השבעה, שדות דן)
- ג. תחום מגבלות הבניה והפיתוח מונע שימוש בשטחים בהם ישנן תכניות מאושרות לבניה ואינן עשויות להפריע לתפקוד הדרך. (בית דגן)
- ד. להסיט את הדרך לגדה הדרומית של נחל בית עריף כדי לאפשר את פיתוח אזור התעסוקה של יהוד-מונוסון. (יהוד-מונוסון)
- ה. לאפשר שימושים שונים בשטחים הכלואים במחלפים. (מחוז מרכז)

ניקוז ונחלים

- ו. התכנית פוגעת באגן הניקוז ובמערכת האקולוגית של נחל בית עריף, לא בוצע ניתוח ניקוז אזורי ולא מוצעים במסגרתה פתרונות מספקים. (רשות ניקוז, מחוז ת"א, מחוז מרכז)
- ז. הכביש נצמד לנחל בית עריף ולא מאפשר את פיתוחו כפארק איכותי וחיבורו למרחב הפתוח המטרופוליני. (רשות הניקוז, יהוד-מונוסון, מחוז מרכז)
- ח. הכביש הוסט לכיוון הנחל מבלי שבוצעה הערכה של ההשלכות על משטר הניקוז. (רשות הניקוז)
- ט. לתכנן קירות תמך לכביש במקום סוללות מתונות על מנת להרחיב את שטח הפארק שלאורך נחל בית עריף. (רשות הניקוז, מחוז תל אביב)
- י. להבטיח את אפשרות מימוש מתקן השהיית מי הנגר על ידי חיוב בניית רמפת מחלף אור יהודה על עמודים במקום שימוש בסוללה. (רשות הניקוז, מחוז ת"א)

סביבה

- יא. נפלו פגמים מהותיים בבדיקה האקוסטית שהובילו ליישום פתרונות שאינם מספקים. (משמר השבעה, שדות דן)
- יב. נפלו פגמים מהותיים ומשמעותיים בתסקיר השפעה על הסביבה, אשר השפיע על בחירה בחלופה לא מיטבית ובפגיעה בסביבה העירונית והפתוחה. (יהוד-מונוסון)
- יג. לשמור על שצ"פ איכותי הנמצא בין הדרך לבית דגן ולהימנע מסימון עצים איכותיים לעקירה אם הדבר אינו נדרש לצורך סלילת הדרך. (בית דגן)

תנועה

- יד. לשנות את תוואי דרך החירום המוצעת לנתב"ג בהתאם לדרישות השדה, ולמניעת חיכוך תנועתי על דרך 4404. (רש"ת, שדות דן)
- טו. מחלף אור יהודה מייצר גישה מסורבלת לדרך 4404 ומונע חיבור בין מושב חמד למושב צפריה. (שדות דן)
- טז. התכנית אינה מציעה מערכת תחבורה ציבורית מספקת ומעודדת שימוש ברכב פרטי. (יהוד-מונוסון, מחוז ת"א, מחוז מרכז)

הולכי רגל ורוכבי אופניים

- יז. לחייב נטיעת עצים בצפיפות גבוהה לאורך שבילי הולכי הרגל ורוכבי האופניים. (מחוז ת"א)
- יח. לייצר רשת רציפה של שבילי הולכי רגל ורוכבי אופניים המתחברת לרשת האזורית, ומקשרת בין המרחב האורבני לשטחים הפתוחים לאורך נחל בית עריף ולמסופי התחבורה הציבורית. (יהוד-מונוסון, משמר השבעה, שדות דן, בית דגן, מחוז ת"א, מחוז מרכז)

תשתיות

- יט. התכנית אינה תואמת את תוואי קו המתח שאושר בתת"ל / 61 / ב / 1 ומבוצע בימים אלו. (חח"י)
- כ. להטמין את קו המתח לכל אורכו. (מחוז ת"א)

מדיניות התכנון

- כא. תוואי הדרך המוצע סותר את מדיניות התכנון הארצית והמחוזית. (יהוד-מונוסון)
- כב. התכנית חסרה בראייה אזורית כוללת ומתעלמת מתכניות רחבות היקף המקודמות בסמוך לה. (יהוד-מונוסון, משמר השבעה, שדות דן)

תכנון מפורט ו/או ביצוע

- כג. לחייב תיאום ואישור לעת התכנון המפורט ו/או ביצוע התכנית. (רש"ת, אגף הדיוור הממשלתי)
- כד. להורות על הקמת צוות מלווה לתכנון המפורט ולביצוע הפרויקט. (מחוז ת"א, מחוז מרכז)
- כה. יש לספק כתב שיפוי למועצות ולוועדות שעלולות להוות מושא לתביעות פיצויים בשל התכנית. (יהוד-מונוסון, שדות דן, בית דגן)
- שמיעת ההערות וההשגות התקיימה בשני ימים, יום ראשון ושני בתאריכים ה-6, ו-7 בינואר 2019 בשעה 00:00-09:00 באולם הישיבות של בית הארחה בית וגן בירושלים.
- התכנית פורסמה להערות והשגות לפי סעיף 106ב' לחוק התכנון והבניה והוגשו בעקבות כך 10 התנגדויות.

עיקרי הטיעונים בהליך ההערות וההשגות לתכנית לפי סעיף 106ב'

בהמשך לדיון הפומבי בהערות והשגות ולאחר שמיעת התייחסות עורכי התכנית ומנהלת תמ"א 47, שקלתי להמליץ על קבלת חלק מטענות המשיגים ועל ביצוע מספר שינויים בתכנית, אשר פורטו בגוף ההודעה שפורסמה לפי סעיף 106ב' לחוק התכנון

והבניה. בעקבות פרסום זה הוגשו שמונה השגות וכן הערות הועדות המחוזיות מרכז ותל אביב, והתקיים יום שימוע נוסף ביחס לפרסום זה שנערך בתאריך 05.02.2020 באולם הישיבות של מנהל התכנון.

כו. לצמצם את תחום זכות הדרך כדי להימנע מהריסת מחסן שנבנה בהיתר לא מכבר ולא מופיע במסמכי התכנית. (משפ' מנדל).

המלצות בסוגיות המרכזיות שעלו בטיעוני ההערות וההשגות:

שימושי קרקע

א. לקבל חלקית את הטיעונים בדבר הפגיעה בעתודת הקרקע המיועדת לפיתוח בנתב"ג. תכנית תמא 47 / ב / 1 הינה חלק ממכלול תכניות תמ"א 47 שמטרתן לייצר תשתית ראווה לפינוי בסיסי צה"ל – צריפין, סירקין ותל השומר – ואכלוסם בכמות משמעותית של תושבים. בתוך כך, התכנית מציעה הקמה של דרך פרברית מהירה המהווה שער כניסה למטרופולין גוש דן לבאים מכביש 6. התכנית, אם כך, מקודמת כחלק מהמאמץ הלאומי לפתור את משבר הדיור. עם זאת, השטח בו היא מתוכננת הינו צפוף ומורכב, וחולק אינטרסים רבים, לעיתים מנוגדים, בין רשויות מקומיות ואזוריות ומתקנים ברמה הלאומית. בתוך כך, הכביש עובר כמעט לכל אורכו בסמוך לגבול הצפון-מערבי של נמל התעופה בן גוריון, מעברו הצפוני של נחל בית עריף. לנמל התעופה הבינלאומי הראשי הקיים היום בישראל ישנה חשיבות גבוהה מאוד¹, וכחלק ממגמת הגידול המשמעותית בכמות הנוסעים המשתמשים בשדה, החלו לקדם את הרחבתו על עתודת הקרקע פנויה שנותרה במתחם, ובהתאם לתכנית המתאר של השדה, תמא 4 / 2, אשר אושרה בשנת 1997. התכנית המקודמת כיום לצפון נתב"ג, תכנית 499-0417659, הטמיעה את התוואי המוצע לכביש 46 (תנוחת הכביש) כפי שניתן לראות בנספח הבינוי שלה. ואולם, ייעודי הקרקע לדרך ולמגבלות בניה ופיתוח המוצעים בתמא 47 / ב / 1 אינם כוללים רק את תוואי מסלולי הכביש, אלא גם את התשתיות הנדרשות לו בתוספת מרחב גמישות נדרש לעת התכנון המפורט – מרכיבים אלו לא קבלו התייחסות בתכנית צפון נתב"ג והם "נופלים" על שימושים מתוכננים במתחם. עיון במסמכי התכנית ותשובת צוות התכנון בדיון בהשגות העלו כי למרות האמור לעיל, ניתן לצמצם באופן מוגבל ונקודתי את רצועת הדרך ותחום המגבלות, תוך פגיעה מסוימת בגמישות לעת הביצוע, אך באופן שיאפשר תכנון השטח מצפון לנתב"ג אשר יידון במסגרת תכנית מפורטת נפרדת. לפיכך, אני ממליץ להקטין בעשרה מטרים את רוחב רצועת הדרך בקטע הצמוד לתא שטח 336, ובעקבותיה גם תא שטח 336 יזוז צפונה והקו הכחול של התכנית יצומצם באותה מידה.

ב. לקבל חלקית את הטיעונים בדבר פגיעה בתושבי משמר השבעה בשל סימון זכות הדרך ותחום מגבלות הבנייה והפיתוח. כפי שתואר לעיל, תמ"א 47 / ב / 1 מקודמת כדי לספק תשתית להיקף הפיתוח המשמעותי שצפוי באזור לאחר פינוי בסיס צה"ל צריפין, סירקין ותל השומר, וזאת כמענה למשבר הדיור הלאומי. לא ניתן להקים את הדרך 46 הפרברית המהירה ללא תפיסת שטחים המיועדים כיום לשימושים אחרים,

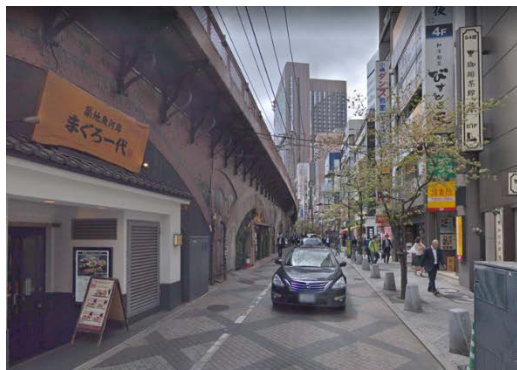
¹ ראה הוראות תמ"א 4 / 2 סעיף 6א' - מטרות התכנית.

באזור עמוס תשתיות, יישובים, מתקנים ואף ערכי טבע, דבר המוביל לא פעם להתנגשות אינטרסים. במקרה דנן, התרשמתי כי לא ניתן להימנע לחלוטין מתכנון על חלקות המושב, וזאת בשל מגבלות התכנון הנוגעות לכביש 412 והן אלו הנוגעות לכביש מס' 1. משני צדי כביש 412 נמצאים שטחים בנויים ומפותחים: מושב משמר השבעה צמוד לכביש מצפון, ובית דגן צמוד אליו מדרומו. כביש 1 עובר גם הוא בצמוד לחלקות המושב, ולאורכו תשתית מסילות ברזל ראשית שלא מאפשרת להסיטו מהתוואי הקיים. לכן, לא ניתן לשדרג את מחלף שפירים וכביש 412 (שיהפוך חלק מכביש 46) מבלי "לגעת" במושב. לאחר שבחנתי את טענות המתנגדים בכובד ראש, התרשמתי כי לא ניתן להפחית את הפגיעה באופן משמעותי מבלי לפגוע בתפקודיות הכביש באזור מחלף חשוב המתוכנן בקטע שבין שני יישובים עם בינוי קיים. לא ניתן לצמצם את תחום זכות הדרך ומגבלות התכנון והבנייה לאורך הרמפה המובילה מכביש 1 לכביש 46 כיוון שהוא חשוב לשמירת גמישות תכנונית. יש להוציא מגבלות התכנית את החלק הצפוני בכביש מס' 1 בו התכנית אינה מציעה שינוי לתת"ל 33. בחלק הדרומי של המושב, במקום מגבלות בניה יסומן ייעוד הדרך המאושרת. השתכנעתי כי לא ניתן להימנע מסימון בית משפחת שיפרוט מהריסה, וסימון מרבית שטח המשק לשימושי הדרך בהתאם לתכנית המופקדת. במקרה הספציפי הנ"ל האינטרס הלאומי בפיתוח הכביש גובר על רצונם של המתנגדים לשמור על משקם שלם. לא ניתן לייצר מנגנון פיצוי בדמות קרקע חלופית מכיוון שהתכנית עוסקת בתכנון ולא בקניין. ככל שהמשיגים סבורים כי נגרם להם נזק, הם רשאים לתבוע פיצויים לפי סעיף 197 לחוק או במסגרת הליכי ההפקעה, בכפוף לכל דין.

ג. לקבל חלקית את הטענות בדבר חוסר האפשרות לממש תכניות בתחום המגבלות. תכנית תמא 47 / ב / 1 הינה תכנית מתאר ארצית ומפורטת, כלומר – היא מאפשרת את ביצוע הדרך מבלי לדרוש קידום תכנית ברמה המקומית. שילוב זה, שבין תכנית ארצית לתכנית מפורטת, נדרש כדי לייצר תשתית תומכת לפינוי בסיסי צה"ל בראיה רחבה ומשולבת, במקביל לקיצור זמן אישור התכנון והקדמת מועד תחילת מימוש. לאור זאת, התכנית מציעה מתווה תכנוני אופטימלי ומפורט. ואולם, על אף קיצור התהליך, ייקחו חודשים אם לא שנים להשלמת הביצוע. בזמן זה עשויים להתבצע שינויים בשטח, בטכנולוגיות הבנייה וכד'. כמו כן, עלולות לצוץ סוגיות תכנוניות בעת גיבוש מסמכי התכנון לביצוע. לאור זאת, התכנית שומרת על מרחב גמישות מוגבל שיאפשר להתגבר על המכשולים שעלולים להתגלות. לאור זאת, נכון וראוי לשמור על תחום מגבלות הבנייה בראייה כללית. עם זאת, השתכנעתי כי מגבלות הבנייה פוגעות מעבר לנדרש בפיתוח שטחים בבית דגן המאושרים בתכניות תקפות, ופיתוח אינו צפוי להשפיע על תפקוד הכביש. לאור זאת, אני ממליץ שיוגדר שבחלקה מספר 129 שבתחום תא שטח 300 תותר הקמת מבנים ומתקנים לספורט על פי תכנית ממ/1420 החלה בשטח, בהיוועצות עם משרד התחבורה וחברת נת"י, וכי הדבר לא יהווה שינוי לתמ"א שיחייב אישור הקלה על ידי המועצה הארצית.

ד. לקבל חלקית את הטענות בדבר הפגיעה באזור התעסוקה המאושר לפי תמ"מ 3 / 21. דרך 46 מתוכננת באחד מהאזורים הפנויים והזמינים לבנייה המעטים במרחב בקעת אונו וגוש דן, המוקף ביישובים ומתקנים בעלי חשיבות לאומית. כפי שמתואר להלן (ראו [סעיף י"ב להמלצות המרכזיות](#)), התכנית בחנה בצורה מעמיקה ואיכותית מספר חלופות בטרם נבחר התוואי המופקד של הדרך. באופן ספציפי, העברת תוואי הדרך מצדו הדרומי של נחל בית עריף ידרוש לחצות את הנחל פעמיים תוך פגיעה משמעותית במאזן האקולוגי שלו, כמו-גם לפגיעה בעתודת הקרקע האחרונה שנותרה לפיתוח בנתב"ג, ההכרחית לפיתוח לאור הגידול המתמיד במספר המשתמשים שפוקדים את השדה. מכלול הצרכים והאינטרסים עמד בבסיס גיבוש התכנית, שבראות עיני מאזנת בצורה מיטבית בין הצרכים הלאומיים של שדה התעופה, בין הרצון לשמור על המאזן האקולוגי ואגן הניקוז לאורך נחל בית עריף, תוך פיתוחו

לשטח פתוח איכותי המחובר לטבעת הפארקים המטרופוליניים של גוש דן, ובין הצורך המקומי של העירייה בפיתוח אזור תעסוקה שייצר בסיס כלכלי איתן לעיר. מיקום הדרך בסמוך לנחל מאפשר לפתח את האזור שמצפון לו כהמשך ישיר למרחב האורבני הקיים, ללא חיץ בדמות כביש מהיר המפריד בין שני חלקי העיר. הכביש אף הוסט דרומה בגרסה המופקדת לעומת התוואי שהיה בדיון להפקדה, וזו בשל החלטת המועצה הארצית להיטיב עם יהוד-מונוסון ולאפשר ניצול של שטח גדול יותר לצרכי תעסוקה, על חשבון התקרבות לנחל וצמצום שטח הפארק. לאור הנ"ל, אני מאמין שהתוואי שנבחר מאזן בצורה מיטבית בין כלל הצרכים המרחביים, ואין לשנותו. עם זאת, אני משוכנע כי בניצול יעיל של הקרקע ושילוב שימושים ניתן להגדיל משמעותית את שטחי התעסוקה הזמינים לעיר – אני ממליץ לאפשר במסגרת התכנית לבחון את האפשרות להקמת שטחי תעסוקה מתחת לכביש 46 במקומות בהם הכביש גבוה דיו, זאת מבלי לשנות את הגובה המתוכנן של הדרך, ובצמוד לשני הכבישים המתחברים ליהוד. הוראות התכנית יכללו הוראות גמישות שיאפשרו הקמת שטחים אלה שגודלם, מיקומם ואופן פריסתם יחד עם הגישה אליהם, ייקבע בתכנית מפורטת אחרת אשר תבחן את כל המרחב הסובב של התכנית באזור זה וכחלק מהתכנון של אזור התעסוקה המאושר לפי תמ"מ 21/3 ובהתייעצות עם משרד התחבורה וחברת נת"י. השילוב שבין מבנים לתשתית תחבורה מוכר ממקומות שונים בעולם ואף בישראל – לדוגמה, מרכז הגלישה הנבנה בימים אלו מתחת למחלף אלנבי שבחיפה. (ראו איור 1 שלהלן). החלק המזרחי של תא שטח 217 יכול לאפשר מימוש שטחי רצפה לתעסוקה, ולעבות את אזור התעסוקה שלמעשה מהווה המשך ישיר לאזור שמיועד לפיתוח על ידי נתב"ג כחלק מתכנית נתב"ג צפון. כך למעשה ניתן לייצר סביבה עירונית אינטנסיבית והמשכית, תוך ניצול מיטבי של הקרקע.



שטחי מסחר מתחת למסילות רכבת. טוקיו, יפן.
תצלום: Google Street View



מועדון גלישה משולב במחלף אלנבי, חיפה (בבנייה).
הדמיה: מנספלד-קהת אדריכלים



בניין משרדים משולב באוטוסטדה. אוסקה, יפן.
תצלום: DVMG



שטחי מסחר ומשרדים מתחת למסילות רכבת. ברלין, גרמניה.
תצלום: Google Street View

איור 1: דוגמאות למבנים המשולבים בגשרי תחבורה

ה. לקבל את הטענות בדבר אפשרות שימוש בשטחים הכלואים במחלפים. בהמשך ישיר למענה לאזור התעסוקה של יהוד בו הומלץ למקם שטחי תעסוקה מתחת לתשתית

הדרך (ראו [סעיף ד' להמלצות המרכזיות](#)), יש לאפשר גם ניצול מיטבי של הקרקע בשטחים הכלואים בין הרמפות והדרכים במחלפים. יש להגדיר כי בשטחים אלו יותר להקים מתקנים הנדסיים, מתקני איגום ופיתוח נופי. שימושים נוספים אלה יאושרו בתכנית אחרת, וזאת במסגרת סעיף הגמישות לתכנית בסעיף 6.2 להוראות התכנית. כמו כן מוצע להגדיר כי תכניות לבינוי בשטחים אלו עבור שימושים נוספים לא יהיו שינוי לתכנית, בתנאי שיוכח כי אינם גורמים להפרעה לדרך, ובהתייעצות עם משרד התחבורה ונת"י.

ניקוז ונחלים

1. לדחות את הטענות בדבר פגיעה באגן הניקוז ובמערכת האקולוגית של נחל בית עריף. תמא 47 / ב / 1 מציעה יצירת דרך פרברית מהירה ומעבר של תשתיות הכרחיות מצפון לנחל בית עריף (עד לחציית הנחל לאחר התמזגותו לנחל איילון ממערב לנתב"ג). לאור זאת, הכביש מתוכנן בתווך בין הנחל לאגן הניקוז הצפוני של הנחל. הדרך עצמה, כתשתית צרה וארוכה, אינה מייצרת כמויות נגר משמעותיות, עם זאת – היא עלולה לייצר מחסום שיפגע בניקוז של השטחים המבונים והפנויים שנמצאים מצפון לה בבקעת אונו. לאור זאת, התכנית בחנה את נושא הניקוז באופן רחב והטמיעה את פתרונות העברת המים המגיעים מצפון לכביש לכיוון נחל בית עריף. הפתרונות ניתנו ביחס לצפי הנגר הצפוי בגין מימוש פוטנציאל הבינוי במרחב. תכנית הותמ"ל "יהוד-מגשימים" אומנם אינה נכללת בבחינה אולם היא תכנית אשר הופקדה בימים אלה. עם זאת, הנושא נלקח בחשבון ונמצא כי פתרונות הניקוז של הכביש יכולים להתמודד עם הגידול במי הנגר הצפוי בגין תכנית זו, ככל שתכנית הותמ"ל תשלב פתרונות ניקוז משטח השכונה ועד לאזור הכביש. הנחל עצמו אינו נכלל בגבולות התכנית, וראוי לקדם תכנית לשדרג ולפיתוח הפארק לאורכו בנפרד מתכנית כביש 46, אשר תתייחס לסוגיות הסביבתיות והנופיות בראייה רחבה וכוללת. בכל מקרה, תכנית הכביש אינה מונעת את הסדרת הנחל ופיתוח הפארק.

2. לקבל חלקית את הטענות בדבר הפגיעה בפארק לאורך הנחל. כפי שהוזכר לעיל, תוואי הכביש המוצע מאזן בצורה המיטבית בין צרכי הפיתוח במרחב לבין הרצון לשמור על נחל בית עריף ולפתח פארק לאורכו שיתחבר לטבעת השטחים הפתוחים המטרופולינית (ראו [סעיף ד' להמלצות המרכזיות](#)). הרצון לאפשר שטחי הפיתוח מצפון לדרך הוביל לכך שהתוואי המוצע לה מתקרב בשלוש נקודות לנפתולי נחל בית עריף. נקודות אלו נבחנו נופית באופן מעמיק, והוכח כי ניתן לשמור בהן רצועת שצ"פ מספקת. עם זאת, הדבר אינו בא לידי ביטוי בתשריט התכנית, המתאר בנקודות אלה ייעוד לדרך ומגבלות בניה בלבד. על מנת להדגיש את חשיבות השמירה על מרווח מינימלי מספק לרצועת הפארק, מומלץ לצמצם את תחום הדרך ומגבלות הבניה בנקודות אלו עד לקו הקירות התומכים או התעלה ליד הכביש במקומות שלא מתוכנן בהם קירות תומכים, ואת השטחים שיתפנו לסמן בייעוד דרך ו/או טיפול נופי, בנוסף לכך מומלץ לבחון אפשרות להנמכה לגדת הנחל במקטעים אלה כך שיותר מים יוכלו להיות בהשגחה. מעבר לעובדה שהדבר יחייב שמירה על מרחב פתוח מינימלי, יש משמעות לסימון זה בתשריט המדגיש את החשיבות העקרונית של שטח זה, כחלק מראייה תכנונית רחבה ומשולבת.

ח. לדחות את הטענות בדבר חוסר בחינת השלכות הסטת הכביש על משטר הניקוז. כביש 46 מתוכנן בגדה הצפונית של נחל בית עריף, בתווך בין הנחל עצמו ליישובי בקעת אונו הנמצאים באגן הניקוז של הנחל. כפי שתואר לעיל (ראו [סעיף ו' להמלצות המרכזיות](#)), הנגר שהכביש עצמו מייצר הינו קטן מאוד ביחס לנגר של המרחב האורבני שמצפון לו, ועל כן סוגיית הניקוז המרכזית שעמדה בפני התכנית היא כיצד להעביר את הנגר דרך תוואי הכביש לכיוון הנחל, כך שהדרך לא תהווה מחסום בפניו.

לכן, שינוי תוואי הכביש (אשר התבקש כחלק ממענה לצרכי הפיתוח של עיריית יהוד-מונוסון, ראו [סעיף ד' להמלצות המרכזיות](#)) אינו משנה את סוגיית הניקוז המרכזית, מכיוון שלכביש עצמו השפעה מינורית על היווצרות הנגר. במהלך הדיון השתכנעתי שפתרונות הניקוז המשולבים בתכנית מספקים, ונותנים מענה הולם להעברת הנגר לכיוון הנחל.

ט. לדחות את הטענות בדבר המרת סוללות הכביש לקירות תמך. בשנים הקרובות מרחב בקעת אונו עומד לשנות את פניו. פינוי בסיסי צה"ל, אכלוסם באלפי יחידות דיור והקמת התשתית הראויה לכך, בין היתר, על ידי הקמת דרך 46, עתידים להגדיל באופן משמעותי את שטחי הפיתוח העירוניים באחד מאזורי הביקוש המשמעותיים ביותר בישראל. שמירה על המרחב הפתוח של נחל בית עריף כחלק מטבעת השטחים הירוקים של גוש דן הינה קריטית בהליך זה. בתוך כך, יצירת הקשר הנופי בין המרחב העירוני לבין המרחב הפתוח איננה משימה פשוטה. מחד, ניתן לייצר גבול ברור וחד בין השניים, למען שמירה ופיתוח של כמה שיותר שטחים פתוחים על חשבון נגישותם וחיבורם למרקם האורבני, ומאידך, ניתן לייצר דיפוזיה בין המרחבים, אשר עשויה לפגוע ברציפות ובגודל המרחב הפתוח, אך יכולה להפוך אותו לאטרקטיבי ושישי יותר עבור תושבי המטרופולין. התכנית מציעה פתרון נופי המאזן בין השניים. הכביש צפוי להוות גבול טבעי החוצץ בין המרחב הבנוי למרחב הפתוח, אך במקום למצבו כ-"חומה" התחומה בקירות תמך ונתפסת כגבול משמעותי, התכנית מבקשת לייצר האחדה נופית בין יחידות השטח אשר "מרככת" את חדות הגבול, וממצבת את המרחב הפתוח, הכביש, ואזור האורבני כיחידה נופית אחידה והמשכית. לכן הוחלט, באותם מקומות שהכביש המוגבה אינו על עמודים, על שימוש בסוללות בעלות שיפוע מתון המאפשרות קשר ויזואלי בין מפלסים שונים לצד פיתוח נופי שימושי. רק במקומות בהן הכביש מתקרב לנפתולי הנחל, הוצע להמיר את הסוללות בקירות תמך על מנת להותיר די מקום לפארק. בראות עיני מדובר בפתרון נופי מגובש וראוי אשר ביכולתו לממש את חזון התכנית. עיון במסמכי התכנית ותשובת צוות התכנון בדיון בהשגות העלו כי למרות האמור לעיל, ניתן לצמצם באופן מוגבל ונקודתי סוללת המילוי מתחת לכביש והשוליים שלו בין החתכים שמספרם 430 עד 480 בשל הפרש גובה משמעותי בין מפלס הכביש המתוכנן לגובה הקרקע הטבעית במקטע דרך זה. יש לסמן בתכנית ייעודי הקרקע את המקטע הזה ברסטר "גשר/מעבר עילי" לכל רוחב יעוד הדרך שבאדום ולעדכן את יתר מסמכי התכנית בהתאם.

י. לדחות את הטענות בדבר חיוב בניית רמפת מחלף אור יהודה על עמודים. התכנית מאפשרת את הקמת הרמפה הן על עמודים על מנת לאפשר להקים את מתקן ההשהיה תחתיה, והן על סוללה במידה ויוחלט לא להקים את מתקן ההשהיה, וכך לחסוך עלות הקמה משמעותית שלא לצורך. לכן התכנית קובעת באופן כללי כי התכנון יתואם עם רשות הניקוז, ובפרט, התכנית קובעת כי תגובש תכנית סביבתית שתספק הנחיות למזעור הפגיעה בסביבת הנחלים.

סביבה

יא. לדחות את הטענות בדבר הפגמים המהותיים בבדיקה האקוסטית. שדרוג הדרכים הסמוכות ליישובים קיימים אינה מלאכה פשוטה ומצריכה בחינה מדוקדקת ומעמיקה של ההשפעות של המהלך על איכות חיי התושבים. בתוך כך, לתכנית הוכן תסקיר השפעה על הסביבה הבוחן באופן מעמיק את ההשפעות השונות שהכביש עלול לייצר על סביבתו, ומציע פתרונות שיאפשרו שמירה על איכות חיים גבוהה לתושבי האזור, כמו גם למשתמשי הדרך. התסקיר בחן את ההשפעות האקוסטיות על פי המתודולוגיה הרשמית המוכתבת על ידי הרגולטור – המשרד להגנת הסביבה, והתסקיר קיבל את אישור הגורמים הרלוונטיים, כך שקשה לטעון שהבדיקה חסרה

ו/או לא מדויקת. נוסף על כך, התכנית קובעת כי לעת הביצוע יוגש לאישור המשרד להגנת הסביבה נספח אקוסטי מפורט, המבוסס על נתוני תכנון עדכניים. ככל שימצאו חריגות מתוצאות הבדיקות המוצגות בתסקיר, יוצעו פתרונות אקוסטיים הולמים.

