



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

כ"ח באב התשע"ג
04 באוגוסט 2013
תש 2013-15525

פרוטוקול החלטות ישיבות ועדת משנה להערות והשגות מספר 28/2013

פרטי הישיבה				
מספר ישיבה	תאריך	שימוע השגות/דיון פנימי	שעות	
03/2012	12.12.2012	שימוע השגות	09:00-16:00	
04/2012	19.12.2012	שימוע השגות	09:00-16:00	
05/2012	27.12.2012	שימוע השגות	09:00-16:00	
01/2013	31.01.2013	שימוע השגות	09:00-15:50	
02/2013	14.02.2013	שימוע השגות	09:00-16:00	
04/2013	19.02.2013	שימוע השגות	12:00-16:00	
05/2013	26.02.2013	שימוע השגות	09:00-16:00	
06/2013	28.02.2013	שימוע השגות	09:00-16:00	
08/2013	17.04.2013	שימוע השגות	09:00-16:00	
10/2013	30.04.2013	דיון פנימי	09:00-16:00	
11/2013	07.05.2013	דיון פנימי	09:00-12:00	
12/2013	09.05.2013	שימוע השגות	09:00-16:35	
15/2013	12.06.2013	שימוע השגות	09:00-17:00	
16/2013	13.06.2013	שימוע השגות	09:00-17:00	
18/2013	24.06.2013	דיון פנימי	11:30-17:00	
19/2013	26.06.2013	דיון פנימי	10:00-16:00	
20/2013	27.06.2013	דיון פנימי	12:00-17:00	
21/2013	04.07.2013	דיון פנימי	09:30-13:00	
22/2013	10.07.2013	דיון פנימי	10:00-16:00	
23/2013	24.07.2013	דיון פנימי	10:30-14:00	
24/2013	28.07.2013	דיון פנימי	13:00-18:00	
25/2013	29.07.2013	דיון פנימי	13:30-19:00	
26/2013	30.07.2013	דיון פנימי	17:00-21:00	
27/2013	01.08.2013	דיון פנימי	12:00-14:00	
28/2013	04.08.2013	דיון פנימי	11:00-11:30	
מקום:				אולם הדיונים של הוועדה לתשתיות לאומיות ואולם הדיונים באכסניית בית וגן

חברי ועדה נוכחים:	נאוה אלינסקי - מ"מ יו"ר הוועדה לתשתיות לאומיות, משרד הפנים יובל ענתבי - מ"מ מתכנתת הות"ל - למעט ישיבות 03/2012, 04/2012, 05/2012, 01/2013, 02/2013. יואב צלניקר - המשרד להגנת הסביבה - למעט ישיבה 27/2013 דורון שמואלי - נציג ציבור - למעט ישיבות 05/2013, 06/2013.
נוכחים, צוות ות"ל:	ניצן בן ארויה - יועץ משפטי ליטל ידין - ראש צוות פיתוח רונית טורק - ראש צוות סביבה

ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 2013-15525) 1

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

רנן סהר – מרכז פרויקטים אבישי רש – יועץ קרינה, ות"ל
--

סדר היום:		
נושא מס' 1:	תת"ל 18: חישמול מערך הרכבות הארצי	דיון בהערות והשגות שהוגשו לתוכנית

#	תת"ל	פרויקט	נושא על סדר היום
1	18	חישמול מערך הרכבות הארצי	דיון בהערות והשגות שהוגשו לתוכנית

רקע לדיון:

תת"ל 18 היא תכנית שעניינה חשמול מערך המסילות הארצי, שנועד לאפשר לרכבת ישראל להחליף את הינע הרכבות בדיזל בהינע חשמלי. התכנית במהותה אינה עוסקת בהתוויה פיזית של מסילות, אלא בשינוי טכנולוגי של הרכבות הנוסעות במסילות קיימות, או מאושרות בלבד. התוכנית מסדירה את מערכת ההולכה העילית וכן מערכת של תחנות השנאה רכבתיות (תה"רים) שמוקמו בתכנית באופן נקודתי, לאורך המסילות בהתאם לדרישות התפעוליות.

בתחילה עלתה השאלה האם נדרש לבצע שינוי טכנולוגי כזה במסגרת תכנית סטטוטורית, שכן לכאורה, ניתן לבצעו מכח היתרים הניתנים לרכבת ישראל לביצוע עבודות בתחומי המסילות המאושרות, היות ומדובר במערך טכנולוגי בלבד. משהוברר שהדבר כרוך בתפיסת שטחים (עבור התה"רים) ובהטלת מגבלות בשל קרינה אלקטרו-מגנטית, הוחלט על קידום תכנית למטרה זו, אשר נדרשה להתייחס למכלול הסוגיות הסביבתיות והתכנוניות הנובעות ממנה.

התכנית הוכרזה כפרויקט תשתית בעל חשיבות לאומית ב- 03.11.04. ב- 04.04.05 החליטה הוועדה על דבר פרסום התכנית לפי סעיף 77 לחוק התו"ב, ובתאריך 30.08.10 החליטה הוועדה על העברת התכנית להערות והשגות, בכפוף לאישור הוועדה לשמירת הסביבה החופית (ולחוף). החלטת הולחוף מיום 27.10.10 קבעה כי יש לשקע את המסילה בתחומי הסביבה החופית בעיר חיפה. על החלטה זו הוגש ערר של רכבת ישראל. ועדת הערר, בישיבתה מיום 27.02.11 דחתה את ההחלטה בדבר שיקוע המסילה והחזירה את הדיון לולחוף. בדיון נוסף בולחוף, הוחלט על השארת תוואי המסילה הקיים, תוך מתן הנחיות לנקיטת אמצעים למזעור השפעות החשמול והמסילה בתחום הסביבה החופית בחיפה. על החלטה זו, הגישה עיריית חיפה ערר למועצה הארצית, וכן עתירה לבג"צ. במסגרת אותם הליכים הגיעו העירייה ורכבת ישראל להסכם גישור שהביא למחיקת ההליכים, מה שאיפשר את המשכם של ההליכים הסטטוטוריים בתוכנית.

עקב היקפה הנרחב של התכנית והעובדה שמדובר בתשתית חדשה במדינה, החליטה הוועדה ביום 08.08.11 על הארכת המועד להגשת השגות ב-15 יום נוספים. התכנית פורסמה להערות הוועדות המחוזיות ולהשגות הציבור ביום 06.04.12, ותקופת הגשת ההשגות תמה בתאריך 03.06.12.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

התכנית חלה כאמור על חלק ניכר מרשת המסילות הארצית, ומתפרשת לאורך כ-420 ק"מ של מסילות, בכל רחבי הארץ. לתוכנית הוגשו השגות רבות הן על ידי אנשים פרטיים והן על ידי גופים ציבוריים. כמו כן הוגשו הערות של חלק מהוועדות המחוזיות. ההשגות עסקו הן בהיבטים כלליים של ההשפעות הסביבתיות של חשמול המסילות (בעיקר היבטי קרינה, חזות ורעש), הן בהשפעות מקומיות על רשות כזו או אחרת, והן בהשפעות על יחידים המתגוררים בסמוך למסילה.

לצורך שמיעת ההערות וההשגות לתכנית מונה חוקר על פי חוק, אולם בעקבות חשש לניגוד עניינים, הופסקה עבודתו. בשל מורכבות הפרויקט ופרישתו הארצית, ניסיונות למצוא חוקר חליפי לא צלחו, ולכן החליטה מליאת הוועדה ביום 12.11.12 כי את ההשגות תשמע ישירות ועדת המשנה להערות והשגות של הות"ל (להלן "ועדת המשנה").

מהלך הדיון:

ועדת המשנה קיימה 12 שימועים פומביים בין התאריכים 13.06.13-12.12.12, וכן קיימה 13 ישיבות פנימיות בהן דנה בהערות ובהשגות שהתקבלו מוועדות מחוזיות, ועדות מקומיות, נציגי רשויות מקומיות, חברות תשתית, גופים ציבוריים, התאגדויות אד הוק, עמותות מקצועיות שונות והציבור הרחב, כמפורט בטבלה להלן.

החלטות ועדת המשנה שלהלן חולקו לפרק של נושאים כלליים ועקרוניים, שחזרו כחוט השני בהשגות רבות, ולפרק של החלטות פרטניות בנוגע לכל משיג ומשיג.

היועמ"ש לוועדה התייחס לאפשרות של הגשת תביעות פיצויים אישיות נגד חברי הוועדה במהלך מילוי תפקיד שלטוני, כולל נציג הציבור. הובהר כי לעובדי מדינה ולעובדי רשות ציבורית קיימת חסינות בפקודת הנזיקין [נוסח חדש] מפני תביעות נזיקין אישיות בגין מעשים שנעשו במסגרת מילוי תפקידם השלטוני, כל עוד פעלו בתוך לב ולא מתוך כוונה לגרום נזק בעוולה או מתוך שוויון נפש כלפי אפשרות גרימת הנזק. כן נמסר כי בהתייעצות עם משרד המשפטים הובהר שחסינות זו עומדת לכל חברי הוועדה, וזאת לנוכח הגדרת 'עובד המדינה' בס' 7 רבתי לפקודת הנזיקין, הכוללת גם אדם פרטי שממלא תפקיד ציבורי מטעם המדינה על פי חיקוק, והכל, כאמור, כל עוד פעלו חברי הוועדה בתום לב, וברי כי כל חברי הוועדה אכן פעלו ופועלים במקרה שלנו בתום לב, ומתוך שיקולים מקצועיים מובהקים. צוין כי נוכח האמור לעיל, על חברי הוועדה למלא את תפקידם כחוק ולבחון את התכנית באופן ענייני ומקצועי כמקובל, בלי לחשוש מפני תביעות נזיקין אישיות.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

פרק כללי: החלטות הוועדה ביחס לנושאים כלליים ועקרוניים

1. טיעונים בדבר יצירת חיץ ופגיעה בחזות ובנוף

התקבלו השגות שונות שטענו כנגד הפגיעה הנופית שתיגרם מהעמודים ומהמתקנים הדרושים לצורך החשמול, וכן כנגד החיץ הוויזואלי שמערכת זו תיצור.

החלטה: לדחות את ההשגות. התת"ל מציעה הקמת מערך חשמול למסילות קיימות ומאושרות, לפיכך אין ועדת המשנה סבורה כי התכנית יוצרת חיץ פיזי נוסף על זה הקיים. באשר למופץ מערכת החשמול, אכן יש להצבת עמודי ומתקני החשמול משמעות בהיבט הנופי/חזותי, בין אם בשטח הפתוח ובין אם בסביבה האורבאנית. על מנת למזער את מופץ מערך החשמול נכללו בהוראות התכנית (סעיף 4.1.2 א') הנחיות הנוגעות לעיצוב העמודים והמתקנים, בדגש מיוחד על שטחים אורבאניים נצפים ועל שטחי נחלים. כמו כן, הוטמעו בהוראות התוכנית הנחיות הולחוף באשר לביצוע בסביבה החופית בעיר חיפה. ועדת המשנה, לאחר ששמעה את ההשגות לתכנית, את תשובות היזם ובחנה אותן, סבורה כי במאזן הכולל, יש להעדיף את התועלות הציבוריות הצפויות מן הפרויקט על פני השפעתו הנופית על הסביבה וזאת תוך נקיטת האמצעים הכלולים בהוראות התוכנית ובמסמכי להקטנת אותן השפעות נופיות.

2. סף הקרינה ופגיעה בבריאות הציבור

הוגשו השגות רבות מאוד לעניין סף הקרינה המגביל שנקבע בתכנית שפורסמה לעיון הציבור – 10 מ"ג ממוצע יממתי. המשיגים התבססו ברובם על מכתב המנכ"לים של משרדי הבריאות והגנת הסביבה מיום 24.01.11, לפיו סף הקרינה המגביל המומלץ צריך לעמוד על 4 מ"ג ממוצע יממתי. כן, נטען ע"י המשיגים, כי יש לעדכן בהתאמה לסף מגביל זה את גבול התכנית ואת תסקיר ההשפעה על הסביבה. חלק מן המשיגים טענו כי נדרשת בדיקת קרינה מצרפית. כמו כן, היו משיגים אשר ביקשו להטמיע בהוראות התכנית את אופן ניטור האלמ"ג כפי שמופיע בכתב ההתחייבות של הרכבת, המהווה חלק ממסמכי התכנית.

החלטה: לקבל את ההשגות בחלקן ולקבוע בהוראות התכנית כי סף הקרינה המגביל יעמוד על 4 מ"ג ממוצע יממתי בגבול התכנית, על פי הנחיות הממונה על קרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל; אין בקביעת סף הקרינה המגביל כדי לפגוע בשיקול הדעת של הממונה על הקרינה. הוראות התכנית יתוקנו בהתאם.

התסקיר, ההשגות ותשובות היזם מלמדים כי לימוד וחקר ההשפעות על הסביבה של שדות אלקטרו-מגנטיים חשמליים שמקורם רשת החשמל והאביזרים והמערכות המוזנים ממנה הביאו את ארגון הבריאות העולמי למסקנה כי מדובר בנושא שעליו יש לתת את הדעת ולבחון את רמת הסיכון הנובעת מהיחשפות לאותם שדות. מחקרים שונים לא הובילו למסקנות חד ערכיות ומוחלטות, ולכן החליטו ארגון הבריאות העולמי וארגונים אחרים על נקיטת הליך הנקרא עקרון הזהירות המונעת או הימנעות זהירה (Precautionary Principle).

בפני הוועדה עמדה חוות הדעת של ועדת המומחים בעניין שדות מגנטיים מרשת החשמל ממרץ 2005, הממליצה כי "יש לפעול על פי עיקרון הזהירות המונעת האומר שגם בהעדר הוכחות מדעיות מספקות לקיום נזק בריאותי מגורם מסוים ו/או במצב בו ההוכחות לקיום הנזק הן חלשות מאוד יש במקרים רבים לנקוט צעדים בעלויות סבירות, לא גבוהות להפחתת הסיכון. נקיטת צעדים מסוג זה נחוצה ומומלצת מבלי להמתין לסיום המחקרים שהומלץ לבצע על מנת להקטין את אי הודאות באשר לקיום/אי קיום נזקים בריאותיים מהגורם הנדון. עוד ממליצה ועדת המומחים כי יש לקבוע סף חשיפה עליון של 1,000 מ"ג עבור חשיפות ואפקטים קצרי טווח".



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

לוועדה הוצג מכתבו של פרופ' רוני גמזו, מנכ"ל משרד הבריאות מיום ה- 16.05.11 שעניינו עמדת משרד הבריאות בנוגע לקרינה אלקטרו מגנטית ברשת החשמל. ממכתבו של מנכ"ל משרד הבריאות עולה כי הוא ממליץ על רמת חשיפה מרבית מותרת של 4 מ"ג לחשיפה רצופה וממושכת.

בשימוע שהתקיים ביום 12.6.13, הוצג בפני ועדת המשנה מסמך הסכמות בין מנכ"ל משרד התחבורה והמשרד להגנת הסביבה מיום 9.6.13, לפיו סף הקרינה המגביל יהיה 4 מ"ג ממוצע יממתי בגבול התכנית. באשר לתחום התוכנית קובע המסמך הבחנה בין השימושים השונים – 4 מ"ג ממוצע יממתי למגורים, 4 מ"ג משוקלל לתעסוקה, וללא מגבלה על שהיית אדם בשטחים הפתוחים. בשימוע הפומבי שהתקיים ביום 13.6.13, הופיע בפני ועדת המשנה נציג המשרד להגנת הסביבה האחראי לנושא הקרינה הבלתי מייננת ממתקני חשמל, ופרט את משמעות הסיכום.

הוועדה מצינת כי ביום ה- 31.07.13 נתקבל מכתב מאת גב' שולי נזר, סמנכ"לית בכירה, אשכול תעשיות ורישוי עסקים, במשרד להגנת הסביבה. מהמכתב עולה כי עמדת האשכול לעניין רמת חשיפה מותרת הינה כי הרמה המרבית לחשיפה רצופה וממושכת לא תעלה על 4 מ"ג (בממוצע יממתי ביממה בה עומס החשמל מרבי).

בנסיבות אלו ונוכח דו"ח ועדת המומחים ממרץ 2005, מכתב המנכ"לים מיום ה- 24.1.11, מכתבו של פרופ' גמזו, מנכ"ל משרד הבריאות מיום ה- 16.05.11, מכתב המנכ"לים מיום 9.6.13, השימוע הפומבי מיום ה- 13.6.13 וכן מכתב אשכול תעשיות של המשרד להגנה"ס מיום 31.7.13, ועדת המשנה השתכנעה כי בהתאם לעיקרון הזהירות המונעת, ולנוכח כל המידע שהובא בפניה, ראוי לאמץ סף נמוך יותר מהסף שנקבע בתכנית שהועברה להערות והשגות.

כן קבעה ועדת המשנה כי העמדת סף הקרינה המגביל בתכנית על 4 מ"ג ממוצע יממתי אינה מצריכה עדכון של מסמכי התכנית ו/או התסקיר. השינוי בסף הקרינה המגביל הינו שינוי מיטיב ומציע שיפור. סקר הקונפליקטים ומיפוי המבנים, המהווים חלק ממסמכי התסקיר, התייחס למבנים המצויים בתחום הקו הכחול (גבול התכנית). הקו הכחול מגדיר את גבולות סף הקרינה המגביל כאשר בגבול התכנית על הרכבת לנקוט את כל האמצעים הדרושים בכדי לעמוד בסף זה (בפני ועדת המשנה הוצגו מכלול האמצעים להפחתת הקרינה ומידת יעילותם: כבל מחזיר, כבל מחזיר שני, בוסטרים וכן אמצעים על המבנים עצמם).

בנסיבות אלו, בהן מחויבת הרכבת לעמוד בסף המגביל בגבול הקו הכחול שנקבע בתת"ל 18, השיפור בערך הסף אינו משנה את המבנים שנסקרו בסקר הקונפליקטים ואין מקום לעדכון התסקיר ומסמכי התכנית. כמו כן מציינת ועדת המשנה כי על פי הוראות התכנית, בעת התכנון המפורט לפני ביצוע, ייבחן נושא הקרינה בתחום הקו הכחול עם המשרד להגנת הסביבה, הממונה על תחום זה.

בעניין הקרינה המצרפית - סוגיה זו נבחנת על ידי הממונה על הקרינה בין יתר ההיבטים שנבחנו על ידו במסגרת סמכויותיו. כל ניטור החשיפה לקרינה הינו באחריות הממונה לקרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל, מכח חוק הקרינה הבלתי מייננת. נציג הממונה לקרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל הבהיר במהלך השימוע כי הניטור נעשה ממילא באופן מצרפי, כיוון שמכשירי הניטור אינם עושים הבחנה בין כמות הקרינה של כל מקור בנפרד. ועדת המשנה רואה בסוגיה המצרפית סוגיה טכנולוגית שעלולה להתעורר, וגם במקרים שכאלה על הרכבת לעמוד בדרישות הסף המגביל והנחיות הממונה על הקרינה.

לעניין הטמעת אופן ניטור האלמ"ג לאחר הפעלה בהוראות התכנית – נושא זה כלול במסמך ההתחייבות של רכבת ישראל, המהווה מסמך נלווה לתכנית זו. ועדת המשנה מחליטה כי סעיף זה במסמך ההתחייבות יוטמע בהוראות התוכנית.

3. חלופות התווייה

הוגשו השגות רבות שטענו כי לא נבחנו כלל, או לא נבחנו לעומק, חלופות להתוויית המסילה – הן בהיבט האופקי (הסטות מקומיות, מעקפים, שינויי תוואי מהותיים וכד'), והן בהיבט האנכי (שיקוע



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

או מנהור). חלק מהמשיגים טענו כי עצם העובדה שלא נבחנו החלופות מהווה פגם בתכנית, ואחרים ביקשו כי החלופות ייבחנו בטרם תאושר התכנית. השגות שהעלו את נושא החלופות התקבלו מבנימינה, עתלית, רמלה, ועוד. חלק ניכר מהשגות אלה, היו של עיריית חיפה, תושבי חיפה וארגונים שונים שהצטרפו אליהם, אשר הציגו באריכות טענות לפגיעה שתיגרם לדעתם לסיכויי השיקום של העיר התחתית ולפוטנציאל החיבור של העיר לים, בהתאם לתכניות המתאר הארציות, המחוזיות והמקומיות המקודמות במקביל. המשיגים טענו כי לא נשקלו שיקולים תכנוניים רחבים כנדרש, והביעו חשש כי החלטה בעניין החשמול עלולה לקבע את התוואים הקיימים ולסכל את האפשרות העתידית לשינויים.

החלטה: לדחות את ההשגות. עניינה של תכנית זו הוא חשמול מערך המסילות הקיים, בתחומי רצועות הרכבת הקיימות והמאושרות. שינויים בתוואי הרכבת, בשל שיקולים אורבאניים, תפעוליים, סביבתיים, או אחרים, מן הראוי שאכן ייבדקו מעת לעת, אולם על בדיקות אלה להיעשות במסגרות התכנוניות ובמוסדות התכנון המתאימים לכך. ועדת המשנה דוחה את כל ההשגות הנוגעות לטענות לפיהן יש לערוך שינויי תוואי במסילות במסגרת תכנית החשמול של מערך המסילות. ההשגות השונות שהועלו בנוגע לחלופות תוואי במקומות שונים לאורך המסילה כללו חלופות והצעות רבות, אשר בחלקן אף סותרות זו את זו והדבר אף המחיש את הצורך בבחינת הנושא בתוכניות מתאימות ולא במסגרת תוכנית החשמול.

בלטה בהקשר זה בעיקר העיר חיפה. הטענות שעלו בהקשר של חלופות התוואי במקטעים שונים בעיר הדגישו את הצורך בבחינת החלופות והרעיונות התכנוניים באופן יסודי במסגרת תכנונית שתעסוק בכך ולא במסגרת תכנית החשמול, שהיא תכנית הינע על תוואי מסילות קיים ומאושר.

באופן דומה דוחה ועדת המשנה את טענות המשיגים מחיפה וטענות משיגים אחרים, לפיהן יש להתייחס למקרה זה או אחר כמקרה ייחודי המצדיק שינוי תוואי או שינוי שלבי הביצוע על מנת שניתן יהיה לבחון חלופות לתוואי הקיים. כאמור, המקום לבחון חלופות תוואי הוא במסגרת תכנית אחרת שתתמודד עם מגוון הדילמות התכנוניות.

הות"ל הינה מוסד תכנון ארצי, שתפקידו לבחון את הנושאים בראיה לאומית רחבה, לצד קידום ספציפי של תשתיות, תוך בחינת שיקולים רבים, לרבות ההיבט המקומי. ועדת המשנה השתכנעה בדבר חשיבות החשמול בהיבט הציבורי הכולל, ובדבר ביצועו בהקדם, ולא ראתה מקום לעכבו עד לקבלת החלטות בדבר שינויי תוואי, שבשלב זה אין לגביהם תכנון ו/או תקצוב. בנוגע לעיר חיפה מציינת ועדת המשנה את החלטת ועדת הערר, שדנה בערר שהגישה רכבת ישראל על החלטת הולחו"ף בנוגע לשיקוע המסילה בחיפה (ראה בעיקר סעיפים 173-167 להחלטת ועדת הערר בערר 10/ מ/ 4).

ועדת המשנה השתכנעה, כי יש חשיבות לביצוע חשמול המסילות בהינף אחד, והחרגת קטעים לצורך בחינה של תוואים חליפיים תפגע בשירות הרכבות, בניגוד למטרת התכנית – שיפור וייעול השירות הרכבתי לכלל הנוסעים ברשת המסילות הארצית. אין גם מקום להשקיע השקעות כספיות מיותרות בטכנולוגיות משולבות דוגמת חיבור וקטרים היברידיים בתוואי חיפה או בתוואי אחר. בנוסף יאמר, כי גם אם יש ממש בטענות המשיגים לפיהן יש למצוא פתרון להנגשת העיר חיפה אל הים, משוכנעת ועדת המשנה כי פתרון שכזה צריך להיבחן באופן מעמיק ומקיף במסגרת תכנית נפרדת.

ועדת המשנה מציינת את הצהרת המשנה למנכ"ל הרכבת, כי ההשקעה בחשמול היא שולית ביחס לשינויים בתוואי, וכי בכל מקרה, החשמול שיבוצע, לא ימנע שינויים עתידיים בתוואי, ככל שיוחלט עליהם בתכנית על פי דין, ואף לא יהווה שיקול בהחלטה בעניין זה. חברי ועדת המשנה אינם סבורים כי חשמול המסילה יקבע את המצב הקיים או שיש בו כדי לסתור תכנית עתידית לחיבור העיר לים.

בהתאם לכך, ועדת המשנה החליטה, כי כל שינוי עתידי שיקודם על פי כל דין בהתוויה של המסילה או חלק ממנה בכל תחום התכנית, לא יהווה שינוי לתכנית זו, והדבר יעוגן בהוראות התכנית.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

4. חלופות טכנולוגיות - שינויים טכנולוגיים, שינויים בסוג ההינע/ חלופות זרם
הוגשו השגות רבות שטענו כי לא נבחנו כלל או לא נבחנו לעומקן חלופות טכנולוגיות לשיטת ההינע, לרבות: פס שלישי, פס מגנטי (טכנולוגית "מגלב"), זרם ישיר לעומת זרם חליפי, סיכול פאזות, קטרים היברידיים-משולבים, ועוד. המשיגים טענו כי חלופות אלה יעילות יותר ו/או מתקדמות יותר, ו/או פוגעניות פחות בהיבטי הקרינה והחזות.

החלטה: לדחות את ההשגות.

נושא החלופות הטכנולוגיות נבחן לעומק בהליך התכנוני והוצג בתסקיר ההשפעה על הסביבה, בין היתר בסיוע בדיקה של חברה בינלאומית שיעצה לוועדה. החלטת הוועדה לעת הדיון בהעברה להערות והשגות הסתמכה על בדיקות אלה. כמענה להשגות השיבו נציגי היזם והוסיפו נימוקים לגבי הטכנולוגיות השונות. ועדת המשנה התרשמה כי בכל שיטה מאפיינים שונים, ומרבית השיטות אינן מתאימות לרשת המסילות בישראל:

פס שלישי – הטכנולוגיה מתאימה לרכבות תחתיות בלבד בשל סכנת פגיעה בחיי אדם כתוצאה מהתחשמלות, וכן בשל מהירות נסיעתה האיטית יחסית.

פס מגנטי – נועד לרכבות במהירויות גבוהות מאד שאינן רלוונטיות לתנאי הארץ.

שימוש בזרם ישיר (DC) במקום זרם חליפי (AC) – לנושא זה נמסר בשימוע כי בצד יתרונותיו בצמצום הקרינה האלמ"ג במרחק מטרים בודדים, זרם ישיר יוצר פגיעה בתשתיות כתוצאה מקורוזיה במרחק של עד 300 מ' מהמסילה. שינוי לזרם ישיר יחייב שינוי כל מערך התה"רים ותוספת קווי חשמל. טכנולוגיית הזרם החליפי מאפשרת נסיעת רכבות במהירויות גבוהות מאוד ככל שהדבר יידרש בעתיד.

שימוש בקטרים היברידיים – הצעה זו כרוכה בעלויות גבוהות ונוספות לצי הנייד, בדרישה להגדלת שטחי תחזוקה לרכבת ואילוצים טכניים נוספים שמעמידים בספק את מידת הישימות של הטכנולוגיה המוצעת. הדברים התחדדו במהלך ההשגות של התנועה להחזרת העיר לחיפה, כאשר המשיגים נשאלו על ידי חברי ועדת המשנה במה משנה התכנית את המצב הנוכחי שבו העיר מנותקת מהים. המשיגים חזרו וטענו בעיקר כי חשמול יקבע את המצב הקיים. בהקשר זה, העלו המשיגים הצעות לפתרונות ביניים, בהם פתרון של קטר משולב היברידי (מנוע חשמלי ודיזל). עולה השאלה האם יש הצדקה בהשקעות עתק של מערך קטרים היברידיים לצד קטרים חשמליים על מנת להפיג חששות של קיבוע מצב קיים ממילא. חברי ועדת המשנה סבורים שיש להשיב על כך בשלילה, לאחר שהוצגו בפניהם נתונים לגבי ההשקעות הנדרשות לצורך מערך תחזוקה נפרד.

יתרה מזו, חברי ועדת המשנה אינם סבורים כי חשמול המסילה יקבע את המצב הקיים או סורת תכנית עתידית שתחבר את העיר לים. זאת בנוסף לאמור בסעיף 3 לעיל. לסיכום, ועדת המשנה השתכנעה, על סמך כל המידע שעמד בפניה, כי בכל חלופה ישנם יתרונות וחסרונות, אולם במאזן הכולל, הטכנולוגיה המוצעת בתכנית היא טכנולוגיה מוכחת, מוכרת, ישימה ומתאימה לתפעול המערכת הקיימת. כל החלופות שצוינו, נבחנו בהליך התכנון והוצגו במפורט בתסקיר ההשפעה על הסביבה.

5. מגבלות אלמ"ג, מגבלות בניה, יחס לתכניות אחרות.

משיגים שונים טענו כי התכנית מטילה עליהם מגבלות בניה הנובעות מקרינת האלמ"ג באופן שפוגע בזכויותיהם. בהשגה העצמית ביקשה רכבת ישראל להסיר את מגבלת השהיה, ולתקן את חתך מגבלות הבניה האנכיות.

החלטה: לקבל את ההשגות בחלקן.

יצוין כי לאורך מסילות הברזל הוטלו מכח תמ"א 23 ומכח התכניות המפורטות התקפות מגבלות בניה ופיתוח וכי כל בניה ושימוש הסמוכים למסילות נדרשים בקבלת הקלות מקווי בניין. תחום מגבלות הבניה שבתת"ל אינו חורג מתחום קווי הבניין הנ"ל ואף מצומצם יותר, ומתייחס להשפעת קרינת אלמ"ג ממערכת החשמול.

בהסתמך על הסיכום בין מנכ"לי משרד התחבורה והגה"ס, ועדת המשנה החליטה לקבל את ההשגות, התואמות גם את ההשגה העצמית של רכבת ישראל לעניין זה. הוראות התכנית יתוקנו



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

כך שלא יוטלו מגבלות על שהיית אדם, וכן יתווסף חתך המבאר את צמצום מגבלת הגובה, בהתאם לסעיף 4.1.1 ב' להוראות התכנית. בנוסף, לצד הגדרת יעוד "מגבלות בניה ופיתוח" יתווסף בסוגריים "(אלמ"ג)".

6. מטרדי רעש והיבטים אקוסטיים:

(א) מטרדים מכח התכנית - נטענו טענות כי הסבת הינע הרכבת לחשמול תגביר את מטרדי הרעש מתנועת הרכבות וכי יש לחייב רכישת קטרים מתקן EURO 5. כן נשמעו השגות לפיהן ההוראות אינן כוללות דרישה למדידות רעש וניטור לאחר הפעלה.

הרכבת מצדה, בהשיבה למשיגים, ובהשגה העצמית שלה, טענה שהחשמול יסייע להפחתת מטרדי הרעש וביקשה להסיר את הדרישה לעריכת חיזוי אקוסטי בשלב מסמכי התכנון המפורט לפני ביצוע.

בעת השימועים הוסבר ע"י נציגי ר"י כי באופן כללי מקור הרעש העיקרי בנסיעות באזורים האורבאניים (עד 140 קמ"ש) הינו הרעש הנוצר מהקטר, וכיוון שהקטרים החשמליים שקטים יותר מקטרי הדיזל, צפוי שלא יגבר הרעש כתוצאה מהחשמול. באשר לנסיעות מעל 140 קמ"ש, הוסבר כי מספר הקרונות שמתווסף הינו זניח בהשפעתו במהירויות אלה על מפלסי הרעש, שמקורו העיקרי הוא חיכוך הגלגלים במסילות.

החלטה: לקבל את ההשגות בחלקן. הדרישה למדידת רעש וניטור לאחר הפעלה, כלולה במסמך ההתחייבות של רכבת ישראל, המהווה מסמך נלווה לתכנית זו. ועדת המשנה החליטה כי סעיף זה יוטמע בהוראות התכנית.

לעניין סוג הקטרים – התכנית לא קובעת את תקן הקטרים; מדובר בנושא תפעולי שאינו מעניינה של תכנית.

לעניין טענות רכבת ישראל, לא נחה דעתה של ועדת המשנה כי חישובי הרעש העקרוניים אכן מבטיחים שלא תהיה עליה ברמת הרעש בשום קטע מהמסילה, ואילו הניטור המוצע בכתב ההתחייבות נותן מענה זמן רב לאחר הפעלת המערכת. כדי לתת מענה לאזורים בהם עלולים להיווצר מטרדי רעש, רכבת ישראל מחויבת להכין מסמך אקוסטי עפ"י הוראות התכנית. מיגון אקוסטי, במידה ויידרש, ניתן יהיה להקים ברצועת המסילה מתוקף תכניות למסילות הכלולות בתכנית זו.

(ב) התחייבויות קודמות של הרכבת - ביצוע התחייבויות קודמות של הרכבת אינו מעניינה של תכנית זו. עם זאת, ועדת המשנה רשמה לפנייה את הודעת המשנה למנכ"ל הרכבת שהזמין את המשיגים להידבר עם רכבת ישראל בפורומים מתאימים בנושא זה. ראוי כי חב' רכבת ישראל תעמוד בהתחייבויותיה. בנוסף, כצעד בונה אמון בין רכבת ישראל לרשויות השוכנות לאורך המסילה, מצפה ועדת המשנה לביצוע כל החובות הקיימות מכח תכניות קודמות מהר ככל הניתן.

7. מסמכי תכנון מפורט לביצוע, מעורבות רשויות מקומיות, אחריות מהנדס העיר

הוגשו השגות שונות של מהנדסי רשויות/ועדות מקומיות אשר ביקשו לאפשר מעורבותם בנושאים הקשורים לעיצוב מערכת החשמול.

כמו כן, הוגשו השגות כנגד סעיף 4.1.2 ב' (2) (ג), לפיו במקרה של אי-הסכמת בעלי הזכויות הזכאים למיגון נגד קרינת אלמ"ג, מהנדס העיר יגיש מכתב המצהיר ומאשר כי נעשו מאמצים להסביר ולשכנע את בעלי הזכויות בדבר חשיבות המיגון, ולמרות זאת הם סרבו להתקנים.

החלטה: לקבל את ההשגות בחלקן.

לעניין מעורבות מהנדסי הוועדות המקומיות בעיצוב - מובהר כי בהתאם להוראות, התיאום בנושאים העיצוביים הקשורים לטיפוסי העמודים בשטחים אורבאניים נצפים, הוא עם מהנדסי הרשויות המקומיות. בנוסף, לדיוני ועדת המשנה למסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע, מוזמנים מהנדסי הוועדות המקומיות.

לעניין החלת הסעיף של תיאום עם מהנדסי הרשות המקומית גם בקטעי נחלים - לדעת ועדת המשנה, עיצוב קטעי נחלים, בניגוד לקטעים אורבאניים הספציפיים לכל עיר, מן הראוי שיעשה בראיה כלל ארצית. עם זאת, כאמור לעיל, מהנדסי הוועדות המקומיות מוזמנים לשיבות ועדת המשנה למסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

לעניין אחריות מהנדס העיר – ועדת המשנה החליטה לקבל את ההשגות ולתקן את הוראות התכנית בהתאם להחלטה בסעיף 3.5 להשגה העצמית של רכבת ישראל (השגה מס' 1), כמפורט להלן.
לענין דרכי גישה ושטחי התארגנות – להשגות מענה בסעיף 6.3 יא בהוראות התכנית.
לענין היתרי בניה לתה"רים – ועדת המשנה החליטה כי מהנדס הוועדה המקומית יוכל להעביר התייחסותו למסמכי ההיתר תוך 21 יום.

8. תשתיות חשמל – הטמנה – הוגשו השגות אשר ביקשו להטמין את קווי החשמול ואת קווי החשמל המחברים לתה"רים.

החלטה: לדחות את ההשגות.

קווי החשמול הם עיליים בהתאם לחלופה הטכנולוגית שנבחרה – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 4 לעיל. קווי ההזנה מהתה"רים למערכת החשמול הם טמונים. התה"רים ככלל מוקמו ליד קווי 161 ק"ו קיימים או מתוכננים ועל פי רוב נדרשו להזנתם חיבורים קצרים. כל עוד לא התקבלה החלטה במוסד התכנון הרלוונטי על הטמנת קווי 161 ק"ו, אין ועדת המשנה רואה טעם בהטמנת קטעי החיבור הקצרים.
עם זאת, ועדת המשנה החליטה, כי ככל שמוסד תכנון יחליט על הטמנת קווי 161 ק"ו עיליים, תכנית שכזו, שתכלול את תוואי הקו בתחום התת"ל, לא תהווה שינוי לתת"ל.

9. תאום עם תשתיות אחרות

הוגשו השגות שונות של חברות תשתית, תאגידים ורשויות (תש"ן, קצא"א, רשות שדות התעופה, רשות התעופה האזרחית, ועוד) שטענו כי הוראות התכנית אינן מבטיחות מיגון מספק של התשתיות מפני השפעות קרינת האלמ"ג. במהלך הדיונים, נוהלו מגעים בין יזם התכנית לבין נציגי חברות התשתית המיוצגות ע"י משרד האנרגיה והמים, ובסופן הושגה הסכמה באשר לשינויים שיוכנסו בהוראות התכנית בנוסף להסכם בין הצדדים.
כן הוגשו השגות של בעלי תשתיות פרטיות, אשר ביקשו להבטיח תיאום עמם בכל הנוגע לפגיעה בתשתיותיהם.

החלטה: לקבל את ההשגות בחלקן.

לעניין השגות רש"ת ורת"א – ועדת המשנה מקבלת את הנוסח המוסכם על המשיגים ויזם התכנית, והחליטה לתקן את מסמכי התכנית בהתאם (פירוט ראה בפרק ההשגות הפרטניות).

לעניין השגות חברות התשתית הקויות – במהלך השימועים התקיימו מגעים בין חברות התשתית ליזם התכנית באמצעות משרד האנרגיה והמים, אשר הובילו להסכמות בנוגע לתיקונים בהוראות התכנית שעיקרם הגנה על הקווים מפני קורוזיה, מקבילות וזרמים תועים. ועדת המשנה אימצה חלק מהסכמות אלה – ראה החלטות בהשגות הפרטניות של חברות התשתית ובסעיף 14 להלן.
למען הבהירות תתווסף בסעיף 1.9 בהוראות, הגדרה למונח "תשתיות ראשיות". חברות ורשויות התשתיות הראשיות הן: חח"י, רשות הגז הטבעי, נתג"ז, מקורות, תש"ן, קצא"א.

כמו כן, ועדת המשנה החליטה כי ס' 6.3 ה בהוראות יורחב בנוגע למסמכים הקשורים לתיאום תשתיות ראשיות כדלהלן:

א. יוגש מסמך המפרט את השפעות חשמול הרכבת על התשתיות הראשיות והפעולות המוצעות על ידי הרכבת לטיפול בהן, לרבות עמידה בתנאי הבטיחות לסוגיית מקבילות בתיאום עם רשות הגז.

ב. יוצג מיפוי קווי התשתית הקיימים והפעולות הנדרשות בכל אחד מהם לצורך מיגוןם ולצורך החזרתם למצב פעולה.

לעניין תשתיות משניות – ועדת המשנה מבהירה כי בהתאם לסעיף ג.4.1.2 מגישי התכנית אחראיים למגן את כל קווי התשתית. בנוסף, תורחב הרישא של ס' ג.4.1.2. כלהלן: "לעת ביצוע התכנית יתואמו פרטי העבודה המתוכננת, על סמך סקר מקדמי..."



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

10. קווי 161 קילו-וולט

תת"ל 18 אושרה להעברה להעברת והשגות באוגוסט 2010. לאור החלטת משרד הפנים ממאי 2012 לפיה הקמת קווי 161 ק"ו תעשה בתכנית, חח"י הגישה השגה בה היא מבקשת לצרף לתת"ל 18 את הרצועות הדרושות לתת"רים (כמפורט בהשגה הפרטנית), או לחילופין להגיש תכנית משלימה לתת"ל 18 שעניינה רצועות החשמל.

החלטה: לקבל את ההשגה בחלקה.

כאשר החליטה מליאת הות"ל על פרסום התכנית להשגות הציבור, היא השתכנעה שבעת עריכתה נבחנה, בין היתר, אפשרות הולכת החשמל במתח עליון אל התת"רים. בנקודת הזמן הנוכחית, על מנת שלא לעכב את קידום התכנית העיקרית, על רכבת ישראל בשיתוף עם חח"י להגיש בהקדם תת"ל משלימה שתכלול את כל קווי החשמל במתח עליון הדרושים לצורך פרויקט החשמל.

11. קנ"מ ומידת פירוט המסמכים

התקבלו השגות שטענו כי קנ"מ של 5,000: 1 במסמכי התכנית אינו מפורט דיו על מנת לאפשר התמצאות והבנה, בעיקר בכל הנוגע לקונפליקטים ומגבלות הבניה.

החלטה: לדחות את ההשגות.

במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה הוכנו שני כרכי תסקיר קונפליקטים, אשר ממפים את כלל המבנים המצויים בשלמותם/בחלקם בגבולות התכנית. התשריטים נערכו בקנ"מ 2,500: 1 על רקע מיפוי פוטוגרמטרי, ואף מפורטים בו כל המבנים המצויים בקונפליקט בטבלה רלוונטית לכל תשריט. ועדת המשנה מצאה כי תשריטים אלה נותנים מענה מפורט דיו לצורך התמצאות והבנה.

12. טענות בעניין כתב שיפוי, ירידת ערך היטל השבחה וטענות לשיפוי בגין עילות שבדין הכללי

משיגים רבים העלו דרישה להגדלת השיפוי לוועדות המקומיות לשיעור של 100%, בניגוד ל-70% כפי שהוגדר בתכנית שהועברה להעברת והשגות. טענה זו עלתה לעיתים במשולב עם הטענה לפיה יש הצדקה לכתב שיפוי מלא כיוון שהרשות לא תוכל לגבות היטלי השבחה בגין אישור התוכנית. כן, נטען כי התכנית תפגע בבעלי הזכויות במקרקעין בתחום התכנית והגובלים בה, וכי יש לפצות את הנפגעים. רשויות מסוימות טענו כי החשמול עלול להביא לגל של תביעות נזיקין כנגד הרשות ויש לדאוג לכתב שיפוי מתאים.

החלטה: לדחות את ההשגות.

ועדת המשנה סבורה, כי מדובר בתכנית המביאה לשיפור בנגישות ובזמינות של הרכבות, להפחתת רעש בתחנות, להפחתת זיהום אויר לאורך קווי המסילות, למעבר לתחבורה ציבורית וכיו"ב. לפיכך צפויה תועלת ציבורית מתכנית זו.

הוועדה מציינת כי ככלל, תביעות על פי סעיף 197 לחוק התו"ב מוגשות כנגד הרשות המקומית. בתוכנית זו אומץ המנגנון הקבוע בסעיף 119 ד' לחוק התו"ב, המטיל על הרכבת שיפוי בגובה של 70% ועל הוועדות המקומיות 30%, כאשר למנגנון זה קיים מנגנון משלים עבור רשויות הטענות לאי-יכולת לשאת בעלות הפיזי ככל שיקבע על ידי מוסד מוסמך. הוועדה סבורה שיש בכך מענה הולם באשר לטענות בנוגע לכתב השיפוי.

לעניין טענות שעלו בנוגע לתביעות על פי סעיף 197 לחוק התו"ב בגין אישור התוכנית וטענות שעלו בנושא של היטלי השבחה - הוועדה דוחה את הטענות; נושאים אלו מוסדרים בדין ויש לבררם במסגרת המתאימה.

באשר להשגות נוספות בהן עלתה טענה לפיה על היזם למסור כתב שיפוי שיכסה תביעות נזיקין אפשריות - הוועדה דוחה השגות אלה. ככול שתיווצר למאן דהוא עילה מכוח הדין הכללי ניתן יהיה לברר את עצם החבות ואת חלוקת האחריות במסגרת אותם דינים. אין באמור כדי לומר שעילה שכזו אכן קיימת.

13. בחינת כדאיות כלכלית



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

נשמעו השגות רבות באשר לעלויות תכנית החשמול, ונטען כי לא נערכה בדיקת כדאיות כלכלית לתכנית התומכת בקידומה.

החלטה: לדחות את ההשגות.

למליאת הוועדה הוצגה בדיקת כדאיות כלכלית שהוכנה ע"י מומחים כלכליים שהעלתה כי יש בפרויקט יתרונות כלכליים. בנוסף, בישיבת הוועדה מאוקטובר 2010, הבהיר נציג אגף התקציבים באוצר שהתכנית מוסכמת על משרד האוצר ושהממשלה רואה בפרויקט פריצת דרך להעברת נוסעים לשימוש בתחבורה ציבורית. יתרה מכך, ממשלת ישראל החליטה במסגרת החלטת "נתיבי ישראל תכנית תחבורה לפיתוח הנגב והגליל" כי יש לבצע את תת"ל 18, הכוללת גם קווים שמטרתם חיבור המרכז לפרפריה, ושמדובר בתכנית בעלת חשיבות לאומית. תכנית זו מהווה שלב ראשון של חשמול מערך המסילות בישראל. מערך חשמול למסילות נוספות יקודם לפי הצורך. יצוין כי תכניות רבות למסילות כבר כללו הוראות עקרוניות להוספת מערך החשמול בתכנית שזה יהיה עניינה.

14. ריכוז תיקונים במסמכי התכנית הנובעים מהחלטות ועדת המשנה (הן בפרק הכללי לעיל והן בהשגות הפרטניות להלן):

א. הוראות התכנית (התיקונים הם על פי סדר הסעיפים בהוראות).

1. **דברי הסבר** – לתקן בהתאם להחלטה כי סף הקרינה המגביל יעמוד על 4 מ"ג ממוצע יממתי בגבול התכנית.

2. **סעיף 1.2 – שטח התכנית** – יש להוסיף את שטחי התה"רים או להבהיר שהשטח כולל אותם.

3. **סעיף 1.5.2 (1)** – לשנות את הכותרת ל: מסילות קיימות ומאושרות
(3) – לשנות את הכותרת ל: בשטחים המיועדים למתקנים הנדסיים (תה"ר).
סעיף ה' – להוסיף את המילה "מוצע" אחרי תחמ"ש.

4. **סעיף 1.5.5 – רשימת גו"ח**

- כותרת הסעיף תפנה לרשימת הגו"ח בסוף ההוראות. את הרשימה עצמה יש לסדר על פי חלוקה למרחבי תכנון, ולהעבירה לסוף ההוראות.
- ככל שרלוונטי, יש לתקן רשימת גו"ח בעקבות שינויים בקו הכחול של התכנית (ראו להלן).

5. **סעיף 1.6**

לתקן את הטבלה כדלהלן:

מספר תכנית מאושרת	סוג יחס	הערה ליחס	מספר י.פ.	תאריך
תמ"א\4 על שינוייה	כפיפות	על תחום התכנית חלות הוראות והגבלות בניה לעניין גובה.	1522	1.05.1969
תמ"א\15 על שינוייה	כפיפות	על תחום התכנית חלות הוראות והגבלות בניה לעניין גובה.	4884	25.5.2000



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

להוסיף מתחת לטבלה:

וכן כל תכניות המתאר המקומיות בתחומה.

(1) כוחה של תכנית זו עדיף על כל תכנית אחרת, אלא אם נאמר במפורש אחרת בהוראות תכנית זו.

(2) תכנית זו אינה משנה את קווי הבניין או מגבלות הבנייה והפיתוח שנקבעו בתמ"א 23 על שינוייה, או בחוקים, בתקנות ובכל תכנית אחרת שבה נקבעו קווי בניין למסילת הברזל.

(3) שימושים שהיו מותרים על פי כל דין בשטח התכנית ערב אישורה של תכנית זו, ימשיכו להיות שימושים מותרים עד לתפיסה בפועל של השטח על ידי מגיש התכנית.

6. סעיף 1.7 - מסמכי התכנית

לציין בתכנית הבינוי לכל תה"ר גם את התחמ"ש.

7. סעיף 1.9 - הגדרות

- לתקן ההגדרה של סף קרינה מגביל – 4 מ"ג ממוצע יממתי בגבול התכנית.
- להוסיף הגדרה של "תשתיות ראשיות".
- להוסיף הגדרה ל"תא ביקורת".

8. סעיף 3.1 – טבלת שטחים – יש לתקן תאי שטח בהתאם לתיקונים בתשריט (ראו סעיף ב' להלן).

9. סעיף 4.1.1: לתקן את נוסח הסעיפים כדלהלן:

א. לצד הגדרת יעוד "מגבלות בניה ופיתוח" יתווסף בסוגריים "(אלמ"ג)".

ב. סעיף קטן א' ינוסח כלהלן (במקום הנוסח הקיים בשלמותו):

בשטח זה מותרים כל השימושים שהותרו או יותרו עפ"י כל דין.

בנוסף, תותר הקמת והעתקת קווי תשתית והמתקנים המשרתים אותם כנובע מתכנית זו באישור בעלי המקרקעין.

לא תותר בניית מבנים ולא תאושר תכנית למבנים למעט אלו אשר בהם הוכח למוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית, לאחר התייעצות עם יזם התכנית, וקבלת חו"ד מהממונה על קרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל, כי לא מתקיימת קרינה חורגת מהסף המגביל."

סעיף קטן ב' (במקום הנוסח הקיים בשלמותו)

מגבלות הבניה חלות גם על המימד האנכי מעל ומתחת למפלס מסילות הברזל. בכל מקום בו הותרה בניה מעל או מתחת למסילה תחול המגבלה הבאה:

מעל המסילה ומתחתיה יותרו כל השימושים שהותרו או יותרו עפ"י כל דין, למעט במבנים, או בחלקים ממבנים, אשר רצפתם היא במרחק אנכי קטן מ- 25 מ' ממפלס פסי מסילת הברזל עצמם.

למרות האמור לעיל, תותר בניית מבנים מעל המסילה ומתחתיה שרצפתם נמצאת במרחק אנכי קטן מ- 25 מ', אם הוכח למוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית, לאחר התייעצות עם יזם התכנית, וקבלת חו"ד מהממונה על קרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל, כי לא מתקיימת קרינה חורגת מהסף המגביל."

סעיף קטן ג'

לתקן את נוסח הסעיף כדלהלן:



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

על אף האמור בסעיף א' ו-ב' לעיל, יותרו בשטח זה בנייתן והשימוש בהן של **תחנות רכבת** מכל סוג שהוא וכן כל מבנה דרך או מתקן באישור רכבת ישראל.

סעיף קטן ד
לתקן את הסעיף באופן שיאחד את ההגדרות של רצועת קצה ורצועת ביניים.

סעיף קטן ו
לתקן את האיור ולבטל האבחנה בין רצועת קצה ורצועת ביניים, וכן להוסיף התייחסות לממד האנכי מעל ומתחת למסילה.

להוסיף סעיף קטן חדש
להוסיף לרשימת השימושים את הפעולות הנדרשות בסביבה החופית.

10. סעיף 4.1.2. א. (3) – לתקן את נוסח הסעיף כדלהלן:
ועדת המשנה תהא רשאית לאשר את הקמתם של **מתקנים נוספים**, דומים או משופרים מבחינה חזותית-נופית לאלה המתוארים במסמכי התכנית, המיועדים לצמצם את טווח הקרינה האלקטרו-מגנטית (ראו סעיף ב' להלן) או לצמצם השפעות סביבתיות אחרות.

11. סעיף 4.1.2. ב (1) – יש להפנות לסעיף 4.1.2. ב (2) (ג) במקום לסעיף 3.

12. סעיף 4.1.2. ב (2) – יש להפנות לסעיף 4.10 במקום 4.11.

13. סעיף 4.1.2. ב (2) ב (ג) בולט שני – יש לכתוב "כמתואר בתסקיר" במקום "כמתואר בסעיף קטן א'".

14. סעיף 4.1.2. ב (2) (ג): לתקן את נוסח הסעיף כך שתשונה תחילת הסעיף לנוסח "לגבי מבנים קיימים ו/או מאושרים על פי כל דין בתחום מגבלות הבניה והפיתוח, במלואם...".
וכן שיוסרו המילים "מכתב מאת מהנדס הוועדה המקומית המאשר" בבולט השלישי בסעיף הנ"ל.
בסיפא של הסעיף יתווסף המשפט "מובהר בזאת כי הזכות למיגון מפני קרינת אלמ"ג אינה פוקעת ותירשם ע"פ דין".

15. סעיף 4.1.2. ג (5) – יתווסף אחרי רפואי, אזרחי, "או ציוד אחר". לאחר המילה "קונפליקט" תוסר המילה "ברור". ולאחר איזכור תקן en50121-2 יתווסף "תקני iec, en, ansi המקובלים ע"י מכון התקנים הישראלי ורשויות המוסמכות לנושא".
בסעיף קטן (ב) יש להפנות לסעיף 4.1.2. ג (5) (א) במקום לסעיף 9.3.1.

16. סעיף 4.1.2. ד – לתקן את הנוסח במשפט השני, כדלהלן:
מערכת הפתרונות כנגד התחשמלות תותקן על כל מרכיבי מערכת החשמול בתת"ל 18, בכל הארץ, לרבות תה"רים, תחמ"ש ופורטלים.

17. סעיף 4.3.2 – שטח לתפעול מסילה
תנאי להיתר לתה"רים יהיה התייעצות עם מהנדס הוועדה המקומית הרלוונטית.

18. סעיף 4.8.1 א – לתקן את נוסח הסעיף כדלהלן:

- בשטח זה יחולו השימושים וההוראות שייקבעו בתכנית אחרת לשטח זה.
- להחליף בין סעיף א לסעיף ג; למחוק את "על אף האמור לעיל" בסעיף ג' ולהעבירו לסעיף א.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

19. סעיף 4.8.1 ב
יש לתקן את ההפניה לסעיף 7.10.2
20. סעיף 4.10 – יש לתקן הכותרת ל: חזית עם הוראות מיוחדות.
יש להוסיף הפניה למסמך בו מוצגים האמצעי להפחתת הקרינה.
21. סעיף 5 – טבלת שטחים
יש לפרט בטבלה את שטחי המגרשים של התה"רים.
22. סעיף 6.3 ז' – צריך להפנות לסעיף 4.1.2 (ג) (4) במקום לסעיף 9.3.
23. סעיף 6.3 ט – צריך להפנות לסעיף 6.1 במקום לסעיף 9.7.
24. סעיף 6.3 י' – צריך להפנות לסעיף 4.1.2 ד' במקום לסעיף 9.4.
25. סעיף 6.3 – יש להוסיף תת-סעיף, כדלהלן:
מסמכים הקשורים לתיאום תשתיות משק המים והאנרגיה:
מסמך המפרט את השפעות חשמול הרכבת על התשתיות הראשיות והפעולות המוצעות על ידי הרכבת לטיפול בהן, לרבות עמידה בתנאי הבטיחות לסוגיית מקבילות בתיאום עם רשות הגז וחח"י.
מיפוי קווי התשתית הקיימים והפעולות הנדרשות בכל אחד מהם לצורך מיגוןם ולצורך החזרתם למצב פעולה.
לס' 6.4 ס' 1 יתווספו המילים "בתחום התכנית" וימחקו המילים "בתחום מקרקעי רכבת ישראל". יובהר כי מיקום שטחי התארגנות ברצועת הביניים יחויבו בהסכמת בעל המקרקעין.
26. סעיף 6.5 – עתיקות - יש לעדכן הנוסח בהתאם לנוסח המעודכן של מבא"ת.
27. סעיף 6.6 ב – הפקעה ורישום
לתקן את נוסח הסעיף כדלהלן:
הסדרת רישום השטחים שהופקעו בלשכת רישום המקרקעין תעשה על ידי מגיש התכנית, או כל רשות מוסמכת אחרת או על ידי בעלי הקרקע ועל חשבון מגיש התכנית.
28. להוסיף תת סעיף 6.7 כדלהלן:
6.7 הגבלות בניה בגין בטיחות טיסה
א. בתחום מישורי המעבר והמגנ"לה הגובה המירבי המותר לבניית מערכת החשמול יהיה נמוך ב-15 מ' מהמפורט בתמ"א/4/2.
ב. מסמכי תכנון מפורט לביצוע בתחום המקרקעין של נתב"ג או בתחום הגבלות הבניה בגין בטיחות טיסה של שדות התעופה חיפה, הרצליה ונתב"ג, או בתחום הגבלות הבניה בגין בטיחות טיסה של שדות תעופה ומנחתים- קיימים ומאושרים, ובנוסף להם שדות תעופה



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

הכלולים ברשימת השדות בסעיף 7 בפרק א' לתמ"א 15, יהיו באישור רש"ת ורת"א, לפי עניין.

29. להוסיף להוראות סעיף שייקרא גמישות ויחס לתכניות אחרות, כדלהלן:

התכנית אינה משנה את ייעודי הקרקע בתחום מגבלות הבניה והפיתוח. לגבי שטחים אלה יחולו הוראותיהן של תכניות מקומיות, מחוזיות או ארציות, אך בכפוף למגבלות הבניה והפיתוח המפורטות בתכנית זו. שינוי יעוד, שימוש או שינוי בהוראות התקפות לגבי השטחים הללו, לא יהווה שינוי לתכנית זו, כל עוד נשמרו ההוראות המגבילות את הבינוי והפיתוח שנקבעו בתכנית זו.

