

תכנית מתאר ארצית - שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת - תמ"א

4/10/23 - ערר על החלטת ועדת השרים לענייני פנים, שירותים ושלטון מקומי

" ברצוני להגיש ערר על ההחלטה אשר התקבלה אתמול בוועדת שרים לענייני פנים ושירותים בגין תכנית מתאר ארצית - שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת - תמ"א 23-נספח 22.

הרכבת לאילת היא פרויקט התחבורה היבשתי הגדול והיקר ביותר שהוצע אי פעם בישראל והשלכותיו עצומות מבחינה כלכלית, חברתית, וסביבתית.

זהו פרויקט שאפתני שלא נבחן עד תום.

מדובר בפרויקט שמשמעותותיו על הסביבה הינן אדירות ויביאו לשינוי בלתי הפיך לחבלי ארץ ייחודיים, ולאיום של ממש על המרקם האקולוגי ועל המשך קיומו של מפרץ אילת ועתידה כעיר תיירות.

ולכן אני מבקש להתמקד בשני הביטים מרכזיים בתוכנית:

1. דיון במשמעות של הפיכת נמל אילת לנמל מטענים: הצגת החלופות השונות מבחינת המשמעות, הסביבתי, עלות הפרויקט, אופן המימון שלו וההשפעות הצפויות על העיר אילת.

2. דיון בחלופה המנהרה הארוכה שהוצג ע"י משרדי ורשות הטבע והגנים.

אי לכך ובהתאם לזאת בחרתי להניח על שולחן הממשלה ערר זה. "

מוגש על ידי השר להגנת הסביבה

**ה' בחשון התשע"ד
09 באוקטובר 2013**

מצ"ב החלטה מס. פש/20 של ועדת השרים לענייני פנים, שירותים ושלטון מקומי מיום 6.10.2013



מזכירות הממשלה

החלטה מספר פש/20 של ועדת השרים לענייני פנים, שירותים ושלטון מקומי מיום 06.10.2013.

פש/20. תכנית מתאר ארצית - שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת - תמ"א 23/10/4

מ ח ל י ט י ס, בתוקף הסמכות לפי סעיף 53 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, לאשר את תמ"א 23/10/4 – שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת.

האישור יכנס לתוקף עם ביטול ההכרזה של שמורת הטבע "מכתשים עין יהב" בקטע המסילה העובר בשמורה שאינו מוצע במנהור, בהתאם לתכנית המפורטת למסילה.

- שר הבינוי והשיכון ושר התשתיות הלאומיות, האנרגיה והמים, נכחו ונטלו חלק בדיון, אך יצאו את אולם הישיבות בטרם הסתיים והשאירו הצבעתם בכתב.
- השר להגנת הסביבה הודיע כי בכוונתו להגיש ערר על ההחלטה הנ"ל.

התוכנית והחומר הנלווה לה נמצאים במזכירות הממשלה.

תכנית מתאר ארצית למסילות ברזל תמ"א 23 - שינוי מס' 4 / 10

שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת

תכנית מתאר ארצית למסילות ברזל תמ"א 10/23 / 4
שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת

דברי הסבר

התכנית מציעה מעבר של מסילת ברזל במרחב מישור ימין / מעלה עקרבים בסמוך לכביש 227. השינוי המוצע הוא חלק מתוואי מסילת באר שבע - אילת, מאפשר יצירת תוואי קצר למסילות נוסעים ומאפשר הגדלת מהירות.

בנוסף, התכנית מציעה חיבור למסילת ממשית-צפע.

התכנית מהווה שינוי לתכנית המתאר הארצית למסילות ברזל באזור הדרום (תמ"א 10/23).

תכנית מתאר ארצית למסילות ברזל תמ"א 4 / 10 / 23

שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת

1. שם התכנית

תכנית מתאר ארצית למסילות ברזל, מספר תמ"א 4 / 10 / 23 שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת, להלן התכנית.

2. מסמכי התכנית

- א. הוראות התכנית הכוללות עמוד אחד.
ב. תשריט "מצב מוצע" בקנ"מ 1:100,000 הכולל גיליון אחד.
ג. תשריט "מצב מאושר" בקנ"מ 1:100,000 הכולל גיליון אחד.

כל מסמכי התכנית מהווים חלק בלתי נפרד מהתכנית, משלימים זה את זה ויקראו כמיקשה אחת.

3. פרשנות

בתכנית זו תהא לכל מונח המשמעות שיש לו בתכנית המתאר הארצית למסילות ברזל, תמ"א 23 (להלן "התכנית העיקרית"). תכנית זו תתפרש עם התכנית העיקרית כאחת - ככל שאין כוונה אחרת משתמעת.

4. יחס לתוכניות אחרות

על תכנית זו חלות הוראות התכנית העיקרית. במקרה של סתירה בין הוראות תכנית זו להוראות התכנית העיקרית, תגברנה הוראות תכנית זו.

5. מטרת התכנית

שינוי בהתוויית מסילת הברזל בתכנית העיקרית תמ"א 4 / 10 / 23 (מערכת מסילות הברזל באזור הדרום), במרחב מישור ימין / מעלה עקרבים בסמוך לכביש 227 ובאזור צומת רותם עד כביש 90 (חצבה) במטרה : ליצור תוואי קצר למסילות נוסעים אשר חוסך כ-38 ק"מ אורך נסיעה ומאפשר הגדלת מהירות. בנוסף, התכנית מציעה חיבור למסילת ממשית-צפע.

6. תיקון התשריט

- תשריט התכנית העיקרית, יתוקן כמפורט בתשריט מצב מוצע של תכנית זו בכל הנוגע לשינויים הבאים :
- 6.1. הוספת תוואי מסילת ברזל במרחב מישור ימין / מעלה עקרבים בסמוך לכביש 227 מנצ. 541959 ; 206205 ועד נצ. 531707 ; 215683.
- 6.2. הוספת תוואי מסילת ברזל - חיבור למסילת ממשית -צפע (סמוך לצומת רותם) מנצ. 549726 ; 209043 ועד נצ. 548785 ; 208388

7. הוראה כללית

תנאי להפקדת תכנית מפורטת למסילות הכוללות בתחום תשריט שינוי 4 / 10 , עריכת תסקיר השפעה על הסביבה.



מדינת ישראל משרד הפנים
מינהל התכנון

**תכנית מתאר ארצית למסילות ברזל
תמ"א/ 23 שינוי מס' 10 / 4**

שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת

חומר נלווה לקראת דיון בוועדת השרים לענייני פנים ושירותים

תמ"א 4 / 10 / 23 – שינוי התוויה למערכת מסילות הברזל בין
באר שבע לאילת

החלטות מוסדות תכנון

1. המועצה הארצית

- 1.1. ישיבה מס' 556 מיום 5.3.13 – העברה להערות הועדות המחוזיות.
- 1.2. ישיבה מס' 560 מיום 6.8.13 – דיון בהערות הועדות המחוזיות

2. ועדות מחוזיות

- 2.1. ועדה מחוזית מחוז דרום – ישיבה מיום 11.2.13.
- 2.2. ועדה מחוזית מחוז דרום - ישיבה מיום 8.7.13
- 2.3. ועדה מחוזית מחוז תל אביב – ישיבה מיום 27.5.13
- 2.4. ועדה מחוזית מחוז חיפה – ישיבה מיום 29.7.13
- 2.5. ועדה מחוזית מחוז ירושלים – ישיבה מיום 27.5.13

3. הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית

- 3.1. ישיבה מיום 13.2.13

6. תמ"א 23/25 : מסילת אורון – צין (הרכבת לאילת – הקטע המרכזי)
מטרת הדיון : דיון בהעברת התכנית להערוך הוועדות המחוזיות

מוזמנים שנכחו באולם :

ערן פייטלסון, אוניברסיטה העברית	דן גרונר, נתיבי ישראל
רוני קרוגמן, מנהלת הפרוייקט	גל גרונר, נתיבי ישראל
שמואל עין יהב, יועץ סביבתי למינהלת הפרוייקט	איגנאסיו מונפורט, נתיבי ישראל- יועץ זר
חיים אבירם, יועץ כלכלי לתכנית	מיכל טוכלר אהרונ, חברת נמלי ישראל
רון פרומקין, יועץ אקולוגי לתכנית	מאיר יצחק הלוי, ראש עיריית אילת
ברברה אהרונסון, יועצת נוף	אילנה בהגן, מועצה אזורית ערבה תיכונה
נין אלסבכי, יועץ הגמיות	רקפת תיבי, מקורות
יפי הררי, מתכנתת ראשית משרד ד.א.ל	טלי טננבוים, דוברת רשות הטבע והגנים
בוריס פרשטיין דוקר, מתכנן חברת מהוד	אסף צוער, רשות הטבע והגנים
חן קליין, חברת מרגלית סיכוי	גלעד גבאי, רשות הטבע והגנים
דודו אילת, תכנון נוף חברת אדריכלי נוף	לימור בר, משרד להגנת הסביבה
מור גלבע, מנכ"ל מגמה ירוקה	עודד נצר, משרד להגנת הסביבה
אלי בריף, מגמה ירוקה	רנטה גומרו, משרד הבטחון
ענת הורוביץ הראל, החברה להגנת הטבע	צירלס סולומון, משרד התחבורה
שרון כהן, גיאופרוספקט	אבי הלר, ממונה מחוז דרום
ניבה לונדון, גיאופרוספקט	אליסיה סילבר, מתכנתת מחוז דרום
זאב עמית, יועץ נתיבי ישראל	רחל קטושבסקי, מחוז דרום
אורי קרדו, נתיבי ישראל	מיכה קוטלר, מינהל התכנון
אסף שטרן, נתיבי ישראל	אבנר שדה, מינהל התכנון
דרור נחמיאס, נתיבי ישראל	ענת אריאלי, מינהל התכנון
יהודה ספיר, נתיבי ישראל	אורלי זיו, יועצת למועצה הארצית, הרשות
איתן שפרון, נתיבי ישראל	הלאומית למים ולביוב
צביקה זילברשמיט, נתיבי ישראל	אפרת דון יחיאי, לשכה משפטית, משרד הפנים
רון מוסינזון, נתיבי ישראל	ערן אבני, מזכירות המועצה הארצית
	טל רשף, מזכיר המועצה הארצית

נציגת מינהל התכנון מציגה את הרקע לעריכת התכנית ולדיון הנוכחי :

תמ"א 23 המאושרת קבעה תוואי מתארי למסילת הברזל בין באר שבע לאילת. בהתאם להחלטת ממשלה מס' 4223 מיום 5.2.12 נערך תכנון מפורט למסילה במסגרת הוועדה המחוזית. בהליך התכנון עלה כי נדרש שינוי התוואי המתארי במקטע שבין מישור ימין לכביש 90, מעבר לגמישות המותרת בתכנון המפורט, על מנת לאפשר את הגדלת מהירות הנסיעה וקיצור מסילת הנוסעים. הוועדה המחוזית, לאחר שעמדו בפניה מסמכי תסקיר ההשפעה על הסביבה וחוות הדעת הסביבתית של המשרד להגנת הסביבה דנה ב – 3 חלופות למקטע זה כדלקמן :

חלופות 1 ו- 2 כוללות הוספת מקטע עבור מסילת נוסעים לרבות מנהרה (באורך 9.2 ק"מ ו- 8.4 ק"מ בהתאמה) וכן שדרוג והכפלת מסילת המשא הקיימת "עוקף צין". חלופה 5 – מציעה ביטול מסילת המשא הקיימת "עוקף צין" והתווית מסילה הן לשימוש נוסעים והן לשימוש משאות. חלופה זו כוללת שתי מנהרות באורך 11 ו- 15 ק"מ ומקצרת את האורך הכולל של המסילה בכ- 50 ק"מ.

מנהל מינהלת המסילה לאילת הציג באמצעות מצגת. תמצית הנושאים שהוצגו :

- החלטת הממשלה מס' 4223 מיום 5.2.12 על הקמת מיזם אסטרטגי של הנחת מסילת ברזל בין אילת למרכז הארץ, סיכום תחזיות נוסעים ומטענים עד שנת 2040, סטטוס התקדמות הפרוייקט, התאמת התוואי המפורט לתוואי המתארי המאושר בתמ"א 23.
- הצגת אזור תכנון 4 בין מישור רותם לכביש 90, הצגת חלופות 1, 2, ו- 5 בתוואי זה, התאמתן לתמ"א 23 המאושרת, אבני דרך בתכנון ובחינת החלופות, תיאור החלופות, קריטריונים לבחינה בין חלופות, תוצאות הבחינה: היבטים תפעוליים והנדסיים – עדיפות לחלופות 1 ו- 2, היבטים תכנוניים ומרחביים – עדיפות לחלופה 1, היבטים אקולוגיים – עדיפות לחלופה 5, היבטים נופיים והיבטי הידרולוגיה וניקוז – העדיפות משתנה בין החלופות לאורך התוואי, השפעה על אתרים ארכיאולוגיים – עדיפות לחלופה 5 אך רשות העתיקות לא מתנגדת לאף חלופה.
- הוצג סיכום ההשוואה בין החלופות והמלצה על חלופה 1 כעדיפה ביותר. הוועדה המחוזית בישיבתה מיום 11.2.13 והוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית בישיבתה מיום 13.2.13 המליצו גם הן על חלופה מס' 1 מנימוקים שפורטו בהחלטותיהם.

נציג המשרד להגנת הסביבה הציג את חוות דעתו על התסקיר שנערך לתוכנית. תמצית הנושאים שהוצגו:

החלטת ממשלה מס' 3494 מיולי 1994 על שמירת ערכי טבע בארץ המכתשים, הצגת החלופות על גבי תרשים נוף, הצגת חשיבות המרחב, הבעיות הסביבתיות הצפויות בחלופות 1 ו- 2, העדיפות הסביבתית של חלופה 5. מציג השוואה בין החלופות בהיבטי נוף, היבטי עבודות חפירה, מילוי וחציבה, היבטי ניקוז, אקולוגיה, עתיקות, היבטים תכנוניים, תפעוליים וכלכליים. מציג השוואה מסכמת של החלופות לפיהן חלופה 5 עדיפה בכל הפרמטרים.

הממונה על מחוז הדרום, ראש עיריית אילת, נציג חברת נמלי ישראל, נציג משרד התחבורה ומהנדסת הוועדה המקומית ערבה תכונה, הביעו עמדתם בזכות חלופה מס' 1 וקידום תכנון והקמת הרכבת לאילת. תמצית נימוקיהם:

המסילה משתלבת בפרויקטים לאומיים ואזוריים נוספים שמקדמת הוועדה המחוזית ושיביאו לפיתוח מחוז הדרום והפריפריה; החלופה תאפשר הן הסעת נוסעים במהירות והן הגדלת קיבולת המטענים בכ- 30-40 אחוז; ההמלצה על חלופה מס' 1 התבססה על שיקולים תפעוליים, בטיחותיים, הנדסיים וכדומה; החלופה תותיר את האופציה לתחנה עתידית באזור חצבה, בניגוד לחלופה 5 שתמנע אותה; החלופה תואמת להחלטות הממשלה בדבר קידום פרויקט אסטרטגי לרכבת נוסעים מהירה.