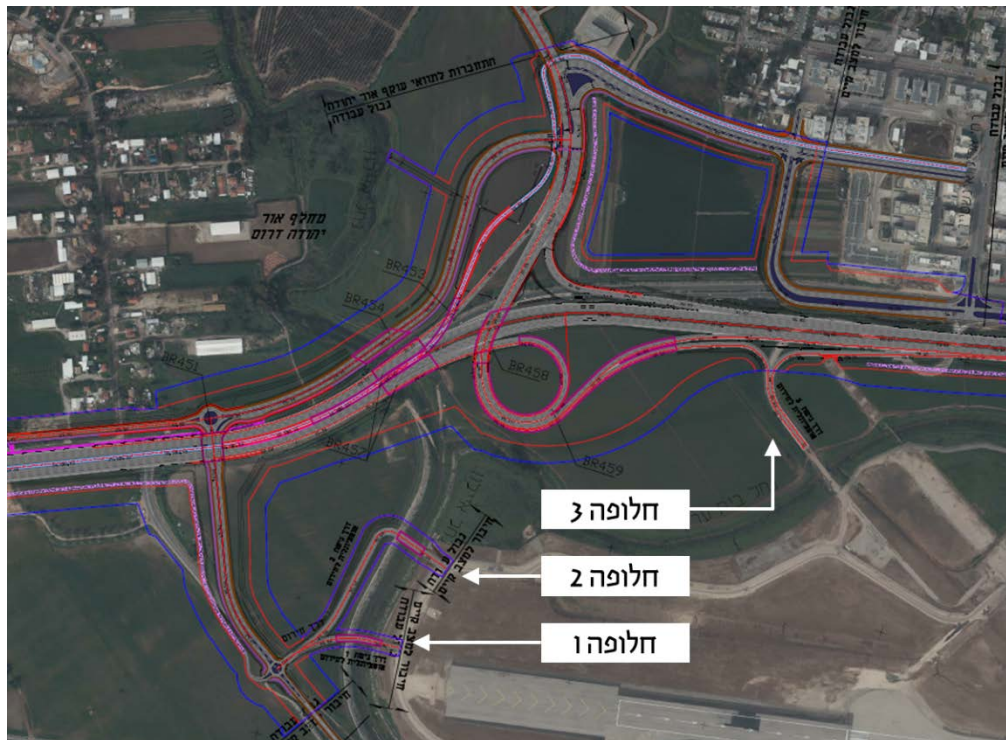
יב. לדחות את הטענות בדבר הפגמים בהליך בחירת חלופות התכנון. הליך תכנון הינו הליך מורכב הנדרש לאזן בין מגוון רחב של אינטרסים ומגבלות מרחביות. לא מדובר במדע מדויק בו ניתן לבצע ניסויים אמפיריים ולהגיע למסקנה חותכת וודאית, אלא מדובר בהליך דינמי, המשתנה בהתאם לתפיסות התכנון העדכניות ולסביבה הפיזית המשתנה. תהליך בחירת חלופות תכנון אינו שונה מכך, כאשר הוא דורש הערכה כמותית למרכיבים "רכים" ואיכותניים. הליך בחירת החלופות המוצג בתסקיר הסביבתי כולל בחינה של פרמטרים רבים ב-3 רמות התייחסות שונות – החל מהרמה האזורית, מאקרו, אשר בחנה את התוואי המיטבי לדרך שתקשר בין כביש 6 למרכז המטרופוליטן, דרך בחינה מקומית של התוואי המיטבי בתווך שבין נתב"ג, נחל איילון ובית עריף, וכבישים 461 ו-412, וכלה בבחינת מיקרו של תכנון צורת הכביש על מחלפיו השונים. התסקיר מציג את "השורה התחתונה" בהליך בחינת החלופות שגובש בהשתתפות צוות התכנון ותוכלל על ידי עורך התסקיר. קדם לה הליך בחינת חלופות שגובש כחלק מ"מתכנית הצל" אשר קודם על ידי הוועדות המחוזיות מרכז ות"א, ובחן שלוש חלופות לתוואי הכביש – "הדרומית" אשר עוברת מדרום לנחל בית עריף, "הצפונית", הנצמדת לתוואי הדרכים 412 ו-461 ו"המרכזית" הנצמדת לנחל מצפון. במסמך שלב ד', פיתוח חלופה נבחרת, שצורף להשגת עיריית יהוד, נבחרה החלופה הצפונית (חלופה B) כעדיפה על השאר, תוך ציון העובדה כי תוואי זה עלול ליצור מחסום בין היישובים לפארק הפתוח. בדו"ח המסכם של תכנית הצל, החלופה הנבחרת היא החלופה המרכזית (חלופה C) ולא החלופה הצפונית (חלופה B). כמו-כן, כבר אז צוין כי החלופה העוברת מדרום לנחל אינה מיטבית ביחסה אל הנחל ולהיתכנות מימושה. כאשר החלה להתגבש תמא 47 / ב / 1 הוחלט על בחינה מחודשת ובלתי תלויה של חלופות תוואי הדרך. מתוך רצון לבחון חלופות באופן מעמיק וכמענה לעיריית יהוד-מונוסון, הורתה המועצה הארצית לצוות התכנון לבחון בנוסף לשלוש החלופות שלעיל גם שתי חלופות נוספות שהוצגו בתכנית המתאר המתגבשת של העיר (ישיבה 591 מתאריך 2.2.16), ואכן כך נעשה. הבחינה העלתה כי החלופה הדרומית, אף שמגדילה את שטחי הפיתוח מצפון לנחל, סותרת את מדיניות התכנון הארצית ומצריכה שינוי של תמא 4 / 2. התסקיר העלה כי החלופה הצפונית, אמנם מגדילה את השטחים הפתוחים, אך פוגעת באפשרות לפתח אזור תעסוקה לעיר ומייצרת חיץ למרחב הפתוח. ביחד עם פרמטרים נוספים חלופה זו נפסלה דווקא מתוך הרצון להיטיב עם עיריית יהוד-מונוסון. החלופה שהוצעה בתכנית המתאר של יהוד-מונוסון נמצאה כנחותה בהיבטים סביבתיים (פגיעה בנחל) והנדסיים (אינה עומדת בפרמטרים אופטימליים ועשויה לייצר מפגעי בטיחות). על כן, נבחרה החלופה המרכזית, אשר מאזנת בין צרכי הפיתוח והשמירה על השטחים הפתוחים. התסקיר אושר על ידי המשרד להגנת הסביבה. המועצה הארצית דנה במסקנות התסקיר (ישיבה 611 מתאריך 7.11.17) ושמעה את עמדת הצדדים השונים, בין היתר את עמדת עיריית יהוד-מונוסון שביקשה להעדיף את החלופה הדרומית. לאור מסקנות התסקיר – וחשיבות השטח שמדרום לנחל לשדה התעופה, החליטה המועצה שלא להיעתר לבקשת העירייה, ולקבל את עמדת התסקיר שבחן את המשמעויות באופן מעמיק. עם זאת, ובמטרה להיטיב עם העירייה, הוחלט להסיט את הדרך דרומה למרחק מינימלי מהנחל, כך שיגדלו השטחים המיועדים לפיתוח על חשבון המרחב הפתוח. לבסוף, אציין שבמסגרת התייחסות הוועדות המחוזיות מרכז ותל אביב, לא הועלו טענות כנגד הבחירה בתוואי התכנית או כנגד הסטייה ממסקנות הבחינה שנעשתה במסגרת "תכנית הצל" אותה הן קדמו, זאת מכיוון שבהחלטת המחוזות על אישור תכנית הצל נבחרה חלופה משולבת, לפיה באזור יהוד הדרך נצמדת לנחל מצפון, שהיא דומה לחלופה של התכנית המופקדת. לסיכום, הליך

בחירת החלופה בתכנית המופקדת, אותו בחנתי על ידי עיון במסמכי התכנית לרבות התסקיר והפרוטוקולים של ישיבות מוסדות התכנון וכן מתוך תשובות עורכי התכנית, היה מקיף ומעמיק, ונידון באריכות ובצורה מקצועית במוסדות התכנון – הן המחוזיים והן הארציים – ובשניהם נמצא כי אין להעביר את התוואי מדרום לנחל, וכאמור לתסקיר ניתנה חוות דעת חיובית על ידי היועץ הסביבתי של המועצה הארצית – המשרד להגנת הסביבה. מבלי להיכנס לשאלה בדבר עצם נחיצותו של אזור התעסוקה בראיה אזורית רחבה, אני מאמין כי החלופה הנבחרת מאזנת בצורה המיטבית בין כלל הצרכים והאינטרסים של הגורמים במרחב, ומאפשרת לפתח שטחי תעסוקה בהתאם למדיניות התכנון הארצית והמחוזית. אציין לעניין זה, כי לנגד עיני עמדה פסיקתו של בית המשפט העליון בעתירה של עיריית יהוד מונסון (בג"ץ 9380/17), שם נקבע: "...הרי שבנוסף לחוקה הרגילה לפיה שמיעת התנגדויות העותרת תיעשה בלב פתוח ובנפש חפצה, על מוסדות התכנון לבחון ביתר זהירות וביתר הקפדה את החלופות השונות...". לאחר שבחנתי את כלל המסמכים הנ"ל ובפרט האמור בתסקיר ברוח דברים אלה, אני יכול לקבוע כי נחה דעתי שחלופות תכנון הדרך נבחנו בצורה מקצועית, מעמיקה ובלב פתוח ונפש חפצה בכלל מוסדות התכנון הרלוונטיים ואף לאחר ששמעתי את המשיגים השתכנעתי כי זוהי החלופה המועדפת. אציין שביום השימועים שקיימתי, השגתה של עיריית יהוד מונסון נשמעה בהרחבה, תוך שהתאפשר למשיגה להעלות את מלוא טענותיה בפירוט רב ובאריכות, במשך זמן שארך כחמש שעות רצופות.

יג. לקבל חלקית את הטענות בדבר שמירה על השצ"פ בבית דגן. כחלק משדרוג והרחבת כביש 412 אשר עובר בשטח צפוף בין בית דגן למשמר השבעה, לא ניתן להימנע מפגיעה מסוימת בשטחים הצמודים משני צדי הדרך. עם זאת, באזור טיילת בית דגן, גבול הדרך הסלולה נותר פחות או יותר כפי שהוא היום. התכנית אף מציעה להשתמש בשבילים הקיימים בטיילת כחלק מהמערך הרציף וההמשכי של שבילי הולכי הרגל ורוכבי האופניים המוצעים בתכנית. ואולם, הצורך בהעברת תשתיות פיתוח תעלת ניקוז ובניית קיר אקוסטי מחייבים התערבות בשטח הטיילת. לאור זאת, התכנית ייעדה את שטח הטיילת ל-"דרך מוצעת" וסימנה את כלל העצים הבוגרים בשטח זה לעקירה, ללא הבחנה בין סוגי העצים ולמיקומם ביחס לפיתוח המוצע. על אף שהביצוע יצריך אישור של פקיד היערות לכריתת העצים, מהלך אשר עשוי להוכיח כי ניתן לשמור על חלק מהם, אני רואה טעם לפגם כאשר מלכתחילה בתכנית כל העצים "הנופלים" על תחום זכות הדרך מסומנים לכריתה, ללא התייחסות למיקומם ביחס לאזור בו תפותח המיסעה בפועל. למעשה, מתוך 1024 עצים בוגרים הנמצאים בתחומי התכנית, התכנית מציעה לעקור 930 מהם – יותר מ-90% מהעצים. אני משוכנע שבחינה מדוקדקת, כמו זו שניתן לבצע באזור הטיילת של בית דגן, תעלה כי ניתן להפחית מספר זה משמעותית. המהלך הראוי וההוגן, בעיני, יהיה להגדיר את העצים במקטע הצמוד לבית דגן לשימור, וככל שיוכח שלא ניתן לשמור עליהם לעת התכנון ההנדסי המפורט לביצוע, תתבצע פניה לפקיד היערות לאישור העתקה / כריתה. מעבר למשמעות הפרקטית של המהלך – במקום "כריתה עד שיוכח אחרת" התכנית תגדיר "שימור עד שיוכח אחרת", יש לכך משמעות עקרונית, המבקשת להדגיש את חשיבות השמירה על העצים הבוגרים, ולייחס לסקר העצים משמעות מעשית בתכנית. ממליץ להוסיף להוראות התכנית סעיף גמישות שיאפשר העתקה או כריתה של עצים ובלבד שלא ייפגע תפקוד הדרך או מטרות התכנית. רוחב מינימלי של הטיילת בקטע בית דגן יהיה ברוחב מינימלי של 6 מטר. בנוסף לכך יש להוסיף הוראה כללית המתייחסת לנטיעת עצים לאורך שבילי ההליכה והרכיבה.

תנועה

יד. לקבל חלקית את הטענות בדבר שינוי תוואי דרך החירום המוצעת לנתב"ג. במהלך הדיון בהשגות, צוות התכנון הציע לקבל את בקשת רשות שדות התעופה לשינוי תוואי דרך גישת החירום לשדה התעופה. עם זאת, התוואי שהוצע על ידי רש"ת מסתמך על תכנון מחלף אור יהודה אותו אני ממליץ לשנות (ראו [המלצה בסעיף ט"ו שלהלן](#)), נוסף על הפגיעה המשמעותית בשטח החקלאי הפעיל אותו התוואי חוצה. לאור זאת, הצעתי שלוש חלופות לתכנון כביש החירום אשר פורסמו לציבור והועלו לדיון בהשגות לשינויים בהתאם לסעיף 106ב' לחוק התכנון והבניה (ראו איור 2). במהלך הדיון עלה כי חלופה מס' 1 אינה עומדת בדרישות בטיחות הטיסה בשל קרבה למסלול הטיסה, ועל כן אני ממליץ לדחות אותה. רש"ת וצוות התכנון טענו בעד חלופה מס' 2 שלשיטתם עדיפה מבחינת התנועה, הניווט והשמירה על מרחב בטיחות הטיסה. כנגד חלופה מספר 3 טענה רש"ת כי חסרונה הבולט טמון בעובדה שהיא מאפשרת יציאת רכבי חירום רק לכיוון מזרח על כביש 46, ההפוך מהכיוון של בתי החולים הסמוכים וכן נטען שבחלופה 3 לרשות הניקוז יש תכנית שהונחה (מקבילה להפקדה) למפעל ניקוז לנחל איילון ונחל בית עריף שתופסת את הקרקע. צוות התכנון טען בנוסף כנגד חלופה זו כי היא פוגעת בהיררכיית הדרכים ועשויה לייצר קושי בניווט עבור התנועה הכללית במחלף. ואולם, טענות אלו אינם לוקחים בחשבון כי חלופה מספר 3 מתבססת על תוואי דרך הגישה הקיימת כיום. בחירה בחלופה מס' 2 מחייבת סלילה של דרך חדשה, תוך פגיעה בשדה חקלאי פעיל, והקמה של גשר חדש מעל נחל איילון על כל המשמעויות הסביבתיות הטמונות במהלך זה. לאור זאת, בראות עיני יש להעדיף חלופה אשר מתבססת על שטח מופר כבר במצב הנוכחי, ושאופן חיבורו למתחם שדה התעופה מוכח כאפשרי. לצד זאת, חסרונות החלופה שהועלו בדיון הנם פתירים. ביחס לעובדה שהחלופה מייצרת יציאה לכיוון מזרח בלבד, הרי שבמקרה בו יתרחש אסון בשדה התעופה, ניתן יהיה לחסום תנועות רכבים שאינה לחירום באזור זה ולהכין קטע מצומצם של הדרך בעת התכנון המפורט שיאפשר יציאתם וחזרתם של רכבי החירום לכל כיוון נסיעה נדרש. ביחס לפגיעה בהיררכיית הכבישים ובקלות הניווט, אטען כי מכיוון שמדובר בדרך חירום, אשר אינה נמצאת בשימוש יומיומי, ניתן להציב אמצעים שונים כגון חסימה ושילוט בנוסף לשינוי בגיאומטריה של זרוע הרמפה שיוצאת מהרמפה של המחלף בכיוון דרך החירום, בצורה שאינה מזמינה רכב אחר להיכנס אליה, דברים שיאפשרו תפקוד שגרתי במחלף, ולא ייצרו פגיעה בהיררכיה התנועתית. לאור זאת, אני ממליץ לקבל את חלופה מס' 3 לדרך החירום לנתב"ג.

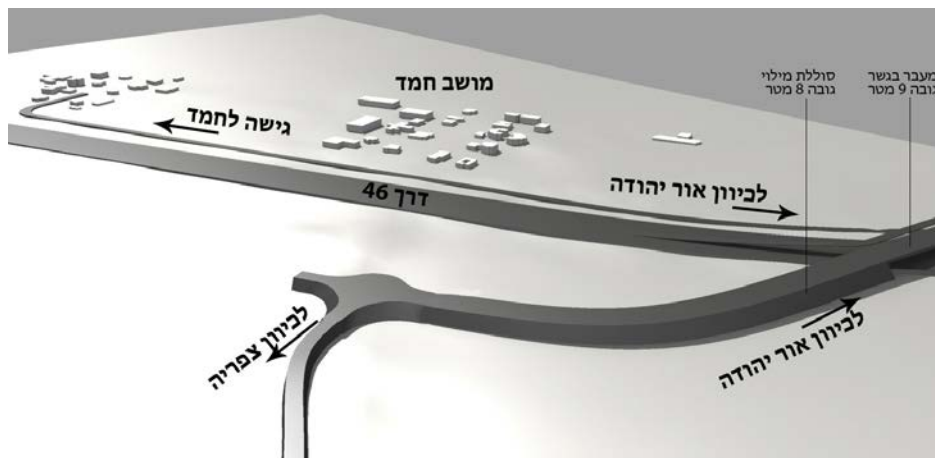


איור 2: סימון שלוש החלופות לדרך החירום לנתב"ג על רקע תכנית התנועה לאחר השינויים לפי סעיף 106ב'

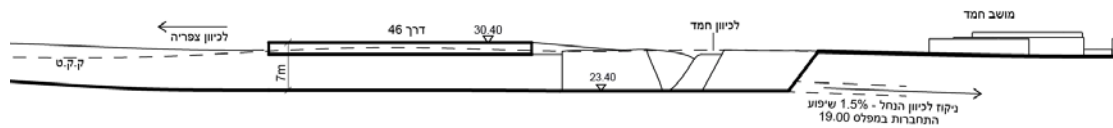
טו. לקבל חלקית את הטיעונים בדבר סרבול הגישה לדרך 4404 ומניעת חיבור בין מושב חמד למושב צפריה. מחלף אור יהודה ממוקם באזור צפוף ומורכב מבחינה סביבתית. תצורתו המיטבית נבחנה באופן מפורט, ונמצא כי התואי המוצע בתכנית הינו המיטבי ביחס לצמצום הפגיעה בנחלים, באפשרות התנועות השונות, וכן בהיבטי בטיחות והנדסה. בחינה נוספת של תואי הרמפה הצפון מערבית מעלה את האפשרות לצמצום הפגיעה באזור מפגש הנחלים בצורה ניכרת. ממליץ לשנות את תואי הרמפה, ביטול המשכה המתוכנן באמצעות גשר ומלוי גבוה עד לדרך 4404 (ראו איור 3 להלן). לביטול זה, מומלץ לתכנן חלופה שיוודת אל הקרקע במקביל לדרך 46 מצפון מערב ומתחברת לכיכר המפצלת את תנועה לשני כיוונים; למזרח לכיוון צפריה באמצעות מעבר תת קרקעי מתחת לדרך 46 המתוכננת ולכיוון דרום מערב ישירות אל מושב חמד. דבר אשר יכול לתת מענה לקישוריות משני צדי הכביש שנפגמה, בייחוד ביחס לקשר שבין מושב חמד למושב צפריה. לאור זאת, אני ממליץ להוסיף מעבר תת קרקעי באזור בו ממוקם מפגש כבישים 412 ו-4404 כיום למעבר רכבים, הולכי רגל ורוכבי אופניים. מעבר זה יאפשר לצמצם משמעותית את תשתית מחלף אור יהודה על ידי ביטול הזרוע החוצה את הכביש לכיוון מושב צפריה והמתוכננת באמצעות גשר שגובהו כתשעה מטר ובהמשך במילוי מעל הקרקע החקלאית ובגובה של כשמונה מטר, והפחתת מספר חציות הנחל (ראו איורים 4,5,6 להלן).

השינוי המוצע לעיל פורסם לפי סעיף 106ב' וכנגדו הוגשו השגות מצד המועצה האזורית שדות דן, מושב חמד ומספר מתושבי המושב, שטענו כי חלופה זו מנתבת תנועה רבה לכבישים בסמוך למושב חמד, ומעלה מטרדים סביבתיים נוספים. הועלו שתי חלופות מצד המשיגים: ביטול התכנון אשר הצעתי במסגרת הפרסום לפי סעיף 106ב' ואימוץ של התכנון שהופיע בתכנית המופקדת, או לחלופין שילוב של שתי החלופות: שמירה על התכנון המופקד תוך הוספת מעבר תת קרקעי שיחבר את הכניסה למושב חמד אל הכיכר במפגש

עם כביש 4404 שמדרום לדרך 46 המתוכננת. המלצתי היא לדחות את טענות המשיגים ולקבל את החיבור אשר הוצע על ידי, במסגרת הפרסום לפי סעיף 106ב. ראשית, השינוי נועד בחלקו על מנת להביא לחסכון בניצול השטחים הדרושים למחלף אור יהודה. חזרה לתכנון המופקד או קבלת החלופה שהציעו המשיגים לא מסייעת במאמץ זה, ואף מגבירה את העלויות הסביבתיות והכלכליות בכל הנוגע לחלופה אשר הציעו. יתרה מזו היא תפגע משמעותית בנגישות של תושבי המושב לתחבורה ציבורית. ביחס למטרדים למושב חמד, התכנון שפורסם לפי 106ב' לא מייצר שינוי מהותי ביחס למצב שהוצע בתכנית שהופקדה. הכביש הסמוך לבתי התושבים משמש ככביש גישה בלעדי למושב. התנועה הנוספת ביחס למצב המופקד הינה רק מהכיכר החדשה המוצעת מצפון לכביש 46 ולכיוון דרום ומזרח. כיכר זו ממוקמת מזרחית לבתי היישוב, והיא מתוכננת בשיקוע, כך שכלל לא צפויה לגרום למטרדים סביבתיים ונופיים לתושבי המושב.



איור 3: מבט תלת ממדי אל הרמפה המחברת לכביש 4404 ומושב צפריה - מצב מופקד. שימו לב לגובה הגשר והמילוי של המשך הדרך עד אחרי הכיכר בכיוון צפריה



איור 6: חתך עקרוני המראה את גובה דרך 46 המתוכנן, המעבר התחתית המומלץ לכיוון צפריה והבניינים הקיימים במושב חמד

טז. לדחות את הטיעונים בדבר המחסור בתחבורה ציבורית ועידוד שימוש ברכב פרטי או ביטול התכנית והפניית המשאבים לפיתוח מתע"ן. רצף תכניות תמ"א 47 נועדו לספק תשתית רחבה, על כל היבטיה, לפינוי ואכלוס מחנות צה"ל צריפין, סירקין ותל השומר. בתוך כך בוצעה לאזור תחזית תנועה בהתאם למימוש התכנית באזור. מתוך ההבנה שלא ניתן לספק פתרונות לשימוש בלעדי ברכב פרטי, וכי יש צורך לעודד שימוש בתחבורה ציבורית, נקבע יעד של פיצול תנועה באופן הבא – 60% שימוש ברכב פרטי ו-40% שימוש בתחבורה ציבורית. על אף הצבת רף שימוש גבוה יחסית בתחבורה ציבורית, עדיין נמצא כי לצד פיתוח תשתית התחבורה הציבורית, נדרשת גם סלילת הכביש המהיר. לכביש זה משמעות אזורית – הוא מהווה חיבור חשוב למרכז המטרופולין לבאים מכיוון כביש 6, בין הכניסה הדרומית על ידי כביש מס' 1 לכניסה הצפונית על ידי כביש מס' 5. הכביש מסיט את התנועה מדרך 461 לכביש 1 ובכך מאפשר את הורדת הדרג של כביש 461 ויוצר מצב בו ניתן להפוך אותו לדרך בלב אזור עירוני בנוי עם פיתוח אורבני משני צדדיה. לצד החשיבות של הדרך עצמה, התכנית כוללת גם תשתית לרכבת קלה מכיוון בית דגן לאור יהודה, כחלק מהמתע"ן של גוש דן, ואף מותירה מקום להוספת מת"צ גם במקטע הכביש הממשיך לכיוון מחלף הטייסים בו לא מתוכננת כיום מתע"ן, וזו כדי לאפשר את ההקמה העתידית ככל שיעלה הצורך בכך. לאור חשיבות נושא התח"צ שהוא חלק חשוב מיעדיה של תכנית זו, ממליץ שמסמכי התכנית יציגו את מיקום המת"צ בתכנית זו. אין להסתפק רק באפשרות הקמתו. מעבר לכך, השתכנעתי שהתכנית מספקת פתרונות ראויים הן לתנועת רכב פרטית והן לתחבורה ציבורית, ונובעת מתוך תפיסה תנועתית אזורית רחבה שגם נותנת דגש לפתרונות תנועתיים רבים וידידותיים לסביבה בדמות שבילי אופניים כמפורט בסעיף הבא.

הולכי רגל ורוכבי אופניים

יז. לקבל את הטיעונים בדבר נטיעת עצים לאורך שבילי הולכי הרגל ורוכבי האופניים. כחלק מהתפיסה התכנונית המבקשת לעודד "ווייתור" על שימוש ברכב פרטי, התכנית מציעה מערך של תחבורה ציבורית ושבילי אופניים והולכי רגל במטרה לעודד זאת. עם זאת, האקלים הישראלי בחודשי הקיץ יכול להוות גורם מרתיע ולהפחית את שימושיות מערך השבילים. הצללת השבילים הינה מהלך קריטי ומהותי לשימושיות, ולא ניתן להותיר זאת לשיקול דעת מבצע התכנית. לאור זאת, אני ממליץ להוסיף הוראה לתכנית שתחייב נטיעת עצים במרחקים סבירים לאורך שבילי ההליכה והרכיבה.

יח. לקבל חלקית את הטיעונים בדבר אי רציפותה של רשת השבילים. התכנית מציעה רשת רציפה של שבילים להולכי רגל ורוכבי אופניים אשר מתממשקת בצורה מיטבית למערך השבילים המתוכנן במרחב במספר תכניות שונות. עם זאת, יש להראות בנספח התנועה את הממשקים והתחברויות השונות לשבילים ולתשתית התחבורה הציבורית האזורית. בנוסף, התכנית ממוקמת באזור בו קיימת תשתית תחבורה

ציבורית משמעותית ועליה להתייחס אליה ולנצל את הקרבה אליה – מתחם "חנה וסע" בשפירים. המתחם, אשר נמצא במרחק הליכה מבית דגן ומשמר השבעה, משמש כמסוף תחבורה ציבורית המובילה ללב המטרופולין. יצירת חיבור למתחם תחזק את מטרות התכנית להפחית את השימוש ברכב פרטי. לכן, אני ממליץ לסמן בתוך גבול התכנית, מעבר עילי מאזור בית דגן לכיוון המתחם. אופציה נוספת לכך היא סימון מעבר מהרמפה המתוכננת של שביל האופניים בגדה הצפון מערבית של הדרך בתוך מחלף שפירים. בנוסף, יש להוסיף לסעיף 6.2.1 ז' בהוראות התכנית גם גשרים לשבילי אופניים.

תשתיות

יט. לקבל את הטיעונים בדבר אי התאמה לתוואי קו המתח שנקבע בתתל / 61 / ב / 1. מסמכי התכנית יעודכנו כך שיציגו את תוואי קו המתח באופן מדויק, תוך ווידוא הלימה בתיאום המערכות, וזאת כדי למנוע מצב של התנגשות בין התשתיות השונות.

כ. לדחות את הטיעונים בדבר הטמנת קו המתח לכל אורכו. קו המתח יבוצע לפי התוואי שאושר בתתל / 61 / ב / 1, בהתאם למדיניות התכנון הגורסת כי יש להטמין קווי חשמל רק במרחב עירוני בשל העלויות הגבוהות הכרוכות בהטמנת הקו. חשוב לציין כי מבחינה נופית, האזור בו מתוכנן הקו לעבור הינו שטוח למדי, ובולטים בו למרחק אובייקטים שונים של נמל התעופה. כלומר, יש קושי לטעון כי חוטי החשמל יפגעו בנוף הפתוח, כאשר כבר כיום הנוף מאופיין במבע של אלמנטי תשתית שונים.