תכניות אשר תשנה את הקביעות במסמכי תכנית זו בנושאים המפורטים להלן, לא תיחשבה כשינוי לתכנית זו ובלבד שתאושרנה על פי כל דין:

- א. שינויים בהוראות הבינוי והפיתוח של התה"רים, לרבות הרחבתם ותוספת זכויות בניה.
- ב. שינויים בהתווייתן של מסילות או רצועות מגבלות הבניה והפיתוח אשר נובעים משינויים בהתווייתן של מסילות הברזל.
- ג. תכנית להעתקת מתקני ו/או קווי תשתית, לרבות קווי 161 ק"ו.
- ד. תכנית בשטח התחמ"ש המבוטל ליד כפר ויתקין/אביחיל.
- ה. מיקום חליפי לתה"ר בבאר שבע.
- ו. תכנית למתקנים נוספים למערכת החשמול, לרבות תוספת תה"רים.
- ז. תכנית למעברים מעל או מתחת למסילות.

30. להוסיף להוראות סעיף שייקרא היועצות, כדלהלן:

בכל מקום בו נדרשת היועצות או חוות דעת, היא תימסר תוך 21 יום מיום שנדרשה על ידי מוסד התכנון, אלא אם כן קבע פרק זמן ארוך יותר. מוסד התכנון רשאי לדון בתכנית גם ללא חוות דעת אם חלף המועד להגשתה. סעיף זה אינו חל במקום בו נדרש אישור סטטוטורי.

31. סעיף 7.1 - טבלת שלבי ביצוע – להוסיף שלב ניטור של רעש ואלמ"ג בהתאם לכתב ההתחייבות של הרכבת.

32. סעיף 7.2 – יש לשנות את כותרת הסעיף ל: זמן משוער לביצוע התכנית

33. יתווסף סעיף הנוגע לאופן ניטור קרינת אלמ"ג ואקוסטיקה אשר יפנה לכתב ההתחייבות של ר"י.

ב. תשריט מצב מוצע

1. לצמצם את הקו הכחול בהתאמה לתכנית בב/572 על פי ההסכם בין הצדדים.
2. לשנות את הייעוד של השטח בין המסילה המאושרת לתה"ר ויתקין ל"ייעוד על פי תכנית מאושרת אחרת".



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

3. יש לסמן את הגבלות הבניה בגין בטיחות טיסה של שדות התעופה חיפה, הרצליה ונתב"ג.

4. לצמצם את הקו הכחול בצמוד למכון ויצמן (תיקון "השפיץ").

5. להוסיף לייעוד מגבלות בניה ופיתוח את המילה (אלמ"ג).

ג. תשריט מצב מאושר

ככל שישנם אי דיוקים משמעותיים במצב המאושר – יש לתקנם. (התקבלו הערות על כך בין היתר מעיריית תל אביב, חדרה, ועדה מקומית שומרון, מועצה אזורית עמק חפר, וכן הערות מחוז מרכז בנוגע לסימון תכניות תשתיות).

ד. תכנית אזוריים מיוחדים

1. למחוק סימון גרפי מיותר באזור חציית צירי טיול ונחלים בנחל אלכסנדר.
2. להוסיף סימון גרפי, לצורך התמצאות בלבד, בתשריט השטחים המיוחדים המסמן את קטעי המסילה הצמודים לכבישים 6, 531 ו-20 בהם יחול סף הקרינה מגביל של 10 מ"ג.

3. להוסיף סימון של שטח אורבני נצפה בקטעים הבאים:

- אזור התעשייה של כפר ויתקין
- רמלה - תעבורה ועד כביש 431 (מסילת לוד-נען)
- כל תחום העיר באר שבע
- כפר סבא – הקטע לאורך אזור התעסוקה, ממזרח לכביש 40
- הרצליה

ה. כרך קונפליקטים

לסמן את הנכס של בזק בשד' הנשיא בבאר שבע כקונפליקט.

**החלטות ועדת המשנה ביחס להשגות הפרטניות**

מספר השגה/ הערה	המשיגים/ המעירים
1	רכבת ישראל בע"מ
2	איגוד ערים אזור מפרץ חיפה - הגנת הסביבה
3	מלר"ז - המועצה הציבורית למניעת רעש וזיהום אוויר בישראל
4	עיריית חולון
5	רונית ויריב קלוגיני
6	מועצה אזורית חוף כרמל ונוספים
7	מועצה מקומית גילגוליה
8	מושב בני דרום
9	אוניברסיטת חיפה
10	ממגורות ומכוניות בע"מ
11	עיריית נתניה
12	מתכן אזור התעשייה הצפוני של נתניה
13	עיריית תל אביב
14	הוועדה המקומית לתכנון ולבניה באר טוביה
15	הקופה לתגמולים ופנסיה של עובדי הסוכנות היהודית לא"י בע"מ והשתתפויות בנכסים בישראל בע"מ
16	שמי בר (ח.ח) 1993 בע"מ
17	דן ואביבה זיגמונד/אילנה זיגמונד ונתן כץ/רפאל קלנר/צבי ועינת ויסמן
18	ועד ההורים המרכזי של בית הספר אשכולות בנימינה + ועד ההורים היישובי בנימינה-גבעת עדה
19	חברת מדידות
20	בעלי קרקע בכפר שמריהו והרצליה – אליהו גואטה
21	ועדה מקומית זמורה
22	עו"ד הפלר בשם 10 בעלי מקרקעין בקמפוס הנמל
23	מ.א. עמק חפר
24	ועד יישובי חוף חפר
25	כפר ויתקין
26	מושב אלישיב
27	ועד מושב אלישמע
28	מושב אביחיל
29	מ.מ. פרדיס
30	הוועד הישראלי לאונסקו
31	רשות שדות התעופה
32	רשות התעופה האזרחית
33	עיריית הרצליה
34	עיריית רמלה



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

35	עיריית חדרה
36	עיריית רמת השרון
37	עיריית כפר סבא
38	מושב בית ינאי
39	חברת בזק
40	ועדה מקומית שומרון
41	עיריית בני ברק
42	חברת החשמל
43	חברת רימון
44	עיריית הוד השרון
45	עיריית נס ציונה
46	מועצה מקומית בנימינה-גבעת עדה
47	אורליה קירמאייר
48	דוד טטרסקי
49	העמותה למען תכנון ופיתוח איכותי בחיפה (תופ"א)/ד"ר אריאלה ורנסקי
50	מיכאל מאיר-ברודניץ
51	שמואל גלבהרט
52	המועצה לשימור אתרי מורשת בישראל
53	כנסייה ובית הספר סנט לויס המרונית בחיפה והבישוף המרוני
54	מועצת הקהילה האורתודוקסית הלאומית בחיפה
55	דביר לנגר + עינת אברמוב
56	גיל אדלר
57	חברת יצחקי מחסנים
58	ועדה מקומית מורדות כרמל
59	ועדה מחוזית חיפה
60	ועדה מחוזית מרכז
61	ועדה מחוזית תל אביב
62	ועדה מחוזית דרום
63	עיריית חיפה
64	מיכה רטנר
65	פורום בת גלים
66	שותפות מסעדת מקסים
67	רם איזנברג
68	פדואה סרוג'י
69	העמותה לקדמה חברתית בחיפה
70	עמותת האדריכלים המאוחדים בישראל
71	עמליה סער
72	אחים כיאט
73	מאיר פרומקין



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

74	שרון שטיינבוך ויעל אברהמי
75	התנועה להחזרת העיר אל חיפה
76	שמואל קניג/ארז ישכרוב/עומר עמיקם/עבוד סומייה/ג'וסיף נג'אח
77	רחל ורשאי/רמי סלומון/אורן פלקסר/שיתי ג'נט/חורי נאדיא/גומעה קרולין/אייל ארגמן/כורזום לטיפה
78	יעל ארליך/גיל בר/מאיר בן זאב/לאוניד לפיקין/נג'אר פאדי
79	שאדיה ח'ראובה/ענבל ליבוביץ/רונה שחר/אמיר אברהם/גלבע נורית/יואב אוסיה
80	ארז ריבק/אורי ב'צקו/תמר דה לה זרדה/תמר בר אל ינר/עידן טמיר/עדי באום קשת/אבי שגב
81	עמותת האדריכלים המאוחדים בישראל
82	הקואליציה לבריאות הציבור
83	אדם טבע ודין
84	מכון ויצמן למדע
85	קצא"א
86	תש"ן
87	עו"ד דיאמנט בשם דניאל יצחקי תעשיות עץ – חדרה
88	עו"ד דיאמנט בשם דניאל יצחקי תעשיות עץ בע"מ – אשדוד
89	עו"ד דיאמנט בשם דניאל יצחקי תעשיות עץ בע"מ – רחובות
90	עו"ד דיאמנט בשם דניאל יצחקי – רמת השרון
91	עו"ד דיאמנט בשם מגדלי מירב - רמת השרון
92	עו"ד דיאמנט בשם יורשי שרה שמלצר וג'ורא רוזנבאום – הוד השרון
93	עו"ד דיאמנט בשם חברת רמיד את בנימין בע"מ – בני ברק
94	רשות העתיקות
95	תאגיד מי כרמל

מס' השגה: 1	תאריך שימוע: 12.12.12
המשיגים: רכבת ישראל בע"מ	
המייצג: ד"ר יוליה זיפלינגר	
עיקרי ההשגה	
(קו תחתון מסמן את התוספות המבוקשות ביחס להוראות התכנית שפורסמה להערות והשגות. קו חוצה מסמן מחיקה). 1. לסעיף 1.6 בהוראות התכנית - יחס בין תכניות - יש להוסיף, מתחת לטבלה את ההוראות הבאות: (4) <u>כוחה של תכנית זו עדיף על כל תכנית אחרת, אלא אם נאמר במפורש אחרת בהוראות תכנית זו.</u> (5) <u>תכנית זו אינה משנה את קווי הבניין או מגבלות הבנייה והפיתוח שנקבעו בתמ"א 23 על שינוייה, או בחוקים, בתקנות ובכל תכנית אחרת שבה נקבעו קווי בניין למסילת הברזל.</u> (6) <u>שימושים שהיו מותרים על פי כל דין בשטח התכנית ערב אישורה של תכנית זו,</u>	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

ימשיכו להיות שימושים מותרים עד לתפיסה בפועל של השטח על ידי מגיש התכנית.

2. לסעיף 4.1 – מגבלות בניה ופיתוח :

4.1.1 שימושים

סעיף 4.1.1 א – מבקשים לשנות את הנוסח הקיים כדלהלן :

"בשטח זה יותרו כל השימושים **שהותרו או יותרו עפ"י כל דין**, למעט שימושים הכרוכים בשהיית אדם על דרך קבע. ולא תותר בניית מבנים לשהיית אדם.

במבנים בהם הוכח לוועדה כי לא מתקיימת קרינה החורגת מהסף המגביל, יותר להשתמש לצרכי תעסוקה, משרדים ומסחר."

לא תינתן הקלה ממגבלת הבניה לגבי שימוש הכרוך בשהיית אדם."

לתקן את הסעיף באופן שיאחד את ההגדרות של רצועת קצה ורצועת ביניים.

סעיף 4.1.1 ב – מבקשים לשנות את הנוסח הקיים כדלהלן :

"מגבלות הבניה חלות על המימד האנכי מעל מפלס מסילות הברזל. בכל מקום בו הותרה בניה מעל המסילה תחול המגבלה הבאה :

מעל המסילה יותרו כל השימושים **שהותרו או יותרו עפ"י כל דין**, למעט במבנים, או בחלקים ממבנים, אשר רצפתם היא **במרחק אנכי קטן מ- 25 מ'** ממפלס פסי מסילת הברזל עצמם. במבנים אלה לא יותרו שימושים הכרוכים בשהיית אדם על דרך קבע ולא תותר שהיית אדם. ולא תותר בניית מבנים לשהיית אדם.

במבנים מעל המסילה שרצפתם נמצאת במרחק אנכי קטן מ-25 מ', אך הוכח לוועדה כי לא מתקיימת בהם קרינה החורגת מהסף המגביל, יותר להשתמש לצרכי תעסוקה, משרדים ומסחר."

3. סעיף 4.1.2 א הוראות בינוי :

3.1 מבקשים להוסיף לנוסח הקיים בסעיף קטן (2) (ד) כדלהלן :

"לא תותר הקמת פורטלים נוספים על פני רצף ארוך מ-2,500 מטר אם לא סומנו בתכנית האזורים המיוחדים, אלא לאחר אישורה של תכנית עפ"י כל דין, אשר תהווה שינוי לתכנית זו, למעט במקרה של מסילה הנמצאת בין מסלולי כביש. במצב של מסילה הנמצאת בין מסלולי כביש רשאית מליאת הוועדה לאשר הקמת רצף פורטלים ארוך מ-2500 מ'."

3.2 מבקשים לתקן את הנוסח הקיים בסעיף קטן (3) כדלהלן :

"ועדת המשנה תהא רשאית לאשר את הקמתם של מתקנים נוספים, דוגמים לאלה המתוארים במסמכי התכנית, המיועדים לצמצם את טווח הקרינה האלקטרו-מגנטית (ראו ס' ב' להלן) או לצמצם השפעות סביבתיות אחרות."

מבקשים לתקן את נוסח הקיים בסעיף קטן (4) כדלהלן :

3.3 מליאת הוועדה תהא רשאית להתיר בנייתם של מתקנים או עמודים נוספים, דוגמים לאלה המתוארים במסמכי התכנית, הנחוצים לתפעול מערכת החשמול המסילתית (להלן : מתקנים נוספים), בנוסף על אלו המצוינים במסמכי התכנית, אם נוכחה כי התקנתם תהא לרווחת הציבור, ולאחר שהוצגו בפניה חלופות להשגת המטרות שלשמן מבוקש להתקין את אותם מתקנים.

במקרה של בקשה לבניית מתקנים נוספים אשר הוועדה תמצא כי חזותם שונה באופן משמעותי מהמתואר במסמכי התכנית, תידרש הפקדתה של תכנית מפורטת לצורך התקנתם



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

של אותם מתקנים. תכנית כאמור לא תהווה שינוי לתכנית זו.

אם התקנת מתקן כאמור עלולה להביא למפגע סביבתי, יוצג בפני הוועדה דו"ח סביבתי, ערוך עפ"י הנחיות היועץ הסביבתי לוועדה, המציג את ההשפעה ודרכים למנוע או לצמצם אותה.

3.4 סעיף 4.1.2 ב – קרינה אלקטרו מגנטית :

מבקשים לתקן את הנוסח הקיים בסעיף קטן (2) (א), כדלהלן :

"מגישי התכנית אחראים לכך שמערכת החשמול המסילתית לא תגרום לקרינה גבוהה מהסף המגביל מחוץ לגבולות רצועת מגבלות הבניה והפיתוח, וכי לא תתקיים קרינה גבוהה מהסף המגביל במבנים קיימים בתוך אותה רצועה. למעט במצב של מסילות הגובלות בדרכים, במצבים אלה מגישי התכנית אחראים לכך שלא תתקיים קרינה גבוהה מהסף המגביל מחוץ לרצועת הדרך הקיימת."

3.5 מבקשים לתקן את הנוסח הקיים בסעיף 4.1.2 (2) (ג), כדלהלן :

"לגבי מבנים קיימים ו/או מאושרים על פי כל דין בתחום מגבלות הבניה והפיתוח, ברצועות הביניים וברצועת הקצה, במלואם או בחלקם, תבוצענה אחת או יותר מהפעולות הבאות, על מנת להבטיח שמערכת החשמול המסילתית איננה גורמת לקרינה גבוהה מהסף המגביל בתוך אותם בתים :

1. יותקנו, כחלק ממערכת החשמול, אמצעים להפחתת הקרינה כדוגמת האמצעים שפורטו בתסקיר.

2. אם הוועדה תשוכנע כי אמצעים להפחתת הקרינה כמתואר בסעיף קטן 1 לעיל אינם יעילים דיים, תותר התקנת אמצעי מיגון מפני הקרינה סמוך למבנים, עליהם או בתוכם.

3. אם הוועדה תשוכנע כי אמצעי מיגון מפני הקרינה כמתואר בסעיפים קטנים 1 ו-2 לעיל אינם יעילים דיים, יפעל מגיש התכנית לפינוי המבנים הקיימים.

במקרה של אי הסכמת בעלי הזכויות באותם מבנים המנויים בסעיף קטן זה, ולאחר שיוכח בפני הוועדה כי נעשו מאמצים להסביר ולשכנע את בעלי הזכויות לגבי חשיבות המיגון, וכי למרות זאת, סירבו בעלי הזכויות להתקינו, תוכל הוועדה לפטור את מגישי התכנית מנקיטת האמצעים להפחתת המיגון, או מחובת פינוי המבנים. להתקנת מיגונים כאמור, יציגו מגישי התכנית בפני הוועדה מכתב מאת מהנדס הוועדה המקומית המאשר כי נעשו מאמצים להסביר ולשכנע את בעלי הזכויות לגבי חשיבות המיגון, וכי למרות זאת הם סירבו להתקינו.

במקרה זה תוכל הוועדה לפטור את מגישי התכנית מנקיטת האמצעים להפחתת המיגון, או להורות להם לנקוט אמצעים אחרים, כפי שתמצא הוועדה לנכון.

3.6 מבקשים להוסיף תתי סעיפים לסעיף 4.1.2, כדלהלן :

1. יחס לתכניות אחרות :

התכנית אינה משנה את ייעודי הקרקע בתחום מגבלות הבניה והפיתוח. לגבי שטחים אלה יחולו הוראותיהן של תכניות מקומיות, מחוזיות או ארציות, אך בכפוף למגבלות הבניה והפיתוח המפורטות בתכנית זו. שינוי יעוד, שימוש או שינוי בהוראות התקפות לגבי השטחים הללו, לא יהווה שינוי לתכנית זו, כל עוד נשמרו ההוראות המגבילות את הבינוי והפיתוח שנקבעו תכנית זו.

2. החלת דיני הבטיחות והגהות בעבודה :

דיני הבטיחות והגהות בעבודה, כפי שיהיו בתוקף בעת לעת, יחולו על העובדים בתחום שטח זה.

4. מבקשים להוסיף סעיף כללי לסעיף ייעודי קרקע ושימושים, כדלהלן :

ישיבת וועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 2013-15525)



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

<u>4.12 שינויים לתכנית זו</u> <u>תכניות אשר תשנה את הקביעות במסמכי תכנית זו בנושאים המפורטים להלן, לא תיחשבה כשינוי לתכנית זו ובלבד שתאושרנה על פי כל דין:</u> <u>א. שינויים בהוראות הבינוי והפיתוח של התה"רים, לרבות הרחבתם ותוספת זכויות בניה.</u> <u>ב. שינויים זעירים בהתווייתן של רצועות מגבלות הבניה והפיתוח אשר נובעים משינויים בהתווייתן של מסילות הברזל.</u>	5. תיקון סעיף 5 מבקשים להגדיל זכויות הבניה ע"פ טבלת זכויות בניה המצורפת כנספח להשגה. ההגדלה נדרשת לצורך שינויים פנימיים במבנים, צורך בקירוי שנאים מטעמי תחזוקה ועוד. כמו כן, מבקשים להוסיף הוראה כדלקמן: <u>"הוועדה תהא רשאית להורות על מידות שונות של התה"רים מהמידות המצוינות בסעיף זה, אם יוכח להנחת דעתה כי השינוי מתחייב מאופי התחנה, הטופוגרפיה או כל סיבה הנדסית ו/או תפעולית אחרת."</u>
6. סעיף 6.1 אקוסטיקה: מבקשים למחוק את סעיפים א ו-ב. הנוסח המבוקש:	א. בשלב התכנון המפורט יוכן מסמך אקוסטי עפ"י הנחיית מתכנן הוועדה. המסמך יערך בהתאם להצעת התקן לרכבת המפורט במסמך "תקנות מסילות הברזל (יוכן מסמך רכבת) התש"ס-2000 גרסה 22a מיום 15/07/01. ב. מסקנות המסמך האקוסטי והמלצותיו האופרטיביות, אם תהיינה, יעוגנו במסמכי התכנון המפורט ויבוצעו כחלק מהקמת מערכת החשמול. לאחר השלמת בנייתם של התה"רים המוצעים בתכנית, ובטרם הפעלת הרכבות החשמליות, ייבדקו מפלסי הרעש שיווצרו ע"י הפעלת התה"רים במידה ומפלסי הרעש שימדדו לאחר הפעלת התה"ר יהיו גבוהים מעל הערכים המירביים, תנקוט הרכבת אמצעי מיגון אקוסטיים ככל שיידרשו להפחתת מפלסי הרעש מתחת לערכים אלה, בתאום עם היועץ הסביבתי של הות"ל.
"לאחר הפעלת הקו החשמלי הראשון יבצע יזם התכנית מדידות רעש בסמוך למסילה, במספר מקבלי רעש במצבים שונים: סרק, האצה, האטה ונסיעה במהירויות קבועות. המדידות תבוצענה תוך ששת החודשים הראשונים ממועד ההפעלה. על בסיס ממצאי המדידות הנ"ל תיערך השוואה בין מפלסי הרעש המופקים על ידי רכבת המונעת בקטר דיזל לבין המפלסים הנוצרים ע"י רכבת המונעת על ידי קטר חשמלי, במצבי הנסיעה השונים. השוואה זו תלמד על התרומה של הפרויקט להפחתת הרעש ותאפשר לכייל את המודל החיזוי על מנת להתאימו לסוג הקטרים אשר יופעל על ידי רכבת ישראל. במידה ויימצא כי פרויקט החשמול גרם להגברת הרעש, ומפלס הרעש החדש עולה על המפלסים המרביים שבהצעת התקן לרכבת "תקנות מסילות הברזל (רעש ורעידות שמקורם במעבר רכבת) התש"ס-2000 גרסה 2a מיום 15.7.01, תגבש רכבת ישראל מנגנון לבחינת רמות הרעש לאורך הקווים העתידיים להיות מחושמלים. במקומות שיידרש, תציע רכבת ישראל אמצעים לעמידה בהוראות הצעת התקן הנ"ל."	7. סעיף 6.3 מסמכי תכנון מפורט לביצוע: סעיף קטן ח'- מציעים לתקן את הנוסח כדלהלן: מסמך מפורט, מאשר ע"י בתיאום עם המשרד להגנת הסביבה, המתייחס לניטור הקרינה...



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

ממצאי הניטור.

8. סעיף 6.6 - הפקעה ורישום:
סעיף קטן ב' - מציעים לתקן את הנוסח כדלהלן:
- רישום הפרצלציה החדשה הסדרת רישום השטחים שהופקעו בלשכת רישום המקרקעין תעשה על ידי מגיש התכנית, או כל רשות מוסמכת אחרת, או על ידי בעלי הקרקע ועל חשבון מגיש התכנית.
9. תיקוני טעות סופר:
בסעיף 4.1.2 ב (1) – יש להפנות לסעיף 4.1.2 ב (2) (ג) במקום לסעיף 3.
בסעיף 4.1.2 ב (2) יש להפנות לסעיף 4.10 במקום 4.11.
בסעיף 4.1.2 ב (2) ב (ג) בולט שני יש לכתוב "כמתואר בתסקיר" במקום "כמתואר בסעיף קטן א'".
בסעיף 6.3 ז צריך להפנות לסעיף 4.1.2 (ג) (4) במקום לסעיף 9.3.
בסעיף 6.3 ט יש להפנות לסעיף 6.1 במקום לסעיף 9.7.
בסעיף 6.3 י צריך להפנות לסעיף 4.1.2 ד במקום לסעיף 9.4.
10. מבקשים להוסיף סעיף 6.3 ה' כדלהלן:
העתקת מתקן מקורות ו/או כל תשתית מקורות אחרת, לא תהווה שינוי לתת"ל 18, והעתקה בתחום הרצועה ובתחום קווי הבניה מתוקף תכניות מסילה, בכל שטח שאינו שמורת טבע, גן לאומי או יער, ועם קבלת אישור בעל הקרקע – תהא פטורה מהיתר בניה ותהא נדרשת למסמכי התכנית בלבד. "כמוכן, להרחיב את ההוראה שחלה בסעיף 4.1.1 כדלקמן: "סעיף זה כולל גם מתקני תשתית רלוונטית".
11. מבקשים להוסיף הגדרת "רצועה מרכזית" – שטח מקרקעי רכבת מאושר ו/או מוכרז עלפי כל דין. בשטח זה תותר הקמת מערכת החשמול המסילתית.
12. לנוכח השינוי המבוקש בסעיף 3.5, בעקבותיו מוסרים ההבדלים בין "רצועת ביניים" ל"רצועות קצה", מבקשים לשנות האיור המנחה בסעיף 4.1.1 – רצועת מגבלות בניה ופיתוח.

החלטות ועדת המשנה

1. **לקבל את ההשגה.** להוסיף מתחת לטבלה בסעיף 1.6 בהוראות את התכנית את הסעיפים המפורטים בהשגה, ולהבהיר בסעיף 1.5.2 כי מדובר אך ורק במסילות הקיימות ו/או המאושרות בלבד בתחומים אלה. בסעיף קטן 3 – יש להוסיף ברישא: "בשטחים המיועדים למתקנים הנדסיים (תה"ר)".
2. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ועדת המשנה מקבלת את הטענה שניסוח ס' 4.1.1 בסעיפיו א' ו-ב' יוצר פגיעה בזכויות במקרקעין שלא לצורך. כמו כן, בהתאם לס' 2 לפרק הכללי, ינוסח ס' 4.1.1 א' ו-ב' כדלקמן:
- "בשטח זה מותרים כל השימושים שהותרו או יותרו עפ"י כל דין.
- "לא תותר בניית מבנים ולא תאושר תכנית למעט אלו אשר בהם הוכח למוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית, לאחר התייעצות עם יזם התכנית וקבלת חו"ד מהממונה על קרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל, כי לא מתקיימת קרינה החורגת מהסף המגביל."
- "מגבלות הבניה חלות גם על המימד האנכי מעל ומתחת למפלס מסילות הברזל. בכל מקום בו הותרה בניה מעל ומתחת למסילה תחול המגבלה הבאה:
- מעל המסילה ומתחתיה יותרו כל השימושים שהותרו או יותרו עפ"י כל דין, למעט במבנים, או בחלקים ממבנים, אשר רצפתם היא במרחק אנכי קטן מ- 25 מ'.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

למרות האמור לעיל, תותר בניית מבנים מעל המסילה שרצפתם נמצאת במרחק אנכי קטן מ-25 מ', יותר או הכח למוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית, לאחר התייעצות עם יזם התכנית, וקבלת חו"ד מהממונה על קרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל, כי לא מתקיימת קרינה החורגת מהסף המגביל."

3.1 יזם התכנית הודיע כי לאחר בדיקה נוספת, הוא מסיר את ההשגה בסעיף זה.

3.2 לקבל את ההשגה בחלקה. מסמכי התכנית מציעים מגוון מתקנים להם מאפיינים עם עקרונות עיצוביים. ועדת המשנה מעוניינת לאפשר גמישות ככל שיוצגו בפניה אמצעים נוספים המיטיבים מבחינה חזותית-נופית. לפיכך המילה "דומים" לא תימחק מהסעיף, אך אחריה יוסף "או משופרים מבחינה חזותית-נופית".

3.3 לדחות את ההשגה. ועדת המשנה סבורה כי השארת הסעיף המקורי בשינוי שלעיל מותירה גמישות ליזם לבצע השינוי, במידה ויעלה הצורך, במוסדות תכנון שונים.

3.4 לדחות את ההשגה. ראה גם ס' 2 לפרק הכללי.

3.5 לקבל את ההשגה בחלקה. לתקן את נוסח הסעיף כך שתשונה תחילת הסעיף לנוסח "לגבי מבנים קיימים ו/או מאושרים על פי כל דין בתחום מגבלות הבניה והפיתוח, במלואם...". וכן שיוסרו המילים "מכתב מאת מהנדס הוועדה המקומית המאשר" בבולט השלישי בסעיף הנ"ל. בסיפא של הסעיף יתווסף המשפט " מובהר בזאת כי הזכות למיגון מפני קרינת אלמ"ג אינה פוקעת ותירשם ע"פ דין."

3.6 לקבל את ההשגה בחלקה. ועדת המשנה מקבלת את ס' ההבהרה באשר ליחס לתכניות אחרות. יתווסף ס' כללי בהוראות התכנית אשר יכיל הנוסח המוצע בסעיפים 3.6 ו' 4 להשגת הרכבת. כמו כן יאמר בסעיף כי מוסד התכנון שיבחן את הבקשה לשינוי יתייחס בין היתר למשמעויות על חשמוול מערך הרכבות הארצי בהיבטי קרינת אלמ"ג.

הוועדה לא מוצאת לנכון לקבל ההשגה בדבר סעיף להחלת דיני בטיחות וגהות בעבודה, אשר אינו בסמכות חוק התו"ב. בכל מקרה מובן מאליו שעל חברת רכבת ישראל לעמוד בכל החוקים והתקנות התקפות.

4. לקבל את ההשגה. יעוגן בהוראות התכנית סעיף שעניינו תכניות שלא תהווה שינוי לתת"ל, כדוגמת תכניות למסילות או שינויים במגבלות הבניה והפיתוח הנובעים מהסטות של רצועות מסילות, תכניות למתקנים נוספים למערכת החשמוול או למעברים מעל או מתחת למסילות.

5. ראה החלטה מסכמת בסוף הפרוטוקול.

6. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה סבורה כיוון ומדובר בטכני חדשה אשר כתוצאה ממנה תגבר כמות הקרונות ותדירות הרכבות, עולה צורך לבחון הנושאים התיאורטיים לעומקם ולאפשר לעת מסמכי התכנון המפורט לגבש את הדרישות בנושא. ועדת המשנה לא השתכנעה כי מסמך אקוסטי לעת התכנון המפורט אינו נדרש. ועדת המשנה דוחה את הדרישה לבטל ס' הנוגע לרעש מתה"רים. לעניין הטמעה בהוראות התכנית נושא מדידות רעש כמפורט בכתב ההתחיבות ראה ס' 6א' לפרק הכללי.

7. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה לא השתכנעה בדבר השינוי המבוקש בסעיף זה, ומצאה כי ראוי שהממונה על קרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל ייתן אישורו לאופן הניטור המוצג.

8. לקבל את ההשגה ולתקן את סעיף 6.6 בהוראות בהתאם לנוסח המוצע בהשגה.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

9. לקבל את ההשגה ולתקן את תיקוני הסופר בהתאם למפורט בהשגה.
10. לדחות את ההשגה.
11. לדחות את ההשגה. אין התכנית קובעת סוגיות קנייניות.
12. לקבל את ההשגה בחלקה. באיור "רצועת ביניים" ו"רצועת קצה" יתאחדו ל"רצועת קצה", וכן יתווספו המגבלות האנכיות מעל ומתחת למסילה.

מס' השגה: 2	תאריך שימוע: 12.12.12
המשיגים: איגוד ערים אזור מפרץ חיפה - הגנת הסביבה	
המייצג: ורד דרור - מרכזת תכנון סביבתי	
עיקרי ההשגה	
1. אין לקבל את הנחת התסקיר ומסקנותיו בדבר ערך של 10 מיליגאוס לקרינה אלקטרו מגנטית. מאז שהוא הוכן חלו שינויים. כיום עמדת המשרד להג"ס (מכתב מינואר 2011 של מנכ"ל משרד הבריאות והגה"ס) היא שסף החשיפה המרבי הוא 4 מיליגאוס ממוצע ביום לחשיפה רצופה וממושכת (4 שעות לפחות ביממה במהלך 5 ימים לפחות בשבוע). עמדה זו נקבעה בדיונים מקצועיים משותפים עם משרד הבריאות וזה הסף שצריך להיות מחייב. זה משליך על הוראות התכנית ואולי גם על הקו הכחול של התכנית. 2. יש לעדכן את טווח ההשפעה מהמסילה (תחום מגבלות בניה ופיתוח) בהתאם לבחינת מרחקים ביחס ל-4 מיליגאוס. יש לכלול בתשריט סימון של כל שימושי הקרקע וייעודי הקרקע בתחום המגבלות, מרחקם מהמסילה והצעת פתרונות שיאפשרו עמידה בערכי סף הקרינה. 3. יש להציג ולהסביר את האמצעים להקטנת השפעות קרינה אלקטרו מגנטית מאחר ולא ברורה יעילותם, בכמה פוחתת הקרינה וכיצד משתמשים בהם. 4. בתסקיר יש דרישה להכין נוהל למדידות בפועל, אולם אין לכך אזכור בהוראות. אין להותיר לוועדה לפטור את הרכבת מנקיטת אמצעים במקרה של אי הסכמה מבעלי הזכויות בהם (סעיף 4.1.2 ב' (2)(ג) בהוראות התכנית), מאחר והאחריות של הרכבת נותרת גם במקרה זה כיוצרת ה"זיהום". 5. יש למפות אזורים הצפויים בקונפליקטים (חשיפה לרמות קרינה מעבר לסף המגביל), ולהציע פתרונות בתחום המסילה. 6. לא נעשתה בדיקה של חשיפה מצרפית לקרינה אלקטרו מגנטית - שילוב של החשמול עם מקורות קרינה אחרים. יש לעשות זאת עתה. 7. יש לקבוע את סוג ורמת המיגון מקרינה אלקטרו מגנטית על פי ממצאי התסקיר ולא על פי מדידות בפועל (כפי שמתאפשר על פי סעיף 4.1.2 ב' (2) (ד) בהוראות התכנית), מאחר והתסקיר בחן עומס מרבי, ואילו המדידות עשויות לשקף מצב שבו פעילות הרכבת בעומס חלקי, או שלאחר המדידות, בחלוף זמן, יעלה מספר נסיעות הרכבת. יש לבצע זאת כבר עכשיו. 8. יש לערוך תיאום לתמ"א 1/א/3/13 בה מוצע גשר מעל המסילה הכולל חנויות ודוכנים	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

(שהייה קבועה).

9. יש לדרוש שחשמול הרכבת יהיה על ידי קטרים חשמליים בתקן EURO, אשר על פי הניתוח בתסקיר, רק הם יביאו להפחתה משמעותית ברעש (בהשוואה לקטרים אחרים אשר ישיגו שיפור מינורי בלבד במפלסי הרעש). יש להתנות שימוש בקטרים אלו מראש ולא לאפשר רכישת קטרים אחרים לאחר שיבוצעו מדידות רעש עם הפעלת הקו המחושמל הראשון. אם לא ניתן להכניס להוראות, יש לקבל התחייבות אחרת.

10. יש לתת פתרון לחריגות רעש של רכבות משא בלילות במסגרת תכנית זו.

11. מאחר והחשמול יבוצע בשלבים, יש לחייב, בשלבי הביניים, כתנאי להפעלת הקו החשמלי הראשון, ביצוע של מיגוני רעש נדרשים באזורים שטרם חושמלו (כגון חיפה והקריות).

12. יש לכלול הנחיות למניעת מפגעים מרעש בעת ההקמה, בהתאם להמלצות התסקיר בסעיף 4.2.6 בשינויים הבאים: בסעיף ב' - ללא המילים "ככל הניתן"; בסעיף ד' - אין לאפשר עבודות בלילה בשטחים עירוניים.

13. בתכנית סתירה פנימית – מצד אחד נוקטים חישובים מחמירים, ומצד שני קובעים מרווחי ביטחון נוספים בתחום התכנית.

החלטות ועדת המשנה

1. לקבל את ההשגה. ראה ס' 2 לפרק הכללי.

2. לדחות את ההשגה. סף הקרינה המגביל מתייחס לתחום התכנית שהועברה להערות והשגות. ראה פירוט בסעיף 2 בפרק הכללי.

3. לדחות את ההשגה. אמצעים להקטנת השפעות אלמ"ג מופיעים במסמכי התכנית – "מתקנים נלווים למערכת חשמול". התסקיר הציג את האמצעים ואת יעילותם. במהלך ההשגות, הם הוצגו על ידי היזם בשנית ובאופן מפורט יותר, וועדת המשנה השתכנעה כי בשלב התכנון המפורט, לכל מבנה שיימצא בקונפליקט בתחום התכנית, יינתן החישוב הנובע ממס' פרמטרים למרחק מהתה"ר, תדירות הרכבות, מהירות נסיעה, ועוד. יש מקום להבהיר כי על פי סעיף 2 לפרק הכללי, על היזם לעמוד בסף המגביל של 4 מיליגאוס ממוצע יממתי בגבול התכנית, וזאת ללא קשר למידת היעילות של אמצעי זה או אחר.

4. לקבל את ההשגה בחלקה. לעניין נוהל למדידות אלמ"ג בפועל, ראה ס' 2 לפרק הכללי, הנוגע להטמעה בהוראות התכנית של נושא זה כפי שמופיע בכתב ההתחייבות. לעניין פטור מנקיטת אמצעי מיגון במקרה של אי הסכמת בעלי הזכויות, ראה ס' 3.5 להשגת הרכבת (השגה מס' 1).

5. לדחות את ההשגה. נערך סקר קונפליקטים והתכנית אינה מתירה חריגה מסף הקרינה המרבי מחוץ לתחום התכנית. לעניין פתרונות בתחום המסילה, התכנית מציעה תחילה פתרונות בתחום המסילה, ורק אם אלו לא יביאו לפתרון מספק, ינקטו אמצעים מעבר לרצועת המסילה, כמפורט בתשובה להשגת רכבת ישראל, סעיף 3.5.

6. לדחות את ההשגה. כל ניטור החשיפה לקרינה הינו באחריות הממונה לקרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל, מכח חוק הקרינה הבלתי מייננת. נציג הממונה לקרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל הבהיר במהלך השימוע כי הניטור נעשה ממילא באופן מצרפי, כיוון שמכשירי הניטור אינם עושים הבחנה לגבי כמות הקרינה של כל מקור בנפרד. ועדת המשנה רואה בסוגיה המצרפית סוגיה טכני שעלולה להתעורר, וגם במקרים שכאלה על הרכבת לעמוד בדרישות הסף המגביל והנחיות הממונה על הקרינה.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

7. **לקבל את ההשגה בחלקה.** להשגה מענה בהוראות התכנית בסעיף 6.3 ו' ובמנגנון המצוין בכתב ההתחייבות של הרכבת המהווה חלק ממסמכי התכנית. על פי כתב ההתחייבות נלקחה בחשבון אפשרות לשינוי במשטר התפעולי, הן בהיבט קרינה והן בהיבט אקוסטיקה. כתב ההתחייבות יצורף למסמכי התכנית המחייבים. ראה גם ס' 2 לפרק הכללי. באשר לשינוי תפעול הרכבות, יובהר כי על רכבת ישראל להמשיך ולעמוד בהיתר ההפעלה שתקבל מהמשרד להגנת הסביבה, וכי ניטור הינו באחריות הממונה לקרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל בהתאם לחוק הקרינה הבלתי מייננת.
8. **לדחות את ההשגה.** התכנית אינה מונעת את היתכנות הגשר המוצע בתמ"א 1/א/3/13 אשר טרם אושרה. לעת התכנון המפורט תידרש בחינה של יחס למגבלות בניה אנכיות.
9. **לדחות את ההשגה.** סוג הקטרים אינו נושא הנקבע בתכנית סטטוטורית. בכל מקרה, בהתאם להוראות התכנית, הנושא האקוסטי ייבחן בשלב התכנון המפורט כדי לתת מענה למפלסי רעש חריגים.
10. **לדחות את ההשגה.** תכנית זו אינה מטפלת בנושא רכבות המשא. ראה גם ס' 6 לפרק הכללי.
11. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ראה ס' 6 לפרק הכללי.
12. **להשגה מענה בהוראות חוק מניעת מפגעי רעש ובסעיף 6.4 א בהוראות התכנית.** לעניין עבודות לילה, הדבר מחויב באישור הרשות המקומית.
13. **לדחות את ההשגה.** לעניין הטענה בדבר סתירה פנימית, תוספת השטח מצדי המסילות הכלול בקו הכחול, אכן מהווה טווח בטחון. הדבר נעשה על מנת לאפשר לרכבת גמישות תפעולית בתחום המסילות המאושרות, כדוגמת הסטת מסילות בתוך הרצועה, תוך עמידה בסף המגביל.

מס' השגה: 3	תאריך שימוע: 12.12.12
המשיגים: מלר"ז - המועצה הציבורית למניעת רעש וזיהום אוויר בישראל	
המייצג: חיליק רוזנבלום - יו"ר מלר"ז	
עיקרי ההשגה	
1. לא ניתן לקבוע שרמת הקרינה המרבית תהיה 10 מיליגאוס. המשרד להגנת הסביבה, שהוא הגוף המוסמך בנושא זה, קבע רמת סף ממוצעת של 2 מיליגאוס וסף קרינה מרבית של 4 מיליגאוס, לאחר היוועצות במשרד הבריאות. עקב כך, צפויה להיגרם פגיעה קשה בבתי מגורים ומבני תעסוקה הקיימים כיום בקרבת מסילות הרכבת, ולפגיעה בעובדי הרכבת השוהים ברכבת עצמה ובסמוך לה שעות ממושכות מדי יום. 2. יש לקבוע בהוראות התכנית שבמבני מגורים קיימים ומאוכלסים וכן במבני תעסוקה קיימים, לרבות מבנים וקרונות של הרכבת עצמה, לא תתאפשר קרינה מעל לסף של 2 מיליגאוס בממוצע או 4 מיליגאוס ברמה מרבית. הרכבת תחויב לנקוט באמצעים מתאימים להפחתת קרינה לרמות הסף בכל המבנים. 3. יש להכין סקר של כל המבנים הקיימים בתחום רצועות הרכבת אשר צפויה בהם קרינה מעל לסף ולכלול אותו במסמכי התכנית. 4. יש להכין תכנית ניטור ובקרה של קרינה אלקטרו מגנטית הן למבנים והן למתקני הרכבת ולכלול אותה במסמכי התכנית. התכנית תפרט את תכיפות המדידות ואמצעים לטיפול במקרה של חריגה מהסף. המשיג צירף הצעה מפורטת לאופן עריכת הניטור. 5. יש לבצע מדידות קרינה ע"י מעבדת קרינה שהוסמכה ע"י המשרד להגנת הסביבה והרשות להסמכת מעבדות. 6. בהיעדר חקיקה מחייבת, יש לקבוע בהוראות התכנית את רמות הרעש המותרות ליום - 70	

- ## החלטות ועדת המשנה

1. לקבל את ההשגה בחלקה. ראו סעיף 2 לפרק הכללי.
2. לקבל את ההשגה בחלקה. ראו סעיף 2 לפרק הכללי וכן החלטת ועדת המשנה בהשגת ועדה מחוזית חיפה (השגה מס' 59) סעיף 5.
3. להשגה מענה במסמכי התכנית, בשני כרכי קונפליקטים בתסקיר ההשפעה על הסביבה, ובסעיפים 1.2.4.1.ב.(2)(ב) ו-3.6.3.ז להוראות התכנית.
4. לדחות את ההשגה – מסמך שכזה יוכן לעת התכנון המפורט, באישור משרד הג"ס (ס' 6.3.ח להוראות התכנית). ראה גם ס' 2 לפרק הכללי לעניין הטמעת אופן ניטור האלמ"ג בהוראות התכנית.
5. לדחות את ההשגה – אופן ביצוע מדידות הקרינה מפורט בסעיף 4 לעיל.
6. לדחות את ההשגה – מפלסי הרעש נקבעו על פי טיוטת תקנות רעש ממסילות ברזל כפי שמעודכנת מעת לעת. בכל מקרה, בהתאם לסעיף 6 בפרק הכללי לעיל, בעת התכנון המפורט ייבדק נושא מדידות הרעש והאמצעים למיגון ככל שידרשו.
7. לדחות את ההשגה – ראה ס' 3 לפרק הכללי.
8. לדחות את ההשגה – ראו סעיף 7 לעיל.
9. לדחות את ההשגה. צריכת החשמל בגין חשמול המסילות מהווה כאחוז אחד בלבד מצריכת החשמל הכוללת במדינה. חברת החשמל עצמה לא השיגה בעניין זה, ואף לא העלתה סוגייה זו בעת הופעתה מול הוועדה בהזדמנויות השונות.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

10. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה לא השתכנעה כי הוצגו נתונים חדשים בהשגה הנ"ל, המצריכים הכנת תסקיר חדש. ראה גם סעיף 2 לפרק הכללי.
11. לדחות את ההשגה. ראה ס' 4 לפרק הכללי.
12. לדחות את ההשגה. ראה ס' 4 לפרק הכללי.
13. לדחות את ההשגה. מערכת החשמול הינה מערכת חד פאזית ועל כן לא ניתן ליישם סיכול של פאזות שונות.

מס' השגה : 4	תאריך שימוע : 12.12.12
המשיגים : עיריית חולון	
המייצגים : לא הגיעו לדיון. השגתם הוקראה.	
עיקרי ההשגה	
1. מבקשים לבחון מחדש את נושא הטמנת קווי התשתיות בכלל ובאזורים בנויים וציבוריים פתוחים בפרט.	
2. מבקשים לקבוע שיפוי בשיעור 100% במסגרת הסכם בין הרכבת לבין הוועדה המקומית.	
3. מגמות התכנון הסביבתי קובעות העדפה ברורה להטמנת קווי החשמל ככל שניתן בכל האזורים, ובאזורי פיתוח חדשים בפרט, אנו מבקשים להצטרף ולחזק את התנגדות המשרד להגנת הסביבה על כל היבטיה.	
4. מבקשים לקבל מסמכים מתוקנים.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לקבל את ההשגה בחלקה. קו החשמל 161 ק"ו להזנת תה"ר הולץ קיים בפועל כקו עילי. לאור זאת, ועדת המשנה אינה רואה מקום לקבל החלטה על הטמנת הקטע הקצר הכלול בתחום תה"ר הולץ. באשר לקווים החדשים הנוספים שידרשו בתכנית בכללותה – ראה ס' 8 לפרק הכללי.	
2. לדחות את ההשגה. ראה החלטות סעיף 12 לפרק הכללי.	
3. ראו החלטה בסעיף 1 לעיל. לעניין התנגדות המשרד להגנת הסביבה – הובהר כי המשרד לא הגיש השגה לתת"ל 18.	
4. מובהר כי בתום הליכי התכנון וככל שתאושר התכנית, מסמכיה יתוקנו בהתאם להחלטות הוועדה ומסמכי התכניות הרלוונטיים יופצו לוועדות המקומיות הרלוונטיות.	

מספר השגה : 5	תאריך : 12.12.12
המשיגים : רונת ויריב קלוג'ני	
המייצגים : רונת ויריב קלוג'ני	
עיקרי ההשגה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. הערך המרבי המותר לחשיפה ממושכת יומיומית של קרינה במגורים ובבית הספר הסמוכים למסילה בבנימינה צריך להיות 4 מיליגאוס.
2. מבקשים מהרכבת לעמוד בהתחייבויות קודמות למצוא פתרון לבעיות רעש ומטרדים ממעבר 18 והכפלת המסילה באמצעות שיקוע של המסילה בתחום בנימינה.
3. סובלים ממפגעים רבים של רעש ורעידות. המעבר הקיים מוצף לפעמים ולכן רכבת חשמלית עלולה להיות מסוכנת. לאור זאת, מבקשים לשקע או למנהר את המסילה באזור בנימינה.
4. יש לחשמל גם את רכבות המשא שהן מקור עיקרי לרעש.
5. יש להקים למשיגים מיגונים מפני קרינה.

החלטות ועדת המשנה

1. לקבל את ההשגה. ראו סעיף 2 לפרק הכללי.
2. לדחות את ההשגה. לעניין התחייבויות קודמות – ראו סעיף 6' בפרק הכללי. באשר לשיקוע המסילה – ראו סעיף 3 לפרק הכללי.
3. לדחות את ההשגה. ראה ס' 2 לעיל.
4. לדחות את ההשגה. תת"ל 18 הינה שלב ראשון של חשמול מערך המסילות הכולל 420 ק"מ לשם שיפור וייעול השירות הרכבתי. נציגי הרכבת ציינו כי בעתיד גם מערך רכבות המשא יותאם לחשמול. יובהר כי תת"ל 18 לא תמנע חשמול רכבות המשא, ואף מכינה את התשתית לכך.
5. להשגה מענה במסמכי התכנית. על פי כל התחשיבים לא צפויה במגרש המשיבים חשיפה לאלמ"ג (ביחס לסף מרבי של 4 מ"ג) גם מקצה המגרש. עם זאת, האזור בכל מקרה מסומן כחזית עם הנחיות מיוחדות.

מספר השגה: 6	תאריך: 12.12.12 + 14.2.13 (תשובות הרכבת)
המשיגים: מועצה אזורית חוף כרמל ונוספים	
המייצגים: אסף וכנר מהנדס המועצה האזורית והוועדה המקומית, חגי עטיה – נציג עתלית, טל פרידמן – עמותת כחול וירוק, דוד הוקר – מושב הבונים	
עיקרי ההשגה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. החשמול והכפלת המסילה יגרמו לחיץ משמעותי ופגיעה נופית כבדה ביישוב עתלית – מבקשים לשקע את המסילה או להעתיק אותה.
2. מתנגדים למיקום התה"ר המוצע ליד מעגן מיכאל; מיקומו הוא בקונפליקט עם התכניות להסטת כביש 4 והמחלף המתוכנן על כביש 7011. מציעים 2 חלופות שלא יפגעו ביישובים מבחינה קרקעית ונופית: גוש 11005 חלקה 2 – שטח לא מעובד בבעלות המדינה בתחום התחנה לחקר המדגה; גוש 10939 חלקה 35 – מחצבת כורכר נטושה. במסגרת הדיון הציעו חלופה נוספת – בצמוד לתחנת המדגה בשטחי קיבוץ מעין צבי.
3. התכנית פוגעת בשטחים חקלאיים, תשתיות מים, נגישות הולכי רגל לשמורת הטבע – מהווה פגיעה קניינית, נופית ובטיחותית בתושבי מושב הבונים ופוקדי בית הספר לצניחה.
4. מבקשים תכניות בקנ"מ מפורט יותר כדי לבחון את המשמעות המעשית של מגבלות הבניה ורדיוס השפעת הקרינה האלמ"ג.
5. יש למפות את כל הנכסים לאורך תוואי המסילות אשר יושפעו באופן ישיר ועקיף על ידי מגבלות התכנית.
6. מבקשים שיפוי של 100%. כמו כן, מבקשים שיפוי כנגד תביעות נזיקין בגוף ונפש.
7. יש להבטיח אפשרות חציה רגלית מוסדרת וחציית רכבים לאורך תוואי הרכבת בכל היישובים.
8. יש צורך להחיש את ביצוע ההפרדות המפלסיות המתוכננות באזור עתלית.
9. סף הקרינה המרבי צריך להיות 4 מ"ג בהתאם למדיניות משרד הגה"ס ולא 10 מ"ג.

החלטות ועדת המשנה

1. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיפים 1 ו-3 לפרק הכללי. בנוסף, אזור דור-הבונים הוגדר כמכלול נוף בעל רגישות גבוהה בתשריט 4.3.1 בתסקיר ההשפעה על הסביבה, ובסעיף 4.1.2.4 א. בהוראות יש הנחיות מיוחדות לשלב התכנון המפורט לפתרונות מוצעים למזעור ההשפעה על הנוף כגון בחירת העמודים והמרחקים ביניהם. ראה גם ס' 1 לפרק הכללי.
2. **לדחות את ההשגה.** לגבי החלופות המוצעות – במהלך התכנון נבחנו 11 חלופות, ביניהן שתיים מהחלופות שהוצעו על ידי המשיגים. בבדיקת החלופות נבחנו לא רק התה"רים אלא גם קווי ההולכה אליהם והחלופה שבתכנית נמצאה כחלופה המועדפת ממכלול שיקולים. באשר להצעה למיקום באזור התעשייה המתוכנן של זיכרון יעקב - הרחבה נוספת בנושא זה ראה תשובה להערה מס' 59 של ועדה מחוזית חיפה, סעיף 24.
3. **לדחות את ההשגה.** הפגיעות בנגישות הולכי רגל ובתשתיות ושטחים חקלאיים נובעים מעצם קיום המסילה ולא מחשמולה. לעניין הפגיעה הנופית, ראה ס' 1 לפרק הכללי. לגבי בית הספר לצניחה ומנחת החירום – תכנית חכ/255 מציעה מסלול חלופי, והוועדה מצפה כי כל הגופים הקשורים למשרד התחבורה יערכו תיאום ביניהם לעת מימוש תכניותיהם.
4. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 11 לפרק הכללי.
5. **להשגה מענה במסמכי התכנית.** ראו סעיף 3 להשגת מלר"ז (השגה מס' 3).
6. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 12 לפרק הכללי.
7. **לדחות את ההשגה.** ההשגה אינה מעניינה של תכנית זו. עניינה של תכנית זו הוא חשמול מערך המסילות הקיים, ואינה מונעת 2 תכניות מאושרות להפרדות המפלסיות בעתלית (בנוסף



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

להפרדה מפלסית נווה ים). המעברים יוסדרו באמצעות מימוש תכניות אלה.
8. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 7 לעיל. קצב ביצוע ההפרדות המפלסיות אינו קשור לאישור תכנית זו.
9. לקבל את ההשגה. ראה ס' 2 לפרק הכללי.

מספר השגה: 7	תאריך: 12.12.12
המשיגים: מועצה מקומית ג'לג'וליה	
המייצגים: ראבי סעיד, יו"ר ועד ציבורי של החקלאים וס/יו"ר המועצה, שיח ג'עבר ג'עבר, יו"ר המועצה	
עיקרי ההשגה	
1. תחום מגבלות בניה ופיתוח, אשר אוסר על הקמת מבנים לשהיית בני אדם מעבר ל-4 שעות, נקבע בניגוד לתכניות תקפות ובהרחבה לתחום המגבלות שנקבע בתת"ל 22. קביעה זו פוגעת באפשרויות התכנון והניצול של השטח, לרבות בשטח המצומצם האפשרי לפיתוח שנותר בג'לג'וליה, לאחר הפקעות רבות קודמות, ותגרום לירידת ערך ניכרת. 2. מגבלות הבניה והפיתוח שהוטלו, אינן מאפשרות למעשה הקמת מבנים חקלאיים. מגבלה זו מהווה פגיעה בזכות הקניין, בחופש העיסוק ובזכויות יסוד נוספות של המשיגים. 3. המשיגים יאלצו להרוס מבנים שכבר נבנו, או שיימנע מהם להרחיבם בהתאם לצורך. 4. לא נערכה בדיקה למידת הקרינה והשפעתה על חקלאים בעלי חלקות בסמוך למסילה. כמו כן, לא נבחנו אמצעי מיגון לחקלאים אלו. 5. לא נבחנו באופן יסודי וענייני חלופות תכנוניות אחרות. 6. נפלו פגמים מהותיים בהליכי התכנון. 7. אין התייחסות לתושבי ג'לג'וליה, תוך הפליה במתן פתרונות בין מגורים. 8. לא ניתנה אפשרות ללמוד את התכנית ולהתכונן לדיון בה.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. **לקבל את ההשגה בחלקה.** תכנית זו אינה חלה על תחומי מגבלות הבניה מכח תת"ל 22 או על אזורים הסמוכים לתת"ל זו ואינה מפקיעה שטחים. למעשה, התכנית מקלה ביחס לתכניות מאושרות קודמות. לעניין מגבלות על שהיית אדם – ראה החלטות בסעיף 2 להשגת רכבת ישראל (השגה מס' 1). כמו כן, ראו ס' 12 לפרק הכללי.
2. **ראו סעיף 1 לעיל.**
3. **לדחות את ההשגה.** התכנית אינה מחייבת בהכרח הריסת מבנים קיימים. לוועדה הובהר על ידי נציגת רכבת ישראל כי בסקר הקונפליקטים שנערך לא התגלו מבנים בתחום גילגוליה, אולם ככל שישנם כאלה, הרכבת מחויבת למגן אותם בהתאם לקבוע בתכנית. הרכבת מבנים תיעשה בהתאם לתכניות התקפות ובהתאם למגבלות מכוח התת"ל. ככל שהמגבלות הנובעות מכוח התת"ל שינו את המצב התכנוני הקיים ושלדעת המשיג יש פגיעה בו, תוכל המשיגה להעלות טיעוניה במסגרת הדינים הקיימים.
4. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 2 לפרק הכללי וכן סעיף 2 להשגת רכבת ישראל (השגה מס' 1).
5. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 3 ו-4 לפרק הכללי.
6. **לדחות את ההשגה.** מדובר בטענה כללית שהמשיג לא פירט. הליכי התכנון בוצעו בהתאם לחוק התו"ב.
7. **לדחות את ההשגה.** כללי התכנית חלים על כל תחום 420 ק"מ המסילות, ללא אבחנה בין רשויות.
8. **לדחות את ההשגה.** התכנית פורסמה להערות והשגות על פי חוק, ומשך הזמן אף הוארך מעבר לדרישות החוק. ראה גם סעיף 6 לעיל.