נציגי רשות הטבע והגנים הלאומיים, ארגון הגג של הגופים הציבוריים שעניינם שמירה על איכות הסביבה ופרופסור ערן פייטלסון הביעו עמדתם בזכות חלופה מס' 5 ו/או ביחס לפרוייקט כולו. תמצית נימוקיהם והנושאים שהוצגו:

- הפרויקט לוקה בחוסר מידע ותכנון, בכלל זה לא הוצגו נתוני הבסיס של משרד התחבורה לעניין קיבולות וצרכים לשנת היעד, לא ניתנה התייחסות ותכנון לרציפות תפעולית בקצוות המסילה, לא נבדקו ההשלכות על מפרץ אילת ונמל אילת בהתייחס לקיבולות שמשרד התחבורה תכנן על פיהן. הוצע שלא להחליט עד שלא יוצגו בפירוש מטרות הפרויקט, ניתוח לוגיסטי, עלויות מול תועלות, אופן תרומת הפרויקט לפריפריה (חלק מהדוברים אף הציעו לבחון חלופת אפס).
 - הוצגה ערכיות השטח שבו מוצעת חלופה מס' 1 והפגיעה האקולוגית שתגרם. צוין כי חלופות 1 ו-2 סותרות את החלטת הממשלה לעניין ארץ המכתשים ויוצרות נזק סביבתי. לעומתן חלופה 5 יוצרת תועלת סביבתית בכך שמסירה פגיעה סביבתית בדמות המסילה הקיימת ובאמצעות המנהרות הארוכות. הובהר כי העלויות הכלכליות בחלופה 5 אינן גבוהות משמעותית מחלופה 1 כאשר הן נבחנות ביחס לכל הפרויקט.
 - נאמר שהפרש עלות חלופה 5 הינה כמחצית מזו שהוצגה ע"י עורך התכנית ובהתחשב בפגיעה הסביבתית היא אף זולה מהחלופות האחרות. בנוסף, החלופה עומדת בכל הדרישות התפעוליות והבטיחותיות ועומדת בקיבולת לשנת היעד.
 - **נציגי מגמה ירוקה** טענו שיש להעדיף תחבורה ציבורית באזור המרכז ששם ההשקעה תביא לתוצאות יעילות יותר, נטען שיש להקצות משאבים של תחבורה ציבורית למטרופוליטניים ולא לפריפריה.
 - נטען כי הצגת הדברים על ידי צוות התכנון מטעה וכי ההנחות והמסקנות שהוצגו מוטעות, הוצגו טיעונים ומסקנות הסותרות את עמדת צוות התכנון. **מנהל מינהלת המסילה התייחס** והביע עמדתו ההפוכה המתבססת על בחינה מעמיקה שערך וחוות דעת של חברה בין לאומית המתמחה בתכנון ותפעול מסילות, לפיה הצגת הדברים ע"י המתנגדים אינה נכונה.
- לאחר דברים אלו קיימו חברי המועצה הארצית דיון פנימי בנושא.** מעבר לטיעונים שהוצגו לעיל, צוין כי: מדובר בפרויקט יקר ונצחי ויש לתכננו בראיה ארוכת טווח ולכן יש למנות מומחים עצמאיים שיביעו עמדתם בעמדות הסותרות שהוצגו; יש לדרוש שכל הנתונים שבבסיס הפרויקט יוצגו למועצה הארצית; יש לבחון את הפרויקט מול אתרי מורשת העולמית המתוכננים בארץ המכתשים.
- מנגד צוין כי התכנון כפי שהוצג, מביא איזון סביר בין אינטרסים; שעבודת צוות התכנון ורכבת ישראל שהוצגו הינה מעמיקה ומשכנעת ויש לקדמה מידית בהתאם להחלטות הממשלה; צוין כי הפרויקט נבחן במכלול של שיקולים ומטרתו לחולל שינוי במרחב ובכל מקרה המועצה הארצית נדרשת לתוואי המסילה במקטע ספציפי ואין מקום לדון במכלול הפרויקט.
- כן צוין כי יש לוודא שהתכנון המפורט יתן מענה לחישמול המסילה לרבות תה"רים (תחנות השנאה רכבתיות) וחיבור למערכת החשמל.

מנהלת מינהל התכנון התייחסה לנושא: אכן מדובר באזור ערכי מאוד אך מסילת ברזל אינה מבטלת את איכותו ופגיעתה ממוקדת מאוד ושולית. יוזכר כי בשנת 81 אושרה תמ"א 8 שסימנה את השמורות, ומאוחר יותר בשנת 1986 – וכאשר עמדה בפניה תמ"א 8 – אישרו המועצה הארצית והממשלה את תוואי המסילה לאילת, מתוך חזון וראיה תכנונית כוללת וארוכת טווח. אם התכנון כולו היה נעשה על בסיס התוואי המאושר אז הפרויקט כלל לא היה מגיע היום למועצה הארצית ולא היה נערך דיון עקרוני בשאלת חיוניות המסילה לאילת. בהשוואה בין החלופות, חלופה מס' 5 מציעה פירוק של מסילה קיימת והתוויית שתי מנהרות ארוכות מאוד במקומה. פירוק תשתית קיימת והחלפתה בפרויקט הנדסי מסובך הוא פעולה שיש לה הצדקה רק אם אין כל חלופה אחרת טובה יותר. במקרה שלפנינו התרשמתי כי חלופה מס' 1 טובה מספיק, שאיננה מצדיקה בחירה בחלופה קיצונית כמו חלופה מס' 5. חלופה מס' 1 מיישמת את רוח החלטות הממשלה ובהליך התכנון והתסקיר מוזערו השפעותיה על הסביבה.

לאחר דברים אלו הצביעה המועצה הארצית בשתי הצעות החלטה כלהלן:

הצעת היו"ר:

- א. בפני המועצה הארצית הוצג הצורך בשינוי קטע אורון צין בתמ"א 23, הנובע מבדיקה מפורטת שנעשתה לתוואי במסגרת תסקיר השפעה על הסביבה ומהתכנון המפורט של המסילה. קטע זה מהווה חלק מתכנית כוללת להקמת מסילת נוסעים ומסילת מטענים בין באר שבע לאילת, כמענה לשיפור הנגישות בין המרכז והפריפריה, לקידום התיירות וכמענה תחבורתי, אשר ישפר את המצב הבטיחותי בכבישים, ויפחית משמעותית את תנועת המשאיות הכבדות, הנעות בין מפעלי המחצבים במרחב כולו.
- ב. המועצה הארצית התרשמה כי יש צורך בשינוי התוואי הקיים בתמ"א 23 לצורך קיצור התוואי והגדלת מהירות הנסיעה.
- ג. בפני המועצה הוצגו החלופות אשר הוצגו בפני הועדה המחוזית והוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית, ולגביהן נערכו פרקים א' ו-ב' של תסקיר השפעה על הסביבה - הצפונית (חלופה 1), המרכזית (חלופה 2) והדרומית (חלופה 5), הוצגה חוות דעת המשרד להגנת הסביבה, והצעת רט"ג אשר תמכו בחלופה הדרומית (חלופה 5). המועצה בחנה את החלופות השונות לשינוי תוואי המסילה, לאור התוכנית המפורטת והיבטיה הסביבתיים, התחבורתיים והתפעוליים.
- ד. המועצה הארצית שוכנעה כי החלופה הצפונית (חלופה 1) עדיפה, לעומת החלופה הדרומית (חלופה 5) מהסיבות הבאות:
 1. חלופה 5 מקטינה את קיבולת המסילה ומפחיתה את היקפי רכבות המשא שניתן להעביר על המסילה בכ-47%-27% בהשוואה לחלופה מס' 1. מאחר ופרויקט זה ימשיך מעבר לשנת 2040, לא נכון יהיה לקבוע קיבולת שאינה קיבולת מקסימלית, ומספקת את הביקושים לטווח הארוך.

2. חלופה מס' 1 ממשיכה את השירות המסילתי הנפרד לרכבות משא, לטובת מפעלי צין ואורון ועדיפה בהיבט איכות השירות למפעלים אלו ובהיבט בטיחות הנסיעה על פני החלופה הדרומית (חלופה 5).

3. מבחינת עלויות קיימת תוספת עלות בחלופה הדרומית (חלופה 5) של כ-5 מיליארד ₪ לעומת חלופה מס' 1, העשויה לפגוע ביכולת מימוש הפרויקט.

4. לעומת זאת, נמצא כי לחלופה הדרומית (חלופה 5) שהוצגה כעדיפה מבחינה סביבתית, מספר בעיות סביבתיות – נופיות הנובעות מהצורך במחלפים רכבתיים לחיבור מסילת המשא למפעלי אורון וצין, ומחייבים תפיסת קרקע רבה נוספת, חציית פרוזדור מסילתי רחב של 4 מסילות במרחב הרגיש סביבתית של נחל ממשית – נחל חתירה ועוד.

ה. משכך, המועצה התרשמה כי בעוד שהחלופה הדרומית (5) אמנם מיטיבה מבחינה סביבתית לעומת החלופה הצפונית (1), היא אינה לוקחת בחשבון את המשמעותיות התפעוליות, הכלכליות והאחרות הכרוכות בה ואינה מאפשרת את הקיבולת המרבית הנדרשת לפרויקט לאומי לטווח הארוך. שקלול כלל ההיבטים, כולל העובדה כי מדובר בפרויקט וקיבולת נוסעים ומשא לטווח הארוך מאוד, מוביל למסקנה כי החלופה הצפונית (1) הינה החלופה המיטבית, מבחינת כלל ההיבטים כולל אפשרות מימוש הפרויקט.

ו. התכנית המפורטת תכלול התייחסות לאלמנטים נדרשים לחשמול המסילה.

ז. המועצה מורה על העברת שינוי 25 לתמ"א 23 בהתאם למוצע בחלופה מס' 1, להערות הוועדות המחוזיות.

ח. המועצה מסמיכה את הולנת"ע לדון ולהעביר המלצתה בהערות, ולמנות חוקר, ככל שיידרש.

ט. התוואי המוצע יועבר לרשות הטבע והגנים הלאומיים לצורך קבלת אישורה לתכנית בתחום שמורה מוכרזת. תנאי לאישור התכנית יהיה קבלת אישור כאמור. פרסום התכנית יותנה בביטול הכרזה במקומות הנדרשים בתחומי השמורה המוכרזת.

הצעת נציג רשות הטבע והגנים:

א. השינוי המבוקש בתמ"א 23 מתוכנן בתוך "ארץ בראשית" העשירה בערכי טבע נוף ומורשת ואף הוגדר על ידי ממשלת ישראל כ"ארץ המכתשים" הראויה להגנה ושימור מיוחד. משום כך ראוי כי תכנון תוואי הרכת לאילת יעשה ברגישות ותוך שמירה על ערכים אלו.

ב. בדיון הוצגו שלוש חלופות כאשר שתיים מהן הוצגו לעומק – חלופה מס' 1 הצפונית וחלופה מס' 5 הדרומית שהיא גם ממונהרת יותר וסביבתית יותר. בדיון לא הוכחו הבעיות התפעוליות הקיימות לכאורה בחלופה מס' 5 אל מול חלופה מס' 1, כפי שנטען על ידי מתכנני הקו. כן לא הוכח שקיבולת הקו בחלופה 5 אינו עומד בשנת היעד. בנוסף לא הוצג הנושא הכלכלי במלואו על מכלול היבטי ולא הוצגו השפעות הקו על פרויקטי תשתית וסביבה אחרים.

ג. לאור האמור ולאור חילוקי הדעות בין המומחים השונים בנושאי התפעול והכלכלה, המועצה הארצית מחליטה על הקמת וועדה מקצועית שתבחן ותבדוק את החלופות השונות לעומק בנושאי התפעול והכלכלה, תשמע את נציגי הצדדים, תקבל את עמדת מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע ותביא את מסקנותיה בפני המועצה הארצית.

בעד הצעת היו"ר: 11

בעד הצעת נציג רשות הטבע והגנים: 8

נמנעים: 0

התקבלה הצעת היו"ר

חברי מועצה שנכחו בדיון: עמרם קלעגי (יו"ר), בינת שוורץ/ רונית מזר, שחר סולר/ רם אלמוג/ יואב צלניקר, דורית הוכנר/ איגור סטפנסקיי, עדנה פרדו, דוד ויינברג, אבנר סעדון, רות פרום אריכא, אורנה להמן, אריק לייבוביץ, נחום-זאב פלד, שאול גולדשטיין/ יובל פלד/ הלל זוסמן, דוד אריאלי, סיגל מורן, אשר אברג'יל, ציפי רון, אמנון פרנקל/ ארזה צ'רצ'מן, פנחס כהנא, איתמר בן דוד.

הערה: לאחר הדיון שונה מספר תכנית זו מתמ"א 23 / 25 לתמ"א 23 / 10 / 4.

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

פרוטוקול

ישיבה מספר 560

מיום ל' אב תשע"ג, 6.8.13

הישיבה התקיימה ב"אכסניית בית וגן" רח' הפסגה 8, ירושלים

- (1) אישור פרוטוקול
- (2) הודעות יו"ר
- (3) תמ"א 47 - תמ"א מפורטת לתשתיות על תומכות מתחמי הדיור בשטחי מחנות צה"ל המתפנים במחוזות ת"א והמרכז.
- (4) תמ"א 13 / ב' / 1 / 1 - מבנים ימיים במפרץ חיפה.
- (5) תמ"א 13 / ב' / 2 / 1 / א - הקמת מסוף מכולות חדש והארכת שובר הגלים בנמל אשדוד.
- (6) תמ"א 23 / 10 / 4 - הרכבת לאילת, מסילת אורון צין (לשעבר תמ"א 23 / 25).
- (7) תמ"א 23 / א' / 4 / 2 - תכנית מתאר ארצית למערכת תחבורה עתירת נוסעים במטרופולין תל אביב, שינוי מס' 2.
- (8) תמ"א 37 / 2 - הוספת שימוש מותר לצנרת תת קרקעית בכל תחומי רצועות צנרת ההולכה.
- (9) תמ"א 16 / 4 / 2 - תיקונים בהוראות תכנית המתאר הארצית לפסולת מוצקה.
- (10) תמ"א 10 / ג' / 6 - רצועת קווי חשמל 400 ק"ו מהשרון לגליל המזרחי ותחמ"ג באזור הגליל המזרחי.
- (11) 2013 / צפ' / 3 - גריעת מ.מ. מזרעה ממרחב תכנון חבל אשר והעברתה למרחב תכנון גליל מרכזי.



מינהל התכנון
המועצה הארצית לתכנון ולבנייה

16

6. תמ"א 23/10/4 – הרכבת לאילת, מסילת אורון צין (לשעבר תמ"א 23/25)
מטרת הדיון: דיון בהערות הוועדות המחוזיות שהוגשו לתכנית. דיון בהעברת התכנית לאישור הממשלה.

נכחו באולם:

אליסיה סיבר – מתכננת מחוז דרום
שמאי אסיף – יועץ לנתיבי ישראל
מיכה קוטלר – יועץ למינהל התכנון
שלמה בכור – יועץ תחבורה
צביקה זילברשמיט – אינטרנס תחבורה משולבת
ברברה אהרונסון – יועצת נוף
אסף שטרן – חברת נתיבי ישראל
שרון כהן – חברת גיאופרוספקט
ענבל מינץ – חברת גיאופרוספקט
רון מוסינזון – חברת נתיבי ישראל
גל גרונר – מנהלת הרכבת לאילת
דן גרונר – מנהלת הרכבת לאילת
רוני קרוגמן – חברת סאדג
לימור בר – משרד הגנת הסביבה
אורנית מורגנשטרן – לשכת התכנון מחוז תל-אביב
בני פירסט – משרד הגנת הסביבה
אור לוי – יועץ למועצה הארצית – השמאות הממשלתית
אלירז סאס – יועצת למועצה הארצית – משרד הרווחה
אילנה שפרן, נועה נאור, ליאת דופור-דרור, אלעד לב, עינב רינגלר, עינב סירקיס – מינהל התכנון
אפרת ברנד – לשכה משפטית, משרד הפנים
ערן אבני, אמיר פולברמכר – מזכירות המועצה הארצית
טל רשף – מזכיר המועצה הארצית

רקע:

תמ"א 23/10/4 מציעה מעבר של מסילה כפולה במרחב מישור ימין/ מעלה עקרבים בסמוך לכביש מס' 227. הקטע הנדון מהווה חלק מתוואי מסילת רכבת באר-שבע – אילת, ומאפשר יצירת תוואי קצר למסילות נוסעים ומטענים והגדלת מהירות הנסיעה.
התכנית נדונה במועצה הארצית בישיבתה מס' 556 מיום 5.3.13, במהלכה הוצגו שלוש חלופות-הצפונית (חלופה 1), המרכזית (חלופה 2) והדרומית (חלופה 5). הוועדה התרשמה כי החלופה הצפונית (חלופה 1) עדיפה, והורתה על העברת התכנית להערות הוועדות המחוזיות ל-60 יום. לתכנית נתקבלו הערות מהוועדה המחוזית דרום ומהוועדה המחוזית ירושלים.

מהלך הדיון:

ישיבת המועצה הארצית מס' 560 מיום 6.8.13 אכסניית בית וגן – ירושלים (30699-2013)
הפרוטוקול אושר בישיבת המועצה הארצית מס' 561 בתאריך 3.9.13

נציג שר המשפטים עדכן לעניין יחס התכנית לשמורות טבע וגנים: בישיבה שהתקיימה בעניין סוכם כי בהתחשב בנסיבות הכוללות של תכנית זו, ניתן להתקדם בהליך אישור תכנית המתאר הארצית, כולל אישור הממשלה שתקבע כי תנאי למתן תוקף יהא גריעה סופית של שמורת הטבע מתכנית הרכבת. תהליך גריעת השמורה מהתוואי המפורט שיתוכנן בוועדה המחוזית יכול שיחל לאחר הפקדתה של התכנית המפורטת כך שניתן יהיה לבצע את הגריעה בסמוך לאישור התכנית המפורטת וכתנאי למתן תוקף גם לה. כך ולמעשה עם הגריעה יכנסו לתוקף התכנית המתארית והמפורטת כאחד. עוד צוין כי בישיבה הובהר כי ללא גריעה של השטח בוודאי לא יוכל להינתן אישור רשות הטבע והגנים לתכנית.