מדיניות התכנון

כא. לדחות את הטיעונים בדבר סתירת מדיניות התכנון הארצית והמחוזית. בחינה מדוקדקת של תכניות המתאר הארציות והמחוזיות מעלה כי ישנה התאמה ביניהן לבין תכנית תמא / 47 / ב / 1. עדכון מספר 27 לתמ"א 3 משנת 1997, הסיט את הדרך לכיוון העיר יהוד וסימן את דרכים 412 ו-461 כדרכים פרבריות-מהירות. על פי תמ"א 3/ מתאפשרת סטייה של עד 750 מ' בין התוואי שנקבע בתמ"א 3 בצורה סכמטית לבין תוואי הדרך שיקבע בתכנון מפורט. התוואי המוצע בתמא / 47 / ב / 1 מרוחק עד למרחק מקסימלי של 300 מ' מהתוואי שמסומן בתמ"א 3, ולכן אין סתירה בין התכניות. שינוי 108 לתמ"א 3 משנת 2016 הוריד בהיררכיה את דרך 461 ממערב לצומת אויה, כך שגם כאן תמא / 47 / ב / 1 תואמת את מדיניות התכנון הארצית, כאשר היא מסיטה את התנועה המהירה לכיוון דרך 412. תממ 3 / 21 קובעת כי "על הדרכים ברשת הדרכים הארצית יחולו הוראות תכנית המתאר הארצית לדרכים תמ"א / 3" כך שהסטת הכביש תואמת אף את התכנית המחוזית. ביחס לאזור התעסוקה – האזור מסומן ככתם מתארי, ותכנית הכביש מאפשרת את מימושו. בנוסף, תשריט תממ 3 / 21 מראה את אזור התעסוקה מצפון לנחל תוך שמירה על חיץ ירוק. התכנית גם תואמת את תמ"א / 4 / 2 המסדירה את השימושים התעופתיים של נתב"ג, כאשר היא קובעת אזור צפון נתב"ג, אשר מיועד לשימושים עתידיים, יהיה כפוף להוראות תמ"א 3. תמ"א / 4 / 2 אכן קבעה שיתאפשר להעביר דרך בינעירונית בשטח צפון נתב"ג, אך אין מניעה לתכנן את הדרך גם מחוץ לשטח זה. בחינת החלופות, כפי שהוצג לעיל, העלתה כי העברת הדרך בשטח זה הינה נחותה, ועל כן הוחלט על חלופה אחרת. בכל מקרה, אין סתירה בין תכנית הדרך לתמ"א.

כב. לקבל חלקית את הטיעונים בנוגע לראייה הרחבה והיחס לתכניות רחבות היקף סמוכות. כפי שהוזכר לעיל, תמ"א / 47 / ב / 1 הינה חלק ממערך תכניות שנועדו לספק פתרונות תשתיתיים להיקפי הפיתוח הנרחבים בצפון. כלומר, כבר מעצם קידומה, התכנית מיועדת לספק מענה לצורך אזורי. בראיה הרחבה, התכנית מבקשת לענות על צורך בחיבור תנועתי בין כביש 6 למרכז המטרופולין, בין החיבור הדרומי

שמבוצע על ידי כביש מס' 1 לבין החיבור הצפוני שמבוצע על ידי כביש מס' 471. כביש 46 המוצע בתכנית מסיט את התנועה מכביש 461 לכיוון כביש 1 ומאפשר את פיתוח דרך 461 כרחוב עירוני. מבחינה אזורית, רשת התחבורה הציבורית ושביילי הולכי הרגל ורוכבי האופניים מתחברת לרשתות המתוכננות באזור. הוספת הממשקים לנספח התנועה כפי שאני ממליץ לעיל (ראו [סעיף י"ח להמלצות המרכזיות](#)) ידגיש את החיבוריות הזו. מבחינה פרטיקולרית, תסקירי ההשפעה על הסביבה מבוססים על מימוש היקפי הפיתוח הצפויים באזור הכוללים את כלל התכניות המשמעותיות המפורטות שהגיעו לידי "בשלות" תכנונית: לכל הפחות הופקדו על ידי מוסדות התכנון. תמ"ל "יהוד-מגשימים" שהיתה מצויה בשלבי תכנון מוקדמים בשלב קידומה של תמ"א זו אמנם לא נלקחה בחשבון ויחד עם זאת התמ"א מכילה פתרונות שיאפשרו את קידום התמ"ל. יתר על כן תמ"ל יהוד-מגשימים המופקדת בימים אלה כוללת פתרונות ניקוז בדמות מתקני איגום והשהייה לוויסות זרימת מי הניקוז במורד נחל יהוד ואף כוללת שטחים היועדים למטרות אלה. על אף האמור לעיל, אני ממליץ לגרוע משטח התכנית את אזור החפיפה על תתל / 70 / ב למניעת סתירה בין התכניות.

תכנון מפורט ו/או ביצוע

כג. לקבל חלקית את הטענות בנוגע לתיאום ואישור התכנון והביצוע. התכנית ממוקמת בין מספר ישובים, מתקנים ומשאבי טבע, ודורשת תיאומים מורכבים עם כלל הגורמים הרלוונטיים. לאור זאת, מוצע לקבוע בתכנית כי ביצוע מפגש דרך-מסילה יידרש אישור של רשות התעופה האזרחית ובהתייעצות עם רש"ת. התכנית מפרטת באופן מלא וראוי את שאר מערכות היחסים אל מול גורמי התיאום השונים.

כד. לדחות את הטענות הנוגעים לצוות המלווה. תמא / 47 / ב / 1 הינה תכנית מתאר ארצית מפורטת המאפשרת הוצאת היתרי בניה ומימוש מבלי לקדם תכנית נוספת. מכיוון שכך, התכנית מותירה מרחב קטן לגמישות תכנונית, ומתווה שלד מוצק לתכנון המפורט. לאור זאת, ובהתאם להחלטת המועצה הארצית כי צוות מלווה יוקם לתכניות תמ"א 47 **רק במידה** והתכנית מתירה גמישויות וסטיות מותרות המתוארות בתכנית יחסית לתכנון המוצע. אין צורך בקביעת הקמת צוות מלווה, שכן התכנית מגדירה את תחום הגמישויות ואינה מאפשרת חריגות מהתכנון המוצע בה.

כה. לדחות את הטענות בדבר מתן כתב שיפוי מלא. החוק מגדיר את אופן חלוקת הפיצויים, ככל שיידרשו, בגין אישור תכנית דרך. למען הסר ספק, בעניינה של תכנית זו, אשר מצאתי כי קיימת לה הצדקה תכנונית משמעותית ואשר משרתת באופן מובהק גם את הישובים באזור, מומלץ לאמץ את מנגנון הפיצוי הקבוע בסעיף 119 ד' לחוק לגבי תכנית דרך, הקובע את שיעורי השיפוי ל-70% המדינה או מי מטעמה ו-30% הוועדה המקומית.

טיעונים לאחר ההערות וההשגות לפי סעיף 106ב'

כו. לקבל את הטענות בדבר צמצום תחום זכות הדרך על מנת להימנע מהריסת מחסן שנבנה בהיתר ולא מופיע במסמכי התכנית. בטווח הזמן שבין ביצוע המדידה לתכנית, הגשתה והפקדתה, והיות ולא פורסם הליך לפי סעיף 77-78 לחוק, נבנה מחסן בהתאם לחוק אשר נופל בחלקו בתוך תחום הדרך המוצעת, דבר המחייב את הריסתו. צוות התכנון, אשר הקדיש מאמצים להימנע מהריסת מבנים בתכנון הדרך כולה, בחן את הסיטואציה ומצא כי ניתן לצמצם נקודתית את תחום הדרך על מנת לאפשר להימנע מהריסת המחסן והמשך תפקוד מלא באזור המגורים של חלקת המשיגים. פתרון זה אינו משנה את תנוחת הדרך המוצעת, אך מצר את הגמישות הנדרשת לעת התכנון המפורט לביצוע של התכנית. עם זאת, במקרה זה נכון יהיה

לצמצם את הגמישות על מנת להימנע מהצורך בהריסת המבנה ופגיעה במתנגד ומשפחתו. לאור זאת אני ממליץ על צמצום תחום זכות הדרך באזור המחסן עד לקו החלקה. מזרחית למחסן קו זכות הדרך יתרחב הדרגתית על להתרחבות הנדרשת לכיכר התנועה. ממערב, קיימת דרך מאושרת במצב הסטטוטורי הקיים בגבול הצפוני של התכנית, כך שלא נדרש צמצום באזור זה.

להלן התייחסות מפורטת להערות והשגות כפי שבאה לידי ביטוי בכתבי ההערות וההשגות שהוגשו ובדיון לשמיעת ההערות וההשגות, הכוללת התייחסות המשיבים ולבסוף המלצות החוקר:

1. רשות שדות התעופה

הופיעו לדיון: מימי רוזנשטיין, עמי שנער, רון צין, שירלי אמיר

טיעונים:

- א. התכנית משנה חלק מהיעודים המתוכננים בתכנית צפון נתב"ג המופקדת ל"דרך מוצעת" ו-"מגבלות בנייה ופיתוח".
- ב. לצמצם את זכות הדרך ותחום המגבלות אשר חוזרים לשטחים המיועדים למרכז אימונים, תחנת דלק ומל"ח.
- ג. להתאים את מחלף יהוד-דרום לתכנית הכניסה הצפונית המאושרת לנתב"ג.
- ד. לתכנן דרך גישה לחירום חלופית אשר תענה על דרישות החירום של נתב"ג.
- ה. להוסיף להוראות התכנית את מגבלות הבניה בתחום המגנל"ה לפי תמ"א/2/4.
- ו. לתקן את תיאור השינוי אשר התכנית מציעה לתמ"א/2/4 ולתמ"א/2/4/א.
- ז. למחוק מטבלת יעודי הקרקע המאושרים את "אזור למסופי מטען" ו-"נמל תעופה מסלולים".
- ח. להתנות את ביצוע מפגש דרך-מסילה באישור רת"א ורש"ת.
- ט. להתנות את הוספת הגשרים להולכי רגל והוספת החניונים לרכב באישור רש"ת.
- י. לקבוע כי עבודות בקרבת נחלים יתואמו גם עם רת"א ורש"ת.
- יא. סעיף 6.8 יעודכן בהתאם לתמ"א / 4 / 2.

טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':

- א. חלופה מס' 2 הינה העדיפה מבחינת רש"ת, ולאחריה חלופה 3. את חלופה 1 יש לפסול באופן גורף מכיוון שהיא פוגעת בביטחון הטיסה.
- ב. באם תבחר חלופה מס' 2, יש להגדיר כי הכיכר בכניסה לדרך הגישה לא תכלול אלמנטים קשיחים, על מנת לאפשר תנועה חופשית יותר לעת חירום והצבת מחסום שימנע חסימה של הדרך.

משיבים להשגה:

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. צמצום תחום הדרך ומגבלות הבנייה – מוצע לקבל את הבקשה.
- ב. הוספת נתיב האטה והשתלבות – ניתן להוסיף בתוך תחום הדרך המוצע בתכנית, ואין צורך להרחיבו. התכנית של נתב"ג כרגע לא מאושרת ולכן לא ניתן לסמן את ההתחברות אליה בתכנית.
- ג. גישת חירום – מוצע לקבל את הבקשה ולצמצם את גבולות התכנית בהתאם.
- ד. יחס לתכניות אחרות – מוצע לקבל את ההשגה ולתקן את היחס לתמ"אות לפי בקשת המתנגדת.
- ה. טבלת יעודי הקרקע – מדובר בטעות סופר, מוצע לקבל את ההשגה.

- ו. מפגש דרך-מסילה – מוצע לדחות כי ניתן מענה במסגרת התכנית אשר קובעת באופן רחב כי כל היתר או ביצוע במסגרת התכנית יתואם עם רת"א ורש"ת, ויתונה באישור רת"א, כרגולטור המוכר בחוק לנושא זה.
- ז. הוספת גשרים להולכי רגל – מוצע להגדיר כי ההוספה תתואם עם רת"א.
- ח. עבודות בקרבת נחלים – הבקשה מקבלת מענה בסעיף 6.8 הקובע כי כלל העבודות יתואמו עם רש"ת ורת"א.
- ט. תיקונים לסעיף 6.8 – מוצע לקבל, מלבד אישור רש"ת שיוגדר כתיאום. האישור יינתן על ידי רת"א.

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

- א. צמצום זכות הדרך – צמצום השטח המזרחי בתא שטח 332 יגרום לביטול האפשרות להוספת רמפת יציאה מיהוד למחלף הטייסים. זו הסיבה שבגינה מלכתחילה נכלל שטח זה בתחום התכנית.

תמר מגדל – יועצת משפטית, מנהלת תמ"א 47

- א. הסטת שביל החירום לנתב"ג – התוואי המוצע תלוי בביצוע גשר מעל הנחל באחריות ועל ידי נתב"ג. יש להתנות את שינוי דרך החירום בתכנית בהבטחת ביצוע הגשר.

משיבים להשגה לאחר בחינת שינויים לפי סעיף 106ב':

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. גישת חירום לנתב"ג – מוצע לקבל את עמדת רש"ת ולהעדיף את חלופה מס' 2. חלופה מס' 3 פוגעת בהיררכיית הכבישים ועשויה לייצר קשיים בניווט בכביש.
- ב. תכנון הכיכר והמחסום בכניסה לכביש הגישה – התכנון נעשה בהתאם לתקנים, ולא מדובר בנושא סטטוטורי.

המלצות:

- א. התכנית משנה חלק מהיעודים המתוכננים בתכנית צפון נתב"ג המופקדת ל"דרך מוצעת" ו-"מגבלות בנייה ופיתוח". – לקבל חלקית את הטענה. מומלץ לצמצם את זכות הדרך ותחום המגבלות באזור תא שטח מספר 336. להרחבה, ראו [סעיף א' להמלצות המרכזיות](#).
- ב. לצמצם את זכות הדרך ותחום המגבלות אשר חודרים לשטחים המיועדים למרכז אימונים, תחנת דלק ומל"ח. – לקבל חלקית את הטענה. מומלץ לצמצם את זכות הדרך ותחום המגבלות באזור תא שטח מספר 336. להרחבה, ראו [סעיף א' להמלצות המרכזיות](#).
- ג. להתאים את מחלף יהוד-דרום לתכנית הכניסה הצפונית המאושרת לנתב"ג. – לדחות את הטענה. התכנית מאפשרת לבצע את החיבור בין מחלף יהוד-דרום לכניסה המתוכננת לצפון נתב"ג.
- ד. לתכנן דרך גישה לחירום חלופית אשר תענה על דרישות החירום של נתב"ג. – לקבל חלקית את הטענה. להרחבה, ראו [סעיף י"ד להמלצות המרכזיות](#).
- ה. להוסיף להוראות התכנית את מגבלות הבניה בתחום המגנל"ה לפי תמ"א/2/4. – לדחות את הטענה. הוראות התכנית קובעות שהנה כפופה לתמ"א/4/2, יתרה מזו הוראות סעיף 6.8 נותנות דגש נוסף לסוגי עבודות פיתוח שונים במסגרת התכנית ואשר כפופים להוראות תמ"א/4/2.
- ו. לתקן את תיאור השינוי אשר התכנית מציעה לתמ"א/2/4 ולתמ"א/2/4א. – לדחות את הטענה. התכנית מגדירה יחס נכון עם התכניות.

- ז. למחוק מטבלת יעודי הקרקע המאושרים את "אזור למסופי מטען" ו-"נמל תעופה מסלולים". – לקבל את הטענה. יעודים אלו אינם נמצאים בתכנית ויש להסירם מהוראותיה.
- ח. להתנות את ביצוע מפגש דרך-מסילה באישור רת"א ורש"ת. – לקבל חלקית את הטענה. יוגדר כי ביצוע התכנית יותנה באישור רת"א ובהיוועצות עם רש"ת. להרחבה, ראו [סעיף כ"ג להמלצות המרכזיות](#).
- ט. להתנות את הוספת הגשרים להולכי רגל והוספת החניונים לרכב באישור רש"ת. – לדחות את הטענה. התכניות יתואמו עם רש"ת על פי סעיף 6.8 בהוראות התכנית.
- י. לקבוע כי עבודות בקרבת נחלים יתואמו גם עם רת"א ורש"ת. – לדחות את הטענה. התכנית קובעת כי כלל העבודות יתואמו עם גופים אלו.
- יא. סעיף 6.8 יעודכן בהתאם לתמא 4 / 2. – לדחות את הטענה. הוראות סעיף 6.8 מפרטות את סוגי עבודות פיתוח השונות במסגרת התכנית ואשר כפופים להוראות תמ"א 4 / 2.

המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

- א. חלופה מס' 2 הינה העדיפה מבחינת רש"ת, ולאחריה חלופה 3. את חלופה 1 יש לפסול באופן מוחלט מכיוון שהיא פוגעת בביטחון הטיסה. – לקבל חלקית את הטענה. מומלץ לאמץ את חלופה מספר 3 אשר מנצלת את השטח המופר כיום בצורה מיטבית ומונעת פגיעה נוספת בסביבה. להרחבה, ראו [סעיף י"ד להמלצות המרכזיות](#).
- ב. באם תבחר חלופה מס' 2, יש להגדיר כי הכיכר בכניסה לדרך הגישה לא תכלול אלמנטים קשיחים, על מנת לאפשר תנועה חופשית יותר לעת חירום והצבת מחסום שימנע חסימה של הדרך – לדחות את הטענה. הבקשה מתייתרת לאור ההמלצה שלעיל.

2. רשות ניקוז ירקון

הופיעו לדיון: זאב לנדאו, עמוס ברנדייס

טיעונים:

- ג. תפקוד נחל בית עריף כמערכת ניקוזית ואקולוגית קריטית "זוכה" להתעלמות בתכנית.
- ד. מלבד הרמת הכביש מהטופוגרפיה, לא בוצעו בדיקות ניקוז והצפה.
- ה. התכנית סותרת ולא מאפשרת את יישום תכנית מפעל ניקוז שטרם אושרה.
- ו. ישנה סכנה ממשית להצפות ופגיעה במתקנים מכיוון שהתכנית המשמעותית המקודמות משני צדי הנחל המתעלמות מצרכיו ומההשפעה ההדדית האחת על השניה.
- ז. המצב יחריף מכיוון התכנית גורעות מפשט ההצפה הקיים בפועל, בעוד שכמויות הנגר צפויות לגבור בשל היקפי הבניה הגדולים המתוכננים באזור.
- ח. התכנית גורעת שטחים המיועדים להיוותר כשטחים פתוחים בתכנית נחל איילון.
- ט. להוסיף נספח ניקוז ולבצע בדיקת ניקוז אזורית עדכנית שתיקח בחשבון את כלל התכניות המקודמות במרחב, ולעגן בתכנית את הפתרונות שיוצעו בה.
- י. התכנית מתעלמת מתמא/34/ב/3 ולא מזכירה אותה בפרק "יחס בין תכניות".
- יא. רוחב הנחל העתידי ושיפוע הגדות הנדרש אינם מוצגים בחתכים הנופיים של התכנית.
- יב. לכלול את הנחל בגבולות התכנית ולהבטיח את תפקודו הניקוזי והאקולוגי וכן הנגשתו לאדם.
- יג. להרחיב את רצועת הפארק לכל אורך הנחל ל-50 מ' לפחות בצדו הדרומי.
- יד. להסיט צפונה את מחלף הכניסה ליהוד, שהוסט דרומה מבלי שבוצעה בדיקה הידרולוגית.
- טו. להרחיק ככל הניתן את הכביש צפונה ב-3 הנקודות בהן הוא נצמד לפיתולי הנחל.
- טז. למניעת הצמדת הכביש לנחל, את השטחים הצמודים אליו ליעד ל-"דרך ו/או ייעוד נופי" עם הגבלות מחייבות.
- יז. להמיר את סוללות הכביש לקירות על מנת להרחיב את הפארק לאורך הנחל.
- יח. לסמן בצורה מחייבת מעברים להולכי רגל אל הנחל ולאורכו.

יט. לחייב בניית רמפה על עמודים במחלף אור יהודה כדי להבטיח אפשרות מימוש מתקן השהיית מי הנגר.

משיבים להשגה:

ניר שלף – עורך התכנית

- א. דו"ח הידרולוגי – אמנם הדו"ח ההידרולוגי שהוכן ואושר על ידי רשות הניקוז התייחס לתוואי הצפוני של הכביש. חשוב לציין שמרבית הנגר מגיע מאגן הניקוז שמצפון לכביש, והכביש רק "מעביר" אותו לכיוון הנחל ולא יוצר נגר משמעותי בעצמו, כך שההסטה הקטנה זניחה מבחינת הספיקות.
- ב. פיתוח האזור – נלקחו בחשבון כל התכניות המופיעות בתכנית המתאר המחוזית. מה שלא מופיע בה, כמו תמ"ל 1072, לא נלקח בחשבון. מדובר בתכנית בתחילת הליך סטטוטורי וללא מעמד, כך שלא ניתן לקחת אותה בחשבון.
- ג. פיתוח נתב"ג-צפון – הספיקה של הפיתוח, הנמצא מדרום לנחל, אינה משפיעה על ספיקת האגנים המגיעים בצפון, ואשר תוכנן כך שלא יהווה חסם עבורם.
- ד. הרחבה עתידית של הנחל – אפשרית על ידי יצירת תעלה טרפזית בתוואי הקיים בין רצועת התשתיות לגבול נתב"ג.
- ה. שיקום הנחל – התכנית מאפשרת את השיקום, אך ראוי לטפל בנושא במסגרת תכנית ניקוז בראייה כללית. מוצע להוסיף הוראה לתכנית כי תכנית הסדרת הנחל לא תהווה שינוי לתכנית זו, בכפוף לאישור נתב"ג בדבר בטיחות הדרך.
- ו. נקודות הפיתול בהן הכביש מתקרב לנחל – בהתאם לבקשת הרשות, בנקודות אלו התשתיות יהיו תת קרקעיות.
- ז. יחס לתמ"א 34 / ב / 3 – התכנית אינה סותרת את התמ"א, ומאפשרת את תיפקודו כעורך ניקוז.
- ח. הכללת הנחל בגבולות התכנית – תכנית הכביש מספקת את כלל פתרונות הניקוז הדרושים לחציית הכביש, אולם בחינת ניקוז הנחל דורשת ראייה אזורית רחבה וראוי שתקודם במסגרת תכנית ייעודית.
- ט. גישה לנתב"ג צפון – מתוכנן חיבור דרך מחלף יהוד, המתוכנן כחלק מתכנית נתב"ג צפון, במסגרתה מוצעת חציית הנחל, ולא במסגרת תכנית כביש 46.
- י. קרבה לפיתולי הנחל – כבר בתכנית המקורית שהוגשה למועצה הארצית ואושרה על ידי רשות הניקוז, בטרם הוסט הכביש דרומה, הייתה קרבה זהה כמעט לכלל הפיתולים. הפיתול היחיד שמושפע מהשינוי הינו פיתול מס' 15, אך עדיין ניתן להסדיר את הנחל. בכל מקרה, כלל הפיתולים צפויים לקבל מענה במסגרת תכנית נתב"ג צפון.
- יא. חציית הנחל – התכנית מציעה חמישה מעברים במפלס הקרקע (מתחת לכביש) לכיוון הנחל, אשר אינם משמשים להעברת מי נגר. אחד מהמעברים מועד להצפה במקרה קיצון, והמקום ישולט ויוסבר.
- יב. הטמנת קו החשמל – בות"ל הוחלט כי בשל עלויות ההקמה הגבוהות, הקו יהיה עילי למעט במשפכים או בקצה מסלול נתב"ג. התכנית עוקבת אחר החלטה זו.
- יג. מתקן השהייה במחלף אור יהודה דרום – הרמפה מופיעה על גבי גישור, אך התכנית שומרת על גמישות ומאפשרת הקמה בסוללה. לכן, התכנית קובעת כי לעת התכנון המפורט יתבצע תיאום עם רשות הניקוז. תכנון הכביש בכל אופן מאפשר את הקמת מתקן ההשהיה, ככל שיקודם ויאושר.

אלישע האוסמן – יועץ נופ לתכנית

- א. דו"ח הידרולוגי – אמנם הדו"ח ההידרולוגי שהוכן ואושר על ידי רשות הניקוז התייחס לתוואי הצפוני של הכביש. חשוב לציין שמרבית הנגר מגיע מאגן הניקוז

שמצפון לכביש, והכביש רק "מעביר" אותו לכיוון הנחל ולא יוצר נגר משמעותי בעצמו, כך שההסטה הקטנה זניחה מבחינת הספקות.

ב. סוללות הכביש – תוכננו במקומות שבהן היה מרחק מספק מהכביש, בשיפוע המאפשר נטיעות ויצירת יחידה נופית שלמה ולא מקוטעת. רק באזור חתכים 15 ו-12, בהן הכביש מתקרב לנחל, הוצע פתרון בדמות קיר במקום הסוללה, בשל מיעוט המקום.

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

א. דו"ח הידרולוגי – התכנית לקחה בחשבון השפעת פיתוח מלא של התמ"מ הכולל את כלל התכניות המקודמות במרחב מלבד תמ"ל מגשימים המקודם על קרקע המוגדרת כחקלאית. לא ניתן לדעת באם התכנית תתאשר או לא, ופתרון הניקוז צריך להינתן במסגרתה. בכל מקרה, תכנית הכביש מאפשרת את הרחבת הנחל והתאמתו למידות שהוצעו על ידי רשות הניקוז.

אייל שליו – יועץ ניקוז, מנהלת תמ"א 47

א. יחס לתמ"ל יהוד-מגשימים – המובל המתוכנן בכביש יכול, תיאורטית, להעביר את הספיקות שיווצרו בגין התמ"ל.

ב. מתקן השהייה – התכנית קובעת כי נדרש אישור של רשות הניקוז למניעת פגיעה ביכולת ההקמה של המתקן.

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

א. יחס לתמ"ל יהוד-מגשימים – נחל יהוד, אשר ספקותו נמוכה משמעותית מזו של נחל בית עריף, הוא המיועד לנקז את תכנית התמ"ל. ככל שיוסדר נושא הניקוז מהתכנית עד לכביש, הכביש מסוגל להעביר את המים לכיוון נחל בית עריף.

ב. הקרבה לנחל בית עריף – התכנית מאפשרת להסדיר את הנחל, אשר מושפע בצורה משמעותית יותר דווקא מהפיתוח שמתרחש מדרום לו בנתב"ג. הכביש הוסט לכיוון הנחל על פי החלטת המועצה הארצית וזאת בכדי לאפשר פיתוח משמעותי יותר מצפון לו וניצול מיטבי של הקרקעות.

המלצות:

- א. תפקוד נחל בית עריף כמערכת ניקוזית ואקולוגית קריטית "זוכה" להתעלמות בתכנית. – לדחות את הטענה. התכנית מתייחסת לאגן הניקוז ומציעה פתרונות הולמים. להרחבה, ראו [סעיף ו' להמלצות המרכזיות](#).
- ב. מלבד הרמת הכביש מהטופוגרפיה, לא בוצעו בדיקות ניקוז והצפה. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף א' להשגה זו.
- ג. התכנית סותרת ולא מאפשרת את יישום תכנית מפעל ניקוז שטרם אושרה. – לדחות את הטענה. התכנית מאפשרת את קידום תכנית מפעל הניקוז. כמו כן, תכנית מפעל הניקוז לקחה בחשבון את תוואי הדרך, כך שהטענה אינה ברורה.
- ד. ישנה סכנה ממשית להצפות ופגיעה במתקנים מכיוון שהתכנית המשמעותית המקודמת משני צדי הנחל המתעלמות מצרכיו ומההשפעה ההדדית האחת על השניה. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף א' להשגה זו.
- ה. המצב יחריף מכיוון התכנית גורעות מפשט ההצפה הקיים בפועל, בעוד שכמויות הנגר צפויות לגבור בשל היקפי הבניה הגדולים המתוכננים באזור. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף א' להשגה זו.