מספר השגה: 8	תאריך: 12.12.12
המשיגים: מושב בני דרום	
המייצגים: דוד להמן, רכז קרקעות של המושב	
עיקרי ההשגה	
בתחומי המושב אזור תעסוקה בהתאם לתכנית בר/240' הגובל במסילת הברזל ובתחנת רכבת מתוכננת.	
1. יש לקבוע ערך סף מרבי לקרינה של 2-4 מיליגאוס בהתאם להמלצות המשרד להג"ס ומשרד הבריאות.	
2. חשמול הרכבת עלול לפגוע בבריאות השוהים באזור המסחרי הסמוך למסילת הברזל. בהתאם לכך יש להתייחס לאזור זה כאל אזור אורבני ולבחון אפשרות להטמנת מערכת החשמל או הזנה מפס שלישי במפלס המסילה.	
3. חשמול הרכבת יגרום לנזק כלכלי משמעותי עקב הפגיעה הצפויה באזור המסחרי כתוצאה מהחשש להיחשף לקרינה.	
4. הטלת מגבלות בשל הקרינה על השטחים החקלאיים הגובלים במסילה, יגרמו אף הם פגיעה כלכלית קשה.	
5. הצבת עמודי החשמול תהווה מפגע נופי לרבות באזור התעסוקה, בו הושקעו זה מכבר תקציבים רבים להטמנת מערכת החשמל והתקשורת.	
6. לא נבחנה היעילות הכלכלית של חשמול הרכבת מול שיטות הנעה אפשריות אחרות של הרכבת.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

החלטות ועדת המשנה
1. לקבל את ההשגה. ראה סעיף 2 לפרק הכללי.
2. לדחות את ההשגה. ראה סעיפים 2, ו-4 לפרק הכללי.
3. לדחות את ההשגה. ככל שתוכח פגיעה כלכלית, היא תוכל להידון במסגרת סעיף 197 לחוק התו"ב. ראה גם סעיף 12 לפרק הכללי.
4. לקבל את ההשגה בחלקה. ראו סעיף 1 להשגת ג'לגוליה (השגה מס' 7) ולסעיף 2 בהשגת הרכבת (השגה מס' 1).
5. לדחות את ההשגה. ראה ס' 1 לפרק הכללי. כמו כן, השטח מסומן בתכנית כאזור אורבאני נצפה.
6. לדחות את ההשגה. היעילות הכלכלית של מערך החשמול נבחנה על ידי משרד האוצר. ראה ס' 13 לפרק הכללי. בבחירת הטכנולוגיה נשקלו שיקולים רבים (ראה ס' 4 לפרק הכללי), ואין היעילות הכלכלית השיקול היחיד.

מס' השגה: 9	תאריך שימוע: 12.12.12
המשיגים: אוניברסיטת חיפה	
המייצג: לא הגיעו. השגתם הוקראה.	
עיקרי ההשגה	
לאוניברסיטת חיפה מבנה על גבול התכנית בקמפוס הנמל, ששופץ בעלות גבוהה, ומשמש ללימודים אקדמאיים ולמעונות. עקב הקרינה הצפויה תפגע הפעילות בקמפוס ותרחיק את הסטודנטים מלימוד ושהייה במתחם.	
החלטות ועדת המשנה	
לדחות את ההשגה. על פי הבדיקה שנערכה והוצגה לוועדה ביום השימוע, מבנה הקמפוס מצוי מחוץ לתחום התכנית (אינו בתחום מגבלות הבטיחות עקב קרינה אלמ"ג).	

מס' השגה: 10	תאריך שימוע: 19.12.12
המשיגים: ממגורות ומכונות בע"מ	
המייצג: עו"ד (מהנדס) צדוק צדיק	
עיקרי ההשגה	
חברת ממגורות ומכונות בע"מ חוכרת מקרקעין בהיקף של כ-18 דונם מ"ר ברחוב הלח"י, ממזרח ל"דן דיזיין" ומצפון למסילה, בהיקף של 76.5 דונם בתחום מגבלות בניה ופיתוח בתת"ל. על פי תכנית בב/559 ניתן לבנות בשטח זה כ-35 אלף מ"ר. על פי תכנית בב/572 שאושרה למתן תוקף במאי 2012 השטח מיועד למתחם תעסוקה מטרופוליני חשוב לבני ברק לשימושי מסחר ומשרדים. בעלי זכויות חכירה ל-49 שנה. כיום יש 7500 מ"ר מסחר והתכנית מאפשרת עוד 28,000 מ"ר, כלומר סה"כ 35,000 מ"ר. בזמן ההפקדה של התכנית רכבת ישראל הגישה התנגדות ולא התייחסה למגבלות שהיום כלולות בתת"ל 18.	
1. אזור מגבלות הבנייה בתת"ל 18 והאיסור על שהיית אדם פוגעים בזכות המשיג לממש את זכויותיו מכח תכניות בב/559 ובב/572. יש לתת עדיפות לתכניות אלה על פני תת"ל 18.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

2. יש לבצע עבודות, פעולות הגנות ואמצעים שיבטיחו הפחתת הקרינה באופן שלא יוטלו כל מגבלות על הבניה והפיתוח במתחם של מקרקעי המשיגה.	
3. יש להגיש למשיגה כבעלת המקרקעין כתב שיפוי בהיקף של 100% על כל נזק שייגרם למקרקעיה, או כתב שיפוי בהיקף של 100% לוועדה המקומית בני ברק, כפי שמחויב ע"פ חוק ובפסיקות בית משפט ומשיקולי צדק והגינות. מעדיפים להפעיל את סעיף 119 ד ולהגיע להסכמה עם הרכבת כדי לא להיות סמוכים על שולחנה של עיריית בני ברק.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לקבל את ההשגה. יזם התכנית הציג צמצום הקו הכחול של תת"ל 18, בהתאם להסכם בין ר"י לממ"י, בעקבות תכנית בב/ 572, והסביר כי תת"ל 18 אושרה להעברה להערות והשגות טרם חתימת ההסכם הנ"ל. בהתאם לכך, ועדת המשנה החליטה על צמצום הקו הכחול כפי שהוצג לה.	
2. לדחות את ההשגה. ס' זה להשגה אינו רלוונטי בהתאם להחלטה בסעיף 1 לעיל.	
3. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 לפרק הכללי.	
מס' השגה: 11	תאריך שימוע: 19.12.12
המשיגים: עיריית נתניה	
המייצג: תמר לניר, אגף תכנון עיר, עיריית נתניה	
עיקרי ההשגה	
רקע כללי: בעבר רוב הבינוי למגורים בנתניה היה במערב, ואילו במזרח היה תעשייה בלבד. בשנים האחרונות, נתניה מתפתחת מזרחה, ומתוכננות באזור זה שכונות מגורים עם 30,000 יח"ד, וכן אזור מטרופוליני משני בקרית אליעזר, הכלול בתמ"מ 3/21, שאמור לספק תעסוקה לנתניה וליושבי הסביבה. העיר מחולקת לשלוש רצועות, בגלל התשתיות הארציות שחוצות ומפלקות אותה (כביש 2, כביש 57, כביש 4 והרכבת-8 ק"מ מסילה בעיר). התכנית תפגע בעיר בעוד שלא ברור אם שיטת החשמול היא מיטבית ואם היא אכן תייעל את שירות הרכבות ותחסוך משאבים.	
1. התכנית תגרום לפגיעה אפשרית בבריאות הציבור, בגלל הקרבה הרבה לשכונות מגורים מתוכננות. מבנים רבים, קיימים, מאושרים ומתוכננים, נמצאים בטווח הקרינה. לא ניתן לחשוף אוכלוסייה כה גדולה לקרינה אלקטרו מגנטית, וישנה אי-בהירות לגבי האמצעים שהתכנית מספקת להבטחת הניטור והאכיפה לאורך זמן של ערכי קרינה אלקטרו מגנטית.	
2. התכנית תפגע באפשרויות הפיתוח בעיר, בעיקר באזור התעשייה הצפוני של קרית אליעזר. הקו הכחול של תת"ל 18 חוצה מגרשים ולפעמים עולה על בניינים קיימים.	
3. התכנית תגרום לפגיעה נופית – העמודים ייראו וישמשו חיץ ויזואלי נוסף לאורך חזית ארוכה. באזור כבר נטר יש רגישות נופית גבוהה, כולל אזורי חציית נחלים וצירי טיול. גובל גם באזור נופש מטרופוליני. מבקשים שיקוע חלקי כדי למזער את הפגיעה הנופית ובחינת פתרונות נוספים לעמודים עיליים. הקמת פורטלים באזור תחנת הרכבת נתניה צפון, שסומן כאזור מיוחד, חייבת להיעשות ברגישות רבה, משום שהאזור מבונה ומיועד לפיתוח אינטנסיבי.	
4. לא ברור מדוע מהנדס הוועדה המקומית נדרש לאשר כי מגישי התכנית עשו ככל אשר על ידם לשכנע בעלים להתקנת מיגונים ברכושו ובתחומי מגרשו. האחריות לכך צריכה להיות בידי מגישי התכנית.	
5. התכנית חושפת את הוועדה המקומית לתביעות. מבקשים שיפוי של 100%. יש לבחון את	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

הנזק לפוטנציאל הפיתוח והנזק השמאי בערכי המגרשים שבתחום מגבלות הבניה ובמגרשים גובלים לתחום התכנית. יצוין כי ביום השימועים האחרון התקבל מכתב מראש עיריית נתניה, אשר הוקרא בפני ועדת המשנה והנוכחים בשימוע, בו הביעה ראשת העיר הסתייגות מהתכנית עקב פגיעה אפשרית בתכניות פיתוח עתידיות בתחום העיר (כפי שפורט בהשגת העירייה).
החלטות ועדת המשנה 1. לדחות את ההשגה. ראה ס' 2 לפרק הכללי. 2. לדחות את ההשגה. תת"ל 18 מציעה הקמת מערך חשמול על תוואי מסילות קיים, ובתחום רצועת המסילה. התכנית אינה מרחיבה מגבלות מעבר למגבלות הקיימות כיום מתכניות מאושרות למסילת הרכבת, אלא מוסיפה מגבלת קרינה אלמ"ג ברצועות מצומצמות סמוכות למסילה. חשמול המסילה נועד לשפר את השירות הרכבתי בכל הארץ, גם באזור התעשייה של קריית אליעזר. מבנים המצויים בתחום התכנית ימוגנו, וכן הוראות התכנית מאפשרות תכנון ברצועת מגבלות הבניה בתנאים – ראה ס' 4.1.1 ו-4.1.2 להוראות התכנית. 3. לדחות את ההשגה. לעניין הפגיעה הנופית ראה ס' 1 לפרק הכללי. לעניין הבקשה לשיקוע חלקי ראו ס' 3 לפרק הכללי. לעניין אופן הקמת פורטלים באזור תחנת רכבת נתניה צפון, להשגה מענה בהוראות התכנית, שכן האזור סומן כאזור אורבני נצפה, ראה סעיפים 4.1.2.א.(5) ו-4.1.2.א.(6). 4. לקבל את ההשגה. ראו סעיף 7 לפרק הכללי החלטת הוועדה בסעיף 3.5 להשגת רכבת ישראל (השגה מס' 1) 5. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 12 לפרק הכללי.

מס' השגה: 12	תאריך שימוע: 19.12.12
המשיגים: מתכנן אזור התעשייה הצפוני של נתניה	
המייצג: המשיגים לא הגיעו. השגתם הוקראה.	
עיקרי ההשגה	
1. חשמול הרכבת יוסיף מימד אנכי לחיץ שיוצרת מסילת הרכבת לאורך נתניה, תוך יצירת מכשול פיזי ויזואלי דומיננטי שלא ניתן יהיה להתגבר עליו או למזער. על כן יש לשקע את המסילה. 2. תחום מגבלות הבניה והפיתוח עקב הקרינה האלקטרו מגנטית כולל שטחים מעבר לתחום מסילת הברזל בהם קיימים מבנים רבים, אשר יחשפו לקרינה מסוכנת וערך החלקות ירד. כמו כן, הטלת מגבלות אלו יפגעו בהליכי התכנון לשטחים אלו.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. ראה סעיפים 1 ו-3 לפרק הכללי. 2. לדחות את ההשגה. לעניין הקרינה ראה ס' 2 לפרק הכללי. לעניין ירידת ערך החלקות, ראוסעיף 12 לפרק הכללי. לעניין פגיעה בהליכי תכנון עקב הטלת מגבלות, התכנית אינה מטילה מגבלות מעבר לקווי הבניין הקיימים/ מאושרים של מסילות הברזל, ובכל מקרה על תכנון עתידי מוטלת האחריות לתאום עם תכניות מאושרות/ מופקדות.	

מס' השגה: 13	תאריך שימוע: 19.12.12
--------------	-----------------------

36 ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 15525-2013)

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

המשיגים: עיריית תל אביב
המייצג: תמי קורן, היחידה לתכנון אסטרטגי
עיקרי ההשגה
1. התכנית יוצרת בעיות סביבתיות ונופיות, ומאידך לא נמצאו בה תועלות בהקשר של תל אביב, ולכן אין הצדקה בהטלת מגבלות. 2. מדוע סף הקרינה בתכנית הוא 10 מ"ג בעוד שברכבת הקלה בתל אביב הגה"ס קבעו 2 מ"ג. 3. יש לתקן אי-דיוקים בתשריט ייעודי קרקע מצב מאושר ולהתייחס גם לתכניות בהליך תכנוני מתקדם. 4. מגבלות בניה אנכיות – אין לקבוע מגבלות במטרים אלא לקבוע סף קרינה לשימושים שונים. אין למנוע הקמת מבני ציבור מעל למסילת הרכבת אלא להגביל בהתאם לקרינה המותרת. במיוחד לנוכח פרויקט קירוי האילון המקודם בימים אלה. 5. תה"ר הולץ – האתר מוגדר כזמני. לא ברור מדוע לא לקבוע אתר קבוע אחר. אתר זה אינו מתאים מאחר ומהווה שער כניסה לעיר ולכן לא ראוי שיהיה חצר אחורית. קרוב מדי לבית הספר הולץ. אם יוחלט על השארת האתר, יש למקמו הרחק מבית הספר, על פי חלופה 3 בתסקיר ולא על פי החלופה שנבחרה. יש לצרף לתכנית התחייבות של הרכבת והאוצר לפינוי התה"ר. 6. יש לבחון את הטמנת הקווים שיזינו את תה"ר הולץ. 7. יש להוסיף קבלת חוות דעת ממהנדס העיר תל אביב בעניין עיצוב תה"ר הולץ כתנאי להיתר. 8. מבקשים תיאום עם מתכנני הרכבת בנושא עיצוב העמודים והפורטלים כבר בשלב זה ולא בשלב היתר הבניה. 9. יש לפרט בהגדרות מהם תאי ביקורת המצוינים בסעיפי 4.5 ו-4.6 בהוראות. 10. דורשים שיפוי בגובה 100%, לא רק לירידת ערך אלא גם לנזיקין. 11. יש לקבל התחייבות רכבת ישראל למימון עלויות מיגון מפני קרינה.
החלטות ועדת המשנה
1. לדחות את ההשגה. לעניין הפגיעה הנופית ראה ס' 1 לפרק הכללי. לעניין התועלות הציבוריות, ועדת המשנה סבורה כי לחשמול מערך הרכבות הארצי תועלת ציבורית רבה, לכלל משתמשי הרכבת. העיר ת"א בפרט, אשר מהווה את הגרעין המטרופוליני המרכזי בישראל, המושך אליו ציבור מכלל הארץ על בסיס יומיומי, נהנית משירות רכבתי בארבע תחנות שונות בעיר. 2. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה ס' 2 לפרק הכללי. 3. לקבל את ההשגה בחלקה – ככל שישנם אי דיוקים משמעותיים במצב המאושר – יש לתקנם. אין להכניס למצב המאושר תכניות בשלבי הכנה. 4. לקבל את ההשגה בחלקה. ועדת המשנה מקבלת הטענה לקביעת ספי קרינה לשימושים שונים המצריכים שהיית אדם בתחום התכנית, עם זאת ועדת המשנה סבורה כי קביעת מרחק אנכי הינו פתרון סביר, ברור ויעיל למניעת פגיעה בבריאות הציבור. לא זו אף זו, כי התכנית מתירה הקמת מבנים בתחום מגבלות הבניה ככל שהוכח לוועדה כי לא מתקיימת בהם קרינה החורגת מהסף המגביל (ס' 4.1.1 להוראות התכנית).



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

5. **לדחות את ההשגה.** ועדת המשנה השתכנעה כי החלופה שנבחרה היא החלופה המיטבית. החלופות תואמו בשעתו עם אדריכלית העיר תל אביב. יש לציין כי האתר שנקבע הינו זמני היות וטרם אושרה תכנית כוללת לבינוי במתחם רכבת דרום, שתקבע את השטח למיקום התה"ר הקבוע. הדבר מעוגן בהוראות התכנית.
6. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ראה ס' 8 לפרק הכללי וכן תשובה לסעיף 1 בהשגה מס' 4 של עיריית חולון.
7. **לקבל את ההשגה בחלקה** – לעת הגשת היתר בנייה לתה"רים תינתן הזדמנות למהנדס הוועדה המקומית הרלוונטית. יצוין כי ביום החלטת זו תה"ר הולץ אינו מצוי בתחום שיפוט עיריית ת"א, כי אם במרחב תכנון גלילי.
8. **לדחות את ההשגה.** תיאום בנושא עיצוב העמודים ניתן לעשות רק בשלב התכנון המפורט, כאשר ישנו די מידע רלוונטי.
9. **לקבל את ההשגה** ולהוסיף הגדרה לתאי ביקורת בסעיף 1.9 בהוראות התכנית.
10. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 12 לפרק הכללי.
11. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ראה ס' 4.1.2 ב' להוראות התכנית, וכן החלטת הוועדה בסעיף 3.4 לעניין מבנים קיימים ו/או מאושרים בהשגת ר"י (השגה מס' 1).

מס' השגה: 14	תאריך שימוע: 19.12.12
המשיגים: הוועדה המקומית לתכנון ולבניה באר טוביה	
המייצג: דרור איווניר – מהנדס המועצה המקומית	
עיקרי ההשגה	
1. בתחומי גושים וחלקות המפורטים בכתב ההשגה, חלות תכניות תקפות (10/109/03/8, 82/101/02/8), אשר התירו במרווח קו בניין (50 מ' או תחום אחר מוגדר גדול יותר), שימושים הכרוכים בשהיית אדם. נוכח האיסור בתת"ל בסעיף 4.1.1 על שימושים הכרוכים בשהיית אדם (וללא אפשרות הקלה), החוכרים בנכסים בתחום תכניות מפורטות אלו עלולים לטעון לפגיעה בזכויותיהם הקנייניות. 2. יש לכלול בתכנית כתב שיפוי בגובה 100% עבור הוועדה המקומית מאחר והוועדה לא יכולה לגבות היטל השבחה מכח התכנית.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לקבל את ההשגה בחלקה. לעניין שהיית אדם ראו בסעיף 2 להשגת הרכבת (השגה מס' 1). לנושא הפגיעה הכלכלית, ראה ס' 12 לפרק הכללי. 2. לדחות את ההשגה. ראו ס' 12 לפרק הכללי.	

מס' השגה: 15	תאריך שימוע: 19.12.12
המשיגים: הקופה לתגמולים ופנסיה של עובדי הסוכנות היהודית לא"י בע"מ והשתתפויות בנכסים בישראל בע"מ	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

המייצג: עו"ד משה יונאי - רולוף, יונאי ושות' - משרד עורכי דין ונוטריונים	
עיקרי ההשגה	
1. לחברה מקרקעין בגוש 18175 חלקות 81-82 בנהריה ובהם מבנים המשמשים כבתי מלאכה, המצויים בתחום מגבלות בניה ופיתוח בתת"ל 18. מגבלות אלו, ובמיוחד המגבלות עלשהיית אדם, מהוות פגיעה כלכלית וקניינית ויש לפצות את בעלי הקרקע בהתאם. 2. צפויה פגיעה קשה בריאותית בשל הקרינה האלקטרו מגנטית. לא ידוע מה מידת היעילות של אמצעי המיגון. 3. לנוכח הטענות הנ"ל, מבקשים להסיט את המסילה מזרחה.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לקבל את ההשגה בחלקה. לעניין שהיית אדם ראו סעיף 2 להשגת הרכבת (השגה מס' 1). לנושא הפגיעה הכלכלית – ראה ס' 12 לפרק הכללי. 2. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 2 לפרק הכללי. 3. לדחות את ההשגה. ראה ס' 3 לפרק הכללי.	

מס' השגה: 16	תאריך שימוע: 19.12.12
המשיגים: שמי בר (ח.ח) 1993 בע"מ	
המייצג: עו"ד בורסי ועו"ד עברי	
עיקרי ההשגה	
1. בבעלות המשיגה 2 נכסים הצמודים לתוואי הרכבת: שער פאלמר (גוש 10889 חלוקת 15-16) כ-15 מ' מהמסילה ביעוד משרדים ומסחר ומתחם one בתל חנן-נשר, כ-20 מ' מ' מרצועת מסילת העמק שמיועדת לחשמול בשלב הבא - מרכז קניות אזורי (גוש 11219 חלקות שונות) של כ-94,500 מ"ר. כל העובדים והמבקרים בנכסים אלה יהיו חשופים לקרינה הגבוהה מ-10 מיליגאוס בממוצע ל-24 שעות, העולה על פי 5 מהסף המומלץ על ידי המשרד להגנת הסביבה וגבוהה ביחס למקומות רבים בעולם. אסור להקל מהרף של הגה"ס. 2. בתסקיר ההשפעה על הסביבה נפלו ליקויים מאחר והתבסס על נתונים, פרטים והמלצות מלפני שנת 2007 בנושא הקרינה. יש לערוך בחינה חדשה שתתייחס גם להתקדמות הטכנולוגית. עד שהתכנית תמומש סביר שהיא כבר תהיה מיושנת. 3. רמת הקרינה תגרום לירידת ערך דרסטית של נכסי המשיגה. על הוועדה לשקול שיקולים אלה ולתקצב את הפינוי שידרש. 4. דורשים מנהור מסוכך של מקורות הזרם, שיקוע קווי האספקה למסילות ושינוי נתיב המסילה. 5. יש להתאים את תחזיות התנועה של הרכבת לנתונים של היום. 6. כחלק מתנאי מימוש התכנית יש להקים מערך ניהול ובקרה של קרינת האלמ"ג, כולל הקמת מערכת לניטור רציף של הקרינה אשר תתריע מיידית על חריגות. המערך יוצג לעיון הציבור לפני אישור התכנית.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לקבל את ההשגה בחלקה. ראו סעיף 2 לפרק הכללי.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

2. **לדחות את ההשגה.** כיוון שהטענות לתסקיר נוגעות לעדכון נושא הקרינה, סבורה ועדת המשנה כי החלטתה בדבר שינוי סף הקרינה המגביל ל- 4 מ"ג נותרת מענה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 לפרק הכללי. כמו כן ראה תשובות לוועדה מחוזית מחוז מרכז ס' 2.6 ו- 7.
3. **לדחות את ההשגה.** לעניין ירידת ערך ראה ס' 12 לפרק הכללי. לעניין הכדאיות הכלכלית ראה ס' 13 לפרק הכללי.
4. **לדחות את ההשגה.** ראה ס' 8 ו-3 לפרק הכללי.
5. **להשגה מענה במסמכי התכנית -** הנתונים הוצגו בתסקיר ובמהלך השימועים נמסר על ידי נציגי חב' רכבת ישראל כי הם רלוונטיים גם להיום. ראה גם סעיף 3 להשגה מס' 3 של איגוד ערים חיפה וכן סעיף 1 בהערה מס' 60 של מחוז מרכז.
6. **לקבל ההשגה בחלקה.** מכוח חוק הקרינה, הרגולטור לנושא הקרינה הינו הממונה על הקרינה הבלתי מייננת ממתקני חשמל במשרד להגנת הסביבה. לעניין אופן הניטור, ראה ס' 2 לפרק הכללי.

מס' השגה: 17	תאריך שימוע: 19.12.12 + 19.2.13 (תשובות הרכבת)
המשיגים: דן ואביבה זיגמונד/אילנה זיגמונד ונתן כץ/רפאל קלנר/צבי ועינת ויסמן	
המייצג: אביבה זיגמונד	
עיקרי ההשגה	
כללי: המסילה חוצה את בנימינה ולאורכה (כ-800 מ') יש הרבה בתים ומבני ציבור המושפעים קשות מהתכנית. מטילים ספק ביעדים שהוצגו בנושא שיפור השירות, הפחתת רעש, חיסון בדלק והפחתת זיהום אוויר ולכן לדעתם אין הצדקה למחיר הכלכלי והסביבתי שיידרש. 1. החשמול יגרום למפגע קשה בגלל קרינה אלקטרו-מגנטית שתצטרף למפגעים נוספים מהם סובלים תושבי שכונת גבעת הפועל בבנימינה. התכנית מאפשרת ערך קרינה של 10 מ"ג ואילו הערך המרבי המותר הוא 4 מ"ג. 2. בניגוד לנאמר בתסקיר, החשמול לא יביא לירידת מפלס הרעש. אין התייחסות לרכבות המשא שבהן צפוי גידול והן יפעלו על דיזל. 3. לא נבדקו השפעות החשמול על מעבר חומ"ס, למשל במקרים של דליפה או קצר. 4. החשמול יגרום למפגע נופי-חזותי – הקיר האקוסטי הקיים לא יסתיר את העמודים. 5. יש להציג חלופה טכנולוגית מתאימה לצמצום הקרינה – מתנגדים למיגון הבתים; יש למגן במקור. 6. יש לשקע את המסילה בתחום בנימינה.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. לקבל את ההשגה. ראה ס' 2 לפרק הכללי.
2. לדחות את ההשגה. לעניין מפלס הרעש ראה סעיף 6 לפרק הכללי. לעניין רכבות המשא ראה ס' 4 להשגת רונית ויריב קלוג'ני (השגה מס' 5).
3. לדחות את ההשגה. להשגה מענה בנספח 6 לתסקיר ההשפעה על הסביבה. כמו כן, יזם התכנית הבהיר כי במקרה של קריעת קו מתח, בתה"רים מותקנת מערכת המנתקת הקו באופן אוטומטי. מעבר לכך יצויין כי ר"י מעבירה חומ"ס בהתאם לתקנות שינוע חומ"ס מרכבות 1999.
4. לדחות את ההשגה. ראה ס' 1 לפרק הכללי.
5. לדחות את ההשגה. לעניין בחינת החלופות ראה ס' 4 לפרק הכללי. באשר לאופן המיגון, המשיגים אינם מצויים בתחום התכנית, ועל כן לא ידרשו במיגון.
6. לדחות את ההשגה. ראה ס' 3 לפרק הכללי.

מס' השגה: 18	תאריך שימוע: 19.12.12 + 19.2.13 (תשובות הרכבת)
המשיגים: ועד ההורים המרכזי של בית הספר אשכולות בנימינה + ועד ההורים היישובי בנימינה-גבעת עדה	
המייצג: ליאור זיוון	
עיקרי ההשגה	
1. בבית הספר אשכולות, המרוחק 20-23 מ' מציר המסילה, לומדים 600 תלמידים בכיתות א-ו ויש בו 40 אנשי צוות, והוא פעיל גם בחוגים אחה"צ. בית הספר בנוי על מגרש של 6 דונם ללא אפשרות גידול. ישנו פוטנציאל ודאי להכפלת המסילה בבנימינה, וגם מאז התסקיר היה גידול של כ-41% במספר הרכבות. הזרם שעליו התבסס היתר הסוג נמוך ביחס לזרם בתסקיר. לאור כל זאת, התלמידים יהיו חשופים לרמת קרינה הגבוהה מהמותר על פי מסקנות של ארגון הבריאות העולמי ומומחים שונים ואומצו על ידי המשרד להגנת הסביבה. אין התייחסות לחשיפה מצרפית. יש לתקן את סף הקרינה המגביל ולהתאימו לסף המומלץ על ידי המשרד להגה"ס. 2. יש לשקע או למנהר את המסילה בתחום בנימינה, לחילופין - יש להציג חלופות טכנולוגיות אחרות למיסוך עמודי החשמול ולמזעור מפגעי הקרינה. 3. בניגוד לנאמר בתסקיר, החשמול לא יביא לירידת מפלס הרעש. 4. על הרכבת לפרסם אילו חומרים מסוכנים היא מובילה במסילות, ולבדוק את ההשלכות של החשמול עליהם.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. לקבל את ההשגה. ראה ס' 2 לפרק הכללי.
2. לדחות את ההשגה. ראה סעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי.
3. לדחות את ההשגה. ראה ס' 2 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17).
4. לדחות את ההשגה. לעניין השפעות החשמול על חומ"ס ראה ס' 3 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17). באשר לפרסום אילו חומרים הרכבת מובילה, אין הדבר מעניינה של תכנית זו. יצוין כי ר"י מעבירה חומ"ס בהתאם לתקנות שינוע חומ"ס מרכבות 1999.

מס' השגה: 19	תאריך שימוע: 19.12.12
המשיגים: חברת מדידות	
המייצג: המשיגים לא הגיעו. השגתם הוקראה.	
עיקרי ההשגה	
1. מבקשים שרמת הסף של הקרינה תהיה בהתאם להנחיות המשרד להגנת הסביבה. 2. מבקשים להכין סקר ארצי של הקרינה וההפרעות החזויות סביב תוואי הרכבת באמצעות חברה שביצעה סקרים כאלה ברכבות חשמליות אחרות. 3. לקבוע בהוראות התכנית שיבוצעו מדידות קרינה שנתיות כמתחייב מחוק הקרינה ועל ידי סוקרים מוסמכים על ידי המשרד להגה"ס. 4. לקבוע שהסקר והמדידות יבוצעו על ידי גוף בלתי תלוי ולא על ידי הרכבת.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לקבל את ההשגה. ראה ס' 2 לפרק הכללי. 2. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 6 להשגת איגוד ערים חיפה (השגה מס' 2) והחלטה בסעיף 4 להשגת מלר"ז (השגה מס' 3). 3. לדחות את ההשגה. ראה ס' 2 לעיל. 4. לדחות את ההשגה. ראה ס' 2 לעיל.	

מס' השגה: 20	תאריך שימוע: 19.12.12
המשיגים: בעלי קרקע בכפר שמריהו והרצליה – אליהו גואטה	
המייצג: המשיגים לא הגיעו. השגתם הוקראה.	
עיקרי ההשגה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

עו"ד ישראלי מייצג 232 בעלי קרקע באזור כפר שמריהו והרצליה (רשימת בעלי הקרקע מצורפת להשגה).

- בתחום כפר שמריהו והרצליה אושרו זה מכבר תת"ל 15 והר/1645' (תוואי נתיבי איילון), אשר קבעו את הסטת המסילה מזרחה אל בין נתיבי איילון. שטח המסילה הנוכחי אמור לשוב לבעלי המקוריים, ויתאפשר שימוש בשטחים אלו לייעודים סחירים (בניה). לפיכך, אין להטיל מגבלות בניה בתת"ל 18 מעבר לקו הכחול של תת"ל 15.
- יש לפצות על ירידת ערך משמעותית הצפויה לנכסים הגובלים בתחום מגבלות הבניה, עקב השפעות הקרינה האלקטרו מגנטית.
- יש לתת אומדן של עלות התכנית, לרבות פיצויי הפקעה ופיצוי בגין ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התו"ב, כשיקול בהחלטה האם ראוי להוציא את התכנית אל הפועל.
- קביעת מועד להתחלת ביצוע התכנית בתוך 5 שנים (סעיף 7.2 בהוראות התכנית) אינו חוקי ומעיד על חוסר הוודאות ביכולת לממשה.

החלטות ועדת המשנה

- לדחות את ההשגה.** גבול תת"ל 18 אינו חורג מתת"ל 15 ועל כן אינו מטיל מגבלות בניה מעבר לתת"ל 15 בקטע הרלוונטי.
- לדחות את ההשגה.** ראה ס' 12 לפרק הכללי.
- לדחות את ההשגה.** ראה ס' 13 לפרק הכללי.
- לדחות את ההשגה.** חוק התו"ב מחייב קביעת מועד משוער לביצוע, אולם עיכוב או חריגה ממועד זה אינם מביאים לפקיעת התכנית. עם זאת, ועדת המשנה מורה על שינוי כותרת סעיף 7.2 ל"זמן משוער לביצוע התכנית".

מס' השגה: 21	תאריך שימוע: 27.12.12
המשיגים: ועדה מקומית זמורה	
המייצג: יעל קרמה	
עיקרי ההשגה	
- מתנגדים למיקום תה"ר נען המוצע בגוש 3903 חלקות 38, 80 ו-70 מאחר ויפגע בשימושים חקלאיים. מבקשים למקמו בחלופה הצפונית שהוצגה בתסקיר. - מתנגדים לתוואי קווי המתח הגבוה המתחברים לתה"ר מאחר ופוגעים בתכנית מאושרת זמ/250 ובתכנית בהכנה זמ/226 שמטרתה שינוי יעוד מחקלאות לתעסוקה ותעשייה. בימים אלה מוטמן על ידי חברות הגז קו נוסף הפוגע אף הוא בשטחים. מבקשים להטמין את הקווים. - מבקשים שיפוי מלא לוועדה המקומית מאחר ומדובר בתכנית לאומית שאינה משביחה את המקרקעין בתחום הוועדה המקומית.	
החלטות ועדת המשנה	
בעת השימוע הודיעה המשיגה כי היא מושכת סעיף זה מההשגה. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה ס' 10 לפרק הכללי. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 לפרק הכללי.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

מס' השגה: 22	תאריך שימוע: 27.12.12
המשיגים: עו"ד הפלר בשם 10 בעלי מקרקעין בקמפוס הנמל	
המייצג:	
עיקרי ההשגה	
כללי: האזור עבר בשנים האחרונות שינוי והפך לאזור אורבני של מגורים ומכללות. בנכסים האלה עשויים לגור כ-70 סטודנטים והכל בעידוד עיריית חיפה. העיר נקטעה באופן היסטורי בגלל המסילה והיום מנסים לשנות את זה. 1. חשמול הרכבת יגרום לקרינה שלא תאפשר מגורים באזור קמפוס הנמל ולכל הפחות תרחיק צעירים וצעירות מלגור באזור. הקרינה תשפיע למרחק של עשרות מטרים ותגרום לנוזק בריאותי ולפגיעה בערך הנכסים. 2. החשמול יצור קיר וירטואלי ופיזי אשר ימנע את חיבור הנמל לעיר חיפה וינציח את קיטוע העיר. הגישה לנמל צריכה להיות בצורה אופקית, כלומר לא בגשר או מנהרה. המשך קיום המסילה ימנע את הזרימה החופשית לאזור ולכן צריך לשקע את המסילה.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. ראו השגת אוניברסיטת חיפה (השגה מס' 9). 2. לדחות את ההשגה. לעניין החיץ ראה ס' 1 לפרק הכללי. לעניין ההתוויה ראה ס' 3 לפרק הכללי.	

מס' השגה: 23	תאריך שימוע: 27.12.12
המשיגים: מ.א. עמק חפר	
המייצג: אינג' בני ממקה - מ"מ מהנדס הוועדה והמועצה + גלית עוזיאל, מנהלת מחלקת תכנון	
עיקרי ההשגה	
1. יש לקבוע בברור, בסעיף 4.8.1, את ביטול קו החשמל הקיים בעח/200 וביטול הייעוד לתחנת משנה מצפון לאביחיל. לא ניתן להפנות בסעיף 4.8.1 (א) לשימושים והוראות שנקבעו בתכנית שקדמה לייעוד קו חשמל בעח/200, מאחר ותכנית זו סימנה את קו החשמל ותחנת המשנה, ולפניה חלו רק תכניות מנדטוריות. בהתאם לאמור בסעיף 2 לעיל, יש לתקן את תשריט מצב מוצע בו יבוטל קו החשמל ותחנת המשנה ויסומנו ייעודים של שטח חקלאי, נחל ושצ"פ (ליד היישוב בת חן), ותיערך התאמה לתכנית עח/11/63. 2. קיימת סתירה בין סעיף 4.8.1 (ב)(3)(א) לבין סעיף 4.8.1 (ב)(3)(ג), כשלא ברור האם מותר לבנות ב"גבול מסדרון תשתיות עילי". 3. יש לסמן את הדרך המוצעת לכיוון תחמ"ש ותה"ר ויתקין כדרך ציבורית שתוכל לשמש את המועצה האזורית וגופים נוספים. יש לציין בתשריט את רוחב וקווי הבניין של דרך זו באמצעות רוזטה. 4. בדברי ההסבר לתכנית לא מתוארות ההשפעות הסביבתיות של התכנית מעבר לקרינה. 5. בסעיף 1.5.2 ראוי לציין את מיקום התחמ"ש בנפרד ממיקום התה"ר. 6. יש לפרט ביחס לתכניות אחרות (סעיף 1.6) תכניות שונות שהתת"ל משנה (מפורט בהשגה). 7. יש לפרט אלו מרכיבים בתכנית הבינוי לתה"ר ולתחמ"ש ויתקין מחייבים (סעיף 1.7). 8. לא ברור מה המעמד של מסמכים מנחים בתכנית. 9. יש להבהיר אלו מתקנים כלולים במינוח של תפעול מערכות החשמול (האם גם התה"ר וקווי החשמל).	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

10. יש לייחד במטרות התכנית סעיף לקביעת ייעוד שטחים והוראות מפורטות לצורך בניית תחמ"ש ולמסדרון חשמל, וסעיף לקביעת ביטול ייעוד השטחים לתחמ"ש אביחיל ולמסדרון החשמל המוביל אליה.
11. יש להבהיר את שטח התכנית לרבות היקף שטח של מתקנים הנדסיים.
12. יש לפרט את שטחם של תאי השטח לתה"ר ויתקין ולתחמ"ש ויתקין (סעיף 2.3).
13. יש לתקן את ההפניה שבהערה של טבלה 5 (זכויות והוראות בניה - מצב מוצע) לעמוד המתאים.
14. החלוקה בין קטעי מסילה שהוגדרו כ"חצית צירי טיול ונחלים" בהם נדרשת הוועדה לאשר את מיקום העמודים, לבין קטעי מסילה שהוגדרו כ"שטחים אורבניים נצפים" בהם נדרשת הוועדה לאשר גם את טיפוס העמודים בהתייעצות עם מהנדס הרשות המקומית, אינה מקובלת. ישנם שטחים פתוחים רגישים גם כן, שגם בהם היה ראוי לבחון את סוג העמודים בהתייעצות עם מהנדס הרשות המקומית, כמו חציית נחל אלכסנדר וצפונה עד שמורת הנוף ולאורכה.
15. יש להביא לאישור הוועדה את מסמכי התכנון המפורט לעמודי מערכת החשמול גם בקטע המסילה בחצייה של נחל אלכסנדר, בדומה להוראות למבני דרך בסעיף 4.1.2 (8).
16. יש לבחון את רוחב הגשר החוצה את נחל אלכסנדר, סוג העמודים שיוקמו ואופן הצבתם במשולב ובתיאום עם המועצה האזורית.
17. בסימון חציית צירי טיול ונחלים על נחל אלכסנדר יש סימון שאינו קיים במקרא.
18. יש לסמן את אזור התעשייה של כפר ויתקין כ"חזית מיוחדת" או כ"חזית עם הוראות מיוחדות".
19. אין התייחסות לתשתיות מתכניות חקלאיות שקיימות בצמוד למסילות הברזל כמו חממות, בתי רשת, גדרות או מערך השקיה. יש להשלים בהתאם את רשימת הקונפליקטים ולהוסיף גם תשתיות חקלאיות קוויות כגון: תשתית קמ"ד, קווי ביוב וקווי מים.
20. יש לקבוע הוראות בתכנית (לפרט את סעיף 4.8.1 ככל שנדרש), לפתרונות לחקלאים העובדים בסמוך למסילה.
21. יש להציג את האמצעים למניעת התחשמלות בנקודות מפגש של מסילה עם כביש (הן במעבר עילי והן במעבר תחת) ולהטמיע את הפתרונות בתכנית.
22. הפניה בסעיף 4.1.2 (ג)(5)(ב) יש הפניה לסעיף 9.3.1 שאינו קיים.
23. יש להחיל את סעיף 4.1.2 (ד) בנוגע לפתרונות נגד התחשמלות של בעלי כנף גם על התה"ר, התחמ"ש וקו המתח העליון.
24. בניגוד לתה"רים לא נבחנה האפשרות להקים תחמ"ש סגורה, אשר תצמצם את תפיסת הקרקע החקלאית ותקטין את המפגע הנופי.
25. לתחמ"ש אין הנחיות בינוי ואין הפנייה לנספח ההוראות לבינוי התה"רים.
26. קביעת ערך סף לקרינה האלקטרו מגנטית צריכה להיות מחייבת גם על התה"ר והתחמ"ש. יש לסמן בתשריט את תחום ההשפעה שלהם בהתאם, לרבות של קו 161 ק"ו.
27. אין לסמן את השטח בין המסילה המאושרת לבין תה"ר ויתקין בייעוד של מסילת ברזל, מאחר ואין כל הצדקה להסב שטח חקלאי לרבות דרך חקלאית, ודאי ללא פתרון לשינוי שנוצר בהוראות התכנית. יש לסמן שטח זה בייעוד על פי תכנית מאושרת (ייעוד חקלאי כאמור), ולתקן בהתאם בכל מסמכי התכנית.
28. סעיף 4.8.1 (א) צריך להפנות קודם לתשריט ייעודי הקרקע המחייב ולאחריו לתשריט תה"ר ויתקין המנחה.
29. יש לבדוק את ייעודי הקרקע המאושרים בשטח רצועות החשמל והתחמ"ש המסומנים כ"ייעוד על פי תכנית מאושרת אחרת", ולתקן בהתאם את תשריט מצב מאושר.
30. בסעיף 4.8.1 (ב), המפרט את השימושים והתכליות המותרים במסדרון המוצע, צריך להפנות לתשריט ייעוד הקרקע המחייב.
31. סעיף 4.8.1 (ב) מפנה לסעיף 7.10.2 שאינו קיים, או שעומד בסתירה לסעיף (ג) האוסר כל בניה.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

32. בסעיף 4.8.1 (ב) (3) יש סתירה בין תת סעיף (א) ל-(ב), ביחס להוראות לבינוי בתחום מסדרון החשמל.
33. יש לקבוע הוראות לאופן חציית מסדרון החשמל את נחל אלכסנדר, לרבות הוראות למניעת מפגעים בזמן הבניה ושיקום שטחי עבודה בתחום המסדרון, בתיאום עם מנהלת הנחל והוועדה המקומית.
34. ראוי לבטל את סעיפים 6.1 ו-6.3 (ג) שנוגעים ככל הנראה לחציית נחל ושיקום נופי של מסדרון החשמל ולא לתה"ר.
35. אין להסתמך על דרך גישה המתוכננת לאחר הרחבת מסילת הברזל, מאחר ותכנית ההרחבה טרם אושרה. יש לתקן בהתאם את סעיף 6.2. שינוי בפריסת שטח התה"ר יאפשר, ככל הנראה, המשך רציף של הדרך דרומה, גם אם תורחב המסילה.
36. אין הגדרה של "אזורי המפגשים" כמפורט בסעיף 6.3 (ב) (מסמכי תכנון מפורט לביצוע).
37. הפניה בסעיף 6.3 (ט) לסעיף 9.4 שאינו קיים.
38. להוסיף בסעיף 6.3 (יא) שבמידה ויידרש אתר התארגנות באזור כפר ויתקין, ייערך תיאום עם מושב כפר ויתקין ועם המועצה האזורית לגבי ניהול התנועה בכביש מס' 5720 בתקופת הבניה.
39. בסעיף 6.3 (יד) יש הפניה לסעיפים לא קיימים.
40. לא ברור האם ההפקעה המפורטת בסעיף 6.6 חלה על גבול מסדרון תשתיות עילי, מה רוחב הפרוודור להפקעה. במידה ושטח הפרוודור מיועד להפקעה, יש לקבוע ייעוד קרקע חדש.
41. בנספח הוראות בינוי ופיתוח לתה"רים יש להפריד את סעיף 15, שבו ישנן הוראות לתחמ"ש ומסדרון קו המתח העליון, מפרק ב', שבו הוראות לתה"ר.
42. יש להוסיף לסעיף 15.4 כי תכנון הנוף לתחמ"ש ייעשה בהתאמה גם לתכנון הנוף של התה"ר, לרבות נטיעות עצים, גידור, צבעים, סוג חומרים בגדר ובבניין ואלמנטים להפחתת רעש.
- הערות לתשריט מצב מאושר:**
43. יש לתקן את סימון הקו הכחול בהתאם לקו החשמל לביטול (גיליון מס' 2, תרשים מס' 6), בהתאם להתוויתובע/עח/200, עח/11/63 (באזור היישוב בת חן).
44. יש לסמן את מחלף חבצלת השרון לפי עח/128.
45. יש לסמן את תחמ"ש אביחיל במיקום המדויק לפי עח/200.
46. יש לעכן את תכנית עח/10/81 שמקבלת תוקף כעת, להרחבת אזור התעשייה עמק חפר.
47. יש להוסיף את תכנית עח/191 מופקדת לנחל אלכסנדר בתרשים נפרד.
48. בתשריט מצב מאושר של מסדרון החשמל לביטול לבחון מעבר מעל בתים בבת חפר, יחס לתכניות מש"מ 7 ותת"ל 24/26 אביחיל ולהציג את כביש 20 בתרשים נפרד.
49. בתשריט מצב מאושר ארצי ומחוזי של תה"רים יש להוסיף את תשריטת מ"מ 27/3.
- הערות לתשריט ייעודי קרקע:**
50. בכדי למנוע קונפליקטים ונוכח קיומם של שימושים שונים שלא פורטו בתסקיר או במסמכי התכנית, יש לבחון שוב את התווית מסדרון החשמל בבדיקה מחודשת בתאום עם המועצה האזורית.
51. יש לסמן את קו החשמל לביטול בהתאם להתוויתובע/עח/200, עח/11/63 (באזור היישוב בת חן).
52. לא סומן ייעוד הדרך הסטטוטורית ולא קו המגרש שלה, כך שלא ניתן לראות כיצד יעבור קו החשמל החדש ביחס אליה, והאם יש כוונה למקם עמודי חשמל גם במרכז הכביש. קו החשמל צריך לעבור כולו מדרום לדרך מס' 5720 ולהשאיר אפשרות להרחבה עתידית של הדרך.
53. תחילתו של קו החשמל בצד מזרח צריכה להיות דרומה יותר, מדרום לדרך קיימת בשטח.
54. יש להתאים התווית קו החשמל למחלף חפר המתוכנן בתת"ל 43 (כביש מס' 4).



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

55. יש לציין בתשריט את תחנת רכבת כפר ויתקין כתחנת רכבת ולא כתחנה תפעולית. יש לסמנה גם בתשריט המסילות המיועדות לחשמול.
56. יש להוסיף תחנת רכבת באזור התעשייה של עמק חפר. הוראות התכנית צריכות לאפשר הקמת התחנה.
57. יש להבהיר האם בכל רוחב רצועת גבול מסדרון תשתיות עילי אסורה הבניה.
58. יש להבהיר את השלכות התכנית לרבות קרינה אלקטרו מגנטית על מבנים חקלאיים קיימים אשר נכללים בגבול מסדרון תשתיות עילי.
59. יש להבהיר את השלכות התכנית לרבות קרינה אלקטרו מגנטית על 3 בארות שבתחום גבול מסדרון תשתיות עילי.
60. יש לערוך תיאום של קו החשמל עם כביש גישה מתוכנן ליישוב אלישיב מדרום.
61. יש לקבוע את רוחב גבול מסדרון תשתיות עילי בכל מסמכי התכנית.
- הערות לתשריט תשתיות תה"ר ויתקין ושטח מוצע לתחמ"ש חח"י:**
62. יש לסמן את רוחב וקווי הבניין לכביש הגישה לתה"ר ויתקין ותחמ"ש חח"י.
63. הסימון של גבול מוצע להרחבת מסילת החוף עולה על דרך סטטוטורית - יש לסמנה לכל האורך כדרך מאושרת (ולא רק בקטע קצר ליד התה"ר).
64. יש לציין מהותו של סימון הכניסה מהדרך לתה"ר (סימון פסים אדום-אפור).
65. יש לציין מהו הסימון של צינור ממערב למסילה שאין לו פרוט במקרא.
66. יש להשלים סימון קווי דלק, קו ביוב וקו חשמל בתשריט.
67. החלטת מגבלות הבניה על כל רוחב הדרך הסטטוטורית יוצרת אי התאמה להוראה 4.1.1 (ה), לפיה איסור הבניה ברצועת הביניים וברצועת הקצה לא יחול על מסילות הגובלות בדרכים מאושרות בתמ"א 3.

הערות נוספות:

68. בתשריט של תכנית בינוי תה"ר ויתקין - יש לבחון איחוד של קו ניקוז שמדרום לדרך עם קו הניקוז מדרום לתה"ר.
69. בתשריט של תכנית בינוי תה"ר ויתקין - יש לסמן את גובה הפורטל שליד התה"ר.
70. יש לכלול בתשריט עצים את כל פרוזדור קו החשמל ולא רק את השטח המיועד לתחמ"ש. אין התייחסות לסוג העצים המותר ברצועת קו החשמל - יש להשלים הוראות, לרבות לתכנון המפורט.
71. בנספח עצים יש להשלים, בשלב התכנון המפורט, מיפוי של עצים משני צידי המסילה מדרום לנחל אלכסנדר.
72. יש לעדכן את תצלום האוויר של תה"ר ויתקין ולכלול בו גם את שטח מסדרון קו החשמל. יש לקבל כתב שיפוי של 100% מחברת החשמל.

החלטות ועדת המשנה

1. לקבל את ההשגה בחלקה. הות"ל אינה יכולה לקבוע ייעודים חקלאיים או שצ"פ, אולם סעיף 4.8.1 א יתוקן וייקבע בו שהשימושים וההוראות שיחולו בשטח בעקבות השינוי בהתוויית קו החשמל ייקבעו בתכנית אחרת שתאושר בשטח זה.
2. לקבל את ההשגה. יש להחליף בין סעיף א לסעיף ג, למחוק את "על אף האמור לעיל" בסעיף ג ולהעביר אותו ל-א.
3. להשגה מענה חלקי במסמכי התכנית- הדרך מסומנת כדרך ציבורית. יש לסמן בתכנית התשתיות של תה"ר ויתקין את רוחבה ואת קווי הבניין שלה (הוספת רוזטה).
4. לדחות את ההשגה. מטרת התכנית היא חשמול המסילות, ואכן ההיבט הסביבתי העיקרי לעניין זה הוא הקרינה. עם זאת, בדברי ההסבר ישנה גם התייחסות לנושא החזותי, ולשיפור השירות לנוסעים, וכמו כן ישנה הפניה אל תסקיר ההשפעה על הסביבה, שהתייחס למכלול ההיבטים.
5. לקבל את ההשגה בחלקה. בסעיף 1.5.2 תתווסף המילה "מוצע" לאחר התחמ"ש.
6. לקבל את ההשגה בחלקה. על פי נוהל מבא"ת, במקרים בהם מדובר בתכנית מתאר המשנה תכניות רבות, אין צורך לפרט את כל התכניות אלא לרשום הערה כללית. תכנית זו חלה על



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

- מסילות בכל הארץ ולא סביר לפרט את כל רשימת התכניות המקומיות. עם זאת, יש להוסיף בשולי טבלה 1.6 הערה כללית המציינת כי תכנית זו משנה את כל תכניות המתאר המקומיות בתחומה. ראה גם החלטה בסעיף 1 של השגת רכבת ישראל (השגה מס' 1).
7. **לדחות את ההשגה.** המעמד של המסמכים הוא מנחה והדבר מצוין במפורש בסעיף 1.7.
8. **לדחות את ההשגה.** החלוקה בין מסמכים מחייבים למסמכים מנחים היא נוהל מקובל ומוכר בכל תכנית. סעיף 6.3 א. מתייחס לנדרש לעת התכנון המפורט לביצוע ולשינויים ממסמכים מנחים.
9. **להשגה מענה בהוראות התכנית.** סעיף 1.9 מבהיר כי מערכת החשמול המסילתית כוללת את קווי החשמל לתה"ר, אך אינה כוללת את התה"רים.
10. **להשגה מענה בהוראות התכנית** סעיף 2.2 ג'.
11. **לקבל את ההשגה.** בטבלה 5 של הוראות התכנית יתווספו שטחי המגרשים לתה"רים (טבלה 2.3 אינה רלוונטית לתכנית זו).
12. **לקבל את ההשגה.** ראו סעיף 11 לעיל.
13. **להשגה אינה ברורה.** לא נמצאה הערה או הפניה בטבלה 5.
14. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 7 בפרק הכללי.
15. **לדחות את ההשגה.** אישור הוועדה המצוין בסעיף 4.1.2 (8) ג' מתייחס לוועדה לתשתיות לאומיות ולא לוועדה המקומית. עם זאת, ראו סעיף 14 לעניין תיאום עם מהנדס הוועדה המקומית.
16. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ראה סעיף 14 לעיל – ייערך תיאום עם הוועדה המקומית. ראה הערה בסעיף 14.
17. **לקבל את ההשגה - הסימון יימחק.**
18. **להשגה מענה במסמכי התכנית** הכוללים את קטע המסילה בסמוך לאזור התעשייה של כפר ויתקין סימון "חזית עם הנחיות מיוחדות".
19. **להשגה מענה** בסעיף 4.1.2 ג' בהוראות התכנית.
20. **לקבל את ההשגה.** ראו סעיף 2 בהשגת רכבת ישראל (השגה מס' 1).
21. **להשגה מענה בתסקיר ההשפעה על הסביבה.** הוצג "מגביל גובה" באזורי מפגש מסילה/כביש.
22. **לקבל את ההשגה.** ראה פרק כללי בנושא תיקונים טכניים.
23. **לקבל את ההשגה.** להוסיף לסעיף 4.1.2 ד – "לרבות תה"רים, תחמ"ש ופורטלים", אשר אינם כלולים בהגדרה של מערכת החשמול המסילתית.
24. **לדחות את ההשגה.** הנושא נבדק בתסקיר ההשפעה על הסביבה. התחמ"ש קרובה למט"ש ולא נמצא הצדק לבנות תחמ"ש סגורה.
25. **לעניין הנחיות בינוי –** להשגה מענה במסמך הוראות בינוי ופיתוח לתה"רים. **לקבל את ההשגה לעניין ההפניה –** ולהוסיף לסעיף 1.7 התייחסות לתחמ"ש.
26. **לקבל את ההשגה בחלקה –** יש להבהיר בהגדרת סף הקרינה המגביל בסעיף 1.9 בהוראות כי הוא חל על כל מרכיבי התכנית בתחום הקו הכחול (לדעתי כבר לא צריך לאור ההחלטה כי הגדרת הסף המגביל היא בגבול התכנית) וכן יש להוסיף התייחסות לתה"רים בסעיף 4.1.2 ב (2) א.
27. **לקבל את ההשגה.** יש לשנות את הייעוד של מסילת ברזל מוצעת ל"ייעוד על פי תכנית מאושרת אחרת.
28. **לדחות את ההשגה.** מובהר כי מדובר בתשריט מצב מוצע. יבדק הצורך בהבהרת הניסוח בס'.
29. **ראה סעיף 1 לעיל.**
30. **ראה סעיף 28 לעיל.**
31. **לקבל את ההשגה.** ולתקן את ההוראות בהתאם. יפנה לסעיף 4.8.1 ב(3).
32. **לקבל את ההשגה.** ולתקן את ההוראות בהתאם.
33. **להשגה מענה בהוראות התכנית בסעיף 4.1.2 א. (5) (א)**
34. **לדחות את ההשגה.** הבקשה אינה מובנת והמשיגה לא ידעה להסבירה גם בעת השימוע.
35. **לקבל את ההשגה.** יוסר הייעוד למס"ב מוצעת ויסומן כמגבלות בנייה.
36. **לקבל את ההשגה בחלקה.** מובהר כי מדובר במפגשים שבין מסילת הברזל עם אזורי חציית צירי טיול ונחלים ובגשרי הרכבת.
37. **לקבל את ההשגה.** לתקן את ההוראות בהתאם.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

38. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה סבורה כי ס' 4.6.1. להוראות התכנית מספק מענה נדרש לעבודות מחוץ למקרקעי הרכבת.
39. לקבל את ההשגה. לתקן את ההוראות בהתאם.
40. לדחות את ההשגה. שטח מסדרון חשמל עילי אינו מיועד להפקעה.
41. לקבל את ההשגה. יתוקן בהתאם.
42. לקבל את ההשגה בחלקה. בסיפא של ס' 4.15.א. להוסיף בהתאמה לסביבה ולתה"ר הסמוך.
- 43-49. לקבל את ההשגה בחלקה – ככל שישנם אי דיוקים משמעותיים במצב המאושר – יש לתקנם. אין להכניס למצב המאושר תכניות בשלבי הכנה.
50. לדחות את ההשגה. התווית מסדרון החשמל נבחנה ונבחרה ע"פ שיקולים שונים דוגמת נוף, הצמדת תשתיות היבטים הנדסיים וכדומה.
51. לקבל את ההשגה. ראה ס' 1 לעיל.
52. לקבל את ההשגה. יתוקן בהתאם.
53. ראה ס' 54 להלן.
54. לקבל את ההשגה בחלקה. לעת אישור מסמכי התכנית לאישור יעודכן קו החשמל לפי התכנון המתקדם ביותר. בנוסף, תכנית להסטת קו חשמל/ תשתית לא תהווה שינוי לתת"ל 18.
55. לדחות את ההשגה - סימון הוא התחנה הוא ברקע בלבד. התכנית אינה משנה או קובעת את ייעוד התחנה.
56. לדחות את ההשגה. עניינה של תכנית זו הוא בשינוי שיטת ההינע במסילות קיימות ומאושרות.
57. להשגה מענה במסמכי התכנית. ראה סעיף 4.8.1.ב להוראות התכנית.
58. ראה ס' 57 לעיל.
59. ראה ס' 57 לעיל.
60. לדחות את ההשגה. ככל שתבוא תכנית מאוחרת, יהיה עליה להתאים עצמה לתת"ל 18.
61. ראה ס' 57 לעיל.
62. לקבל את ההשגה. יתוקן בהתאם.
63. לקבל את ההשגה בחלקה – ככל שישנם אי דיוקים משמעותיים במצב המאושר – יש לתקנם. אין להכניס למצב המאושר תכניות בשלבי הכנה.
64. לקבל את ההשגה בחלקה. יסומן כדרך מוצעת.
65. לקבל את ההשגה. יפורט הסימון במקרא.
66. לדחות את ההשגה. סימון תשתיות יעשה בשלב התכנון המפורט, כאשר ישנו די מידע רלוונטי ועדכני, וקנ"מ התכניות מאפשר זאת.
67. לדחות את ההשגה. ס' 4.1.1.ה להוראות התכנית מתיר הקמת מערכת החשמול בשטח מגבלות הבניה. יש להבהיר כי מגבלות הבניה אינן אוסרות כל בניה שהיא.
68. לדחות את ההשגה. ניקוז בתה"רים ייבחן לעת מתן היתר בניה.
69. לדחות את ההשגה. חתכים אופייניים לפורטלים מופיעים בגיליון "חתכי רוחב טיפוסיים". גובהו המדויק של הפורטל הספציפי ייבחן לעת תכנון מפורט.
70. לקבל את ההשגה. הגיליון הרלוונטי יתוקן בהתאם.
71. לקבל את ההשגה. נספח עצים גיליון מס' 6, יעודכן כך שיופיע בכל גבולות התכנית.
72. לדחות את ההשגה. לעת מתן תוקף יהיה על יזם התכנית להגיש מדידה מעודכנת לתכנית, ומייתר הצורך, ככל שיהיה, לעדכון תצ"א. לעניין כתב השיפוי ראה החלטת ועדה בסעיף 12 לפרק הכללי.