נציגת מינהל התכנון הציגה את התכנית והערות הוועדות המחוזיות. ציינה כי התכנית נדונה במחוזות דרום, ירושלים, תל-אביב וחיפה ואילו במחוזות צפון ומרכז לא התקיים דיון. הוועדה המחוזית דרום המליצה על אישור השינוי לתמ"א. הוועדה המחוזית ירושלים המליצה על השלמת מידע במסגרת תסקיר והקמת ועדה מקצועית לבחינת החלופות, זאת לאור המידע החסר בנושא עלויות ותפעול, והבאת מסקנותיה בפני המועצה הארצית. מוצע לדחות את הצעת הוועדה המחוזית ירושלים היות והמועצה הארצית כבר התייחסה לנושאים אלו בישיבתה מיום 5.3.13.

מספר חברי מועצה טענו כי לא ניתן מענה ו/או תשובות מספקות למספר נושאים חשובים כגון, **פגיעה בסביבה** רגישה נופית "ארץ בראשית" ואזור המכתשים, **פגיעה בתיירות ובתעופה האזרחית** לאילת. עוד טענו שלא ניתנו **פתרונות הקצה** בין הרכבת לנמל אילת ולמסוף המטענים, אין התייחסות **להרחבת נמל אילת** ולא התקבלה התייחסות משרד התחבורה לנושא פתרונות הקצה והממשק עם מסוף המטענים והרחבת נמל אילת. כמו כן, לא הובהר נושא **ההסכם הבין מדיני**.

נציג משרד ראש הממשלה ציין כי נבחנו מספר חלופות לגבי ההסכם הבין מדיני והחלופה שנבחרה הינה הסבירה ביותר. בכל מקרה מדובר בנושא זכייני ולא תכנוני.

מתכנת מחוז דרום ציינה כי תוואי הרכבת מתבסס על תמ"א 23 ותמ"מ 4/14, וכי לא הוגשו התנגדויות לתוואי הרכבת בתמ"מ. כמו כן, הדגישה כי הדיון הינו על שינוי קטע בתמ"א 23 באזור אורון צין בלבד, ולא על נחיצות וחשיבות התוואי כולו. עוד ציינה כי פתרונות הקצה יינתנו במסגרת תכנית המתאר של אילת והתכנון המפורט של מסילת הרכבת.

נציגי חברת נתיבי ישראל ציינו כי תוואי זה הינו חלק מרשת המסילות הארצית, הטיפול מתבצע במקטעים, ובכל מקטע יינתן הפתרון הראוי. עוד ציינו כי כל נושא התפעול, העלויות, המטענים, והנוסעים נבחן ונבדק מול כל הגורמים, כולל חיבור להרחבת נמל אילת, נמל עקבה, ומיקום הדיפו

באזור נחל שחורת. לטענתם לא תהיה פגיעה בתיירות, בתעופה ובסביבה, וצינו כי בשלב הפקדת התכנית המפורטת תינתן לציבור הזדמנות להביע את דעתו.

נציג משרד האנרגיה והמים ביקשה להוסיף להצעת החלטה את נושא קידום תכנון תשתיות החשמל עבור המסילה כחלק מהתכנית על מנת ליצור תכנון מקביל.

צוין בדיון שישנה פניה של 3 חברי הוועדה המחוזית צפון אל היו"ר בבקשה לדון בתכנית במליאת הוועדה המחוזית. **מזכיר המועצה הארצית** השיב כי התכנית הועברה להערות הוועדה המחוזית צפון כמו ליתר הוועדות המחוזיות ואין מניעה שהמועצה תכריע בתכנית משחלף המועד להעברת הערות.

הוחלט:

המועצה הארצית, לאחר ששמעה את הערות הוועדות המחוזיות, לאחר ששמעה את המוזמנים ודנה בכל אלה, הצביעה בשתי הצעות החלטה כלהלן:

הצעת מנהלת מינהל התכנון:

1. המועצה הארצית דוחה את הערות הוועדה המחוזית ירושלים מאחר ונושאי התפעול והעלויות הוצגו בפני המועצה הארצית, בישיבתה מספר 556 מיום 5.3.13, ונדונו בהרחבה בוועדה המחוזית דרום, לעת הדיונים בתכנית המפורטת למסילה.
2. לאור זאת מחליטה המועצה הארצית על העברת התכנית לאישור הממשלה.
3. הובהר על ידי נציג משרד המשפטים כי, בהתייחס להחלטת המועצה הארצית מיום 5.3.13, פרסום התמ"א ברשומות יותנה בביטול ההכרזה במקומות הנדרשים בתחומי השמורה המוכרזת, וכי ביטול ההכרזה ייעשה בהתאם לתוואי התכנית המפורטת, ככל שתופקד. החלטה זו משנה את החלטתה הקודמת של המועצה הארצית בעניין.
4. המועצה הארצית קוראת לתהליך של תכנון תשתיות החשמל למסילה במקביל לתכנית המפורטת למסילה.

הצעת נציג רשות הטבע והגנים:

1. השינוי המבוקש בתמ"א 23 מתוכנן באזור "ארץ בראשית" העשיר בערכי טבע, נוף ומורשת והוגדר על-ידי ממשלת ישראל כ"ארץ המכתשים", אזור הראוי להגנה ושימור מיוחד. משכך,

- ראוי כי תכנון תוואי הרכבת לאילת ייעשה ברגישות לערכים אלו.
2. לפרוייקט הרכבת לאילת השפעות כלכליות, סביבתיות וחברתיות עצומות, אשר לא נבדקו כלל, ועקב כך הופכות את הפרוייקט ללקוי וחסר. בין הנושאים שלא נבדקו כלולים בין השאר:
- חוסר בפתרונות קצה בנמלי אילת, אשדוד וחיפה.
 - חוסר מידע על השפעת קווי הרכבת מצפון לבאר-שבע.
 - משמעות הפגיעה החריפה בתעופה האזרחית.
 - הפיכת העיר אילת מעיר תיירות לעיר של מעבר תחבורתי ענק.
 - ההשפעה ההרסנית על התחבורה בתוך העיר אילת.
 - ההשפעה ההרסנית על הטבע, לרבות שוניות האלמוגים הצפוניות בעולם.
3. בתכנית החלקית המוצגת בדיון זה, הובהר כי כל החלופות שהוצגו הן ישימות, עומדות בתקני הביטחון, הבטיחות, התפעול והקיבולת הנדרשת לשנות היעד המתוכננות. ניתוח החלופות מצביע על יתרונות מובהקים לחלופה 5 (חלופה דרומית) מבחינה סביבתית ונופית וכן בכך שהינה קצרה יותר, חסכונית יותר בתפעול ופוגעת פחות בשטחים הערכיים. כמו כן, הוצגו הבעיות הסביבתיות הקשות, הבלתי הפיכות ושאינן ניתנות לצמצום משמעותי, שנובעות מקידום החלופות האחרות.
4. לאור האמור לעיל ולאור חילוקי הדעות בין המומחים השונים, המועצה הארצית מחליטה על הקמת ועדה מקצועית, בלתי תלויה, שתבחן ותבדוק את החלופות לעומק, את ההשפעות הסביבתיות והכלכליות, תשמע את נציגי הצדדים ותביא את מסקנותיה בפני המועצה הארצית.

בעד הצעת מנהלת מינהל התכנון: 13

בעד הצעת נציג רשות הטבע והגנים: 5

נמנעים: 2

התקבלה הצעת מנהלת מינהל התכנון.



מינהל התכנון
משרד הפנים
המועצה הארצית לתכנון ולבנייה

20

חברי מועצה שנכחו בדיון: בינת שוורץ, דורון דרוקמן/ אהוד יוסטמן, יואב צלניקר/ רם אלמוג, דורית הוכנר, עדנה פרדו, דוד ויינברג, אבנר סעדון, רות פרום אריכא, ארז קמיניץ, אורנה להמן, אריק לייבוניץ/ כרמית פינץ/ רפי אלמליח, נחום זאב פלד, איילת קראוס, יובל פלד/ הלל זוסמן, עמיר ריטוב, אשר אברג'יל, ציפי רון, ארזה צ'רצ'מן, אברהם צבי דובדבני, איתמר בן דוד.

מדינת ישראל
משרד הפנים

הועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז הדרום

נ א י א ה

פרוטוקול ישיבה מספר 2013003

תאריך הישיבה : יום שני , א' אדר תשעג , 11/02/2013
פרוטוקול ישיבה מספר 2013003 מקום הישיבה : חדר הישיבות של ועדה מחוזית דרום ,
רח' התקוה 4, באר שבע

מס' נושא	מספר
1 אישור פרוטוקול	נדון
2 הודעות היו"ר	ירד מסדר היום
3 תמא/ 23/ 24 : תכנית מתאר ארצית תמא/ 23 שינוי מס' 24 - מסילות ב"ש - ערד	נדון
4 תוואי מסילת ברזל באר שבע- אילת	נדון
5 תוכנית - ד/ 8 /02 /101 /78 : דרך מס' 40 קטע מלאכי תימורים	ירד מסדר היום
6 תמא/ 23/ א/ 4 /2 : תכנית מתאר ארצית למערכת תחבורה עתירת נוסעים במטרופולין ת"א - תיקון 2	נדון
7 תתל/ 24/ א : קו מים חמישי לירושלים : קטע מזרחי	נדון

נכחו חברי הועדה :

מר אבי הלר- הממונה על המחוז- יו"ר הועדה / אדר' עלי פורטי- מ"מ
אדר' אליסיה סיבר- מתכנתת המחוז
מר רוביק דנילוביץ- ראש עיריית באר שבע- נציג רשויות מקומיות
מר חיים ילין- ראש המועצה האזורית אשכול- נציג רשויות מקומיות
מר יחיאל זוהר- ראש עיריית נתיבות- נציג רשויות מקומיות
מר פני בדש- ראש המועצה המקומית עומר- נציג רשויות מקומיות
אדר' אירינה נידמן- מ"מ נציג שר הבינוי והשיכון
מר גיא סמט- נציג השר להגנת הסביבה/ גב' ליאורה גולוב ואדר' לימור בר- מ"מ
גב' הדסה אדן- נציגת שר הבריאות/ גב' טלי כפיר- מ"מ
רס"ן יובל כנען- מ"מ נציג שר הביטחון
מר חגי סלע- מ"מ נציג מינהל מקרקעי ישראל
גב' ליאל אסרף- נציגת שר התיירות
מר טלאל חסן- מ"מ נציג שר התחבורה
גב' בלהה גבעון- מ"מ נציג הגופים הציבוריים שעניינם בשמירת איכות הסביבה
מר אלכסנדר פרידזאיציק- מ"מ נציג שר החקלאות

נעדרו :

נציג שר המשפטים
נציג הארגון המייצג את מירב הכישורים התכנוניים
מר יחיאל לסרי- ראש עיריית אשדוד- נציג רשויות מקומיות

יועצים:

עו"ד דיינה ירום רייזנר- יועצת משפטית לועדה המחוזית
אדר' מיכל פירסטון-יועצת שימור ללשכת התכנון
גב' סמדר מאיר-יועצת איכות הסביבה ללשכת התכנון

השתתפו :

גב' פלביה סונטג- רשות העתיקות
מר עזרי אלון- רשות הטבע והגנים הלאומיים
גב' ענבל זרחין- קק"ל מרחב הדרום

רשמה : אילנה בורונין- רויף- ממונה ועדות

* הודעת פתיחה : הישיבה נפתחה לאחר חמש עשרה דקות, במניין חוקי עפ"י סעיף 42 לחוק התכנון והבניה.

1. אישור פרוטוקול : נדון

פרוטוקול החלטות ישיבת מליאה מיום 28/1/2013 - הפרוטוקול אושר

ההחלטה התקבלה פה אחד.
חברי ועדה שנכחו בדיון: אבי הלר, אליסיה סיבר, רוביק דנילוביץ, אירינה נידמן, חגי סלע, בלהה גבעון, ליאורה גולוב, הדסה אדן, אלכסנדר פרידזאיצק, חיים ילין, יחיאל זוהר, יובל כנען

2. הודעות היו"ר : ירד מסדר היום

3. תמא/ 23 / 24 : תכנית מתאר ארצית תמא/ 23 שינוי מס' 24 - מסילות ב"ש - ערד : נדון

נכחו:

גב' טלי פלוסקוב- ראש עיריית ערד
גב' ויקטוריה ברנגל- מהנדסת העיר ערד
מר איתן שפרון- סמנכ"ל פיתוח- חב' נתיבי ישראל
מר אסף שטרן- חב' נתיבי ישראל
גב' אורלי קרקו- חב' נתיבי ישראל
אדר' מיכאל עינרמן- אדר' נוף חב' נתיבי ישראל
מר דניאל צדיק- חב' יורם גדיש
מר משה סורוקה- חב' יורם גדיש
גב' מיכל דרואן קליינהאוז- חב' יורם גדיש
מר מולי שגל- חב' מהוד
מר דימיטרי פיגלאנסקי- מהנדס העיר באר שבע
אדר' יוספה דברה- אדריכלית עיריית באר שבע
אדר' מרב מורד- עיריית באר שבע
גב' שלומית גרטל- משרד הבינוי והשיכון
גב' גילה שניידר- יועצת סביבתית לפרויקט
גב' עינב רינגלר- יועצת למינהל התכנון
מר גלעד גבאי- רשות הטבע והגנים
ד"ר אסף צוער- רשות הטבע והגנים
גב' טל ונגר- חב' אביב
גב' נופר אבני- החברה להגנת הטבע
גב' אדוה דרור- עמותת נגב בר קיימא
גב' רחל קטושבסקי- לשכת התכנון המחוזית
מר דב גלברט- לשכת התכנון המחוזית
מר אסקיאל פוקלמן- לשכת התכנון המחוזית

החלטה :

הועדה דנה בתכנית בהתאם לסעיף 52 לחוק.

הועדה המחוזית רואה חשיבות בקידום תוואי מסילת ברזל באר שבע- ערד.

בפני הועדה הוצג שינוי תוואי המסילה המאושרת בתמא/ 23 שינוי 10. בהתאם להמלצת הועדה המשותפת לתחבורה מיום 4/4/2012, המלצת המועצה הארצית מיום 6/11/2012, ועל פי ניתוח החלופות בהיבטים הנדסיים, כלכליים, סביבתיים ותפעוליים, ישנה עדיפות לקידום החלופה לאורך דרך מס' 80 על פני החלופה שלאורך דרך מס' 31. בתמא/ 4/ 14 - 23 - מטרופולין באר שבע, נשמר התוואי לאורך דרך מס' 31, שיוכל לשמש בעתיד לתחבורה ציבורית – פרברית.

לאור האמור, ממליצה הועדה בפני המועצה הארצית על אישור התכנית לקידום תוואי מסילת ברזל באר שבע- ערד לאורך דרך מס' 80.

לאור חשיבות תוואי הכניסה לעיר ערד, ממליצה הועדה כי התכנון המפורט יתואם עם תכנית המתאר החדשה לעיר ערד.

ההחלטה התקבלה פה אחד.