- ו. התכנית גורעת שטחים המיועדים להיוותר כשטחים פתוחים בתכנית נחל איילון. – לדחות את הטענה. תכנית מפעל הניקוז אינה מאושרת. כמו-כן, התכנית לקחה בחשבון את תוואי הדרך, כך שהטענה לא ברורה.
- ז. להוסיף נספח ניקוז ולבצע בדיקת ניקוז אזורית עדכנית שתיקח בחשבון את כלל התכניות המקודמות במרחב, ולעגן בתכנית את הפתרונות שיוצעו בה. – לדחות את הטענה. לתכנית מצורף נספח ניקוז המהווה השלמה לבדיקה ההידרולוגיה הרחבה ומצורפת לתסקיר ההשפעה על הסביבה.
- ח. התכנית מתעלמת מתמא/34/ב/3 ולא מזכירה אותה בפרק "יחס בין תכניות". – לדחות את הטענה. התכנית אינה משנה את תמא / 34 / ב / 3.
- ט. רוחב הנחל העתידי ושיפוע הגדות הנדרש אינם מוצגים בחתכים הנופיים של התכנית. – לדחות את הטענה. הנחל נמצא מחוץ לגבולות התכנית.
- י. לכלול את הנחל בגבולות התכנית ולהבטיח את תפקודו הניקוזי והאקולוגי וכן הנגשתו לאדם. – לדחות את הטענה. תמא / 47 / ב / 1 נועדה לייצר את התשתית הסטטוטורית לסלילת דרך מס' 46, והיא אינה מיועדת להסדיר את תפקוד הנחל. עם זאת, התכנית אינה מונעת קידום תכנית ניקוז לנחל ו/או את ההסדרה שלו בפועל. עם זאת מומלץ להוסיף בהוראת הגמישות בסעיף 6.2.1 שתכנית להסדרת הנחל לא תהווה שינוי לתכנית זו.
- יא. להרחיב את רצועת הפארק לכל אורך הנחל ל-50 מ' לפחות בצדו הדרומי. – לדחות את הטענה. תוואי הדרך נבדק באופן מעמיק ונמצא שהתוואי המוצע הינו מיטבי ומאזן בין צרכי הפיתוח לצורך בשמירה על המרחב הפתוח. הכביש מתקרב לנחל ב-3 נקודות אשר נבחנו בצורה מפורטת ונמצא שהן מאפשרות את רציפות השטחים הפתוחים, כמו גם את הסדרת חתך הנחל. להרחבה, ראו [סעיף ז' להמלצות המרכזיות](#).
- יב. להסיט צפונה את מחלף הכניסה ליהוד, שהוסט דרומה מבלי שבוצעה בדיקה הידרולוגית. – לדחות את הטענה. ההשפעה של הכביש עצמו על הנגר הינה מזערית וההסטה אינה צפויה להעלות בעיות הידרולוגיות. להרחבה, ראו [סעיף ח' להמלצות המרכזיות](#).
- יג. להרחיק ככל הניתן את הכביש צפונה ב-3 הנקודות בהן הוא נצמד לפיתולי הנחל. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף יא' להשגה זו.
- יד. למניעת הצמדת הכביש לנחל, את השטחים הצמודים אליו ל"דרך ו/או ייעוד נופי" עם הגבלות מחייבות. – לקבל חלקית את הטענה. השטחים הצמודים לנחל יסומנו בייעוד דרך ו/או טיפול נופי. להרחבה, ראו [סעיף ז' להמלצות המרכזיות](#).
- טו. להמיר את סוללות הכביש לקירות על מנת להרחיב את הפארק לאורך הנחל. – לדחות את הטענה. סוללות הכביש נועדו לייצר האחדה נופית בין הכביש למרחב הסובב. להרחבה, ראו [סעיף ט' להמלצות המרכזיות](#).
- טז. לסמן בצורה מחייבת מעברים להולכי רגל אל הנחל ולאורכו. – לדחות את הטענה. התכנית מאפשרת גמישות במיקום המעברים על מנת לאפשר התאמתם לתכניות הפיתוח של הפארק.
- יז. לחייב בניית רמפה על עמודים במחלף אור יהודה כדי להבטיח אפשרות מימוש מתקן השהיית מי הנגר. – לדחות את הטענה. התכנית מאפשרת הקמת המתקן בתיאום עם רשות הניקוז. להרחבה, ראו [סעיף י' להמלצות המרכזיות](#).

3. אגף הדיור הממשלתי

לא הופיעו לדיון, ההשגה הוקראה. לדיון לפי ס' 106 הופיע עו"ד ישי ארליך.

טיעונים:

- א. לחייב תיאום תכנון וביצוע עם אגף נב"מ של משרד החקלאות, למניעת פגיעה בחווה חקלאית.
- ב. לחייב כי יתבצע שיקום לכל דרך גישה, שדה ומערכות מים וחשמל שיפגעו.
- ג. למצוא ולהכשיר שטחים חקלאיים חלופיים במקום אלו שישמשו להקמת הכביש.
- ד. לתכנן מעברים חקלאיים לרוחב דרך 46.

טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':

- א. שטח נוסף נגרע מהחווה החקלאית בעקבות השינוי לדרך החירום מכח הליך 106ב' - מבקשים לאתר שטח חלופי לשטחים הנוספים המוצעים להפקעה מהחווה הניסויית.

משיבים להשגה:

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. תיאום ושיקום דרכים – לא ברור באילו שטחים מדובר. המבנים היחידים שנמצאו הינם נטושים ואינם בשימוש, ולכן מוצע לדחות את ההשגה. התכנית קובעת שיבוצע תיאום עם בעלי התשתיות החקלאיות אשר יפגעו בזמן ביצוע התכנית.
- ב. שמירה על שטחים פתוחים – הנגישות לשטחים החקלאיים לא תיפגע. מתוכננת דרך שירות שתאפשר גישה לשטחים החקלאיים.
- ג. הקצאת קרקע חלופית – על פי חוק, לא ניתן להקצות שטחים חלופיים בתכנית. הפיצוי יינתן על פי סעיף 197 לחוק.

משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. שטחים חלופיים – החוק לא מאפשר לייצר מנגנון פיצוי שכזה. ככל שתתברר פגיעה, היא תפוצה על פי סעיף 197 לחוק התו"ב.

המלצות:

- א. לחייב תיאום תכנון וביצוע עם אגף נב"מ של משרד החקלאות, למניעת פגיעה בחווה חקלאית. – לדחות את הטענה. סעיף 4.3.1 ו' בהוראות התכנית קובע כי יש לקבל הסכמת בעל הקרקע לביצוע עבודות הדרושות להקמת הדרך. בנוסף, מעבר לתיאום בנוגע לתשתיות החקלאיות לא נדרש תיאום עם מינהל הדירור הממשלתי ומעמדם ככל בעלי הזכויות שבתכנית.
- ב. לחייב כי יתבצע שיקום לכל דרך גישה, שדה ומערכות מים וחשמל שיפגעו. – לדחות את הטענה. התכנית מציעה פתרונות גישה לדרכים החקלאיות, ומאפשרת הוספת דרכים חקלאיות ביעוד הדרך ובתחום מגבלות הבניה והפיתוח.
- ג. למצוא ולהכשיר שטחים חקלאיים חלופיים במקום אלו שישמשו להקמת הכביש. – לדחות את הטענה. תכנית אינה כוללת הסדרי פיצוי. ככל שתוכח פגיעה, פיצויים יינתנו על פי חוק.
- ד. לתכנן מעברים חקלאיים לרוחב דרך 46. – לדחות את הטענה. התכנית מאפשרת חיבורים חקלאיים. חציית הכביש תתבצע לפי הסדרי תנועה שאינם סטטוטוריים.

המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

- א. לאתר שטח חלופי לשטחים הנוספים המוצעים להפקעה מהחווה הניסויית. – לדחות את הטענה. הטענה הועלתה במסגרת הדיון להתנגדויות ונענתה בהרחבה. יתרה מכך,

השינוי המוצע לפי סעיף 106ב', נוסף על המלצתי בדבר דרך החירום לנתב"ג (ראו [סעיף י"ד להמלצות המרכזיות](#)) יפחיתו משמעותית את הפגיעה בשטחי החקלאות.

4. חברת החשמל

הופיעו לדיון: שחר ניצן

טיעונים:

- א. התכנית אינה תואמת את תוואי קו החשמל המאושר והמבוצע בימים אלו, ולא שומרת על המרחקים הנדרשים.
- ב. לקבוע כי עד שיועתק הקו לתוואי חלופי, ככל שיידרש, תת"ל/61/ב תגבר על תמ"א/47/ב1.
- ג. לקבוע אם יש צורך ברצועה משלימה לתוואי קו החשמל המאושר.
- ד. לתאם עם חברת החשמל את תוואי הרצועה שחורג מתת"ל/61/ב1.
- ה. להוסיף לתכנית הגדרה לקווי מתח עליון.
- ו. לשנות את ניסוח סעיף 4.2 כך שיתבצע תיאום הדדי בין נת"י לחח"י, באופן שאינו מייצר עדיפות לדרך.

משיבים להשגה:

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. התאמה לתת"ל / 61 / ב / 1 – מוצע לדייק את סימון מגבלת הבניה בהתאם לתת"ל. כמו כן מוצע להוסיף סעיף כי ביצוע קו החשמל יהיה בהתאם לתת"ל.
- ב. הגדרת קווי מתח עליון – ההגדרה כבר מופיעה בהוראות התכנית.
- ג. תיאומים – מוצע לקבל. חשוב לשמור על תיאום עם נת"י בביצוע קו החשמל למניעת פגיעה בדרך.

המלצות:

- א. התכנית אינה תואמת את תוואי קו החשמל המאושר והמבוצע בימים אלו, ולא שומרת על המרחקים הנדרשים. – לקבל את הטענה. התוואי יתוקן בהתאם לתת"ל. להרחבה, ראו [סעיף י"ט להמלצות המרכזיות](#).
- ב. לקבוע כי עד שיועתק הקו לתוואי חלופי, ככל שיידרש, תת"ל/61/ב תגבר על תמ"א/47/ב1. – לקבל את הטענה. התכנית תקבע כי קו החשמל יבוצע לפי תכניות מאושרות.
- ג. לקבוע אם יש צורך ברצועה משלימה לתוואי קו החשמל המאושר. – לדחות את הטענה. קו המתח יבוצע בהתאם לתת"ל / 61 / ב.
- ד. לתאם עם חברת החשמל את תוואי הרצועה שחורג מתת"ל/61/ב1. – לדחות את הטענה. קו המתח יבוצע בהתאם לתת"ל / 61 / ב.
- ה. להוסיף לתכנית הגדרה לקווי מתח עליון. – לדחות את הטענה. ההגדרה מופיעה בתכנית.
- ו. לשנות את ניסוח סעיף 4.2 כך שיתבצע תיאום הדדי בין נת"י לחח"י, באופן שאינו מייצר עדיפות לדרך. – לקבל את הטענה. יוגדר שהקמת הדרך וקו המתח יתואמו עם חח"י ונת"י בהתאמה.

5. רוני ורבקה שיפרוט

הופיעו לדיון: רבקה שיפרוט, רוני שיפרוט

טיעונים:

- א. התכנית מייצרת פגיעה לא מידתית כאשר היא מייעדת להפקעה את מרבית משק המתנגדים ומטילה מגבלות בניה ופיתוח על היתר.
- ב. במקביל לתכנית מקודמת תת"ל 33 שגם היא מפקיעה שטחים מהמשק, דבר המקשה על המתנגדת.
- ג. תקופת ההמתנה בהליך אישור התכנית לא מאפשר את פיתוח הנכס ומוביל לנטל נפשי וכלכלי כבד.
- ד. לבטל את ההפקעה כליל או לחלופין להפקיע את הקרקע כולה ולספק למתנגדים קרקע חלופית.

משיבים להשגה:

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- ד. יחס לתת"ל 33 – תכנית המסילה הרביעית באיילון לא הרחיבה את תחום זכות הדרך אך הטילה מגבלות על המגרש של המתנגדים עבור מסדרון חשמל, מלבד אזור הבתים הצמוד לכביש. מוצע לתקן את תשריט המצב המאושר כך שיכלול את תת"ל 33.
- ה. הפגיעה במגרש – הרחבת תחום זכות הדרך נדרש ליצירת רמפת הכביש ולצידה קיר אקוסטי ורצועת גינון. מוצע לבטל את רצועת הגינון ולצמצם את תחום זכות הדרך, ובעקבות זאת לצמצם את הפגיעה. תחום מגבלות הבניה והפיתוח יצמצם בהתאמה. בכל מקרה לא ניתן להימנע מהריסת מבנה הקיים בחלקה בשל הקיר האקוסטי. הפגיעה צומצמת ככל הניתן, מעבר לכך פיצויים, ככל שיוכח נזק, יינתנו על פי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה.
- ו. ההצעה לסימון כלל החלקה להפקעה – הדבר יחייב הפקעת שטח שאינו נדרש לכביש, ולכן ההצעה אינה מקובלת.

טלי ענבר - גנון – נתיבי ישראל

- א. הפגיעה במגרש – אישור התכנית יסיים את תקופת אי הוודאות בה נמצאים המתנגדים. שני הליכים מסדירים את הפיצוי – פיצוי הפקעה מול נתיבי ישראל על פי פקודת הקרקעות, ומדובר בהליך מהיר יחסית. לאחר אישור התכנית, יזמית התכנית – נתיבי ישראל – מפרסמת הודעה על ההפקעות, ותוך 90 יום מהפרסום, המתנגדים זכאים להצעת פיצוי שאינה שנויה במחלוקת המחושבת על פי שווי הקרקע והמחברים לה שנפגעו – במקרה דנן בית המגורים המוצע להריסה. בנוסף, תתבצע הערכת נזקים עקיפים עקב ההפקעה. במידה ואין הסכמה לגבי גובה הפיצוי ניתן להגיש השגה לוועדה ההשגות שבמשרד המשפטים. בדרך-כלל מדובר בהליך יעיל ומהיר. המסלול הנוסף הינו תביעת פיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה בגין קו בניין, ירידת ערך וכדומה. ההליכים מעוגנים בחוק.

תמר מגדל – יועצת משפטית, מנהלת תמ"א 47

- א. הפגיעה במתנגדים – לאחר השינוי המוצע על ידי יזמית התכנית, יוותר בידי המתנגדים שטח של דונם וחצי בייעוד מגורים. ניתן, לחלופין, וככל ויתרת השטח הנותנת לאחר יעוד הדרך אינה ראויה לשימוש, לסמן את כל החלקה להפקעה. לא ניתן לסמן נכס חלופי במסגרת התכנית. הפיצוי יינתן בצורת פיצוי כספי התואם את שווי הנכס.

המלצות:

- א. התכנית מייצרת פגיעה לא מידתית כאשר היא מייצרת להפקעה את מרבית משק המתנגדים ומטילה מגבלות בניה ופיתוח על היתר. – לדחות את הטענה. להרחבה, ראו [סעיף ב'](#) [להמלצות המרכזיות](#).
- ב. במקביל לתכנית מקודמת תת"ל 33 שגם היא מפקיעה שטחים מהמשק, דבר המקשה על המתנגדת. – לדחות את הטענה. מדובר בשתי תכניות נפרדות בעלות מטרות נפרדות.
- ג. תקופת ההמתנה בהליך אישור התכניות לא מאפשר את פיתוח הנכס ומוביל לנטל נפשי וכלכלי כבד. – לדחות את הטענה. בסמיכות למשק המתנגדים קודמו שתי תכניות ארציות משמעותיות שהובילו למצב של חוסר ודאות תכנוני. תת"ל 33 כבר אושרה, ותמא 47 / ב / 1 נמצאת בשלבים מתקדמים בהליך אישורה. לא ידוע על תכניות נוספות המקודמות בזמן זה בשטח המשפחה.
- ד. לבטל את ההפקעה כליל או לחלופין להפקיע את הקרקע כולה ולספק למתנגדים קרקע חלופית. – לדחות את הטענה. לא ניתן לצמצם את השטח הנדרש לתכנית. כמו-כן, התכנית אינה יכולה לכלול שטחים שאינם נדרשים לה לשם תכנון הדרך ומסיבות שאינן תכנוניות.

6. עיריית יהוד מונוסון

הופיעו לדיון: יעלה מקליס, עו"ד אלי וילצ'יק, איתן בן-צבי, שמואל רודמן, נרי ירקוני, מירב ברנע, יפה בן שחר.

טיעונים:

- א. לפסול את תסקיר ההשפעה על הסביבה שעל בסיסו נבחרה חלופת התוואי בצורה מוטת ומגמתית, במטרה לפסול את החלופה הראויה ביותר תכנונית שהגישה העירייה.
- ב. תסקיר ההשפעה על הסביבה אינו עומד בהנחיות המשרד להגנת הסביבה והוא חסר ולקוי.
- ג. התסקיר מתעלם לחלוטין מהשפעתו על אזור התעסוקה המתוכנן.
- ד. המדדים לבחירת החלופות נבחרו כדי לתמוך בחלופה הנבחרת: קריטריונים מהותיים הושמטו בעוד שהוכללו קריטריונים לא רלוונטיים לבחינה סביבתית.
- ה. ניקוד החלופות בקריטריונים השונים ואופן חלוקת משקלן בוצע באופן תמוה ומוטה מראש.
- ו. התסקיר נוגד את ההמלצה להעדיף את החלופה הדרומית שהתקבלה במסגרת תכנית הצל שקודמה לאזור.
- ז. החלטת הפקדת התכנית בטלה מכיוון שהיא מבוססת על התסקיר הסביבתי שאינו מהווה תשתית ראיתית מלאה ונכונה.
- ח. ההחלטה על אימוץ התסקיר נעשתה באופן פגום, ללא דיון בחלופות והפעלת שיקול דעת, תוך הנעה משיקול זר יחידי ולא ענייני – חשש מהשגה רש"ת.
- ט. התכנית הופקדה ללא נימוק כנדרש לסטייה מתוואי הדרך המוגדר בתמ"א 3 ובתמ"א 2/4.
- י. התכנית פוגעת בשטח המיועד לאזור תעשייה של העיר אשר הינו הכרחי לאיזונה הכלכלי של העיר לאור התוספת המשמעותית של יח"ד המתוכננת בשטחה.
- יא. לדון מחדש בחלופות ולאמץ את החלופה הדרומית.
- יב. לתכנית לא בוצעה בה"ת על אף השפעתה המשמעותית על סביבתה.
- יג. באזור מקודמות שלוש תכניות משמעותיות בניתוק וללא ראייה כוללת.
- יד. התכניות פוגעות בפריסה המיטבית של שטחי התעסוקה בין הרשויות השונות במרחב.
- טו. התכנית פוגעת ברצועת הנחל ובפארק המטרופוליני תוך קטיעת רצף שטחים פתוחים בעלי ערכיות אקולוגית גבוהה ולא עומדת בהנחיות המשרד להגנ"ס.
- טז. התוכניות יוצרות כפילות של תשתיות תנועה מקבילות וללא ראייה מערכתית.
- יז. אין התייחסות בנספח התנועה לקו הרק"ל, לקישוריות לתחנות הקו, ולנגישות לנתב"ג.

- יח. לבצע בדיקה תחבורתית ותכנונית-עירונית בראייה רחבה, תוך התייחסות לכלל המערכות העתידיות וצפי נפחי התנועה.
- יט. לא נלקחו בחשבון ההשפעות הסביבתיות של תכנית צפון נתב"ג, ובראשן זיהום אוויר ורעש.
- כ. התכנית אינה מספקת מענה להיבטים הידרולוגיים, ולא מציעה אזורי הצפה והשהייה.
- כא. לשקע ולקרות את הכביש במקום להגביהו על גבי סוללות עפר, למניעת קטיעת הרצף העירוני והעדפת תנועת רכבים פרטיים על פני תחבורה ציבורית והולכי רגל.
- כב. לצמצם את שטחי זכות הדרך העודפים והמיותרים על מנת להגדיל את אזורי התעסוקה ורצועת ההשפעה של נחל יהוד.
- כג. להוסיף תחנות אוטובוס במחלף יהוד דרום.
- כד. לתכנן שבילי אופניים והולכי רגל בכל הגשרים החוצים את הדרך.
- כה. לספק כתב שיפוי לוועדה.

משיבים להשגה:

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. התאמה למדיניות התכנון – תוואי הכביש הנבחן תואם את מדיניות התכנון הארצית. תמ"א 3 עודכנה פעמים רבות, ובגרסתה העדכנית, התוואי שהיא מציעה זהה לתוואי הדרך המוצעת בתכנית זו. התוואי עומד בתחום הסטייה המותר לפי תמ"א 3. ב-2016 אושר תיקון לתמ"א ששנמך את דרך 461 מדרך פרברית לעורק עירוני, וזאת תוך ניתוב התנועה לדרך 46 שנוטרה דרך מהירה. כמו-כן, התכנית תואמת את התמ"מ. בתמ"מ אזור התעסוקה הוגדר כשטח מתארי, מדרום לדרך 46 ומחלף אויה. מדובר בשטחי ברוטו, כשברור שלא כל הכתם ישמש לתעסוקה, כך שלא ברור כיצד המתנגדים חישבו את ההכנסות שיאבדו. בכל מקרה, התמ"מ אושר בטרם אושר השינוי לתמ"א 3 ששינה את היררכיית הכבישים וגובר על התמ"מ. גם תכנית המתאר של יהוד מתייחסת לתוואי הדרך, ומציעה בינוי בשטחים שהתכנית מאפשרת לשחרר סביב כביש 461. ביחס לתמ"א 4 / 2 – התכנית קבעה שימושים תעופתיים בצפון נתב"ג, בטרם נקבע תוואי הכביש, ולכן היא מפנה לתמ"א 3, כך שאין כאן סתירה.
- ב. חלופות תוואי הדרך – "חלופת הצל" קודמה על ידי מוסדות התכנון, ונבדקה הן על ידי מחוז מרכז והן מחוז תל אביב. כשהחלה להתגבש התכנית הנוכחית, בוצעה בדיקה חדשה ובלתי תלויה, ולכן "חלופת הצל" אינה רלוונטית. בעקבות החלטת המועצה הארצית, התסקיר בחן חמש חלופות, הכוללות גם את החלופה המוצעת בתכנית המתאר של יהוד-מונוסון.
- ג. ניגוד עניינים בתסקיר הסביבתי – הנספח נערך בצורה מקצועית. דירוג החלופות לא התבצע על ידי עורך התסקיר, אלא רק רוכז על ידו.
- ד. קבועי זמן – ההליך קודם בהתאם לקבועי הזמן המוגדרים בחוק. התקיימו עשרות פגישות עם גורמי העירייה, ולא ניתן לטעון כי לא היו שותפים להליך התכנון. התסקיר מציג מהלך תכנוני שהחל עוד ב-2014 והיה חשוף בפני העירייה.
- ה. העברת התוואי בתוך שטח נתב"ג – לא ברור מדוע חלופה זו נבחרה בתכנית הצל, אך חשוב להדגיש כי חלופה זו מחייבת לחצות את נחל בית עריף פעמיים. כנ"ל בחלופת העירייה. לכן חלופות אלו קבלו ציון נמוך בתסקיר.
- ו. התסקיר הסביבתי – בוצע על פי הנחיות וקבל את אישור המשרד להגנת הסביבה. מכיוון שחלופת התוואי המוצע בתכנית המתאר נכללת בבדיקה לא ניתן להגיד שישנה התעלמות מתכנית המתאר. למעשה, אחד הקריטריונים לבחינת החלופות היה מידת התאמתן לתכניות שנמצאות בהכנה, ובכללן תכנית המתאר של יהוד, על אף שטרם אושרה וכלל אין חובה להתייחס אליה.

- ז. יחס לייעוד הקרקע – ישנו בלבול בטענת המתנגדת בין שימוש קרקע לייעוד. בעוד ייעוד הקרקע הינו מתארי לתעסוקה, השימוש בפועל הינו חקלאי. הדבר מפורט בתסקיר.
- ח. נגישות לאזור התעסוקה – מכיוון שכביש 412 יורד בהיררכיה, ניתן לייצר ממנו צמתים דרכן תתבצע הגישה לאזור התעסוקה.
- ט. בדיקות רעש – התסקיר בוצע בהתאם להנחיות הגורסות כי בדיקות רעש יתבצעו רק לשימושים רגישים, תעסוקה אינה נמנית עליהם, ולכן לא נדרשת בדיקה. כן נעשתה בדיקה לשימושים הרגישים.
- י. זיהום אוויר – בוצעה בדיקה לייעודי הקרקע המאושרים. ביחס לתכנית צפון נתב"ג – יש להפנות את ההתייחסות לתכנית הרלוונטית.
- יא. שיקולים כלכליים-מרחביים – נעשתה בדיקה לאחרונה על ידי משרד התחבורה ונמצא כי לפרויקט תועלות רבות למשק – כלכלית, תחבורתית ובטיחותית.
- יב. סקר הידרולוגי – התייחס לכלל התכניות המאושרות ברמת התמ"מ והניח מימוש מלא של התמ"מ. התכנית היחידה שלא נכללה הינה תכנית מגשימים, אשר נמצאת בתחילת הליך הכנתה ולא ניתן להתייחס אליה.
- יג. ערכיות השטחים – הערכת השטח בוצעה בהתאם למיפוי ערכיות השטחים של המשרד להגנת הסביבה. בתוך האזור הזה, שנמצא בערכיות בינונית-נמוכה, נבחנה רמת הערכיות המפורטת של כל חלק בתכנית בצורה השוואתית, ונמצא שלאזור נחל יהוד ישנה ערכיות סביבתית גבוהה יותר משאר שטחי התכנית, ולכן אין סתירה בתסקיר.
- יד. ניקוד החלופות – הקריטריונים לבחינת החלופות כמעט סטנדרטיים ומופיעים במרבית התסקירים. אחד מהם זה התאמה לתכנית מתאר מחוזית. התבחינים נקבעים על ידי צוות התכנון כולו ולא על ידי עורך התסקיר בלבד. התסקיר אושר על ידי המשרד להגנ"ס. הבחינה חייבת להתייחס לגיאומטריה ולאפשרות מימוש הדרך בכל אחת מן החלופות. ביחס לצומת אויה – ככל שמתרחקים מהצומת הוא מתפקד טוב יותר, ולכן זה הוכנס למכלול השיקולים, ודווקא מעניק ציון גבוהה לחלופה המועדפת על ידי העירייה. ביחס להטיית נחל יהוד – חלופת חציית הנחל מצריכה להטות את הנחל כדי להקים את הפארק, ולכן היא קבלה ציון נמוך. ניתנה התייחסות גם למידת הפגיעה בבתי הגידול לאורך הנחל, במסדרון האקולוגי ועוד. ביחס לשיקול האורבני – נבחן היחס לתכניות מאושרות ובהכנה, וכן את המידה שהחלופה מיטיבה עם אזור התעסוקה של יהוד. ביחס למשקולות – הוחלט לא לתת עדיפות לאף גורם על פני אחרים, ולכלל הקריטריונים ניתן משקל שווה. כך יוצא שלפרקים עצמם יש משקל שונה, בהתאם לרמת הפירוט שלהם. הנוכחות החזותית נבחנה בתוך הקריטריון הנופי.
- טו. שינוי תוואי הדרך בין הגרסה המוגשת למופקדת – התוואי הוסט בשל החלטת המועצה הארצית שביקשה להיטיב עם יהוד ולאפשר ניצול של שטחים נוספים לצרכיה.
- טז. תיאום עם העירייה – נציגי העירייה נכחו בדיונים שהתקיימו, בהם דנו בפרק חלופות התכנון של התסקיר, בהן הייתה להם הזדמנות להשמיע את קולם.
- יז. התאמה לתכנית הקו הסגול – מוצע לגרוע מתכנית זו את שטחי החפיפה בין התכניות. תכנית הקו הסגול הנמצאת בהליכי אישור מתקדמים ומאפשרת את החיבורים הנדרשים.
- יח. בה"ת – בוצעה בדיקה תחבורתית לכל המרחב עם תחזיות לשנת 2030 ו-2040, הלוקחת בחשבון את הפרויקטים התחבורתיים המקודמים באזור. אין צורך לבצע בדיקה נוספת.
- יט. נספח תחבורה – כלל נושאי התחבורה מופיעים בצורה מפורטת בנספח התנועה, בהתאם להנחיות המועצה הארצית.

- כ. המסילה המזרחית ותכנית המטרו – אינם רלוונטיים לתכנית זו, אך חשוב להדגיש שבוצע תיאום עם כל גופי התחבורה.
- כא. צמצום זכות הדרך – זכות הדרך באזור מחלף יהוד דרום בין כה וכה מצומצמת, ולא ניתן לצמצמה עוד.

טלי ענבר - גנון – נתיבי ישראל

- א. ניגוד עניינים בתסקיר הסביבתי – התקבל פסק דין בנושא ואין צורך לדון בכך.
- ב. שיפוי - רציונל חלוקת השיפוי 70/30 מגיע מסעיף 119 ד – תכניות דרך, והוא רלוונטי לכל התכניות כולל זו, מתוך הבנה שהכביש ישרת גם את הרשויות המקומיות. אם הוועדה אינה יכולה לשאת בעלויות הפיצויים, עליה להוכיח זאת בפני ועדה בין משרדית אשר תכריע אם יש לשנות את יחס השיפוי.

ניר שלף – עורך התכנית

- א. העברת התוואי בתוך שטח נתב"ג – החלופה נחותה מבחינה גיאומטרית והנדסית.
- ב. גישה לשטחים הפתוחים – על מנת לאפשר לרמפות להיצמד למפלס הקרקע, הכביש תוכנן במפלס עילי. זה מאפשר להימנע מהקמת סוללות גדולות באזור הפיתוח. בתכנית שולבו מעברים להולכי רגל במפלס הקרקע, על מנת להנגיש את המרחב הפתוח.
- ג. מנהור – גם אם הכביש ישוקע, הרמפות יוותרו במפלס הקרקע וייצרו הפרעה ולא יאפשרו את הרציפות המבוקשת. לא ניתן לבצע מנהור של ממש, אלא רק שיקוע וקירוי של הכביש. עדיין אזור המחלף יוותר חסום.
- ד. בה"ת – בוצעה בדיקה תחבורתית לכל אזור בקעת אונו במסגרת בחינת הקו התכלת של הרכבת הקלה. לא מבצעים בה"ת לכביש. הבדיקה שבוצעה יותר מקיפה מבה"ת מכיוון שמסתכלת על כל המרחב ולא רק על פרויקט ספציפי. המסמך הופץ לעירייה.
- ה. החיבור המבוקש לכיוון מחלף הטייסים – לא מתאפשרים מרחקי השתזרות מספקים, ולכן לא ניתן לקבל זאת מבחינת בטיחותית. ניתן להגיע למחלף הטייסים דרך מחלף יהוד דרום. מדובר במרחקים קטנים.