מס' השגה: 24	תאריך שימוע: 27.12.12
המשיגים: ועד יישובי חוף חפר	
המייצג: לא הגיעו. ההשגה הוקראה.	
עיקרי ההשגה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

ועד יישובי חוף חפר תומך בחלופת תוואי המסילה לכביש מס' 2 במסגרת תת"ל 31 - שדרוג כביש מס' 2 בקטע שבין מחלף חבצלת למחלף זכרון יעקב. מיקום תה"ר בסמוך לגשר כפר ויתקין שולל את האפשרות למימוש חלופה זו, בשעה שעל פי תשובת הות"ל במסגרת בג"צ של מושב אביחיל נגדה, טרם הוכרעה הבחירה בחלופה הנבחרת לתוואי כביש מס' 2 במסגרת תת"ל 31.
החלטות ועדת המשנה
לדחות את ההשגה. מליאת הוועדה החליטה לפרסם את תת"ל 31 להשגות הציבור בתוואי כביש מספר 2 הקיים ובמועד זה מתקיים הליך שמיעת ההשגות. בכל מקרה, אין במיקום התה"ר, שאינו גורם משמעותי, כדי להכריע בנושא בחירת חלופה לכביש אורך במרכז הארץ.

מס' השגה: 25	תאריך שימוע: 27.12.12
המשיגים: כפר ויתקין	
המייצג: לא הגיעו. ההשגה הוקראה.	
עיקרי ההשגה	
1. קו מתח לתה"ר ויתקין עובר בשטחים של משבצת אגודת כפר ויתקין, הכוללים מבנים חקלאיים, לרבות לולים פעילים, חממות ובתי רשת שבהם שוהים עובדים במשך מספר שעות ו-3 בארות המספקות את מרבית המים השפירים לחקלאות בשטחי כפר ויתקין. לא ברורה המגבלה על שימושים אלו, הקיימים מתחת לקו המתוכנן. 2. התכנית מבטלת קטע קו המוביל מקו מתח הגבוה ממזרח לכביש 4 לכיוון אביחיל. ניתן היה להותיר קו זה עד מסילת הרכבת ולבטל רק את החלק ממערב למסילה לכיוון אביחיל, שכן קטע זה עובר ברובו מעל שטחים חקלאיים פתוחים ולא מעל למבנים חקלאיים ובארות, כמתואר בסעיף 1 לעיל.	
החלטות ועדת המשנה	
1. להשגה מענה בהוראות התכנית. בהתאם לסעיף 4.8.1 ב'. 2. לדחות את ההשגה. הבחירה בתוואי נעשתה מתוך ראייה אזורית, בשיתוף המועצה האזורית ובהתאם לתכנית המקודמת על ידה, ובמטרה של שילוב תשתיות, צמידות לכביש מתוכנן, הוצאת התוואי משטחים פתוחים.	

מס' השגה: 26	תאריך שימוע: 27.12.12
המשיגים: מושב אלישיב	
המייצג: המשיגים לא הגיעו. ההשגה הוקראה.	
עיקרי ההשגה	
1. קו המתח המתוכנן עובר מדרום ליישוב באופן שיחסום את האפשרות היחידה להרחבתו מדרום (המושב מוגבל מכיוון מערב ע"י כביש מס' 4 ומצפון ע"י כפר הרוא"ה). 2. קו המתח, בצירוף אנטנה סלולארית קיימת, עלול לפגוע בריאותית באדם ובגידולי החי. 3. מבקשים להסיט את קו המתח לתוואי חלופי לכיוון אביחיל, או כמוצא אחרון - הטמנת הקו.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. אין כיום תכנית להרחבת הישוב אלישיב. השטחים מדרום הם שטחים	

50 ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 15525-2013)

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013

3. לדחות את ההשגה. לעניין הסטת הקו – ראה סעיף 1 לעיל. לעניין הטמנת הקו - ראה ס' 8 לפרק הכללי. תוואי הקו על חלופותיו, נבחן בתסקיר ההשפעה על הסביבה, וכאמור, תואם עם הרשות המקומית.

מס' השגה: 27	תאריך שימוע: 27.12.12
המשיגים: ועד מושב אלישמע	
המייצג: דורון קובץ'	
עיקרי ההשגה	
- בתשריט מצב מאושר מסומן בצמוד לתה"ר אלישמע תחמ"ש של חח"י, אשר לא הוקמה בפועל, ובמקומה הוקמה תחמ"ש אחרת בשטחי כפר סבא. בכך מתבטל היתרון של איחוד תשתיות בין התה"ר לתחמ"ש. ועד המושב מציע מיקום חלופי לתה"ר המתוכנן בשטחי המושב - ניצול של שטח כלוא בין המסילה, כביש 531 ונחל סיר, שטח חקלאי ללא גישה, צמוד לעמוד מתח עליון, תוך צמצום אורך הדרכים וקווי ההולכה. - יש להחליף תשתיות צנרת קיימות ותת קרקעיות בחציית רצועת הרכבת (4-6 חציות של צנרת) ולאורכה. יש לבחון את אופן שימור צנרת פלדה. - יש לבצע הגנות חשמליות והגנה קטודית לגדרות ומבנים חקלאיים לאורך המסילה. על הרכבת לפעול למיגון מבנים ופעילות חקלאית לרבות מבנים שטרם הוקמו. - יש לקבוע בנספחים הנופיים שסביב התה"רים ומתקנים נוספים יישתלו עצי פרי ושיחי פרי. - יש לקבל הנחיות להתייחסות התכנית לתשתיות קיימות, טרם אישור התכנית. יש להבהיר מהן המגבלות שמטילה התכנית על תשתיות פרטיות מחוץ לשטח הרכבת. יש לפצות משקים על פעילות נדרשת עקב המגבלות שיוטלו. - יש לכלול כבר בהוראות התכנית את ההנחיות של המשרד להג"ס לסקר ניטור של קרינה אלקטרו מגנטית. - יש להעביר למושב מפות של עוצמות קרינה אלקטרו מגנטית לאורך כל המסילות שבתחומו. - יש לבצע ניטור רציף של קרינה אלקטרו מגנטית ב-4-6 אתרים בתחומי המושב ולהעביר הנתונים באופן רציף לידיעת הציבור. - במקרה של פינוי מרצון של מבנה ברצועה המגבלות יש להוסיף בכתב ההתחייבות שהרכבת תפצה את בעל הנכס, תעתיק את המבנה ותממן הוצאות נוספות עקב מגבלות החשמול. - סעיף ח' בכתב ההתחייבות אינו מושלם - יש להעביר להתייחסות המושב. בדיון המשיג משך את ההשגה. - יש לתאם עם המושב התקנת מתקני שרות ובקרה בשטחים החקלאיים שלו. הכוונה לפני עבודות בשטח. - יש לערוך תיאום עם תכניות לשינוי ייעוד לתעשייה שמקדם המושב. - יש להגדיר תחום אחריות לאחזקת השטח הנופי סביב התה"ר ולאורך המסילות. - בניתוח ההשפעות של קו המתח העליון יש לבחון השפעה אפשרית על אורחים ועובדים בבית הקברות. כמו כן יש לבחון ממשק של קו המתח העליון עם תשתיות נוספות. - יש לקבל פיצוי על העברת קו מתח עליון מעל שטח חקלאי קיים.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

16. יש לקבל פיצוי על תשתיות הרכבת שמחוץ לרצועת מסילת הברזל.
17. יש לצמצם את שטח מסילת הברזל בתוואי הרכבת אשר יוצא מכביש 531 דרומית לנחל סיר.
18. בעבודות הקמת התה"ר יש להשתמש בעודפי עפר קיימים בשטחי המושב.
19. תכנית התה"ר צריכה לכלול את קווי ההזנה אליה במתח עליון. יש לעדכן את תחום התכנית ואת התסקיר בהתאם, ולפרסם השינוי להשגות הציבור.
20. יש להגיש תכניות להקמת התה"ר לאישור ועד המשקי של אלישמע.
21. יש להגיש תכנית לפסולת, מים וזיהום קרקע לאישור הוועד המשקי של אלישמע.

החלטות ועדת המשנה

1. **לדחות את ההשגה.** מדובר בתה"ר שמקומו אושר בתכנית מח/113. היזם בחן את החלופות למיקום התה"ר בשטח המבוקש, אך נוכח אילוצים רבים לא אותרה חלופה מתאימה. לדעת ועדת המשנה, חלופות מדרום לדרך 531 נצפות מכיוון היישוב ונמצאות בשטח שיעודו חקלאי. המיקום המוצע בתכנית הינו במשולש השטח הכלוא, שלגביו אושרה להפקדה תכנית לאזור תעשייה, המתאים ליעוד של תה"ר. באשר לתחמ"ש שטרם הוקם, נציג חח"י בשימוע טען כי הוא ידרש בעתיד, והתחמ"ש בכפר סבא אינו מיתר אותו.
2. **להשגה מענה בהוראות התכנית** – בסעיפים 6.3. ה-4.1.2.
3. **לקבל את ההשגה בחלקה.** המיגון יבוצע למבנים קיימים ו/או מאושרים. ראו תשובה להשגה עצמית של הרכבת סעיף 3.4.
4. **לדחות את ההשגה.** מדובר במתחם סגור ומגודר ללא נגישות. על פי התכנית הנופית לתה"ר יינטעו עצים לשם הסתרה וריכוך, טיפול אקסטנסיבי. עצי פרי דורשים השקיה ואחזקה רציפה. ראה גם נספח בינוי לתה"רים.
5. **להשגה מענה** בסעיף 4.1.2. בהוראות התכנית, לפיו מגישי התכנית אחראים למגן את כל קווי התשתית שיעלה חשש לתקינותם או תפקודם כתוצאה מהקרינה. התכנית אינה מטילה מגבלות מעבר לתחומה. לגבי התייחסות לתשתיות קיימות וסמוכות, הדבר נדרש לעת עריכת התכנון המפורט לפני ביצוע. לגבי פיצוי, יש לפעול על פי הדינים הקיימים.
6. **לקבל את ההשגה.** כתב ההתחייבות של הרכבת שצורף לתכנית, המתייחס בין היתר לניטור קרינה, יוטמע בהוראות.
7. **לדחות את ההשגה.** מובהר שהתכנית קבעה סף קרינה מגביל של 4 מ"ג בקו הכחול של התכנית.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

8. **לקבל את ההשגה בחלקה.** כתב ההתחייבות של הרכבת יוטמע בהוראות התכנית. תכנית הניטור תאושר על ידי המשרד להגנת הסביבה.
9. נמסר על ידי רכבת ישראל במהלך השימוע כי במקרים של קונפליקט ייבחן מיגון או פינוי בהתאם לכל מקרה לגופו. ראה גם ס' 3.5 להשגת רכבת ישראל (השגה מס' 1).
10. **המשיג משך ס' זה בהשגתו.**
11. **לדחות את ההשגה.** מתקני שו"ב ייבנו לפי סעיף 261ד מכח התכנית למסילה מח/113.
12. **לדחות את ההשגה.** תכניות עתידיות יצטרכו להתאים עצמן לתת"ל. בכל מקרה יש מגבלות של תכנית מח/113.
13. **להשגה מענה במסמכי התכנית.** האחריות לתחזוקה בכל תחום התכנית חלה על הרכבת.
14. **לדחות את ההשגה.** קו המתח העליון אינו כלול בתכנית ויידרש בתכנית משלימה. ראה ס' 10 לפרק כללי.
15. **לדחות את ההשגה.** ראה ס' 14 לעיל.
16. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 12 לפרק הכללי.
17. **לדחות את ההשגה.** שטח מסילת הברזל אינו משתנה בתכנית זו. הקו הכחול כולל גם את המגבלות שהתכנית מטילה עקב קרינת אלמ"ג. ראה גם סעיף 3.4 בהשגה מס' 1 של רכבת ישראל.
18. **לדחות את ההשגה.** זו אינה הוראה שניתן לקבוע בתכנית מכח חוק התו"ב.
19. **לקבל את ההשגה בחלקה.** קווי המתח העליון נדרשים בתכנית (ראה ס' 10 לפרק הכללי), ועדת המשנה מוצאת כי ראוי שהדבר יעשה בתכנית משלימה.
20. **לדחות את ההשגה.** התכנית פורסמה לעיון הציבור כנדרש עפ"י החוק. ועדת המשנה אינה מוצאת לנכון לבקש אישורו של הוועד המשקי של הישוב למבנה שמתוכנן בוועדה לתשתיות לאומיות. יצוין כי במסגרת היתר הבניה לתת"ר נדרשת התייחסות מהנדס הוועדה המקומית.
21. **לדחות את ההשגה.** לנושאים מענה בסעיף 6.4א להוראות התכנית. ועדת המשנה אינה מוצאת לנכון לבקש אישורו של הוועד המשקי של הישוב לנושא זה.

מס' השגה: 28	תאריך שימוע: 27.12.12
המשיגים: מושב אביחיל	
המייצג: אדר' אילן אייזן + מר יחזקאל סיבק	
עיקרי ההשגה	
1. מאחר וחח"י לא מימשה הקמת תחמ"ש בשטחי אביחיל, על פי תכנית שאושרה בשנת 1979, ומאחר ותת"ל 18 סימנה אתר חלופי לתחמ"ש, יש לסמן את התחמ"ש שמתבטל כשטח ביעוד חקלאי או גן לאומי ע"פ תמ"מ 21/3, לרבות פרוזדור החשמל המתבטל, במקום ביעוד עפ"י תכנית מאושרת אחרת.	
2. אין ביטוי בהוראות התכנית לגורל השטחים החקלאיים, תשתיות ההשקיה לאורך דרך השירות והבאר הפעילה בתחום הרצועה – לא ברור אם יש פגיעה קניינית או אחרת.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. לקבל את ההשגה בחלקה. סעיף 4.8.1א' יתוקן וייאמר בו כי בשטח זה יחולו השימושים וההוראות שייקבעו בתכנית אחרת לשטח זה כמו כן, יתווסף סעיף לפיו תכנית עתידית לשטח התחמ"ש המבוטל לא תהווה שינוי לתכנית זו.
2. להשגה מענה בהוראות התכנית. לעניין תשתיות, סעיף 4.1.2 ג קובע כי מגישי התכנית אחראים למגן את כל קווי התשתית כתוצאה מהקרינה.

מס' השגה: 29	תאריך שימוע: 27.12.12
המשיגים: מ.מ. פרדיס	
המייצג: המשיגים לא הגיעו. ההשגה הוקראה.	
עיקרי ההשגה	
1. התה"ר המתוכננת מצפון ליישוב מצויה בשטח המתוכן למחלף כניסה צפונית ליישוב, כחלק מהתכנית להסטת תוואי כביש מס' 4 מערבה. 2. מיקום התה"ר פוגע בתכנון היישוב, בכניסות המתוכננות במוקדי המסחר ובהסטות כביש 4 מערבה.	
החלטות ועדת המשנה	
לדחות את ההשגה. ראו סעיף 2 להשגת חוף הכרמל (השגה מס' 6), וכן החלטה בסעיף 24 להערה מס' 59 של ועדה מחוזית חיפה.	

מס' השגה: 30	תאריך שימוע: 27.12.12
המשיגים: הוועד הישראלי לאונסקו	
המייצג: ד"ר צביקה צוק, חבר בוועדת מורשת עולמית של אונסקו	
עיקרי ההשגה	
לתכנית השלכות נופיות משמעותיות, אשר עלולות לפגוע באתרי מורשת עולמית מוכרזים. ההשגה היא על בסיס התייחסות משותפת של צוות הניטור של הוועדה הישראלית למורשת עולמית ושל רט"ג: 1. לחשמול מערך המסילות הארצי, לצד יתרונותיו, השפעות חזותיות שליליות הנובעות מתוספת מתקני תשתית קבועים: עמודים, כבלים, פורטלים וכד'. השפעות חזותיות שליליות אלה עלולות לפגוע פגיעה קשה באתרי מורשת עולמית, המצויים בסמוך למסילות. המדובר בתלים המקראיים: תל באר שבע ותל מגידו ובמתחם הבהאי בחיפה. יש לציין שלמדינת ישראל, החתומה על האמנה למורשת עולמית מחויבות לשמור על הערכים האוניברסאליים היוצאים מן הכלל, בגינם הוכרו האתרים. חשוב להדגיש שהנוף הנשקף מאתרי המורשת, בין המדובר בנוף טבעי ובין המדובר בנוף תרבות, מהווה חלק מהערכים, אותם יש לשמר. ה"רעש" החזותי של מתקני חשמול הרכבת עלול לפגוע קשות בערכים אלה. 2. לפיכך, יש לתקן את מסמכי התכנית כך שהאזורים הסמוכים והנצפים מאתרי המורשת העולמית תל באר שבע, תל מגידו והמתחם הבהאי בחיפה ידורגו ברגישות הנופית הגבוהה ביותר. באזורים אלה יש לבחון האפשרות לשקע את המסילה כך שתימנע פגיעה חזותית באתרי המורשת. 3. בנוסף, יש לקבוע בהוראות התכנית שבאזורים אלה השיקול הנופי, יהא השיקול המכריע	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

בקבלת החלטות בדבר סוג העמודים ואופי המתקנים וכי יתבצע תיאום עם רט"ג בשלבי הרישוי של המתקנים הסמוכים לתל באר שבע ולתל מגידו.

החלטות ועדת המשנה

1. לקבל את ההשגה בחלקה – התכנית מתייחסת ל-420 ק"מ של מסילות קיימות, כמפורט בסעיף 1.5.2 בהוראות. הסעיף יתוקן ויובהר בו כי מדובר רק במסילות קיימות או מאושרות. תל באר שבע ומגידו אינם כלולים בתכנית זו ואינם מושפעים ממנה. ההשלכות על תלים אלה ייבחנו בתכנית שתכלול את התכנון הפיזי של מסילות אלה בעתיד. באשר לפגיעה במתחם הבהאי, בשל המרחק הרב מהמסילה, ועדת המשנה לא השתכנעה כי התכנית תפגע חזותית באתר המורשת. בנוסף, נציגי רכבת ישראל הצהירו כי מפתח הרחוב במורד המתחם יהיה נקי מעמודים. כמו כן, לנושא זה מענה בהוראות התכנית בסעיף 6.3.ג.

2. לדחות את ההשגה. ראה ס' 1 לעיל וכן ס' 3 לפרק הכללי.

3. לדחות את ההשגה. ראה ס' 1 לעיל.

מס' השגה: 31		תאריך שימוע: 14.2.13		
המשיגים: רשות שדות התעופה				
המייצג: דבוצי שפנר				
עיקרי ההשגה				
הוגשה השגה מטעם רשות שדות התעופה, אולם במהלך השימוע הובהר לוועדה כי בטרם אישור התכנית יגיעו שני הגופים להסכמות. להלן ההשגה המתואמת שהועברה לות"ל ביום 18.04.13:				
1. הגבלות הבניה בגין בטיחות טיסה של שדות התעופה: חיפה, הרצליה ונתב"ג ישולבו בתשריטי תת"ל 18.				
2. מבקשים לתקן את סעיף 1.6 כדלהלן:				
מספר תכנית מאושרת	סוג יחס	הערה ליחס	מספר ילקוט פרסומים	תאריך
תמ"א 4\ על שינוייה	כפיפות	הקמת מערכת החשמול בתוואי מסילת הברזל על תחום התכנית חלות הוראות והגבלות בניה לעניין גובה.	1522	1.05.1969
תמ"א 15\ על שינוייה	כפיפות	שטחי מגבלות בניה ופיתוח יחולו על תחום התכנית חלות הוראות והגבלות בניה לעניין גובה.	4884	25.5.2000

55 ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 15525-2013)

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

3. יש להוסיף בהוראות בסעיף 6, תת סעיף 6.7 חדש, כדלהלן: 6.7 הגבלות בניה בגין בטיחות טיסה א. על חלק מתחום התכנית חלות הוראות והגבלות בניה בגין בטיחות טיסה הנובעים מקיומם של שדות התעופה חיפה, הרצליה, ונתב"ג כמפורט בתמ"א 2/4 – תכנית המתאר הארצית לנמל תעופה בן גוריון וכמפורט על גבי תשריטהתת"ל. ב. בתחום מישורי המעבר והמגנ"לה (מישור גישה לנחיתה ולנסיקה לאחר המראה), הגובה המרבי המותר לבניה מעל פני הים למכשול דקיק, רום עליון של תרנים ואנטנות, מנופים ועגורנים לבניה וכו', נמוך ב-15 מ' מהמפורט לעיל ואין לחרוג ממנו. ג. בתחום הגבלות הבניה בגין בטיחות טיסה, כמפורט על גבי תשריטהתת"ל, הגובה המרבי המותר לבניה מעל פני הים למסילות ברזל ורכבות, לרבות מערכת חשמול הרכבת (לרבות עמודי וקווי החשמול) הינו על פי הגבלות בניה אלה ואין לחרוג ממנו. בתכנון מסילות הברזל, הרכבות, מערכת החשמול וכו', יש לוודא שהאלמנט הגבוה ביותר לא יחרוג מהגבלות בניה אלה. ד. מסמכי תכנון מפורט לביצוע בתחום המקרקעין של נתב"ג, יהיו בתיאום מראש ובאישור רש"ת, ואין לחרוג ממנו. ה. מסמכי תכנון מפורט לביצוע בתחום הגבלות הבניה בגין בטיחות טיסה של שדות התעופה חיפה, הרצליה ונתב"ג חייבים באישור רת"א ורש"ת. ו. מסמכי תכנון מפורט לביצוע בתחום הגבלות הבניה בגין בטיחות טיסה של שדות תעופה ומנחתים- קיימים ומאושרים, ובנוסף להם שדות תעופה הכלולים ברשימת השדות בסעיף 7 בפרק א' לתמ"א 15, חייבים באישור רת"א.	החלטות ועדת המשנה 1. לקבל את ההשגה. לתקן את התשריטים בהתאם. 2. לקבל את ההשגה. לתקן את ס' 1.6 להוראות התכנית בהתאם. 3. א. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה סבורה כי לסעיף מענה בהחלטה בסעיף 2 לעיל, ואין צורך בפירוט נוסף. 3. ב. לקבל את ההשגה בחלקה. להוסיף ס' להוראות התכנית לפיו "בתחום מישורי המעבר והמגנ"לה הגובה המרבי המותר לבניית מערכת החשמול יהיה נמוך ב-15 מ' מהמפורט בתמ"א/ 2/4." 3. ג. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה סבורה כי לסעיף מענה בהחלטה בסעיף 2 לעיל, ואין צורך בפירוט נוסף. 3. ד. לקבל את ההשגה בחלקה. להוסיף ס' להוראות התכנית לפיו "מסמכי תכנון מפורט לביצוע בתחום המקרקעין של נתב"ג או בתחום הגבלות הבניה בגין בטיחות טיסה של שדות התעופה חיפה, הרצליה ונתב"ג, או בתחום הגבלות הבניה בגין בטיחות טיסה של שדות תעופה ומנחתים- קיימים ומאושרים, ובנוסף להם שדות תעופה הכלולים ברשימת השדות בסעיף 7 בפרק א' לתמ"א 15, יהיו באישור רש"ת ורת"א, לפי העניין." 3. ה. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה ס' 3. ד. לעיל. 3. ו. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה ס' 3. ד. לעיל.
---	--



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

מס' השגה: 32	תאריך שימוע: 14.2.13
המשיגים: רשות התעופה האזרחית	
המייצג: פינחס ברגר – לא הגיע. ההשגה הוקראה.	
עיקרי ההשגה והחלטות ועדת המשנה	
ראה השגות רשות שדות התעופה לעיל.	

מס' השגה: 33	תאריך שימוע: 14.2.13
המשיגים: עיריית הרצליה	
המייצג: אדר' מייק סקה, מהנדס העיר	
עיקרי ההשגה	
1. הרצליה מורכבת ממקבץ של שכונות ורובעים שלא ניתן לחבר ביניהם בגלל כל התשתיות הארציות שחוצות אותם. חשמול הרכבת מעמיק את החיץ בין חלקי העיר בשל תוספת עמודים וקווי חשמל, שמופעם כעור ופגיעתם אנושה בנוף (בשעה שהעיר משקיעה מזה שנים משאבים רבים בהטמנה של תשתיות חשמל בעיר). מסילת הרכבת הוגבהה במסגרת ביצוע תת"ל 15 וגובה העמודים הוא בגובה העמודים בגן רשל ונחלת עדה. בשכונות האלה כבר החל תהליך של נטישה. אנחנו רוצים לעשות מעברים עיליים אבל לא יכולים בגלל עמודי החשמול. לכן: בתוך העיר יש לבטל את החשמול, או לחילופין, למנהר או להחליף לטכנולוגיה שתהיה ללא כבלים ותילים ולאפשר בניה לשימושי משרדים, מגורים ותעסוקה מעל הרכבת. 2. שדה התעופה של הרצליה עומד להתפנות ומתוכננת שם שכונה של 10,000 יח"ד שגם אליהן לא ניתן יהיה להתחבר. יש להסיר את המגבלה על שכונות מגורים. 3. מתוכנן פארק מטרופוליני (פארק הבאסה) הכולל חלק של שמורת טבע שמושך בעלי כנף. החשמול ימנע זאת ויישאר אגם עם מים ללא ציפורים. 4. הקרינה האלקטרו מגנטית עשויה לפגוע בנוסעים בכבישים, בתושבי השכונות שלאורכן (דוג' נחלת עדה וגן רשל) ויתכן גם בנוסעי הרכבת. 5. ההפרעה ביחס לקו החוף תוריד את הדירוג של העיר מבחינת המלונאים וזה יפגע בעיר כלכלית.	
החלטות ועדת המשנה	

1. **לקבל את ההשגה בחלקה.** החיץ הינו כתוצאה ממסילת הרכבת הקיימת. החשמול יחול על מסילת הרכבת המוסטת מכח תת"ל 15 והמתרחקת משכונות העיר. עם זאת, מקטע המסילה הרגיש יסומן בתשריט האזורים המיוחדים כאזור אורבאני נצפה. לעניין הטכנולוגיה, ראה ס' 4 לפרק הכללי. לעניין מעברים עיליים – חשמול המסילה אינו מונע הקמת מעברים עיליים מעליה.
2. **לדחות את ההשגה.** תת"ל 18 לא תטיל מגבלות על השכונה העתידית המתוכננת במתחם שדה התעופה מעבר למגבלות הקיימות מכח תת"ל 15 ובתכנית הר/1985/1. ככל שתוגש תכנית עתידית, יהא עליה להתאים עצמה לתת"ל 18.
3. **לדחות את ההשגה.** סעיף 4.1.2 ג. נותן מענה למזעור הפגיעה בבעלי כנף, על סמך הבדיקה בתסקיר ההשפעה על הסביבה.
4. **לדחות את ההשגה.** אין חריגה מסף הקרינה המותר לשכונות בהרצליה. כל המגבלות הן



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

בתחום כביש 531, למעט מבנה אחד שסומן להריסה בנחלת עדה בתשריט הקונפליקטים. לגבי הנוסעים בכביש, ראה תשובה בסעיף 3.4 להשגה מס' 1 של רכבת ישראל. באשר לנוסעי הרכבת, ראו תשובה להערת ועדה מחוזית חיפה (הערה 59).

5. **לדחות את ההשגה.** הנוף העיקרי של בתי המלון בהרצליה הוא לכיוון הים. המבט לכיוון המסילה הוא רחוק, ועמודי החשמול נמוכים יותר מעמודי התאורה לאורך הכביש. בנוסף ראו ס' 1 לפרק הכללי.

מס' השגה: 34	תאריך שימוע: 14.2.13
המשיגים: עיריית רמלה	
המייצג: אדר' מירי ישראל, מהנדסת העיר + יואב רוביסא	
עיקרי ההשגה	
- יש לבחון את התכנית ביחס לכל משימות הרכבת ולבחון הביצוע ביחס למטלות נוספות של הרכבת, דוגמת ביצוע הפרדות מפלסיות וכל מה שרלוונטי למסילה שעוברת בתוך עיר קיימת – מחסומי הרכבת, פקקים והפגיעה באיכות החיים בעיר. - במסילת לוד-נען יש להרחיב את הסימון של קטע אורבני נצפה גם לקטע מצומת תעבורה ועד לכביש 431. יש להשלים הסימון גם במקטעים 164, 173 ו-175, בהם קיימות תכניות מאושרות או בהליכי תכנון. יש להרחיב את הסימון של קטע אורבני נצפה גם למקטע 149 במסילת לוד-אשקלון. - יש להבהיר ולהציג פתרונות לסימון מגבלות בניה ופיתוח על מבנים קיימים הסמוכים למסילת לוד-נען באזור שופטים צפון. סתירה עם הסעיף שאומר שלא תינתן הקלה בנושא שהיית אדם. - יש להבהיר את השפעת התכנית על החלק שבין הקיר האקוסטי לבין הפארק צפונית לשכונת נווה דוד. יש להבהיר האם לקיר האקוסטי השפעה גם על עוצמת הקרינה האלקטרו מגנטית. - יש להרחיב את חובת ההתייעצות עם הוועדה המקומית ומהנדס הרשות המקומית לכל האלמנטים הבנויים והנופיים באזורים אורבניים נצפים, ולא רק לעניין סוג העמוד. כמו כן יש להרחיב את התיאום של מסמכי התכנון המפורט עם מהנדס הרשות המקומית, בדגש על מתחמים עירוניים. - אין מקום לחוות דעת של מהנדס הוועדה המקומית בנוגע לסירוב בעל נכס להתקנת מיגון – סעיף 4.1.2 ג'. - אתרי התארגנות - יש לקבוע כי אתרי התארגנות מחוץ לקו הכחול של התת"ל ידרשו על פי החוק בהיתר בניה מהרשות המקומית. אתרים בתחום התת"ל - כל מסמכי התכנון צריכים להיות מתואמים עם הרשות המקומית. - יש לכלול בתכנית זו שיפוי של 100%. בנוסף יש להרחיב את השיפוי בנושא נזיקין בשל היבטים בריאותיים שעשויים להיגרם עקב החשמול. רמלה היא ברמה סוציו-אקונומית 3-4 והמסילה חוצה את כולה והיא לא תוכל לעמוד בתביעות. לא ניתנו מספיק פתרונות עיצוביים ונופיים לסביבת המסילות. לא הוצגו הדמיות לקטע מסילה העובר בקטע אורבני צפוף. יש לאמץ את ההוראות בנוגע לסביבה החופית בחיפה לקטעים האורבניים הנצפים. - בבחירת העמודים לחשמול ניתנה עדיפות תפעולית ותחזוקתית להקמת עמודי חשמול משני צידי המסילה, אך מהבחינה הנופית ישנה העדפה לעמוד חשמול מרכזי. לא ברורה ההנמקה לצורך למקם עמוד חשמול במרחק של 3.30 מ' מציר המסילה. מן הראוי לתת עדיפות לעמוד חשמול מרכזי, לכל הפחות באזורים אורבניים נצפים. - יש לפרט מהם ה"אמצעים הנוספים" אשר יפחיתו קרינה. - יש לציין את שם הרשות בטבלת גושים וחלקות. - יש לקבוע הוראות למקרה שסף הקרינה המגביל ישתנה (יוחמר), מה שעשוי להגדיל את	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

תחום מגבלות הבניה ופיתוח. 13. יש להבהיר האם סעיף 4.1.1 (א) – מגבלות לשהיית אדם - מתייחס למלוא רצועת מגבלות הבניה ופיתוח. צריך גם להבחין בין מצבים שיש כבר היום מבנים קיימים לכאלה שבהם עדיין אין. 14. יש להחיל את האיסור בסעיף 4.1.2 (ב) (1) על כל האזורים האורבניים הנצפים. 15. באזור אורבני נצפה יש לפרט הנחיות וסייגים לתכנון, לרבות פתרונות ספציפיים לכל מקטע. 16. בחזית עם הנחיות מיוחדות יש להתייחס גם להיבטים נופיים ועיצוביים ולא רק לסוג המיגון. 17. יש להבהיר את המשמעות של "כבל מחזיר כפול" ולהפנות אליו בהוראות התכנית. 18. קנה המידה של תשריט מצב מאושר ותשריט מצב מוצע אינו ניתן לבדיקה, בעיקר לא באזורים אורבניים צפופים. יש לסמן בתשריטים את הגבול בין באר יעקב לרמלה. 19. בנספח חתכי רוחב טיפוסיים לא ברור מדוע סומנו חתכים שאינם מסמנים את כל טווח ההשפעה של הקרינה האלקטרו מגנטית, וכן לא ברור מה היחס בין החתכים לבין התרשים בסעיף 4.1.1 (ו). 20. יש להציג את תכנית אזורים מיוחדים על רקע מעודכן.	החלטות ועדת המשנה
1. לדחות את ההשגה. תת"ל 18 הינה מרכיב אחד בפיתוח רשת המסילות בארץ. ביצוע התכנית וביצוע הפרדות מפלסיות ישפרו את הממשק של הרכבת עם העיר וישפרו את השירות הרכבתי. 2. לקבל את ההשגה. לסמן את הקטעים האורבאניים, כמפורט בהשגה, כקטע אורבני נצפה. 3. לדחות את ההשגה. במהלך שימוע נוסף שנערך ביום 12.6.13, הובהר ע"י היזם כי לאחר בדיקה מעמיקה של האזור המדובר ברמלה, הבתים מצויים מחוץ לסף הקרינה המגביל. בנוסף, ראו ס' 2 לפרק הכללי וסעיף 2 להשגת רכבת ישראל (השגה מס' 1). 4. לדחות את ההשגה. שכונת נווה דוד מרוחקת כ-60 מ' מהמסילה ואינה בקונפליקט. אין כל השפעה מקיר אקוסטי על קרינה. 5. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה לא מצאה כי יש מקום להגדיל את מעורבות מהנדס הוועדה המקומית מעבר למה שנקבע בתכנית לעניין "שטח אורבאני נצפה". בנוסף, מהנדס הוועדה המקומית יוזמן ע"פ חוק לדיוני ועדת המשנה. כן, ראו ס' 7 לפרק הכללי. 6. לקבל את ההשגה. ראה ס' 7 לפרק הכללי וסעיף 3.5 להשגת הרכבת (השגה מס' 1). 7. להשגה מענה עפ"י הדין. אתרים מחוץ לתחום התכנית יותרו באישור הוועדה המקומית. לעניין תיאום עם הרשות המקומית, מהנדס הוועדה המקומית מוזמן עפ"י חוק לדיוני ועדת המשנה למסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע. ראה גם תשובה להשגת אט"ד (השגה מס' 83). 8. לקבל את ההשגה בחלקה. לעניין השיפוי ראה ס' 12 לפרק הכללי. לעניין הסביבה החופית בחיפה, לא מדובר במקרה הנ"ל בסביבה חופית. לגבי רמלה, ועדת המשנה מקבלת הבקשה לסימון קטעי המסילה בתחום העיר כשטח אורבאני נצפה כאמור בתשובה לס' 2 לעיל. 9. לדחות את ההשגה. ראה ס' 4 לפרק הכללי. המרחק המינימלי בו ניתן למקם עמוד הינו 3.30 מ' מציר המסילה הקרובה אליו. המרווח התקני בין שתי מסילות הוא 4.7 מ' מרווח זה נדרש לצורך מעבר מעבר תקני ובטיחותי של מערך ציוד הנייד ע"ג המסילה ותחזוקתה. לא ניתן לקרב את העמודים לקצה המסילה מטעמי בטיחות ותפעול. ישנם מקומות לאורך ציר המסילות אשר אין מקום לעמוד מרכזי (משמע מרחק קטן מ-6.6 מ' בין שתי מסילות). כמו כן, לחלופת שני העמודים יתרונות בעת תחזוקה, תפעול ותקלות. בנוסף, אין אפשרות לפצל מקטעים בעלי	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

- שני עמודים ובעלי עמוד מרכזי לאורך מקטע מסילה אחד.
10. **להשגה מענה במסמך** מתקנים נלווים למערכת החשמול. הוראות התכנית מבהירות כיצד ייבחנו אמצעים נוספים, בשלב מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע, בסעיף 4.1.2.א'.
11. **לקבל את ההשגה**. טבלת הגו"ח תתוקן.
12. **להשגה מענה בהוראות התכנית**. ס' 4.1.2.ב(2)א) קובע כי "מגישי התכנית אחראים לכך שמערכת החשמול המסילתית לא תגרום לקרינה גבוהה מהסף המגביל מחוץ לגבולות רצועת מגבלות הבניה והפיתוח", וסעיף 1.9 מגדיר כי באם תוגדר תקנה היא תגבר.
13. **לקבל את ההשגה בחלקה**. ראה ס' 2 לפרק הכללי.
14. **לדחות את ההשגה**. לעניין המקטעים המסומנים חזית עם הנחיות מיוחדות, במקרים רבים מקטעים אלו מסומנים גם כשטחים אורבניים נצפים.
15. **לדחות את ההשגה**. ועדת המשנה לא מצאה לנכון לשנות את קביעת התכנות לגבי שטחים אורבניים נצפים בהם ניתנה ההזדמנות למעורבות מהנדס ו. מקומית בנושא עיצוב העמודים. בנוסף, ראו ס' 1 לפרק הכללי.
16. **לקבל את ההשגה בחלקה**. הוראות התכנית סיווגו איזורים בהם יש התייחסות ספציפית לנושאי קרינה (חזית עם הנחיות מיוחדות) והנחיות נפרדות לנושאים הקשורים בחזות ונוף (איזורי חציית צירי טיול ונחלים, ושטחים אורבניים נצפים).
17. **להשגה מענה במסמך התכנית** מתקנים נלווים למערכת החשמול.
18. **לדחות את ההשגה**. בכרך הקונפליקטים רמת הפירוט הינה מספקת, בקנ"מ 2,500:1. לעניין גבול בין רמלה ובאר יעקב, תכנית זו אינה משנה גבולות שיפוט והדבר אינו נחוץ ככלי עבודה במסגרת תכנית בפריסת מסילות ארצית.
19. **לדחות את ההשגה**. להתאים את מסמך חתכי רוחב טיפוסיים לסף המגביל שנקבע בתכנית.
20. **לדחות את ההשגה**. בשלב התכנון המפורט יעודכן המיפוי ממילא. כמו כן, ראו ס' 11 לפרק הכללי.

מס' השגה: 35	תאריך שימוע: 14.2.13
המשיגים: עיריית חדרה	
המייצג: אדרי' דני גולדברג - אדריכל העיר	
עיקרי ההשגה	
1. תשריט מצב מאושר: 1.1. יש להתאים את סימון השטח החקלאי במקרא לתשריט. 1.2. גוש 10049, חלקות מדרום למסילה וממזרח לכביש 4, יש לעדכן ייעודי קרקע בהתאם לחד/1 המנדטורית (מגורים). 1.3. יש להטמיע את תכנית חד/1232 בגוש 10571 (מגורים ומסחר). 1.4. חד/1300: 1.4.1. יש לסמן את ייעוד הקרקע כפארק עסקים ומסחר (סומן בטעות כתחנת תדלוק). 1.4.2. ביתרת שטח מדרום לתכנית, לא אושרה תכנית מפורטת.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

- 1.5. הקטע הדרומי בתחום שיפוט חדרה אינו שפ"פ, יש להראות שימושי קרקע עפ"י תמ"א מאושרת.
- 1.6. יש להטמיע גם את תכנית המתאר החדשה של חדרה שאושרה.
2. **תשריט ייעודי קרקע:**
 - 2.1. במקרא תשריט ייעודי הקרקע מופיעה ההבחנה בין מגבלות בניה ופיתוח למגבלות בניה ופיתוח ב', אין לכך ביטוי בתשריט.
 - 2.2. יש להוסיף סימון חזית עם הוראות מיוחדות בתוואי חשמול הרכבת בכל נקודות הממשק עם מבני המגורים.
 - 2.3. בגוש 10035 חלקות 182,183 (בין ק"מ 49 ל-50) במקום מאושרת תכנית אשר קבעה בחלקות אזור מגורים. קביעת חלק מהחלקות ביעוד אזור מגבלות בניה תהווה פגיעה קשה בזכויות בעלי הקרקע. יש להוציא חלקות אלו מתחום מגבלות הבניה.
 - 2.4. באזורים בהם מאושרות תכניות בניין עיר אשר קבעו יעוד קרקע למגורים (מקטעים 45,46), יש להראות תשריט בקנ"מ 1:2,500 לצורך בחינה יסודית של קביעת אזור מגבלות הבניה ובחינת ההיבטים השמאיים.
 - 2.5. במקטע מס' 47- יש להסיר את הסימון "אזור מגבלות בניה ופיתוח" מהיעוד "מרכז תחבורה" המאושר מכוח תכנית חד/1300.
3. **הוראות התכנית:**
 - 3.1. סעיף 4.1.2 (ג) (5) - יש לציין כי הסקר יבוצע ע"י רכבת ישראל ואישור הסקר ע"י ראש אגף הקרינה.
 - 3.2. סעיף 4.10.1- יש להבהיר כי אמצעי המיגון יותקנו על חשבון רכבת ישראל, ככל שיידרשו ע"י איגוד ערים לאיכות הסביבה, כתנאי לביצוע חשמול המסילה בתוואי זה.
 - 3.3. סעיף 6.1 (ג) - יש להוסיף כי במידה ויידרש מיגון אקוסטי נוסף כפי שיקבע ע"י איגוד ערים, מיגון זה יותקן ע"י רכבת ישראל. יוסף בהוראות התכנית זמן לביצוע המיגון הדרוש לקרינה אלקטרו מגנטית ולאקוסטיקה ככל שיידרש.
 - 3.4. יובהר בהוראות התכנית כי כל בקשה להיתר בתחום התכנית תובא לאישור הוועדה המקומית.
 - 3.5. יערך תיאום עם תכנית חד/1800, הרחבת אזה"ת חדרה אשר הומלצה להפקדה ע"י הוועדה המקומית.
 - 3.6. יובהר בהוראות התכנית כי התכנית אינה משנה ייעודי קרקע מכוח תכניות מפורטות מאושרות.
 - 3.7. יש להתייחס לפרוזדור החשמל החוצה את המסילה, ולשדות אלקטרו-מגנטיים.
4. יש להבהיר במסמכי התכנית כי רכבת ישראל תישא בשיפוי בשיעור מלא בכל הנוגע לתשלום פיצויים בגין תביעות לפי סעיף 197 לחוק.

החלטות ועדת המשנה

1. **לקבל את ההשגה בחלקה.** יצוין כי מצב מאושר הינו כרקע ולהתמצאות בלבד. ככל שישנם אי דיוקים משמעותיים במצב המאושר – יש לתקנם. אין להכניס למצב המאושר תכניות בשלבי הכנה.
- 2.1 **לדחות את ההשגה.** מגבלות בניה ופיתוח ב' חלות על אזורי הולכת חשמל שאינם קיימים בתחום חדרה.
- 2.2 **להשגה מענה בהוראות התכנית.** הסימון קיים.
- 2.3 **לקבל את ההשגה בחלקה.** ייעוד מגבלות הבניה הינו לסף מגביל לקרינת אלמ"ג, ולמעשה

ישיבת ועדת המשנה להשגות מ' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 15525-2013) 61

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

מזכה המבנים שבתחומו למיגון מפני הקרינה. לעניין מיגון מבנים מאושרים, ראה החלטת הוועדה בסעיף 3.5 להשגת הרכבת (השגה מס' 1). לעניין פגיעה, ראה החלטת ועדה בסעיפים 2 ו-12 לפרק הכללי.

2.4 לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 11 לפרק הכללי וכן ס' 3.4 להשגת רכבת ישראל (השגה מס' 1).

2.5 לדחות את ההשגה. ראה ס' 2.3 לעיל.

3.1 לדחות את ההשגה. יזם התכנית מחויב לביצוע הסקר ע"פ הנחיית הממונה על קרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל.

3.2 להשגה מענה בסעיף 4.10.1. אמצעי המיגון יותקנו על ידי מגיש התכנית.

3.3 להשגה מענה בהוראות התכנית. המיגון יבוצע כחלק מהקמת מערכת החשמול.

3.4 לדחות את ההשגה. רשות הרישוי הרלוונטית בתת"ל היא רשות הרישוי של הות"ל ואין מקום ליצור מנגנון כפול. יחד עם זאת, במקומות בהם בתחומי תת"ל נדרשת בניה שאינה קשורה במישרין או בעקיפין לתשתית הלאומית, אין מניעה, לאחר תיאום עם הות"ל, כי הרישוי יעשה בוועדה המקומית הרלוונטית.

3.5 לדחות את ההשגה. תת"ל 18 הינה תכנית ארצית ויש לתאם את התכנית שהומלצה להפקדה עם התת"ל.

3.6 להשגה מענה בהוראות התכנית. ככלל, התת"ל אינה משנה ייעודי קרקע למעט באזורי התה"רים והדרכים. עיקר תחום התכנית הוא שטח למגבלות הבניה, אשר אינן משנות את ייעודי הקרקע המאושרים אולם מטילות מגבלות קרינה על אלמ"ג.

3.7 הטענה אינה ברורה, ככל שמדובר בקרינה אלמ"ג מצרפית, ראו ס' 2 לפרק הכללי.

4. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 12 לפרק הכללי.

תאריך שימוע: 14.2.13

מס' השגה: 36

המשיגים: עיריית רמת השרון
המייצג: לא הגיעו. ההשגה הוקראה.
עיקרי ההשגה
- יש לכלול במסמכי התכנית את תחנות הרכבת של צפון גלילות ודרום גלילות על פי תכניות רש/800 ו-רש/760, שלא למנוע עיכוב בפיתוח על פי תכניות אלו. - יש לבחון מחדש את חלופת החשמול העילי לצורך פתרון שלא ינציח העברת תשתיות עיליות באזורים בנויים (לרבות מוקדי תעסוקה חדשים על פי תכניות רש/800 ו-רש/760) ובמיוחד בשטחים פתוחים. - על רכבת ישראל לשפות את הוועדה המקומית בשיעור של 100% ולא של 70%. - יש להעביר את מסמכי התכנית המתוקנים לבדיקה של הוועדות המקומיות, ולשוב ולדון בתכנית במסגרת הוועדה המחוזית ת"א.
החלטות ועדת המשנה



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. לדחות את ההשגה. התכנית אינה מעכבת פיתוח תחנות הרכבת.
2. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 4 לפרק הכללי.
3. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 12 לפרק הכללי.
4. לדחות את ההשגה. מדובר בתכנית ארצית המקודמת בות"ל ושלב ההערות וההשגות הסתיימו. אין כל בסיס בדיון לבקשה.

מס' השגה: 37	תאריך שימוע: 14.2.13 + 26.2.13
המשיגים: עיריית כפר סבא	
המייצג: שרון שפר	
עיקרי ההשגה	
כללי: עיריית כפר סבא רואה בחיוב כל פעולה שתעודד מערך אמין, מהיר ויעיל של רכבות ישראל. תוואי המסילה המיועד לחשמול עובר לאורך גבולה הדרומי של העיר, בסמוך לבתי תושבים, בעיקר צמודי קרקע ומבנה ציבור גדול. כמו כן, לאורך המסילה יש כמה תכניות בניין עיר גדולות לקראת אישור. בשל כל אלה, הרצועה בתכנית סומנה כ"חזית עם הוראות מיוחדות" ותוואי אורבני נצפה. לפיכך מבקשים: 1. לשתף את הוועדה המקומית כפר סבא ואת מהנדס העיר בכל ההחלטות בנוגע לתכנון הקו העובר בתחום העיר, ולא רק בנוגע לסוג העמודים. תיאום כזה ייעשה גם ב"אזורי חציית צירי טיול ונחלים" ככל שאלה נמצאים בתחום הרשות המקומית, וכן בכל הקשור לשטחי ההתארגנות, פריצת דרכים זמניות וכו'. 2. לשנות את סעיף 4.1.2 ב' כדלהלן: "אם תשוכנע הוועדה שהאמצעים שהתקינו מגישי התכנית להפחתת קרינה אינם מספקים דיים, יבוצע מיגון נוסף, ככל שיידרש בגבולות רצועת הרכבת, אשר יבטיחו את נוחותם ובריאותם של תושבי העיר..." כל זאת מבלי שיהיה צורך באמצעים נוספים בבתייהם של התושבים. בכל מקרה לא ייתכן שהתכנית תתיר השארת תושבים ללא מיגון באם אלה מסרבים לאפשר שינוי ברכוש הפרטי. 3. יש לקבוע בתכנית כי סף הקרינה לא יעלה על המוגדר בתכנית גם בחצרות ולא רק במבנים. כל זאת ע"י ביצוע מיגון באם יידרש בגבולות רצועת הרכבת בלבד. 4. אין בתכנית התייחסות לנושא קרינה אפשרית בתחום מבנים תת-קרקעיים קיימים ומתוכננים. לאור העובדה שהרכבת צפויה לעבור במנהרה לאורך החלק המערבי ביותר של העיר יבוצע כל המיגון בתוך המנהרה כך שלא תיווצר קרינה מתחום המנהרה לכיוון מגרשים גובלים ולא יוטלו עלויות עתידיות נוספות על בעלי המגרשים הגובלים בעת מימוש אותן תכניות. 5. יש להקטין את סף החשיפה המותר ל-2 מ"ג כפי שהוגדר על ידי המשרד להגנת הסביבה. יש לקבוע קו מנחה לפיו בריאות הציבור, לרבות העובדים, הנוסעים והתושבים הדורים בסמוך למסילה עולה על כל שיקולי עלות. 6. יש להאריך את קטע המסילה המוגדר כנצפה מזרחה, לאורך אזור התעסוקה המתפתח של העיר ממזרח לכביש 40. 7. יש לתאם עם הוועדה המקומית ומהנדס העיר כל פעולה שתשנה את מערכת החשמול בעת	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

ההפעלה ולקבוע נוהל עבודה מסודר מול הרשויות המקומיות טרם ביצוע עבודות בשטח. 8. יש לקבוע כי מימוש התכנית לא ימנע בעתיד ביצוע גשרים/מחלפים/חיבורים מעל כביש 531. 9. דורשים שיפוי מהרכבת בגובה 100%. 10. סעיף ההפקעות בתכנית מנוסח באופן עמום. יש לקבוע במפורש שביצוע ההפקעות ייעשה על ידי ובאמצעות מגישי התכנית ולא על ידי הוועדה המקומית. פיצוי בגין ההפקעות ימומן על ידי מגישי התכנית. 11. לא הוגדרו בתכנית יעדים כמותיים כגון היקף נסיעות מוגדל, תוספת תחנות, פריסת תחנות חדשה, נוספת מתחמים לשילוב עם אמצעי תחבורה נוספים, וכו' אשר יאפשרו לרשויות המקומיות לסייע בקידום התכנית ולקדם תכנון מושכל בקרבה לקו הרכבת.	
החלטות ועדת המשנה	
1. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 7 לפרק הכללי. 2. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3.5 להשגה עצמית של חברת רכבת ישראל (השגה מס' 1). 3. לדחות את ההשגה. עם זאת, ראו סעיף 2 לפרק הכללי באשר להורדת סף הקרינה המגביל. 4. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בהשגה 1 של רכבת ישראל סעיף 2 מובהר כי רכבת ישראל אחראית למיגון כל המבנים הקיימים או המאושרים. מבנים בתכנית עתידיות יצטרכו למגן את עצמם. 5. לקבל את ההשגה בחלקה. ראו סעיף 2 לפרק הכללי. 6. לקבל את ההשגה ולתקן את מסמכי התכנית בהתאם. 7. להשגה מענה בסעיף 6.3. יא בהוראות התכנית ובכתב ההתחייבות של רכבת ישראל – בנוגע לחובת הגשת שינויים במערכת החשמול. 8. מימוש התכנית לא ימנע את ביצוע הגשרים והמחלפים בכביש 531, הכלולים בתת"ל 15, שלקחה בחשבון את חשמול המסילות. 9. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 12 לפרק הכללי. 10. לדחות את ההשגה. תכנית זו אינה עוסקת בהפקעות מלבד שטחי התה"רים, ובתחום המוניציפאלי של כפר סבא מצוי תה"ר אלישמע שההפקעה לגביו בוצעה כבר. 11. לדחות את ההשגה. הגדלת היקף הנסיעות מפורטת בתסקיר ההשפעה על הסביבה. התכנית חלה על תכניות מאושרות, ולא ניתן מכוחה להוסיף תחנות רכבת. מובהר כי תכנית סטטוטורית למסילת ברזל אינה קובעת יעדים כמותיים אשר באים לידי ביטוי בהיקף הנסיעות. זוהי סוגיה תפעולית שאינה מתוקף חוק התכנון והבניה.	

מס' השגה: 38	תאריך שימוע: 19.2.13
המשיגים: מושב בית ינאי	
המייצג: עו"ד מתן מוסרי - ח. נועם ושות' - משרד עורכי דין + נחמיה כהן, גזבר בית ינאי	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

עיקרי ההשגה
1. לבית ינאי יש 1300 דונם קרקע חקלאית. התחמ"ש המתוכנן בכפר ויתקין וקו המתח העליון אליה, יפגעו ב-40 דונם של פרדסים המניבים כבר שנים רבות, בשעה שקיימות חלופות מיקום סמוכות בשטח של תחנת הרכבת הישנה, בצמוד למט"ש נתניה או בשטח בור מצפון ששייך לכפר ויתקין. 2. הקרינה האלקטרו מגנטית תפגע באופן בריאותי בתושבי הסביבה ובחקלאים המעבדים את השטחים בסמוך למסילה ולתשתיות החשמל. 3. מגבלות הבניה שמטילה התכנית יגרמו לירידת ערך משמעותית של המקרקעין. מבקשים קרקע חלופית.
החלטות ועדת המשנה
1. לדחות את ההשגה. החלופות נבדקו בתסקיר ההשפעה על הסביבה אך לא נמצאו עדיפות, והחלופה הנבחרת נמצאה כראויה ביותר. חלופה זו אף נתמכת על ידי הוועדה המקומית עמק חפר. ראה גם תשובה להשגה מס' 25 של כפר ויתקין. 2. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בס' 2 לפרק הכללי וכן בסעיף 2 להשגת רכבת ישראל. 3. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 12 בפרק הכללי. לעניין קרקע חלופית – מדובר בשטח בו מוטלות מכח התכנית מגבלות בניה ובקשת הקרקע החלופית אינה רלבנטית.