חברי ועדה שנכחו בדיון: אבי הלר, אליסיה סיבר, רוביק דנילוביץ, אירינה ניידמן, חגי סלע, בלהה גבעון, ליאורה גולוב, הדסה אדן, אלכסנדר פרידזאציק, חיים ילין, יחיאל זוהר, יובל כנען, פיני בדש, טלאל חסן, ליאל אסרף

4. תוואי מסילת ברזל באר שבע- אילת : נדון

נכחו :

מר צ'רלס סולומון- סמנכ"ל בכיר תכנון כלכלי, משרד התחבורה, תשתיות לאומיות ובטיחות בדרכים
מר שי ברס- מנכ"ל חב' נתיבי ישראל
מר איתן שפרון- סמנכ"ל פיתוח- חב' נתיבי ישראל
מר גל גרונר- מנהל פרויקט המסילה לאילת
מר אסף שטרן- חב' נתיבי ישראל
מר רונן מוסינזון- חב' נתיבי ישראל
גב' אורלי קרקו- חב' נתיבי ישראל
מר שמואל עין יהב- יועץ סביבתי מינהלת הפרויקט
אדר' שמאי אסיף- יועץ לחב' נתיבי ישראל
מר זאב עמית- יועץ לחב' נתיבי ישראל
גב' ברברה אהרונסון – שלמה אהרונסון אדריכלים
גב' ורדית שובל- שלמה אהרונסון אדריכלים
מר צביקה זילברשמידט- מומחה לתפעול רכבת- אינטרנס תחבורה משולבת בע"מ
מר נמרוד חלמיש- חב' אפיק
גב' עינב רינגלר- יועצת למינהל התכנון, משרד הפנים ירושלים
מר אורי מרינוב- יועץ סביבה לחב' נתיבי ישראל
גב' יוכי הררי- מתכננת חב' ד.א.ל
גב' דפנה פינקלמן- ד.א.ל מהנדסים
גב' נילי בוכוולד- אדריכלית נוף
גב' מרגלית סוכו- אדריכלית נוף
מר דודו איל- אדריכל נוף

מר דימיטרי פיגלאנסקי- מהנדס עיריית באר שבע
אדר' יוספה דברה- אדריכלית עיריית באר שבע
אדר' מרב מורד- עיריית באר שבע
מר מולי שגל- חב' מהוד
ד"ר רון פרומקין- יועץ אקולוגי לנתיבי ישראל
מר יהודה ספיר- יועץ סיכונים
נציגי חב' INECO
מר שרון כהן- חב' גיאופרוספקט
גב' ניבה לונדון- חב' גיאופרוספקט
גב' אדוה דרור- עמותת נגב בר קיימא
עו"ד נועה יאיון- החברה להגנת הטבע
גב' נופר אבני- החברה להגנת הטבע
גב' ליאורה גולוב- המשרד להגנת הסביבה
גב' לימור בר- המשרד להגנת הסביבה
מר יואב צלניקר- המשרד להגנת הסביבה
מר עודד נצר- המשרד להגנת הסביבה
מר אלסברג- יועץ הדמיות
גב' שלומית גרטל- משרד הבינוי והשיכון
מר גלעד גבאי- רשות הטבע והגנים
ד"ר אסף צוער- רשות הטבע והגנים
מר מיכה קוטלר- יועץ מינהל התכנון לפרויקט המסילה לאילת
גב' רחל קטושבסקי- לשכת התכנון המחוזית

החלטה :

1. מקטע מרכזי – דימונה – פארן :

1.1. חלופות מיקום תחנת דימונה:

במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה (פרקים א'-ב') נבחנו שלוש חלופות מיקום לתחנת דימונה, כלהלן :

- חלופה 211 : תחנה קיימת
- חלופה 212 : מרכז תחבורה במרכז העירוני בכניסה לעיר
- חלופה 213 : שלוחה למרכז העיר

המלצת עורכי התסקיר ויזמי התכנית, אשר נתמכת ע"י המשרד להגנת הסביבה , הינה חלופה 212.

החלטה

הועדה מחליטה לאשר את החלופה המוצעת ע"י יזם התכנית ואשר הומלצה ע"י היועץ הסביבתי לועדה - **חלופה 212** - תחנה בקרבת המרכז העירוני ולא בשוליו, מהנימוקים הבאים : התחנה תהווה במיקום זה עוגן למרכז תחבורתי חדש על ציר הכניסה המרכזי לעיר, נמצאת בסמיכות למוקדים עירוניים, בעלת נגישות טובה לבאים לתחנה, בדגש על הולכי רגל. לעיני הועדה עומדת העובדה כי התחנה הקיימת מרוחקת ממרכז העיר ועל כן אינה נגישה למרבית אוכלוסיית העיר ומבקריה, ובפרט לא להולכי הרגל.
ההחלטה התקבלה פה אחד.

1.2. תת מקטע עין יתב – פארן

במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה (פרקים א'-ב') נבחנו במקטע זה שתי חלופות, הנמצאות שתיהן ממערב לכביש 90 - מצפון לחציית המסילה את נחל נקרות, וממזרח לכביש 90 - מדרום לחציית נחל נקרות, כלהלן :

- חלופה 321 - סמוכה לכביש מס' 90
 - חלופה 322 - מרוחקת מכביש מס' 90, סמוכה לגבול הבינ"ל.
- המלצת עורכי התסקיר ויזמי התכנית, אשר נתמכת ע"י המשרד להגנת הסביבה, הינה חלופה 322.

החלטה

הועדה מחליטה לאשר את החלופה המוצעת ע"י יזם התכנית ואשר הומלצה ע"י היועץ הסביבתי לועדה - **חלופה 322**. חלופה 321 אמנם נצמדת לתשתית כביש 90 הקיימת, אך פוגעת בשטחים חקלאיים מעובדים, מחייבת הקמת הפרדות מפלסיות בחציית הגישות את השטחים החקלאיים, עוברת בשולי שמורת נחל שיזף. חלופה 322 פוגעת רק בשולי שטחים חקלאיים ולא פוגעת כלל בשולי נחל שיזף.

ההחלטה התקבלה פה אחד.

1.3. תת מקטע מישור ימין - כביש 90

במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה (פרקים א'-ב' ומסמכי השלמות) נבחנו במקטע זה שלוש חלופות מאקרו, הכוללות ברובן קטעי מנהור. כל החלופות מחייבות שינוי התוואי בתמ"א/23. להלן חלופות המאקרו שנבחנו :

- **חלופה 1: מנהרת חצרה צפון-מזרחית.** מנהרה באורך כ-9.2 ק"מ, הכוללת מסילת נוסעים בלבד. מסילת המשא תמשיך עד למפעלי אורון וצין על בסיס תוואי המסילה הקיים, שישודרג ויוכפל.
- **חלופה 2: מנהרת חצרה דרום-מערבית.** מנהרה באורך כ-8.4 ק"מ, הכוללת מסילת נוסעים בלבד. מסילת המשא תמשיך עד למפעלי אורון וצין על בסיס תוואי המסילה הקיים, שישודרג ויוכפל.
- **חלופה 5: מנהרת חצרה ומנהרת מחמל.** שתי מנהרות באורך כולל כ-26 ק"מ (כ-11 ק"מ מנהרת חצרה וכ-15 ק"מ מנהרת מחמל) וביניהן גשר ארוך מעל נחל צין. המנהרות ישמשו לתנועה מעורבת של רכבות נוסעים ומשא. תוואי מסילת הברזל הקיימת – יבוטל.

לאחר מפגשי עבודה משותפים בין יזמי התכנית ועורכי התסקיר לבין נציגי המשרד להגנת הסביבה, בוצעו שיפורי התוויה מהתכנון המקורי של חלופות 1+2, כגון שינויי מיקום הפורטלים המערביים, הנמכת החתך לאורך, התרחקות מנחל סייף ומגבעת חצבה.

בהתאם להנחיית המשרד להגנת הסביבה, נבחנו מס' תתי-חלופות לחלופה 5, אשר בחנו, בין היתר, צמצום/ביטול מחלפים רכבתיים אורון/צין, השארת תוואי מסילה קיימת, הוספת מסוע בין המפעלים, אופטימיזציה של מיקום הפורטלים אורון ושחק.

לאחר בחינת והשוואת תתי החלופות, ציין יזם התכנית כי לא נמצאו יתרונות סביבתיים ברורים לתתי החלופות, ועל כן המלצתו – ביחס לתתי חלופות 5 - הינה חלופה 5 המקורית.

הנושאים המרכזיים בבחירת חלופות המאקרו הינם : מיצוי פוטנציאל קיבולת רכבתית בראייה ארוכת טווח, הנושא הסביבתי, הנושא התפעולי, הנושא הכלכלי.

לאחר הצגת מכלול השיקולים ובחינתם, ממליץ יזם התכנית על חלופה מס' 1. היזם מצביע על יתרונות תפעוליים ופונקציונליים, בטחוניים ובטיחותיים מובהקים לחלופה זו, וזאת בד בבד עם הסכמתו כי לחלופה 5 יתרון סביבתי מובהק. ביחס לסוגיית הקמת המנהרות ושטחי ההתארגנות מבהיר היזם כי זהו אינו נושא לשלב בחירת חלופות מאקרו אלא נושא שראוי לבחון במסגרת פרקים ג'-ה', וכי בהחלט ניתן לשפר במידה נוספת את מיקום הפורטלים מבחינה סביבתית כוללת.

עמדת היועץ הסביבתי לועדה, המשרד להגנת הסביבה, היא כי חלופה 5 הינה החלופה היחידה המאפשרת איזון מושכל וסביר בין הפגיעה באזורים בעלי רגישות סביבתית גבוהה מאוד לבין הצורך הלאומי בחיבור מסילת ברזל בין באר שבע לאילת.

החלטה

הצעת היו"ר:

הועדה המחוזית קיימה דיון נרחב בבחינת מכלול השיקולים לבחירת החלופה המועדפת.

לאחר שקלול ובחינת מכלול השיקולים וההיבטים השונים, מחליטה הועדה להמליץ בפני המועצה הארצית על חלופה 1, וזאת משום שהשתכנעה, כי יתרונותיה הכוללניים עולים על חסרונותיה.

הועדה סבורה כי אחת ממטרות העל של הפרויקט הינה הובלת המשא והמטענים, הן כגשר יבשתי אסטרטגי, בהתאם להחלטת הממשלה, והן כמענה תחבורתי מתקדם ומיטבי בראייה ארוכת טווח. פתרון זה נועד, בין היתר, לשפר משמעותית את המצב הבטיחותי בכבישים ואת בעיית זיהום האוויר לאורכם, בכך שיפחית משמעותית את תנועת המשאיות הכבדות, אשר נעות בין מפעלי המחצבים במרחב כולו (אורון – צין – רותם – צפע – סדום) לבין באר שבע ומרכז הארץ מחד, ולבין אילת ודרום הארץ, מאידך.

הועדה השתכנעה כי לחלופה 1 יתרונות מובהקים במגוון היבטים, כגון : מיצוי מירבי של פוטנציאל קיבולת הובלת המטענים בקו, היבטים תפעוליים-התוואי הקצר והמהיר ביותר, תפעול פשוט ויעיל של מערך רכבות המשא, גיבוי מסילתי למנהרה במקרה של תקלה או תחזוקה, היבטים ביטחוניים, היבטים בטיחותיים כתוצאה מהפרדת תוואי רכבות משא ורכבות נוסעים במנהרה, לרבות סכנת מוגברת כתוצאה משריפה/ תאונה/ פיצוץ ברכבות משא/חומ"ס במנהרה משותפת עם רכבת נוסעים.

הועדה סבורה, כי בבואה לבחון חלופות מאקרו של תוואי ברמה מתארית ארצית של תמ"א/23, בפרויקט לאומי זה, שהינו בעל חשיבות אסטרטגית עליונה, עליה לשקול, שיקולים תכנוניים רחבים בהיבטים רבים, וביניהם היבטים הנדסיים ותפעוליים ארוכי טווח, כדוגמת מיצוי קיבולת ופוטנציאל המיזם ההנדסי, זאת בנוסף לשיקולים הסביבתיים.

הועדה התרשמה מהיתרונות הסביבתיים של חלופה 5. בד בבד, עמדו לנגד עיניה גם חסרונותיה, לרבות בהיבטים הסביבתיים, כגון הצורך במחלפים רכבתיים לחיבור מסילת המשא למפעלי אורון וצין, המחייבים תפיסת קרקע רבה נוספת, חציית פרוזדור מסילתי רחב (4 מסילות) את נחל ממשית ונחל חתירה באזור הרגיש של מצלעות המכתש הגדול, ועוד. עוד השתכנעה הועדה כי למנהרה ארוכה יש גם חסרונות מבחינה סביבתית (כגון הצורך בהשקעות ניכרות באנרגיה- בבניה ובהפעלה), מבחינת חווית הנסיעה ובעייתית ביותר מבחינה בטיחותית וביטחונית. בנוסף, חלופה 5 נחותה מבחינת אי יכולתה לנצל באופן מירבי את פוטנציאל הובלת המטענים. בהשוואה בין חלופות 1 ו-2 סבורה הועדה כי חלופה 1 עדיפה על פני חלופה 2 משום שזמן הנסיעה ואורך תוואי המסילה בה קצרים יותר. כמו כן, מונעת פגיעה סביבתית של חציית פרוזדור מסילתי רחב (4 מסילות) את נחל ממשית ונחל חתירה באזור הרגיש של מצלעות המכתש הגדול.

ביחס למיקום פורטלים והצורך למזעור הפגיעה הסביבתית במהלך הקמת המנהרות, לרבות בחירת מיקום שטחי ההתארגנות, מפעלי בטון ומחנות הקבלן, קובעת הועדה כי נושא זה ייבחן בתשומת לב רבה במסגרת פרקים ג'-ה' לתסקיר.

בנוסף, יזם התכנית יעשה מאמץ תכנוני ניכר להרחקת פורטלים מאזורים בעלי רגישות נופית ואקולוגית גבוהה, בדגש על נצפות ועל הימנעות מפגיעה במיני צמחים אנדמיים הנמצאים בסכנת הכחדה. הועדה מציינת כי בחירת מיקום שטחי ההתארגנות יהיה, בראש ובראשונה, מתוך שיקולים סביבתיים של מזעור הפגיעה בסביבות הפורטלים, ואילו קירבת מחנות הקבלן ומפעלי הבטון, הנלווים להקמת המיזם, אל הפורטלים יהוו שיקול משני בבחירת המיקום. במסגרת פרקים ג'-ה' ייבחן באופן מיוחד, ובפרט במרחב נחל סייף, החתך לאורך של התוואי, על מנת שהגשרים והסוללות יונמכו ויוצנעו ככל הניתן, תוך שילוב של מעברי רצף ומעברים אקולוגיים, במידת הצורך, ובתאום עם המשרד להגנת הסביבה ורט"ג.

הועדה רואה חשיבות בביצוע הפרויקט, בד בבד תוך מתן מענה להובלת חומרים מסוכנים, אשר ימצא את פתרונו בקו מסילתי נפרד במסגרת תוואי עוקף באר שבע.

הצעת נציגת השר להגנת הסביבה :

מאחר ואחד מתפקידיה של הועדה המחוזית לשמור על הנגב והשטחים הפתוחים, גם לדורות הבאים, ולאור חו"ד הסביבתית שהוציא המשרד להגנת הסביבה, המראה על פגיעה חמורה ובלתי הפיכה בחלופות 1 ו-2, מציע המשרד להגנת הסביבה לקדם את חלופה מס' 5 כחלופה המועדפת ובת הקיימא.

נערכה הצבעה ולהלן התוצאות :

בעד הצעת היו"ר : 9 חברים

בעד הצעת נציגת המשרד להגנת הסביבה : 3 חברים

נמנעים : 2

התקבלה הצעת היו"ר.

2. קביעת קנה המידה בתשריט התכנית

סעיף 11.2 בתמ"א 23 שינוי 9 קובע כי "לא תאושר תכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת למסילת ברזל אלא אם תכלול, בין היתר ולפי הצורך, הוראות, פרטים ומסמכים אלה.. " ובין היתר, ס"ק 11.2.2 "קנה המידה של התשריט (מצב מוצע) לא יפחת מקנ"מ 1: 5,000 בשטחים פתוחים ומקנ"מ 1: 1,250 בשטחים מבונים או מיועדים לבנייה".

לאור היקפה הרב של התכנית, מימדיה ומאפייניה, הועדה מאשרת את בקשת יזם התכנית לעריכת התשריטים (מצב מוצע) בקנ"מ כלהלן :

• קנ"מ 1:10,000 בשטחים פתוחים

• קנ"מ 1:2,500 בשטחים עירוניים / מבונים

באיתורים נקודתיים, יוגשו, לפי הצורך, תשריטים בקנ"מ כמפורט בסעיף 11.2 להוראות

תמ"א 9/23, בהתאם לשיקול דעת מתכנת המחוז.

ההחלטה התקבלה פה אחד.

3. סקר עצים בוגרים

הועדה דנה בפניית היזם אל יו"ר הועדה בבקשה לשנות את החלטת הועדה מיום 28/1/13, בנוגע להגשת סקר עצים בוגרים במסגרת ההנחיות להכנת פרקים ג-ה לתסקיר. היזם מבקש לנהוג על-פי תיקון 89 לחוק ולהגיש את סקר העצים הבוגרים כתנאי לאישור התכנית, וזאת, בין היתר, מנימוקים של לוחות זמנים קצובים וקצרים להכנת פרקים ג-ה לעומת הזמן הרב שדרוש להכנת סקר העצים הבוגרים. לאחר דיון החליטה הועדה לקבל את עמדת המשרד להגנת הסביבה ודחתה את הבקשה. נציגת משרד השיכון הסתייגה מן ההחלטה.

חברי ועדה שנכחו בדיון: אבי הלר, אליסיה סיבר, רוביק דנילוביץ, אירינה ניידמן, חגי סלע, בלהה גבעון, גיא סמט, טלי כפיר, אלכסנדר פרידזאיצקי, חיים ילין, יובל כנען, פניני בדש, טלאל חסן, ליאל אסרף

5. תוכנית - ד' / 8 / 02 / 101 / 78 : דרך מס' 40 קטע מלאכי תימורים : ירד מסדר היום

מטרות התכנית :

שידרוג דרך מס' 40 והקמת מחלף מלאכי ומחלף תימורים.