דני עמיר – יועץ סביבה, מנהלת תמ"א 47

- א. תסקיר השפעה על הסביבה – התסקיר מגובש בהתאם לתקנות התכנון והבנייה. ההנחיות לתסקיר מגובשות על ידי המשרד להגנת הסביבה ומקבלות אישור של המועצה הארצית, עוד בטרם מועברות לעורך התסקיר. לאחר השלמת התסקיר הוא אושר על ידי המשרד להגנת הסביבה, ובדרך גם על ידי מנהלת תמ"א 47. התסקירים בוחנים היבטים רחבים של התכנון, מכיוון שהליך בחירת החלופה אינו מושפע מגורמים סביבתיים גרידא.
- ב. יחס לסביבה – מקטע הכביש מדרום לנחל הוא החלק היחיד שטרם אושר בטבעת הירוקה המקיפה את גוש דן, ויש לו משמעות גדולה, ובחינת החלופות התייחסה לכך. החלופות שהוצעו על ידי העירייה מחייבות חצייה כפולה של הנחל ופוגעות משמעותית בערך השטח הפתוח. החלופה שנבחרה מאזנת בצורה מיטבית בין הצורך בפיתוח אזור תעסוקה ליהוד לבין הצורך בשמירת מרחב פתוח לאורך נחל איילון.

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

- א. שיקוע הכביש – האזור מוגדר כפשט הצפה. ביצוע שיקוע באזור זה מעלה חשש שהכביש יוצף.

יאייר ברמן – עורך תסקיר ההשפעה על הסביבה

א. התסקיר הסביבתי – בוצע בצורה מקצועית וללא משוא פנים.

המלצות:

- א. לפסול את תסקיר ההשפעה על הסביבה שעל בסיסו נבחרה חלופת התוואי בצורה מוטת ומגמתית, במטרה לפסול את החלופה הראויה ביותר תכנונית שהגישה העירייה. – לדחות את הטענה. בחינת החלופות בוצעה בצורה מעמיקה ונידונה במוסדות התכנון. להרחבה, ראו [סעיף י"ב להמלצות המרכזיות](#).
- ב. תסקיר ההשפעה על הסביבה אינו עומד בנחיות המשרד להגנת הסביבה והוא חסר ולקוי. – לדחות את הטענה. ראו סעיף א' להמלצות השגה זו.
- ג. התסקיר מתעלם לחלוטין מהשפעתו על אזור התעסוקה המתוכנן. – לדחות את הטענה. ראו סעיף א' להמלצות השגה זו.
- ד. המדדים לבחירת החלופות נבחרו כדי לתמוך בחלופה הנבחרת: קריטריונים מהותיים הושמטו בעוד שהוכללו קריטריונים לא רלוונטיים לבחינה סביבתית. – לדחות את הטענה. ראו סעיף א' להמלצות בהשגה זו.
- ה. ניקוד החלופות בקריטריונים השונים ואופן חלוקת משקלן בוצע באופן תמוה ומוטה מראש. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף א' להשגה זו. אציין שהתסקיר נערך בהתאם להנחיות שגובשו על ידי המשרד להגנת הסביבה, ולאחר מכן נבחן על ידו, והמשרד המליץ לאשרו. חוות דעת המשרד להגנת הסביבה מיום 29.10.2017 ציינה כי "התסקיר שהוגש מציג בחינה מעמיקה בכל פרמטר שנכתב בהנחיות לתסקיר שהוציא משרדנו, זאת בתוך הספקטרום הרחב של שיקולים וצרכים תכנוניים היום ועשרות שנים קדימה..."
- ו. התסקיר נוגד את ההמלצה להעדיף את החלופה הדרומית שהתקבלה במסגרת תכנית הצל שקודמה לאזור. – לדחות את הטענה. מסמך שלב ד', פיתוח חלופה נבחרת, שצורף להשגה עיריית יהוד, קבע שהחלופה הצפונית (חלופה B) היא החלופה המועדפת. לעומתו, הדו"ח המסכם של תכנית הצל קבע שהחלופה הנבחרת היא החלופה המרכזית (חלופה C). להרחבה, ראו מענה בסעיף א' להשגה זו.
- ז. החלטת הפקדת התכנית בטלה מכיוון שהיא מבוססת על התסקיר הסביבתי שאינו מהווה תשתית ראייתית מלאה ונכונה. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף א' להשגה זו. אציין שעוד בטרם הדיון במועצה הארצית התקיימו דיונים רבים במינהל התכנון בנוכחות נציגי העירייה בנוגע לחלופות. בדיון במועצה הארצית הוצגו החלופות השונות שנבחנו בתסקיר, ובסופו של דבר המועצה הארצית החליטה לבחור חלופה הסוטה במעט מהתסקיר באופן שמטיב עם צרכי הפיתוח של העיר יהוד. בנוסף, טענותיה של המשיגה נשמעו על ידי באריכות והיא העלתה את כל השגותיה בעניין. לאחר שבחנתי שוב את החלופה הנבחרת, ועל בסיס השיקולים שפורטו לעיל, הגעתי למסקנה שהחלופה הנבחרת היא ראויה.
- ח. ההחלטה על אימוץ התסקיר נעשתה באופן פגום, ללא דיון בחלופות והפעלת שיקול דעת, תוך הנעה משיקול זר יחיד ולא ענייני – חשש מהשגה של רש"ת. – לדחות את הטענה. ההחלטה התקבלה במועצה הארצית לאחר שמיעת עמדת העירייה והתייחסות אליה. להרחבה, ראו מענה בסעיף א' להשגה זו. יש לזכור שהחלטת בג"צ בעניין עתירתה של יהוד קבעה במפורש שלא נפל פגם בתסקיר, ורק הנחתה את מוסדות התכנון לבחון את נושא החלופות בלב פתוח ונפש חפצה. אציין שהליך בחירת החלופות אינו נגמר בתסקיר אלא שההחלטה לגביו היא של מוסד התכנון.
- ט. התכנית הופקדה ללא נימוק כנדרש לסטייה מתוואי הדרך המוגדר בתמ"א 3 ובתמ"א 2/4. – לדחות את הטענה. התכנית תואמת את התמ"אות. להרחבה, ראו [סעיף כ"א להמלצות המרכזיות](#).

- י. התכנית פוגעת בשטח המיועד לאזור תעשייה של העיר אשר הינו הכרחי לאיזונה הכלכלי של העיר לאור התוספת המשמעותית של יח"ד המתוכננת בשטחה. – לקבל חלקית את הטענה. התכנית מאפשרת פיתוח אזור תעסוקה, אך מוצע לאפשר מבני תעסוקה מתחת לתשתית הדרך. להרחבה, ראו [סעיף ד' להמלצות המרכזיות](#).
- יא. לדון מחדש בחלופות ולאמץ את החלופה הדרומית. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף י" להשגה זו.
- יב. לתכנית לא בוצעה בה"ת על אף השפעתה המשמעותית על סביבתה. – לדחות את הטענה. לתכנית המיועדת לכביש לא מבצעים בה"ת. התכנית מבוססת על תחזית תנועה הלוקחת בחשבון את הפיתוח הצפוי באזור בראיה תכנונית רחבה.
- יג. באזור מקודמות שלוש תכניות משמעותיות בנייתו וולא ראייה כוללת. – לקבל חלקית את הטענה. אזור החפיפה בין תכנית זו לתתל / 70 / ב יגרע מהקו הכחול של התכנית. התכנית תואמת את שאר התכניות במרחב, ונובעת מראייה תכנונית מקיפה. להרחבה, ראו [סעיף כ"ב להמלצות המרכזיות](#).
- יד. התכנית פוגעת בפריסה המיטבית של שטחי התעסוקה בין הרשויות השונות במרחב. – לדחות את הטענה. התכנית מאפשרת פיתוח אזור תעסוקה.
- טו. התכנית פוגעת ברצועת הנחל ובפארק המטרופוליני תוך קטיעת רצף שטחים פתוחים בעלי ערכיות אקולוגית גבוהה ולא עומדת בהנחיות המשרד להגנ"ס. – לקבל חלקית את הטענה. התכנית מאפשרת רציפות לפארק, אך מוצע לייחד רצועה לשטחים פתוחים בנקודות בהן הכביש מתקרב לנחל. להרחבה, ראו [סעיף ז' להמלצות המרכזיות](#).
- טז. התוכניות יוצרות כפילות של תשתיות תנועה מקבילות וללא ראייה מערכתית. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף י"ג להשגה זו.
- יז. אין התייחסות בנספח התנועה לקו הרק"ל, לקישוריות לתחנות הקו, ולנגישות לנתב"ג. – לדחות את הטענה. תשתית התחבורה הציבורית מופיעה בנספח התנועה. יש לזכור שתכנית נתב"ג צפון אינה מאושרת ולכן התכנית אינה מציגה חיבור אליה, אלא מאפשרת אותו.
- יח. לבצע בדיקה תחבורתית ותכנונית-עירונית בראייה רחבה, תוך התייחסות לכלל המערכות העתידיות וצפי נפחי התנועה. – לדחות את הטענה. לתכנית בוצע תסקיר מקיף שבחן את ההשפעה על הסביבה, ובו פורטו הבדיקות המבוקשות.
- יט. לא נלקחו בחשבון ההשפעות הסביבתיות של תכנית צפון נתב"ג, ובראשן זיהום אוויר ורעש. – לדחות את הטענה. אזור צפון נתב"ג מקודם במסגרת תכנית נפרדת, שאינה קשורה לתכנית זו, ובמסגרתה יש לבחון את השפעותיה על הסביבה.
- כ. התכנית אינה מספקת מענה להיבטים הידרולוגיים, ולא מציעה אזורי הצפה והשהייה. – לדחות את הטענה. התכנית כוללת פתרונות ניקוז מספקים. להרחבה, ראו [סעיף ו' להמלצות המרכזיות](#).
- כא. לשקע ולקרות את הכביש במקום להגביהו על גבי סוללות עפר, למניעת קטיעת הרצף העירוני והעדפת תנועת רכבים פרטיים על פני תחבורה ציבורית והולכי רגל. – לדחות את הטענה. תוואי הכביש מאפשר פיתוח של אזור תעסוקה. הרמת הכביש מאפשר נגישות בגובה הקרקע לפארק. אין צורך תכנוני בהשקעה כלכלית בשיקוע הכביש. מכיוון שמדובר בתחתית אגן הניקוז של נחל בית עריף, שיקוע הכביש עלול להוביל להצפתו. בנוגע להעדפת רכב פרטי, הכביש כולל תשתית תח"צ ומתאים לתחזיות שקובעות פיצול תנועה של 40% לתח"צ. להרחבה, ראו [סעיף ט"ז להמלצות המרכזיות](#).
- כב. לצמצם את שטחי זכות הדרך העודפים והמיותרים על מנת להגדיל את אזורי התעסוקה ורצועת ההשפעה של נחל יהוד. – לדחות את הטענה. לא ניתן להקטין את ייעוד הדרך על מנת לשמור על גמישות לעת התכנון המפורט. עם זאת ההמלצה לניצול חלק מרצועת הדרך לשימושים תעסוקתיים יכולה לתת מענה חלקי. להרחבה, ראו [סעיף ד' להמלצות המרכזיות](#).

כג. להוסיף תחנות אוטובוס במחלף יהוד דרום. – לדחות את הטענה. בנספח התחבורה מסמנות תחנות אוטובוס במחלף.
 כד. לתכנן שבילי אופניים והולכי רגל בכל הגשרים החוצים את הדרך. – לדחות את הטענה. התכנית מסמנת מעבר אופניים החוצה את הדרך בכל אחד מהמחלפים המתוכננים.
 כה. לספק כתב שיפוי לוועדה. – לדחות את הטענה. שיפוי יינתן בהתאם לקבוע בחוק. להרחבה, ראו [סעיף כ"ה להמלצות המרכזיות](#).

7. אגודה שיתופית משמר השבעה

הופיעו לדיון: רן פוני, מיכל רשף, אמיר דואק, אמיר בירנבוים

טיעונים:

- א. לצמצם את הפקעת השטחים מנחלות המושב ולעגן בתכנית פתרונות חלופיים לנפגעים.
- ב. לבטל את הרחבת רצועת כביש 1 ולצמצם את תחום הגבלות הבניה והפיתוח בגינה בהתאם להחלטה שהתקבלה בנדון בתת"ל 33.
- ג. לסמן את דרך הגישה המאושרת לאזור התעסוקה, שפ"פ וספורט ביעוד דרך מאושרת.
- ד. לצמצם את רוחב זכות דרך 412 המסומנת שלא לצורך מעבר לקיר האקוסטי המתוכנן ועל שטח חלקות המושב.
- ה. לקבוע כי יש להטמין את קו החשמל בתת הקרקע, לצמצם בהתאם את תחום המגבלות ל-20 מ' בלבד מעבר לקיר האקוסטי, ולאסור בתחום זה על מבנים מאוכלסים בלבד.
- ו. לקבוע כי הקיר האקוסטי הגובל באזור התעסוקה, המסחר והספורט יהיה שקוף.
- ז. לקבוע כי היזם יקים את הקירות האקוסטיים בד בבד עם ביצוע הכביש.
- ח. לעדכן את המסמך האקוסטי בהתאם להערות המשרד להגנ"ס, וכן לאור גובה הקולטנים השגוי והכשלים שעלו מן הבדיקה.
- ט. לחבר את שני הקירות האקוסטיים המתוכננים בכביש 1 ובכביש 412.
- י. לקבוע כי יוקמו קירות אקוסטיים ברמפות עיליות.
- יא. לבטל את הכוונה להרוס את תחנת שאיבת השפכים של המושב או להציע פתרון חלופי באישור המועצה ומשרד הבריאות, ועל אחריות וחשבון יוזמת התכנית.
- יב. להשלים את שביל הולכי הרגל שעל כביש 412 עד לכניסה למושב ולהוסיף שביל אופניים.
- יג. להוסיף תחנות תחבורה ציבורית בקרבת המושב.
- יד. לייצר מעבר תת קרקעי או עילי להולכי רגל מהמושב למסוף התחבורה בשפירים.
- טו. לאפשר מעבר בין רחוב קורדובה לדרך 412 להולכי רגל ורוכבי אופניים.
- טז. להבטיח נגישות רוכבי אופניים לרמפה החוצה את מחלף שפירים על ידי מעלית ו/או שיפוע מתון ללא מדרגות.
- יז. להבטיח את ניקוז שטח המושב לתעלת הניקוז המתוכננת בצמידות לקיר האקוסטי.

משיבים להשגה:

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. צמצום הפגיעה במושב – מוצע לגרוע משטחי התכנית את החלק הצפוני של כביש 1 אשר תכנית זו אינה משנה ביחס לתת"ל 33, ולהטמיע במצב המאושר של התמא את השינויים שאושרו בתת"ל 33. בחינה מחודשת של התכנון העלתה כי ניתן להקל את הנטל על חלק מחלקות המושב – על חלקות 40-45 לא יוצע שינוי מעבר לקבוע בתכניות התקפות, ובחלקות 16-24 ניתן לבצע צמצום של זכות הדרך ותחום מגבלות הבנייה עד לקיר האקוסטי. בתחום משק שיפרוט (גו"ח 43/6796) לא ניתן לצמצם את תחום ההפקעה הנדרשת להקמת רמפה ומערך ניקוז.
- ב. דרך מאושרת למתחם התעסוקה – אין צורך להטיל מגבלות בניה ופיתוח על ייעוד דרך, ולכן מוצע לגרוע את תא שטח 301 מגבולות התכנית.

- ג. זכות הדרך מעבר לקיר האקוסטי – סומנה כדי לשמור על גמישות תכנונית ולא ניתן לצמצמה.
- ד. קו החשמל – במקטע זה הקו מתוכנן להיות מוטמן, כפי שמופיע בנספח התשתיות. אין להוסיף הוראה מחייבת בנידון לתכנית על מנת לאפשר גמישות תכנונית.
- ה. שקיפות קיר אקוסטי – הנושא יבחן לעת התכנון המפורט.
- ו. תחנת השאיבה – לא ניתן להימנע מהריסת תחנת השאיבה. מוצע להוסיף לתכנית הוראה הקובעת כי התחנה לא תיהרס בטרם יוצע פתרון חלופי, בתיאום עם המועצה. אין צורך לציין את אישור משרד הבריאות מכיוון שזה כבר קבוע ברגולציה.
- ז. שביל אופניים – ממוקם בצד המזרחי של הדרך על מנת להתחבר לשביל המתוכנן במחלף בית דגן. נפלה טעות בנספח התנועה והשביל לא סומן לכל אורכו בדופן של דרך 412 ומוצע לתקן זאת.
- ח. נגישות שביל האופניים – השביל נדרש לעמוד בתקנות הנגישות ואין צורך לתקן את מסמכי התכנית.
- ט. פתח בקיר האקוסטי בהמשך רחוב קורדובה – ניתן יהיה לבחון את הנושא לאחר עדכון הנספח האקוסטי לעת הביצוע.
- י. ניקוז – מדובר בתעלה של נת"י שמי הנגר של המושב לא אמורים להתנקז אליה, ולכן המושב נדרש למצוא פתרון חלופי לסוגיה.

טלי ענבר - גנון – נתיבי ישראל

- א. המרת שטח חקלאי בחלקה א' למגרים – הדבר מוכר ומבוצע מול רמ"י.

דני פוכס – יועץ תנועה לתכנית

- א. תחנות אוטובוסים – מתוכננות תחנות בקרבת הכניסה למושב משמר השבעה (במסגרת תכנית מחלף בית דגן) וסמוך למחלף שפירים. התחנות ממוקמות בקרבת צמתים על מנת לאפשר נגישות אליהן משני צדי הדרך.

שלמה גלבר – יועץ גיאומטריה לתכנית

- א. ניקוז – כיום ישנה סוללה המפרידה בין המושב לתעלת הניקוז, כך שהתכנית לא משנה את המצב הקיים.

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

- א. ניקוז – ניתן למצוא פתרון לניקוז המושב לתעלות הכביש לעת התכנון המפורט, ואין צורך להכניס שינויים לתכנית בשלב זה.

המלצות:

- א. לצמצם את הפקעת השטחים מנחלות המושב ולעגן בתכנית פתרונות חלופיים לנפגעים. – לדחות את הטענה. לא ניתן לצמצם את זכות הדרך ותחום המגבלות בשל הצורך לשמור על גמישות תכנונית באזור מחלף חשוב הצפוף בבינוי משני צדיו. להרחבה, ראו [סעיף ב' להמלצות המרכזיות](#).
- ב. לבטל את הרחבת רצועת כביש 1 ולצמצם את תחום הגבלות הבניה והפיתוח בגינה בהתאם להחלטה שהתקבלה בנידון בתת"ל 33. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף א' להשגה זו.
- ג. לסמן את דרך הגישה המאושרת לאזור התעסוקה, שפ"פ וספורט ביעוד דרך מאושרת. – לקבל את הטענה. הדרך תסומן ביעוד "דרך מאושרת" במקום "תחום מגבלות בניה ופיתוח".

- ד. לצמצם את רוחב זכות דרך 412 המסומנת שלא לצורך מעבר לקיר האקוסטי המתוכנן ועל שטח חלקות המושב. – לדחות את הטענה. דרך 412 נמצאת במרחב צר בין משמר השבע ובית דגן, ועל מנת לשמור על מידת גמישות לעת התכנון המפורט, לא ניתן לצמצם את זכות הדרך.
- ה. לקבוע כי יש להטמין את קו החשמל בתת הקרקע, לצמצם בהתאם את תחום המגבלות ל-20 מ' בלבד מעבר לקיר האקוסטי, ולאסור בתחום זה על מבנים מאולסים בלבד. – לדחות את הטענה. מדיניות התכנון מכתיבה אם קווי החשמל יוטמנו או יישארו עיליים. להרחבה, ראו [סעיף כ' להמלצות המרכזיות](#).
- ו. לקבוע כי הקיר האקוסטי הגובל באזור התעסוקה, המסחר והספורט יהיה שקוף. – לדחות את הטענה. הדבר יבחן לעת התכנון המפורט.
- ז. לקבוע כי היזם יקים את הקירות האקוסטיים בד בבד עם ביצוע הכביש. – לדחות את הטענה. הקמת הקירות האקוסטיים מתבצעת לאחר בניית תשתית הכביש ולא לפניו. בכל מקרה, התכנית מגדירה כי הפתרונות האקוסטיים יושלמו בטרם יפתח הכביש לתנועה מלאה.
- ח. לעדכן את המסמך האקוסטי בהתאם להערות המשרד להגנ"ס, וכן לאור גובה הקולטנים השגוי והכשלים שעלו מן הבדיקה. – לדחות את הטענה. המסמך האקוסטי גובש בהתאם להנחיות. להרחבה, ראו [סעיף י"א להמלצות המרכזיות](#).
- ט. לחבר את שני הקירות האקוסטיים המתוכננים בכביש 1 ובכביש 412. – לדחות את הטענה. לא נמצא שיש בכך צורך. לעת התכנון המפורט יגובש נספח אקוסטי עדכני, וככל שיעלה הצורך בכך, יוצעו פתרונות אקוסטיים נוספים.
- י. לקבוע כי יוקמו קירות אקוסטיים ברמפות עיליות. – לדחות את הטענה. הקירות האקוסטיים מתוכננים רק במקומות בהם נמצא כי הם נדרשים.
- יא. לבטל את הכוונה להרוס את תחנת שאיבת השפכים של המושב או להציע פתרון חלופי באישור המועצה ומשרד הבריאות, ועל אחריות וחשבון יוזמת התכנית. – לקבל חלקית את הטענה. תתווסף לתכנית הוראה כי תחנת השאיבה תמשיך לפעול עד שתופעל תחנת שאיבה חלופית.
- יב. להשלים את שביל הולכי הרגל שעל כביש 412 עד לכניסה למושב ולהוסיף שביל אופניים. – לקבל חלקית את הטענה. יש לצבוע בנספח התנועה את שביל האופניים.
- יג. להוסיף תחנות תחבורה ציבורית בקרבת המושב. – לדחות את הטענה. התכנית מציעה תחנות בקרבת צמתים בהם ניתן לחצות את הכביש. הנושא יבחן לעת התכנון המפורט.
- יד. לייצר מעבר תת קרקעי או עילי להולכי רגל מהמושב למסוף התחבורה בשפירים. – לקבל חלקית את הטענה. יתווסף סימון למעבר לכיוון מתחם ה"חנה וסע" בתחום הקו הכחול של התכנית. להרחבה, ראו [סעיף י"ח להמלצות המרכזיות](#).
- טו. לאפשר מעבר בין רחוב קורדובה לדרך 412 להולכי רגל ורוכבי אופניים. – לקבל את הטענה. תתווסף הוראה בדבר יצירת מעבר הולכי רגל ורוכבי אופניים בנקודה זו בקיר האקוסטי.
- טז. להבטיח נגישות רוכבי אופניים לרמפה החוצה את מחלף שפירים על ידי מעלית ו/או שיפוע מתון ללא מדרגות. – לדחות את הטענה. שביל האופניים המוצע עומד בתקני הנגישות.
- יז. להבטיח את ניקוז שטח המושב לתעלת הניקוז המתוכננת בצמידות לקיר האקוסטי. – לקבל את הטענה. לתכנית תתווסף הוראה המורה על מתן מענה לניקוז בעת הקמת קירות אקוסטיים.

8. מו"ז שדות דן

הופיעו רן פוני, שאול צבעוני, מיכל רשף, שי מורן, ובדיון לפי ס' 106ב' הופיעה גם חגית טלאור

טיעונים:

- א. לא נבחן הצורך במיגון אקוסטי למושב גנות בגין קרבתו לכביש 1 על אף שהכביש כלול בגבולות התמ"א.
- ב. התכנית אינה מספקת פתרונות אקוסטיים מספקים למשמר השבעה מכיוון שבסיס נתוני התסקיר שגויים.
- ג. לחבר את הקירות האקוסטיים שמתוכננים משני צדיו של משמר השבעה.
- ד. לסמן מיגון אקוסטי לאורך כביש 1 מעבר לגבול התכנית, בכפוף לבדיקת רעש.
- ה. לבחון את המיגון האקוסטי שמתוכנן במושב חמד לאור הליקויים בנתוני התסקיר.
- ו. לתכנן את ציר המתע"ן ותחנותיו כך שיהיו נגישים לתושבי המועצה.
- ז. לתכנן שביל אופניים רציף ממחלף אור יהודה דרום ועד לכניסה למשמר השבעה.
- ח. להבטיח נגישות למעבר רוכבי האופניים במחלף שפירים.
- ט. לייצר מעבר תת קרקעי/עילי להולכי רגל ורוכבי אופניים ממשמר השבעה למסוף התח"צ בשפירים.
- י. לתכנן שבילי הולכי רגל רציפים, כולל חציה בטוחה של רמפות ועד לכניסה למשמר השבעה.
- יא. לאפשר מעבר להולכי רגל ורוכבי אופניים ברחוב קורדובה במשמר השבעה לדרך 412.
- יב. להוסיף יציאה מכביש 46 לכביש 4404 לבאים מכיוון שפירים.
- יג. להוסיף חיבור תת קרקעי או עילי בין חמד וצפריה.
- יד. לחבר את הגישה למושב חמד לרמפה היורדת לכביש 1 מערב.
- טו. למצוא חלופה לשער החירום לנתב"ג שלא מכביש 4404.
- טז. לצמצם את ההפקעות במשמר השבעה.
- יז. לייצר גישה למושב חמד מהצומת במחלף ישירות לרחוב החיטה הקיים במקום העיקוף המתוכנן לכניסה הקיימת כיום למושב.
- יח. להותיר שטח לתחנת דלק ואזור תעסוקה במושב חמד בהיקף של 50 דונם לפחות.
- יט. להסיט צפונה את מעגל התנועה המתוכנן בכביש 4404 בשל סמיכותו לגשר.
- כ. לא ברור מדוע החיבור ממחלף אור יהודה דרום לכביש 4404 הופך מ-4 נתיבים לשניים.
- כא. אין התייחסות לנפחי התנועה הצפויים בכביש 4404 בעקבות חיבורו לכביש 200.
- כב. לבטל את הרחבת דרך מס' 1 ולצמצם את תחום ההגבלות בהתאם להחלטה בתת"ל 33.
- כג. לסמן את דרך הגישה למתחם התעסוקה של משמר השבעה ב"דרך מאושרת".
- כד. לצמצם את רוחב זכות דרך 412 המסומנת שלא לצורך מעבר לקיר האקוסטי המתוכנן ועל שטח חלקות המושב.
- כה. לקבוע כי יש להטמין את קו החשמל בתת הקרקע, לצמצם בהתאם את תחום המגבלות ככל הניתן, ולקבוע שההגבלות יהיו מינימליות ככל הניתן.
- כו. לקבוע כי הקיר האקוסטי הגובל באזור התעסוקה, המסחר והספורט יהיה שקוף.
- כז. לבטל את הכוונה להרוס את תחנת שאיבת השפכים של המושב או להציע פתרון חלופי באישור המועצה ומשרד הבריאות, ועל אחריות וחשבון יוזמת התכנית.
- כח. להבטיח את ניקוז שטח המושב לתעלת הניקוז המתוכננת בצמידות לקיר האקוסטי.
- כט. לספק כתב שיפוי מלא לוועדה.

טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':

- א. להוסיף חיבור לכניסה המזרחית למושב חמד, בנוסף לכניסה הראשית.
- ב. להשאיר את תכנון המחלף במצב המופקד, תוך הוספת חיבור בין מושב צפריה לחמד, על מנת להפחית את הפגיעה במושב חמד.
- ג. להוסיף חיבור מרמפת כביש מס' 1 לכיוון כביש 4404.
- ד. להוסיף ירידה לכביש מס' 1 מכביש הגישה למושב חמד.

משיבים להשגה:**יאיר ברמן – עורך תסקיר ההשפעה על הסביבה**

- א. מהירויות התנועה – מהירות התנועה נקבעו על פי הערכת יועץ התנועה, ובהתאם לכך בוצע חישוב להאטה הצפויה בשעות העומס.
- ב. נתק בקיר האקוסטי – לא נמצא שנדרשת השלמה של הקיר בהתאם לבדיקות האקוסטיות. לעת התכנון המפורט תתבצע בדיקה נוספת, וככל שיידרש יושלם הקיר.
- ג. גובה המבנים – החישובים בוצעו בגובה 5 מטרים התואם את גובה חלונות הבתים במצב הקיים. בכל זאת בוצעה בדיקה גם לגובה 8 ו-10 מטר, ונמצא שהשינויים מינוריים, והמיגון האקוסטי מספק. הדבר נכון גם למושב חמד.
- ד. הרחבת הבדיקה האקוסטית – הבדיקות בוצעו בהתאם למתודולוגיה של המשרד להגנת הסביבה. התכנית לא משנה את התנועה בכביש מס' 1.
- ה. נתוני התנועה – מופיעים בנספח 16 לתסקיר הסביבתי לתכנית.
- ו. קריטריון רעש – נפלה טעות סופר בטבלה. לכל הקולטנים הוגדר קריטריון אחיד, ולפיו חושבו החריגות והפתרונות הנדרשים.
- ז. רעש מנתב"ג – מדובר ברעש רקע עליו אין לעורכי התכנית שליטה. מכיוון שכך, על פי המתודולוגיה של המשרד להגנת הסביבה, הכללתו הייתה מלווה בעליה של קריטריון הרעש, דבר שיוביל להפחתת המיגונים האקוסטיים הנדרשים.