מס' השגה: 39	תאריך שימוע: 19.2.13
המשיגים: חברת בזק	
המייצג: עו"ד ענת לוי, פזית כהן שמאית, מר רדו קופמן שמאי, יוסי מנשה אחראי קרינה	
עיקרי ההשגה	
כללי: בזק הינה הבעלים של הנכסים להלן: גו"ח 38091/94 בשד' הנשיא בבאר שבע; גו"ח 104245/257 ברח' לכיש בקרית ים; גו"ח 10821 חלקות 57-60 בח' יפו בחיפה; גו"ח 10873 ח"ח 9 ו-13 בדרך בר יהודה בחיפה; גו"ח 10535/17 ברח' ההרדוף עתלית; גו"ח 18029/8 על כביש 85 – כולם בתחום או בגבול תת"ל 18. רוצים להבטיח שלא תיגרם להם פגיעה קניינית, תפעולית או טכנית (ממשק תשתיות בזק ותשתיות החשמל). נערך אמנם תיאום עם הרכבת, אבל נכון להסדיר זאת סטטוטורית – תוספת מפרט מסודר בסעיף 4.1.2.א. הפגיעה היא גם בפרטנציאל מימוש הנכסים בעתיד. 1. על הנכס בבאר שבע, בקרבת צומת הכניסה לעיר – שדר הנשיא - ליד מתחם שפ"פים חלה תכנית מאושרת 68/102/0215 המייעדת אותו למבנה ציבור עם זכויות בניה של 120% ב-3 קומות. הוא כלול בתחום מגבלות בניה של תת"ל 18 (גליון 22). מגבלת השהיה בנכס תפגע ביכולת הפעלת המערכות של בזק. הנכס לא נכלל בתחום חזית הנחיות מיוחדות. רמות השטף המגנטי בבניין בזק עולות על 10 מ"ג ולכן נדרשת בדיקה פרטנית לוודא שהתכנית לא תפגע ביכולת להפעיל את המערכות. 2. על הנכס בקרית ים חלה תכנית מאושרת ק/270 המייעדת אותו למבני ציבור ולמרכז טלפונים, ללא זכויות בניה מוגדרות המבנה הוא דו או תלת-קומתי. הוא כלול בתחום מגבלות בניה של תת"ל 18 עם חזית עם הנחיות מיוחדות. מגבלת השהיה בנכס תפגע ביכולת הפעלת המערכות של בזק. רמות השטף המגנטי בבניין בזק עולות על 10 מ"ג ולכן נדרשת בדיקה פרטנית לוודא שהתכנית לא תפגע ביכולת להפעיל את המערכות. 3. על הנכס ברח' יפו בחיפה, ממזרח לתחנת אגד, חלה תכנית מאושרת חפ/518' המייעדת אותו לתכנון בעתיד, ללא זכויות בניה מוגדרות. הוא כלול בתחום מגבלות בניה של תת"ל 18 עם	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

חזית עם הנחיות מיוחדות. מגבלת השהיה בנכס תפגע ביכולת הפעלת המערכות של בזק. רמות השטף המגנטי בבניין בזק עולות על 10 מ"ג ולכן נדרשת בדיקה פרטנית לוודא שהתכנית לא תפגע ביכולת להפעיל את המערכות. 4. על הנכס ברח' בר יהודה בחיפה חלה תכנית מאושרת חפ/1180'ג' המייעדת אותו לשטח מלאכה ואחסנה עם זכויות בניה של 50% שלא מנוצלות. לא כלול בקו הכחול אבל גובל בתחום מגבלות בניה עם חזית הנחיות של תת"ל 18 ואינו נזכר במסמכי התכנית. הנכס מאויש בדרך קבע ומכיל 800 איש. לפיכך יש לבצע בדיקות מקיפות על ההשלכות המשמעותיות של התכנית על המתקן והעובדים בו – עובדים בו 800 איש במשמרות במשך 24 שעות ביממה. רמות השטף המגנטי במתקן יעלו על הסף של 10 מ"ג. 5. על הנכס בעתלית חלה תכנית מאושרת מר/3 המייעדת אותו לאזור מגורים ב' עם זכויות בניה של 66%. בהתאם לתרש"צ 1/21/2 הוא מהווה מגרש ציבורי. הנכס גובל בתת"ל 18 בייעוד מגבלות בניה ופיתוח עם חזית הנחיות. הנכס אינו כלול במסמכי התכנית. 6. על חוות האנטנות בכביש עכו-צפת חלה תכנית מתאר מחוזית תמ"מ/2/9 המייעדת אותו לשטח חקלאי ונוף כפרי פתוח. הנכס כלול בקו הכחול של תת"ל 18, וגובל בתחום אזור שטח מגבלות בניה, אך אינו מוזכר במסמכי התכנית. תוואי המסילה חוצה את השטח. צפויה פגיעה כלכלית ביכולת הפעלת מערכות בזק ואפשרות הפעלת השידורים ממתקן זה באופן תקין. 7. כללי – רמת הקרינה המותרת בתכנית עולה על המלצות הקרינה המותרת של ארגון הבריאות העולמי ועל המלצות משרדי הבריאות והגה"ס. יש להורות על התאמת ערכי הקרינה לערכים המומלצים על ידי משרדים אלה לעת מתן ההיתרים ליישום התכנית. 8. יש לשנות את תוואי התכנית בכל המקומות בהם היא פוגעת בנכסי בזק. המרחק בין הרשת העילית והרכיב הקרוב ביותר של מערכת החשמול לא יקטן מ-10 מ' ותשתית תקשורת תת-קרקעית של בזק בתוואי מקביל לתחום המסילות תימצא במרחק מינימלי של 5 מ' מהרכיב הקרוב ביותר של מערכת החשמול. המרחקים יחושבו בהתאם לתקינה הבינ"ל. 9. יש לבדוק חלופות אחרות ולהעריך לאילו מהן יש השפעה נמוכה יותר על בריאות הציבור, ויש להביא מידע זה בפני הציבור.	החלטות ועדת המשנה 1. לקבל את ההשגה בחלקה – הנכס מרוחק היום מרחק ניכר מהמסילה הקיימת. עם זאת, בהיותו בתחום הקו הכחול, הוא יסומן כקונפליקט. 2. להשגה מענה בסעיפים 4.1.2 ג. רבתי, 4.10.1 ו-6.3.ה-ז להוראות התכנית. 3. לדחות את ההשגה. המבנה הקיים היום ימוגן על פי הוראות התכנית. ככל שתכנית עתידית תאשר זכויות נוספות בנכס הנדון, תיאלץ התכנית החדשה להתאים עצמה לתת"ל 18 וכל תכנית מאושרת אחרת. 4. לדחות את ההשגה. יזם התכנית מחוייב לעמוד בגבול התכנית בסף המגביל שנקבע בתכנית זו, ראה ס' 2 לפרק הכללי. 5. לדחות את ההשגה. הנכס אינו בתחום התכנית. 6. לדחות את ההשגה. הנכס אינו בתחום התכנית. 7. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה ס' 2 לפרק הכללי. בהתאם להשגה הנ"ל מביעה ועדת המשנה
---	--



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

פליאה באשר לנתוני בזק כי כבר כיום ישנה קרינה העולה על 10 מיליגאוס במתקניה – סעיפים 1-3 להשגתם.
8. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה סבורה כי ס' 4.1.2 ג. רבתי ו-6.3 ה-ז, מבטיחים את תיאום התשתיות הנדרש.
9. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 4 לפרק הכללי.

מס' השגה: 40	תאריך שימוע: 19.2.13
המשיגים: ועדה מקומית שומרון	
המייצג: מחמד מוחמד – מנהל מחלקת תכנון, הוועדה המקומית שומרון (פרדס חנה, בנימינה, זכרון)	
עיקרי ההשגה	
1. מסתייגים מהקביעה כי יתרונות החשמול עולים על המחיר הסביבתי שצפוי הפרויקט לגבות. היבטי אקוסטיקה, נוף וקרינה לא נבחנו עד תום, והיבטים נוספים כגון איכות אוויר הוערכו הערכת יתר. נושאים אחרים לא נבדקו כלל. 2. לא הועברו להתיחסות הוועדה כרך הקונפליקטים, כתב ההתחייבות של הרכבת ודיסק קווי מלא. כמו כן, לא הועברו לידיעתנו תכניות נוף, נספח עצים ותצ"א. בהוראות התכנית היו חסרים חלק מהעמודים. המסמכים באתר האינטרנט אינם בהירים דיים. 3. קנ"מ של המסמכים השונים בתת"ל אינו מאפשר בדיקה אמיתית של השלכות הפיתוח המוצע על ייעודי הקרקע קיימים ומאושרים. 4. במצב המאושר ובהתיחסות הרכבת יש התעלמות מתכניות שונות, חלקן ביוזמת משרד הפנים, כגון תכנית המתאר לפרדס חנה-כרכור, תכנית מתאר בנימינה ואזור תעסוקה משותף לזכרון יעקב, פרדס וחוף הכרמל (ש/1479). כמו כן, ישנה התעלמות מתמ"מ 6 וסוגיית הסטת תוואי הרכבת לאורך כביש 4. 5. יש לבצע כבר עתה בדיקת רגישות אינטגרטיבית נוספת באזור, לרבות שקילת חלופות מנהור, וזאת מאחר וכל תחום מרחב תכנון מקומי שומרון הוגדר כרגישות אינטגרטיבית כללית גבוהה של השטחים הפתוחים ואזור בנימינה הוגדר בתחום השפעת קרינת אלמ"ג. מוגדר גם כרגישות גבוהה בתמ"א 35. 6. הרכבת שוב מתעלמת ממפגעים שהיא יוצרת, ואין בתכנית ראייה תכנונית כוללת. יש להכליל בתכנית גם מגבלות מחוץ לגבול המסילה. 7. בנימינה סובלת כבר שנים מרעש מהרכבת וכל הבטחות הרכבת בנושא לא מולאו. פרק הרעש בתסקיר לוקה בחסר. יש לבצע מדידות רעש עדכניות. 8. השפעות קרינת אלמ"ג לא נבחנו באופן מעמיק ואין כל בסיס לקביעת הסף של 10 מ"ג, הנוגד את עמדת המשרד להגנת הסביבה. 9. אין התיחסות בכרך הקונפליקטים למפעל "מעבדות חרמון" העוסק בציד אלקטרו-מכאני רגיש. 10. אין התיחסות מספקת לנושא הנופי, במיוחד באזור הרגיש של חוטם הכרמל. אין להסתפק בהוראות בנושא עיצוב העמודים, אלא יש להתיחס גם לפתרונות כמו שיקוע או חפיר. 11. אין התיחסות מספקת לנושא ההשפעות על ציפורים, במיוחד לנוכח מסלול הנדידה באזור חוף הכרמל, השומרון וחדרה. כמו כן, לא נבדקה כלל השפעת הקרינה על דבורים. באזור משפחות רבות המתפרנסות מענף זה ובבנימינה אף קיים מוזיאון הדבורה. 12. יש לצרף נספח בטיחות שייערך על ידי מומחה בטיחות.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

13. יש לצרף הנחיות מפורטות לניטור בתחומי קרינה, השפעה על ציפורים ודבורים, רעש, איכות אוויר.
14. יש להשלים התייחסות להיבטים של התחשמות במקרה של ניתוק כבלי חשמל כתוצאה מרוחות, רעידות אדמה או פגיעה לא מכוונת בעמודים.
15. יש להשלים את הסקירה האקוסטית, כולל מדידות ולהתייחס להשפעה של לחות על רעש מכבלים.
16. יש לצרף נספח תשתיות והנחיות להעתקת תשתיות.
17. יש להוסיף לסעיף 1.6 בהוראות את כל התכניות המתבטלות כתוצאה משינוי יעוד הקרקע לתחום מגבלות בניה.
18. בסעיף 4.1.1. (ו) אין ביטוי לממד האנכי.
19. אין פירוט בהגדרות התכנית למונחים: אמצעים להפחתת קרינה, אמצעי מיגון מפני קרינה.
20. מתנגדים לסעיף המטיל אחריות על מהנדס העיר במקרה של אי הסכמת בעלים למיגון מפני קרינה.
21. לא צורף התקן לפליטת אלמ"ג המצוין בסעיף 4.1.2 ג' (א5).
22. יש לבצע את ניטור קרינה ומסמך אקוסטי בשלב הזה ולא לעת התכנון המפורט לפני ביצוע.
23. מתנגדים לשינוי המותר בסעיף 6.3 א – יש לבצע הליך מגביל לסטיה ניכרת, ולא להשאיר לסמכות הוועדה.
24. אין הגדרה למונח תשתיות ראשיות בסעיף 6.3 ה'.
25. מתנגדים להטלת הפיקוח על הרכבת כמפורט בסעיף 6.4 יש למצוא מנגנון פיקוח ראוי כדוגמת צוות מלווה או ועדה מקומית.
26. יש לצרף למסמכי התכנית נוהל לאיתור מבנים הדורשים טיפול נגד קרינת אלמ"ג.
27. יש להוסיף סעיף היטל השבחה לטובת הוועדות המקומיות.
28. מתנגדים להחלת ייעוד מגבלות בניה על כל ייעודי הקרקע המאושרים, כגון כבישים, מעברי הולכי רגל וכו'.
29. אין הגדרה או הסבר ל"כבל מחזיר כפול" בחזית עם הנחיות מיוחדות.
30. יש לתקן המלצות התסקיר בנושא האקוסטי – מידע על השינוי בתדירות הרכבות, פירוט האמצעים התפעוליים להפחתת רעש. יש להמליץ על הכנסת תחנת בנימינה למבנה סגור. אין פירוט בנוגע לרמת ההפחתה המושגת ממגוון חזיתות מפני קרינה.
31. תשריט קונפליקטים: קנ"מ צריך להיות 1:250, כולל סימון ייעודי הקרקע, קווי בניין, קווי מגבלות פיתוח מחייבים. הכל על רקע מדידה עדכנית.
32. על היזם לתת כתב שיפוי של 100%.

החלטות ועדת המשנה

1. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 1 בפרק הכללי. בנוסף, ההיבטים השונים נבחנו בתסקיר ההשפעה על הסביבה. לנושא האקוסטיקה התכנית מחייבת בחינה בשלב תכנון מפורט לפני ביצוע. היבטים נופיים נבחנו לעומק בתסקיר ההשפעה על הסביבה וניתן לכך אף ביטוי בהוראות התכנית. לנושא איכות האוויר – ועדת המשנה הסתמכה גם על חוות דעת של משרד התשתיות דאז שיש יכולת של חח"י לקלוט את החשמול ללא צורך בהקמת תחנות כח חדשות, ועל כך שניתן לבצע הגנות על פליטה במקור.
2. **לדחות את ההשגה.** החומרים הועברו במלואם, והיו נגישים לכלל הציבור בוועדות המקומיות,



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

בוועדות המחוזיות, במשרדי הות"ל והמועצה הארצית, וכן באינטרנט.

3. **לדחות את ההשגה.** ראה ס' 11 לפרק הכללי.
4. **לקבל את ההשגה בחלקה** – ככל שישנם אי דיוקים משמעותיים במצב המאושר – יש לתקנם. אין להכניס למצב המאושר תכניות בשלבי הכנה. לעניין הסטת התוואי, ראה ס' 3 לפרק הכללי.
5. **לדחות את ההשגה.** תחום התכנית נבחן כולו בתסקיר ההשפעה על הסביבה, לרבות שטחים רגישים, וועדת המשנה אינה רואה צורך לערוך בחינה נוספת במועד זה. לעניין חלופות מנהור – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 בפרק הכללי.
6. **להשגה מענה במסמכי התכנית.** תשריט התכנית כולל את המגבלות מחוץ לרצועת המסילה.
7. **ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 6 בפרק הכללי.**
8. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 בפרק הכללי.
9. **לדחות את ההשגה.** המפעל מצוי מחוץ לקו הכחול של התכנית. יצוין כי המפעל עצמו לא הגיש השגה לתכנית.
10. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 1 ו-3 בפרק הכללי.
11. **לדחות את ההשגה.** השפעת הקרינה על בעלי כנף נבדקה בתסקיר השפעה על הסביבה, וניתן לכך מענה בהוראות התכנית. לענין הדבורים – לא ידועים מחקרים בנושא השפעות הקרינה עליהן.
12. **לדחות את ההשגה.** היבטים של בטיחות הינם היבטים תפעוליים של מערכת ההינע החשמלי והינם בתחום אחריות יזם התכנית. בסוגיות של קרינה נותן חוק הקרינה סמכויות לממונה על הקרינה.
13. **להשגה מענה בכתב ההתחייבות של רכבת ישראל.** לעניין זה, ראה גם החלטת ועדת המשנה בסעיפים 2, 6 לפרק הכללי.
14. **לדחות את ההשגה.** מדובר בנושא תפעולי. בעת השימועים הוצגו לוועדה אמצעים לניתוק מערכת החשמול במקרי תקלות.
15. **לקבל את ההשגה בחלקה.** לעניין האקוסטי- ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 6 בפרק הכללי. לעניין השפעת הלחות על הכבלים, שילוב של לכלוך ולחות סביב הכבלים מייצר תופעה שנקראת קורונה שביטוייה הוא רעש והילת אור כחול סביב הכבלים. שטיפת הכבלים תצמצם את התופעה. לדברי יועץ הוועדה, בתופעה זו אין כל סכנה. מדובר בנושא תפעולי בו הרכבת במסגרת התחזוקה השוטפת תטפל, ולכן הוא לא נבחן בתסקיר.
16. **להשגה מענה בהוראות התכנית** – בשלב מסמכי ביצוע, ראה סעיפים 1.2, 4.1, ג. ו-6.
17. **לדחות את ההשגה.** מגבלות הבניה בתכנית אינן מבטלות תכניות קודמות.
18. **לקבל את ההשגה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 להשגת רכבת ישראל.
19. **לדחות את ההשגה.** מסמכי התכנית מבהירים את האמצעים, ראה לדוג' מסמך "מתקנים נלווים למערכת החשמול".



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

- 20. לקבל את ההשגה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3.5 להשגת רכבת ישראל.
- 21. לדחות את ההשגה.** אין מקום לצרוף תקנים בהוראות התכנית. התקנים מצויים בספריית מכון התקנים.
- 22. לדחות את ההשגה.** לא ניתן לנטר קרינה בטרם תמומש התכנית. לעניין המסמך האקוסטי – התכנית ומסמך ההתחייבות של הרכבת שיוטמע בהוראות נותנים מענה ראוי – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 6 בפרק הכללי.
- 23. לדחות את ההשגה.** התת"ל הינה תכנית מפורטת, יחד עם זאת עלולים להידרש שינויים בעת התכנון המפורט לפני ביצוע ויש מקום להותיר גמישות בנושא זה.
- 24. לקבל את ההשגה.** תתווסף הגדרה להוראות.
- 25. לדחות את ההשגה.** ועדת המשנה תומכת בכך שהיזם ימנה מפקח סביבתי מטעמו שיבטיח את ההקמה על פי מסמכי התכנית. מובהר כי פיקוח זה אינו תחליף לפיקוח מטעם הות"ל, וכן כי לוועדה המקומית סמכויות פיקוח שאינן נגרעות.
- 26. להשגה מענה בסעיף 4.1.2 ב' בהוראות התכנית.**
- 27. לדחות את ההשגה.** ראה ס' 12 בפרק הכללי. גביית היטלי השבחה, ככל שהדבר רלבנטי הוא ייעשה בהתאם לדין.
- 28. לדחות את ההשגה.** מגבלות הבניה אינן מבטלות את ייעודי הקרקע המאושרים.
- 29. לדחות את ההשגה.** ראה סעיף 19 לעיל.
- 30. לדחות את ההשגה.** על פי בדיקות שנערכו על ידי הרכבת, ניתן יהיה לקרות את התחנות, אך הדבר יוכל להיעשות מכח תכנית שנועדה לשם כך. לענין הנושא האקוסטי – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 6 בפרק הכללי. באשר למיגון החזיתות – הנושא יובהר לעת התכנון המפורט לפני ביצוע.
- 31. לקבל את ההשגה בחלקה.** ועדת המשנה השתכנעה כי קני"מ תשריט הקונפליקטים מפורט דיו. המדידה תעודכן לעת אישור התכנית.
- 32. לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדת המשנה בפרק הכללי סעיף 12.

מס' השגה: 41	תאריך שימוע: 26.2.13
המשיגים: עיריית בני ברק	
המייצג: ישראל קשטן – מהנדס העיר, ניקי דוידוב – מזור-פירסט, מיכאל זלבה – מהנדס אלמ"ג + (אורי הורביץ ממי)	
עיקרי ההשגה	
מתנגדים למגבלות הבניה בתת"ל 18 - מגבלות הבנייה בתת"ל פוגעות בשטחים מבונים בעלי זכויות באזור התעסוקה והמסחר המטרופוליני המאושר בתמ"מ 5 ובתכנית בב/572 (פורסמה למתן תוקף 3.5.12). התכנית משתרעת על שטח של כ- 1,200 דונם, מדרום לנחל הירקון ורמת החיל ומצפון לדרך אם המושבות (בין דרך מבצע קדש לדרך מס' 4), וכוללת 1.5 מיליון מ"ר של שטחי תעסוקה ומסחר וכן שטחי ציבור ושטחים פתוחים. זהו שטח העתודה האחרון של בני ברק, שבה 174,000 תושבים, ותרומו לעצמאותה הכלכלית קרדינלית. על פי התכנית, תחנת הרכבת הקיימת תוסט מזרחה, ותהיה בניה במעין "דק" מעל למסילה.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

בנוסף לפיתוח המתוכנן, קיימים שטחי מסחר ושימושים נוספים קיימים משני צידי המסילה, לרבות דן דיזיין סנטר, אוטו דיל, שופרסל דיל ורמי לוי, המצויים בתחום מגבלות בניה ופיתוח שקבעה התת"ל (ובסה"כ כ-330 דונם בתחום תכנית בב/572). אי אפשר יהיה להפקיד את התב"ע של ממ"י (פירוט של בב/572) כי היא צריכה לעמוד בערכי הסף של המשרד להגה"ס שנוגדים את סף הקרינה של התת"ל.

1. על סמך הסכמות עם הרכבת, יש לצמצם את הקו הכחול עד גבול המסילה. (מבקשים לקבל את התשריט המתוקן). כמו כן, מבקשים להסדיר כבר עכשיו את מה שמוגדר כ"שלב ב" של פינוי מתחם דיור הרכבות.

2. מבקשים לבטל את מגבלות הבניה בתת"ל ולהוריד את סף הקרינה, שמגבילים שהית אדם וירתיעו יזמים. סוכם שהרכבת תציע מיגון, על חשבונה, בהתאם לסף הקרינה המוגדר על ידי המשרד להגה"ס.

3. מבקשים שבקטע של בני ברק הטכנולוגיה תשונה מחשמל עילי לפס תחת.

4. מבקשים להגדיל השיפוי ל-100%.

החלטות ועדת המשנה

1. לקבל את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בהשגה מס' 10 לעיל.

2. לקבל את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 בפרק הכללי והחלטת ועדת המשנה בסעיף 2 בהשגה מס' 1 של רכבת ישראל.

3. לדחות את ההשגה. ראה ס' 4 לפרק הכללי.

4. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 לפרק הכללי.

מס' השגה: 42	תאריך שימוע: 26.2.13
המשיגים: חברת החשמל	
המייצג: שחר ניצן	
עיקרי ההשגה	
1. לאור החלטת משרד הפנים והוראות תמ"מ 4/14/64 לפיהן אין לקבל הרשאה להקמת קווי 161 ק"ו ללא תכנית, מבקשים לצרף לתת"ל 18 את הרצועות הדרושות לתה"רים של עכו, דור, אלישמע, הולץ, לוד, נען, פלשת, קרית גת ובאר שבע ולהוסיף להוראות סעיפי מגבלות בניה, וסעיף גמישות לצמצום לאחר ההקמה. על מנת לא לעכב את אישור התת"ל, לא מתנגדים שהתוספת תיעשה באמצעות תת"ל משלימה, ובתנאי שלתת"ל 18 יתווסף סעיף בהוראות בו יאמר כי לא יינתן היתר בניה להקמת התה"רים טרם קביעת רצועות החשמל בתכנית מפורטת לרצועות קווי מתח עליון המיועדים להזנת וחיבור התה"רים למערכת החשמל הארצית. תה"ר עכו – נדרש קו חדש מתחמש נעמן במקום קו קיים. תה"ר דור – נדרש "זנב" חיבור מהקו הקיים לתה"ר. תה"ר שפיים – אם הוראות תת"ל 18 יאפשרו הקמת קווי מתח עליון בתחום התת"ל, לא תידרש רצועה נוספת, כי הקו הוא בתחום מקרקעי רכבת. כלומר נדרשת רק הוספת תכלית. תה"ר אלישמע – נדרש קו חדש לחיבור מהתה"ר לקו הקיים. תה"ר הולץ – כנ"ל. תה"ר לוד – כנ"ל בתחום המחלף. תה"ר נען – כנ"ל.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

תה"ר פלשת – עיקר הרצועה בתת"ל אבל נשאר "חור קטן" שצריך להשלים. תה"ר קרית גת – נדרשת הרחבה של כמה מטרים. תה"ר באר שבע – לא יודעים איפה התה"ר.	
2. להוסיף להוראות התכנית תכלית שתאפשר הקמת קווי מתח עליון עיליים של חח"י לחיבור התה"רים לרשת ההולכה בכל תחום התת"ל.	
3. לציין במסמכי התכנית שסימון קווי חשמל 161 ק"ו עתידיים ברקע הוא מנחה בלבד ושהמיקום המדויק ייקבע בהרשאה.	
4. לתקן את הקו הכחול של תת"ל 18 ולגרוע מתוכו את האתרים הבאים של חח"י, או לחילופין, לבטל את איסור השהיה בהוראות, מאחר ומדובר במבנים מאוישים: אתר לוגיסטי עכו (גוש 10412), מרכז אזורי קריות (גוש 104024), אתר נהריים בחיפה (גוש 10902), תחמ"ש לוד (גוש 4108), תחמ"ש ומשרד אזורי באר שבע (גוש 38040), תחמ"ש שער הגיא.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לקבל את ההשגה בחלקה. לעניין תכנית משלימה ראה ס' 10 לפרק הכללי. ועדת המשנה סבורה כי בהחלטתה הזו אינה כובלת את שיקול דעתו של מוסד התכנון שידון בתכניות לקווי 161. לדחות את ההשגה המבקשת להתלות מתן היתרי הבניה. יזם התכנית, בבואו להגיש היתר בניה, יבחן את מצב קידום קווי החשמל ואת מידת ההשפעה שיש לכך על מיקומם של התה"רים.	
2. לדחות את ההשגה. קווי המתח העליון יוגשו בתכנית משלימה, ראה ס' 10 לפרק הכללי.	
3. לדחות את ההשגה. קווי מתח עליון עתידיים יש לקדם בתכנית נפרדת.	
4. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה ס' 2 לפרק הכללי, וסעיף 2 להשגת הרכבת (השגה מס' 1).	
מס' השגה: 43	תאריך שימוע: 26.2.13
המשיגים: חברת רימון	
המייצג: רלי פרנגלר	
עיקרי ההשגה	
חברת רימון עוסקת בפרויקטים של הקמה והפעלה של תשתיות לשימוש במים מושבים לחקלאות. לחברה קווי תשתיות קולחים באזור בקעת הנדיב/חוף הכרמל (ניוד ממט"ש חדרה) ובמועצה אזורית גדרות (ניוד ממט"ש יבנה ואשדוד). התכנית אושרו ע"י הרשויות המקומיות והוועדות המחוזיות. הקווים חוצים את המסילות ולכן תואמו עם הרכבת ואושרו על ידה.	
1. אין אזכור במפת הקונפליקטים לתשתיות הקולחים. דורשים סימון מדויק של התשתיות שנוגעות לחברת רימון על מנת שאפשר יהיה לאמוד את השפעת הקרינה עליהן. בבקעת הנדיב – חוששים בעיקר מהקטע המקביל.	
2. על הרכבת להתחייב בפני חברת רימון על הפעולות שיינקטו מצדה בעת שהחברה מבצעת תחזוקה או עבודות לאורך הקווים.	
3. יש להטמיע את כל ההמלצות של התסקיר בנוגע להשפעות קרינת אלמ"ג על הקווים בהוראות המחייבות. סעיף 4.1.2 ג' הקיים אינו מספק מאחר ולא נדרש כל סקר או יידוע של בעלי התשתיות. כמו כן, לא ברור למה הכוונה במונח "תשתיות ראשיות" בסעיף 6.3 ה'.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

- 1-2. לדחות את ההשגה.** מפות הקונפליקטים נועדו למבנים בהקשר של שהיית אדם, שאינו רלוונטי לתשתיות קוויות. על פי סעיף 4.1.2 ג', להוראות התכנית, הרכבת מחויבת במיגון תשתיות. במהלך הדיונים הציגה הרכבת הסכם חוזי בינה לבין המשיגה, שלטענתה מחייב את המשיגה בביצוע המיגון לתשתיות. ועדת המשנה אינה מכריעה לגבי תחולתו או אי תחולתו של החוזה; ככל שיש מחלוקת בין הצדדים בהקשר זה, הליך ההשגות אינו המקום לבררו.
- 3. להשגה מענה בהוראות התכנית.** ס' 4.1.2 ג. דורש תיאום עם כל בעלי התשתיות ומפרט הבדיקה והטיפול בתשתיות. הוועדה החליטה כי בסעיף 1.9 בהגדרות, יובהר ההבדל בין תשתיות ראשיות לאחרות. יתווסף ברישא של ס' 4.1.2 ג. "לעת ביצוע התכנית יתואמו פרטי העבודה המתוכננת, על סמך סקר מקדמי, ...". ראה ס' 9 לפרק הכללי.

מס' השגה: 44	תאריך שימוע: 26.2.13
המשיגים: עיריית הוד השרון	
המייצג: המשיגים לא הגיעו. ההשגה הוקראה	
עיקרי ההשגה	
תוואי המסילה עובר בחלק הצפון-מזרחי של העיר בסמיכות לאזור המתוכנן להיבנות בצפיפות גבוהה יחסית מכח תב"עות הר/1202, הר/1206, הר/1202, הר/1200 למגורים, שטחי תעסוקה ומסחר ושטחי ציבור. מצטרפת להשגת עיריית כפר סבא. 1. יש לשתף את הוועדה המקומית ומהנדס העיר בכל הסוגיות הנוגעות לקווים העוברים בעיר ולא רק בעיצוב העמודים. יש לקבוע נוהל מסודר עם הרשויות טרם ביצוע עבודות בשטח. 2. יש לשנות את ניסוח בסעיף 4.1.2. ב' כדלהלן: "אם תשוכנע הוועדה שהאמצעים שהתקינו מגישי התכנית להפחתת קרינה אינם מספיקים דיים, יבוצע מיגון נוסף, ככל שיידרש בגבולות רצועת הרכבת אשר יבטיח את נוחותם ובריאותם של תושבי העיר." כל זאת, מבלי שיהיה צורך באמצעים נוספים בבתי התושבים. בכל מקרה, לא יתכן שהתכנית תתיר השארת תושבים ללא מיגון באם אלה מסרבים לאפשר שינוי ברכושם הפרטי. 3. התכנית צריכה להתייחס גם לתחום מבנים תת-קרקעיים מתוכננים הגובלים בתוואי הרכבת, קרי בתחום תוואי המנהרה של הרכבת. 4. יש לפעול להקטנת סף החשיפה לערכים של "חוסר סיכון" כפי שהוגדרו על ידי המשרד להגנת הסביבה. 5. יש לקבוע קו מנחה לחשמול לפיו בריאות הציבור, לרבות העובדים, הנוסעים והתושבים הדרים בסמוך עולה על כל שיקולי עלות. 6. יש לציין בתכנית כי מימוש התכנית לא ימנע בעתיד ביצוע גשרים/מחלפים/חיבורים מעל כביש 531 ככל שיידרש. 7. על הרכבת להגיש כתב שיפוי מלא בגין תביעות פיצויים ולא 70% כפי שהוגש. 8. יש לקבוע במפורש שביצוע ההפקעות יעשה על ידי ובאמצעות מגישי התכנית ולא ע"י הוועדה המקומית. כמו כן, פיצוי בגין הפקעות אלה ימומן ע"י מגישי התכנית.	
החלטות ועדת המשנה	
1. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 7 לפרק הכללי. 2. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 להשגה עצמית של חברת רכבת ישראל. 3. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 4 להשגת עיריית כפר סבא.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

4. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה ס' 2 לפרק הכללי.
5. לדחות את ההשגה בחלקה. הקביעה המתבקשת במסגרת ההשגה אינה בתחום סמכותה של הוועדה. יחד עם זאת מציינת ועדת המשנה כי בתכנית סף הקרינה המגביל נקבע על ידה ל-4 מיליגאוס בממוצע יממתי בהתאם לעיקרון הזהירות המונעת. מערכת החשמול על השפעותיה תופעל בהתאם להיתר הממונה על קרינה בלתי מייננת ממתקני חשמל ובהתאם לעקרונות המקובלים בעולם. ראו סעיף 2 לפרק הכללי.
6. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 8 להשגה מס' 37 של עיריית כפר סבא.
7. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 לפרק הכללי.
8. לדחות את ההשגה. תכנית זו אינה עוסקת בהפקעות מלבד שטחי התה"רים, ובתחום המוניציפאלי של הוד השרון לא מצוי תה"ר.

מס' השגה: 45	תאריך שימוע: 26.2.13
המשיגים: עיריית נס ציונה	
המייצג: קיריל קוזיול, מהנדס העיר	
עיקרי ההשגה המשיגים לא הגיעו. ההשגה הוקראה	
המסילה גורמת לניתוק הרצף העירוני והקרקעי של העיר, והחיבור בין השטחים משני עברי המסילה מתאפשר רק בשני מעברים בלבד במפלס הרכבת. מבקשים להבטיח כי אישור התכנית לא ימנע ולא יפגע באפשרות הנגישות לשטחים אלו ותתאפשר המשך חציית המסילה של כלי רכב, הולכי רגל ומשאיות ולא תימנע בעתיד אפשרות הקמת הפרדה מפלסית.	
החלטות ועדת המשנה	
לדחות את ההשגה. תת"ל 18 אינה פוגעת בנגישות הקיימת כיום משני צידי המסילה. ככל שתוגש תכנית להפרדה מפלסית, יהיה עליה להתאים עצמה לתכנית זו. באשר לנתק העירוני שהמשיג מציין, ראו סעיף 1 לפרק הכללי.	

מס' השגה: 46	תאריך שימוע: 26.2.13
המשיגים: מועצה מקומית בנימינה-גבעת עדה	
המייצג: אורי דיסטניק, ראש המועצה, דיויד בריטבורד, מהנדס המועצה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

עיקרי ההשגה

כללי: מברכים על התכנית, אך מצטרפים להשגת ועד ההורים של בנימינה והוועדה המקומית שומרון.

1. יש להתנות החשמול במילוי חובות הרכבת לטיפול אקוסטי ונופי כפי שמתחייב מתכנית הכפלת המסילה מ-1998 (חפא"ג/ד/1167), לביצוע הפרדות מפלסיות נוכח סגירת מפגש מאושר עם כביש 652, ומענה לבעיות תחבורה וביטחות עקב העדר פתרונות חניה בשטח הרכבת.
2. לא ברור האם מסילת הברזל בבנימינה מוגדרת כ"שטח אורבני נצפה" או כ"חזית עם הנחיות מיוחדות". אין הגדרה ל"שטח אורבני נצפה".
3. לא ברורה ההגדרה של "אזור מיוחד" החלה על בנימינה.
4. על הרכבת לשפות את הוועדה המקומית ב-100%, שכן מטרת התכנית היא שיפור השרות והגדלת כושר ההסעה של הרכבת ולא שיפור איכות הסביבה, ויש לציין זאת בדברי ההסבר.
5. יש לקבוע הנחיות מחייבות לעיצוב נופי ומיגון אלקטרו-מגנטי לרבות: נטיעת עצים (גם מחוץ לשטח הרכבת, לרבות אחריות לנטיעה ואחזקה), הטמנת קווים (לפחות בין העמודים), הגבלת גובה, חיוב הקמת עמודים בעיצוב מיוחד בכל האזורים הרגישים נופית, איסור הקמת פורטלים בשטח בנוי, חובת התקנת אמצעים מיוחדים בשטח בנוי להפחתת קרינה.
6. אישור ביצוע עבודות החשמול צריך להיות בהיתר בניה בסמכות ועדה מקומית ובאישור ועדה מחוזית.
7. התכנית התעלמה מתכניות מאושרות ובהליכי תכנון: תמ"מ 6, תמ"מ 5/6, תכניות להכפלת מסילת הברזל, תכניות להפרדות מפלסיות, תכנית המתאר לבנימינה.
8. הוראות בינוי, עיצוב נופי ואיכות סביבה צריכים להיות מסמכים מחייבים.
9. סעיף 4.1.1 אינו ברור ועולה כי לכאורה ניתן להקים מערכת חשמל מחוץ לרצועת הרכבת.
10. בסעיף 4.1.2 (ב) (2) ההפניה צריכה להיות לסעיף 4.10 ולא לסעיף 4.11.
11. על פי סעיף 4.1.2 (ב) (2) (ג) ניתן להתקין אמצעים שונים להפחתת קרינה אך סעיף 4.10, "חזית עם הנחיות מיוחדות", מחייב התקנה של "כבל מחזיר כפול". יש להגדיר את השטח הבנוי של בנימינה כ"חזית עם הנחיות מיוחדות".
12. ניתן להעריך מראש את עוצמת הקרינה, לכן יש להגיש תכנית מחייבת למניעת קרינה.
13. ניתן לאשר התכנית רק לאחר שיאושר תקן לקרינה.
14. יש לאמץ את ההנחיות עבור ההנחיות בתחום הסביבה החופית בחיפה גם לבנימינה לרבות שיפור הנגישות והמעברים מעל ומתחת המסילה, גינון, אקוסטיקה, עיצוב עמודים ופורטלים, הטמנת קווים ועוד.
15. יש לוודא שלא תיגרם פגיעה בזכויות קניין בתחום הקו הכחול.

החלטות ועדת המשנה

1. **לדחות את ההשגה.** לעניין התחייבויות קודמות בנושא האקוסטיקה ראה ס' 6 בפרק הכללי. לנושא פתרונות תחבורתיים - תכנית זו היא לשינוי צורת ההינע לרכבת. ככל שיש לתת מענה תכנוני לסוגיות רחבות הנובעות ממעבר הרכבת בבנימינה עליהן להיבחן במסגרת תכנית נפרדת.
2. **אין סתירה בין "שטח אורבני נצפה" לבין "חזית עם הוראות מיוחדות".** שטחים אורבניים נצפים מסומנים בתשריט המחייב של האזורים המיוחדים, ובאזורים אלה, על פי סעיף 4.1.2 א (5) (ב) יוצגו לוועדה טיפוס העמודים או כל שיטה אחרת של נשיאת הכבלים המוליכים, ומהנדס הוועדה רשאי לצרף חוות דעתו. חזית עם הוראות מיוחדות חלה במקומות בהם קיימים מבנים עם חשש לקונפליקט, המחייבים את מגיש התכנית להתקין אמצעי מיגון, כמפורט בסעיף 4.1.2 (ב) (2). בשטחי בנימינה קיימים שני המקטעים.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

3. ראה סעיף 2 לעיל.
4. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 בפרק הכללי. דברי ההסבר מתייחסים לשיפור השרות והגדלת כושר ההסעה.
5. לדחות את ההשגה. התכנית קובעת אמצעים לעיצוב נופי ומיגון אלמ"ג, לרבות עיצוב מיוחד של העמודים באזורים מיוחדים. מחוץ לשטח המסילה אין אפשרות לחייב את הרכבת בנטיעת עצים או בתחזוקתם ומאחר והשטחים אינם מופקעים. לעניין הטמנת קווים – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 8 בפרק הכללי. לעניין הפחתת קרינה – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 בפרק הכללי. לעניין איסור הקמת פורטלים בשטח בנוי – פורטלים נדרשים בתחומי תחנות רכבת, אך בכל מקרה, לעת התכנון המפורט, ייבחנו האמצעים למזער את הפגיעה הנופית של הפורטלים בתחומים האורבאניים.
6. לדחות את ההשגה. עפ"י החוק, היתרים לתכנית לתשתית לאומית ניתנים ברשות הרישוי של הות"ל. מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע יידונו בוועדת המשנה אליה יזומן גם מהנדס הוועדה המקומית.
7. לדחות את ההשגה. התכנית מציעה הסבת הינע מדיזל לחשמול במסילות קיימות ומאושרות. התכנית סימנה את תחום המעבר הרכבת בבנימינה כאזור אורבאני נצפה, ובכך נתנה ביטוי לרגישות האזור, כמסומן בתמ"מ. לגבי תכניות להפרדות מפלסיות, אין סתירה בין לבין מערך החשמול המוצע. לגבי הכפלת המסילה, תכנית כזו טרם הוגשה למוסד תכנון.
8. לדחות את ההשגה. העקרונות נקבעו בתת"ל באופן מפורט, עם זאת, ועדת המשנה השתכנעה כי יש להשאיר גמישות לנושאים אלה לשלב הביצוע, שנבחן אף הוא, בכפוף לאישור ועדת המשנה.
9. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה סבורה כי סעיף 4.1.1 ברור בכל הנוגע להקמת מערך החשמול. עם זאת, ועדת המשנה החליטה על תיקון החתך הסכמתי בסעיף 4.1.1 ולבטל האבחנה בין רצועת קצה לרצועת ביניים.
10. לקבל את ההשגה ולתקן את הוראות התכנית בהתאם.
11. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 2 לעיל.
12. לדחות את ההשגה. ראה ס' 2 בפרק הכללי.
13. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 לעיל.
14. לדחות את ההשגה. ההנחיות המתייחסות למקטע בחיפה נובעות מהחלטת הוולחוי"ף החלה רק בתחום המרחב החופי. הוועדה סבורה כי סיווג בנימינה כשטח אורבאני נצפה נותנת מענה מספק והולם, ואין להחיל באזור זה את ההנחיות שנקבעו לתחום הסביבה החופית.
15. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 בפרק הכללי.

מס' השגה: 47	תאריך שימוע: 26.2.13
המשיגים: אורליה קירמאיר	
המייצג: אורליה קירמאיר	
עיקרי ההשגה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

תוואי המסילה המנדטורית הקיימת היה טעות תכנונית שהביאה לניתוק העיר מהים. כיום נעשים מאמצים רבים של העיר חיפה לתקן טעות זו (למשל מנהרות הכרמל, פיתוח הגנים הבהאים, ציר שד' בן גוריון, קמפוס הנמל, הסטת נמל חיפה מזרחה, תכנית מתאר חיפה חפ/2000) ואילו חשמומל המסילה מתעלם מתהליכים אלה ורק ינציח ויעצים את ההרס. יש להחריג מהתכנית את הקטע של חיפה ולערוך בדיקת חלופות לתוואי תת-קרקעי של המסילה בתוכה. בג"צ כביש 9 התייחס לנושא בדיקת חלופות.

החלטות ועדת המשנה

לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 בפרק הכללי. לעניין הטענה בדבר בדיקת חלופות (בג"צ כביש 9), מוסיפה ועדת המשנה כי התכנית אכן התמודדה עם סוגיית החלופות הרלוונטיות למהותה של תכנית זו, דהיינו אמצעים טכנולוגיים שונים להינע במסילות קיימות. החלופות אליהן מכוונת המשיגה הינן חלופות תוואי העוסקות במעבר הרכבת בעיר חיפה, ועל חלופות אלה להיבחן בתכנית נפרדת, כפי שקבעה ועדת המשנה.

מס' השגה: 48	תאריך שימוע: 26.2.13
המשיגים: ד"ר דוד טטרסקי	
המייצג: ד"ר דוד טטרסקי	

עיקרי ההשגה

- התכנית מתנגשת עם תכניות פיתוח חפ/2000, תמ"א 3/13' ויש לבדוק את ההשפעות המקרו-כלכליות הרחבות של החשמומל ולבחון חלופות נוספות, לרבות מנהור, וזאת לצורך חיבור שכונות העיר לחוף הים וחיידוש החיים הקהילתיים בקמפוס הנמל, ללא תוואי מסילה עילי מכוער ומסוכן בטיחותית ובריאותית.
- חשמומל הרכבת יפגע בשימושי קרקע ובזכויות פרטיות וציבוריות הסמוכים למסילה, לרבות במקומות בילוי ובעסקים פעילים.
- בעתיד, עם אספקת זרם גדולה יותר, טווח השפעת הקרינה יגדל.

החלטות ועדת המשנה

- לדחות את ההשגה.** ראה החלטות הוועדה בסעיפים 1, 2, 3, 13 בפרק הכללי. ועדת המשנה השתכנעה כי אין סתירה בין תת"ל 18 לבין תמ"א 3/13' בהוראות תמ"א 3/13' נקבע כי חשמומל הרכבת לא יהווה שינוי לתכנית. ועדת המשנה מבקשת לציין כי תכנית שתתמודד עם שינוי תוואי המסילה וחיבור העיר אל הים, לא תהווה שינוי לתת"ל.
- לדחות את ההשגה.** הטענה נטענה באופן כללי, וזאת מבלי שהמשיג ציין באילו מבנים מדובר. עם זאת, ועדת המשנה מציינת את החלטתה להורדת סף הקרינה המגביל, כמפורט בסעיף 2 לפרק הכללי לעיל. באשר למבנים שסומנו כמבנים בקונפליקט – הרי שהתכנית נותנת עבורם סל פתרונות שייבחנו באופן פרטני בעת התכנון המפורט וטרם הפעלת המערכת. באשר לפגיעה בזכויות, ככל שלמשיג טענה בהקשר זה – ראה סעיף 12 בפרק הכללי.
- לדחות את ההשגה.** על הרכבת יהיה לעמוד בסף הקרינה המגביל שנקבע בהוראות וכן לעמוד בתנאי היתר סוג והפעלה שיינתנו על ידי הממונה על הקרינה הבלתי מייננת ממתקני חשמל.

מס' השגה: 49	תאריך שימוע: 28.2.13
המשיגים: העמותה למען תכנון ופיתוח איכותי בחיפה (תופ"א)/ד"ר אריאלה ורנסקי	
המייצג: ד"ר אריאלה ורנסקי	
עיקרי ההשגה	

77 ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 15525-2013)

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

בא כח הרכבת העלה טענת סף באשר למעמד העמותה כמשיגה ובאשר לאי הצגת תצהיר התומך בהשגה.

1. מימוש התכנית ימנע אפשרות למימוש הפיתוח הכלכלי, תעסוקתי, תיירותי וחברתי העתיד להתרחש במע"ר חיפה, על פי תכניות שעיריית חיפה, משרד הפנים ומנהל מקרקעי ישראל מקדמים. התכניות לחשמול הרכבת פוגעות כבר היום בפיתוח העיר, והראייה – ההשגה שהגישה הרכבת לתכנית קמפוס הנמל בשל סכנת קרינה. הרכבת מתייחסת רק להיבטים תחבורתיים, אבל מוסדות התכנון צריכים לבחון בראיה כוללת.
2. ההבטחה כי החשמול הוא זמני וכי ניתן יהיה לשקע בהמשך את המסילה לא לוותה בבחינת היתכנות, לוח זמנים ושריון תקציבי. מתנגדים להצעת הפשרה בין עיריית חיפה והרכבת, ומבקשים כי תיערך בדיקה בין-תחומית כוללת ומעמיקה של חלופות על ידי גורם המקובל על הצדדים השונים, לרבות נציגים של החברה האזרחית בחיפה, ובשיתופם. ההסכם גם אינו חתום על ידי כל המשיבים, ביניהם אדם טבע ודין, ואם לא יימצא פתרון מקובל על הצדדים השונים, המחלוקת תחזור לבית המשפט.
3. ראוי לבחון לעומק חלופות של העברת המסילה במנהרה מתחת לכרמל, עם אפשרות של חיבור במעלית לתחנה במקום נוסף. החלופה תכלול פתרון להעברת חומ"ס במסילות עוקפות את חיפה. על בחינת החלופות לשקלל גם את ההפסד הכלכלי שגלום במניעת הפיתוח העתידי של המע"ר. עד אז, יש להשהות ההחלטה בנוגע לקטע המסילה בחיפה. יש לבחון אפשרות להפעיל באופן זמני את הקטע הזה בחלופה משולבת של דיזל וחשמל.
4. בעת השימוע העלתה טיעונים כנגד ניתוח עלות-תועלת של הפרויקט.
5. בעת השימוע העלתה טענה כי אמנם התכנית הינה להינע הרכבת, אך יש לבחון את ההשפעה המצטברת של מכלול התכניות בתחום העיר חיפה (משל הצפרדע).

החלטות ועדת המשנה

באשר לטענת הסף של רכבת ישראל – ועדת המשנה סבורה כי אכן לעמותה כעמותה אין מעמד בהגשת ההשגה, אולם לאחר שהבהירה הד"ר ורנסקי כי את ההשגה רשאית הייתה להגיש בשמה כתושבת, החליטה ועדת המשנה לשמוע את ההשגה, מבלי שיהיה בכך כדי להקנות לעמותה מעמד.

1. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי.
2. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת הוועדה בסעיף 3 לפרק הכללי. האמור בהשגה מחזק את החלטת ועדת המשנה שלא לכוון את תכנית החשמול בתכנית עתידית שלא באה אל העולם, ואף לא לוותה בלוח זמנים ושריון תקציבי. ועדת המשנה סבורה כי אין להחזיק את תכנית החשמול, שהיא חיונית ובעלת תרומה משמעותית לציבור הרחב, כבת ערובה לתכנית עתידית הנמצאת בשלבים ראשוניים ביותר לגבי העיר חיפה. באשר להסכם הגישור בין העירייה לרכבת ישראל – הוועדה לתשתיות לאומיות אינה צד להסכם זה, ובכל מקרה ההסכם אינו כובל את שיקול הדעת התכנוני של ועדת המשנה. ועדת המשנה דחתה את השגת עיריית חיפה לשיקוע המסילה בפארק הכט במסגרת תכנית זו.
3. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיפים 3 + 4 בפרק הכללי.
4. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 13 לפרק הכללי.
5. **לדחות את ההשגה.** ועדת המשנה בחנה את תכנית החשמול בהיבט הרחב כתכנית ארצית, בעלת תרומה לכלל הציבור בכל רחבי הארץ. ההשפעה הנקודתית של התכנית על העיר חיפה לא תשליך על הניסיונות של העירייה והתושבים להביא לשינוי כולל שבין היתר מקבל ביטוי



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

בבקשה לחבר את העיר אל הים. תת"ל 18 אינה מונעת התכנות תכנית שכזו במתווה זה או אחר, ככל שתגבש. ראה גם תשובה להשגה מס' 49. ועדת המשנה השתכנעה כי עלות התאמת מערכת החישמול לתכנית שכזו לא תהווה שיקול לאישורה/מימושה.

מס' השגה: 50	תאריך שימוע: 28.2.13
המשיג: ד"ר מיכאל מאיר-ברודניץ	
המייצג: ד"ר מיכאל מאיר-ברודניץ	
עיקרי ההשגה	
1. הסדר הפשרה שהגיעו אליו הוא סימפטום למצבה הקשה של חיפה מול רכבת ישראל. אין טעם לחסום טענות בגלל שזה חורג מהתת"ל, אם זה מביא לשיפור התכנון. 2. תוואי המסילה בחיפה פוגע באופן מהותי ברצף הפיתוח העירוני של העיר, בגלל המבנה הפיזי הייחודי של העיר, ומהווה מטרד הולך וגובר לפעילות העיר ובעיקר לקשר שלה לנמל וליים. אין טעם להשקיע בתוואי זה משאבים נוספים, אלא לתכנן את המערך המסילתי לטווח ארוך, תוך הפחתה מיידית של הנזק לעיר. 3. בהסדר הגישור עם עיריית חיפה יש מענה חלקי אך חסרה הסכמה לבדיקת החשמול התחתני ואין הכרה בסמכות השלטונית המקומית. חוסר האיזון בין המוסדות הארציים למקומיים הוא לרעת התושבים והוא ביטוי לקולוניאליזם.	
החלטות ועדת המשנה	
לדחות את ההשגה על סעיפי המשנה שלה. ועדת המשנה חוזרת ומציינת כי הסכם הגישור לא הטיל כל חיוב על ועדת המשנה ולא כבל את שיקול דעתה התכנוני, ובהתאם לסמכויותיה דחתה ועדת המשנה את השגת העירייה לשינוי בתוואי המסילה במסגרת תכנית זו. כמו כן, ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי, ובהשגת אריאלה ורנסקי (השגה מס' 49).	

מס' השגה: 51	תאריך שימוע: 28.2.13
המשיג: שמואל גלבהרט	
המייצג: שמואל גלבהרט	
עיקרי ההשגה	
עלתה טענה מקדמית כי המשיג אינו רשאי להגיש השגה לתכנית כחבר מועצת העיר חיפה. במענה הבהיר מר גלבהרט שציין העובדה כחלק מקורות חייו וידיעתו, וכי את ההשגה הגיש כאיש מקצוע ותושב חיפה שרואה עצמו נפגע מהתכנית. בהתאם להבהרה זו, החליטה ועדת המשנה לשמוע ההשגה. במקום להוות כלי סינרגטי בין צרכים, התכנית מתנגשת בצורכי הפיתוח של חיפה. ההסכם עם עיריית חיפה לפיה ישוקעו 1.6 ק"מ מתוך כ-7 ק"מ עירוניים אינו מספק ואף צפוי להנציח את החשמול העילי בקטעי המסילה האחרים בעיר. עדיף למנהר את המסילה דרך הכרמל עם תחנה בקרית רבין, כך שיפוגו כל המסילות לאורך חופי העיר ויתאפשר פיתוח חזית ים עירונית. רכבות המטענים בכל מקרה יוצאו מחיפה ויעברו למסילה המזרחית וישארו רק רכבות הנוסעים. המנהור כלכלי וסביבתי יותר. מציע 2 חלופות: (1) מתחת שדר' ההגנה, המגינים (הליך סטטוטורי פשוט כי מתחת לדרכים) - ינגיש גם את תחנת בת גלים, או (2) מנהרה בקו ישיר מדרום חיפה לקריית הממשלה, במקביל למנהרות הכרמל.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי, וכן השגת אריאלה ורנסקי (השגה מס' 49).

מס' השגה: 52	תאריך שימוע: 28.2.13
המשיג: המועצה לשימור אתרי מורשת בישראל	
המייצג: אדרי' נעמה נאמן מזרחי, מנהלת מחוז חיפה וגליל מערבי	
עיקרי ההשגה	
המסילה הקיימת כיום מבתרת את חיפה ומנתקת אותה משכונותיה שעל החוף ומהחוף עצמו. ההפרדה אמנם קיימת בפועל מתקופת המנדט הבריטי, אך תוספת החשמול תוסיף עוד חיץ ויזואלי ותחריף את הניתוק הקיים. הכפלת ושילוש המסילה תחריף את המצב אף יותר. משני עברי המסילה מצויים נכסי מורשת בנויה ועירונית שמצבם הפיזי קשה, והניתוק יחמיר את מצבם. יש כאן הזדמנות היסטורית ויש לחפש פתרונות חלופיים שיבטיחו חיבור מחדש של חיפה וחלקיה הוותיקים בינם לבין עצמם ולים, כגון שיקוע, מנהור ואף העברה לנתיבים חלופיים. השקעות כיום יקטינו מאד את הסיכוי לשינוי בעתיד. ביום 4.3.13 הגישה המועצה לשימור אתרי מורשת מסמך המפרט את האתרים ההיסטוריים לאורך תוואי המסילה הכלול בתת"ל 18, ובאילו מהם צפויה פגיעה נופית מהתת"ל. מסמך זה הוגש לאחר תום המועד להגשת השגות, ולאחר השימוע בהשגתה ומבלי שלזם ניתנה אפשרות להתייחס למסמך. בנסיבות אלו, ועדת המשנה לא רואה במסמך זה כחלק מהשגת המועצה, ואולם היא תתייחס אליו כמידע המונח בפניה.	
החלטות ועדת המשנה	
לדחות את ההשגה. לעניין החיץ הוויזואלי והחרפת הניתוק – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 1 לפרק הכללי. לעניין ההתוויה, ראה ס' 3 לפרק הכללי. ועדת המשנה דוחה את הטענה כי לחשמול השפעה מיוחדת על נכסי מורשת המצויים לאורך המסילה, וחוזרת ומדגישה כי התכנית אינה עוסקת בהתוויית המסילה כי אם בשינוי אופן ההינע במסילות הקיימות. החלטת ועדת המשנה רלוונטית ותקפה גם לאור מסמך ההשלמה שעמד בפניה. ראו גם החלטה בסעיף 1 להשגת דוד טטרסקי (השגה מס' 48).	

מס' השגה: 53	תאריך שימוע: 28.2.13
המשיג: כנסייה ובית הספר סנט לויס המרונית בחיפה והבישוף המרוני	
המייצג: עו"ד שאדי יעקוב, אליאס ג'ירייס	
עיקרי ההשגה	
התנגדות כללית לתכנית. בבעלות הכנסייה נכסים רבים בחיפה הצמודים לפסי הרכבת, כגון: בניין בן 4 קומות ברח' התכלת המשמש כמשרדי העדה כמגורי הבישוף המרוני, מגורי כמרים ונזירות ויחידת הארחה לבישופים וכמרים מחו"ל, וכן בית דין נוצרי - מדובר במבנה היסטורי בעל חשיבות דתית וחברתית רבה. קרקע במרחק כמה מאות מטרים מתחנת בת גלים, שהיא מקור הפרנסה העיקרי של הכנסייה מאחר והשכרתה מממנת את הוצאות הבניין ברח' התכלת. 1. תת"ל 18 תפגע קשות בנכסים אלה ואף תחייב פלישה אליהם לצורך הרחבת פסי הרכבת. 2. התכנית מסכנת את בריאות כל תושבי האזור, ובכללם אנשי הכנסייה בשל קרינת האלמ"ג, ללא קשר לרמת הקרינה ולגבולות הסיכון.	