מקום התוכנית :

מחוז : דרום, מרחב תכנון : באר טוביה,

מחוז : דרום, מרחב תכנון : קרית מלאכי,

גושים / חלקות :

גוש 301 חלקי חלקות : 9 - 10, 12, 14 - 15, 45, 129, 134 - 135, 140 - 141

גוש 301 חלקות במלואן : 16, 18, 21, 34

גוש 312 חלקי חלקות : 4 - 5

גוש 312 חלקות במלואן : 9 - 10, 12, 15 - 17

גוש 2405 חלקי חלקות : 37

גוש 2475 חלקי חלקות : 39

גוש 2476 חלקי חלקות : 5, 38, 43

גוש 2476 חלקות במלואן : 27 - 37

גוש 2549 חלקי חלקות : 29, 33, 40, 65

גוש 2720 חלקי חלקות : 28 - 29, 33, 98

גוש 2723 חלקי חלקות : 21

גוש 2723 חלקות במלואן : 23 - 25

גוש 2730 חלקי חלקות : 4

גוש 2730 חלקות במלואן : 5

גוש 2731 חלקי חלקות : 52, 55, 365, 367

גוש 2737 חלקי חלקות : 1, 4 - 5, 32

גוש 2916 חלקי חלקות : 9

גוש 2916 חלקות במלואן : 76, 90

התכנית הוסרה מסדר היום

6. תמא/ 23/ א/ 4/ 2 : תכנית מתאר ארצית למערכת תחבורה עתירת נוסעים במטרופולין ת"א - תיקון 2 : נדון

מטרות התכנית :

מטרת תיקון 2 לתמא 23/ א/ 4 היא לסייע בקידום התכנון המפורט והביצוע של התוכניות הנגזרות מהתמ"א. התיקון מוצע לאור הנסיון שהצטבר בתכנון המפורט והביצוע של עבודות הקו האדום (אשר אושר בתמ"מ מפורטת טרם התמ"א), וקידום התכנון המפורט בקוים האחרים. התיקון להוראות בלבד, והוא מגיע אחרי תיקון 1 להוראות אשר עסק בהעברת סמכויות לרמת הועדה המחוזית ואושר להעברה להערות והשגות.

החלטה : לועדה אין הערות לתכנית

ההחלטה התקבלה פה אחד.

חברי ועדה שנכחו בדיון: אבי הלר, אליסיה סיבר, אירינה ניידמן, ליאורה גולוב, טלאל חסן

7. תתל/ 24/ א : קו מים חמישי לירושלים: קטע מזרחי : נדון

מטרות התכנית :

- הקמת מערכת המים החמישית לירושלים, על כל הנדרש לתכנון, הקמה, תפעול ואחזקה שלה, בין היתר באמצעות:
1. ייעוד שטחים למתקנים לקווים ולמנהרות מים ומנהרות גישה הנדרשים למערכת המים החמישית.
 2. קביעת תנאים למתן היתרי בניה לקווים למנהרות למתקנים ולכל הנדרש להקמת מערכת המים.
 3. לאפשר ביצוע מערכת המים החמישית לירושלים והקצאת שטחים לכל המתקנים הקבועים וזמניים שטחי התארגנות, ערום עודפי עפר וכל הנדרש לביצוע המערכת.
 4. קביעת מגבלות בניה ושימוש בתחום התכנית.
 5. קביעת הוראות לפיתוח ולשיקום הנופי של השטחים שבתחום התכנית.
 6. קביעת הנחיות למיזעור הפגיעה העלולה להיגרם לסביבה מהקמת, הפעלת ותחזוקת מערכת המים החמישית.
 7. קביעת הוראות בגין עצים לשימור, העתקה ועקירה

מקום התוכנית :

מחוז : ירושלים, מרחב תכנון : ירושלים, תחום שיפוט : ירושלים, ישוב : ירושלים
מחוז : ירושלים, מרחב תכנון : מטה יהודה, תחום שיפוט : מטה יהודה, ישוב :

גושים / חלקות :

גושים בחלקות : 29754

גוש 29633 חלקי חלקות : 8 - 11 , 13 - 14

גוש 29635 חלקי חלקות : 17

גוש 29636 חלקי חלקות : 5

גוש 29637 חלקי חלקות : 3

גוש 29720 חלקי חלקות : 11 - 13

גוש 29722 חלקי חלקות : 4 , 6 - 8 , 10 - 11

גוש 29724 חלקי חלקות : 4 - 7 , 9

גוש 29725 חלקי חלקות : 2 - 4 , 6

גוש 29742 חלקי חלקות : 7 - 13

גוש 29752 חלקי חלקות : 3 , 7

גוש 29821 חלקי חלקות : 1 , 3

גוש 29822 חלקי חלקות : 8 , 14 , 17 , 30

גוש 29823 חלקי חלקות : 3 - 4



מדינת ישראל
משרד הפנים – מינהל מחוז דרום
לשכת התכנון המחוזית

ב' באב התשע"ג
9 ביולי 2013
דת 2013-3191

לכבוד
מזכירות המועצה הארצית לתכנון ולבניה
משרד הפנים
ירושלים

א.ג.ב.,

הנדון: תמ"א/4/10/23 - מסילת אורן-צין

התכנית הנ"ל נדונה בוועדה המחוזית לתכנון ולבניה, בישיבתה מס' 2013010 שהתקיימה ביום 08/07/2013, בהתאם לסעיף 52 לחוק.

בפני הועדה הוצגה התכנית, שעניינה הוספת תוואי לתמ"א/23, בהתוויה ישירה בקטע בין מישור ימין לבין נחל צין. התוואי החדש ישמש את רכבות הנוסעים ורובו יבוצע במנהרה. תוואי המסילה המאושר והקיים במרחב זה ימשיך לשרת את רכבות המשא.

יצויין, כי הצורך בעריכת שינוי זה לתמ"א/23 עלה במסגרת הדיונים בתכנית המקומית למסילת ב"ש-אילת. זאת, כפועל יוצא מהקריטריונים ההנדסיים והתפעוליים הנדרשים על מנת לתמוך במהירות התכן שנקבעה לרכבת בהחלטת הממשלה.

התוואי המוצע תואם את התוואי שהומלץ ע"י הועדה המחוזית בדיון המליאה בתכנית המקומית למסילת ב"ש-אילת מתאריך 11/2/2013. בדיון זה דנה הועדה המחוזית בחלופות מאקרו לקטע דימונה - צין - כביש 90 במסגרת אישור פרקים א'-ב' לתסקיר ההשפעה על הסביבה. החלטת הועדה היתה להמליץ בפני המועצה הארצית על תוואי זה (חלופה 1), לאחר שהוצגה לה בחינה מקיפה ויסודית של ניתוח החלופות בכלל ההיבטים: הנדסיים, תפעוליים, כלכליים, סביבתיים, קיבולת לטווח הארוך, בטיחות ובטחון. הועדה סברה כי חלופה זו נותנת את המענה המיטבי למכלול ההיבטים התחבורתיים, לרבות התפעול, באופן התואם את רוח החלטות הממשלה. יחד עם זאת, הועדה הייתה ערה לכך שיש בחלופה זו פוטנציאל פגיעה סביבתית גבוהה יותר מאשר בחלופה 5, ועל כן קבעה בהחלטתה כאמור כי במסגרת התכנית המקומית (פרקים ג-ה לתסקיר, תכנית מפורטת, תכנון הנדסי מפורט), ניתן יהיה למזער את ההשפעות הסביבתיות השליליות של ההתוויה.



מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל מחוז דרום

לשכת התכנון המחוזית

תוואי זה תואם את המלצת הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית מיום 13/2/2013 ואת החלטת המועצה הארצית מיום 5/3/2013.

הועדה דוחה את הצעת נציגי המשרד להגנת הסביבה, רט"ג ונציגי הגופים שעניינם שמירה על הסביבה למנות ועדה מקצועית שתבחן את חלופות המנהור בקטע המדובר שבין מישור ימין-כביש 90 ושתביא את מסקנותיה בפני המועצה הארצית. נושא זה נדון ארוכות בידי הועדה המחוזית, לרבות קבלת חוות דעת יועצים בינלאומיים משני הצדדים. בשלב זה מצוי הנושא באחריות המועצה הארצית, אשר תשקול את הדרך הנחוצה לטעמה לקדם את התכנית לפי שיקול דעתה ואין מקום לפתיחה נוספת של הדיון בנושא בועדה המחוזית.

עוד מציינת הועדה כי התוואי המאושר דימונה-אורון-צין כלול בתמ"א/23 המקורית ולא שונה בתמ"א/10/23. לפיכך, ממליצה הועדה בפני המועצה הארצית על קביעת מספרה של התכנית כשינוי 25 לתמ"א/23.

בפני הועדה הועלו שתי הצעות החלטה כדלקמן:

1. **הצעת יו"ר הועדה** : להמליץ בפני המועצה הארצית על שינוי תמ"א/23 על-ידי הוספת קטע תוואי מסילה לתוואי הקיים, בקטע מישור ימין - נחל צין כפי שהועבר ע"י המועצה הארצית.

2. **הצעת נציגי השר להגנת הסביבה** : לאור המידע החסר בנושא עלויות ותפעול לפי חו"ד המשרד להגנת הסביבה מחוז דרום מיום 11/2/2013, ולאור חילוקי הדעות בין המומחים השונים באותם הנושאים של עלויות ותפעול של שתי החלופות, יש להשלים את המידע החסר במסגרת התסקיר בבחינת החלופות בקטע המדובר במישור ימין, ויש להקים ועדה מקצועית שתבחן ותבדוק את החלופות השונות לעומק בנושאי התפעול והכלכלה, תשמע את נציגי הצדדים ותביא את מסקנותיה בפני המועצה הארצית, לפני אישור ההחלטה לשינוי תמ"א/23 /10 /4.

התקיימה הצבעה שתוצאותיה כדלקמן:

בעד הצעת היו"ר הצביעו 10 חברים
בעד הצעת נציגי השר להגנת הסביבה הצביעו 3 חברים

התקבלה הצעת יו"ר הועדה



מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל מחוז דרום לשכת התכנון המחוזית

ההחלטה דלעיל היא בהתאם לפרוטוקול, אשר טרם אושר סופית.
במידה ויהיו שינויים בהחלטה, נוסח הפרוטוקול המאושר הוא הקובע.

בכבוד רב,

אבי הלר

הממונה על המחוז יו"ר הועדה המחוזית

העתק:

חברת נתיבי ישראל, רח' אריאל שרון 3, אור יהודה 650001
מר גל גרונר - מנהל הפרוייקט, ס.א.ד.ג. , רח' היוזמה 2 ת.ד. 85 טירת הכרמל
מהנדס הועדה המקומית רמת נגב
מהנדס הועדה המקומית תמר
מהנדס הועדה המקומית ערבה תיכונה
מר חגי סלע - רשות מקרקעי ישראל, מחוז דרום
גב' ליאת דופור- דרור- מינהל התכנון, משרד הפנים ירושלים

21. תמא/ 10/ ג/ 6 : רצועת קווי חשמל 400 ק"ו מהשרון לגליל המזרחי ותחמ"ג באזור הגליל המזרחי

הוחלט: אין הערות לוועדה המחוזית תל אביב.

22. תמא/ 22/ 8 : תכנית מתאר ארצית ליער ויעור מס' תמ"א 22 שינוי מס' 8

הוחלט: אין הערות לוועדה המחוזית תל אביב.

23. תמא/ 23/ 10/ 4 : תכנית מתאר ארצית תמא/ 23 - שינוי מס' 10/ 4 - מסילת אורון - צין

הוחלט: אין הערות לוועדה המחוזית תל אביב.

24. תתל/ 31 : כביש מס' 2 ממחלף חבצלת ועד מחלף זיכרון יעקב

הוחלט: אין הערות לוועדה המחוזית תל אביב.

25. 21/ 34/ 56 : בקשה לאישור הסכם בין עיריית הרצליה לבין עמותת אור זרוע ע"ש אדמו"ר הצדיק בבה סאלי מגרש 403 חלקי חלקות 31, 33, 139, 140, 141 בגוש 6525 הקצאת מקרקעין ללא תמורה

בפני הוועדה המחוזית הונחה בקשה עפ"י סעיף 195 (1) לחוק התכנון והבניה להשכרת שטח ביעוד ציבורי לשם העברת המלצה לשר הפנים הנוגעת לאישור הסכם הקצאת מקרקעין ללא תמורה בין עיריית הרצליה לבין עמותת אור זרוע ע"ש האדמו"ר הצדיק בבה סאלי, בשטח של כ- 1,201 מ"ר והמבנה בשטח של כ- 362.40 מ"ר, המצויים ברח' אבן עזרא 35 בהרצליה, מגרש 403 במקרקעין הידוע כחלקי חלקות 31, 33, 139, 140, 141 בגוש 6525, לתקופה של 10 שנים עם אופציה להארכה ל- 10 שנים נוספות.

להלן המצב התכנוני החל על המקרקעין:

1. על השטח הנ"ל חלה התכנית המאושרת הר/1819 (מתאריך 19.3.06).
2. בתכנית הר/1819 נקבע ייעוד של מגרש 403, המהווה חלק מחלקות 31, 33, 139, 140, 141 בגוש 6525 כ"אזור לבנייני ציבור".
3. בהוראות תכנית הר/1819 בסעיף 1א11- השטחים הציבוריים, רשימת התכליות המותרות בשטחים אלו תהיה על פי הוראות תכנית המתאר 253 א'.
4. לפי סעיף פירושים (תכנית המתאר 253 א') סעיף 6 – "בניין ציבורי" – בין השימושים בית כנסת, בית תפילה וכו'.
- לפי סעיף 7 – "בניין להתקהלות ציבורית" – בין השימושים מקום לאספות ציבוריות וכן כל בניין שהוועדה המחוזית עשויה לקבוע כבניין להתקהלות ציבורית.

מדינת ישראל - משרד הפנים

הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז חיפה

רח' פל- ים 15 א' חיפה תאריך הפצה:

פרוטוקול החלטות של ישיבה מס' 2013011 של הוועדה המחוזית

שהתקיימה ביום 29.07.2013. בשעה 08:30 באולם הישיבות של הוועדה המחוזית

חברי ועדה שהשתתפו:

- | | |
|--|-----------------------------------|
| מתכננת המחוז ויו"ר הוועדה | 1. גב' ליאת פלד |
| נציגת שר התחבורה | 2. אינג' אנה אוסטרובסקי בסעי' 1-3 |
| נציג שר הבינוי והשיכון | 3. מר רועי מרגלית |
| נציגת השר להגנת הסביבה | 4. גב' נורית שטורן בסעי' 3-5 |
| נציגת השר להגנת הסביבה | 5. גב' יהודית מוסרי בסעי' 1-2 |
| נציג איגוד המתכננים בישראל | 6. פרופ' ברוך קיפניס |
| נציגת שר הבריאות | 7. ד"ר לילה יעקב |
| נציגת שר החקלאות | 8. גב' שרה איל בסעי' 1 |
| נציגת מנהל מקרקעי ישראל | 9. גב' יעל בורובסקי |
| נציג שר התיירות | 10. מר ואיל כיוף |
| נציגת הגופים הירוקים | 11. גב' יעל לביא אפרת |
| חבר ועדה שמונה ע"י שר הפנים לפי סעיף 7 (א)(12) | 12. מר כרמל סלע בסעי' 1 |
| חבר ועדה שמונה ע"י שר הפנים לפי סעיף 7 (א)(12) | 13. מר אלי דוקורסקי |
| חבר ועדה שמונה ע"י שר הפנים לפי סעיף 7 (א)(12) | 14. עו"ד אלי אבוטבול |
| חברת ועדה שמונתה ע"י שר הפנים לפי סעיף 7 (א)(12) | 15. גב' חדוה אלמוג בסעי' 1-3 |

חברי ועדה שנעדרו:

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| הממונה על המחוז | 1. מר יוסף משלב |
| נציגת שר המשפטים | 2. עו"ד סוזן בוקובצקי |
| נציג שר הבטחון | 3. מר עודד אביב |
| נציג הרשויות המקומיות | 4. מר נזיה מסארווה |

הצטרפו:

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1. עו"ד אמיר בן בסט | יועמ"ש לוועדה המחוזית |
| 2. מר רונן סגל | לשכת התכנון |
| 3. גב' הלית גונן | לשכת התכנון |
| 4. גב' הדר סלע | לשכת התכנון |
| 5. גב' ענת שריד | לשכת התכנון |

עפ"י נהלי הוועדה המחוזית

חבר המעוניין להגיש הסתייגות לאחד מסעיפי הפרוטוקול, יעשה זאת עד למועד הבאתו לאישור על ידי הוועדה.