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. אקוסטיקה – התכנון מבוסס על התסקיר הסביבתי שאושר על ידי המשרד להגנת הסביבה. לעת התכנון המפורט יחובר דוח אקוסטי מפורט וינתנו פתרונות הולמים למסקנות שיעלו ממנו.
- ב. מעמד הנספח האקוסטי – אין צורך להפוך את הנספח למחייב. הוראות התכנית כוללות הוראות מחייבות לנושא המתודולוגיה.
- ג. הקמת הקירות עם ביצוע הקיר – הקירות האקוסטיים נבנים לאחר השלמת הכביש, ולא ניתן לקשור את ביצוע הכביש אליהם. בזמן עבודות הקמת הכביש נושא הרעש יטופל בהתאם לחוק למפגעי רעש. כמו-כן הוראות התכנית מתוות קווים מנחים להפחתת מטרדי הרעש בעת הקמת הדרך.
- ד. שבילי אופניים – ישנם מספר תכניות המקדמות שבילים אופניים במרחב, והן מתואמות כך שיווצר רצף איכותי של שבילי אופניים שיאפשר שימוש ליוממות ולספורט ופנאי. השביל בקרבת ניר צבי ממוקם בצד המזרחי של דרך 412 על מנת להתחבר לשביל המתוכנן במחלף בית דגן. נפלה טעות בנספח התנועה והשביל לא סומן לכל אורכו בדופן של דרך 412 ומוצע לתקן זאת.
- ה. גישה בין מושב חמד לצפריה – לא ניתן לייצר מעבר עילי בשל קווי המתח העוברים במקום. ניתן להוסיף סימון למעבר תחת שידרוש טיפול במשאבה.
- ו. חיבור חדש לחמד – לא ניתן לבצע מכיוון שיווצר מרחק קטן מדי בין הגישה המבוקשת לבין מחלף אור יהודה דרום או מחלף שפירים, ולא ניתן יהיה לעמוד בסטנדרטים של דרך פרברית מהירה.
- ז. גישה לנתב"ג – מוצע לשנות את מיקום הגישה לנתב"ג בהתאם לבקשתם, כך שתתחבר למקטע הכביש בין שני מסלולים לכל כיוון, כך שלא צפויה הפרעה לתנועה בעת אירועי חירום.
- ח. מעגל התנועה – הנושא נבחן על ידי יועצי התנועה ולא נמצאו בעיות בטיחותיות בתכנון המעגל.

- ט. נפחי התנועה הצפויים בדרך 4404 – היקפי התנועה העתידיים נלקחו בחשבון, תוך התייחסות למימוש התכניות המקודמות באזור. נמצא כי תחזית התנועה בדרך זו נמוכה יחסית ולא צפויים עומסים.
- י. שיפוי - רציונל חלוקת השיפוי 70/30 מגיע מסעיף 119 ד – תכניות דרך, והוא רלוונטי לכל התכניות כולל זו, מתוך הבנה שהכביש ישרת גם את הרשויות המקומיות. אם הוועדה אינה יכולה לשאת בעלויות הפיצויים, עליה להוכיח זאת בפני ועדה בין משרדית אשר תכריע אם יש לשנות את יחס השיפוי.

דני פוכס – יועץ תנועה לתכנית

- א. נגישות תחנות מתע"ן – מתוכננות תחנות בקרבת הכניסה למושב משמר השבעה (במסגרת תכנית מחלף בית דגן) וסמוך למחלף שפירים. התחנות ממוקמות בקרבת צמתים על מנת לאפשר נגישות אליהן משני צדי הדרך.

שלמה גלבר – יועץ גיאומטריה לתכנית

- א. נגישות למתחם חנה וסע – המתחם נמצא מחוץ לגבולות התכנית. בשל תשתית כביש 1 ומתקן חברת החשמל הצמוד אליו, לא ניתן להוסיף שביל לכיוון המתחם. ניתן לייצר פתרונות לנגישות במסגרת תכנית נפרדת.

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

- א. גישה לחנה וסע – יש לבחון הוספת גשר להולכי רגל ורוכבי אופניים מאזור הכניסה הצפונית של בית דגן לכיוון מתחם החנה וסע.

תמר מגדל – יועצת משפטית, מנהלת תמ"א 47

- א. הסטת שביל החירום לנתב"ג – התוואי המוצע תלוי בביצוע גשר מעל הנחל באחריות ועל ידי נתב"ג. יש להתנות את שינוי דרך החירום בתכנית בהבטחת ביצוע הגשר.

טלי ענבר - גנון – נתיבי ישראל

- א. נגישות למתחם חנה וסע – ניתן להוסיף סימון מבנה דרך בתכנית כך שזכייין החנה וסע יוכל לבצע חיבור מבלי שהדבר יהווה שינוי לתמ"א.

משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

- א. חלופה לתכנון המחלף – ניתן לבצע את הנידון. הדבר לא ישנה את ההשפעה על תושבי המושב. מעבר לכך, זה יפגע משמעותית בנגישות של תושבי המושב לתחבורה ציבורית.

- ב. חיבור מ/אל כביש מס' 1 לכביש הגישה למושב – ישנה היררכיה בין כבישים. דרך 46 המוצעת הינה פרברית מהירה, ולכן עושים מאמץ לצמצם את מספר המחלפים על ידי איחוד גישה ליישובים ולמתקנים. הוספת הרמפה רק בשביל המושב אינה ראויה ופוגעת בתכנון התחבורתי.

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. חיבור ישיר לכביש 46 – הנושא נענה בהרחבה במסגרת הדיון הראשון בהשגות לתכנית.

ב. חלופה לתכנון המחלף – החלופה לא הועלתה לפני הדיון ולא נבחנה תכנונית. לכאורה נראה כי מדובר בחלופה נחותה תכנונית, אך לא ניתן להשיב ללא בדיקה.

שירה גרייט – נתיבי ישראל

א. חלופה לתכנון המחלף – החלופה מאמצת את החיסרון של החלופה בתכנית המופקדת והן את החיסרון בחלופה המוצעת לפי סעיף 106 ב': הפגיעה בנחל איילון והקושי בניקוז, בהתאמה.

אייל שליו – יועץ ניקוז, מנהלת תמ"א 47

א. חלופה לתכנון המחלף – מבחינה ניקוזית, החלופה המוצעת תצמצם את היקף השיקוע הנדרש למעבר מתחת לכביש 46, ובכל שקל על הסדרי הניקוז של מעבר זה.

ניר שלף – עורך התכנית

א. חלופה לתכנון המחלף – על מנת לאפשר את המעבר מתחת לכביש 46, ייתכן שיהיה צורך לשקע חלקים שבתכנון המקורי תוכנו במפלס הקרקע, כך שלא ניתן לקבוע שחלופה זו תטיב עם הניקוז.

טלי ענבר - גנון – נתיבי ישראל

א. חלופה לתכנון המחלף – הדיון הינו בשינוי תכנון המחלף לפי סעיף 106 ב'. לא ניתן בכל דיון להציע חלופת תכנון חדשה, בייחוד שזו לא הועלתה בכתב ההשגה. גם להתארכות תהליכי התכנון יש מחיר.

המלצות:

א. לא נבחן הצורך במיגון אקוסטי למושב גנות בגין קרבתו לכביש 1 על אף שהכביש כלול בגבולות התמ"א. – לדחות את הטענה. התכנית אינה מציעה שינוי בכביש מס' 1 באזור הסמוך למושב גנות.

ב. התכנית אינה מספקת פתרונות אקוסטיים מספקים למשמר השבעה מכיוון שבסיס נתוני התסקיר שגויים. – לדחות את הטענה. התכנית מספקת פתרונות אקוסטיים בהתאם לבדיקה אקוסטית שבוצעה לפי התקנות. להרחבה, ראו [סעיף י"א להמלצות המרכזיות](#).

ג. לחבר את הקירות האקוסטיים שמתוכננים משני צדיו של משמר השבעה. – לדחות את הטענה. לא עלה כי יש בכך צורך. לעת התכנון המפורט יגובש נספח אקוסטי שיבוסס על נתונים עדכניים, וככל שימצא שישנה חריגה אקוסטית יוצעו הפתרונות המתאימים.

ד. לסמן מיגון אקוסטי לאורך כביש 1 מעבר לגבול התכנית, בכפוף לבדיקת רעש. – לדחות את הטענה. התכנית אינה מציעה שינוי לכביש 1 ואינה יכולה לסמן הנחיות מחוץ לגבולותיה.

ה. לבחון את המיגון האקוסטי שמתוכנן במושב חמד לאור הליקויים בנתוני התסקיר. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף ב' להשגה זו.

ו. לתכנן את ציר המתע"ן ותחנותיו כך שיהיו נגישים לתושבי המועצה. – לדחות את הטענה. ציר המתע"ן מתוכנן בהתאם לתכנית המתע"ן בגוש דן. מיקום התחנות המדויק והסדרי הנגישות אליהן יבחנו לעת התכנון המפורט.

ז. לתכנן שביל אופניים רציף ממחלף אור יהודה דרום ועד לכניסה למשמר השבעה. – לקבל חלקית את הטענה. התכנית מציעה שביל רציף אשר חלק ממנו, באזור בית דגן, לא נצבע בנספח התנועה, ככל הנראה בטעות. יש לתקן את הטעות בנספח.

ח. להבטיח נגישות למעבר רוכבי האופניים במחלף שפירים. – לדחות את הטענה. התכנית מציעה שביל אופניים נגיש החוצה את מחלף שפירים.

- ט. לייצר מעבר תת קרקעי/עילי להולכי רגל ורוכבי אופניים ממסמר השבעה למסוף התח"צ בשפירים. – לקבל חלקית את הטענה. יתווסף סימון למעבר לכיוון מתחם ה"חנה וסע" בתוך הקו הכחול של התכנית. להרחבה, ראו [סעיף י"ח להמלצות המרכזיות](#).
- י. לתכנן שבילי הולכי רגל רציפים, כולל חציה בטוחה של רמפות ועד לכניסה למסמר השבעה. – לקבל חלקית את הטענה. ראו מענה בסעיף ז' להשגה זו.
- יא. לאפשר מעבר להולכי רגל ורוכבי אופניים ברחוב קורדובה במסמר השבעה לדרך 412. – לקבל את הטענה. תתווסף הוראה בדבר יצירת מעבר הולכי רגל ורוכבי אופניים בנקודה זו בקיר האקוסטי.
- יב. להוסיף יציאה מכביש 46 לכביש 4404 לבאים מכיוון שפירים. – לדחות את הטענה. המרחק בין המחלפים לא מאפשר הוספת יציאה. הדבר יפגע בבטיחות הנסיעה בכביש.
- יג. להוסיף חיבור תת קרקעי או עילי בין חמד צפריה. – לקבל את הטענה. מוצע להוסיף מעבר תת קרקעי לתנועת רכבים, רוכבי אופניים והולכי רגל באזור מפגש כביש 412 ו-4404 כיום. להרחבה, ראו [סעיף ט"ו להמלצות המרכזיות](#).
- יד. לחבר את הגישה למושב חמד לרמפה היורדת לכביש 1 מערב. – לדחות את הטענה. הבקשה תייצר כפילות תשתיות ועלולה לפגוע בנחל שפירים. מחלף אור יהודה מספק גישה מספקת לתושבי המושב.
- טו. למצוא חלופה לשער החירום לנתב"ג שלא מכביש 4404. – לדחות את הטענה. על מנת לנצל באופן מיטבי את תשתית הכביש, יש לחבר את דרך החירום לנתב"ג לכביש 4404. הדרך תשמש לאירועי חירום בלבד, ולא דווקא ייצר פגיעה לתנועה בכביש. בכל מקרה בעתיד הכביש צפוי להתחבר לדרך מספר 200 כך שהגישה למושב תשמר.
- טז. לצמצם את ההפקעות במסמר השבעה. – לדחות את הטענה. להרחבה, ראו [סעיף ב' להמלצות המרכזיות](#).
- יז. לייצר גישה למושב חמד מהצומת במחלף ישירות לרחוב החיטה הקיים במקום העיקוף המתוכנן לכניסה הקיימת כיום למושב. – לדחות את הטענה. הדבר יחייב חצייה נוספת של נחל איילון ולהגדלת הפגיעה בו.
- יח. להותיר שטח לתחנת דלק ואזור תעסוקה במושב חמד בהיקף של 50 דונם לפחות. – לדחות את הטענה. התכנית כוללת את השטחים הנדרשים להקמת כביש 46, ולא ניתן לצמצמה.
- יט. להסיט צפונה את מעגל התנועה המתוכנן בכביש 4404 בשל סמיכותו לגשר. – לקבל את הטענה. ממליץ להותיר את מעגל התנועה כפי שהוא קיים כיום בפועל ליד שער הכניסה לחווה החקלאית. להרחבה, ראו [סעיף י"ד להמלצות המרכזיות](#).
- כ. לא ברור מדוע החיבור ממחלף אור יהודה דרום לכביש 4404 הופך מ-4 נתיבים לשניים. – לקבל חלקית את הטענה. מוצע שינוי למחלף. להרחבה, ראו [סעיף ט"ו להמלצות המרכזיות](#).
- כא. אין התייחסות לנפחי התנועה הצפויים בכביש 4404 בעקבות חיבורו לכביש 200. – לדחות את הטענה. היקפי התנועה נבחנו ביחס למימוש התכנית במרחב, בין היתר חיבור כביש 200.
- כב. לבטל את הרחבת דרך מס' 1 ולצמצם את תחום ההגבלות בהתאם להחלטה בתל"ל 33. – לדחות את הטענה. להרחבה, ראו [סעיף ב' להמלצות המרכזיות](#).
- כג. לסמן את דרך הגישה למתחם התעסוקה של מסמר השבעה ב"יעוד "דרך מאושרת". – לקבל את הטענה. הדרך תסומן ב"יעוד "דרך מאושרת" במקום "תחום מגבלות בניה ופיתוח".
- כד. לצמצם את רוחב זכות דרך 412 המסומנת שלא לצורך מעבר לקיר האקוסטי המתוכנן ועל שטח חלקות המושב. – לדחות את הטענה. דרך 412 נמצאת במרחב צר בין מסמר השבעה ובית דגן, ועל מנת לשמור על מידת גמישות לעת התכנון המפורט, לא ניתן לצמצם את זכות הדרך. להרחבה, ראו [סעיף ב' להמלצות המרכזיות](#).

כח. לקבוע כי יש להטמין את קו החשמל בתת הקרקע, לצמצם בהתאם את תחום המגבלות ככל הניתן, ולקבוע שההגבלות יהיו מינימליות ככל הניתן. – לדחות את הטענה. מדיניות התכנון מכתובה אם קווי החשמל יוטמנו או יישארו עיליים. להרחבה, ראו [סעיף כ' להמלצות המרכזיות](#).

כו. לקבוע כי הקיר האקוסטי הגובל באזור התעסוקה, המסחר והספורט יהיה שקוף. – לדחות את הטענה. הדבר יבחן לעת התכנון המפורט.

כז. לבטל את הכוונה להרוס את תחנת שאיבת השפכים של המושב או להציע פתרון חלופי באישור המועצה ומשרד הבריאות, ועל אחריות וחשבון יוזמת התכנית. – לקבל חלקית את הטענה. תתווסף לתכנית הוראה כי תחנת השאיבה תמשיך לפעול עד שתופעל תחנת שאיבה חלופית.

כח. להבטיח את ניקוז שטח המושב משמר השבעה לתעלת הניקוז המתוכננת בצמידות לקיר האקוסטי. – לקבל את הטענה. לתכנית תתווסף הוראה המורה על מתן מענה לניקוז בעת הקמת קירות אקוסטיים

כט. לספק כתב שיפוי מלא לוועדה. – לדחות את הטענה. שיפוי יינתן בהתאם לקבוע בחוק. להרחבה, ראו [סעיף כ"ה להמלצות המרכזיות](#).

המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

א. להוסיף חיבור לכניסה המזרחית למושב חמד, בנוסף לכניסה הראשית. – לדחות את הטענה. דרך הגישה למושב משוקעת באזור זה ולא ניתן לייצר את החיבור מבחינה הנדסית.

ב. להשאיר את תכנון המחלף במצב המופקד, תוך הוספת חיבור בין מושב צפריה לחמד, על מנת להפחית את הפגיעה במושב חמד. – לדחות את הטענה. החלופה שהמשיגים מציעים מאיינת את הרצון לצמצם את שטחי המחלף ולהיטיב עם המערך התנועתי. יתרה מזו היא תפגע משמעותית בנגישות של תושבי המושב לתחבורה ציבורית להרחבה, ראו [סעיף ט"ו להמלצות המרכזיות](#).

ג. להוסיף חיבור מרמפת כביש מס' 1 לכיוון כביש 4404. – לדחות את הטענה. הוספת חיבורים מדרך 4404 ישירות לכביש 46 ו/או לרמפות מ/אל כביש מס' 1 תפגע בצורה משמעותית בהיררכיית הדרכים, תוביל לשימוש תדיר של "תנועה עוברת" בכביש 4404 אשר אינו ערוך להיקפי תנועה שכאלו, ותפגע בבטיחות הנסיעה.

ד. להוסיף ירידה לכביש מס' 1 מכביש הגישה למושב חמד. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף ג' לעיל.

9. מצפה אפק ובית דגן

הופיעו: רויטל קסטרו, עדי גיא

טיעונים:

- א. להבטיח את המשך קיום הטיילת הממוקמת לאורך כביש 412.
- ב. לתכנן את שביל האופניים ברציפות לשביל הקיים בטיילת, ולחברו למתחם הנופש המהיר.
- ג. לאפשר חצייה נוחה לאופניים במחלף שפירים במקום זו המתוכננת.
- ד. להסיט את התכנית ככל הניתן מהבתים הקיימים ביישוב ולהבטיח קיר אקוסטי מספק.
- ה. אין לשנות את ייעוד שצ"פ לדרך או להגבלות בניה ופיתוח, כל עוד השטח לא נדרש לביצוע הדרך בפועל.
- ו. לספק שיפוי מלא למועצה ולוועדה.
- ז. לשמור על העצים הקיימים בטיילת לאורך דרך 412.
- ח. להבהיר את מעבר קו מתח 161 בתחום מגבלות בניה.

ט. לחייב תיאום והתייעצות עם בית דגן ומצפה אפק.

משיבים להשגה:

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. יחס לטיילת – הרחבת הדרך מצריכה הריסה חלקית של הטיילת, אך במסגרת התכנית מוצע להקים טיילת חדשה עם שבילים להולכי רגל ורוכבי אופניים, מאחורי קיר אקוסטי בתחום זכות הדרך. הדבר יקבל ביטוי נופי לעת התכנון המפורט, כולל יחס להעברת תשתיות במקום.
- ב. שמירה על עצים – לא ניתן לשמור על העצים שנמצאים בתחום זכות הדרך. תעשה בדיקה עם פקיד היערות לכל עץ לעת התכנון המפורט. התכנון נעשה יחד עם אדריכלי נוף ואגרונום, במהלכו נקבעו הערכיות של כל אחד מהעצים בשטח התכנית. ההמלצות של אגרונומית הוטמעו בתכנית. בטיילת של בית דגן לא נמצאו עצים בערכיות גבוהה.
- ג. חיבור למתחם חנה וסע – אין מקום פיזי למקם שביל אופניים בין אזור בית דגן לכביש 1. את החיבור למתחם יש לבחון במסגרת תכנית נפרדת. מוצע שיוגדר שתכנית זו לא תהווה שינוי לתמ"א.
- ד. מסלולי אופניים – מתוכננים באופן רציף לאורך כל הדרך, ומתחבר למערך השבילים המתוכנן באזור כולו במסגרת מספר תוכניות נפרדות. במקטע שצמוד לבית דגן בטעות לא נצבע שביל האופניים בנספח התחבורה ומוצע לתקן זאת.
- ה. אקוסטיקה – תוכנן קיר אקוסטי שמספק פתרון לבתים הסמוכים לכביש. לעת התכנון המפורט תתבצע בדיקה נוספת ויסופקו פתרונות ככל שיעלה בכך צורך.
- ו. תחום מגבלות הבניה – מדובר בתחום מגבלות מינימלי ולא ניתן לצמצמו מעבר לכך. הוראות התכנית קובעות ששימושי הקרקע בשטח זה יהיו בהתאם לתכנית תקפות, כך ששצ"פ לא יפגע מכך. בניה בתחום זה תצטרך לקבל את אישור מוסד התכנון.
- ז. קו מתח – הוראות התכנית קובעות בפירוט באילו תאי שטח שביעוד מגבלות בניה ניתן להעביר את קו המתח, ואלה לא נמצאים בחזית בית דגן. ניתן לציין שקו המתח לא יעבור בחזית בית דגן.
- ח. שיפוי – על פי סעיף 119 ד – תכנית דרך, השיפוי יהיה בחלוקה של 70/30, מתוך הבנה שהכביש ישרת גם את הרשות המקומית. אם הוועדה אינה יכולה לשאת בעלויות הפיצויים, עליה להוכיח זאת בפני ועדה בין משרדית אשר תכריע אם יש לשנות את יחס השיפוי.
- ט. תיאום – התכנית קובעת באילו מקרים יתבצע תיאום. בכל מקרה, עבור כל מבני הדרך שיוקמו בשטחה של בית דגן תידרש חתימה של הוועדה המקומית על מסמכי הרשאה. במידה ויוחלט על בקשת אישור מיו"ר הות"ל, תהיה חובת התייעצות עם הוועדה המקומית.

אלישע האוסמן – יועץ נוף לתכנית

- א. טיילת – מתוכננת רצועה של כ-6 מטר, לא כולל את הקיר האקוסטי ותעלת הניקוז, בה תפותח טיילת שתשלב נטיעת עצים וסלילת שבילים להולכי רגל ורוכבי אופניים.

תמר מגדל – יועצת משפטית, מנהלת תמ"א 47

- א. שמירה על עצים – על פי סעיף 6.5.3 לתכנית הטיפול בעצים בוגרים יעשה על פי תנאי פקיד היערות.

- ב. תיאום – סעיף 7.1.1 לתכנית קובע כי תיאום עם הרשות המקומית יהיה תנאי לתחילת כל שלב ביצוע.
- ג. תחום מגבלות – כיום התכנית מתירה הקמה של שטחי חניה, אחסנה או מבנים חקלאיים קלים בתחום זה. כדי להקים מתקני ספורט נדרש יהיה לקבל הקלה מהמועצה הארצית.

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

- א. מגבלות בניה – צריך לבחון את המשמעות של הטלת המגבלות על שצ"פ. מוצע להגדיר כי בשצ"פ הספציפי הזה ניתן יהיה להקים את היעודים המותרים על פי תכנית בכפוף לתיאום עם נת"י.

המלצות:

- א. להבטיח את המשך קיום הטיילת הממוקמת לאורך כביש 412. – לקבל חלקית את הטענה. מוצע להגדיר את העצים באזור הטיילת לשימור. להרחבה, ראו [סעיף י"ג להמלצות המרכזיות](#).
- ב. לתכנן את שביל האופניים ברציפות לשביל הקיים בטיילת, ולחברו למתחם הנתיב המהיר. – לקבל את הטענה. שביל האופניים בטיילת יסומן, ויתווסף סימון למעבר לכיוון מתחם ה"חנה וסע". להרחבה, ראו [סעיף י"ח להמלצות המרכזיות](#).
- ג. לאפשר חצייה נוחה לאופניים במחלף שפירים במקום זו המתוכננת. – לדחות את הטענה. התכנית מציעה שביל אופניים נגיש המאפשר מעבר בטוח ונוח במחלף, בהתחשב בהפרשי הגובה הנדרשים לחציית כביש מס' 1.
- ד. להסיט את התכנית ככל הניתן מהבתים הקיימים ביישוב ולהבטיח קיר אקוסטי מספק. – לדחות את הטענה. לא ניתן להסיט את הכביש. התכנית כוללת את הפתרונות האקוסטיים הנדרשים על פי הבדיקה האקוסטית.
- ה. אין לשנות את ייעוד שצ"פ לדרך או להגבלות בניה ופיתוח, כל עוד השטח לא נדרש לביצוע הדרך בפועל. – לקבל חלקית את הטענה. ממליץ שיוגדר שבחלקה מספר 129 שבתחום תא שטח 300 תותר הקמת מבנים על פי תכנית ממ/1420 החלה בשטח, בהיוועצות עם משרד התחבורה וחברת נת"י, וכי הדבר לא יהווה שינוי לתמ"א שיחייב אישור הקלה על ידי המועצה הארצית. להרחבה, ראו [סעיף ג' להמלצות המרכזיות](#).
- ו. לספק שיפוי מלא למועצה ולוועדה. – לדחות את הטענה. שיפוי ניתן בהתאם לקבוע בחוק. להרחבה, ראו [סעיף כ"ה להמלצות המרכזיות](#).
- ז. לשמור על העצים הקיימים בטיילת לאורך דרך 412. – לקבל את הטענה. ראו מענה בסעיף א' להשגה זו.
- ח. להבהיר את מעבר קו מתח 161 בתחום מגבלות בניה. – לדחות את הטענה. הקו אינו מתוכנן לעבור בקרבת היישוב.

10. מחוז ת"א במינהל התכנון

הופיעו לדיון: רות רז-שמולביץ. לדיון לפי ס' 106ב' לא הופיע נציג ועיקרי ההערות הוקראו.

טיעונים:

- א. לשקול לבטל את התכנית ולהשקיע את המשאבים בפיתוח מערכות מתע"ן.
- ב. לשלב לכל אורך הדרך נתיבי תח"צ, נתיבי אופניים, תחנות אוטובוס ומעברי הולכי רגל, אשר משתלבים ברשת האזורית.
- ג. לכלול את מחלף הטייסים להתאימו לתוואי הרק"ל, ציר המתע"ן בכביש 40 וחניון "חנה וסע".
- ד. לתכנן את הכביש בגישור שיאפשר יישום תכנון הפארק וניהול הנגר העילי.

- ה. אין לאפשר מדרונות מגוונים ביחס של 1:4 כפי שמוצע בשל גריעת שטחי הפארק העתידי.
- ו. לשלב שלביות צמצום דרך 412 בהתאם לביצוע כביש 46.
- ז. להורות כי התכנון המפורט ילווה ע"י צוות מלווה.
- ח. לחייב נטיעת עצים לאורך שבילי הולכי הרגל ורכבי האופניים.
- ט. לבחון את ניקוז השטח בראיה רחבה ולאור הפיתוח הצפוי באזור.
- י. לבחון את הנגר שיתווסף לתעלת איילון בשל ביטול שטחי השהיית הנגר העילי, תוך תיאום עם הות"ל.
- יא. בחינת הטמנת קו החשמל בתוואי הדרך.
- יב. לצמצם את המרחקים בין קווי התשתיות ולהטמינם.

טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':

- א. השענות על כביש 412 הקיים לצמצום תפיסת הקרקע.
- ב. יצירת חיבור מצומצם יותר למושבים צפריה וחמד.
- ג. שילוב נתיב ה-BRT במערך הגשרים המוצע במקום מיקומו על גשר נפרד.
- ד. הצגת שירות התחבורה הציבורי במידה ולא יקודם קו ה-BRT.
- ה. מניעת השהיית נגר בקרבת נתב"ג.
- ו. להוסיף שיקום נופי לאורך נחל איילון, שילוב שבילים ותכנון מפתחי גשרים רחבים.
- ז. הטמנת תחנת שאיבה בתכנית אשר נדרשת לתפעולה.
- ח. הצגת מיקום סוללות וגשרים, והתייחסות לפיתוח נופי מתחת לגשרים.

משיבים להערות:

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. ביטול התכנית – התכנית מבוססת על בדיקה תחבורתית שבוצעה ב-2015 ולקחה בחשבון את פרויקטי התחבורה הציבורית המקודמים באזור, מלבד המטרו שאינו משפיע על מרחב זה. לעומת זאת, מאז חלה עליה משמעותית בכמות יחידות הדיור המקודמות במרחב ומעמיסות על תשתיות התחבורה. מטרת כביש 46 כדרך פרברית מהירה זה לייצר גישה בין כביש 6 למטרופולין תל אביב, שתקל על העומסים בכביש 461 שירד בהיררכיה לכביש עירוני, ולייצר גישה הכרחית למטרופולין בין כביש 5 לכביש 1.
- ב. מסלולי תחבורה ציבורית – התכנית מטמיעה תשתית לקו התכלת של הרק"ל בין בית דגן לאור יהודה. בהמשך התכנית שומרת על רצועה לאורך הכביש שתאפשר הוספת מת"צ ככל שהדבר ידרש, בהתאם להסדרי התנועה העתידיים.
- ג. התאמה לתת"ל 70/ב – בתת"ל נדחתה הבקשה לייצר שלוחה לאזור הסמך הצפוני בנתב"ג, ועל כן אין צורך לשלב פתרון זה בתכנית. עם זאת, מוצע לגרוע משטח התכנית את החלק החופף לתת"ל באזור צומת אויה ובכך לקבל את המתווה המאושר בתת"ל.
- ד. מחלף הטייסים – התכנית מאפשרת התחברות למצב הקיים כשלב ביניים עד להקמת מחלף הטייסים על פי התכנית המאושרת. אין צורך להראות זאת בתכנית. עדכון תכנון המחלף נבדק כיום על ידי נתיבי ישראל בנפרד מתכנית זו וזאת על מנת לבחון את תפקודו בצורה מערכתית.
- ה. קרבה לפיתולי הנחל – הכביש מרוחק לפחות 21 מטר משפת הנחל, ומתאפשר פיתוח פארק לאורכו.