80 ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 15525-2013)

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

3. מימוש התכנית יגרום לשכונה להפוך לעזובה ופרוצה ורובה ככולה תינטש, מה שיפגע בערך הכנסים.
4. מימוש התכנית יפגע בפיתוח כל העיר התחתית כי החוף יופרד טוטאלית מהעיר והרכבת תהווה סוג של גדר הפרדה.
5. לא נבחנו תכניות חלופיות שהיו עשויות להביא לתוצאות רצויות יותר מבחינת העיר חיפה בכלל ותושבי השכונה בפרט.
6. אין בתכנית פתרון לבעיה הבטיחותית של הובלת חומרים מסוכנים ברכבות משא. יש לשלול כל סכנה אפשרית ולא להסתמך על עקרון ההסתברויות לתאונה.
7. מצטרפים להשגת התנועה להחזרת העיר לחיפה בנוגע לשיטת הנעת הרכבת, בחירת התוואי, הסיכונים הבריאותיים ונזקי הרכוש.

החלטות ועדת המשנה

1. **לדחות את ההשגה.** הבניין ברחוב התכלת מופה בסקר הקונפליקטים, וזכאי למיגון מכח התת"ל אם יידרש לכך. באשר למקרקעין בקרבת תחנת בת גלים, הנכס מצוי מחוץ לגבולות התכנית, והרכבת מחויבת לעמוד בסף המגביל לקרינה אלמ"ג בגבול התכנית. מובהר בזאת כי אין תת"ל 18 מאפשרת מכוחה הרחבת פסי הרכבת, או כל שינוי שהוא בתוואי המסילה.
2. **לדחות את ההשגה.** ועדת המשנה סבורה כי בהחלטתה בסעיף 2 לפרק הכללי, ניתן מענה בהתאם לעיקרון הזהירות המונעת בסוגיית הקרינה.
3. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 12 לפרק הכללי.
4. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 1 לפרק הכללי.
5. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי, וכן החלטה בהשגת אורליה קירמאיר (השגה מס' 47).
6. **לדחות את ההשגה.** ראו סעיף 3 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17).
7. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטות ועדת המשנה בפרק הכללי.

מס' השגה: 54	תאריך שימוע: 28.2.13
המשיג: מועצת הקהילה האורתודוקסית הלאומית בחיפה	
המייצג: אדר' מהא בלאן, דורגסבלאן	
עיקרי ההשגה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

מועצת הקהילה הנוצרית אורתודוקסית בחיפה היא עמותה ללא מטרת רווח, שהכנסותיה מיועדות לצרכי הרווחה של ציבור החיפאים בכלל והעדה הנוצרית אורתודוקסית בפרט. בבעלות העמותה נכסי נדל"ן רבים בקרבת מסילת הרכבת, במיוחד בעיר התחתית של חיפה (רח' הבנקים, רח' העצמאות, רח' יפו) ובהדר הכרמל (רח' אלנבי, הפרסים, ועוד). ההכנסות מההשכרה משמשות את הפעילות הקהילתית.

מצטרפים להשגת התנועה להחזרת העיר לחיפה והמועצה לשימור אתרים.

1. רמת קרינת האלמ"ג – תפגע בתושבים המתגוררים/עובדים בסמוך לתוואי המסילה ותגרום נזק כלכלי כבד לבעלי עסקים ונכסים בעיר התחתית.

2. בחינת החלופות ההנדסיות נערכה באופן חלקי, שטחי ומגמתי בכל הנוגע לשיטת הנעת הקטרים, שילוב הזנת זרם חילופין מחוץ לעיר וזרם ישר בתוך העיר, תוואי המסילה וניתוב התעבורה האופטימלי בתחומי העיר, שיקוע עבור רכבות נוסעים, מנהור עבור רכבות משא, הפניית רכבות מטען לתוואי עוקף מחוץ לעיר.

3. לא נבחנו כנדרש היבטים תפעוליים של הרכבת, היבטים סביבתיים והיבטים בטיחותיים (שינוע חומ"ס בהנעה חשמלית).

4. קיימת סתירה בין תת"ל 18 לבין תמ"א 3/13, שהיא המפתח לפתרון בעיות כלכליות וחברתיות בחיפה. כל עוד לא יוסר החיץ המסילתי בעיר התחתית ולא יוסר איום הקרינה, לא ניתן יהיה להחיות את הרובע הגוסס.

5. האופן שבו חושב הזרם בכבל המזין את הקטר החשמלי שגוי ומגמתי. שדה הקרינה מתבסס על חישוב מוטעה זה. צריכת הזרם של קטר בודד צפויה להיות בתחום של 200-250 אמפר במתח זרם חליפי של 25 ק"ו, ולמרות שהכוונה היא להגדיל את המסילה ל-4 מסילות, כלומר ל-1000 אמפר, בבקשה להיתר סוג הציגה הרכבת ערך מייצג בלבד של 90 אמפר בלבד. יש לבטל את ההיתר ולבצע חישוב מתוקן. החישוב המתוקן יראה ככל הנראה טווח השפעה של 100 מ' משני עברי המסילה.

6. בהכנת התכנית נפלו פגמים מהותיים באופן שקילת החלופות, בחירת שיטת ההנעה, היעדר תסקירי השפעות אורבניות, כלכליות וחברתיות בתחומי היישובים שהרכבת חולפת בלבם.

החלטות ועדת המשנה

1. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיפים 2 ו-12 לפרק הכללי.

2. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי.

3. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 3 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17). כמו כן ועדת המשנה מציינת כי ההיבטים הסביבתיים נבחנו באופן מקיף בתסקיר ההשפעה על הסביבה, וההיבטים התפעוליים מקבלים ביטוי במסמך "תכנית אב לשיפור השירות לנוסעים ברכבת".

4. לדחות את ההשגה. ראה תשובה לסעיף 1 בהשגת דוד טטרסקי (השגה מס' 48).

5. לדחות את ההשגה. על רכבת ישראל לעמוד בסף הקרינה המגביל שנקבע בתכנית וע"פ הנחיות הממונה על הקרינה הבלתי מייננת ממתקני חשמל. ראה גם ס' 2 לפרק הכללי. באשר לתוספת מסילות, הנושא ייבדק בתכנית עתידית, ככל שתוגש. מובהר בזאת, כי לא ניתן להוסיף מסילות מכח תת"ל 18.

6. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה לא השתכנעה כי נפלו פגמים בהליך התכנוני. ועדת המשנה סבורה כי החומר שנאסף, נערך והוצג במהלך ההליך התכנוני, הוצג בחלקו שוב וחודד



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

במסגרת השימועים, העמיד תשתית עובדתית מקיפה ורחבה בתחומים רלוונטיים לתכנית, שכל עיקרה הוא הינע טכנולוגי לתוואי מסילות קיימות או מאושרות.

מס' השגה: 55	תאריך שימוע: 13.6.13 + 28.2.13
המשיג: דביר לנגר + עינת אברמוב	
המייצג: בדיון המקורי המשיגים לא הגיעו והשגתם הוקראה, אולם הוא השמיע את השגותיהם בשימוע מאוחר יותר.	
עיקרי ההשגה	
יש לכרות מנהרה לרכבת שתחצה את הכרמל מצומת הצ'ק פוסט ועד אזור טירת כרמל, שתחליף את הקו לאורך חופי חיפה, תהיה כלכלית יותר ותייתר הוצאה ציבורית של 500-600 מיליוני ₪ לשיקוע המתוכנן בקטע של פארק הכט בחיפה, ותשפר את השירות לנוסעים מצפון למרכז, תוך קיצור תוואי הנסיעה ומשכה. מעבר התוואי בחיפה זו סוגיה לאומית ולא עירונית, את המשאבים יש להעביר גם לגליל. התכנית שפורסמה לעיון הציבור הולמת את חזון נתיבי ישראל. לאחר שנשמע בפני ועדת המשנה, שלח המשיג מכתבים נוספים עם טענות חדשות. מכיוון שהמועד להגשת השגות חלף והמכתבים נשמעו לאחר השימוע, והיזם לא קיבל הזדמנות להתייחס לטענות, לא ניתן למכתבים מעמד של השגה וועדת המשנה התייחסה אליהם כאל מידע שהובא בפניה.	
החלטות ועדת המשנה	
לדחות את ההשגה. לעניין שיקוע בפארק הכט – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי וכן החלטתה בעניין השגת עיריית חיפה (השגה מס' 63). לעניין תוואי ממונהר – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי. לעניין הטענות בנושא הכלכלי שהוצגו במהלך השימוע – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 13 בפרק הכללי. באשר לטענה שהועלתה במכתבים המאוחרים בנוגע לחובת בדיקת חלופות, כעולה מבג"צ כביש 9 – ראה החלטת ועדת המשנה בהשגה של אורליה קירמאיר (השגה מס' 47).	

מס' השגה: 56	תאריך שימוע: 28.2.13
המשיג: גיל אדלר	
המייצג: גיל אדלר	
עיקרי ההשגה	
1. הפרסום היה לקוי - נעשה רק ב-3 עיתונים יומיים מתוך 5 הנדרשים ע"פ חוק. העיתונים המקומיים אמורים להיות רק בנוסף לעיתונים היומיים ולא במקום. כמו כן, הפרסום היה רק ב-2 עיתונים מקומיים ואמור להיות בעיתונים יומיים בכל אזורי התכנית. כמו כן, לא היה פרסום על גבי שלטים. לפיכך – נדרשת הפקדה מחדש. ניצן – מציג לו דפי פרסום מהלוח הבטוח. 2. מדוע לא מונה חוקר לתכנית? 3. חשמול המסילה יפגע קשות באופי הכפרי של היישוב בוסתן הגליל, בהיבטים של: רעש ורעידות, קרינת אלמ"ג, חלוקת היישוב באופן פיזי ופגיעה בנוף הכפרי. בנוסף, צפויות פגיעות עקב תכנית ג/15219 של הרכבת): פגיעה במערך הכבישים ביישוב והקמת מעברים שאינם בקני"מ כפרי, פגיעה בבטיחות התושבים ובתחושת הבטיחות, פגיעה בנגישות אנשים בעלי	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

מוגבלויות, פגיעה באיכות חיי התושבים, פגיעה בצביון הכפרי של היישוב, בשדרת עצי האקליפטוס ההיסטורית. לפיכך – יש להחיל את ההסכם של הרכבת עם חיפה בנוגע לשיקוע ומנהור המסילה גם בקטע העובר בבוסתן הגליל.

4. מערך החשמול (עמודים, תילים, גדרות) על גשר רמז (תת"ל 12א') יהווה פגיעה נופית קשה בעכו ויחסום את הגישה לשמורת הטבע.

5. אין צורך לחשמל את קו עכו-נהריה, שהוא קו קצה שלא ישפיע על כלל המערכת. ניתן להפעילו בקרונועים הקיימים בצי הרכבות של ר"י.

6. ההדמיות בתסקיר אינן מדויקות ומטעות במכוון (פירוט דוגמאות). יש להפקיד הדמיות חדשות, במיוחד לאזורי הסיבוב.

7. בטבלה מספר 4.3.1 בתסקיר מצוין כי הרגישות הנופית-סביבתית הכללית של קטע נהריה-עכו הוא 3, בעוד שבפועל היא מוגדרת כרגישות גבוהה – 4. גם על פי תמ"א 35 השטח מוגדר כבעל רגישות נופית-סביבתית גבוהה בתוך מרקם חופי. יש התעלמות משדרת האקליפטוסים המגיעה עד הגן הבהאי. (ישנו פירוט בהמשך ההשגה של עוד מקטעים שדורגו לא נכון לדעתו בהיבט של רגישות סביבתית-נופית).

8. יש להעביר כבר עתה את נספח העצים הבוגרים להתייחסות פקיד היערות.

9. מצטרף להשגת איגוד ערים חיפה בכל הנוגע לסף הקרינה. לא תפקידה של הרכבת או התכנית לקבוע ערכי סף, בניגוד למשרד להגה"ס. צריך לקבוע בתכנית את ערך הסף שהמליץ עליו המשרד להגה"ס. הציג גרף של IRAC – שהיה מומלצת כפונקציה של זמן ע"פ המשרד להגה"ס. הרכבת במשך שנים נתנה היתרים לבנות ליד המסילה – צריך לאסור זאת.

10. יש להבהיר את פרטי תקן EURO לקטרים ולהציגו לציבור, ויש להכניס למודל הרעש של המשרד להגה"ס. לאחר מכן יש להכניס סעיף בהוראות התכנית המחייב שימוש בקטרים אלה בחשמול.

11. יש לבצע תחשיבי רעש לקרונועים, לבדוק אפשרות לא לחשמל את קו עכו-נהריה ולהפעילו באמצעות קרונועים.

12. לא נערך ניתוח לרעש בזמן הקמה.

13. יש להכניס הוראות בנוגע למגבלת עבודת לילה בסביבת מגורים.

14. אין התייחסות בתסקיר לנושא רעידות ורעש שמקורו ברעידות.

15. אין בתסקיר דיאגרמה הממחישה את ביצועי הרכבות כמו למשל דיאגרמת מהירות הרכבת כנגד מרחק הנסיעה שלה או דיאגרמת זמן/מרחב שעל פיה נהוג לתכנן לוח זמנים לרכבות, בכדי שניתן יהיה לבחון באופן אמיתי את המצב הקיים היום לעומת טכנולוגיות אחרות.

16. יש להתייחס כבר היום לטכנולוגיית מגלב של 500 קמ"ש.

17. אין התייחסות לסיכון מהתחשמלות.

החלטות ועדת המשנה

1. **לדחות את ההשגה.** הפרסום נעשה כדין, עותקי הפרסומים מצויים במשרדי הוועדה. לטענת המשיג לכך שלא פורסמה הודעה בדבר העברת התכנית להערות והשגות בעיתון מקומי בבוסתן הגליל, הוצג לוועדה במהלך הדיונים גיליון של המקומון "הלוח הבטוח" מתאריך



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

הפרסום, ובו ההודעה הנ"ל. ועדת המשנה דוחה את הטענות בדבר ליקויים בדבר פרסום התכנית ומציינת כי המשיג אדלר הגיש השגה מפורטת ואף נשמע באריכות בפני ועדת המשנה.

2. לדחות את ההשגה. נשמעו השגות שטענו כי על הוועדה למנות חוקר לשמיעת ההשגות, לפי ס' 76ג' (7) לחוק התו"ב, וכי שמיעת המשיגים ישירות ע"י ועדת המשנה מנוגדת לחוק. במהלך חודש יוני 2012 החל החוקר שמונה על ידי הוועדה לתשתיות לאומיות בשמיעת ההשגות לתת"ל 18 - חשמול מערך הרכבות הארצי. לאחר השימוע הראשון התקבלה חוות דעת משפטית לפיה בשל חשש לניגודי עניינים של החוקר, הוא לא יוכל להמשיך במילוי תפקידו. בשל השתרעות התכנית על פני מרחב גיאוגרפי גדול ובשל נושאי הרוחב העקרוניים שנכללו בהשגות, נוצר קושי באיתור חוקר אחר, מתוך רשימת החוקרים המאושרים, שלא מתעורר לגביו חשש לניגוד עניינים. בנסיבות אלו החליטה מליאת הוועדה כי, השימועים ישמעו ישירות בפני ועדת המשנה להערות והשגות של הות"ל.

מינוי חוקר נועד בין היתר כדי ליעל את ההליכים התכנוניים בוועדה לתשתיות לאומיות. החוקר שומע את המשיגים ומגיש את דוח החקירה ואת המלצותיו לוועדת המשנה להערות והשגות זו מגישה את המלצותיה למליאת הוועדה שמחליטה לבסוף אם להמליץ בפני הממשלה על אישור התכנית. במצב הדברים שנוצר לא נפגעה כהוא זה זכותם של המשיגים, נהפוך הוא, המשיגים נשמעו ארוכות ישירות על ידי ועדת המשנה להערות והשגות, אשר קיימה 12 שימועים פומביים בהם שמעה את המשיגים ואת המשיבים, ועוד 11 דיונים פנימיים, שבסופם גיבשה את המלצותיה למליאת הוועדה ובכך פעלה בהתאם לסמכויותיה הקבועות בחוק.

3. לדחות את ההשגה. ההסכם המהווה את הבסיס לטענות בס' זה מקורו בהסכם גישור שנחתם בין עיריית חיפה ורכבת ישראל בנוגע לשיקוע המסילה בפארק הכט. הוועדה אינה חלק מההסכם, ההסכם לא הגביל את שיקול דעתה התכנוני של הוועדה. ועדת המשנה דחתה את השגת עיריית חיפה כיוון שתכנית זו אינה עוסקת בהתוויית מסילות. באופן דומה אין לקבל את הטענה כי במסגרת תכנית החישמול יש להסדיר את מעבר המסילה בבוסתן הגליל. חלופות לתכנון הפיסי יש לבחון בתכנית אחרת.

4. לדחות את ההשגה. הגישה לשמורה אינה נחסמת בעקבות חשמול המסילה. לגבי הפגיעה הנופית, ראה ס' 1 בפרק הכללי.

5. לדחות את ההשגה. מטרת התכנית הינה לשפר את השירות הרכבתי בכל רשת המסילות, לרבות בתחנות הקצה. ראו גם ס' 3 לפרק הכללי.

6. לדחות את ההשגה. ההדמיות הוצגו בתסקיר ומהוות רק חלק ממסמך רקע לתכנית. ההדמיות מהוות רק אחד מהשיקולים הרבים בהחלטות ועדת המשנה. ועדת המשנה ערה לכך שבהצבת עמודים לצורך החישמול בתוואי המסילה יש מחיר נופי אולם במאזן הכולל ועדת המשנה השתכנעה שתכנית תועלות משמעותיות ויש לקדמה. ראה גם ס' 1 בפרק הכללי.

7. לקבל את ההשגה בחלקה. בדיקת הטענה מעלה כי בתשריט מס' 4.3.1 שבתסקיר אזור בוסתן הגליל סומן במפות הרגישות וערכיות נופית וסביבתית כאזור בעל רגישות גבוהה ובצמידות לחוף כרגישות גבוהה ביותר. ואילו בטבלה מס' 4.3.1 האזור מוגדר כרגישות בינונית. באשר לשדרת האקליפטוס, ניכר שהשדרה תסתיר את מופע מערך החשמול. מבחינת הטיפול הנופי, התכנית הגדירה שלושה אזורים: אזורי חציית צירי טיול ונחלים, שטחים אורבאניים נצפים ואזור הסביבה החופית בחיפה, בהם תינתן תשומת לב מיוחדת לעיצוב והצבת העמודים. קטע השדרה לא נכלל באזורים הללו.

8. לקבל את ההשגה. חוות דעת פקיד היערות תהווה תנאי לאישור התכנית.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

9. לקבל את ההשגה בחלקה. ראש ס' 2 בפרק הכללי. לעניין היתרים בסמוך למסילה, הגוף המוסמך להוצאת היתרים הינו רשות רישוי ולא ר"י.
10. לדחות את ההשגה. ראה ס' 6 בפרק הכללי.
11. לדחות את ההשגה. ראה ס' 5 לעיל.
12. להשגה מענה בהוראות התכנית בס' 6.4.
13. לדחות את ההשגה. בקשות לעבודות בלילה ככל שתוגש ייבחנו ע"פ דין.
14. הנושא האקוסטי יקבל מענה בשלב התכנון המפורט לפני ביצוע.
15. לדחות את ההשגה. ראה ס' 4 לפרק הכללי.
16. לדחות את ההשגה. ראה ס' 4 בפרק הכללי.
17. לדחות את ההשגה. בתסקיר ההשפעה על הסביבה פרק ג ס' 3.1.6 יש התייחסות לאמצעים למניעת התחשמלות.

מס' השגה : 57	תאריך שימוע : 17.4.13
המשיגים : חברת יצחקי מחסנים	
המייצג : עו"ד רועי בר	
עיקרי ההשגה	
1. חברת יצחקי מחסנים בע"מ חוכרת מרכבת ישראל שני מתחמים לאורך רחוב הלח"י בבני ברק (הלח"י 2 ו-28), וזאת בהסכמים מהשנים 88-1987, ותוספת להם משנת 1990, בהם דרשה הרכבת כי המבנים יוסבו לשימושים מסחריים כדוגמאת קניון איילון. החברה הקימה מבנה תצוגה רב-ממדים הידוע בשמו "דיזיין סנטר" ובניין חניה גדול לצידו ברח' הלח"י 2, ובניין נוסף לתצוגה ואחסנה ברח' הלח"י 28, כל זאת מכח תכניות בב/559 ו-בב/560 המאושרות, שנתמכו על ידי רכבת ישראל. כמו כן, עיריית בני ברק מקדמת תכנית לפיתוח מתחם תעסוקה גדול במסגרת תכנית בב/572, וזאת כחלק מפיתוח המע"ר החיוני לעיר בני ברק. כל המבנים הנ"ל והאזורים המתוכננים כלולים באזור מגבלות בניה ופיתוח בתת"ל שבו אסורה שהיית אדם, ובכך היא פוגעת פגיעה אנושה במשיג וביכולתה של העיר בני ברק לפתח מתחם תעסוקה עצמאי. היקף הנזקים נאמד במאות מיליוני שקלים. יש לצמצם את הייעוד של אזור מגבלות בניה ופיתוח עד לגבול דרך השירות הגובלת במסילת הברזל הקיימת, תוך הוצאת כל המבנים לאורך רחוב הלח"י מתחום המגבלות. 2. כמו כן, מבקשים שבעת התכנון המפורט מערך ההשנאה והמסבכים בבני ברק יילקחו בחשבון המבנים הקיימים בשטח והמסבכים יהיו בצד הרחוק מהמבנים.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לקבל את ההשגה על סמך תשובת הרכבת כי נכסי המשיג יוצאו מחוץ לקו הכחול ולא יוטלו עליו כל מגבלות. 2. לדחות את ההשגה. מובהר כי עמודי החשמול והפורטלים מוקמים משני צדי המסילה, וכי האזור האמור מסומן כשטח אורבאני נצפה – על כן למסמכי התכנון המפורט תיגדרש	

86 ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 15525-2013)

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

התייחסות מהנדס הרשות המקומית. באשר למערך ההשנאה – אין בתחום בני ברק תחנת השנאה רכבתית. ראה גם ס' 1 לפרק הכללי.

מס' השגה: 58	תאריך שימוע: 17.4.13
המשיגים: ועדה מקומית מורדות כרמל	
המייצג: ליה בויס, מהנדסת הוועדה – המשיגים לא הגיעו. השגתם הוקראה.	
עיקרי ההשגה	
1. אופן העברת התכנית להערות והשגות היה פגום כי לא נתלו שלטים כקבוע בחוק, והפרסום לא פורסם בילקוט הפרסומים. 2. יש לשקול להחיל את התכנית גם על תת"ל 13/2/6 - מסילת העמק, שהיא חלק בלתי נפרד מרשת המסילות. לא ברור איך יהיה המעבר ממסילות מחושמלות למסילות ה"מסורתיות", ואיך תתבצע ההחלפה בתחנת לב המפרץ של הקטר. 3. ממ"י מקדם תכנית למתחם תע"ש בצמוד לרצועת המסילה בין הק"מ ה-10.5 ל-11.5. החזית המערבית של המתחם, הצמודה למסילה, מיועדת למלונאות, עם מבנים בגובה 6 קומות. עמודי החשמול יסתירו את המבט לים מהקומות הגבוהות. 4. בתחום מפעל חישולי כרמל קיימים מבנים בתחום מגבלות הבניה. בנוסף, המפעל מקדם תכנית לתוספת זכויות בניה, הכוללת אולמות במרחק של כ-7 מ' מגבול המסילה. יש להחיל את הייעוד של "חזית עם הוראות מיוחדות" גם בתחום המפעל. 5. מסמכי התכנית לא הוגשו על רקע מדידה מעודכנת. יש לכך חשיבות רבה לאור ההתייחסות למבנים קיימים בסעיף 1.9 ובסעיף 4.1.2 ב (1). 6. בסעיף 1.5 – יש להפריד את הגושים והחלקות על פי מרחבי התכנון השונים. 7. בסעיף 4.1.2 א (5) יש להוסיף כמו בס"ק (ב) – "בצירוף חוות דעתו של מהנדס הרשות ומהנדס הוועדה המקומית המתאימה". 8. בסעיף 4.1.2 ב (1) יש להבהיר למה הכוונה ב"בתים" – האם כל מבנה או רק בתי מגורים. יש ליצור אחידות במינוח ולהשתמש במינוח ע"פ סעיף 1.9 "מבנים קיימים/מבנה קיים". 9. סעיף 4.1.2 ב (2) צריך להפנות כנראה לסעיף 4.10. יש לשמור על אחידות המינוח "חזית עם הוראות מיוחדות". 10. סעיף 4.1.2 ב (2) ד' – הזכות למיגון צריכה להיות זכות לצמיתות גם אם הבעלים הנוכחיים אינו מסכים למיגון. במידה ולא יבוצע מיגון – יש לרשום הערת אזהרה על ידי היוזם. 11. סעיף 4.10 – הכותרת צריכה להיות "חזית עם הוראות מיוחדות" ולא "חזית עם הנחיות מיוחדות". 12. סעיף 5 לא נראה סביר כי התכנית המוצעת לשטח לתפעול מסילה גדול מסך שטח הבניה (עיקרי + שירות) המוצעים בתכנית. 13. לסעיף 6.4 ב (1) יש להוסיף תאום עם מהנדס הרשות המקומית. 14. לסעיף 6.4 ב (2) יש להוסיף את אישור מהנדס הרשות להשלמת תכנית השיקום הנופית, וזאת כתנאי להפעלת חשמול המסילה.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

15. תשריט ייעודי קרקע – בשטחים בהם קיים בינוי, יש להגדיל את קנה המידה של התשריטים ל-2,500:1.

16. יש להאריך את החזית עם ההוראות המיוחדות ולכלול בה את מתחם חישולי כרמל מגבול מרחב התכנון מורדות הכרמל מק"מ 10.5 ודרומה.

17. אין מסמך המתאר את התחמ"ש בסעיף 5. לא ברור מדוע תחמ"ש צריך לכלול 2 קומות.

18. המסמך הנופי של הסביבה החופית בחיפה לא צורף למסמכים שהועברו לוועדה (לא בתקליטור ולא בעותק הקשיח). הסביבה החופית אינה מוגבלת על ידי גבול מוניציפלי והיה צריך להעבירו גם לעיון מורדות הכרמל. ללא הכרת המסמך, לא ניתן להתייחס אליו.

החלטות ועדת המשנה

1. **לדחות את ההשגה.** התכנית פורסמה בילקוט הפרסומים ביום 7.6.12 על פי החוק. השילוט נעשה במקומות בהם נמצא כי הוא יהיה אפקטיבי, כדוג' התה"רים.

2. **לדחות את ההשגה.** ראה ס' 13 בפרק הכללי.

3. **לדחות את ההשגה.** מדובר בתכנית שהטיפול בה הופסק בשנת 2007. בכל מקרה כל תכנית עתידית הסמוכה לתת"ל 18 תאלץ להתחשב בתת"ל ותחויב בתיאום.

4. **להשגה מענה במסמכי התכנית,** המפעל מסומן כחזית עם הוראות מיוחדות. לגבי התכנית שצוינה להרחבת המפעל, נדרש תיאום עם רכבת ישראל לעניין מגבלות בניה.

5. **לקבל את ההשגה.** תכנית המדידה תעודכן לעת אישור התכנית.

6. **לקבל את ההשגה.** הסעיף ייערך כמבוקש בהשגה.

7. **לדחות את ההשגה.** הוראות התכנית כוללות התייחסות מיוחדת לאזורי חציית צירי טיולים ונחלים. התייחסות זו גובשה לאחר בחינת הנושא בשלב התכנון והתסקיר. להבדיל מהאזורים האורבאניים באזורי חציית צירי טיולים ונחלים ישנה ראייה רוחבית ארצית. מבלי לגרוע מהאמור, בשלב אישור מסמכי התכנון המפורט לפני ביצוע, מוזמנים לדיון ועדת המשנה מהנדסי הוועדות המקומיות.

8. **לקבל את ההשגה.** המושג "בתים" ישונה ל"מבנים קיימים" בהתאמה לסעיף 1.9.

9. **לקבל את ההשגה.** הסעיף יפנה לסעיף 4.10, וכן ישונה המושג "חזית מיוחדת" למושג "חזית עם הוראות מיוחדות".

10. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ראה החלטת ועדת המשנה בס' 3.5 בהשגת רכבת ישראל. לעניין זה הובהר ע"י היועמ"ש לוועדה כי עפ"י תקנה 27 לתקנות המקרקעין ליו"ר מוסד תכנון יש הסמכות להורות על רישום של הוראה או תנאי בהיתר שניתנו לפי חוק התו"ב בתכנית. להוראות התכנית בהקשר זה יתווסף כי זכות המיגון תרשם בהתאם לדין.

11. **לקבל את ההשגה.** מדובר בטעות סופר. יתוקן לעת אישור התכנית.

12. **לדחות את ההשגה.** התכנית הינה אופן הצבת המבנה בשטח ואילו אחוזי הבניה מהווים את חישוב לשטח המותר לבניה, אופקית ואנכית. לא מן הנמנע כי השטחים לא יהיו זהים.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

13. **לדחות את ההשגה.** מהנדס הוועדה המקומית רשאי להתייעץ עם מהנדס הרשות המקומית.
14. **לדחות את ההשגה.** ועדת המשנה אינה מתנה השלמת שיקום נופי בטרם הפעלת המערכת, היות ומשיקולים רבים, כמו, עונות שתילה, שנת שמיטה וכד' מלאכת השיקום הנופי מתארכת. תחת המגבלות הללו קבעו הוראות התכנית מסגרת סבירה של שנה להשלמת המטלות הללו. בנוסף, אחריות אישור השלמת העבודות כנדרש הינה באחריות מתכנן הות"ל.
15. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדה בסעיף 11 לפרק הכללי.
16. **ראה סעיף 4 לעיל.**
17. **לדחות את ההשגה.** התחמ"ש מוקם על פי דרישות חח"י. מבנה התחמ"ש מצוי בתסקיר ההשפעה על הסביבה. בכל מקרה אין תחמ"ש בתחומי המשיגה.
18. **לדחות את ההשגה.** המסמך מוגדר כנספח נופי בתחום העיר חיפה. המשיגה היתה רשאית לעיין בו במשרדי הוועדה המחוזית חיפה או במשרדי הות"ל, וכן פורסם באינטרנט.

מס' השגה: 59	תאריך שימוע: 17.4.13
המעירים: ועדה מחוזית חיפה	
המייצג: רונן סגל	

עיקרי ההשגה

1. סף הקרינה: לקבל את עמדת איגוד ערים חיפה ולקבוע סף של 4 מ"ג ממוצע ביום העמוס ביותר בשנה ולערכים הקטנים מ-4 מ"ג במרבית השנה. באזורי תעסוקה – 5 מ"ג. בכל מקרה של חריגה, תידרש הרכבת לנקוט אמצעים מתאימים להפחתת הקרינה לרמות אלה. נדרשת החלטת ביניים – אם מחליטים לשנות את הסף, אז צריך לבדוק מחדש ולהציג.
2. יש להוסיף הגדרות בסעיף 1.9 למגבלות בניה ופיתוח, מגבלות בניה ב', רצועת ביניים, רצועת קצה, אזורים מיוחדים, חזית מיוחדת וחזית עם הוראות מיוחדות. לא ברור מה אסור ומותר בתחום מגבלות בניה ב – מסומן במקרא אבל לא בגוף התשריט. בתשריט תה"רים גם מגבלות בניה ב' מסומנות בכחול.
3. סעיף 4.1.1. של מגבלות הבניה האנכיות סותר את הגשר המתוכנן במסגרת תמ"א 1/א/13 ויש לתאם ביניהם.
4. בתסקיר הוגדרו מרחקים של 12-15 מ' מציר המסילות למגבלות שהיית האדם והם שקבעו את סף ה-10 מ"ג. בעקבות עדכון ל-4 מ"ג צריך לעדכן גם את סקר הקונפליקטים.
5. התכנית אינה מתחשבת בנוסעים – בזמן הנסיעה ובעת המתנה בתחנות. יש לקבוע ערך חשיפה מרבי נמוך יותר בקרונות.
6. סעיף 4.1.2. ב מפנה 3 שאינו קיים. בכל מקרה הסעיף לא מקובל ויש לבטלו – צריך להיות תנאי להקמת החשמול ולא להפעלתו.
7. סעיף 4.1.2. ב' (2) (ב) מפנה לסעיף 4.11 שאינו חזית מיוחדת אלא קו החוף. לא ברור אם "חזית הוראות מיוחדות" (סעיף 4.10) זהה ל"חזית עם הנחיות מיוחדות".
8. לא ברור מהם האמצעים המיוחדים שיינקטו כמפורט בסעיף 4.1.2. ב' (2) (ג) ומדוע הם ייקבעו רק לעת התכנון המפורט. כמו כן, מתנגדים לסעיף המתייחס למקרים של התנגדות בעלי הקרקע למיגון נגד קרינה ולאפשרות לפטור את הרכבת מנקיטת אמצעים.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

9. מוצע לאחד בין סעיפים 4.1.2 ב (ג) ו – 4.1.2 (ד) לסעיף 4.10.1.
10. בתסקיר ההשפעה על הסביבה מוצעים פתרונות רבים לצמצום השפעות הקרינה אולם אף אחד מהם לא מוזכר בהוראות התכנית.
11. יש לדרוש בדיקה מצרפית של הקרינה. יש להבהיר מהי קרינה צפויה כשמדובר במסילות כפולות, מתכנסות, מרכזי תפעול, וכו'.
12. יש לחייב מערך ניטור באזורים בהם קיימים מבנים ברצועת מגבלות הבניה.
13. יש לבצע כבר עתה את הסקר המצוין בסעיף 4.1.2 ג' (5).
14. יש לחייב שימוש בקטרים שקטים על פי תקן EURO.
15. יש לחייב החלפת קטרי הדיזל של רכבות המשא בקטרים חשמליים במקביל לחשמול רכבות הנוסעים.
16. במידה ויהיה שלב ביניים, יש להתקין מיגוני ביניים.
17. מאחר ואין צוות מלווה, יש לעגן בהוראות סעיף המתייחס לוועדות המקומיות והמחוזיות בהקשר למסמך האקוסטי.
18. יש לאמץ את סעיף 4.2.6 בתסקיר בעניין רעש לעת הקמה ולהטמיעו בסעיף 6.1 בהוראות באופן שתהיה עמידה בתקנות בכל שעות היום ותיאסר עבודת לילה.
19. אין הבהרה בתכנית ל"אזורים מיוחדים" בהם מותר לבנות פורטלים. יש להסביר. האם אזורי חציית נחלים, גשרי רכבת ואזורים אורבאניים נצפים אינם מיוחדים? בתשריט האזורים המיוחדים יש ביטוי רק לשטחים המוגדרים כמקטע מסילה אורבאני נצפה, אולם בניתוח הרגישות בתסקיר יש אבחנה בין מקטע מסילה אורבאני נצפה לבין מקטע מסילה החוצה בשטח פתוח ורגיש. בתשריט האזורים המיוחדים ובתשריט מצב מוצע אין ביטוי להגדרה בתסקיר של אזור חוף הכרמל כ"מקטע מסילה החוצה בשטח פתוח רגיש. יש להבהיר בהוראות ש"מקטע אורבאני נצפה" כלול ב"אזורים המיוחדים". כמו כן, יש להבהיר את משמעות המושג "מקטע מסילה החוצה בשטח פתוח רגיש".
20. יש לתת הסברים על הפורטלים ואורכם המותר.
21. יש לעבות את סעיף 4.3 הנוגע לתה"רים ולהתייחס ספציפית לתה"רים במחוז חיפה.
22. לא ברור האם על התה"רים לא חלות מגבלות בניה ופיתוח.
23. יש להוציא מתחום התת"ל את השטח של סדנאות אפרים הכלול בתת"ל 45. אם הערה זו לא תתקבל, יש לתקן את התכנית: בסעיף 8.6.3.1. ס"ק 3.3 יש להתייחס לקרבתו לשדה התעופה ולבחון האם ניתן להקים אנטנות על מבנה התה"ר. בסעיף 3.1.3 א יש להבטיח כי מרחק קווי הדיקור מגזעי עצים קיימים יהיה לפחות 5 מ'; בסעיף 3.1.3 ב להבטיח כי ההגנה על העצים לשימור תהיה לפחות 5 מ'; יש להוסיף כי תוואי הכביש הקיים יישאר במתכונתו הנוכחית ופרטי הגידור יהיו בהתאם לדרישות הרשות המקומית ויכללו פיתוח רצועת גינון הפונה לעבר הרחובות הגובלים.
24. יש לאתר חלופה אחרת לתה"ר דור בתיאום עם המועצה האזורית, לרבות בחינת האיחוד עם התחמ"ש המתוכנן באזור התעשייה של זכרון יעקב וחוף הכרמל. החלופה המועדפת היא



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

בתחום מבני המשק של קיבוץ נחשולים, עם חיבור קו 161 ק"ו ת"ק. אם אי אפשר להטמין – אז החלופה בתת"ל היא המועדפת.
25. אם יש צורך בהנחת קווי מתח אל מתחם התפעול המוצע, יש לסמן רצועה רלוונטית בתשריט כשטח מגבלות בניה ופיתוח ב'.
26. רצוי להוריד אל תת-הקרקע חלק מהמבנה הגבוה והבולט. יש לנטוע עצים בגריד חקלאי גם בחזית המזרחית ולהמשיך אותן גם אל דרך הגישה אל התה"ר עד גבולות תעלת הניקוז.
27. בתשריט יש לסמן את רצועת הקווי המתח העליון ואת שטחי ההתארגנות כשטח מגבלות בניה ופיתוח ב'.
28. יש לסמן עצים ספציפיים לשימור, העתקה או כריתה גם על גבי התשריט. כמו כן, יש לצרף לתכנית חוות דעת פקיד היערות.
29. יש להוסיף לסעיף 1.6 תכניות מאושרות בתחום מחוז חיפה.
30. יש להשלים את שטח התכנית בסעיף 2.3 ולכלול בו גם את שטחי התה"רים והתחמ"שים, שטחי מסדרונות חשמל ודרכים.
31. בכל מקום בו מוזכרת הוועדה (הות"ל) יש להוסיף בתאום עם הוועדה המחוזית והמקומית הרלוונטית.
32. סעיף 4.8 מתייחס רק לתה"ר ויתקין, אולם קיימים במחוז חיפה מתקנים נוספים של הרכבת לפי תכניות מאושרות, כמו סדנאות אפרים ומתחם חיפה מרכזי.
33. טעויות בטבלת זכויות הבניה – סתירה בין שטחי הבניה של התה"ר לבין התכנית. כמו כן, לא ברור מהם שטחי שירות בתה"ר.
34. יש להכליל בקו הכחול שטחי התארגנות ודרכים זמניות.
35. האזכור של העבודות בסביבה החופית צריך להופיע גם בסעיף 4.
36. יש להטמיע סעיף עתיקות סטנדרטי.
37. טעויות שונות בהפניה לסעיפים.
38. קנ"מ הגיליונות אינו מפורט דיו.
39. לא ברור אם מגבלות הבניה הן מהקרינה או מזכות הדרך.
40. מבין טיפוס העמודים המוצגים, יש להעדיף שימוש בעמודי פלדה עגולים וצרים.
41. להטמיע את שיקוע המסילה בחיפה בהתאם להסכמות כבר בתכנית זו.
החלטות ועדת המשנה



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. לקבל את ההערה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 בפרק הכללי.
2. לדחות את ההערה. אין צורך להוסיף זאת בהגדרות, מאחר והנושאים מבוארים בגוף ההוראות.
3. לקבל את ההערה. ראה סעיף 2 בהשגה מס' 1 של רכבת ישראל.
4. לדחות את ההערה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 בפרק הכללי.
5. לדחות את ההערה. נושא זה קיבל ביטוי בתסקיר בסעיפים 4.1.4.2-4.1.4.4, ומתחשב בין היתר, במשכי חשיפת הנוסעים ובאמצעים טכניים חשמליים ברכבות.
6. לדחות את ההערה. אין היגיון להתנות הקמת מערכת החשמול בהשלמת כל התנאים המפורטים בסעיף זה, מאחר והקמת המערכת והאמצעים להפחתת הקרינה כרוכים זה בזה ונכון לבצעם באותו שלב.
לגבי מספר הסעיף, מדובר בטעות סופר, מובהר כי ההפניה היא לס' ג ולא לס' 3 – יתוקן בהוראות.
7. לקבל את ההערה. יש לאחד בין המונחים.
8. לקבל את ההערה בחלקה. לעניין המועד לנקיטת האמצעים – לדחות את ההערה. סל האמצעים ידוע וברור, הבחירה הפרטנית מתוך הסל ראוי שתיעשה בעת התכנון המפורט כשהמידע רלוונטי יותר. לעניין הפטור – לקבל את ההערה – ראה ס' 3.5 להשגת ר"י (השגה מס' 1).
9. לקבל את ההערה בחלקה. בסעיף 4.1.2 יש להפנות גם לסעיף 4.10.1.
10. להערה מענה במסמכי התכנית. ראה נספח מנחה לאמצעים נלווים למערכת החשמול. בנוסף, הוראות התכנית, בסעיף 4.1.2. ב', מתייחסות לשימוש בהם.
11. לדחות את ההערה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 לפרק הכללי ובסעיף 6 להשגה מס' 2 של איגוד ערים חיפה.
12. לקבל את ההערה בחלקה. הנושא כלול בכתב ההתחייבות של הרכבת, ובהתאם להחלטת ועדת המשנה, יעוגן בהוראות התכנית.
13. לדחות את ההערה. השלב המתאים לביצוע הסקר הוא לעת עריכת מסמכי התכנון המפורט לפני ביצוע.
14. לדחות את ההערה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 6 לפרק הכללי.
15. לדחות את ההערה. תת"ל 18 הינה שלב ראשון של חשמול מערך המסילות הכולל 420 ק"מ לשם שיפור וייעול השירות הרכבתי. נציגי הרכבת ציינו כי בעתיד גם מערך רכבות המשא יותאם לחשמול. יובהר כי תת"ל 18 לא תמנע חשמול רכבות המשא, ואף מכינה את התשתית לכך.
16. לדחות את ההערה. לבדוק את הנוסח בהשגה המקורית.
17. לדחות את ההערה. ועדת המשנה של הות"ל תדון במסמכי התכנון המפורט לפני ביצוע. מהנדס הוועדה המקומית מוזמן לדיוני הוועדה.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

18. **לדחות את ההערה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 18 של השגה מס' 2 איגוד ערים חיפה.
19. **לדחות את ההערה.** בשלבי עריכת התכנית הופעל שיקול דעת באשר להיבט הנופי והוחלט לייחד בתכנית רק את האזורים האורבאניים הנצפים ואת אזורי טיול חציית נחלים, בהם יש משמעות לעיצוב ומיקום העמודים. בשטחים הפתוחים נמצא שאין בכך צורך או משמעות המחייבת התייחסות נפרדת לעת התכנון המפורט. ראה גם החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 של השגה מס' 46 מועצה מקומית בנימינה-גבעת עדה,
20. **להערה מענה בהוראות התכנית - סעיף 4.1.2 א' (2).**
21. **להערה מענה במסמכי התכנית - קיים נספח בינוי מפורט לכל תה"ר.** לקבל את הבקשה לעבות את ס' 4.3 ולהפנות לס' זה את דרישות ס' 6.4.
22. **מובהר כי על פי המסומן בתשריט, תאי השטח של התה"רים כוללים בתוכם את מגבלות הבניה.** שטחי התה"רים מיועדים להפקעה.
23. **לדחות את ההערה.** לעניין החפיפה עם תתל 45 (סדנאות אפרים), תתל 18 הינה התת"ל הראשית ונערך במסגרתה תסקיר לתה"ר סדנאות אפרים לפיו נקבע שטח המבנה, דרך הגישה, שימור עצים ועוד כמופיע בנספח הבינוי ובהוראות. ועדת המשנה מחליטה להוציא את תה"ר סדנאות אפרים מתת"ל 45 במיוחד לאור הבהרת הרכבת כי אין מניעה לכך. לעניין הקמת אנטנות על התה"ר – מובהר כי אין מגבלה על הקמת אנטנות, מבדיקת רכבת ישראל, לא קיימת מגבלת גובה על אף הקרבה לשדה התעופה. לעניין מרחק קווי הדיקור מגזעי עצים – המרחק של 2 מ' נקבע על סמך המלצת אגרונום. לעניין תוואי הכביש הקיים – הנגישות לתה"ר הינה דרך המתחם, ואין נגישות מרחוב ארמן נחום. לעניין הגידור – גידור התה"רים נעשה בהתאם לדרישות בטחון ובטיחות של רכבת ישראל. לעניין עיצוב הגידור והפיתוח הנופי – על פי נספח הבינוי שהתבסס על תסקיר ההשפעה על הסביבה. חו"ד למסמכי ההיתר - הוועדה המקומית תגיש חוות דעתה תוך 21 יום.
24. **לקבל את ההערה בחלקה.** בתסקיר ההשפעה על הסביבה נבחנו 11 חלופות למיקום התה"ר. הבחירה בחלופה נעשתה משיקולים נופיים, הן של התה"ר והן של קו החשמל; במיקום המוצע קו החשמל מוצנע יחסית מאחורי שדרת ברושים, ומבנה התה"ר אינו פוגע ברכס הכורכר וסמוך למחלף עתידי שנמצא כעת בשלבי תכנון ראשוניים. באשר לחלופה של צמידות לתחנת הרכבת הישנה בזכרון יעקב – חלופה זו אינה ישימה בטווח ביצוע התכנית בשל היעדר תכנית מאושרת לקו הולכת חשמל אליה, לתה"ר בתחום המוצע לאזור תעשייה זכרון, ואי ודאות באשר למועד הקמת הקו בפועל. רכבת ישראל הבהירה כי תה"ר דור נדרש להקמה מיידית לצורך תפעול מסילת עכו-כרמיאל הנמצאת בשלבי ביצוע. עם זאת, מכיוון שלמיקום תה"ר דור נדרשת עדיין תכנית לקו 161 ק"ו, וכן נדרשת הקמתו, ככל שתקודם תכנית למיקום חלופי לתה"ר דור, שתואמת את לוחות הזמנים לביצוע מערכת החשמל, היא לא תהווה שינוי לתת"ל 18. ועדת המשנה מחליטה כי תכנית לתה"ר אחר/ נוסף לא תהווה שינוי לתת"ל 18.
25. **לדחות את ההערה.** קווי מתח יקודמו בתכנית נפרדת – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 10 לפרק הכללי.
26. **לדחות את ההערה.** לדחות את ההשגה באשר להטמנת המבנה בקרקע – ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 5 להשגת רכבת ישראל. לעניין הנטיעות – הנושאים הנופיים נבדקו וקיבלו ביטוי בתכנית הנוף ונספח עצים לתה"ר דור.
27. **לדחות את ההערה.** ראה ס' 10 לפרק הכללי. לעניין שטחי ההתארגנות – הם ייקבעו בשלב מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע. – ראה הרחבה בסעיף 4 בהשגה מס' 83 של אדם טבע ודין.
28. **לקבל את ההערה בחלקה.** יש נספח עצים בתכנית, וכן הוראות ס' 6.4 מתייחסות למבוקש.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

חוות דעת פקיד היערות תובא לעת אישור התכנית.

29. לקבל את ההערה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 1 להשגת רכבת ישראל.
30. לקבל את ההערה בחלקה. התיקון ייעשה בסעיף 1.2 להוראות, ולא סעיף 2.3 שאינו רלוונטי לתת"ל.
31. לדחות את ההערה. מוסד התכנון הרלוונטי הוא הוועדה לתשתיות לאומיות. לדיוני ועדת המשנה מוזמנים על פי חוק מהנדסי הוועדות המקומיות.
32. לדחות את ההערה. ההתייחסות הספציפית לתה"ר ויתקין נובעת מביטול קו החשמל המאושר.
33. לקבל את ההערה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 5 להשגת רכבת ישראל, וסעיף 12 להשגת מורדות כרמל.
34. לדחות את ההערה. שימושים אלה כלולים בקו הכחול של התכנית. ככל שיידרשו אתרי התארגנות או דרכי גישה מחוץ לקו הכחול, הם ייעשו בתיאום עם הוועדות המקומיות הרלוונטיות.
35. לקבל את ההערה. הנושא ייבחן לעת עריכת ההוראות.
36. לקבל את ההערה. לתקן את סעיף העתיקות בהתאם לנוסח הסטנדרטי במבא"ת.
37. לקבל את ההערה. ההוראות יתוקנו.
38. לדחות את ההערה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 11 לפרק הכללי.
39. מובהר כי מגבלות הבניה הן מגבלות הנובעות מקרינה אלמ"ג.
40. לדחות את ההערה. הנושא ייבדק לעת התכנון המפורט, ובשטחים אורבאניים נצפים, בהתייעצות עם מהנדס הוועדה הרלוונטית.
41. לדחות את ההערה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 בפרק הכללי ובהשגת עירית חיפה.

מס' הערה: 60	תאריך שימוע: 17.4.13
המעירים: ועדה מחוזית מרכז	
המייצג: שלומית שער	
עיקרי ההערות	
1. הצגת הצורך בפרויקט תת"ל 18 אינה מציגה נתונים כמותיים מדידים על התועלות של הפרויקט בהיבטים סביבתיים, כלכליים ואחרים, בהשוואה למטרדים והנזקים הנגרמים מהחשמול. נדרש לפרט ולכמת את היתרונות: בכמה דקות יתקצר זמן הנסיעה ברכבת עם חשמולה, בכמה דציבלים יופחת הרעש (המצב לפני ואחרי החשמול), בכמה יופחת זיהום האוויר. יש לפרט את תרומת פרויקט החשמול להגדלת היקף נסיעות, תוספת תחנות, תוספת מתחמים משולבי תחבורה. על מגיש התכנית להציג מסמך ברור, שיהווה מסמך רקע לתכנית.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

2. קרינה

2.1 הרכבת קבעה רף קרינה של 10 מיליגאוס, בעוד שהמלצת המשרד להגנת הסביבה 2-4 מיליגאוס. על מגיש התכנית להבהיר את הפער בין הנחיות המשרד להגנת הסביבה לבין קביעת הרכבת, ראוי להתייחס בדיוני הות"ל להמלצות ארגון הבריאות העולמי

2.2 המסילות המחושמלות תעבורנה במרקמים עירוניים, בהם ציבור גדול יותר ייחשף לקרינה. יש להכין תסקיר מפורט כבר בשלב הנוכחי של התכנית, טרם אישורה ולקבוע את המיגונים הנדרשים.

2.3 עפ"י הסבר של נציגי הרכבת ניתן למגן מקרינה (א) ע"י מיגון "מקור הקרינה" באמצעות כבלים אופקיים בחלק העליון של עמודי החשמול. (ב) ע"י מיגון מבנים סמוכים למסילה באמצעות לוחות פח לסוגיהם. יש למקד את המיגון במקור הקרינה, בתאום עם מהנדס הוועדה המקומית. מיגון מבנים לאורך המסילות יחייב ציפוי/כיסוי לוחות הפח באלמנטים מבונים, המתאימים לאופי הסביבה ובצמחיה מתאימה.

2.4 על נציגי הרכבת להבהיר איך יראה המיגון שיינתן לחצרות, לרבות חצרות בתי מגורים, מבני ציבור (גני ילדים) וכד'. קיר פח בגובה 7 מטר, כפי שתואר ע"י יועץ הקרינה של צוות הרכבת, אינו מקובל.

2.5 חשמול הרכבת מטיל מגבלות בניה ופיתוח על יישובים: 25 מ' מגבלה אנכית ו-10 מ' לכל כיוון משולי רצועת המסילה בכיוון האופקי וכן מונעת "שהיית אדם", כמצוין בהוראות התת"ל בסעיף 4.1.1. יש לצמצם את המגבלות באופן שלא יפגע בבריאות הציבור, בבינוי ובפיתוח, בעיקר באזורים אורבאניים צפופים, בהם קירבה של אוכלוסיה לאמצעי הסעה המונית הוא חיוני.

2.6 בתסקיר מובאות תוצאות מחקרים מתחילת שנות ה-2000 בנושא קרינה אלקטרו מגנטית (אלמ"ג). יש להציג תוצאות של מחקרים עדכניים של השלכות קרינה מחשמול רכבות ולהפיק מהם לקחים.

2.7 חשמול המסילות לא ימנע ביצוע הפרדות מפלסיות, גשרים, מנהרות, שיקוע, מחלפים הפרדות מפלסיות או כל פתרון פיסי נדרש למעבר בדרך.

2.8 מוקדי קונפליקטים אפשריים עם אזורי מגורים/שימושים לאורך המסילה שעלולים להיפגע מאלמ"ג:

- **רמלה** – מגורים קרובים למסילה מדרום בין תחנת דלק "פז" לרחוב החשמונאים, בקטע של כ-750 מטר-במרחק 20 מטר מציר המסילה (כ-10 מטר מהרצועה). נדרש למגן באמצעים להפחתת קרינה בהתאם להוראות התכנית.
- **רחובות** – שכונה חדשה צמודת קרקע, מול כפר גבירול (רח/במ/11, מתוכנן קיר אקוסטי באורך 500 מ'. הנקודה הקרובה ביותר למגורים-25 מטר מציר המסילה (10 מטר מהרצועה). יש לנקוט אמצעים כאמור ברמלה.
- **נתב"ג** – טרם ביצוע פרויקט החשמול, יש לבחון השפעות אפשריות על המכשור האלקטרוני בטרמינל וסביבתו.

3. תה"ר (תחנות השנאה רכבתיות):

3.1 איחוד תשתיות- יש להצמיד את התה"רים לתשתיות קיימות. לרבות תשתיות על ותת קרקעיות.

3.2 יש לצמצם את תפיסת השטח הקרקעי של התה"רים.

3.3 יש להימנע משטחים כלואים בין התה"ר לתשתיות סמוכות.

3.4 יש להציג את כל התה"רים על רקע תמ"מ/3/21.