בהתאם לסעיף 48ד (ג)(1) ו- (ג)(2), יובא הפרוטוקול לאישור בישיבה הסמוכה למועד זה. פרוטוקול זה אושר בתאריך 09.09.13.

הישיבה החלה לאחר קיומו של מניין חוקי בהתאם להוראות סעיף 42 לחוק התו"ב. מניין חוקי כאמור התקיים בכל מהלך הישיבה.

תכנית מתאר ארצית:

4. תמ"א/4/10/23 : תכנית תכנית מתאר ארצית תמא/23 – שינוי מס' 4/10 – מסילת אורון צין.

דיון בהעברת המלצות למועצה הארצית.

מטרת התכנית:

שינוי בהתוויית מסילת הברזל בתכנית העיקרית תמ"א/10/23 (מערכת מסילות הברזל באזור הדרום), במרחב מישור ימין/מעלה עקרבים בסמוך לכביש 227 ובאזור צומת רותם עד כביש 90 (חצבה) במטרה:
ליצור תוואי קצר למסילות נוסעים אשר חוסך כ- 38 ק"מ אורך נסיעה ומאפשר הגדלת מהירות וליצור תוואי שיתחבר לכיוון מסילת ממשית – צפע.

החלטות קודמות:

המועצה הארצית לתכנון ובניה דנה בישיבתה מס' 556 מיום כ"ג אדר תשע"ג (5.3.13) והחליטה, בהתאם לסעיף 52 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה – 1965 להעביר את התכנית הנדונה להערות הוועדות המחוזיות למתן הערותיהן בתוך 60 יום.

מצטרפים:

דיון פנימי.

החלטה:

רקע:

תכנית מתאר ארצית המציעה שינוי בהתווייה של קטע מתוואי המסילה בין באר שבע לאילת. התכנית מציעה העברת מסילת רכבת במישור ימין ובכך מאפשרת קיצור התוואי לצורך רכבת נוסעים ב- 38 ק"מ.

הערות הוועדות המקומיות

התכנית הועברה להערות הוועדות המקומיות ביום 29.5.13 ולא התקבלו הערות הוועדות המקומיות.

החלטה:

לאחר שבפני הוועדה הוצגה המסגרת התכנונית של מסילת באר שבע – אילת והובהרה המהות של השינוי לתמ"א 23, נשוא הדיון, חלק מחברי הוועדה (בעיקר נציגת המשרד להגנת הסביבה ונציגת החברה להגנת הטבע) העלו סוגיות כלכליות, תפעוליות וסביבתיות הנוגעות לתכנית. רוב חברי הוועדה סברו כי לוועדה אין את הכלים להתמודד עם סוגיות אלו מאחר שאין בידי הוועדה את המידע והנתונים הדרושים לצורך כך. לפיכך, לוועדה המחוזית אין הערות לפי סעיף 52 לחוק התו"ב.

פרוטוקול חתום מקורי נמצא במשרדי לשכת התכנון.

פרוטוקול זה אושר בתאריך 09.09.13.

5 חברים הצביעו בעד ההחלטה: ליאת פלד, יעל בורובסקי, רועי מרגלית, אלי דוקורסקי, ואיל כיוף.

4 חברים: יעל לביא-אפרת, נורית שטורץ, לילה יעקב, אלי אבוטבול הציעו להוסיף להחלטת הוועדה הפניה מפורשת להערות המשרד להגנת הסביבה בחוות הדעת לתסקיר ההשפעה על הסביבה, לעניין הערכת החלופות – חלופה 1 לעומת חלופה 5.

מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל מחוז ירושלים

לשכת התכנון המחוזית

ית 1837-2013

פרוטוקול החלטות משיבת מליאת הוועדה המחוזית מס' 2013014

שהתקיימה ביום שני, י"ח סיון תשע"ג 27/05/13

בשעה 10:00 באולם הישיבות אכסניית בית וגן

יו"ר הוועדה המחוזית גב' דלית זילבר

<u>השתתפו:</u>	-	אברהם שקד	נציג הארגונים הסביבתיים שעניינם איכות הסביבה
-----------------------	---	-----------	--

טליה שוסברגר	-	נציגת משרד הבריאות	ראש מועצה מקומית מטה יהודה
משה דדון	-	אבי בן צור	נציג המשרד לאיכות הסביבה
ירון ארגז	-	נציג משרד התיירות	
איגור דוידסון	-	נציג משרד הביטחון	
משה מונטג	-	נציג רשויות מקומיות בית שמש	
איילון ברנהרד	-	נציג משרד הבינוי והשיכון	
נעמי צור	-	סגנית ראש העיר	
יאיר גבאי	-	נציג עיריית ירושלים	

נכחו:

דני חורין	-	סגנית הממונה על המחוז	יועץ משפטי לוועדה
תמי בולר	-	רשות הטבע והגנים	
זאב הכהן	-	החברה להגנת הטבע	
דנה מרגליות	-	לשכת התכנון	
חן פרנקל	-	לשכת התכנון	
סיגי בארי	-	לשכת התכנון	
גיא דייגי	-	לשכת התכנון	
אילנה רודשבסקי	-	לשכת התכנון	
שירה תלמי	-	לשכת התכנון	
בנימין ויטנברג	-	לשכת התכנון	
שי רדשקביץ	-	לשכת התכנון	
ענת אלבס	-	מזכירת הוועדה	

מוזמנים:

<u>סעיף 3- צווי הריסה</u>	-	שרון קרני כהן	עו"ד נציגת עמותת "במקום"
יריב אבן חיים	-	אביבית עזריה	עו"ד פרקליטות המדינה
צבי שניידר	-	רותי שוורץ	עו"ד פרקליטות המדינה
קייס נאסר	-	חגית טרופיאנסקי	מנהל היחידה לפיקוח
	-		נציגת וועדת הראל
	-		עו"ד, עמותת בקאאי
	-		מהנדסת מועצת מטה יהודה

פיקוח רשויות מקומיות

מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל מחוז ירושלים

לשכת התכנון המחוזית

נציגת וועדת הראל	-	רותי שוורץ	
עו"ד פרקליטות המדינה	-	יריב אבן חיים	
עו"ד פרקליטות המדינה	-	אביבית עזריה	
מנהל היחידה לפיקוח	-	צבי שניידר	
מהנדסת מועצה מקומית עיריית בית שמש	-	יעל היימן	
יועץ משפטי וועדת הראל	-	יוסף חביליו	
מנהלת מחלקת פיקוח מטה יהודה	-	נופית נוימן	
מפקח מטעם וועדת הראל	-	מר ישי	
סגן מהנדס מועצת בית שמש	-	בן סומך	
מהנדס מועצה, בית שמש	-	דני צרפתי	
יועצת תנועה	-	ויקי קרוק	<u>עיר גנים</u>
אדריכל מתכנן מנהל קהילתי גנים	-	אלכס אוסטובסקי	
אדריכל הפרויקט	-	דני איתן	
אדריכלית הפרויקט	-	רות להב	
מתכננת אורבאנית מינהל קהילתי גנים	-	רחל נצר	
עובדת קהילתית מינהל קהילתי גנים	-	הילה קליין	
עו"ד	-	יעקב סב	
תושב רחוב הנורית	-	יניב	
ממתכנני הפרויקט	-	ענבל פלד	
מציג הפרויקט	-	גל גרונר	<u>תמא/4/10/23</u>

מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל מחוז ירושלים

לשכת התכנון המחוזית

לוועדה המחוזית אין הערות לתכנית.

חברים שנכחו: דלית זילבר, אברהם שקד, טליה שוסברגר, אבי בן צור, איילון ברנהרד, איגור דוידסון.

15. תמא/8/22- תכנית מתאר ארצית ליער מס' תמ"א 22 שינוי מס' 8

לוועדה המחוזית אין הערות לתכנית.

חברים שנכחו: דלית זילבר, אברהם שקד, טליה שוסברגר, אבי בן צור, איילון ברנהרד, איגור דוידסון.

16. תכנית תמא/4/10/23- תכנית מתאר ארצית תמא/23 שינוי מס' 4/10 מסילת א

רקע:

1. התכנית מציעה שינוי של חלק מתוואי מסילת הברזל באר שבע – אילת, במרחב מישור ימין / מעלה עקרבים בסמוך לתוואי כביש 227.
2. המועצה הארצית דנה בתכנית ביום 5/3/13 והורתה על העברתה להערות הוועדות המחוזיות.
3. לבקשת חבר הוועדה, מר אברהם שקד, הוחלט לבקש כי התכנית תוצג לוועדה בטרם העברת ההערות למועצה הארצית.

מהלך הדיון:

1. מר גל גרונר, עורך התכנית מטעם חברת נתיבי ישראל, סקר את הרקע להכנת התכנית:

 - אורכו של תוואי מסילת הברזל בקטע באר שבע – אילת, הקבוע בתמ"א 23 המאושרת ובתמ"א/23/10 (מסילות ברזל במחוז הדרום), כ - 260 ק"מ.
 - בהתאם להחלטת ממשלה 4223 מיום 5 בפברואר 2012 והיעדים שנקבעו בהחלטה זו, נמצא כי יש צורך בשינוי תוואי המסילה במרחב מישור ימין / מעלה עקרבים, בסמוך לכביש 227.
 - מדובר בשינוי התוואי המאושר בתמ"א/23/10, באופן שיאפשר הגדלת מהירות הנסיעה מ-160 קמ"ש ל-230 קמ"ש וקיצור תוואי מסילת הנוסעים בכ-38 ק"מ. שיפור זה עתיד לחסוך כ-16 דקות נסיעה.

רחוב שלומציון המלכה 1 ירושלים 91010 ת.ד. 1091 טלפון: 6290203-02 פקס: 6290293-02
אתר המשרד: www.pnim.gov.il דואר אלקטרוני: jer-tichnun@moin.gov.il

פרוטוקול ועדת מליאה מיום 27/05/13

הפרוטוקול מאושר מיום 24/06/13

מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל מחוז ירושלים

לשכת התכנון המחוזית

2. מר גרונר תיאר את תוואי הקו המתוכנן והבהיר כי המקטע הנדון מהווה אתגר תכנוני-סביבתי בשל חציית המסילה אזור בעל רגישות סביבתית גבוהה. עוד צוין כי האתגר נובע אף מאילוצים הנדסיים מורכבים בשל הטופוגרפיה התלולה והפרשי גבהים של כ-600 מ' מרמת הנגב עד לערבה והצורך לשמור על רדיוס ושיפוע קבועים של המסילה. בנוסף, צוין כי המסילה צריכה להתמודד עם חיבור למסילה הקיימת, המגיעה עד צין ועם חציית שטחי כריית פוספטים.
3. עוד הוסיף מר גרונר כי במסגרת תהליך התכנון נבחנו חמש חלופות שונות זו מזו מבחינת היבטים אקולוגיים, נופיים, תפעוליים ומרחביים. בסופו של יום, הן הוועדה המחוזית מחוז דרום והן המועצה הארצית סברו כי החלופה הצפונית (חלופה מספר 1) הינה החלופה הטובה ביותר.
4. חברי הוועדה קיימו דיון במהלכו התייחסו לסוגיות הבאות: היקף הנסיעה והשינוע אותם עתיד לשרת קו הרכבת; סוגיית ממשק הקו בנמל אילת; השפעת התכנית על סביבתה; עלויות ואופן ביצוע הקו; ממצאי תסקיר ההשפעה על הסביבה שנערך עבור התכנית והערות המשרד להגנת הסביבה שנערכו לתסקיר; חוות דעת פרופ' עזרא סדן לגבי ההיבטים הכלכליים של פיתוח המסילה.
5. בעת הדיון ציין מר אברהם שקד, נציג הגופים הציבוריים שעניינם בשמירת איכות הסביבה, כי מסילת הברזל המוצעת בתכנית היא מסילה שאין בה צורך ואשר לא תשיג את יעדה. נטען כי הממשלה מוציאה מאות מיליוני ש"ח על תכנון פרויקט שייתכנותו הכלכלית והתפעולית כלל לא נבחנה. נטען כי פרופ' עזרא סדן קבע בחוות דעתו כי הפרויקט נועד כמעט בוודאות לכשלון וכי אין לו תוחלת כלכלית. עוד נטען כי מימוש התכנית יגרום לנזק של מיליארדי ש"ח למשק וזאת מלבד הפגיעה הסביבתית המשמעותית הנובעת מהתכנית. עוד צוין כי מסילת הברזל אינה יכולה להגיע לנמל אילת וכי בכל מקרה נמל אילת אינו מתאים לקיום רכבת משא. עוד נטען כי גם בגזרת רכבות הנוסעים מדובר בפרויקט שאינו כלכלי. עוד נטען כי בעלות של 10% מעלות פרויקט זה ניתן היה לממש את כל המלצות דו"ח טרכטנברג בנוגע לתחבורה ציבורית וכי הפרויקט שולל מקורות תקציביים מפרויקטים חשובים אחרים. נטען כי בשל כך יש לדחות את התכנית.
6. מר אבי בן צור, נציג המשרד להגנת הסביבה, הציג הצעת החלטה, כדלקמן: לאור המידע החסר בנושא העלויות והתפעול (על-פי חו"ד של המשרד להגנת הסביבה) ולאור חילוקי הדעות בין המומחים השונים בנושאי התפעול והעלויות של שתי החלופות, יש להשלים את המידע החסר במסגרת התסקיר בבחינת החלופות בקטע המדובר שבין מישור ימין-כביש 90. כמו כן יש להקים וועדה מקצועית שתבחן ותבדוק את החלופות השונות לעומק בנושאי התפעול והכלכלה, תשמע את נציגי הצדדים, ותביא את מסקנותיה בפני המועצה הארצית, טרם אישור ההחלטה לשינוי תמ"א 4/10/23. ציין כי הנושאים הכלכליים והסביבתיים נבדקו על ידי אנשי המקצוע במשרד להגנת הסביבה, שסברו כי החלופה המוצעת בעייתית.
7. יו"ר הוועדה, גב' דלית זילבר, הביעה הסתייגותה מהצעה זו. לדבריה, המדובר בתכנית מורכבת ביותר אשר נבחנה בצורה מעמיקה על ידי מוסדות התכנון המוסמכים. בהתאם, הציעה גב' זילבר הצעת החלטה לפיה אין לוועדה המחוזית הערות לתכנית, אולם הוועדה מבקשת כי בעת קביעת סדרי העדיפויות ובחינת עלויות הביצוע, תוקדש תשומת לב להיקף הנוסעים בתחבורה ציבורית מסילתית בתחום ירושלים, העומד כיום על כ-15 אלף נוסעים ביום ועתיד לגדול בשיעור ניכר בשנים הקרובות, כך שתקציבי התחבורה הציבורית אל העיר ירושלים ובתוכה לא ייפגעו.

מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל מחוז ירושלים

לשכת התכנון המחוזית

8. הוועדה קיימה הצבעה בשתי הצעות ההחלטה.

בעד הצעת מר אבי בן צור הצביעו 3 חברים.

בעד הצעת גבי דלית זילבר הצביעו 2 חברים.

השתתפו בהצבעה: דלית זילבר, אבי בן צור, אברהם שקד, איגור דוידזון, טליה שוסברגר.

הוחלט:

לאור המידע החסר בנושא העלויות והתפעול (על-פי חו"ד של המשרד להגנת הסביבה) ולאור חילוקי הדעות בין המומחים השונים בנושאי התפעול והעלויות של שתי החלופות, יש להשלים את המידע החסר במסגרת התסקיר בבחינת החלופות בקטע המדובר שבין מישור ימין-כביש 90. כמו כן יש להקים וועדה מקצועית שתבחן ותבדוק את החלופות השונות לעומק בנושאי התפעול והכלכלה, תשמע את נציגי הצדדים, ותביא את מסקנותיה בפני המועצה הארצית, טרם אישור ההחלטה לשינוי תמ"א 4/10/23.

חברים שנכחו: דלית זילבר, אברהם שקד, טליה שוסברגר, אבי בן צור, איגור דוידזון.

חתימת מזכירת הוועדה

חתימת יו"ר הוועדה

תאריך החתימה: _____

הועדה ממליצה למועצה הארצית לבטל את ההתלייה בין התמ"אות. לצד זאת הועדה רואה חשיבות בהשלמת התכנון המפורט לדרך מס' 39 בירושלים, כחלק מהמערך הכולל של מערכת הכבישים במרחב.