- ו. ניקוז – הסקר ההידרולוגי שהוכן לתכנית אושר על ידי רשות הניקוז וכולל התייחסות לפיתוח הצפוי באזור.
- ז. נגישות לפארק – הכביש מוגבה על מנת לייצר מספר שבילי גישה נוחים לפארק במפלס הקרקע להולכי רגל ורוכבי אופניים.
- ח. הטמנת קו מתח – אין הצדקה כלכלית למהלך שאינו פוגע משמעותית בנוף. הנושא נידון והוכרע באישור תת"ל / 61 / ב, כך זה הוטמע בתמ"א.
- ט. צמצום מרחקים בין קווי תשתית – הקווים תוכננו על פי התקינה והנחיות בעלי התשתיות, וכמו כן בהתאם להנחיות מנהל התכנון בדבר איחוד תשתיות.
- י. גישה בין מושב חמד לצפריה – לא ניתן לייצר מעבר עילי בשל קווי המתח העוברים במקום. ניתן להוסיף סימון למעבר תחתי שידרוש טיפול במשאבה.

נייר שלף – עורך התכנית

- א. קרבה לפיתולי הנחל – בהתאם לבקשת רשות הניקוז, בנקודות אלו התשתיות יהיו תת קרקעיות, ובכך ניתן יהיה לפתח את הפארק. כבר בתכנית המקורית שהוגשה למועצה הארצית ואושרה על ידי רשות הניקוז, בטרם הוסט הכביש דרומה, הייתה קרבה זהה כמעט לכלל הפיתולים. הפיתול היחיד שמושפע מהשינוי הינו פיתול מס' 15, אך עדיין ניתן להסדיר את הנחל.
- ב. דו"ח הידרולוגי – הדו"ח ההידרולוגי אושר על ידי רשות הניקוז. מרבית הנגר מגיע מאגן הניקוז שמצפון לכביש, והכביש רק "מעביר" אותו לכיוון הנחל ולא יוצר נגר משמעותי בעצמו, אך שומר על אפשרות זרימה נאותה לכיוון הנחל.

אלישע האוסמן – יועץ נוף לתכנית

- א. שיפוע סוללות 1:4 – הכביש מתוכנן כעילי על מנת לאפשר נגישות מהאזור הבנוי לאזור הנחל הפתוח. הוחלט על שיפוע מתון של 1:4 על מנת לייצר אחידות נופית.
- ב. נטיעת עצים – ההצעה מקובלת, הנושא ייקבע לעת התכנון המפורט.

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

- א. תחבורה ציבורית – החזון הוא לעודד שימוש בתחבורה ציבורית ולאפשר פיצול תנועה של 40% משתמשים בתח"צ לעומת רכבים פרטיים. לכן, התכנית כוללת תשתית תח"צ משמעותית וכמובן שניתן להוסיף נתיבי תח"צ נוספים שאינם נדרשים בהליך סטטוטורי. עדיין מדובר על 60% שימוש ברכב פרטי ולפי הבדיקה התחבורתית יש צורך ברור בכביש 46.

משיבים להערות לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. השענות על דרך 412 – התפיסה הועלתה ונידונה במסגרת הדיון הקודם, ואינה רלוונטית לדיון בשינויים המוצעים לפי סעיף 106ב'. כחלק משדרוג הכביש נוספים נתיבי תח"צ, נתיבי עזר, תשתיות, מיגונים אקוסטיים, דרכי גישה ושבילים להולכי רגל ורוכבי אופניים, אשר מחייבים הרחבת הכביש הקיים.
- ב. שינוי הגישה למושב חמד וצפריה – צורת מחלף אור יהודה נבחנה בדקדוק במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה. מחלף יהלום, אותו הציעה הוועדה המחוזית, נבחן ונמצא שאינו מתאים למחלף זה. לאור זאת, שינוי מחלף אור יהודה איננו אפשרי, ולא ניתן ליצר מחלפון סמוך לו לשימוש המושבים מבחינת היררכיית דרכים ותכן הנדסי, מה גם שהדבר לא יבטל את הצורך במחלף נוסף, כך שצריכת השטחים רק תגדל.

- ג. גשר **BRT** – מכיוון שהגשר כלוא בין גשרים נוספים, הוא אינו בולט נופית וסביבתית. מעבר לכך, לא ניתן לשלב בגשרים המוצעים.
- ד. נתיבי תח"צ אחרים – לא מדובר בצורך סטטוטורי. אפשר להסדיר נתיבי תח"צ בכל עת בתוך תוואי הדרך.
- ה. ניהול מי נגר – הטענה נידונה בהרחבה בדיון הקודם בהשגות לתכנית, ואינה רלוונטית לדיון בשינויים לפי סעיף 106ב'.
- ו. תחנת השאיבה – נקבע עבורה תא שטח ייעודי. להוראות התכנית יתווספו הוראות וזכויות בנייה רלוונטיות אשר יאפשרו את הקמת התחנה.
- ז. התייחסות נופית – בוצע עדכון נופי לשינויים המוצעים לפי 106ב'. לא בוצע שינוי בעקרונות התכנון הנופיים אשר מאפשרים פיתוח נופי מתאים לאורך נחל איילון.

המלצות:

- א. לשקול לבטל את התכנית ולהשקיע את המשאבים בפיתוח מערכות מתע"ן. – לדחות את הטענה. התכנית מספקת פתרון לצורך בתשתית כבישים לצד תכנון תשתית תח"צ מספקת. להרחבה, ראו [סעיף ט"ז להמלצות המרכזיות](#).
- ב. לשלב לכל אורך הדרך נתיבי תח"צ, נתיבי אופניים, תחנות אוטובוס ומעברי הולכי רגל, אשר משתלבים ברשת האזורית. – לקבל חלקית את הטענה. התכנית מאפשרת יצירת מסלולי תח"צ, שבילי אופניים והולכי רגל לכל אורכה. ממליץ לסמן את המת"צ לאורך כל הדרך. להרחבה, ראו [סעיף ט"ז להמלצות המרכזיות](#).
- ג. לכלול את מחלף הטייסים להתאימו לתוואי הרק"ל, ציר המתע"ן בכביש 40 וחניון "חנה וסע". – לדחות את הטענה. מחלף הטייסים אושר בתכנית נפרדת.
- ד. לתכנן את הכביש בגישור שיאפשר יישום תכנון הפארק וניהול הנגר העילי. – לדחות את הטענה. הכביש מאפשר מעברים לכיוון הנחל ומוטמעים בו פתרונות ניקוז.
- ה. אין לאפשר מדרונות מגוונים ביחס של 1:4 כפי שמוצע בשל גריעת שטחי הפארק העתידי. – לדחות את הטענה. תכנון הנוף בתכנית מבקש לייצר האחדה בין הכביש לסביבתו. להרחבה, ראו [סעיף ט' להמלצות המרכזיות](#).
- ו. לשלב שלביות צמצום דרך 412 בהתאם לביצוע כביש 46. – לדחות את הטענה. יש להותיר גמישות לעת ביצוע התכנית.
- ז. להורות כי התכנון המפורט ילווה ע"י צוות מלווה. – לדחות את הטענה. לא נדרשת הקמת צוות מלווה. להרחבה, ראו [סעיף כ"ד להמלצות המרכזיות](#).
- ח. לחייב נטיעת עצים לאורך שבילי הולכי הרגל ורוכבי האופניים. – לקבל את הטענה. התכנית תורה על נטיעת עצים לאורך השבילים. להרחבה, ראו [סעיף י"ז להמלצות המרכזיות](#).
- ט. לבחון את ניקוז השטח בראיה רחבה ולאור הפיתוח הצפוי באזור. – לדחות את הטענה. היבטי הניקוז נבחנו בצורה מעמיקה. להרחבה, ראו [סעיף ו' להמלצות המרכזיות](#).
- י. לבחון את הנגר שיתווסף לתעלת איילון בשל ביטול שטחי השהיית הנגר העילי, תוך תיאום עם הות"ל. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף ט' להשגה זו.
- יז. בחינת הטמנת קו החשמל בתוואי הדרך. – לדחות את הטענה. קו המתח יבוצע בהתאם לתת"ל / 61 / ב.
- יא. לצמצם את המרחקים בין קווי התשתיות ולהטמינם. – לדחות את הטענה. התשתיות תוכננו במרחקים הנדרשים על פי התקנות ובתיאום עם בעלי התשתיות.

המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

- א. השענות על כביש 412 הקיים לצמצום תפוסת הקרקע. – לדחות את הטענה. הטענה הועלתה במסגרת הטיעון להשגות, נענתה בהרחבה, ואינה נוגעת לשינויים המוצעים לפי סעיף 106ב'.
- ב. יצירת חיבור מצומצם יותר למושב צפריה וחמד. – לדחות את הטענה. לא ניתן לייצר חיבור מצומצם יותר למושב מבלי להגדיל את הפגיעה הסביבתית של הכביש ולייצר קונפליקט תנועתי ותחבורתי.
- ג. שילוב נתיב ה-BRT במערך הגשרים המוצע במקום מיקומו על גשר נפרד. – לדחות את הטענה. לא ניתן לשלב את נתיב ה-BRT בגשרים קיימים מבחינה הנדסית. הגשר מתוכנן בשטח כלוא בין נתיבים וגשרים נוספים, כך שלא יהווה מטרד נופי.
- ד. הצגת שירות התחבורה הציבורי במידה ולא יקודם קו ה-BRT. – לדחות את הטענה. ניתן לייצר הסדרי תחבורה ציבורית ללא שינויים סטטוטוריים. התכנית מאפשרת תנועת תחבורה ציבורית ואף ממקמת תחנות להורדה והעלאת נוסעים תוך התחשבות במרחקי הליכה ובקרבתן ליישובים במרחב.
- ה. מניעת השהיית נגר בקרבת נתיב"ג. – לדחות את הטענה. הטענה הועלתה במסגרת הטיעון להשגות, נענתה בהרחבה, ואינה נוגעת לשינויים המוצעים לפי סעיף 106ב'.
- ו. להוסיף שיקום נופי לאורך נחל איילון, שילוב שבילים ותכנון מפתחי גשרים רחבים. – לדחות את הטענה. התכנית כוללת נספח נופי המפרט את אופי הפיתוח המוצע.
- ז. הטמעת תחנת שאיבה בתכנית אשר נדרשת לתפעולה. – לקבל חלקית את הטענה. לתכנית יתווספו הוראות וזכויות בניה שיאפשרו את הקמתה של תחנת השאיבה.
- ח. הצגת מיקום סוללות וגשרים, והתייחסות לפיתוח נופי מתחת לגשרים – לדחות את הטענה. התכנית כוללת נספח נופי המפרט את אופי הפיתוח המוצע.

11. מחוז מרכז במינהל התכנון

הופיעה לדיון: עדית קרמר

טיעונים:

- א. לסמן תוואי תח"צ לאורך דרך 46 בהתאם להגדרת תמ"א 42.
- ב. לסמן מיקום תחנות תח"צ ומרחקי הליכה בנספח תח"צ.
- ג. להציג את רצף שבילי האופניים וחיבורם לסביבה בנספח התחבורה, כולל חיבור בין חמד לצפריה ובין המרחב האורבני לנחל עריף ובית העלמין.
- ד. לתכנן שביל אופניים לאורך 412 לכיוון ראשל"צ.
- ה. לתכנן שביל אופניים לאורך נחל בית עריף.
- ו. לתכנן שביל אופניים מצומת אויה לנחל עריף.
- ז. לתכנן חיבור של שביל אופניים מדרך 46 לדרך 4612.
- ח. להגדיר כי הוספת גשרים להולכי רגל ואופניים לא יחשבו כשינוי לתכנית.
- ט. להרחיק את הדרך מפיתולי הנחלים ולהגדיר כי חציית נחל איילון תתבצע בגישור.
- י. להוסיף בנספח נופי/ניקוזי סימון של מעברים לבעלי חיים.
- יא. יש להציע פתרונות ניקוז בראייה מתכללת לכלל תכניות הפיתוח באזור.
- יב. לסמן שטחי פשט הצפה בנספח הניקוז.
- יג. לייצר פתרון ניקוזי שאינו דורש ריסון במעלה ואם לא ניתן לוודא שלא נוצר ערום מים לאחר בשטח העירוני ובנתיב"ג.
- יד. להציג את ממשק הדרך עם הנחל, כולל התייחסות לשיפועי גדות הנחל.
- טו. להתייחס לפיתוח הנופי לאורך הנחלים בנספח הנופי ולהגדיר אזורים בהם נדרש לשתול צמחיה שתאט את זרימת המים.

- טז. לבחון לכלול בשטחים הכלואים במחלפים אזורים להשהיית נגר.
- יז. לאפשר שימושים נוספים בשטחים הכלואים במחלפים.
- יח. להבטיח אפשרות גישה והרחבה לתחנת השאיבה בבית דגן.
- יט. להבטיח נגישות לכלי רכב חקלאיים.
- כ. לחייב את ביצוע הדרך בליווי צוות מלווה.

טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':

- א. אימוץ חלופה מס' 2 לדרך הגישה לנתב"ג אשר עונה לצרכי נת"ר, רש"ת ורשות הניקוז.
- ב. לסמן ביעוד מתאים שאינו דרך את פתרון הניקוז באזור חמד.
- ג. לסמן את תחנת השאיבה כמתקן הנדסי, לקבוע הנחיות וזכויות בניה, ולקבוע חלופה בדמות שטחי איגום.
- ד. לסמן שביל אופניים מדרום לדרך 46 שיאפשר נגישות טובה יותר למתחם ה-"חנה וסע".
- ה. הסטת הדרך למניעת פגיעה במחסן שהוקם כחוק במושב חמד.
- ו. להסיט את הקיר האקוסטי לצד הצפוני של כביש הגישה למושב חמד, ככל שימצא שזה עדיף.

משיבים להערות:

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. מסלולי תחבורה ציבורית – התכנית מטמיעה תשתית לקו התכלת של הרק"ל בין בית דגן לאור יהודה. בהמשך התכנית שומרת על רצועה לאורך הכביש שתאפשר הוספת מת"צ ככל שהדבר יידרש, בהתאם להסדרי התנועה העתידיים.
- ב. מסלולי אופניים – מתוכננים באופן רציף לאורך כל הדרך, ומתחברים למערך השבילים המתוכנן באזור כולו במסגרת מספר תוכניות נפרדות. במקטע שצמוד לבית דגן בטעות לא נצבע שביל האופניים בנספח התחבורה ומוצע לתקן זאת.
- ג. סימון תחנות אוטובוס בנספח התנועה – התחנות מסומנות בנספח התנועה, אך ייתכן שלא באופן ברור מספיק. מוצע לקבל את הבקשה ולסמן את התחנות על ידי סימבול בולט.
- ד. סימון מרחקי הליכה – מוצע לדחות את הבקשה מכיוון שאין זה רלוונטי למסמכי תכנון סטטוטוריים.
- ה. חיבור לאזור החנה וסע – הנושא צריך להבחן באופן מערכתי וראוי שיבוצע במסגרת תכנית נפרדת. מוצע להגדיר כי הוספת גשרים להולכי רגל ולרוכבי אופניים לא יהווה שינוי לתכנית זו.
- ו. חציית נחל איילון – לכל אחד ממחלפי הכביש נבחנו חלופות מיקרו. התצורה שנבחרה למחלף אור יהודה היא המיטבית מסיבות רבות, וביניהם העובדה שהיא פוגעת בצורה המזערית ביותר בנחל ועמידה במגבלות הגובה המוטלות בשל הקרבה לנתב"ג. הרמפה מתוכננת כך שניתן יהיה להקים את מתקן ההשהיה, וזאת על ידי הקמתה בגישור. עם זאת, אם לא יאושר במקום זה מתקן ההשהיה ניתן להקים סוללה שתחסוך עלויות, ועל כן יש לשמור על גמישות תכנונית. הדבר יתואם מול רשות הניקוז לעת התכנון המפורט.
- ז. מעבר בעלי חיים – ישנם שני גשרים בתכנית המיועדים למעבר של בעלי חיים לצד הולכי רגל, ועל פי תיאום עם רט"ג.
- ח. השהיית נגר ומתקנים הנדסיים בשטחים כלואים – התכנית כבר מאפשרת זאת.
- ט. תחנת שאיבה בית דגן – התכנית אינה מונעת את הרחבת התחנה. התכנית אינה משנה את הגישה לתחנה, ולכן מוצע לסמן אותה בתכנית, אך רק בעבור השטחים הנמצאים בתוך גבולות התכנית.

- י. התאמה לכלי רכב חקלאיים – לאורך הדרך המתוכננת מערכת דרכים חקלאיות. התכנית קובעת בנוסף שניתן להוסיף דרכים חקלאיות בתחום המגבלות בכפוף להסכמת בעלי הקרקע.
- יא. צוות מלווה – ככל שהביצוע ייצמד לתכנון המוצע בתכנית, אין צורך בצוות מלווה.

שלמה גלבר – יועץ גיאומטריה לתכנית

- א. מפלסי שביל האופניים – כדי לחצות את כביש 1 ומסילת הרכבת יש צורך לעלות למפלס גבוה, ובהתאם לכך תוכנן גשר ייעודי לרוכבי האופניים שיאפשר עליה של מפלס אחד בלבד. שימוש בלולאה מאפשר לתפוס גובה בהתאם לתקנות הנגישות ולאפשר התחברות לצומת המחלף.

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

- א. מעבר בעלי חיים – כל האזור הולך להתפתח בשנים הקרובות, ולא צפוי מעבר משמעותי של בעלי חיים גדולים את הכביש.
- ב. שבילי אופניים – על השבילים להיצמד לדרך ולא לעבור בשטח חקלאי המרוחק מהכביש, בשל חסכון משמעותי בקרקע ובתשתיות.
- ג. חיבוריות למתחם חנה וסע – מוצע לסמן מבנה דרך שיאפשר לקדם את החיבוריות מבלי לאשר תכנית חדשה.

ניר שלף – עורך התכנית

- א. ניקוז – הנחל צפוי לעבור הסדרה במסגרת תכנית צפון נתב"ג. הכביש מאפשר את ניקוז השטח שמצפון לו לכיוון הנחל כדי לא לייצר פשטי הצפה באזורי הפיתוח. ניתן להסדיר את הנחל כך שיוכל להתמודד עם הספקות הצפויות.

אלישע האוסמן – יועץ נוף לתכנית

- א. קרבה לנחל – הכביש מתקרב לנחל ב-3 נקודות. במקומות הקרובים ביותר מתוכנן קיר תמך לכביש שיאפשר את צמצום תכסית הכביש ככל הניתן, לצד אפשרות הקמת פארק לאורך הנחל.
- ב. שיקום נחל יהוד – אינו נמצא בתחום התכנית.
- ג. יחס נוף לנחלים – מוצע שיפוע סוללות מתון של 1:4 ליצירת האחדה נופית בין הכביש לסביבתו. הכביש הורם על מנת לאפשר מעבר הולכי רגל ורוכבי אופניים לכיוון הנחל במפלס הקרקע.

תמר מגדל – יועצת משפטית, מנהלת תמ"א 47

- א. צוות מלווה – מדיניות מנהל התכנון בכל הנוגע לתכניות תמ"א 47 הינה שצוות מלווה יוקם רק בעבור אישור גמישויות וחריגות מן התכנית. תכנית זו אינה קובעת הוראות גמישות שתצריך אישור של צוות מלווה, ולכן אין בכך צורך.

משיבים להערות לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. דרך החירום לנתב"ג – מוצע לקבל את הטיעון, חלופה מס' 2 הינה עדיפה מבחינה תכנונית.
- ב. סימון תוואי ניקוז בייעוד שאינו דרך – הניקוז הינו חלק ממתקני הדרך, ושטח זה נדרש לצורך הקמת הכביש. ניתן לסמן חלק זה בייעוד דרך ואו טיפול נופי.

- ג. תחנת השאיבה – מדובר בחלק בלתי נפרד ממתקני הדרך, אשר נדרשת לפתרון ניקוז המעבר התת קרקעי. בהוראות התכנית יפורטו זכויות הבנייה של תא השטח הרלוונטי.
- ד. איגום – יבוצע בתת הקרקע ובתחום התכנית, על כן הבקשה מתייתרת.
- ה. שביל אופניים מדרום לכביש – טענה דומה הועלתה במסגרת הדיון הקודם ונענתה בהרחבה.
- ו. צמצום הפגיעה במחסן – כפי שמתואר במענה להשגה משפחת מנדל, מוצע לקבל את הטיעון ולצמצם את תחום זכות הדרך כך שהמחסן לא יפגע.
- ז. קיר אקוסטי – הסטת הקיר למיקום המוצע תחייב הגבהתו מבלי לייצר עדיפות אקוסטית. המיקום המיטבי הינו על דופן כביש 46, בסמוך למקור הרעש העיקרי. בכל מקרה, לעת התכנון המפורט לביצוע תתבצע בדיקה אקוסטית נוספת שתוצאותיה יאושרו על ידי המשרד להגנת הסביבה.

טלי ענבר - גנון – נתיבי ישראל

- א. תחנת השאיבה – על פי חוק התכנון והבניה ההגדרה של דרך כוללת בחובה גם מבני דרך, אשר יכולים להיות כל בניין הדרוש במישור להקמת הדרך. מכיוון שתחנת השאיבה נדרשת לניקוז המעבר התת קרקעי, הינה חלק בלתי נפרד מהדרך עצמה, ועל כן יש להותירה בייעוד דרך. להוראות התכנית יתווספו הוראות וזכויות בנייה ספציפיות לעניין תחנת השאיבה.

כנרת כהן - שלום – מינהל התכנון

- א. שביל אופניים מדרום לכביש 46 – הבקשה מעלה שני קשיים עיקריים - האחד זה הרחקה של שביל האופניים ממושב חמד, ושנית זה העובדה שעדיין עולה קושי בחציית מחלף שפירים, כפי שהוצג בדיון הקודם להשגות.

המלצות:

- א. לסמן תוואי תח"צ לאורך דרך 46 בהתאם להגדרת תמ"א 42. – לדחות את הטענה. התכנית מאפשרת סלילת מסלולי תח"צ לכל אורך הכביש.
- ב. לסמן מיקום תחנות תח"צ ומרחקי הליכה בנספח תח"צ. – לדחות את הטענה. מיקומי התחנות מופיעים בנספח התחבורה. לא נדרש לסמן מרחקי הליכה לתחנות. הנושא יבחן לעת התכנון המפורט.
- ג. להציג את רצף שבילי האופניים וחיבורם לסביבה בנספח התחבורה, כולל חיבור בין חמד לצפריה ובין המרחב האורבני לנחל עריף ובית העלמין. – לקבל חלקית את הטענה. ממליץ להראות את רצף שבילי האופניים והקישוריות שלהם לסביבה בצורה ברורה ובולטת בנספח התנועה. להרחבה, ראו [סעיף י"ח להמלצות המרכזיות](#).
- ד. לתכנן שביל אופניים לאורך 412 לכיוון ראשל"צ. – לקבל חלקית את הטענה. התכנית מציעה שביל אופניים שלא סומן בנספח התנועה. יש לתקן זאת.
- ה. לתכנן שביל אופניים לאורך נחל בית עריף. – לדחות את הטענה. סעיף 4.3.1 ו(3) שבהוראות התכנית נותן מענה לכך. התכנון המדויק של מערך שבילי האופניים ייעשה כחלק מתכנית כללית לפיתוח הנחל האמורה לבחון את מכלול ההיבטים בראייה כוללת.
- ו. לתכנן שביל אופניים מצומת אויה לנחל עריף. – לדחות את הטענה. התכנית כוללת שביל מהצומת לאזור הנחל.
- ז. לתכנן חיבור של שביל אופניים מדרך 46 לדרך 4612. – לדחות את הטענה. התכנית כוללת שביל אופניים בין כביש 46 לאור יהודה דרך המחלף, ומאפשר חיבור לשביל על כביש 4612 העתידי.

- ח. להגדיר כי הוספת גשרים להולכי רגל ואופניים לא יחשבו כשינוי לתכנית. – לקבל חלקית את הטענה. סעיף 6.2. להוראות התכנית קובע ש"תכנית המאפשרת הוספת גשרים להולכי רגל...". ממליץ להוסיף גם לרוכבי אופניים.
- ט. להרחיק את הדרך מפיתולי הנחלים ולהגדיר כי חציית נחל איילון תתבצע בגישור. – לקבל חלקית את הטענה. מוצע לייעד רצועת דרך ו/או טיפול נופי בנקודות הצמודות לנחל. להרחבה, ראו [סעיף ז' להמלצות המרכזיות](#)
- י. להוסיף בנספח נופי/ניקוזי סימון של מעברים לבעלי חיים. – לדחות את הטענה. התכנית מספקת מענה לנושא.
- יא. יש להציע פתרונות ניקוז בראייה מתכללת לכלל תכניות הפיתוח באזור. – לדחות את הטענה. התכנית מציע פתרונות ניקוז מספקים. להרחבה, ראו [סעיף ו' להמלצות המרכזיות](#)
- יב. לסמן שטחי פשט הצפה בנספח הניקוז. – לדחות את הטענה. התכנית מתייחסת לנתוני רשות הניקוז בדבר ספיקות הנחל. הרשות מקדמת תכנית לנחל שתסדיר את פיתוחו. מכיוון שהתכנית אינה מאושרת, לא ניתן לסמן את מרכיביה השונים בתכנית זו.
- יג. לייצר פתרון ניקוזי שאינו דורש ריסון במעלה ואם לא ניתן לוודא שלא נוצר ערום מים לאחר בשטח העירוני ובנתב"ג. – לדחות את הטענה. לא מתוכנן ריסון במעלה.
- יד. להציג את ממשק הדרך עם הנחל, כולל התייחסות לשיפועי גדות הנחל. – לדחות את הטענה. התכנית כוללת התייחסות לממשק עם הנחל.
- טו. להתייחס לפיתוח הנופי לאורך הנחלים בנספח הנופי ולהגדיר אזורים בהם נדרש לשתול צמחיה שתאט את זרימת המים. – לדחות את הטענה. התכנית מפרטת הנחיות רחבות לטיפול נופי בקרבת הנחלים.
- טז. לבחון לכלול בשטחים הכלואים במחלפים אזורים להשהיית נגר. – לדחות את הטענה. התכנית מאפשרת זאת.
- יז. לאפשר שימושים נוספים בשטחים הכלואים במחלפים. – לקבל את הטענה. מוצע לאפשר הקמת מבנים בשטחים הכלואים. להרחבה, ראו [סעיף ה' להמלצות המרכזיות](#).
- יח. להבטיח אפשרות גישה והרחבה לתחנת השאיבה בבית דגן. – לקבל את הטענה. יש לסמן את דרך הגישה לתחנה בחלקים בה היא עוברת בתחום התכנית.
- יט. להבטיח נגישות לכלי רכב חקלאיים. – לדחות את הטענה. התכנית מספקת פתרונות נגישות לכלי רכב חקלאיים.
- כ. לחייב את ביצוע הדרך בליווי צוות מלווה. – לדחות את הטענה. לא נדרשת הקמת צוות מלווה. להרחבה, ראו [סעיף כ"ד להמלצות המרכזיות](#).

המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

- א. אימוץ חלופה מס' 2 לדרך הגישה לנתב"ג אשר עונה לצרכי נתב"ג, רש"ת ורשות הניקוז. – לדחות את הטענה. מומלץ לאמץ את חלופה מספר 3 אשר מנצלת את השטח המופר כיום בצורה מיטבית ומונעת פגיעה נוספת בסביבה. להרחבה, ראו [סעיף י"ד להמלצות המרכזיות](#).
- ב. לסמן ביעוד מתאים שאינו דרך את פתרון הניקוז באזור חמד. – לקבל חלקית את הטענה. תא שטח 234 יסומן ביעוד "דרך ו/או פיתוח נופי".
- ג. לסמן את תחנת השאיבה כמתקן הנדסי, לקבוע הנחיות וזכויות בניה, ולקבוע חלופה בדמות שטחי איגום. – לקבל חלקית את הטענה. לתכנית יתווספו הוראות וזכויות בניה שיאפשרו את הקמתה של תחנת השאיבה, אך השטח המיועד להקמתה יותר ביעוד "דרך מוצעת" בתשריט התכנית. תחנת השאיבה מיועדת לתפעול הדרך במישרין, ובכך תואמת את הגדרת "דרך" על פי חוק התכנון והבנייה.