3.5 יש להציג את הטיפול הנופי בכל אחד מהתה"רים, להוסיף עקרונות לטיפול נופי בהוראות התכנית ולהוסיף בהוראות התת"ל:

באחריות יוזם התכנית לוודא קיום שטחי הגינון והשיקום הנופי וזאת עד להקלטות הצמחייה או במשך 3 שנים, המוקדם מביניהם, לשביעות רצון מפקח הוועדה המחוזית/ות"ל. באחריות יוזם התכנית גם לתחזק את הצמחייה בתחום שטח התה"ר לצמיתות.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

4. <u>תחמ"ש ויתקין:</u> תחמ"ש ויתקין המסומן בתכנית יהיה תחמ"ש סגור (מקורה) וצמוד דופן לתשתיות קיימות. 5. <u>הנושא החזותי:</u> 5.1 למערך החשמול, הכולל פורטלים, עמודים וכבלים, יש השפעה חזותית משמעותית הן באזורים עירוניים והן בשטחים פתוחים. יש לפרט את חזות הפורטלים באזורים עירוניים ובאזורים רגילים, במסגרת התת"ל, באמצעות תסקיר שיבוצע בשלב הנוכחי של התת"ל. 5.2 באזורים אורבאניים יש לבדוק חלופה של עמוד מרכזי, במקום שני עמודים משני צידי המסילה, בתיאום מהנדס העיר. 6. <u>תפקיד מהנדס העיר בתת"ל 18:</u> אין להטיל על מהנדס העיר אחריות להסכמות או תיווך בין בעלים ו/או מחזיקים במבנים בהם נדרש מיגון, לבין הרכבת, כמפורט בסעיף 4.1.2 ב' בהוראות התת"ל. 7. <u>עדכון מסמכי התכנית:</u> 7.1 בתשריט מצב מאושר – יש להוסיף את התכניות המאושרות ולסמן גם תשתיות חדשות (קווי מים, התפלה, גז), בנוסף על מבנים קיימים, לרבות מבנים לא חוקיים. 7.2 <u>תסקיר השפעה על הסביבה</u> – יש לבחון שוב את נושא הקרינה, עפ"י המפורט בסעיף 2 לעיל לפני התכנון המפורט. 7.3 <u>סקר מבנים ושימושים קיימים ומאושרים</u> לאורך הקו – יש לעדכן. העדכון יהווה בסיס מידע לתכנון המפורט. 7.4 <u>התייחסות לנושא טכנולוגיות חדשות בתחום קרקעי – לא עילי.</u> 8. <u>יש להשלים בהוראות תת"ל 18:</u> 8.1 להוסיף הגדרה של מתחמי תפעול (בסעיף 1.5.2). 8.2 להוסיף הוראות פיתוח סביב התה"רים: ראו סעיף 3.5 לעיל (בסעיף 6.4 א). 8.3 התכנית מאפשרת הוספת מתקנים בלי לציין את גודלם, מיקומם והשימושים בהם, שעלולה להיות להם השפעה סביבתית (סעיפים 4.5, 4.6). יש להגדיר לכל הפחות את הנתונים המרביים של המבנה, השפעות צפויות מהשימוש בו ועקרונות הטיפול במפגעים. 9. <u>המסילה המזרחית – תת"ל 22:</u> התכנית אינה כוללת את המסילה המזרחית בין לוד לחדרה, הנמצאת בשלב אישורה הסופי. ראוי היה לכלול את המסילה המזרחית בתכנית כוללת המגדירה הנחיות לכל רשת המסילות הארצית, על מנת לאפשר התייחסות להשלכות קרינה על התושבים הסמוכים למסילה. 10. <u>שיפוי:</u> הוועדה המחוזית תומכת בעמדת הוועדות המקומיות בנושא השיפוי וממליצה לדחות את השתת 30% שיפוי על הרשות המקומית, שאינה נשכרת מפרויקט החשמול בארנונה או בכל הכנסה אחרת. רכבת ישראל תישא ב- 100% של השיפוי. 11. <u>גיבוי למצבי חרום:</u> יש להציג מערך של הרכבת למצבי חירום עם מענה להשבתה חלקית/ מלאה של תה"רים. 12. <u>עדכון בתסקיר:</u> ככל שיתקבלו עדכונים לתסקיר, תובא התכנית לצורך דיון חוזר בוועדה המחוזית.	החלטות ועדת המשנה
--	---------------------------------



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

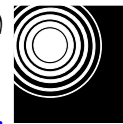
1. **לדחות את ההערה.** הוועדה המחוזית העלתה טענה כללית שאין בה התנגדות ממשית לעצם הפרויקט. יחד עם זאת ועדת המשנה מקבלת את הסברי הרכבת שבמהלך ההליך התכנוני נעשו בדיקות מקיפות באשר לתועלות של הפרויקט בהיבטים תפעוליים סביבתיים וכלכליים. ועדת המשנה, לאחר ששמעה את כל ההשגות שהוגשו לתכנית, את תשובות היזם, ובהתחשב בהליך התכנוני הארוך והמורכב שקדם לפרסום התכנית לעיון הציבור, סבורה, כי במאזן הכולל, לפרויקט חשיבות למשק ותועלות ציבוריות משמעותיות. ראה גם החלטות ועדת המשנה בסעיף 1 בפרק הכללי.
- 2.1 **לקבל את ההערה בחלקה.** ראה החלטה בסעיף 2 בפרק הכללי.
- 2.2 **לדחות את ההערה.** נקודת המוצא היא כי חשמול המסילה ייעשה ברצועות המסילה הקיימות והמאפשרות להן שמורים קווי בניין. במסגרת התסקיר נערך סקר קונפליקטים שסימן את המבנים בהן עשויה להיגרם חשיפה לקרינה, ועדת המשנה הפחיתה את סף הקרינה המגביל מזה שנכלל בתכנית שפורסמה להערות והשגות, מעבר לכך העדכון הסופי של הנתונים וקביעת המיגונים יכולים להיעשות רק ביחס לנתוני אמת שמתבררים לעת מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע וטרם ההפעלה. התכנית כוללת מנגנון לטיפול במבנים שבקונפליקט וע"פ הוראות התכנית טרם אישור תנועת הרכבות תבחן רמת הקרינה הצפויה, בפיקוח המשרד להגה"ס.
- 2.3 **להערה מענה חלקי בהוראות התכנית.** ראה ס' 4.1.2 ב', ומהנדס הוועדה המקומית מוזמן עפ"י חוק לדיוני ועדת המשנה.
- 2.4 **מובהר כי בעת השימועים הוצגו סוגי מיגונים מחוץ למערכת החשמול שאינם קירות מתכת גדולים אלא אלמנטים מתכתיים דקים.**
- 2.5 **לקבל את ההערה בחלקה.** ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 2 להשגת רכבת ישראל (השגה מס' 1).
- 2.6 **לדחות את ההערה.** במהלך השימועים לא הוצגו נתונים המצביעים על מידע חדש בנוגע לקרינה אלמ"ג. המשרד להגה"ס והתחבורה הגיעו לסיכום בנוגע לחשיפה לקרינה עפ"י עיקרון הזהירות המונעת. ראה גם החלטות ועדת המשנה ב ס' 2 בפרק הכללי.
- 2.7 **להערה מענה בתכנית.** חשמול הרכבת אינו מונע תכנון פיסי כמצוין בהשגה.
- 2.8 **להערה מענה בהוראות התכנית הכוללות הוראות (ס' 4.1.2 ג') לעניין טיפול באזורי קונפליקט ודרישה לתיאום אלמ"ג ביחס לתשתיות, מכשירים אלקטרוניים ועוד.**
3. **ככלל, ההערה הינה כללית ואינה מפרטת טענות ספציפיות.** באופן כללי, תכנון התה"רים כלל עריכת 14 תסקירים. עבור כל תה"ר נערכה בחינת חלופות והופעל שיקול דעת נקודתי בהתאם לכל תה"ר ותה"ר, עפ"י שיקולי הצמדת תשתיות, שטחים פתוחים. תפיסת השטח ושיקולים נוספים רבים. לגבי הרקע הסטטוטורי, תשריט מצב מוצע אינו כולל רקע סטטוטורי מאושר. מידע זה קיים במסמכי התכנית ובתסקירים. כל תכנית לתה"ר כוללת נספח בינוי ותכנית נופית, מובהר שהתה"ר כולו מגודר והינו באחריות רכבת ישראל לרבות תחזוקת השטח.
4. **לדחות את ההערה.** התחמ"ש כפי שנבחן ומוצע בתכנית ממוקם בשטח חקלאי, צמוד דופן למט"ש ולתה"ר ומיקומו נקבע עפ"י עקרון איחוד תשתיות. היות והוא ממוקם בשטח האמור אין צורך ואין הצדקה להשקיע בסגירתו.
5. **לדחות את ההערה.** התכנית התייחסה לנושא הנופי, ראה ס' 1 בפרק הכללי. לגבי עמוד מרכזי, ראה ס' 4 בפרק הכללי.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

6. **לקבל את ההערה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3.4 בהשגה עצמית של הרכבת (השגה מס' 1).
7. **לדחות את ההערה.** עדכון תשריטי מצב מאושר - הרקע הסטטוטורי ומצב המבנים משתנה מעת לעת, ולפיכך העדכון ייעשה לעת התכנון המפורט, כנדרש בהוראות התכנית. תסקיר השפעה על הסביבה - אין טעם לעדכן את התסקיר, המהווה רקע להכנת התכנית. על פי הוראות התכנית, נדרש סקר מעודכן בנושא הקרינה לעת התכנון המפורט. לעניין סקר המבנים והשימושים - כנ"ל. התייחסות לנושא טכנולוגיות - ראה החלטת ועדת המשנה בפרק הכללי בסעיף 4.
8. **לדחות את ההערה.** לעניין הגדרת מתחמי תפעול - התכליות והשימושים המותרים במתחמי תפעול מפורטים בהוראות התכנית. לעניין הוראות פיתוח סביב התה"רים - קיים בתכנית של כל תה"ר ותה"ר. לעניין הוספת המתקנים - ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3.3 בהשגה עצמית של הרכבת.
9. **לדחות את ההערה.** תת"ל 18 כוללת את השלב הראשון של הסבת מערך ההינע המסילתי לחשמול. המסילה המזרחית אינה כלולה בשלב זה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 9 להשגת יריב קולוגיני (השגה מס' 5).
10. **לדחות את ההערה.** ראה החלטת ועדת המשנה בפרק הכללי, סעיף 12.
11. **לדחות את ההערה.** מדובר בנושא תפעולי שאינו מעניינה של תכנית.
12. **לדחות את ההערה.** אין הליך כזה בחוק ואין צורך בעדכון התסקיר - ראה סעיף 7 לעיל.

מס' הערה: 61	תאריך שימוע:
המעירים: ועדה מחוזית תל אביב	
המייצג: שלומית שער	
עיקרי ההערות	
1. לא ברורות סך התועלות של הפרויקט באזורי המרכז. יש לצרף מסמך רקע לתכנית שיסביר ויבהיר באופן מפורט את המטרדים והנוזקים לעומת התועלות.	
2. יש לעדכן את המצב הסטטוטורי המאושר.	
3. יש לעדכן את פרק ד' בתסקיר בכל הנוגע לחידושים בנושא אלמ"ג והשפעותיה.	
4. מפנים להשגת ממ"י לעניין תכנית בב/572. בנוסף, לתקן את ההוראות כך שרמות הקרינה בגובה +12 מ ובמרחק אופקי מעל 10 מ' מכל צד יאפשר שהיית אדם ל-8 שעות לפחות. על התכנית לחייב במקרים אלה את היזם במיגון שיאפשר ביצוע התכנית ללא פגיעה בה. כמו כן, יש לתקן את התשריט והנספחים ולצמצם את הקו הכחול בהתאם להסכמות בין ממ"י לרכבת.	
5. מוצע לקבוע סף קרינה מרבי על פי שימושי קרקע או אקוויולנט של זמן שהות.	
6. מגבלות הבנייה פוגעות באפשרויות קירוי האילון. יש לצמצם אותן ככל הניתן.	
7. יש להוסיף להגדרות בסעיף 1.9 את מתחמי התפעול ולפרט את המגבלות החלות עליהם.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

8. תה"ר הולץ: ממליצים להטמין את הקווי ההזנה לתה"ר הולץ; לקבוע לתה"ר גודל מרבי; לטעת עצים גדולים ושיחים שניתן להעתיקם, בעיקר לכיוון מקווה ישראל; לקבוע כי התה"ר יחופה באבן בשילוב בטון חשוף בגוונים שישתלבו בסביבה ובשילוב מרכיבים למניעת רעש, לאחר התייעצות עם מתכננת המחוז. יש להטמיע את התחייבות הרכבת להעתקה בהוראות התכנית.

בסעיף 4.3.2. ג' יש להוסיף בסעיף "... עפ"י כל דין בסמכות ועדה מחוזית, לרבות שלב היתר הבניה, תכנית לאתר חלופי לתה"ר...". מאחר שהתה"ר הוא בשטח גלילי, יש להוסיף בכל מקום שמוזכרות הוועדות המקומיות גם את הוועדה המחוזית ת"א מתכנן(ת) המחוז, בהתאמה.

להוסיף סעיף של חובת התקנת מאצרת סולר מתחת לכל שנאי. להוסיף סעיף המחייב את היזם באחזקת שטחי הגינון במשך 3 שנים. להוסיף סעיף כי דרך הגישה לתה"ר לא תפגע בשטחים החקלאיים של מקוה ישראל בתיאום עם מהנדס הוועדה ומתכננת המחוז.

9. לחייב התייעצות עם מהנדסי הערים ומתכננת המחוז בטרם אישור מסמכי התכנון המפורט של פרטי הפורטלים, עמודי החשמל וכל יתר האלמנטים.

10. יש להוסיף הגדרה של תאי ביקורת.

11. יש לבצע ניטור קרינה תקופתי, להגדיר טווחי זמן ואת מתודות הניטור בתיאום עם הגה"ס.

12. יש להרחיב את כתב השיפוי ל-100%.

החלטות ועדת המשנה

1. לדחות את ההערה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 1 להשגת מחוז מרכז לעיל.

2. לדחות את ההערה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 7 בהשגת מחוז מרכז לעיל.

3. לדחות את ההערה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 7 בהשגת מחוז מרכז לעיל.

4. לקבל את ההערה. יצוין כי השגת ממ"י נמשכה על ידי המשיג. ראה החלטות ועדת המשנה בהשגה מס' 10 של ובהשגה מס' 41 של עיריית בני ברק.

5. לדחות את ההערה. סף הקרינה נקבע על פי הרגולטור. ראה החלטות ועדת המשנה בפרק הכללי בסעיף 2.

6. לקבל את ההערה בחלקה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 5 לפרק הכללי ובסעיף 2 להשגת הרכבת.

7. לדחות את ההערה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 8 של השגת מחוז מרכז לעיל.

8. לקבל את ההערה בחלקה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 5-8 להשגה מס' 13 של עיריית תל אביב. בנוסף, לעניין חיפוי התה"ר – להשגה מענה בנספח הוראות בינוי ופיתוח לתה"רים. לעניין זימון הוועדה המחוזית ת"א – אין בכך צורך – כל עוד השטח מוגדר כגלילי, המחוז ממלא את תפקיד הוועדה המקומית. לעניין התייעצות – ראה ס' 7 לפרק הכללי.

לעניין מאצרות – הדבר נדרש על דרך שגרה במתקנים כאלה. לעניין אחזקת שטחי הגינון – ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 3 להשגת מחוז מרכז לעיל. לעניין דרך הגישה למקווה ישראל – להשגה מענה בנספח הבינוי של התה"ר.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

9. להערה מענה בהוראות התכנית ובחוק. לדיוני ועדת המשנה לתכנון מפורט לפני ביצוע מוזמן מהנדס הוועדה המקומית.
10. לקבל את ההערה.
11. להערה מענה בכתב ההתחייבות של הרכבת. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 בפרק הכללי.
12. לדחות את ההערה. ראה החלטת ועדת המשנה בפרק הכללי, סעיף 10.

מס' הערה: 62	תאריך שימוע: 17.4.13
המעירים: ועדה מחוזית דרום	
המייצג: לא הגיעו. הערתם הוקראה.	
עיקרי ההערות	
1. לקבל את השגת קצא"א: א. לסמן בתכנית את קווי הדלק בכל אותם הקטעים בהם קיימת קרבה או הצטלבות בין קו הדלק למסילה. ב. להוסיף להוראות התכנית פרק המתייחס למגבלות הקיימות ברצועת קו הדלק, כגון: השפעות אלקטרו מגנטיות, סכנות הקשורות בתקלות בקווי ההולכה של מערכת החשמל העילית, השפעת זרמים תועים של קווי הדלק וכו'. ניסוח הפרק יתואם מקצועית עם חברת קצא"א. ג. לערוך תיאום עם קצא"א. 2. לשקול סימון "מקטע אורבאני נצפה" לכל אורך השטח הבנוי בבאר שבע על מנת שיחולו עליו הוראות סעיף 4.1.2. ס"ק 5. ב. 3. הוראות החשמול ייכללו בתכנית למסילה מבאר שבע לאילת. יש לשקול את הדרך הסטטוטורית להחיל את הוראות תת"ל 18 על המסילה לקריית ההדרכה. 4. יש לסמן חלופה אחרת למיקום תה"ר באר שבע בתיאום עם עיריית באר שבע. 5. להוסיף לסעיף 4.1.1. ס"ק ג' לעניין המגבלות האנכיות: "על אף האמור בסעיפים א ו-ב לעיל, תותר בשטח זה בנייתן והשימוש בהן של תחנות רכבת מכל סוג שהוא, וכן כל מבנה או מתקן המופעל על ידי מגישי התכנית. 6. לשכת התכנון תוהה אם ייעוד הקרקע מגבלות בנייה ופיתוח הוא הראוי ביותר. עפ"י נוהל מבא"ת, ניתן לעשות שימוש יעוד עפ"י תכנית מאושרת אחרת ועליו סימון הנחיות מיוחדות. ההנחיות המיוחדות יתייחסו לכל נושא החשמול ולכל השימושים שמציעה תכנית זו.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. ראה החלטות בהשגות חברת קצא"א וכן החלטות ועדת המשנה בסעיף 7 להערות ועדה מחוזית מרכז.
2. לקבל את ההערה בחלקה. לסמן מקטע אורבאני נצפה בכל התחום העירוני של באר שבע.
3. לדחות את ההערה. תכנית המסילה לאילת היא תכנית בהכנה, והיא תכלול הוראות בנושא החשמול. המסילה לקריית ההדרכה אינה כלולה בשלב א' של החשמול.
4. לקבל את ההערה בחלקה – מיקום חלופי לתה"ר לא יהווה שינוי לתת"ל - ראה תשובה להשגה מס' 42 של חברת חשמל לעניין זה.
5. לקבל חלקית את ההערה – הובהר כי כוונת הסעיף הייתה להתיר הקמה של כל מתקן ומבנה דרך באישור רכבת ישראל. לפיכך יש לתקן את סעיף 4.1.1. ג' כדלהלן: על אף האמור בסעיף א ו-ב לעיל, תותר בשטח זה בנייתן והשימוש בהן של תחנות רכבת מכל סוג שהוא וכן כל מבנה דרך או מתקן דרך המופעל על ידי מגיש התכנית באישור רכבת ישראל.
6. לדחות את ההערה. אין הבדל מהותי בין שני הייעודים ולא נמצאה הצדקה לשנות בשלב זה את כל מסמכי התכנית.

מס' השגה: 63	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיגים: עיריית חיפה	
המייצג: אריאל וטרמן, מהנדס העיר	
עיקרי ההשגה	
יש לקבוע את הסדרת שיקועו של קו הרכבת בפארק הכט שבאזור החוף חיפה מכוחה של התכנית, בתנאי שקביעה זו לא תעכב את אישורה וביצועה, לרבות לוחות הזמנים להפעלת החשמול כולו. לחלופין, לכלול הוראה לפיה תיערך תכנית מפורטת לביצוע השיקוע, שלא תהווה שינוי לתת"ל.	
החלטות ועדת המשנה:	
לקבל את ההשגה בחלקה. לקבוע בהוראות התכנית כי תכנית מפורטת לביצוע השיקוע לא תהווה שינוי לתת"ל.	

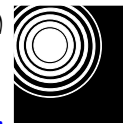
מס' השגה: 64	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיג: מיכה רטנר	
המייצג: מיכה רטנר	
עיקרי ההשגה	
1. שלב בדיקת חלופות המקרו לא בוצע כהלכה. מדובר במקרה קיצוני של שיבוש מע"ר על ידי הרכבת. בדיקת הנתונים הטכניים היתה צריכה לעבור בקרה של גורם חיצוני בלתי תלוי. התכנית התעלמה מההשלכה האורבנית הקריטית של חסימת הרצף האורבני של המע"ר עד חזית הים, החמרת הבעיה בשל שילוב הקרינה ומהירות הרכבות, הרחבה דרמטית של רצועת הרכבת מעבר לגדרותיה ומעבר רכבות משא ארוכות עם מטענים מסוכנים.	
2. לא בוצעו הבדיקות התחבורתיות החיוניות לבחינת חלופות לתיקון הנזק: שיקוע, מנהור ותוואי חלופי לרכבות משא ו/או שילובים שונים של רכבות נוסעים ופרבריות.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

3. לא נבדקו חלופות טכנולוגיות חיוניות: הזנה כפולה, תקן מחמיר לקרינה.
4. לא בוצעו בדיקות כלכליות נדרשות: תמחור מדויק ושיטות ביצוע חליפיות, בדיקה שמאית של ערכי קרקע, השלכות על קידום השקעות בפתרונות עוקפים, תמחור התקנות של הזנה תחתית.
5. יש להקפיא את אישור התת"ל בקטע של חיפה וצפונה ולבדוק מחדש את כל האמור לעיל. יש לעשות זאת בעזרת יועצים חיצוניים (רצוי מחו"ל). יש לקבוע לוי"ז מחדש ליישום המערך הרכבתי בחיפה בשלבים ולאפשר לעירית חיפה לבחון מחדש את עמדתה על אף החוזה שחתמה עם משרד התחבורה. מציע להקים מסילה זמנית דרך הנמל הישן שמתוכנן לפינוי היות והנמל הוא גורם ממשלתי אין צורך להגדיל את הקו הכחול למסילה הזמנית – הדבר יאפשר הליך השיקוע ויפסט אותו.
החלטות ועדת המשנה
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי, וכן החלטה בסעיף 3 בהשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17). ועדת המשנה מציינת כי היא מהווה הגורם האובייקטיבי העושה בקרה בלתי תלויה לתכנית המוצעת.
2. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי.
3. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 4 לפרק הכללי.
4. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 13 לפרק הכללי.
5. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי.

מס' השגה: 65	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיגים: פורום בת גלים	
המייצג: יחזקאל ורשאי, ראש מועצת שכונות מישור צפון, חיפה	
עיקרי ההשגה	
1. קביעת רמת הקרינה האלמ"ג – פגיעה בתושבים המתגוררים/עובדים בסמוך למסילה; גרימת קונפליקט בעל השלכות בינ"ל; גרימת סכנה ממשית לעובדי הרכבת ובסיס לסכסוך עבודה חדש.	
2. בחינת החלופות ההנדסיות נערכה באופן חלקי, שטחי ומגמתי בכל הנוגע לשיטת הנעת הקטרים (שילוב הנעת דיזל וחשמל, דיזל משופר, שילוב הזנת זרם חילופין מחוץ לעיר וזרם ישר בתוך העיר); לתוואי המסילה וניתוב התעבורה האופטימאלי בעיר (שיקוע, מנהור, הפניית רכבות במטען לתוואי עוקף מחוץ לעיר); תפעול הרכבת (העדפות תפעוליות, היבטים תפעוליים, היבטים סביבתיים, היבטים בטיחותיים – שינוע חומ"ס בהנעה חשמלית).	
3. אופן חישוב הזרם בכבל המזין את הקטר החשמלי הוא שגוי ומגמתי, ועליו התבסס חישוב שדה הקרינה והיתר הסוג.	
4. בהכנת התכנית נפלו פגמים מהותיים כגון, חוסר בתסקירי השפעות אורבאניות, כלכליות וחברתיות.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה סעיף 2 לפרק הכללי.
2. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי, וכן החלטה בסעיף 3 בהשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17).
3. לדחות את ההשגה. על רכבת ישראל לעמוד בסף הקרינה המגביל שנקבע בתכנית וע"פ הנחיות הממונה על הקרינה הבלתי מייננת ממתקני חשמל.
4. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה לא השתכנעה כי נפלו פגמים בהליך התכנוני. ועדת המשנה סבורה כי החומר שנאסף, נערך והוצג במהלך ההליך התכנוני, וחודד במסגרת השימועים, העמיד תשתית עובדתית מקיפה, רחבה ומגוונת בתחומים רלוונטיים לתכנית, שכל עיקרה הוא הינע טכנולוגי לתוואי מסילות קיימות או מאושרות.

מס' השגה: 66	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיגים: שותפות מסעדת מקסים	
המייצג: שרבל וטוני מטר – לא הגיעו, השגתם הוקראה	
עיקרי ההשגה	
1. עמודי החשמול בגובה 9 מ' יסתירו את נוף הים ללקוחות המסעדה. יש להעביר את הקו הסמוך אליהם להזנה תחתית.	
2. סף הקרינה המומלץ על ידי המשרד להגנת הסביבה הוא 4 מ"ג ואילו בתכנית הסף הוא 10 מ"ג. המסעדה נמצאת באזור החשוף לקרינה והפועלים והעובדים שוהים בה כ-6-8 שעות ברציפות.	
3. בבחירת החלופות הטכנולוגיות העדיפה הרכבת את השיקולים התפעוליים על פני הסביבתיים. יש לבחון חלופות אחרות.	
4. יש לבחון חלופות אחרות לתוואי בחיפה.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיפים 1 ו-4 לפרק הכללי.	
2. לקבל את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 2 לפרק הכללי.	
3. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 4 לפרק הכללי.	
4. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי.	

מס' השגה: 67	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיגים: רם איזנברג	
המייצג: רם איזנברג	
עיקרי ההשגה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

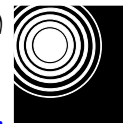
1. יש לעצור את אישור התכנית ולערוך בדיקה רצינית, מקצועית ומעמיקה של החלופות האפשריות, ולהפקידה בידי גוף בלתי תלוי. 2. רכבת ישראל אינה אמונה על תכנון אורבאני והפעלת שיקולי תכנון רחבים. ההסכם שלה עם העירייה מעורר חשש שבעקבותיו גם העירייה לא תוכל להפעיל שיקולים אורבאניים רחבים. 3. סבור כי המסמך הנופי-סביבתי למזעור השפעות החשמול בתחום הסביבה החופית בחיפה שיומצא לעת התכנון המפורט אינו מספק. יש להכין נספח נופי מחייב למקטעים הרגישים לאורך קו החוף של חיפה, ולדרוש בו: סימון מיקום מעברים להולכי רגל ולרוכבי אופניים מתחת למסילה, מול כל הרחובות הראשיים ומעברי החצייה בתחום המרקם האורבאני לאורך המסילה, במרווחים של 500-800 מ' לכל היותר; יש להכניס בתכנית מעברים להולכי רגל גם במקומות בהם אין עדיין מעבר ולסמן את כל המעברים בתכנית כמחייבים תוך דרישה התקנון לביצוע ההכנות בשלב החשמול; יש לסמן את נקודות הנצפות הרגישות ולקבוע אמצעים להסרת מפגעים מולן לרבות תאום פרטים עקרוניים למסבכים; יש לבצע חתכי רוחב מקומיים בקני"מ 1:250 לכל המעברים; יש לאפיין פתרונות גידור ומיסוך באמצעות פרטים עקרוניים; יש לקבוע אמצעים מדידים לנטיעת עצים גם מעבר לגבולות הקו הכחול של הרכבת בתאום עם בעלי הקרקע; יש להתאים את כל הנספחים להסכמים שנחתמו עם העירייה.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי. ועדת המשנה מציינת כי היא מהווה הגורם האובייקטיבי העושה בקרה בלתי תלויה לתכנית המוצעת. 2. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי, החלטתה בהשגת עיריית חיפה (השגה מס' 63), וכן ס' 2 להשגת אריאלה ורנסקי (השגה מס' 49). כמו כן, הוועדה איננה צד בהסכם בין עיריית חיפה לרכבת ישראל. 3. לדחות את ההשגה. בשלב הסטטוטורי יש להותיר גמישות, ורמת הפירוט המתוארת בהשגה מתאימה לשלב מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע. מסמכים אלה יוגשו לאישור ועדת המשנה של הות"ל. ועדת המשנה מציינת כי אין בסמכותה לקבוע הנחיות ולאשר תכנון מעבר לגבולות התכנית. מובהר כי תכנית עפ"י דין לתוספת מעברים מעל/מתחת למסילה, בכפוף להוראות תכנית זו, לא תהווה שינוי לתכנית זו.	
מס' השגה: 68	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיגים: פדואה סרוגי	
המייצג: פדואה סרוגי	
עיקרי ההשגה	
1. התכנית מונעת את התפתחות העיר וחיבורה לחזית הימית שלה. 2. התכנית יוצרת קרינת אלמ"ג לכל אורך חופי העיר שתוצאותיה עלולות להיות בכייה לדורות. 3. רכבות עם חומ"ס ימשיכו לעבור בעיר ולסכן את תושביה. 4. התכנית תגרום נזק בלתי הפיך לכ-70 בתים בחיפה. 5. התכנית תעצור כל תכנית עירונית אחרת כמו תמ"א 3/13 ותכנית חיבור טיילת שקמונה – תל אל סמק עם טיילת בת גלים.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

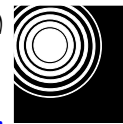
החלטות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 בפרק הכללי. 2. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 בפרק הכללי. 3. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 בהשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17). 4. לדחות את ההשגה. בעת השימוע נציגי היזם הציגו חישובי הקרינה הצפויים לאורך המסילה בקטעים שונים בחיפה, וצפויים מספר קונפליקטים בודדים המצויים מעבר לסף המגביל של 4 מ"ג – זאת טרם נקיטת אמצעי מיגון כנגד קרינת אלמ"ג. כמו כן, ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 12 בפרק הכללי. 5. לקבל את ההשגה בחלקה. ועדת המשנה מציינת כי תמ"א 13/3 א מאפשרת חשמול המסילה. לעניין תכניות עתידיות לשינוי תוואי המסילה, ראה החלטת ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי.	

מס' השגה: 69	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיגים: העמותה לקדמה חברתית בחיפה	
המייצג: עו"ד אגבריה המאם ג'ומאנה	
עיקרי ההשגה	
1. תהליך ניתוח החלופות שהביא לבחירת שיטת ההנעה נמצא פגום, שטחי ומגמתי; יזם התכנית הציג מצג שווא של חלק מהנתונים העוסקים בהשלכות חשמול הרכבת על המעבר בתווך עירוני צפוף, ולא בחן כראוי חלופות לתוואים אופטימליים או לטכנולוגיות חליפיות. יש לערוך בחינה מחודשת בידי גוף בלתי תלוי. 2. סף הקרינה של 10 מ"ג יממתי נוגד את הסף של 4 מ"ג המקובל על הקהילה המדעית ועל משרדי הגנת הסביבה והבריאות. חישובי הקרינה לא לקחו בחשבון את הכפלת המסילה. 3. סל הפתרונות לסביבה החופית עוסק בקוסמטיקה בלבד ואין התייחסות מעמיקה ליחסי הגומלין בין החיץ המסילתי לעיר שבלבה הוא עובר, תוך התעלמות מהלב ההיסטורי של העיר. 4. כל הבתים שיידרש בהם מיגון יאבדו חלק ניכר מערכם ובכך תיגרם לבעליהם, שרובם שייכים לאוכלוסיה מוחלשת פגיעה כלכלית אנושה. 5. הניתוח של יועץ הסיכונים בנספח 6 לתסקיר מתעלם מהאפשרות שהרכבת תעמוד בתחנה, האדים הדליקים יצטברו לריכוז המסוכן וברגע שהרכבת תתחיל לנוע וייווצר הניצוץ הראשון – יתרחש פיצוץ. המומחה גם מודה שישנה אפשרות שהצטברות של לחות על פני המבודדים הנושאים את הכבל הזמין ייצרו ניצוצות.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

6. התכנית מתייחסת בהרחבה לפגיעה בבעלי כנף ולצמצום הפגיעה בנוף אך מתעלמת מהפגיעה בבני אדם החיים בסביבה אורבאנית והיא סותרת את תמ"א 35, תמ"א 30 ותמ"א 13/3 א וכן מתכניות פיתוח עירוניות. 7. ההסכם בין העירייה לרכבת מנוגד לעקרון של אי פגיעה בזכויות המעוגן בדיני החוזים. יש בהסכם אישור לבזבז כספי ציבור ומציב בפני העירייה פיתוח לנפח עלויות פיקטיביות. אילו השיקוע היה מתבצע בעיר התחתית ולא בפארק הכט הוא היה מחזיר את ההשקעה.	החלטות ועדת המשנה
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי. 2. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטות ועדה בסעיף 2 לפרק הכללי. שינוי תוואי, לרבות הכפלת המסילה, נדרש בתכנית. ככל שזו תוגש, נושא הקרינה ייבחן בה. 3. לדחות את ההשגה. סל הפתרונות לסביבה החופית תואם להחלטות הולחו"ף. באשר לחיץ, ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 1 לפרק הכללי. 4. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 12 לפרק הכללי. 5. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 3 בהשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17). 6. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה לא מצאה כי ישנה סתירה בין התת"ל המוצעת לבין התמ"אות ותכניות הפיתוח העירוניות. ככל שתוגשנה תכניות פיתוח עירוניות בעתיד לשינוי תוואי המסילה, ראה החלטות ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי. 7. לדחות את ההשגה. ועדת המשנה איננה צד להסכם בין עיריית חיפה לרכבת ישראל. לעניין התוויית המסילה ראה החלטות ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי. כמו כן, ראה החלטות ועדת המשנה בהשגת עיריית חיפה (השגה מס' 63).	
מס' השגה: 70	תאריך שימוע: 13.6.13
המשיגים: עמותת האדריכלים המאוחדים בישראל	
המייצג: לא הגיעו, השגתם הוקראה	
עיקרי ההשגה	
1. חשמול הרכבת ינציח את הנתק בין המע"ר של חיפה לבין הים ויזיק לאפשרויות הפיתוח העירוני בעתיד. 2. חשמול הרכבת יגביר את עוצמת המפגעים הקיימים ואת הנזק מהם: רעש, מפגעים אסתטיים, נתק פיזי, דימוי שלילי ויגרום לירידת ערך הנכסים, ירידה באיכות חיים, צמצום ביקושים, הרחקת הסיכוי לשימור ושיקום, פגיעה חברתית, מניעת הכנסות לעירייה. 3. התכנית סותרת תכניות מתאר ארציות ומקומיות, במיוחד את תמ"א 35 המיעדת את חיפה למרכז מטרופוליני, את תמ"א 12 (?), שפועלת להעתקת נמל חיפה מערבה ופתיחת העיר לים ואת תמ"א 13/3 א של פתיחת חזית הים של חיפה. 4. יש לעכב את קידום התכנית עד לבחינת חלופות למיקום המסילה בהתאמה לתכניות מתאר רלוונטיות, לעריכת סקר כלכלי-שמאי, סקר חברתי, סקר מבנים וסקר נופי.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

החלטות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיפים 1 ו-3 לפרק הכללי. 2. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיפים 1, 3, 6 ו-12 לפרק הכללי. לא הוכח כי התכנית תגרום לפגיעה חברתית, ולעומת זאת השתכנעה ועדת המשנה בדבר התועלת הציבורית שבה. 3. לדחות את ההשגה. ראה ס' 6 להשגת העמותה לקידמה חברתית בחיפה (השגה מס' 69). 4. לדחות את ההשגה. לעניין חלופות ההתוויה ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי. כן, ועדת המשנה סבורה כי החומר שנאסף, נערך והוצג במהלך ההליך התכנוני, וחודד במסגרת השימועים, העמיד תשתית עובדתית מקיפה, רחבה ומגוונת בתחומים רלוונטיים לתכנית, שכל עיקרה הוא הינע טכנולוגי לתוואי מסילות קיימות או מאושרות.	

מס' השגה: 71	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיגים: ד"ר עמליה סער	
המייצג: המשיגה לא הגיעה. השגתה הוקראה	
עיקרי ההשגה	
מתבססת על השגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה. כאנתרופולוגית אורבאנית המתמחה בגישות עכשוויות לפיתוח עירוני מודאגת מאד מן הנזק הצפוי מפרויקט החשמול. לעיר חיפה פוטנציאל אדיר בשל הגיוון הגיאוגרפי והאתני שלה, אולם מתמודדת עם איומים אקולוגיים עוצמתיים כגון הזיהום במפרץ, הפוליוס וחשמול הרכבת שעלולים לחסל את סיכויי העיר התחתית להשתקם. החשמול עצמו מבורך, אולם השארת קווי החשמול והמסילה על פי השטח הם בלתי הגיוניים. בשנים האחרונות נעשים מאמצים לשיקום בר-קיימא של שילוב חדש וישן ועירוב שימושים, אולם סיכויי ההצלחה של מאמצים אלה יגוועו אם פרויקט החשמול יצא לפועל. החלופה היחידה היא חלופת השיקוע.	
החלטות ועדת המשנה	
לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי.	

מס' השגה: 72	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיגים: אחים כיאט	
המייצג: המשיגים לא הגיעו. השגתם הוקראה	
עיקרי ההשגה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

בעלי זכויות בכמה בניינים בעיר התחתית: דרך העצמאות 54, 56, 82, 84, ו-92, דרך יפו 24, 26, ו-119, רח' כיאט 4.6, ו-8, שד' ההגנה 25, שד' המגינים 25 ו-27. מתפרנסים מהשכרת הנכסים. מתבססים בהשגה על השגת "התנועה להחזרת העיר אל חיפה". 1. ב-20 השנים האחרונות חלה הידרדרות במצב העיר התחתית, וכיום הוא מוזנחת, אין בה תנועת קונים ועסקים רבים נסגרים ובתים נמצאים במצב של התפוררות והרס. לאחרונה החלה עיריית חיפה לקדם את פרויקט קמפוס הנמל שתולים בו תקוות. פרויקט החשמול ישפיע לרעה על מצבה הקשה ממילא של העיר התחתית, בשל סכנת הקרינה. 2. קובלים על הליקויים בהכנת התסקיר, שלא בדק את ההשפעות הכלכליות על העיר התחתית. יש להכין מחקר מקיף שיבחן את ההשלכות של פרויקט החשמול על העיר התחתית בכלל ועל הכלכלה העירונית בפרט. 3. יש לבחון חלופות תכנוניות טובות ואיכותיות יותר שיועילו למרכז העסקי-כלכלי של העיר.	החלטות ועדת המשנה 1. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיפים 1 ו-2 לפרק הכללי. 2. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 13 לפרק הכללי. אין חובה כי הנושא הכלכלי ייבחן במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה. כן, ועדת המשנה סבורה כי החומר שנאסף, נערך והוצג במהלך ההליך התכנוני, וחודד במסגרת השימועים, העמיד תשתית עובדתית מקיפה, ורחבה בתחומים רלוונטיים לתכנית, שכל עיקרה הוא הינע טכנולוגי לתוואי מסילות קיימות או מאושרות. 3. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי.
--	---

מס' השגה: 73	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיגים: מאיר פרומקין	
המייצג: מאיר פרומקין	
עיקרי ההשגה	
1. החשמול יחייב הקמת כ-180 פורטלים באזור חיפה שיהוו הפרעה נופית קשה וינציחו את ניתוק העיר מהים. 2. לא נבדקה כלל או לא הוערכה כיאות חלופת המנהור למסילה. 3. לא נערך סקר סביבתי להשפעות השיקוע על חופי הים. השיקוע עלול להפריע לזרימה תת-קרקעית לאורך זמן שתשפיע על קו החוף. 4. מתנגד לאישור כל פעילות של הקמת מסילה מבלי שיינתן פתרון לשינוע חומ"ס. 5. טעויות קשות בתסקיר בנתוני זיהום האוויר בהשוואה בין זיהום שנגרם על ידי קטר דיזל לזיהום בתחנת הכח. 6. הרכבת החשמלית לא תהיה יעילה בתחומי העיר חיפה בשל הצורך בעצירות ביניים ולכן יש כאן בזבוז של משאבי ציבור לריק.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 1 לפרק הכללי.
2. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי.
3. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 לעיל.
4. **לדחות את ההשגה.** לא ניתן מכח תת"ל 18 להקים מסילות ברזל. לעניין שינוע חומ"ס, ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17).
5. **לדחות את ההשגה.** לטענות יש מענה בתסקיר בפרק 2.2.1 ובפרט בעמודים 38-39 העוסקים בהערכת הגידול הצפוי בצריכת החשמל לנוכח פרויקט החשמול. גידול זה לא יצריך הקמת תחנות כח נוספות, וממילא היבטי זיהום אוויר בתחנות כח מטופלים בהן באופן ממוקד.
6. **לדחות את ההשגה.** ועדת המשנה דוחה את טענות המשיג כי פרויקט החשמול אינו "יעיל" בתחומי העיר חיפה. שכן משתמע מכך שבתחומי העיר חיפה יש להשתמש בטכנולוגיה אחרת ושימוש זה בוודאי אינו יעיל ויביא לבזבז משאבים יקרים. ועדת המשנה השתכנעה כי לפרויקט בכללותו תועלות משמעותיות בתחום שיפור השירות לנוסע, התייעלות הרכבת ותרומה בנושאי סביבה, בכלל המערכת הארצית.

מס' השגה: 74	תאריך שימוע: 9.5.13
המשיגים: שרון שטיינבוך ויעל אברהמי	
המייצג: שרון שטיינבוך	
עיקרי ההשגה	
בעיקרון מדובר בתכנית ראויה וחשובה, אולם היא לא השכילה לבחון מקרים נקודתיים ברמת השכונה או העיר. פתרון גורף של חשמול עילי לכל אורך המסילה יהיה בכייה לדורות.	
1. משיגים על ההליך – אי שיתוף הציבור, אי פרסום ויידוע הציבור, "הקלות הבלתי נסבלת של התת"ל", היעדר הזדמנות ראויה להתנגדות.	
2. התכנית תהווה פגיעה נופית בגלל עמודי החשמול ורשת קווי המתח שיתנשאו לגובה של 9 מטרים, זאת בנוסף לקיר אקוסטי בגובה 6 מ' שנבנה עכשיו על ידי הרכבת בבת גלים.	
3. התכנית קבעה סף קרינה של 10 מ"ג בניגוד להמלצת משרדי הגה"ס והבריאות ל-4 מ"ג.	
4. התכנית תגרום לפגיעה קניינית בשל פגיעת הקרינה והפגיעה הפסיכולוגית – תדמיתית.	
5. יש לשקול חלופות של שיקוע חלקי או מלא, מנהור, הסטת קטעי מסילה, החלפה ברכבת קלה או אמצעי הסעה המונית אחרים וחלופות של חשמול תחתית או צדי. כמו כן, לשקול חשמול במתח נמוך ולא גבוה.	
6. יש להסיט את תנועת רכבות החומ"ס והמטענים מזרחית לחיפה.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. **לדחות את ההשגה.** ועדת המשנה דוחה טענה זו שמועלת באופן כללי ללא כל ביסוס. פרסום התכנית נעשה כדין והמשיג אף הופיע בפני ועדת המשנה והשמיע טענותיו.
2. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדה בסעיף 1 לפרק הכללי.
3. **לקבל את ההשגה.** ראה החלטת ועדה בסעיף 2 לפרק הכללי.
4. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדה בסעיף 12 לפרק הכללי.
5. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטות ועדה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי.
6. **לדחות את ההשגה.** אין התכנית משנה את תוואי המסילות. כמו כן, ראה החלטת ועדה בסעיף 3 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17).

מס' השגה 75 :	תאריך שימוע : 12.6.13
המשיגים: התנועה להחזרת העיר אל חיפה	
המייצג: זיו דינור, עינת קליש רותם, רות שטוסל, נילי בר-און	
עיקרי ההשגה	
1. מתנגדים להסכם הגישור בין הרכבת והממשלה לעירית חיפה מאחר ונעשה הרחק מהעין הציבורית ובניגוד לטובת הציבור. 2. דורשים שיפוי של 100% לעירית חיפה. 3. התכנית סותרת תכניות מתאר ארציות – תמ"א 35, תמ"א 12, תמ"א 30, תמ"א 13/3, תמ"א 2000. 4. התכנית תחסום את סיכויי העיר לממש את הים שהוא משאב הטבע העיקרי שלה ותמנע הזדמנות נדירה לתיקון טעויות היסטוריות. המסילה היא אמנם ירושה היסטורית, אך העיר התפתחה והצרכים השתנו. בעיית החיץ ידועה משנות ה-80 ומוסדות התכנון אינם מתמודדים עימה, ובהזדמנות זו על הות"ל להביא לפתרון כוללני. עמודי החשמול ייצרו נתק ויזואלי קשה מאד; לא היה עולה על דעת הרכבת להעביר מסילה בסמוך לטיילת הרברט סמואל בתל אביב ולהבטיח גשרים ומעברים. 5. התכנית תמנע סיכויי התחדשות עירונית וצמיחה כלכלית, שכן המשאבים היחידים לעניין זה הם הנמל והים, והחשמול לא יאפשר את פיתוחם וחיבורם לעיר. התכנית תזיק לשכונות החוף של חיפה. 6. התכנית תחליש את הפריפריה במסווה של דאגה לקיומה משום שתהרוס את סיכויי חיפה להפוך לעיר מטרופולין. 7. החשמול יסכל את קידום פתיחת הנמל המערבי וזאת מאחר והשקעות בפארק הכט ישרו סדרי עדיפויות שבגללן חנ"י תתנגד לפתיחת חזית הים. מבקשים לשקע את כל תוואי המסילה בחיפה במסגרת תת"ל 18, או לחילופין, להסב הכספים שיועדו לשיקוע פארק הכט, לשיקוע בעיר התחתית. 8. התכנית מפלה את חיפה לעומת ערים אחרות שבהן המסילה אינה עוברת במרכז או שהיא משוקעת.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

9. לא בוצעה הערכה כלכלית ראויה לתועלות/נזקים הצפויים מבחירת כל אחת מהחלופות.

10. מתנגדים למעבר חומ"ס בתחום העיר המסכן את הציבור.

11. מתנגדים לסף הקרינה של 10 מ"ג ודורשים כי יהיה 4 מ"ג על פי עמדת משרדי הבריאות והגה"ס. וכן דורשים כי המדידה תהיה על ידי גורם בלתי תלוי.

12. בעת השימוע העלו טענות בדבר פגמים מינהליים שונים. לגבי הות"ל כצד בהסכם החתום בין רכבת ישראל לעיריית חיפה, ליקויים בפרסום התכנית, אי מינוי חוקר, שינויים בהרכב ועדת המשנה, ניגוד עניינים של מ"מ יו"ר הוועדה, ולעניין ההשגה העצמית של הרכבת.

13. מציעים כי בתקופת הביצוע ניתן יהיה לעשות שימוש בטכנולוגיה חלופית בקטע העיר חיפה, כגון קטר משולב.

14. לאחר שנשמעו בפני ועדת המשנה, שלח נציג התנועה מכתב עם טענות חדשות בבקשה לעדכון התסקיר בהתאם להסכם שהושג בין ר"י למשרד להגנת הסביבה באשר לסף הקרינה המגביל, וכן הנחות הבסיס בחישובים שעודכנו, וכי עדכון זה יוצג לציבור בטרם אישור התכנית. בנוסף מבקשים כי תפורסם לציבור מפת הקרינה הצפויה לאורך קווי הרכבת המיועדים לחישמול.

החלטות ועדת המשנה:

1. **לדחות את ההשגה.** הוועדה איננה צד להסכם בין עיריית חיפה לרכבת ישראל. לעניין התוויית המסילה ראה החלטת ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי. כמו כן, ראה החלטת ועדת המשנה בהשגת עיריית חיפה (השגה מס' 63).

2. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדה בסעיף 12 לפרק הכללי.

3. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדה בסעיף 6 להשגת העמותה לקידמה חברתית בחיפה (השגה מס' 69).

4-8. **לדחות את ההשגות.** ועדת המשנה דוחה הטענות. כפי שהדגישה ועדת המשנה בפרק הכללי, במהלך השימועים הועלו טענות שונות בדבר הצורך במתן מענה למעבר הרכבת בתחומי מרחבים עירוניים שונים. השגה זו נוגעת לעיר חיפה שגם לגביה, בדומה להשגות האחרות, לא השתכנעה ועדת המשנה כי תת"ל 18 הינה הפלטפורמה המתאימה לבחינת כל הטענות המתוארות בהשגות, הנובעות ממעבר מסילת הרכבת בחיפה, שהוקמה עוד בטרם הקמת המדינה. באופן דומה דחתה ועדת המשנה את השגת העירייה בדבר שיקוע בפארק הכט, וכן השגות שונות שעיקרן היה דרישות לשינוי תוואי המסילה (דוגמת עיריית נתניה, מ.מ. בנימינה, מושב אלישיב, עיריית הרצליה, מ.א. חוף הכרמל, עתלית, עיריית רמלה, עיריית נס ציונה ועוד).

מכלול הבעיות עליהן הצביעו המשיגים, הם עניינים שצריכים להיבחן במסגרת התכנונית המתאימה ולא במסגרת תכנית החשמול – הטענות בדבר פגיעה מתוואי המסילה, ראוי כי תבחנה במסגרת תכנונית לתכנון פיזי של מסילה, ולא לשינוי שיטת הינע במערך מסילות קיים.

ועדת המשנה לא השתכנעה בדבר מניעת התחדשות עירונית וצמיחה כלכלית של חיפה כתוצאה מתת"ל 18. ככל שטענה זו מתייחסת לסף הקרינה, ראו החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 לפרק הכללי. מגבלות הקרינה הקבועות בתכנית אינן מונעות פיתוח באופן גורף.

באשר לטענות בדבר הפגיעה במטרופולין חיפה והחלשת הפריפריה – חשמול הרכבת יאפשר התייעלות ושיפור השרות לכלל תושבי האזור – כ-4 מליון איש עולים ויורדים בתחנות מרכז



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

חיפה מדי שנה ו-4 מליון נוספים מצפון לחיפה. בצד החסרונות, למעבר התוואי במרכז העיר יש גם יתרונות רבים. עם זאת, כאמור, השיקולים באשר להתווייה המיטבית של התוואי, מן הראוי שיישקלו בתכנית נפרדת שזו עניינה, בה ניתן יהיה להתעמק בסוגיות ההנדסיות, התפעוליות, האורבאניות, הכלכליות, החברתיות והסביבתיות העולות בהקשר זה.

לעניין החיץ – ראה גם החלטות ועדת המשנה בסעיף 1 בפרק הכללי.

9. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3,4 ו-13 לפרק הכללי.

10. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 3 להשגת אביבה זימונד ואח' (השגה מס' 17).

11. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 2 לפרק הכללי.

12. לדחות את ההשגות.

א) לעניין הות"ל כצד בהסכם החתום בין רכבת ישראל לעיריית חיפה באשר לשיקוע המסילה בתחומי העיר חיפה – במסגרת העתירה שהגישה לבג"צ עיריית חיפה כנגד הרכבת ועדת המשנה לעררים והות"ל, קיימו נציגי העירייה מגעים מול הרכבת. מגעים אלו הבשילו לכדי הסכם גישור שהביא למחיקת כל ההליכים התלויים ועומדים בין הרכבת ועיריית חיפה (בג"צ וועדת המשנה לעררים במועצה הארצית). עיון בהסכם הגישור מראה כי אין כול ממש בטענת המשיגים. הסכם הגישור לא מטיל כול מטלה או חובה על הוועדה לתשתיות לאומיות ואין בו כול פגיעה או צמצום שיקול הדעת התכנוני של ועדת המשנה. המסמך אשר הוצג ע"י "התנועה להחזרת העיר אל חיפה" הינו משיכת עתירה לבג"צ בנושא חיפה, אשר הוועדה צורפה אליו כמשיבה ויוצגה על ידי מחלקת בגצ"ים יחד עם ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית. יצוין כי גם אדם טבע ודין וגם החברה להגנת הטבע היו משיבות לאותה עתירה.

ב) לעניין אי מינוי חוקר כמתבקש בחוק – ראו ס' 2 להשגת גיל אדלר (השגה מס' 56).

ג) לעניין שינויים בהרכב ועדת המשנה – נטען כי במהלך הישיבות השונות של ועדת המשנה התחלפו חלק מחברי ועדת המשנה ובכך נפגעה זכות הטיעון של המשיגים. בהקשר זה נציין כי בכול דיוני ועדת המשנה היה קוורום חוקי, ההשגות הוגשו בכתב החומרים עמדו באופן שוטף בפני חברי ועדת המשנה לפני הדיונים במהלכם וכן במהלך הדיונים הפנימיים במסגרתם לובנו ארוכות ובאופן מעמיק הסוגיות השונות העומדות להכרעה.

ד) לעניין ניגוד עניינים של מ"מ יו"ר הוועדה בגלל עמדתה בפני ועדת הערר – נטען כי לפי ס' 47א(2) לחוק התו"ב אסורה השתתפות חבר ות"ל בדיון על התנגדות או ערר אם נטל חלק כחבר בהחלטות אותו מוסד תכנון שעל החלטתו הוגשו ההתנגדות או הערר. ועדת המשנה סבורה כי המשיגים טעו בבלבול מושגי שכן הגופים שדנו היו הולחף והמועצה הארצית שדנה בעררים ועל כן סעיף 47 אינו רלוונטי. מ"מ יו"ר הוועדה לא נטלה חלק בהחלטות ועדת הערר של המועצה הארצית ולא בדיון מליאת הות"ל להעברת התכנית להערות הוועדות המחוזיות ולפרסומה להשגות הציבור.

ה) לעניין ההשגה העצמית של הרכבת – נטען כי בהשגת הרכבת היו סעיפים מעבר להערות טכניות ותיקון שגיאות סופר, וקבלתן על ידי הוועדה, מבלי שפורסמו בציבור, יש בה כדי לפגוע בזכות הטיעון. לעניין זה מפנה החוק לסעיף 106(ב) המחייב מתן זכות תגובה לאדם אשר עלול להיפגע מהחלטת הוועדה. ראה גם החלטות ועדת המשנה בפרק הכללי סעיף 10 וכן החלטותיה המפורשות בהשגת הרכבת.

13. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 3 בפרק הכללי.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

14. **לדחות את הטענות המועלות במכתב.** כיוון שהטענות במכתב נוגעות לעדכון נושא הקרינה, סבורה ועדת המשנה כי החלטתה בדבר שינוי סף הקרינה המגביל ל- 4 מ"ג נותן מענה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 לפרק הכללי.

מס' השגה: 76	תאריך שימוע: 12.6.13
המשיגים: שמואל קניג/ארז ישכרוב/עומר עמיקם/עבוד סומייה/ג'וסיף נג'אח	
המייצג: שמואל קניג, עבוד סומייה נכחו. הוקראו שאר השגות המשיגים שלא נכחו	
עיקרי ההשגה	
1. רמת הקרינה האלמ"ג המותרת בתכנית תפגע בתושבים המתגוררים/עובדים בסמוך לתוואי המסילה. 2. בחינת החלופות ההנדסיות נערכה באופן חלקי, שטחי ומגמתי ולא נבדקה שיטת שילוב הזנת זרם חילופין מחוץ לעיר עם זרם ישר בתחומי העיר. 3. החלופה האופטימאלית היא שיקוע/מנהור של רכבות הנוסעים בתחום העיר והפניית רכבות המטען לתוואי עוקף. 4. לא נבחנו דיים ההיבטים הבטיחותיים של שינוע חומ"ס בהנעה חשמלית. 5. ארז ישכרוב – הבעלים של מכללה שעברה לקמפוס הנמל – לו היינו יודעים על התכנית לא היינו עוברים למתחם הקרוב למסילה. 6. התכנית תחסום את הגישה לחוף הים ותפגע באפשרות פיתוח העיר לכיוון הים. תהיה פגיעה בנוף ובטבע. עמודי וגשר ההזנה החשמלית הם פגיעה אסתטית חמורה. 7. יש לבחור בחלופות שיקוע שתפתור את הבעיה הבריאותית החמורה, על כל המשתמע ממנה. וכן הדבר מהווה פתרון למקרה של סכנת טילים שתשבית הרכבת במקרה של פגיעה בתשתית. 8. מערכת החשמל בישראל עמוסה בעונת הקיץ, ואין בה כושר נשיאה מספק גם עבור החשמול. 9. סומאיה עבוד טענה כי הרכבת מהווה גורם מפריע לכנסיה, ומסוכן לערוך בה פעילות דתית ותרבותית בצל החשמול.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 לפרק הכללי. 2. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 4 לפרק הכללי. 3. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי. 4. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17). 5. לדחות את ההשגה. פרסום לפי ס' 77 לחוק התו"ב, בדבר הכנת תת"ל 18 נעשה ביום 4.4.05 ועדת המשנה אינה יכולה להעריך את מכלול השיקולים שהביאו ארגון או אדם, לבחור להקים את ביתו/עסקו במקום זה או אחר. יחד עם זאת, כפי שאין לאדם הבחור את מקום מגוריו באזור אורבני צפוף ערובה כי נוף דירתו לא ייחסם ע"י בנייה עתידית, כך אדם המקים	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

עסק בסמוך למסילת ברזל יכול להביא בחשבון כי יתחוללו שינויים טכנו' כאלה ואח' במערך המסילות. כמו כן, ראה החלטת ועדה בסעיף 12 לפרק הכללי. מבלי לגרוע מכל האמור, מבנה המכללה מצוי מחוץ לגבולות התכנית, ולא מופה כקונפליקט. 6. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 1 לפרק הכללי, וכן ס' 4-8 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75). 7. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי. ועדת המשנה סבורה כי טענה לאיום בטחוני כזה או אחר למתקנים אסטרטגיים ולתשתיות, לא צריכה למנוע פיתוחם של מתקנים כאלה. 8. לדחות את ההשגה. הדבר נבחן בתסקיר, ובנוסף בעת השימועים נציג חברת החשמל התייחס לטענה דומה והשיב כי כושר ייצור החשמל הקיים והצפוי, עונה על דרישות מערכת החשמל. 9. לדחות את ההשגה. מבנה הכנסיה מוגדר כקונפליקט בתסקיר ההשפעה על הסביבה, ובתכנית סל אמצעים למזעור השפעות הקרינה על מבנים שסומנו כקונפליקט. נציג יזם התכנית מסר כי מבדיקה שנערכה למענה בהשגה, ערך הקרינה הצפוי לאחר נקיטת אמצעים יהיה נמוך מ-4 מ"ג. * יצוין כי הוצג לוועדה כי הנכסים של המשיגים שלא הגיעו לדיון, אינם מצויים בגבולות התכנית.

מס' השגה: 77	תאריך שימוע: 12.6.13
המשיגים: רחל ורשאי/רמי סלומון/אורן פלקסר/שית'י ג'נט/חורי נאדיא/גומעה קרולין/אייל ארגמן/כורזום לטיפה	
המייצג: אורן פלקסר, שית'י ג'נט, פדואה סרוגי (מייצגת חורי נאדיא), עבדי עבוד(מייצג את כורזום לטיפה) נכחו. הוקראו שאר השגות המשיגים שלא נכחו	
עיקרי ההשגה	
1. החישמול יביא להרס הגינה הקהילתית בבת גלים, לנטישת הבניינים. אין התייחסות להשלכות חברתיות. 2. התכנית מדברת על מרחק של 12 מ' מהמסילה, בעוד שבערים אחרות בעולם התקן מחמיר יותר וקובע מרחק של 40 מ'. קרינת האלמ"ג תפגע בתושבים הן בהיבט הבריאותי והן בירידת ערך הנכסים. 3. התכנית תפגע באופן קשה בחיבור בעין העיר לים ובאופיה של חיפה כעיר של ים, וכן תפגע בפיתוח העירוני ובתיירות, בתעסוקה בעיר התחתית. התכנית תרחיב את הפערים הכלכליים בין השכונות על הכרמל לבין השכונות הצמודות למסילה. 4. התסקיר דואג יותר לבעלי הכסף מאשר לבני האדם. 5. גברת שית'י סובלת כיום מהמסילה ומבקשת פינוי. 6. גברת חורי סובלת ממטרדי עשן ונזקים למבנה מתנועת הרכבות כיום. 7. גברת לטיפה חוששת ממחלות עקב החשמול. בקשה להתעלם משיקולים כלכליים במתן מיגון	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

כיוון שהדבר נוגע לבריאות הציבור.
8. אורן פלקסר (השלים השגתו ביום 13.6.13) - מייצג את עצמו ואת אמו, תושבי בת גלים, בעלי חלקה של 17 דונם שגובלת בפסי הרכבת, מרחק של פחות מ-17 מ', בה מתכנן פרויקט חברתי ע"י הגדלת אחוזי בניה – אחרי הפקעה – 25,000 מ"ר לדירות ומלונאות. החשמו"ל יפגע במימוש הפרויקט.
החלטות ועדת המשנה
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטת הוועדה בסעיפים 4-8 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75).
2. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 2 לפרק הכללי.
3. לדחות את ההשגה. ראה החלטה בסעיף 1 לעיל.
4. לדחות את ההשגה. תסקיר השפעה על הסביבה בודק השפעות סביבתיות של תכנית. נושא בעלי כנף רלוונטי לתת"ל 18 ולכן נבחן בתסקיר.
5. מבנה המגורים של גברת שיתי' זוהה כקונפליקט בתסקיר ההשפעה על הסביבה. הנושא ייבחן מול נציגי ר"י בשלב תכנון מפורט לפני ביצוע.
6. חשמו"ל הרכבת יטיב עם המצב הקיים ביחס למטרדי העשן.
7. מבנה המגורים של גברת לטיפה זוהה כקונפליקט בתסקיר ההשפעה על הסביבה, ובתכנית סל אמצעים למזעור השפעות הקרינה על מבנים שסומנו כקונפליקט. נציג יזם התכנית מסר כי מבדיקה שנערכה למענה בהשגה, ערך הקרינה הצפוי לאחר נקיטת אמצעים יהיה נמוך מ-4 מ"ג.
8. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 5 להשגה מס' 76.