נושא מס' 2: תמ"א/23/25 - מסילת באר שבע-אילת בקטע אורון-צין

משתתפים:

עלי פורטי – ס. מתכנתת מחוז דרום
איתן שפרון – סמנכ"ל תכנון וביצוע, חברת נתיבי ישראל
רחל קטושבסקי – לשכת תכנון מחוז דרום
דן גרונר – מנהל פרויקט המסילה, גרונר ד.א.ל.
גל גרונר – מנהל פרויקט המסילה, גרונר ד.א.ל.
מיכה קוטלר – יועץ ללשכת תכנון מחוז דרום לפרויקט המסילה
נתן אלסברג – יועץ הדמיות
ברברה אהרונסון – יועצת נוף לפרויקט המסילה
שמואל עין יהב – יועץ סביבתי לפרויקט המסילה
רון פרומקין – יועץ אקולוגי לפרויקט המסילה
ניבה לונדון – עורכת התסקיר, גיאופרוספקט
צביקה זילברשמיט – יועץ לתפעול רכבתי עבור פרויקט המסילה
זאב עמית – יועץ לחברת נתיבי ישראל
רון מוסינזון – PMO חברת נתיבי ישראל
אילנה בהגן – מהנדסת ועדה מקומית ערבה תיכונה
רנטה גומרוב בן מיכאל – משרד הביטחון
חמוטל עבודי – רמ"ד תכנון ארצי אג"ת, צה"ל
יובל פלד – רשות הטבע והגנים
גלעד גבאי – סגן מנהל מחוז דרום, רט"ג
עודד נצר – אקולוג, המשרד להגנת הסביבה
לימור בר – תכנון סביבתי, המשרד להגנת הסביבה
אסף צוער – אקולוג מחוז דרום, רט"ג
תמי גנון – רכבת ישראל
אורי מרינוב – יועץ סביבתי לחברת נתיבי ישראל
חיים סהר – מתכנן שימור קרקע, קק"ל
ענבל זרחין – רכזת תכנון סטטוטורי, קק"ל
אלה צדוק – משרד האנרגיה והמים

אילנה שפרון: תמ"א/23 קבעה תוואי מסילתי בין באר שבע לאילת. לאור החלטת הממשלה להקמת מיזם אסטרטגי של הנחת מסילת הברזל בין אילת למרכז הארץ הוכן תכנון מפורט של תוואי המסילה, אשר בקטע אורון צין, מהווה שינוי מהתוואי בתמ"א/23. הועדה לתחבורה משותפת, נדרשת להחליט בין החלופות השונות, אשר כולן מהוות שינוי לתוואי הקבוע בתמ"א ומטרת הדיון היא לדון ולהמליץ בפני המועצה הארצית על השינוי המוצע לתמ"א/23.

גל גרונר: מציג את התוכנית ואת בחינת החלופות. התכנית המפורטת למסילת באר שבע-אילת מקודמת תחת החלטת ממשלה מס' 4223 מיום 5.2.2012. החלטת הממשלה כללה גם את ההליך סטטוטורי וגם את הביצוע. התכנית כוללת שתי מסילות לכל אורך התוואי ותפעול של המסילה על פי המאפיינים שסוכמו במסגרת תת"ל/18, תכנית החשמול של מסילות הברזל. הוגשו פרקים א' ו-ב' לתסקיר השפעה על הסביבה לכל אורך התוואי.

התוואי המוצע בקטעים באר שבע-דימונה, פארן-אילת אושר בדיונים בועדה המחוזית. מקטע מישור ימין-כביש 90 נדון במליאת הועדה המחוזית ובו הומלץ על חלופה מס' 1.
כל האורך התוואי נבדק בהתאם לתמ"א/23 ולכל אורך התוואי אין שינוי לתמ"א למעט אזור מישור ימין בו נדרש השינוי.

התוואי בין דימונה לבין נחל צין מאושר בתמ"א/23, תמ"מ/23/14/4 ובתכנית מפורטת אך לא קיים בפועל. השטח הנדון הוא שטח רגיש נופית וטופוגרפית המאופיין בהפרשי גבהים של 600 מטר. לאור רגישות התכנית נבחרה חברה ספרדית בעלת ניסיון שתבחן את ההתכנות התפעולית של התכנית.

שלושת החלופות המוצעות הן:

חלופה 1: מנהרת חצרה צפון-מזרחית + תוואי המאושר בתמ"א/23:

- א. הפרדה מלאה בין נוסעים למשא.
ב. מנהרה לנוסעים באורך 9.2 ק"מ.
ג. המשך תנועת מסילות משא לאורך הקו הקיים.
החלופה מציעה לחצות את מישור ימין בקטע רגיש במנהרה, תוואי קצר עם שינוי קל בתוואי הסטטוטורי, עומדת במטרות התכנית של זמני הנסיעה ונצמדת לכביש 90 בקטע הדרומי. בחלופה בוצעו שיפורים בהתוויה מהתכנון המקורי הכוללים שינוי מיקום הפורטל המערבי, הנמכת קו אדום, חציית נחל צין בגשר צנוע והתרחקות מנחל סייף וגבעת חצבה.

חלופה 2: מנהרת חצרה דרום-מערבית + תוואי המאושר בתמ"א/23:

- א. הפרדה מלאה בין נוסעים למשא.
ב. מנהרה לנוסעים באורך כ-8.4 ק"מ.
ג. המשך תנועת מסילות משא לאורך הקו הקיים.
החלופה מציעה לחצות את מישור ימין בקטע רגיש במנהרה, שינוי קל בתוואי הסטטוטורי ומעבר של ארבע מסילות לאורך מצלעות המכתש הגדול. בחלופה בוצעו שיפורים בהתוויה מהתכנון המקורי הכוללים שינוי של מיקום הפורטל המערבי, הנמכת הקו האדום, התרחקות מנחל סייף וגבעת חצבה ונצמדת לכביש 90 בקטע הדרומי.

חלופה 5: מנהרת חצרה ומנהרת מחמל וביטול תוואי המשא הקיים:

- א. תנועה מעורבת של נוסעים ומשא.
ב. מנהרה אחודה לנוסעים ומשא באורך כ-26 ק"מ.
ג. ביטול תנועת מסילות משא לאורך הקו הקיים.
החלופה מציעה לחצות את הקטע הרגיש ביותר במרחב בשתי מנהרות ארוכות, מסילה אחודה למשא ונוסעים וביטול תוואי המשא הקיים, תוואי קצר עם שינוי בתוואי הסטטוטורי, תוספת עלויות משמעותיות, מחלף רכבתי אורן בכניסה למכתש המהווה פגיעה משמעותית בנוף, תחנת תפעולית חציית נחל צין ומחלף בסמוך לשמורת הר ההר והארכת החיבור למסילת סדום.

כל המרחב נבדק במספר קריטריונים בהתאם להנחיות לתסקיר במס' היבטים: סביבתיים, מרחביים-תכנוניים, תפעולים הנדסיים וכלכליים.

צביקה זילברשמיט: אי אפשר לתאם בין רכבת נוסעים מהירה של 250 ק"מ לבין רכבת משא איטית. חלופות 1 ו-2 דומות לעומת חלופה 5 ומציעות פיצול בין רכבת המשא לבין רכבת הנוסעים. לעומתן, חלופה 5 מציעה שילוב של רכבת נוסעים ומשא ללא הפרדה.

לתכנית זו יש מורכבות ייחודית: רכבות נוסעים מהירות עם רכבות משא איטיות, עונתיות קיצונית בביקוש לרכבות נוסעים המקשה על תפעול הרכבת, כמות מטענים גבוהה מאוד בקו מסילה יחיד (תחזית לשנת 2040 היא 10 מיליון טון בשנה) וסגירת מסילה אחת מידי לילה לתחזוקה (הרגישות של רכבת מהירה עם רכבות משא גורמות לדרדור של המסילה, ולכן כל לילה צריך לסגור את אחת המסילות ל-4-5 שעות לצורך תחזוקה).

השיפוע של 1.3% מאזור חצבה ובאזור מישור ימין מטיל מגבלות על העברת רכבת משא. השיפוע מאזור חצבה דרומה הוא 0.9% בלבד.

היום באזור בין חצבה לבין דימונה הרכבות נוסעות במהירות של כ-40-50 קמ"ש. ההקלה המוצעת בחלופות 1 ו-2 היא הפרדת המסילה בין רכבות משא לבין רכבות נוסעים. חלופה 5 לעומת זאת, לא מאפשרת לפתור את הקשיים במקטע של מישור ימין. חלופה זו תגרום לירידה בקיבולת של כ 30%-40% טון בשינוע של משא.

גל גרונר: כל שלוש החלופות נבדקו מבחינה של המורכבות ההנדסית ובמסגרת החלופות נבדקו גם הכמויות של עבודות העפר.

הנושא הדרמטי ביותר הוא המעבר בשטח רגיש המתאפיין בבעיות נופיות וסביבתיות, והחלופה העדיפה מבחינה נופית-סביבתית תתאפיין במקסימום מינהור. אולם, הפרויקט הוא פרויקט לאומי אסטרטגי שצריך לתת מענה גם לרכבות נוסעים וגם לרכבות משא. צוות התכנון איתר חלופה שמנצלת את המסילה המאושרת בתמ"א/23 ומוסיפה את המקטע של מישור ימין בכדי לעמוד בזמני הנסיעה המצופה מהרכבת. חברה ספרדית מטעם צוות התכנון בדקה את שלוש החלופות מבחינה תפעולית, ובסיכום של כל הפרמטרים יחד, קיבולת הקו בחלופה 5 יורדת ב-30%-40% לעומת החלופות האחרות. ההמלצה של צוות התכנון היא לבחור בחלופה 1.

שחר סולר: במידה ויש ירידה בקיבולת בין חלופה 5 לחלופות 1 ו-2, האם חלופה 5 לא מאפשרת את מעבר המשא הדרוש?

צביקה זילברשמיט: חלופה 5 לא עומדת בקיבולת הדרושה למשא. חישובי הקיבולת נעשו על סמך סימולציות ממוחשבות. בשנת 2040 מדברים על כ-25 רכבות משא ביום לכיוון ועל 18-27 רכבות נוסעים ליום.

רותי שוורץ: שואלת האם הנחות העבודה לגבי תחזיות של משא מתייחסות לקיומו של נמל תעלה?

גל גרונר: הנחות העבודה של קיבולת המשא נעשו על בסיס נמל אילת בלבד ללא נמל תעלה.

עודד נצר: מציג את חו"ד המשרד להגנת הסביבה לתסקיר לשלוש החלופות. המשרד ביצע עבודה מקיפה בלוחות זמנים מצומצמים. למשרד להגנת הסביבה ידוע על החלטת ממשלה 4223. אולם, החלטה זו לא מבטלת החלטות ממשלה קודמות ומזכיר את החלטה 3494 בעניין ארץ המכתשים. אזור המכתשים בנגב מגלם ערכי טבע ייחודיים בקנה מידה לאומי ובינלאומי וחשוב לשמרם. תכנית המסילה עוברת בדיוק בארץ המכתשים. חלופה 5 היא הדרך היחידה למימוש שתי החלטות הממשלה.

היום במצב הקיים יש רכבת משא המשרתת את מפעלי אורון וצין. חלופה 1 חוצה את רכס חצרה ויוצאת במנהרה בתחתית עין עקרים שהוא אחד האזורים המטוילים בנגב. החלופה מציעה לחצות את נחל צין בגשר מאסיבי, עוברת בסמוך לנחל סוף וחוצה אזור רגיש ויפה. בחלופה 2 היציאה מהפורטל שונה והחל מרכס מחמל התואי דומה לחלופה 1. שתי החלופות מציעות בניית מסילת רכבת חדשה לגמרי.

החלופה הירוקה מבין שלוש החלופות היא חלופה 5. בחלופה זו לאורך מישור ימין באזור מחלף אורון התואי נכנס למנהרה ויוצא באזור מופר בתחתית הר צין. החלופה נכנסת למחלף רכבתי תת קרקעי באזור מופר ומדלגת במנהרה על אזור רגיש וממשיכה דרומה לערבה. הדגש של חלופה 5 הוא שכל האזור החשוב והיקר מבחינה נופית-סביבתית חוזר למצבו הטוב.

מציג את חשיבות המרחב המתאפיין בנוף ייחודי ברמה לאומית ובינלאומית, ערכי טבע ייחודיים ומוגנים, מסדרונות אקולוגיים ועוד.

הבעיות הסביבתיות הצפויות בחלופות 1 ו-2: רכבת עילית בשטחים בלתי מופרים ורגישים, הרס נחל סייף, פורטל כניסה במישור ימין במימדים עצומים, פורטל יציאה הממוקם במצלעות המכתש באזור שמור ומטויל, גשר מעל נחל צין באזור טיול ותיור והוספת 67 ק"מ של רכבת.

חלופה 5 היא החלופה הסביבתית הכוללת מינהור ארוך של מסילה, ביטול מסילת משא קיימת, מיקום פורטלים וגשרים בשטחים מופרים ופגיעה מצומצמת במסלולי טיול.

בהשוואת החלופות מבחינה נופית חלופה 5 עדיפה ומונעת את ביתור הרצף הנופי הגדול והאחרון בישראל, מצמצמת פגיעה באתרי נוף בלתי מופרים לאורך התואי, קצרה יותר ומצמצמת משמעותית את עבודות העפר. מזכיר שמתוכננת מסילה חשמלית ולא מדובר רק על שני פסי רכבת.

לחלופה 5 יש יתרון מבחינת חציית נחלים – 8 חציות בחלופה 5 לעומת 27 ו-29 לחלופות 1 ו-2 בהתאמה. חלופה 5 עדיפה אקולוגית על חלופה 1 ו-2.

חלופה 5 עדיפה בצורה מוחלטת בשמירה על אזורי העתיקות במרחב.

בהיבט התכנוני כל החלופות משנות את תמ"א/23, עוברות בשמורות טבע וחוצות נחלים, אך חלופה 5 עוברת את רוב שטחי השמורות במנהרה ולא פוגעת בהן לחלוטין.

בהיבט התפעולי חלופה 5 מאפשרת פתרון שינוע טוב למפעלי הפוספטים באורון צין, זמן הנסיעה הקצר ביותר לרכבת הנוסעים, עומדת בקיבולת הנדרשת על ידי היוזמים לשנת יעד 2040. מסביר שהקיבולת המקסימלית של מסילות בכל החלופות היא של שתי אניות בנות 5,000 מכולות בשבוע. מסילה אחודה הינה פתרון מקובל ונפוץ בעולם.

בהיבט הכלכלי יש לבחון את עלות החלופה הסביבתית של 10% יותר אל מול עלות הפרויקט כולו. חשוב לציין שמדובר בפרויקט אסטרטגי שלא נמדד בקריטריונים כלכליים בלבד.

לסיכום, לחלופה 5 יש עדיפות מובהקת בכל קריטריון סביבתי. המשרד להגנת הסביבה ממליץ על קידום של חלופה 5 שהיא החלופה הסביבתית.

אסף צוער: התכנית מציעה מסילה ארוכה של 250 ק"מ עם השלכות סביבתיות במקומות רבים. המחיר שמשלמים לכל אורך התואי הרבה יותר גדול מאזור מישור ימין. מרחב מישור ימין ושמורות הטבע בסביבה הוא שטח שמור וייחודי. האזור מתאפיין במגוון רחב של אתרי טיולים הכולל שבילים, חניונים ואתרי עניין. האזור עמוס בפעילות בע"ח. המרחב כולל מסדרונות אקולוגיים ברמה הארצית והבינלאומית.

המערכת האקולוגית המדברית הינה מערכת רגישה בעלת יכולת שיקום נמוכה בשל תנאי האקלים ומיעוט הגשם. במרחב יש מגוון רב של בתי גידול, חי וצומח ייחודיים. מיעוט הגשם גורם לצמחייה דלילה ולכן אוכלוסיות בע"ח זקוקות לשטחי מחייה גדולים יחסית בכדי להתקיים. המדינה משקיעה כסף רב בהשבה של בע"ח לטבע, לדוגמה פרויקט הראם הלבן.

ההשפעות האקולוגיות של מסילת הרכבת: הרס בתי גידול, קיטוע אוכלוסיות המגדיל את סיכויי ההכחדה, שינוי מגוון גנטי של אוכלוסייה, פגיעה בזרימת נגר עילי (השפעה מכרעת על בית גידול), פגיעה בבתי גידול של עצים במידה ומעבירים סוללות, רעש, זיהום אור ויצירת תואי התפשטות למינים פולשים.

פתרון המנהור מונע את הפגיעה בכל המערכות האקולוגיות שהמסילה יוצרת. חלופה 5 חוצה רק 8 ק"מ של שמורה.

לסיכום האזור שמור וייחודי, עתיר ערכי טבע, שבילי טיול, חניוני לילה ומסדרון אקולוגי חשוב. בהיבט האקולוגי והנופי חלופה 5 מונעת הקמה של 67.4 ק"מ של מסילה בשטח ערכי ואיכותי.