- ד. לסמן שביל אופניים מדרום לדרך 46 שיאפשר נגישות טובה יותר למתחם ה-"חנה וסע". – לדחות את הטענה. הטענה הועלתה במסגרת הטיעון להשגות, נענתה בהרחבה, ואינה נוגעת לשינויים המוצעים לפי סעיף 106ב'.
- ה. הסטת הדרך למניעת פגיעה במחסן שהוקם כחוק במושב חמד. – לקבל חלקית את הטענה. מוצע לצמצם נקודתית את תחום זכות הדרך באזור המחסן מבלי לשנות את תוואי הדרך. להרחבה, ראו [סעיף כ"ו להמלצות המרכזיות](#).
- ו. להסיט את הקיר האקוסטי לצד הצפוני של כביש הגישה למושב חמד, ככל שימצא שזה עדיף. – לדחות את הטענה. הנושא נבדק ונמצא כי מקור הרעש העיקרי הינו התנועה החולפת בדרך 46, ועל כן הצבת הקיר האקוסטי על דופן הדרך תספק את ההגנה האקוסטית המיטבית עבור מושב חמד. מעבר לכך, לעת התכנון המפורט לביצוע תתבצע בדיקה אקוסטית נוספת ויוטמעו פתרונות מתאימים ככל שידרשו.

12. מושב חמד (ארגון חיילים משוחררים דתיים של הפועל המזרחי להתיישבות שיתופית בע"מ)

הופיעו: עו"ד משה קמר, נתן בן נתן

טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':

- א. להוסיף חיבור מכביש 46 ישירות לכביש 4404.
- ב. להוסיף מעגל תנועה בחיבור הרמפה החדשה לכביש 4404.
- ג. לתכנן את ההרחבה של כביש 46 על ידי קיר תומך להפחתת ההפקעה המוצעת.
- ד. צמצום השטח הכלוא במחלף אור יהודה דרום להפחתת ההפקעה ואפשר הקמת אזור תעסוקה.
- ה. לסמן גישה ממחלף אור יהודה דרום לאזור התעסוקה העתידי.
- ו. סימון קיר אקוסטי בין המושב לדרך השירות שמקבילה לכביש 46.
- ז. לא לקבל את השינוי המוצע לפי סעיף 106 ב' לצמצום הפגיעה במושב חמד. ניתן לייצר חיבור בין צפריה לחמד מבלי לשנות את התכנון הקודם.
- הטיעון הבא הועלה בכתב ההשגה, אך הוסר על ידי המתנגדים במהלך הדיון בהשגות:
- ח. לייצר חיבור מכביש הגישה למושב לרמפת החיבור לכביש מס' 1.

משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. נפחי תנועה ופגיעה במושב – השינויים במערך התנועה, כמו גם נפחי התנועה החזויים, הועלו בתהליך קידום התכנית מול המועצה האזורית, ולא השתנו ביחס לתכנית המופקדת, ולכן טיעונים אלו אינם רלוונטיים לדיון בשינויים המוצעים על פי סעיף 106 ב'. התנועה לא השתנתה, ולכן גם התסקיר לא השתנה. הטיעונים בדבר נפח התנועה קבלו מענה נרחב בדיון בהשגות לתכנית המופקדת.
- ב. צמצום שטחי ההפקעה – אין שינוי בשטח ההפקעה בשינוי לפי 106 ב', אשר ברובם מוגדרים כבר במצב התכנוני המאושר כמיועדים לשטחי ציבור, מלבד במקרה של החלקה של משפ' מנדל אשר במקרה שלהם מוצע לצמצם את תחום זכות הדרך.
- ג. הסטת דרך הגישה דרומה – הדבר ייצר פגיעה באדמות הדיור הממשלתי המשמשים לחווה ניסיונית.
- ד. אזור התעסוקה – הנושא הועלה במסגרת הדיון הקודם בהשגות ונידון בהרחבה. לא מדובר בתכנון סטטוטורי, ולא ידוע על איזה שטח בדיוק מדובר. מחלף אור

- יהודה נמצא באזור סביבתי רגיש בעל מגבלות רבות. לא ניתן לייצר גישה לייעודי קרקע פרטניים ישירות מהמחלף מבחינת היררכיית הכבישים.
- ה. אקוסטיקה – נמצא שהמקום המיטבי לקיר האקוסטי הינו בדופן דרך 46. בכל מקרה לעת התכנון המפורט לביצוע תתבצע בדיקה נוספת. דו"ח תוצאות הבדיקה יצטרך לקבל את אישור המשרד להגנת הסביבה.
- ו. רמפה מדרך 46 לכיוון המושב – מכיוון שמדובר בדרך פרברית מהירה, נעשה מאמץ לצמצם ככל הניתן את המחלפים ולאחד כבישי גישה. למרות זאת, ההצעה נבחנה ונמצא שאין לה התכנות הנדסית ובטיחותית.

המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

- א. להוסיף חיבור מכביש 46 ישירות לכביש 4404. – לדחות את הטענה. הוספת חיבורים מדרך 4404 ישירות לכביש 46 ו/או לרמפות מ/אל כביש מס' 1 תפגע בצורה משמעותית בהיררכיית הדרכים, תוביל לשימוש תדיר של "תנועה עוברת" בכביש 4404 אשר אינו ערוך להיקפי תנועה שכאלו, ותפגע בבטיחות הנסיעה. מעבר לכך, הבקשה איננה אפשרית במבחינה הנדסית ולאור מרחקי הבטיחות וההשתזרות הדרושים לכביש.
- ב. להוסיף מעגל תנועה בחיבור הרמפה החדשה לכביש 4404. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף א' לעיל.
- ג. לתכנן את ההרחבה של כביש 46 על ידי קיר תומך להפחתת ההפקעה המוצעת. – לדחות את הטענה. תכנון כביש 46 לא השתנה במסגרת השינויים המוצעים לפי סעיף 106ב'. עם זאת, מוצע לצמצם נקודתית את תחום זכות הדרך מבלי לשנות את תוואי הדרך באזור מחסן קיים. להרחבה, ראו [סעיף כ"ו להמלצות המרכזיות](#).
- ד. צמצום השטח הכלוא במחלף אור יהודה דרום להפחתת ההפקעה ואפשר הקמת אזור תעסוקה. – לדחות את הטענה. השינויים המוצעים לפי 106ב' נועדו מלכתחילה לאפשר צמצום של מחלף אור יהודה ככל הניתן. אזור התעסוקה המדובר אינו קיים מבחינה סטטוטורית. לעת תכנונו ניתן יהיה להתאימו בצורה מיטבית לתוואי השטח ולהסדיר עבורו את דרכי הגישה.
- ה. לסמן גישה ממחלף אור יהודה דרום לאזור התעסוקה העתידי. – לדחות את הטענה. ראו מענה בסעיף ד' לעיל.
- ו. סימון קיר אקוסטי בין המושב לדרך השירות שמקבילה לכביש 46. – לדחות את הטענה. הנושא נבדק ונמצא כי מקור הרעש העיקרי הינו התנועה החולפת בדרך 46, ועל כן הצבת הקיר האקוסטי על דופן הדרך תספק את ההגנה האקוסטית המיטבית עבור מושב חמד. מעבר לכך, לעת התכנון המפורט לביצוע תתבצע בדיקה אקוסטית נוספת ויוטמעו פתרונות מתאימים ככל שידרשו.
- ז. לא לקבל את השינוי המוצע לפי סעיף 106 ב' לצמצום הפגיעה במושב חמד. ניתן לייצר חיבור בין צפריה לחמד מבלי לשנות את התכנון הקודם – לדחות את הטענה. החלופה המוצעת על ידי המשיגים מאיינת את הרצון לצמצם את שטחי המחלף ולהיטיב עם המערך התנועתי. להרחבה, ראו [סעיף ט"ו להמלצות המרכזיות](#).

13. משרד החקלאות ופיתוח הכפר

הופיעו: עו"ד ישי ארליך, יעקב שטרן

טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':

- א. לחייב תיאום בעת התכנון והביצוע עם אגף נכסים, בינוי ומשק במשרד החקלאות.
- ב. לשקם את הפגיעה בשטחים בסמוך לנתב"ג (חוות צפריה), את דרכי הגישה והתשתית המים והחשמל.

- ג. לאתר שטח חלופי לשטחים המוצעים להפקעה מהחוזה הניסויית.
 ד. הוספת מעברים חקלאיים החוצים את דרך 46.

משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. תיאום לעת התכנון המפורט ושיקום תשתית – הנושא נידון בדיון הראשון להשגות. יש מענה לכך בהוראות התכנית, תחת סעיף 6.1 – הן לעניין שיקום תשתיות חקלאיות שיפגעו, והן בדבר התיאום הנדרש.
 ב. שטחים חלופיים – החוק לא מאפשר לייצר מנגנון פיצוי שכזה. ככל שתתברר פגיעה, היא תפוצה על פי סעיף 197 לחוק התו"ב.
 ג. מעברים חקלאיים – השינוי המוצע לפי 106ב' אינו משנה את דרכי הגישה, המעברים והנגישות לשטחים החקלאיים, אשר נשמרים בהתאם לתכנית המופקדת.

המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

- א. לחייב תיאום בעת התכנון והביצוע עם אגף נכסים, בינוי ומשק במשרד החקלאות. – לדחות את הטענה. התכנית כוללת הוראות מתאימות בדבר התיאום עם הגורמים הרלוונטיים לעת התכנון המפורט לביצוע.
 ב. לשקם את הפגיעה בשטחים בסמוך לנתב"ג (חוות צפריה), את דרכי הגישה והתשתית המים והחשמל. – לדחות את הטענה. התכנית כוללת הוראות מתאימות בדבר שיקום התשתיות החקלאיות. מעבר לכך, השינוי המוצע לפי סעיף 106ב', נוסף על המלצתי בדבר דרך החירום לנתב"ג (ראו [סעיף י"ד להמלצות המרכזיות](#)) יפחיתו משמעותית את הפגיעה בשטחי החקלאות.
 ג. לאתר שטח חלופי לשטחים המוצעים להפקעה מהחוזה הניסויית. – לדחות את הטענה. הטענה הועלתה במסגרת הדיון להשגות ונענתה בהרחבה. השינוי המוצע לפי סעיף 106ב', נוסף על המלצתי בדבר דרך החירום לנתב"ג (ראו [סעיף י"ד להמלצות המרכזיות](#)) יפחיתו משמעותית את הפגיעה בשטחי החקלאות.
 ד. הוספת מעברים חקלאיים החוצים את דרך 46. – לדחות את הטענה. השינויים המוצעים לפי סעיף 106 ב' אינם משנים את הסדרי התנועה והנגישות החקלאית, אשר מקבלים מענה במסגרת התכנית.

14. אורנה ויעקב כדורי

הופיעו: עו"ד דרור אורן הורן, יעקב כדורי

טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':

- א. להבדיל מחלקות אחרות בהן נקבע תחום הגבלות בניה ופיתוח, התכנית מציעה הצמדה של הכביש לחלקת המתנגדים ותפגע בשימושה הסביר למגורים.
 ב. להסיט את הדרך דרומה, הרחק מביתם של המתנגדים.
 ג. לא נבחנו אלטרנטיבות להפקעת חלקת המתנגדים.
 ד. סימון קיר אקוסטי בין המושב לדרך השירות המובילה למושב
 ה. המתנגדים לא ייודעו על הפקדת התכנית על אף שהיא גובלת בחלקתם.

משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. קרבת התכנית לנחלת המתנגדים – חלקת המתנגדים גובלת בדרך מאושרת כבר במצב הקיים. השינויים המוצעים לפי סעיף 106 ב' לא נוגעים לחלקת המתנגדים, כך שלא ניתן לדון בהם במסגרת זו.
- ב. תחום המגבלות – הדרך המאושרת לא הטילה מגבלות על חלקת המתנגדים. תמ"א 1/ב/47 לא משנה את מצב הסטוטורי הקיים. נובע מהרצון לצמצם את הפגיעה ככל הניתן.
- ג. קיר אקוסטי – טענה זו הועלתה במסגרת הדיון הקודם בהשגות לתכנית, הנושא נבדק על ידי יועצי אקוסטיקה וניתנה תשובה מלאה. השינויים לפי סעיף 106 ב' אינם נוגעים לנושא זה.

ניר שלף – עורך התכנית

- א. הסטת כביש הגישה למושב חמד דרומה – לא ניתן להצמיד את הדרך לכביש 46 יותר מכפי שהיא בתכנון המוצע, בשל מסדרון תשתיות הכולל קו מתח עליון הממוקם בין שתי הדרכים, קיר אקוסטי, שביל אופניים ושביל להולכי רגל. לא ניתן לצמצם את הרצועה הזו יותר מכך.

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

- א. כביש בצמידות לחלקת המתנגדים – הכביש המתוכנן בצמוד לחלקת המתנגדים הינו כביש גישה המשמש אך ורק את מושב חמד, בדומה לתכנון המקורי של הדרך המאושרת.

טלי ענבר - גנון – נתיבי ישראל

- א. ידוע בהפקדת התכנית – התכנית פורסמה עפ"י חוק, אשר אינו מחייב משלוח הודעה אישיות.

המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

- א. להבדיל מחלקות אחרות בהן נקבע תחום הגבלות בניה ופיתוח, התכנית מציעה הצמדה של הכביש לחלקת המתנגדים ותפגע בשימושה הסביר למגורים – לדחות את הטענה. מגרש המתנגדים גובל בדרך מאושרת כבר במצב המאושר. השינויים המוצעים לפי 106ב' אינם משנים את התכנון באזור זה, וטענה זו לא הועלתה בדיון בהשגות לתכנית.
- ב. להסיט את הדרך דרומה, הרחק מביתם של המתנגדים – לדחות את הטענה. הדרך המוצעת בסמוך למגרש המתנגדים משמשת בלעדית לגישה למושב כך שלא צפויה בה תנועה ערה. מעבר לכך, השינויים המוצעים לפי 106ב' אינם משנים את התכנון באזור זה, וטענה זו לא הועלתה בדיון בהשגות לתכנית.
- ג. לא נבחנו אלטרנטיבות להפקעת חלקת המתנגדים – לדחות את הטענה. התכנית אינה מפקיעה, ושטח חלקה ב' שבבעלות המתנגדים מיועדת כבר היום לייעוד ציבורי (דרך ושצ"פ), והתכנית לא מציעה שינוי בתחום זה. מעבר לכך, השינויים המוצעים לפי 106ב' אינם משנים את התכנון באזור זה, וטענה זו לא הועלתה בדיון בהשגות לתכנית.
- ד. סימון קיר אקוסטי בין המושב לדרך השירות המובילה למושב – לדחות את הטענה. הנושא נבדק ונמצא כי מקור הרעש העיקרי הינו התנועה החולפת בדרך 46, ועל כן הצבת הקיר האקוסטי על דופן הדרך תספק את ההגנה האקוסטית המיטבית עבור מושב חמד. מעבר לכך, לעת התכנון המפורט לביצוע תתבצע בדיקה אקוסטית נוספת ויוטמעו פתרונות מתאימים ככל שידרשו.
- ה. המתנגדים לא יידעו על הפקדת התכנית על אף שהיא גובלת בחלקתם – לדחות את הטענה. התכנית פורסמה כנדרש על פי כל דין.

15. מירה ויואל מנדל

הופיעו: עו"ד משה קמר, יואל מנדל, מירה מנדל, אביטל מנדל-טרקאל

טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':

- ו. להסיט את הדרך דרומה, כך שהמחסן שבבעלות המתנגדים והשטחים הסמוכים לו יוצאו לחלוטין מגבול התכנית.
- ז. צמצום תחום הגבולות הבניה והפיתוח להפחתת הנזק למתנגדים ולמניעת הריסת המחסן שנבנה לא מכבר.
- ח. להותיר לפחות 4 מטר פנויים סביב המחסן ההכרחיים לדרך לכיבוי אש אשר נדרשה כחלק מההיתר להקמת המחסן.
- ט. סימון קיר אקוסטי מצפון לכביש השירות במקום בשולי כביש 4.
- י. היה צריך להעביר הודעות אישיות על הפקדת התכנית על מנת לאפשר לנפגעים אפשריים להתנגד עוד בזמן התכנון, גם אם אין חובה חוקית לעשות זאת.
- יא. לא פורסמה הודעה לפי סעיפים 77 ו-78 או שהועדה המקומית לא עודכנה בכך, מה שהוביל למתן היתר לבניית מחסן מבלי לדעת ששטח זה יועד לצרכי הכביש.
- טענות שהועלו בעת הדיון:
- יב. מתנגדים לתכנון המוצע לפי 106 ב' מכיוון שיקרב תנועה רבה ומטרדים לבית המתנגדים.
- יג. להרחיב את התחום שלא יופקע מהחלקה על מנת לאפשר בה מימוש זכויות בניה.

משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':**יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל**

- א. פגיעה במתנגדים – מוצע לקבל את הבקשה ולצמצם את תחום זכות הדרך עד לגבול החלקה בקרבת המחסן ושביל הגישה, כך שלא יהיה צורך בהריסתו.
- התכנית המופקדת מבוססת על מסמכים שקדמו להקמת המחסן, וצוות התכנון לא היה מודע לקיומו.
- ב. אקוסטיקה – על פי הייעוץ האקוסטי לתכנית, המיקום המיטבי לקיר האקוסטי הינו בדופן דרך 46. בכל מקרה לעת התכנון המפורט לביצוע יתבצעו בדיקות נוספות ויתקבלו כל האישורים הנדרשים, וכפי שמפורט בהוראות התכנית.

אורטל קידר – נתיבי ישראל

- א. אקוסטיקה – הוסף נספח אקוסטי מעדכן לשינויים המוצעים לפי 106 ב'.
- ב. צמצום זכות הדרך – הצמצום יאפשר את המשך קיומו של המחסן, אך לא מדובר בתכנון אופטימלי. התיקון המוצע יצמצם מאוד את מרחב הגמישות לעת ביצוע הדרך, ולכן הצמצום הוא נקודתי.

טלי ענבר - גנון – נתיבי ישראל

- א. צמצום זכות הדרך – הצמצום הנקודתי מאפשר איזון אינטרסים בין הפגיעה במתנגדים, לין הרצון לשמור על גמישות לעת הביצוע. זכות הדרך לא צומצמה לכל אורכה על מנת לשמור על הגמישות התכנונית, כל עוד אינה פוגעת במבנים קיימים.
- ב. הודעה אישית על הפקדת התכנית – אין חובה בחוק למסור הודעות אישיות. מעבר לכך, לא מוכר תקדים לדרישה וולונטרית למתן הודעות אישיות, ודרישה זו אינה בתחום הסבירות, בייחוד בתכניות רחבות היקף הכוללות מספר רב של בעלי זכויות. מעבר לסרבול התהליכי, לא ניתן לקבוע בשלב זה מי עלול להיפגע,

ומי צריך לקבל הודעה אישית ומי לאו. לאור הבנה זו, תהליך הפרסום המחויב על פי חוק, הינו מחמיר ומיועד לאפשר יידוע רחב ככל הניתן.

ג. הודעה לפי סעיפים 77-78 – אכן לא פורסמה הודעה על הכנת התכנית על פי סעיפים אלו לחוק התו"ב. אין חובה חוקית לספק הודעה כזו. יש לכך גם חסרונות, בדמות הקפאת בנייה שיכולה להמשך מספר שנים ולפגוע במספר רב של בעלי עניין.

המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

- א. להסיט את הדרך דרומה, כך שהמחסן שבבעלות המתנגדים והשטחים הסמוכים לו יוצאו לחלוטין מגבול התכנית. – לדחות את הטענה. מוצע לצמצם את תחום זכות הדרך מבלי לשנות את תוואי הדרך ו/או גבולות התכנית. ראו מענה בסעיף ב' להלן.
- ב. צמצום תחום הגבולות הבניה והפיתוח להפחתת הנזק למתנגדים ולמניעת הריסת המחסן שנבנה לא מכבר. – לקבל את הטענה. מוצע לצמצם נקודתית את תחום זכות הדרך באזור המחסן מבלי לשנות את תוואי הדרך. להרחבה, ראו [סעיף כ"ו להמלצות המרכזיות](#).
- ג. להותיר לפחות 4 מטר פנויים סביב המחסן ההכרחיים לדרך לכיבוי אש אשר נדרשה כחלק מההיתר להקמת המחסן. – לקבל את הטענה. ראו מענה בסעיף ב' לעיל.
- ד. סימון קיר אקוסטי מצפון לכביש השירות במקום בשולי כביש 4. – לדחות את הטענה. הנושא נבדק ונמצא כי מקור הרעש העיקרי הינו התנועה החולפת בדרך 46, ועל כן הצבת הקיר האקוסטי על דופן הדרך תספק את ההגנה האקוסטית המיטבית עבור מושב חמד. מעבר לכך, לעת התכנון המפורט לביצוע תתבצע בדיקה אקוסטית נוספת ויוטמעו פתרונות מתאימים ככל שידרשו.
- ה. היה צריך להעביר הודעות אישיות על הפקדת התכנית על מנת לאפשר לנפגעים אפשריים להתנגד עוד בזמן התכנון, גם אם אין חובה חוקית לעשות זאת. – לדחות את הטענה. התכנית פורסמה כנדרש על פי כל דין.
- ו. לא פורסמה הודעה לפי סעיפים 77 ו-78 או שהוועדה המקומית לא עודכנה בכך, מה שהוביל למתן היתר לבניית מחסן מבלי לדעת ששטח זה ייועד לצרכי הכביש. – לדחות את הטענה. ההצעה לצמצום תחום זכות הדרך שתאפשר מניעה של הריסת המבנה מאיינת את הטיעון. ראו המלצה בסעיף ב' לעיל.
- ז. מתנגדים לתכנון המוצע לפי 106 ב' מכיוון שיקרב תנועה רבה ומטרדים לבית המתנגדים. – לדחות את הטענה. הטענה אשר לא הופיעה בכתב ההשגה, הועלתה באיחור ולאחר סיום הדיון בהשגה משפחת מנדל, וללא כל התייחסות מפורטת ועל כן לא קבלה מענה מצוות התכנון והובלת התכנית.
- ח. להרחיב את התחום שלא יופקע מהחלקה על מנת לאפשר בה מימוש זכויות בנייה. – לדחות את הטענה. הטענה אשר לא הופיעה בכתב ההשגה, הועלתה באיחור, לאחר סיום הדיון בהשגה משפחת מנדל, וללא כל התייחסות מפורטת ועל כן לא קבלה מענה מצוות התכנון והובלת התכנית.

16. אברהם שהם

הופיעו: עו"ד מיכל ליכטר, אברהם שהם, דורית שהם

טיעונים לאחר הצעת שינויים לפי סעיף 106ב':

- א. המתנגד לא יודע בהפקדת התכנית ובשינויים המוצעים, אף שהיא גובלת בנחלתו ומפקיעה את חלקה ב' שבבעלותו.
- ב. כביש השירות והכיכר המוצעים יגרמו למטרדים בחלקת מגורי המתנגד.
- ג. לערוך בדיקה אקוסטית לשינויים המוצעים
- ד. לבטל את הפקעת חלקה ב' של המתנגד

- ה. להסיט את דרך השירות ומעגל התנועה לצד הדרומי של דרך 46 ולייצר כניסה למושב ברחוב התמר, במקום הכניסה הקיימת.
- ו. נפלו כשלים בבדיקה האקוסטית שבוצעה לתכנית בטרם השינויים המוצעים לפי סעיף 106ב'.

משיבים להשגה לאחר הצעה לשינויים לפי סעיף 106ב':

יוליה זיפלינגר – נתיבי ישראל

- א. פגיעה בחלקה ב' – לא צויין בכתב ההשגה באיזו חלקה מדובר, בדיון הובהר שהיא ממוקמת בשטח המיועד לדרך בתכנית מאושרת קודמת, כך שהתמ"א לא משנה את המצב הסטטוטורי הקיים.
- ב. פגיעה בחלקת המגורים – כל חלקה א' של המתנגד נמצאת מחוץ לגבולות התכנית. תוואי הכביש ודרך הגישה במקום זה לא השתנו ביחס לתכנית שהופקדה בטרם הוצעו שינויים לפי 106 ב', כך שטענות אלו אינן רלוונטיות לדיון זה. השינוי התנועתי מוצע מזרחית לחלקת המתנגד, בו משתלבת תנועה מדרך 4404 עם דרך הגישה למושב בכיכר. השינוי משפר את הנגישות בין המושבים, צורך שעלה מתוך הדיון בהשגות לתכנית המופקדת. עם זאת, במקטע הצמוד לחלקת המתנגד, דרך הגישה תמשיך לשרת רק את מושב חמד, באופן זהה למוצע בתכנית המופקדת.
- ג. בדיקות אקוסטיות – הטענות עלו בדיון בהשגות לתכנית ונענו בהרחבה. השינויים התנועתיים נבחנו ולא נמצא צורך בשינוי המענה האקוסטי.
- ד. הסטת דרך הגישה דרומית לכביש 46 – ההצעה נבחנה אך בשל העובדה שמחייבת יצירת שני מעברים תחתיים, והיא מאריכה את זמן הנסיעה נמצא כי הצעה זו נחותה. כביש הגישה מבוסס על הכניסה הקיימת למושב.

אורלי שובל – יועצת אקוסטית לתכנית

- א. קיר אקוסטי – ממוקם בשולי דרך 46 על מנת לספק הגנה מיטבית לתושבי מושב חמד בשל קרבתו למקור הרעש העיקרי. כביש הגישה הפנימי ישמש את המושב בלבד ולא צפוי לייצר הפרעה בשל מיעוט משתמשים יחסי ומהירות נסיעה נמוכה יותר. מיקום הקיר בצמוד לבתי המושב יחייב הגבתו מבלי להעניק מענה אקוסטי טוב יותר.

טלי ענבר - גנון – נתיבי ישראל

- א. ידוע בהפקדת התכנית – התכנית פורסמה עפ"י חוק, אשר אינו מחייב משלוח הודעה אישיות. התכנית משנה יעוד ולא מפקיעה. לאחר מכן יכול להתבצע הליך הפקעה לפי חוק התכנון והבניה או פקודת הקרקעות. אם יפקיעו בעתיד מכוח פקודת הקרקעות, תהיה חובה להודעה אישית. בנוסף, השטח המדובר כבר מאושר לדרך במצב הסטטוטורי הקיים, ותכנית זו לא מייצרת שינוי לנושא זה.

עופר סלעי – מנהלת תמ"א 47

- א. שינוי בכביש הגישה – נובע מתוך השגה המועצה האזורית שדות דן שבקשה לשפר את הנגישות בין מושבי המועצה. הכיכר המוצעת והכבישים המובילים אליה משוקעים, כך שמפחיתים את הרעש והנצפות לבתי התושבים. בכביש הסמוך לחלקת המתנגד יסעו במהירות נמוכה בשל גיאומטריית הכביש, כך שלא ייווצרו מטרדי רעש משמעותיים.

המלצות לטיעונים לאחר הצעת שינויים לפי 106ב':

- א. המתנגד לא יודע בהפקדת התכנית ובשינויים המוצעים, אף שהיא גובלת בנחלתו ומפקיעה את חלקה ב' שבבעלותו. – לדחות את הטענה. התכנית פורסמה כנדרש על פי כל דין.
- ב. כביש השירות והכיכר המוצעים יגרמו למטרדים בחלקת מגורי המתנגד. – לדחות את הטענה. הדרך הסמוכה לחלקת המתנגד משמשת בלעדית ככביש גישה למושב חמד, ובאופן זהה למצב בטרם הוצעו שינויים לתכנית לפי סעיף 106 ב'. ההצעה לא מייצרת מטרדים נוספים לתושבי המושב. להרחבה, ראו [סעיף ט"ו להמלצות המרכזיות](#).
- ג. לערוך בדיקה אקוסטית לשינויים המוצעים – לדחות את הטענה. השינויים נבחנו ולא נמצא כי נדרש מענה אקוסטי נוסף. יתר על כן, תבוצע בדיקה לעת התכנון המפורט לביצוע.
- ד. לבטל את הפקעת חלקה ב' של המתנגד – לדחות את הטענה. התכנית אינה מפקיעה, ושטח חלקה ב' שבבעלות המתנגדים מיועדת כבר היום ליעוד ציבורי (דרך ושצ"פ), והתכנית לא מציעה שינוי בתחום זה. מעבר לכך, השינויים המוצעים לפי 106ב' אינם משנים את התכנון באזור זה, וטענה זו לא הועלתה בדיון בהשגות לתכנית.
- ה. להסיט את דרך השירות ומעגל התנועה לצד הדרומי של דרך 46 ולייצר כניסה למושב ברחוב התמר, במקום הכניסה הקיימת. – לדחות את הטענה. החלופה המוצעת על ידי המשיגים מאיינת את הרצון לצמצם את שטחי המחלף ולהיטיב עם המערך התנועתי. להרחבה, ראו [סעיף ט"ו להמלצות המרכזיות](#).
- ו. נפלו כשלים בבדיקה האקוסטית שבוצעה לתכנית בטרם השינויים המוצעים לפי סעיף 106ב' – לדחות את הטענה. הטענה הועלתה במסגרת הדיון להשגות. להרחבה ראו [סעיף י"א להמלצות המרכזיות](#).