מס' השגה: 78	תאריך שימוע: 12.6.13
המשיגים: יעל ארליך/גיל בר/מאיר בן זאב/לאוניד לפיקין/נג'אר פאדי	
המייצג: יעל ארליך נכחה. הוקראו שאר השגות המשיגים שלא נכחו	
עיקרי ההשגה	
1. הקרינה האלמ"ג תפגע קשות בערכי הנדל"ן של הבניינים הסמוכים לה ויהיה לה גם אפקט פסיכולוגי-תדמיתי.	
2. בכל מסמכי התכנית לא כתוב מה השפעת הקרינה על האנשים החיים בסמיכות למסילה; מי שגר בסמוך לתחנות יהיה חשוף לקרינה גבוהה יותר בגלל האצה והאטה וייפגע בריאותית.	
3. אין התייחסות להשלכות חברתיות של החשמו"ל על השכונות המוחלשות של חיפה. יש לערוך מחקר מקיף ומעמיק בנושא זה.	
4. יש להציג חלופות טכנולוגיות לצמצום הקרינה במקור עד לערך שדורש משרד הבריאות.	
5. החשמו"ל יחייב הקמת תשתיות שיפגעו מאד בסיכוי להסרת המכשולים בין העיר לים.	
6. במקום להשקיע 500 מיליון ש"ח בפיתוח פארק הכט, יש לנתב אותם לשיקוע הרכבת	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

בגבולות הנמל.	
7. התכנית תחסום את העיר חיפה ואת פתיחת הטיילת של המושבה הגרמנית לים. בגלל מחסום הרכבת ייזורים רבים לא יורדים כבר היום ממתחם הבהאים לכיוון הים.	
8. יעל ארליך – הגיעה לחיפה והקימה עסק בקמפוס הנמל המתפתח. חוששת מנזקי הקרינה ושתאלץ לעזוב בעקבותיה. מבקשת כי תוואי המסילה ימונהר.	
9. הוקראה התייחסות של מאיר בן זאב מבוקר הדיון – העלה נק' בנוגע לכך ששיקוע המסילה הינו פתרון הנותן מענה לאיום טילים, הנובע מקרבת המסילה לבסיס חיל הים.	
החלטות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75). כמו כן, ראה החלטות ועדה בסעיף 12 לפרק הכללי.	
2. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 2 לפרק הכללי.	
3. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 4-8 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75).	
4. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 2 ו-4 לפרק הכללי.	
5. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי. כמו כן, ועדת המשנה מפנה המשיג לסעיף 6.3 יג' להוראות התכנית – נספח נופי-סביבתי למזעור השפעות החישמול והמסילה בתחום הסביבה החופית בחיפה.	
6. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי וכן את התשובה להשגת עיריית חיפה.	
7. לדחות את ההשגה. ראה ס' 6 לעיל.	
8. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי, ובסעיף 5 להשגה מס' 76.	
9. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 7 להשגה מס' 76.	

מס' השגה: 79	תאריך שימוע: 12.6.13
המשיגים: שאדיה ח'ראובה/ענבל ליבוביץ/רונה שחר/אמיר אברהם/גלבע נורית/יואב אוסיה	
המייצג: רונה שחר נכחה. הוקראו שאר השגות המשיגים שלא נכחו	
עיקרי ההשגה	
1. התכנית תפגע בצורה בלתי הפיכה במרקם העירוני ובתכנון הפיתוח העתידיות של חיפה ותיצור חיץ בין העיר לים.	
2. התכנית תגרום לנזקי קרינה על בריאות האדם. ניתן לבחור בזרם ישיר שיקטין את הקרינה.	
3. התכנית משאירה את מעבר החומ"ס דרך העיר חיפה.	
4. התכנית לגרום לירידת ערך הנכסים, תצמצם את אפשרויות התעסוקה והבילוי.	

116 ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 2013-15525)

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

5. היצע המגורים לסטודנטים יקטן כי לא ניתן יהיה להקים את המעונות בקמפוס הנמל.
6. לא הוצגה חלופות שיקוע או כל חלופה אחרת שבה הקרינה תהיה ממוסכת או מורחק מאזור העיר.
7. ההשקעות בפארק הכט הן בזבוז כספי ציבור שהוצגו כ"הישג סביבתי". חשמול הרכבת הוא הזדמנות לתיקון עוול היסטורי שלא נוצל.
8. רונה שחר : החישמול מפריע כי הוא ידחה ויכול להפוך לבלתי אפשרי את כל הפעולות שכל כך חשובות להתפתחות של העיר התחתית הנטושה.
החלטות ועדת המשנה
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיפים 3-8 להשגת התנועה להחזרת הער אל חיפה(השגה מס' 75).
2. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיפים 2 ו-4 לפרק הכללי.
3. לדחות את ההשגה. אין התכנית משנה את תוואי המסילות. כמו כן, ראה החלטת ועדה בסעיף 3 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17).
4. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 12 לפרק הכללי, וסעיפים 4-8 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75).
5. לדחות את ההשגה. קמפוס הנמל מצוי מחוץ לגבולות התכנית. ככל שתקודם תכנית להקמת מעונות בצמוד למסילת הרכבת, יש לזכור כי מגבלות הבניה בתת"ל 18 אינן חורגות מקווי הבניין מכח תמ"א 23.
6. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיפים 2,3 ו-4 לפרק הכללי.
7. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 3 לפרק הכללי, בסעיפים 4-8 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75), והשגת עיריית חיפה (השגה מס' 63).
8. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 4-8 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75).

מס' השגה: 80	תאריך שימוע: 12.6.13
המשיגים: ארז ריבק/אורי ב'צקו/ תמר זה לה זרדה/תמר בר אל יניר/עידן טמיר/עדי באום קשת/אבי שגב	
המייצג: ארז ריבק ואורי ב'צקו נכחו. הוקראו שאר השגות המשיגים שלא נכחו	
עיקרי ההשגה	
1. החשמול יוריד לטמיון את כל ההשקעות שנעשו בשנים האחרונות בשיקום המושבה הגרמנית ויסתום את הגולל על פוטנציאל ההתחדשות עירונית של ואדי סאליב והעיר התחתית ועל אפשרות חיבור העיר לים, והיא סותרת את תמ"א 35, תמ"א 12. התכנית תפגע באופן קשה בחיבור בעין העיר לים ובאופיה של חיפה כעיר של ים, וכן תפגע בפיתוח העירוני ובתיירות, בתעסוקה בעיר התחתית. התכנית תרחיב את הפערים הכלכליים בין השכונות על הכרמל לבין השכונות הצמודות למסילה.	
2. הקרינה בפארק הכט, המהווה מוקד בילוי לכל הגילאים תהווה סכנה בריאותית.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

3. תכנית החשמול תפגע בנוף, תגזול מעברים טבעיים לבעלי חיים, ותהווה סכנה בגלל העברת חומ"ס בתוך העיר.
4. ארז ריבק – הרכבת בחיפה עוקפת כיום את העיר והתושבים ולכן צריך להטות את המסילה ישירות מחוף הכרמל מזרחה לתוך החר, תוך יצירת תחנות בעומק של 25-70 מ' מתחת לפני השטח.
5. לא נבדקו ההשלכות הכלכליות ולא נבדקה התועלת העתידית לרכבת עצמה, כבעלת נכסים לאורך המסילה.
6. החלופות נבחנו בדלתיים סגורות ולא נערך שיתוף ציבור מספק. ההתנגדויות הרבות הן הוכחה לכך.
7. אורי בצ'קו – טענה כי המטרונת מיינת את תחנות הרכבת לאורך החוף. מבקש שהוועדה תרחיב את המנדט ותחשוב מה אפשר להרוויח מהתכנית ותבחן חלופות התוויה אחרות.
החלטות ועדת המשנה
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3-8 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75).
2. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 2 לפרק הכללי.
3. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 1 לפרק הכללי, וסעיף 3 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17). תת"ל אינה משנה תוואי המסילה, כך שטענה בדבר גזילת מעברי בע"ח אינה ברורה. ועדת המשנה מציינת כי התכנית מיטיבה עם המעברים הקיימים כיום, ראה סעיף 6.3. יג' להוראות התכנית.
4. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי.
5. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 13 לפרק הכללי.
6. לדחות את ההשגה. בחינת החלופות מפורטת בתסקיר ההשפעה על הסביבה, המהווה חלק ממסמכי התכנית. התכנית פורסמה להערות הוועדות המחוזיות והשגות הציבור על פי דין. מלבד זאת, יוזכר כי בתחילת הליכי התכנון, התקיימו שני קונגרסים שהם דיונים פומביים בהם מוצג התכנון לציבור.
7. לדחות את ההשגה. ראו סעיף 4 לעיל.

מס' השגה: 81	תאריך שימוע: 13.6.13
המשיגים: עמותת האדריכלים המאוחדים בישראל	
המייצג: לא הגיעו. השגתם הוקראה.	
עיקרי ההשגה	
1. חשמול הרכבת ינציח את הנתק בין המע"ר של חיפה לבין הים ויזיק לאפשרויות הפיתוח העירוני בעתיד.	
2. חשמול הרכבת יגביר את עוצמת המפגעים הקיימים ואת הנזק מהם: רעש, מפגעים אסתטיים, נתק פיזי, דימוי שלילי ויגרום לירידת ערך הנכסים, ירידה באיכות חיים, צמצום ביקושים, הרחקת הסיכוי לשימור ושיקום, פגיעה חברתית, מניעת הכנסות	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

לעירייה.
3. התכנית סותרת תכניות מתאר ארציות ומקומיות, במיוחד את תמ"א 35 המייעדת את חיפה למרכז מטרופוליני, את תמ"א 12, תכנון להעתקת נמל חיפה מערבה ופתיחת העיר לים ואת תמ"א 13/3 א של פתיחת חזית הים של חיפה.
4. יש לעכב את קידום התכנית עד לבחינת חלופות למיקום המסילה בהתאמה לתכניות מתאר רלוונטיות, לעריכת סקר כלכלי-שמאי, סקר חברתי, סקר מבנים וסקר נופי.
החלטות ועדת המשנה:
1. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 1 לפרק הכללי, ובסעיפים 4-8 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75).
2. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 4-8 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75).
3. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדת המשנה בסעיף 3 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75).
4. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי. כמו כן, ועדת המשנה סבורה כי החומר שנאסף, נערך והוצג במהלך ההליך התכנוני, וחודד במסגרת השימועים, העמיד תשתית עובדתית מקיפה, רחבה ומגוונת בתחומים רלוונטיים לתכנית, שכל עיקרה הוא הינע טכנולוגי לתוואי מסילות קיימות או מאושרות.

מס' השגה: 82	תאריך שימוע: 13.6.13
המשיג: הקואליציה לבריאות הציבור	
המייצג: רונית פיסו	
עיקרי ההשגה	
1. קוראים לקביעת סף קרינה של 2 מ"ג יממתי ו-4 מ"ג מרבי בהתאם להמלצות משרי הבריאות. הנתונים שהרכבת הסתמכה עליהם שגויים ומהווים מצג שווא. מחקרים רבים מוכיחים את הקשר בין קרינה לבין מחלות שונות.	
2. החישוב של מרחק 10-12 מ' ממרכז המסילה ביחס ל-10 מ"ג מוטעה ואף אינו לוקח בחשבון הכפלות של המסילה. מכאן גם חישוב המבנים בקונפליקט מוטעה ובפועל גבוה בהרבה. יש לחשב מחדש את מרחקי הביטחון על ידי עריכת אומדנים חדשים של עוצמות השדה המגנטי שיתבססו על ערכי הזרם הריאליים בימי הפעילות של הרכבת (ללא שבתות וחגים) בהתאם לעמדת משרד הבריאות.	
3. יש להעדיף חלופות טכנולוגיות אחרות כדוגמת פס שליש, שרמת הקרינה בהן נמוכה יותר. דוחים את הטענות הבטיחותיות שכן בכל מקרה המסילה מגודרת. דוחים גם את הטענה כי הטכנולוגיה מחייבת החלפת קטרים מאחר וקיימים לכך פתרונות.	
4. יש להרחיק את הובלת החומ"ס מחוץ לחיפה, אולם אין אזכור לכך בתכנית.	
5. נמצאו חוסרים וליקויים משמעותיים בניתוח הסיכונים להובלת חומ"ס על מסילה מחושמלת.	
החלטות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה החלטת ועדה בסעיף 2 לפרק הכללי.
2. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדה בסעיף 5 להשגת מועצת הקהילה האורתודוקסית הלאומית בחיפה (השגה מס' 54).
3. לדחות את ההשגה. ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 4 לפרק הכללי.
- 4-5. לדחות את ההשגה. ראה החלטות ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי, ובסעיף 3 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17).

מס' השגה: 83	תאריך שימוע: 13.6.13
המשיגים: אדם טבע ודין	
המייצג: יעל דורי	
עיקרי ההשגה	
בעיקרון – לתכנית יש משמעויות סביבתיות חיוניות ואין התנגדות למהותה. עם זאת, יש להשלים התייחסות ותיקונים בהיבטים הבאים: 1. חשמול התוואי הקיים בחיפה יחמיר את המפגע הקיים של חיץ פיזי בין העיר לים ויפגע בזכות הציבור ליהנות מן החופים. אין לקבע אותו, אלא יש לבחון חלופות בתכנון רחב. במסגרת התכנית לא נערך מהלך של חשיבה כוללת על עתיד העיר חיפה והשפעת החשמול עליה. החשמול יהווה גם מפגע נופי חמור ויהפוך את אזור החוף, ממקום פתוח יחסית, לאזור תשתיות. התכנית סותרת את תמ"א 35, תמ"א 12, תמ"א 30, תמ"א 13/3/א ואת תכנית המתאר בהכנה של חיפה חפ/2000. גם התסקיר לא עסק בחלופות לתוואי הרכבת בעיר. לכן מבקשים להחריג את העיר חיפה מקידום התכנית ולקדמה בנפרד כתת"ל 18א. בחירת תוואי אחר עשויה להביא תועלת כלכלית-חברתית גדולה לעיר ויש להביאה במניין השיקולים (דוגמאות מפרויקט השיקוע בבוסטון). 2. יש לשקול בשנית את החלופות הטכנולוגיות לחשמול, לפי מידע מעודכן, שחלקו מוצג גם בהשגה זו, וזאת בשל מפגעים נופיים, מפגעי קרינה ומעבר חומ"ס – גם במקומות אחרים מלבד חיפה. (מפנים לחוות דעת יחיאל רשאי בנוגע לאפשרות שימוש בזרם ישיר וכן שימוש בטכנולוגיות חליפיות של הזנה צדית ותחתית). יש לבחון במיוחד את החלופה של הטמנת קווי החשמל ולשם כך יש לערוך סקר כלל ארצי של קווי המסילות בהתאם לרגישותם הנופית. 3. נושא הפגיעה מקרינת אלמ"ג לא נבדק במלואו ולא נשקל באופן ראוי. (הפניות למחקרים בנושא קשר בין קרינה ללוקמיה בילדים ומחקרים אחרים בנוגע לקשר בין קרינה למחלות נוספות). הקטנת הסף מ-10 מ"ג לטווח שבין 2-10 מ"ג תביא לכך ש-84 מבנים יידרשו במיגון (לעומת 37 לפי התכנית). התכנית מתעלמת מתכניות מאושרות (כדוגמת תכנית הרכס בעתלית) ומתייחסת למבנים קיימים בלבד. יש להכין סקר כלל ארצי מלא המתייחס לרמת הקרינה המקסימלית המותרת לפי דרישת המשרד להגני"ס הסביבה (ניתן להכין בדיקה מקבילה גם לפי דרישת משרד הבריאות). על הסקר לכלול מיפוי של כל המבנים (לא רק מגורים) והשטחים בהם מתקיימים שימושי קרקע אינטנסיביים) שבטווח הקרינה המקסימלית המותרת כאמור לעיל. על הסקר לכלול גם התייחסות לכל התכניות המאושרות המאפשרות שימושים אלו בתחום החשוף לקרינה כאמור, ולא רק לשימושים הקיימים בפועל. על סמך הסקר יש להכין הוראות מיגון שיכללו בתכנית בנוגע למתחמים ולמבנים החשופים לקרינה. ההוראות בענין זה צריכות לכלול מנגנון של שלביות שיבטיח את השלמת המיגון לפני תחילת החישמול בפועל. בהתייחס לממצאי הסקר בדבר היקף החשיפה לקרינה והמיגון הנדרש, יש להכין ולכלול במסמכי	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

- התכנית בדיקה כלכלית בנוגע לאפשרות להסטת תוואי המסילה במקומות החשופים לקרינה באופן מיוחד, כמו חיפה, בנימינה ועתלית.
4. סעיף 6.4 בהוראות המתייחס לשטחי התארגנות ומחנות עבודה הוא גורף מדי. יש לאתר שטחים לצרכים אלה כבר בשלב הנוכחי ולהגדיר במסמכי התכנית. יש לבטל את הסעיף המאפשר מיקום השטחים מחוץ למקרקעי התכנית בתאום עם אדריכל הנוף, בעל הקרקע ומהנדס הוועד המקומית מאחר ומתן הנחיות מחוץ לקו הכחול סותר את ההיגיון של קביעת קו כחול לתכנית.
5. יש לתקן את סעיף 7.1 לקבוע כי העבודות יבוצעו בפיקוח מוסמך לאדריכלות נוף בעל ניסיון בנושא. כמו כן, על העבודות להיות מותנות באישור מתכנן הוועדה ולא בתיאום אתו.
6. בשימוע נשמעו טענות בע"פ כנגד פגמים מנהליים.

החלטות ועדת המשנה

1. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטות ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי, וסעיפים 3-8 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75).
2. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטות ועדה בסעיפים 1, 4 ו-8 לפרק הכללי, וסעיף 3 להשגת אביבה זיגמונד ואח' (השגה מס' 17).
3. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ראה החלטות ועדה בסעיפים 2 ו-3 לפרק הכללי וסעיף 3.5 להשגת רכבת ישראל (השגה מס' 1). המבנים הזכאים הם מבנים קיימים ומאושרים על כלל שימושיהם, וסקר קונפליקטים עדכני יערך לעת התכנון המפורט (ס' 1.6.3 להוראות התכנית). הוראות התכנית מבטיחות שלביות מיגון המבנים טרם הפעלת החשמול בפועל (ס' 12.4.ב. (2) (ג) להוראות התכנית).
4. **לקבל את ההשגה בחלקה.** מובהר כי הסעיף אינו מתייחס לשטחים מחוץ לגבולות התכנית, אלא רק מחוץ למקרקעי הרכבת (בתחום מגבלות הבניה). השטחים הנדרשים להקמת מערך החשמול הם מינימאליים, ולרוב ימוקמו במקרקעי הרכבת לתקופות זמן קצרות ביותר. סעיף 6.4 בהוראות התכנית מחייב תכנית שיקום נופית לכל שטח שיופר. לס' 6.4 ס' 1 יתווספו המילים "בתחום התכנית" וימחקו המילים "בתחום מקרקעי רכבת ישראל", יובהר כי מיקום שטחי התארגנות ברצועת הביניים יחויבו בהסכמת בעל המקרקעין.
5. **לדחות את ההשגה.** אין מקום לתת עדיפות בהוראות התכנית לבעל תעודה כזו או אחרת בתחום מקצועי רחב. לעניין הבקשה לאישור העבודות, לדעת ועדת המשנה התיאום מספק.
6. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 12 להשגת התנועה להחזרת העיר אל חיפה (השגה מס' 75).

מס' השגה: 84	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: מכון ויצמן למדע	
המייצג: עו"ד ענת בירן (רקס), עו"ד אילנה איל, ד"ר יצחק שריב - סגן נשיא למינהל וכספים, מכון ויצמן למדע	
עיקרי ההשגה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. לא ניתן לקבל את קביעת עורכי התכנית והתסקיר בדבר השימוש בסף קרינה מגביל של 10 מיליגאוס, שעה שעמדת המשרד להג"ס היא ערך החשיפה המרבי הוא 2 מיליגאוס ממוצע ביום. לא ברורה המשמעות של הגדרות הסף – 1000 מ"ג.
2. יש לערוך תסקיר השפעה על הסביבה נפרד לבחינת ההשפעה על מכון ויצמן, לרבות בחינת האפשרות לשיקוע המסילה וקביעת אמצעי מיסוך ומיגון להפחתת השפעות הקרינה. מימוש תת"ל 18 בקטע זה יבוצע במסגרת תכנית מפורטת שתיערך בהתאם להמלצות התסקיר. אם יתברר שאין פתרונות למיגון הנדרש במכון, יתכן שצריך לבטל את הפרויקט.
3. תחום מגבלות בניה ופיתוח כולל מבנה המיועד לשמש למעבדות בתחומי הביוכימיה. יש להוציא מבנה זה מתחום התכנית ולתקן את הקו הכחול. לחלופין יש להטיל על הרכבת למגן מבנה זה (ביחס לשוהים בו ולציוד שבו), לאחר שייערך תסקיר ייעודי סמוך לביצוע העבודות, שיפורסם כפי שמפרסמים תכנית.
4. יש למגן מבנים נוספים של המכון המצויים על גבול התכנית, לרבות מבנים המותרים בבניה מכוח תכניות מאושרות, למשל מעבדות ביו-כימיה שעכשיו נמצא בבניה.
5. על התכנית לכלול הוראות מחייבות להגנה מקרינה אלקטרו מגנטית של מכשירים אלקטרוניים, אשר מהווים את ליבת הפעילות המדעית-מחקרית במכון. בהשגה מפורטים המכשירים הרגישים לקרינה אלקטרו מגנטית לרבות מערכות רובוטיות, ציוד ביו-רפואי ועוד. השפעת אלמ"ג על מכשירים אלקטרוניים שונה מהשפעתה על בני אדם. במקרה של מיקרוסקופים אלקטרוניים סף הרגישות שלהם הוא עשירית מיליגאוס לשנייה, ורכבת חולפת עלולה להסיט אלקטרונים ממסלולם, באופן שיהיה הרסני למחקר המדעי ועלול לפגוע גם במכשירי MRI.
6. הוראות התכנית מותירות מרחב פעולה שאינו הולם תכנית האמורה לכלול הוראות של תכנית מפורטת, כנדרש על פי חוק בתת"ל. העברת הנושאים לשלב הבא אינה מאפשרת לציבור להשיג עליהם. יש להעביר את התכנית למועצה הארצית, או לחלופין לתקנה ולפרטה: לערוך את סקר המבנים והמכשור האלקטרוני הנדרש על פי הוראת סעיף 6.3 (ז) לעת התכנון המפורט, במסגרת תסקיר לקראת מימוש התכנית, שיפורסם לציבור. כמו כן, יש לצמצם את מרחב הפעולה הניתן לוועדה לאחר הקמת מתקנים או עמודים נוספים לחשמול על פי סעיף 4.1.2 (א) (4) או להציגם כבר עתה להשגות הציבור.
7. יש להרחיק את הפורטלים ככל הניתן בתחנת הרכבת של רחובות, הגובלת במכון ויצמן. מתנגדת לסעיף המאפשר שינויים במיקום הפורטלים בהליך ההיתר ללא אפשרות של השגות הציבור. יש לכלול בתכנית זו את המיקום המדויק והמחייב של הפורטלים, או להכפיף לאישור תכנית מפורטת עתידית.
8. תסקיר ההשפעה על הסביבה לא בחן חלופות נקודתיות באזורים בעלי רגישות וחשיבות ייחודית כמו מכון ויצמן, לא בחן השפעות של קרינה על מכשור מדעי ובכך לא כלל תשתית עובדתית רלוונטית לבחינת התכנית.
9. סעיף 4.1.2 המגביל שהיית אדם הוא בלתי סביר; יש למכון מבנים קיימים וגם מתוכננים בתחום הזה. עובדים בהם אנשים והם לא יכולים לשהות שם רק 4 שעות ביום. לא רוצים פיצוי. חייבים לאפשר את המשך המחקר במכון.
10. סעיף 1.6 יחס לתכניות אחרות – מתייחס רק לתכניות ארציות ומחוזיות ומתעלם מתכניות מקומיות ומפורטות. לא נבדקו כל התכניות שחלות על מכון ויצמן. התת"ל היא תכנית מפורטת ולכן חייבת להתייחס גם לתכניות מפורטות.
11. סעיף 4.1.2 – השפעת הקרינה האלמ"ג – לא יודעים מהם האמצעים להפחתת הקרינה. חלקם יהיו בתחום המכון ויצטרכו להיות כפופים להיתרי בניה של התכניות החלות במקום. מתנגדת לסעיף המאפשר לפטור את היזם מהמיגון אם הבעלים אינו מסכים. זהו הסדר בלתי חוקי ובלתי אנושי.
12. ההתייחסות למכון ויצמן בכך הקונפליקטים אינה ברורה.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

המלצות ועדת המשנה

1. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ראה החלטת ועדה בסעיף 2 לפרק הכללי.
2. **לדחות את ההשגה.** ועדת המשנה סבורה כי המידע שנאסף במסמכי התכנית עונה על הדרישות של תכנית מפורטת. יחד עם זאת הוראות התכנית קובעות מנגנונים מספקים שנותנים מענה באשר להשפעות קרינת האלמ"ג על מכשור אלקטרוני כמפורט בהוראות התכנית – ראה ס' 4.1.2 ג'. לעניין בקשת השיקוע ראה החלטת ועדה בסעיף 3 לפרק הכללי.
3. **לקבל את ההשגה בחלקה.** לתקן את הקו הכחול של התכנית כך שקצה החלקה המשולש שבו מצוי בנין המעבדות יוצא מתחום התכנית. מבנים בתחום התכנית, סומנו בסקר הקונפליקטים, והינם זכאים למיגון. בהתאם להוראות התכנית לעת התכנון המפורט, יבוצעו סקרי מערכות אלקטרוניות העלולות להיות מושפעות מהתכנית. לעניין פרסום היבטי המיגון בתכנית נוספת, שלב פרסום התת"ל לעיון הציבור הסתיים. מובהר כי מדובר בתכנית לשינוי טכנולוגי, תוספת מערכת חישמול מעל מסילות קיימות ומאושרות, באשר למסילה הסמוכה למכון ויצמן, מדובר במסילה מתוקף תכנית מח/120 (מאושרת משנת 1999) בה נקבעו מגבלות בניה ומגבלות אלמ"ג. תת"ל 18 מצמצמת את תחום מגבלות האלמ"ג לעומת התכנית המאושרת.
4. **לקבל את ההשגה בחלקה.** המיגון יבוצע למבנים קיימים ומאושרים. ראו תשובה להשגה עצמית של הרכבת סעיף 3.4. ועדת המשנה רשמה לפניה את תשובת יזם התכנית כי לפנים משורת הדין מבנים במכון ויצמן שמצויים מחוץ לגבולות התכנית ימוגנו.
5. **לקבל את ההשגה בחלקה.** לס' 4.1.2 ג' (5) יתווסף אחרי רפואי, אזרחי, "או ציוד אחר". לאחר המילה "קונפליקט" תוסר המילה "ברור". ולאחר איזכור תקן en50121-2 יתווסף "תקני iec, en, ansi המקובלים ע"י מכון התקנים הישראלי ורשויות המוסמכות לנושא".
6. **לדחות את ההשגה.** ראה חלק מתשובות לס' 3 ו-5 לעיל.
7. **לדחות את ההשגה.** המיקום המדויק של הפורטלים ייקבע לעת התכנון המפורט, שזה השלב בו ישנו המידע התכנוני ברמה הנדרשת להשגה זו. נמסר לוועדה כי קרינה נובעת מהכבל, ואין הבדל אם מדובר בפורטל או עמודי חישמול.
8. **לדחות את ההשגה.** ראה החלטות ועדת המשנה בסעיפים 3 ו-4 לפרק הכללי, וכן ס' 2, 3 ו-5 לעיל.
9. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ראה החלטת ועדה בסעיף 2 להשגת הרכבת (השגה מס' 1).
10. **לקבל את ההשגה בחלקה.** ראה ס' 6 להשגת עמק חפר (השגה מס' 23).
11. **לקבל את ההשגה בחלקה.** לעניין הפטור, ראה החלטת ועדה בסעיף 3.5 להשגת ר"י (השגה מס' 1). האמצעים להפחתת קרינה מפורטים בתסקיר ההשפעה על הסביבה, וכן במסמך התכנית "מתקנים נלווים למערכת החשמול".
12. **סקר הקונפליקטים ממפה מבנים ותשתיות בתחום התכנית לכל אורכה.** מיפוי מפורט למכון ויצמן וסביבתו מפורט בטבלה 12.3 לדרך ב' בכרכי הקונפליקטים. כמו כן, ראה החלטת ועדת המשנה בסעיף 5 לעיל.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

מס' השגה: 85	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: קצא"א	
המייצג: סרגיו הולינגר	
עיקרי ההשגה	
חלק מקווי הדלק של קצא"א המובילים דלק מאילת לחיפה, מקבילים למסילות הרכבת ו/או חוצים אותן. על קצא"א חלים חוקים מחמירים של הגנת הסביבה והיא זקוקה לרצועת עבודה כדי לבדוק את תקינות הצינור ואת אמצעי ההגנה נגד קורוזיה. קווי החשמל עלולים לפגוע בצוותי העבודה בגלל מתח מושרה ו/או העלאת מתח רגעית לאורך הקו, והקורוזיה מזרם חילופין עלולה לפגוע בצנרת עצמה. ההתייחסות בתת"ל לנושאים אלה אינה מספקת ועלולה לפגוע בהם תפעולית ובטיחותית. דורשים: 1. לסמן את קווי הדלק במקומות בהם יש קרבה או הצטלבות בין קו הדלק למסילה. 2. להוסיף להוראות התכנית פרק המתייחס למגבלות הקיימות ברצועת הדלק, כגון: השפעות אלמ"ג, סכנות הקשורות לתקלות בקווי ההולכה של החישמול, השפעת זרמים תועים על קווי הדלק וכו', תוך הצעת סל פתרונות. 3. יש לבצע מיפוי מלא כבר עתה של כל האזורים בהם צפויה סכנה בתיאום עם קצא"א.	
המלצות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה – תכנית זו אינה קובעת ייעודים לקווי דלק. סימונם יהיה בשלב מסמכי התכנון המפורט לפני ביצוע. 2. להשגה מענה בסעיף 4.1.2 ג' בהוראות התכנית לעניין תיאום התשתיות, וכן בסעיף 6.3 נדרש תיאום עם חברות התשתית הראשיות, חברת קצא"א הינה אחת מחברות התשתית. ועדת המשנה רשמה לפנייה כי בעקבות סיכום משותף במשרד התשתיות, החל תהליך של תיאום בין רכבת ישראל לחברות התשתיות והושגו בו הסכמות, בין היתר באשר למינוי יועץ חיצוני לנושא המקבילות והקורוזיה. ראה גם סעיף 9 בפרק הכללי. 3. לקבל את ההשגה בחלקה – התיאום ייערך בשלב הביצוע על פי סעיף 6.3 ה'. מובהר כי בתסקיר ההשפעה על הסביבה ישנו מידע רב לגבי המקומות בהם קיים חשש לקונפליקט. עם זאת, ראה תוספת לענין מיפוי בהחלטת ועדת המשנה בסעיף 9 בפרק הכללי.	

מס' השגה: 86	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: תש"ן	
המייצג: אתי סופר	
עיקרי ההשגה	
1. לאורך כ-80 ק"מ מהמסילות קיימים קווי דלק של תש"ן. יש להשאיר רצועת בטיחות בשטח שלא יפחת מ-5' מכל צד של הקו. יש להותיר את השטח המרוחק 5 מהצינור כשטח ציבורי פתוח ע"מ לאפשר נגישות רציפה לקו הדלק כמתחייב מדרישות הבטיחות. נטיעה של עצים וכל בניה בתחום רצועת קווי הדלק אסורה. 2. יש לסמן את קווי הדלק בתשריט התכנית.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

3. בהוראות התכנית ייכתב שהאיתור המדויק של צנרת הדלק ייעשה בעת הכנת היתר הבניה או תכניות העבודה באמצעות מודד מוסמך בקני"מ של 1:1,000 לפחות.
4. יש לקבל חוות דעת של מומחים בינ"ל לנושא המקבילות וקרבה בין קו דלק למסילות רכבת מחושמלות. כמו כן, מוצע לגבש צוות טכני של מומחים ונציגי החברות כדי להגיע לתפקוד בטוח של המערכות הסמוכות. ההנחיות יהיו בסיס לסקר סיכונים מקיף בנושא.
5. ייקבע בהוראות התכנית כי במקומות בהם קיימת חפיפה בין תוואי צנרת הדלק לתוואי מערכת בקרת דליפות ומערכות קווי תקשורת לאורך קווי הדלק ובין עמודי מתח עליון או עמודי חשמול ותחנות טרנספורמציה, לא יוצא אישור בניה או לא יאושרו מסמכי ביצוע עד שיובטח שהרכבת תבצע העתקת קווי הדלק לאזורים מחוץ להשפעת קווי החשמול, באישור תש"ן. לגבי מערכת הגנה נגד דליפות ותקשורת הרכבת תתקין אמצעים להגנת המערכות הנ"ל, באישור תש"ן.
6. הרכבת תבצע הארכת שריולי הגנה של צנרת הדלק בחציית המסילות את קווי הדלק במקומות בהם השריוולים יהיו קצרים מדי עקב הרחבת דרך שירות ו/או מיקום עמודי חשמל ובהתאם לאישור תש"ן.
7. יערך סקר חישובים וסיכונים על ידי צוות המומחים לעניין השפעה מהשראות אלמ"ג. לאור החישובים, ובמקומות הנדרשים, הרכבת תתקין סרטי אבץ לאורך הצינורות, מוליכי נחושת ללכידת הזרם החוזר ואמצעים נוספים שיומלצו.
8. הרכבת תיתן התחייבות לביצוע ההגנות הנדרשות כתנאי להיתר בניה או אישור מסמכי ביצוע.
9. תנאי להיתר או אישור מסמכי ביצוע יהיה מדידת מצב קיים של פוטנציאלים וזרמים לאורך צנרת הדלק לפני החשמול ותחזור על המדידות לאחר החשמול כדי למדוד את השפעת החשמול על הצנרת. הבדיקות ייערכו בנוכחות נציג תש"ן.
10. תנאי להיתר או מסמכי הביצוע יהיה התקנת מגיני מתח יתר לרכיבי ההגנה הקתודית, בתיאום עם תש"ן.
11. תנאי להיתר יהיה ביטול השפעה שלילית על מערכת ההגנה הקתודית של הצינורות על עמודי החשמול ע"י התקנת מערכת הגנה קתודית מקומית על עמודי החשמול ומתח עליון ויצירת נקודות מדידה וויסות בין מערכות ההגנה הקתודית של תש"ן והרכבת.
12. כל הפעולות המתקנות שיבוצעו על ידי הרכבת יהיו בהתאם למהדורה המעודכנת של התקנים שלהלן: NACE, חוק החשמל, תקני הבטיחות של תש"ן, תקן הרכבת הגרמנית בנושא חישמול, ובאישור של תש"ן לפני תחילת העבודה.
13. בעת הטיפול בצנרת הדלק של תש"ן או בעת תקלה/דליפה מהצינור, תופסק תנועת הרכבות בקטע הנדרש, לפי נוהל מאושר מראש שיוכן על ידי הרכבת ותש"ן.

המלצות ועדת המשנה

1. ההשגה אינה רלוונטית לתכנית מאחר והתכנית אינה משנה תוואים קיימים.
2. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 1 בהשגה מס' 85 של קצא"א.
3. ראו תשובה לסעיף 3 בהשגת קצא"א.



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

12-4. לדחות את ההשגות. ראו תשובה לסעיף 2 בהשגת קצא"א.
13. ההשגה אינה מעניינה של התת"ל. על הנושא להיפתר במסגרת תיאום תפעולי בין החברות.

מס' השגה: 87	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: עו"ד דיאמנט בשם דניאל יצחקי תעשיות עץ - חדרה	
המייצג: עו"ד יהושע דיאמנט	
עיקרי ההשגה	
1. המשיג דניאל יצחקי תעשיות עץ בע"מ הינו בעלים של מקרקעין בגוש 10571 חלקה 73 בחדרה – החלקה כלולה בתכנית חד/1300 שהתת"ל אינה מתחשבת בה. 2. לא בוצע ניתוח כלכלי בדבר כדאיות פרויקט החשמול. לפיכך גם אי אפשר להשוות את תועלת הפרויקט ביחס לתביעות פיצויים שיוגשו. 3. החישמול יגרום לפליטת קרינה חשמלית שתגביל את השימושים לאורך המסילה. 4. החישמול ינתק את המקרקעין מהסביבה התכנונית תוך פגיעה בזכויות יסוד וקניין. 5. אישור התכנית יגרום לירידת ערך המקרקעין הגובלים במסילה ויביא לתביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק ויפגע באפשרויות המימוש של בעלי הקרקע. על פי הפסיקה פגיעה צריכה להיות מידתית. 6. צריך לערוך סקר פרטני של ההשלכות על בניינים קיימים ומתוכננים ולהפקידו להשגות הציבור.	
המלצות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. בין המסילה לחלקת המשיג קיימים מרכז תחבורה ודרך, כך שהרכבת אינה מטילה עליה מגבלות. 2. לדחות את ההשגה. ראו ס' 13 לפרק הכללי. 3. לדחות את ההשגה. ראו ס' 2 בפרק הכללי וכן ס' 2 לפרק הכללי. 4. לדחות את ההשגה. מדובר בשינוי טכנולוגי בלבד באמצעות תוספת עמודי חשמול מעל המסילות הקיימות והמאושרות. 5. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 בפרק הכללי. 6. לדחות את ההשגה. המבנים שבתחום התכנית ועשויים להיות מושפעים מהתכנית סומנו בסקר הקונפליקטים. סל האמצעים לצמצום השפעות קרינה מפורט במסמכי התכנית שפורסמו לעיון הציבור, ובשלב מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע ייבחן כל מקרה לגופו בהתאם לנתונים העדכניים.	

מס' השגה: 88	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: עו"ד דיאמנט בשם דניאל יצחקי תעשיות עץ בע"מ – אשדוד	
המייצג: עו"ד דיאמנט	

126 ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 15525-2013)

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

עיקרי ההשגה

1. המשיגים הם בעלים של חלקה 19 בגוש 460 במועצה אזורית חבל יבנה הכלולים בתכנית מ.ש.מ/87 שתת"ל 18 מתעלמת ממנה.
2. לא בוצע ניתוח כלכלי בדבר כדאיות פרויקט החשמול. לפיכך גם אם אפשר להשוות את תועלת הפרויקט ביחס לתביעות פיצויים שיוגשו.
3. החישמול יגרום לפליטת קרינה חשמלית שתגביל את השימושים לאורך המסילה.
4. החישמול ינתק את המקרקעין מהסביבה התכנונית תוך פגיעה בזכויות יסוד וקניין.
5. אישור התכנית יגרום לירידת ערך המקרקעין הגובלים במסילה ויביא לתביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק מאור ויפגע באפשרויות המימוש של בעלי הקרקע על פי הפסיקה פגיעה צריכה להיות מידתית.
6. צריך לערוך סקר פרטני של ההשלכות על בניינים קיימים ומתוכננים ולהפקידו להשגות הציבור.

המלצות ועדת המשנה

1. לדחות את ההשגה. חלקת המשיג נמצאת מחוץ למגבלות הבניה של התת"ל ולכן ההשגה אינה רלוונטית.
2. לדחות את ההשגה. ראה ס' 2 להשגה מס' 87.
3. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 1 לעיל.
4. לדחות את ההשגה. ראה ס' 4 להשגה מס' 87.
5. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 לפרק הכללי.
6. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 6 להשגה מס' 87.

מס' השגה: 89	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: עו"ד דיאמנט בשם דניאל יצחקי תעשיות עץ בע"מ – רחובות	
המייצג: עו"ד דיאמנט	
עיקרי ההשגה	
1. המשיגים הם בעלים של חלקות 42-43 בגוש 3695 ברחובות הכלולים בתכנית רח/2005/י' שתת"ל 18 מתעלמת ממנה. 2. לא בוצע ניתוח כלכלי בדבר כדאיות פרויקט החשמול. לפיכך גם אם אפשר להשוות את תועלת הפרויקט ביחס לתביעות פיצויים שיוגשו. 3. החישמול יגרום לפליטת קרינה חשמלית שתגביל את השימושים לאורך המסילה. 4. החישמול ינתק את המקרקעין מהסביבה התכנונית תוך פגיעה בזכויות יסוד וקניין. 5. אישור התכנית יגרום לירידת ערך המקרקעין הגובלים במסילה ויביא לתביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק מאור ויפגע באפשרויות המימוש של בעלי הקרקע – תכניות שיוזמת העיריה מדרום למסילה לפי מח. על פי הפסיקה פגיעה צריכה להיות מידתית. 6. צריך לערוך סקר פרטני של ההשלכות על בניינים קיימים ומתוכננים ולהפקידו להשגות הציבור.	
המלצות ועדת המשנה	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

1. לדחות את ההשגה. על חלקות המשיג חלים קווי בנין מכח תכנית מח/120, ותת"ל 18 אף מקטינה את מרווח הביטחון. הבניינים האמורים סומנו להריסה בתכנית מח/120, אולם הם מסומנים בתת"ל כחזית עם הוראות מיוחדות ולכן כל עוד הם קיימים בשימוש חורג הם ימוגנו על ידי הרכבת.
2. לדחות את ההשגה. ראה ס' 13 לפרק הכללי.
3. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 3 להשגה מס' 87.
4. לדחות את ההשגה. ראה ס' 4 להשגה מס' 87.
5. לדחות את ההשגה. ראה ס' 5 להשגה מס' 87.
6. לדחות את ההשגה. ראה ס' 6 להשגה מס' 87.

מס' השגה: 90	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: עו"ד דיאמנט בשם דניאל יצחקי – רמת השרון	
המייצג: עו"ד דיאמנט	
עיקרי ההשגה	
1. המשיגים הם בעלים של חלקה 59 בגוש 6604 ברמת השרון הכלולה בתכנית רש/760 שתת"ל 18 מתעלמת ממנה. 2. לא בוצע ניתוח כלכלי בדבר כדאיות פרויקט החשמול. לפיכך גם אם אפשר להשוות את תועלת הפרויקט ביחס לתביעות פיצויים שיוגשו. 3. החישמול יגרום לפליטת קרינה חשמלית שתגביל את השימושים לאורך המסילה. 4. החישמול ינתק את המקרקעין מהסביבה התכנונית תוך פגיעה בזכויות יסוד וקניין. 5. אישור התכנית יגרום לירידת ערך המקרקעין הגובלים במסילה ויביא לתביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק מאור ויפגע באפשרויות המימוש של בעלי הקרקע. על פי הפסיקה פגיעה צריכה להיות מידתית. 6. צריך לערוך סקר פרטני של ההשלכות על בניינים קיימים ומתוכננים ולהפקידו להשגות הציבור.	
המלצות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. המסילה בקטע זה עוברת בין נתיבי האילון ואינה מטילה מגבלות על חלקות המשיג. 2. לדחות את ההשגה. ראה ס' 13 לפרק הכללי. 3. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 1 לעיל. 4. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 1 לעיל. 5. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 12 לפרק הכללי. 6. לדחות את ההשגה. ראה ס' 6 להשגה מס' 87.	

מס' השגה: 91	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: עו"ד דיאמנט בשם מגדלי מירב - רמת השרון	
המייצג: עו"ד דיאמנט	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

עיקרי ההשגה
1. המשיגים הם בעלים של חלקה 19 בגוש 6595 ברמת השרון הכלולים בתב"ע רש./760. 2. לא בוצע ניתוח כלכלי בדבר כדאיות פרויקט החשמול. לפיכך גם אם אפשר להשוות את תועלת הפרויקט ביחס לתביעות פיצויים שיוגשו. 3. החישמול יגרום לפליטת קרינה חשמלית שתגביל את השימושים לאורך המסילה. 4. החישמול ינתק את המקרקעין מהסביבה התכנונית תוך פגיעה בזכויות יסוד וקנין. 5. אישור התכנית יגרום לירידת ערך המקרקעין הגובלים במסילה ויביא לתביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק מאור ויפגע באפשרויות המימוש של בעלי הקרקע. על פי הפסיקה פגיעה צריכה להיות מידתית. 6. צריך לערוך סקר פרטני של ההשלכות על בניינים קיימים ומתוכננים ולהפקידו להשגות הציבור.
המלצות ועדת המשנה
1. לדחות את ההשגה. ראה ס' 1 להשגה מס' 87. 2. לדחות את ההשגה. ראה ס' 13 לפרק הכללי. 3. לדחות את ההשגה. ראה ס' 3 להשגה מס' 87. 4. לדחות את ההשגה. ראה ס' 4 להשגה מס' 87. 5. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 לפרק הכללי. 6. לדחות את ההשגה. ראה ס' 6 להשגה מס' 87.

מס' השגה: 92	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: עו"ד דיאמנט בשם יורשי שרה שמלצר וג'ורא רונבאום – הוד השרון	
המייצג: עו"ד דיאמנט	
עיקרי ההשגה	
1. המשיגים הם בעלים של חלקה 48 בגוש 6407 בהוד השרון. 2. לא בוצע ניתוח כלכלי בדבר כדאיות פרויקט החשמול. לפיכך גם אם אפשר להשוות את תועלת הפרויקט ביחס לתביעות פיצויים שיוגשו. 3. החישמול יגרום לפליטת קרינה חשמלית שתגביל את השימושים לאורך המסילה. 4. החישמול ינתק את המקרקעין מהסביבה התכנונית תוך פגיעה בזכויות יסוד וקנין. 5. אישור התכנית יגרום לירידת ערך המקרקעין הגובלים במסילה ויביא לתביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק מאור ויפגע באפשרויות המימוש של בעלי הקרקע. על פי הפסיקה פגיעה צריכה להיות מידתית. 6. צריך לערוך סקר פרטני של ההשלכות על בניינים קיימים ומתוכננים ולהפקידו להשגות הציבור.	
המלצות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה. המסילה בקטע זה עוברת בין נתיבי כביש 531 ואינה מטילה מגבלות על חלקות המשיג. 2. לדחות את ההשגה. ראה ס' 13 לפרק הכללי. 3. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 1 לעיל. 4. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 1 לעיל. 5. לדחות את ההשגה. ראה ס' 12 לפרק הכללי.	



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

6. לדחות את ההשגה. ראה ס' 6 להשגה מס' 87.

מס' השגה: 93	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: עו"ד דיאמנט בשם חברת רמיד את בנימין בע"מ – בני ברק	
המייצג: עו"ד דיאמנט	
עיקרי ההשגה	
1. המשיגים הם בעלים של חלקה 84 בגוש 6643 ושל חלק מחלקה 3 בגוש 6642 בבני ברק שעליהן בנויות ממגורות חיטה וסויה ותת"ל 18 מתעלמת מקיומן, ומהצרכים שלהן: הזנה ממסילת הברזל, שטחי קרקע למשקל משאיות ולתמרון משאיות. 2. לא בוצע ניתוח כלכלי בדבר כדאיות פרויקט החשמול. לפיכך גם אם אפשר להשוות את תועלת הפרויקט ביחס לתביעות פיצויים שיוגשו. 3. החישמול יגרום לפליטת קרינה חשמלית שתגביל את השימושים לאורך המסילה. 4. החישמול ינתק את המקרקעין מהסביבה התכנונית תוך פגיעה בזכויות יסוד וקנין. 5. אישור התכנית יגרום לירידת ערך המקרקעין הגובלים במסילה ויביא לתביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק מאור ויפגע באפשרויות המימוש של בעלי הקרקע. על פי הפסיקה פגיעה צריכה להיות מידתית. 6. צריך לערוך סקר פרטני של ההשלכות על בניינים קיימים ומתוכננים ולהפקידו להשגות הציבור.	
המלצות ועדת המשנה	
1. לקבל את ההשגה בחלקה. ראה ס' להשגת ממגורות ומכוניות בע"מ (השגה מס' 10). 2. לדחות את ההשגה. ראה ס' 13 לפרק הכללי. 3. לדחות את ההשגה. ראה ס' 1 לעיל. 4. לדחות את ההשגה. ראה ס' 1 לעיל. 5. לדחות את ההשגה. ראה סעיף 12 לפרק הכללי. 6. לדחות את ההשגה. ראה ס' 6 להשגה מס' 87.	

מס' השגה: 94	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: רשות העתיקות	
המייצג: עו"ד דניאל גלס, אמיר גנור, רם שואף	
עיקרי ההשגה	
1. חלק מתחום התכנית עולה על אתרי עתיקות. אין התנגדות עקרונית לתכנית אולם היא לא תואמה עם רשות העתיקות ואינה מתחשבת באתרי העתיקות שבתחום התכנית, ובמיוחד אין הבחנה בין אתרי עתיקות שהם תלים ואתרים ייחודיים. כתוצאה מחוסר התיאום, ייתכן ולא ניתן יהיה לבצע את התכנית. גם בית המשפט הדגיש את הצורך בכך. 2. לבד מן הפגיעה הפיזית באתרי עתיקות, עלולה להיות גם פגיעה נופית במקומות בהם המסילה עוברת ליד אתרים ארכיאולוגיים. 3. יש לתקן את סעיף 6.5 בהוראות, ולנסח אותו כדלהלן: "כל עבודה בשטח הכלול באתר עתיקות מוכרז כדן, תתואם ותבוצע רק לאחר קבלת אישור מנהל רשות העתיקות כמתחייב ובכפוף להוראת חוק העתיקות, התשל"ח-1978.	

130 ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 15525-2013)

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

המלצות ועדת המשנה	
1. לדחות את ההשגה – חישמול המסילות נעשה בתוך תוואי מסילות קיימות. אתרי העתיקות הקיימים מסומנים בתשריט מצב מאושר. לעניין שטחי התה"רים, מענה בסעיף 6.5 להוראות התכנית. 2. לדחות את ההשגה. פרק 4.3 בתסקיר ניתח את המכלולים הנופיים המאגדים בתוכם את האתרים הארכיאולוגיים – תל עכו, תל באר שבע ותל מגידו אינם כלולים בתכנית. תל עכו כלול, אולם הרחבת המסילה בקטע זה אושרה בתכנית אחרת שבמסגרתה נערך תיאום עם רשות העתיקות. בכל מקרה, ועדת המשנה שקלה את התכנית על כל היבטיה, לרבות הפגיעה הנופית, ראו ס' 1 לפרק הכללי. 3. לקבל את ההשגה – נוסח סעיף 6.5 יותאם לנוסח מבא"ת המתוקן.	

מס' השגה: 95	תאריך שימוע: 31.1.13
המשיגים: תאגיד מי כרמל	
המייצג: המשיגים לא הגיעו. השגתם הוקראה.	
עיקרי ההשגה	
1. יש לצרף נספח מים וביוב ולציין בו את תשתיות המים והביוב של מי כרמל המשרתות את העיר חיפה. 2. אין הבהרות לגבי השפעת החישמול על קווי צנרות של התשתיות הנ"ל. ההתייחסות בסעיף 4.1.2 ג' (2) אינה מספקת: יש להכין דוח/חוות דעת מומחים בתחום קורוזיה ומניעת ההשפעות על צנרת המתכת התת-קרקעית לפי תקנים רלוונטיים. מי כרמל תהיה רשאית להגיש הבהרות לחוות הדעת. 3. אם יהיה צורך בהקטנת ההשפעה, היא תבוצע על ידי רכבת ישראל ועל חשבונה. 4. הקו הכחול של התכנית דורס תחנת שאיבה ראשית לביוב דולפין המוקמת בימים אלו מתוקף היתר בניה כחוק.	
המלצות ועדת המשנה	
1. להשגה מענה בהוראות התכנית. תיאום ייערך בשלב הביצוע על פי סעיף 4.1.2 ג'. ראה ס' 9 לפרק הכללי. 2. לקבל בחלקה את ההשגה. ראה ס' 9 לפרק הכללי. 3. להשגה מענה בהוראות התכנית סעיף 4.1.2 ג'. 4. לדחות את ההשגה. התכנית אינה פוגעת בתכניות תקפות או מבנים שנבנו על פי היתר כדין. ככל שישנן השפעות של החשמול עליו, הן יטופלו בעת התכנון לביצוע, לפי סעיפים 4.1.2 ג' ו-6.3.	

131 ישיבת ועדת המשנה להשגות מס' 28/2013 מיום 4.8.2013 (תש 15525-2013)

פרוטוקול זה אושר על ידי חברי הוועדה בישיבתם ביום 04.08.2013



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

החלטות הוועדה:

1. החלטת ביניים:

הצעת היו"ר:

ועדת המשנה שוקלת את עמדתה בנוגע להשגת הרכבת על מנת לאפשר גמישות לעת הקמת המערכת באמצעות הרחבת זכויות הבניה לתה"רים. על מנת שהוועדה תוכל לקבל החלטה מושכלת לדחות או לקבל את ההשגה, נדרש היזם להציג, תוך 30 יום, עדכון לנספח הבינוי ולבחינה הנופית לכל תה"ר, תוך התייחסות לעקרונות התכנוניים שנקבעו בתסקיר ההשפעה על הסביבה. הוועדה מנחה לשמר ככל הניתן את מסת הבינוי כפי שהייתה בתכנית שהועברה להערות והשגות. בנוסף, הוועדה מורה לבחון ייעול השימוש בקרקע באמצעות בינוי בתת הקרקע לעומת הגבהת התה"רים והגדלת שטחם. ועדת המשנה להערות ולהשגות תבחן את השינויים המבוקשים לתה"רים. ככל שהיא תשתכנע שהחומר שיוגש בפניה עונה על דרישותיה וניתן לקדמו, יפורסם השינוי לפי ס' 106 ב' לפרק זמן של 14 יום בלבד באופן של פרסום תכנית לתשתית לאומית.

ועדת המשנה תביא בפני מליאת הוועדה את המלצתה באם לכלול את השינוי המוצע בתכנית.

ככל שהחומר לא יוגש במועד שנקבע, ההשגה תידחה.

הצעת החלטה נגדית של נציג השר להגנת הסביבה:

נושא התה"רים נבחן באופן מקיף בתסקיר כתשתית הנחוצה לצורך מערכת החשמול אך לא השלכות לא מבוטלות בעיקר בנושא הנופי. בהשגת הרכבת, לא נשמעו טענות של ממש המניחות את דעת הוועדה כי אכן נדרשת תוספת זכויות בקונטור של מבני התה"ר ובחזית החמישית באופן שעלול ליצור מפגע חזותי גדול יותר ולכן מבקש לדחות את ההשגה.

בעד החלטת היו"ר – 2

בעד החלטת נציג השר – 1

נמנע – 1

התקבלה החלטת היו"ר.

2. החלטה:



הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות

הוועדה, לאחר ששמעה באריכות את ההשגות שהוגשו לתכנית, את תשובות היזם ובחנה את הטענות כולן, קיבלה החלטותיה הן בנושאים הכלליים והעקרוניים והן בנושאים הפרטניים כמפורט לעיל. הוועדה סבורה שהחלטותיה מאזנות בין צרכי היזם לבין טענות המשיגים, ואף משפרות את התכנית והוראותיה ברבות מהסוגיות שהועלו בשימועים.

ועדת המשנה ממליצה למליאה לאמץ את החלטותיה ולהעביר את התכנית לאישור הממשלה, בכפוף לתיקונים הנובעים מהחלטות אלה, לרבות תיקונים טכניים ועריכת התכנית ובכפוף להחלטת הביניים לעיל לעניין התה"רים.

אם תמצא אי התאמה בין החלטות הוועדה בפרק הכללי ובין החלטותיה בהתייחסות מפורטת להערות ולהשגות, תגברנה החלטותיה בפרק הכללי, למעט סעיף 14.

יו"ר הוועדה מודה לצוות המקצועי ולחברי הוועדה של שנרתמו לביצוע הליך השימועים והקדישו מזמנם ומרצם להשלמת ההליך.

ההחלטה התקבלה פה אחד.

נאוה אלינסקי

מ"מ יו"ר הוועדה לתשתיות לאומיות

רנן סהר

מרכז הפרויקט, הוועדה לתשתיות לאומיות