גל גרונר: הדברים שנאמרו על ידי נציג חל"ט מציגים את ההיבטים הסביבתיים בלבד ואינם נותנים את התמונה הכוללת כיוון שאינם מתייחסים להבטים התפעוליים. ההצגה התמקדה היום בתוואי המוצע ובהיבט של תפעול המסילה, אך היא כוללת גם בחינות סביבתיות מעמיקות ושיקול כלל הנושאים. מטרת הדיון היא שינוי לתמ"א/23 כתוואי, וכרגע החשיבות היא לקבל החלטה על תוואי בתמ"א/23. צוות התכנון ערך בדיקה לכל ערוצי ניקוז והמדיניות שנקבעה היא שמירה על כל הערוצים. בוצע סקר של אתרי עתיקות. נערכה בדיקה לכל אורך התוואי של מעברי בע"ח. נושאים אלה יבחנו בתכנון של שלב ג' - בתסקיר.

אין ספק שביצוע מנהרה באורך גדול מקטינה את הפגיעה הסביבתית. עם זאת, מדובר על פרויקט תחבורתי שיש לו יעד ומטרה.

לעניין צוואר הבקבוק של הנמל, התהליך שהוצג על ידי הארגונים הסביבתיים הוא לא נכון. הנמל מתופעל בצורה אחרת ממה שהוצג ובוצע תיאום מלא בין המסילה לבין נמל.

באומדן כלכלי חלופה 5 מוסיפה תוספת אומדן של 20% בכלל המסילה ו-40% תוספת במרחב מישור צין.

רון פרומקין: בשורה התחתונה מבחינה נופית-סביבתית ההמלצה היא לחלופה 5 הפוגעת פחות בשמורות טבע ובמסדרונות אקולוגיים. עם זאת, גם חלופה 5 פוגעת בשמורות טבע ובמסדרונות אקולוגיים. הפגיעה הגדולה בחלופה 5 היא בעיקר באזור המכתש הגדול. חלופה 5 גם פוגעת בעין שחק באזור בו מתקיים פרויקט השבה לטבע של ראמים. גם בחלופה 2 יש פגיעה במסדרונות אקולוגיים. חלופה 5 עדיפה בשל פגיעה מצומצמת באופן יחסי בערכי טבע, שמורות ומסדרונות.

ברברה אהרונסון: על אף שחלופה 5 עדיפה מבחינה נופית-סביבתית, התמונה היא לא שחור-לבן כפי שהוצג על ידי המשרד להגנת הסביבה ורט"ג. בהסתכלות פרטנית על שלושת הקטעים מבחינת נצפות, ההופעה של מחלף רכבתי של חלופה 5 יותר פוגענית מבחינת נצפות.

בפורטל הצפוני המוצע בחלופה 1 אין נצפות משום מקום. כמו כן, אין כמעט נצפות במחלף הרכבתי של נחל צין בחלופה 1. חלופה 5 היא הטובה ביותר מבחינה נופית-סביבתית אך חלופות 1 ו-2 לא כל כך גרועות.

אסף צוער: חשוב להדגיש שחלופה 5 מונעת בנייה של 67 ק"מ. פתרון של מעברי בע"ח אינו פתרון אידיאלי מכיוון שמעבר בע"ח מאפשר מעבר קטע באזור מקוטע. כמו כן, מחקר של פרופ' ירון זיו גילה שטורפים מחכים ביציאות המעברים וטורפים בע"ח שעוברים שם. ניתן להזיז את מרכז השבת הראמים לטבע בעין שחק.

אלה צדוק: חשוב למשרד האנרגיה והמים תאום הפרויקט מול חח"י ונתג"ז.

נחום פלד: שואל לגבי כושר הקיבול של נמל אילת.

שחר סולר: שואל האם הפער בנפח ההובלה הוא כזה שחלופה 5 לא מאפשרת.

גל גרונר: כאשר מעבירים ומשווים בין חלופה 1 לחלופה 5 אותה קיבולת שהיא 100% בחלופה 1 קטנה ב-40% בחלופה 5. חלופה 5 תביא לעלייה של פי 2 בכמות המשאיות בכבישים.

דוד דשן דויטש: שואל האם נבדקו שיטות שונות בנושא החשמול. בתת"ל/18 נדרשת תה"ר (תחנת השנאה רכבתית) כל 40 ק"מ וזה נושא שחשוב שיבדק.

גל גרונר: החלטת הממשלה קבעה שכל ההחלטות שיקבעו בתת"ל 18 יכללו בפרויקט הזה.

דן גרונר: הנושא נבדק בכל העולם ולמהירויות גדולות אין שיטת חישמול אחרת.

עדנה פרדו: לא מסכימה עם חלופה 5 מכיוון שהיא מבטלת מסילה קיימת ושואלת איזה מענה ניתן במקום ביטול המסילה.

גל גרונר: לפי חלופה 5 במפעל אורון היציאה היא צפונית בלבד ובכדי שרכבת תיסע דרומה היא תחזור לכיוון ממשית ואז תחזור חזרה דרומה. למפעל צין יש שלוחה עם מחלף רכבתי.

משה וייס: החוק הבסיסי בתחבורה מסילתית קובע שמתכננים מסילה בהתאם לביקושים. חלופה 5 לא תואמת לביקושים. בכדי שחלופה 5 תתאים לקיבולת הדרושה נדרש להוסיף עוד מנהרה.

יואב צלניקר: הנושא העיקרי של הדיון הוא על מספרים: א. כמה תעלה חלופה 5. ב. קיבולת של המסילה. לפי הדו"ח שכתב פרופ' האק על פרויקט המסילה הקיבולת העתידית הדרושה לעבור במסילה אינה החלטית וברורה.

לימור בר: מבחינת ההיבטים הכלכליים המידע שהגיע מצוות התכנון היה חלקי. מבחינת ההיבטים התפעוליים יש סרבול בקשר המסילתי במפעלי אורון צין. יש לחקור את נושא התפעולי ואת הנושא הכלכלי לעומק כי המסקנות סותרות.

אורנה להמן: חלופה 5 מציעה מנהרה אחודה של רכבת נוסעים ושל רכבת משא. מניסיונה בפרויקט המסילה לירושלים נדרשים פתחי אוורור ומילוט, והיא אינה בטוחה שמבחינה בטיחותית שתי המסילות יכולות לעבור יחד.

גלעד גבאי: מוצעות חלופות שלא דומות לחלוטין אחת לשנייה מבחינה סביבתית. לחלופה 5 יש פגיעה סביבתית נמוכה בהרבה. היום על המסילה הקיימת נוסעות 6 רכבות משא ביום. היום רכבות מאורון וצין יוצאות רק צפונה, הפרויקט המוצע מציע תנועה רכבתית דרומה. כל הניסיונות להציג אלמנטים של פגיעה נופית בחלופה 5 ולהשוואתם מול הפגיעה בחלופות אחרות הוא לא נכון ומעוות.

דן גרונר: מהיום הראשון שעלה נושא העלויות גם ברט"ג וגם בפגישה עם פרופ' האק סופקו ע"י צוות התכנון כל החומרים. יומיים לפני הדיון התבקשו לספק עוד פרטים. אם היו שואלים את השאלות בזמן המידע המלא היה מועבר.

צביקה זילברשמיט: פרופ' האק הוא מומחה למנהור. לנושא של תפעול הרכבת דרוש מומחיות בפני עצמה. המספרים שהוצגו על ידי הפרופ' לא נעשו בסימולציות. לדוגמא, הפרופ' לא התייחס לנושא של תקני בטיחות.

אורי מרינוב: בשנה האחרונה נערכה עבודה משותפת טובה בין המתכננים לבין אנשי המשרד להגנת הסביבה ורשות הטבע והגנים. אפשר להכניס עוד תכנים בתכנית בפרקים ג'-ה'. למנהרה יש גם חסרונות ולא רק יתרונות בנושא של בטיחות, אנרגיה ועוד. הפרויקט נותן הזדמנות להוריד מכוניות ומשאיות מהכביש. יש במרחב פגיעות סביבתיות רבות וניתן בהפרש של עלות המנהרה לשפר אותן ולא להשקיע דווקא במנהרה.

הצעת החלטה יו"ר:

בפני הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית הוצג הצורך בשינוי קטע אורון צין בתמ"א/23, הנובע מהתכנון המפורט של המסילה, ולצורך הנחת מסילת נוסעים ומסילת מטענים בין באר שבע לאילת, כמענה לשיפור הנגישות בין המרכז והפרפריה, לקידום התיירות וכמענה תחבורתי, אשר ישפר את המצב הבטיחותי בכבישים, ויפחית משמעותית את תנועת המשאיות הכבדות, הנעות בין מפעלי המחצבים במרחב כולו. בפני הועדה הוצגו שלוש חלופות אשר הוצגו בפני הועדה המחוזית ולגביהן נערך תסקיר השפעה על הסביבה, לעת הדיון ביום 11.2.2103 – הצפונית (חלופה 1), המרכזית (חלופה 2) והדרומית (חלופה 5), הוצגה חוות דעת המשרד להגנת הסביבה, והצעת רט"ג אשר תמכה בחלופה הדרומית (חלופה 5). הועדה בחנה את החלופות השונות לשינוי תוואי המסילה, לאור התוכנית המפורטת והיבטיה הסביבתיים, התחבורתיים והתפעוליים.

קיבולת: הועדה התרשמה כי החלופה הצפונית (חלופה 1) עדיפה, לעומת החלופה הדרומית (חלופה 5) אשר מפחיתה את היקפי הנוסעים והמשאות. מאחר ופרויקט זה ימשיך מעבר לשנת 2040, לא נכון יהיה לקבוע קיבולת שאינה קיבולת מקסימלית, ומספקת את הביקושים לטווח הארוך. **מפעלים:** חלופה 1 ממשיכה את השירות המסילתי הנפרד לרכבות משא, לטובת מפעלי צין ואורון ועדיפה בהיבט איכות השירות למפעלים אלו על פני החלופה הדרומית (חלופה 5). לעומת זאת, בחלופה הדרומית (חלופה 5) הצורך במחלפים רכבתיים לחיבור מסילת המשא למפעלי אורון וצין, המחייבים תפיסת קרקע רבה נוספת, חציית פרוזדור מסילתי רחב של 4 מסילות במרחב הרגיש סביבית של נחל ממשיית – נחל חתירה, ומאריכה את זמן הנסיעה למפעל של רכבות המשא מהמפעל דרומה.

בטיחות: מבחינת בטיחות קיימת בעיה בחלופה 5 של העברת תוואי ממונהר משותף לרכבות נוסעים מהירות ורכבות משא איטיות.

עלויות: מבחינת עלויות החלופה הצפונית (חלופה 1) הינה החלופה הקצרה ביותר והפשוטה יותר להפעלה ולהחזקה. לעומת זאת, קיימת תוספת עלות בחלופה הדרומית (חלופה 5) העשויה לפגוע ביכולת מימוש הפרויקט.

משכך, הועדה התרשמה כי בעוד שהחלופה הדרומית (5) אמנם מיטיבה מבחינה סביבתית לעומת החלופה הצפונית, היא אינה לוקחת בחשבון את המשמעותיות התפעוליות, הכלכליות והאחרות הכרוכות בה ואינה מאפשרת את הקיבולת המרבית הנדרשת לפרויקט לאומי לטווח הארוך. בנוסף, הוצג כי גם חלופה 5 אינה מונעת את הפגיעה הסביבתית באופן מוחלט, כך שהיא יוצרת חלופה שאינה מיטבית תפעולית ועם זאת פוגעת בסביבה.

שיקול של כלל ההיבטים, כולל העובדה כי מדובר בפרויקט וקיבולת נוסעים ומשא לטווח הארוך מאוד, מוביל למסקנה כי החלופה הצפונית (1) הינה החלופה המיטבית, מבחינת כלל ההיבטים כולל אפשרות מימוש הפרויקט.

מאחר והועדה התרשמה כי אכן קיימות פגיעות סביבתיות, בכל חלופה, מבקשת הועדה כי לעת הדיון בתוכנית המפורטת, יבחנו לעומק כל ההיבטים הסביבתיים ויבחנו הדרכים למיזעור הפגיעה הסביבתית. הועדה דוחה את בקשת המשרד להגנת הסביבה, רט"ג וחל"ט שלא לקבל החלטה ולהקים צוות אשר יבחן את החלופות. הבחינה נעשית במסגרת חוות דעת שניה על ידי יעוץ בינלאומי ונעשית במסגרת מוסדות התכנון הרלוונטיים, הן המועצה הארצית לצורך שינוי תמ"א/23 והן הועדה המחוזית לעניין התוכנית המפורטת.

הועדה ממליצה על שינוי תמ"א/23 בפני המועצה הארצית לתכנון ולבניה.

הצעת החלטה שחר סולר:

השינוי המבוקש בתמ"א/23 מתרחש בתוך מרחב ייחודי ברמה לאומית ובין לאומית המתפקד כמרחב יחיד מסוגו של טבע ואקולוגיה, מרחב המוכר כארץ המכתשים – ארץ בראשית.

בדיון הוצגו שלוש חלופות כאשר שתיים מהן הוצגו לעומק – חלופה מס' 1 (הצפונית) וחלופה מס' 5 (דרומית, ממונהרת). ניתוח החלופות מצביע על יתרונות מובהקים לחלופה מס' 5 מבחינה סביבתית, ונופית וכן בכך שהינה קצרה יותר וצורכת פחות שטח. כמו כן הוצגו הבעיות הסביבתיות הקשות, הבלתי הפיכות ושאין ניתנות לצמצום משמעותי שנובעות מקידום חלופות 1 ו 2.

בדיון לא הוצגו הבעיות התפעוליות הקיימות לכאורה בחלופה 5 כפי שנטען על ידי נציגי משרד התחבורה מול חלופה 1 ולא הובהר הפער מול נפח הנסועה הצפוי ב- 2040 הן של מטענים והן של נוסעים. כמו כן לא הוצג הנושא הכלכלי, לא הוצגה התוספת הכלכלית של חלופה זו ולא הועברה חוות דעת לנושא הכלכלי כיוון שהתסקיר לא היה שלם בנושא זה.

לאור האמור הועדה תומכת בחלופה 5 שהינה חלופה ישימה הנדסית ותפעולית וטובה יותר לאין שיעור בהיבט הסביבתי.

בעד הצעת היו"ר: 7

בעד הצעת שחר סולר: 3

התקבלה הצעת היו"ר.

נושא מס' 3: נמל יבשתי

משתתפים:

גיא קפלן – סגן מתכנת מחוז מרכז
שלומית שער – יועצת תשתיות, לשכת התכנון ת"א
ראובן לבאון – מנכ"ל חברת כביש חוצה ישראל
יואב צוקרמן – סמנכ"ל פיתוח חברת נמלי ישראל
מיכל טוכלר אהרונים – חברת נמלי ישראל
ירושלמי אברהם – מנהל אגף מדיניות
דן גרונר – מתכנן, גרונר ד.א.ל.
גל גרונר – מתכנן, גרונר ד.א.ל.
אסף כהנא – בדיקה כלכלית לנמל היבשתי, א.ב. פלאן
שלמה אהרוניםקי – יועץ ביטחון לחברת נמלי ישראל
יעקב ממון – ראש מועצת כוכב יאיר
מוטי דלגוזי – ראש מועצה אזורית דרום השרון
נילי יוגב – מהנדסת ועדה מקומית דרום השרון
שרון שפר – אדר' העיר כפר סבא

חוק התכנון והבניה התשכ"ה 1965

תכנית מתאר ארצית
למסילות ברזל תמ"א 23 שינוי מס' 4/10

שני הנוסחה למערכת מסילות הברזל בין באר שבע לאילת

מצב מוצע

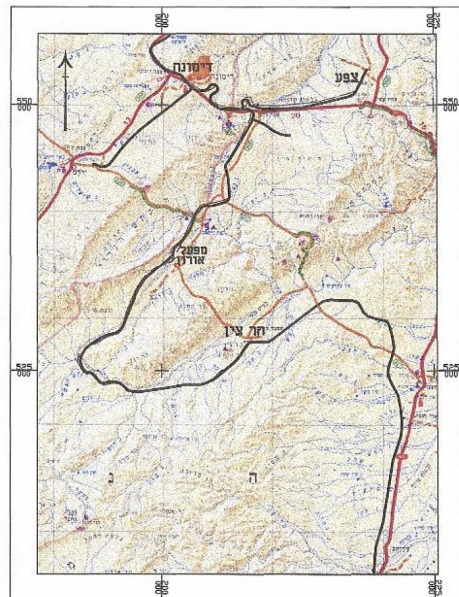
מקרא

מסילת ברזל הימית/מאשרת	—————
מסילת ברזל מוצעת	+++++
מנחרה	=====

קנ"מ 1:100,000

תרשים סביבה

קנ"מ 1:250,000



מחזור מס' 6
תאריך: 03.04.13

