

# אלון אשר - משרד עורכי דין

3 במרץ 2019

לכבוד

הועדה המחוזית לתכנון ובניה – מחוז מרכז

קרית הממשלה רמלה

רחוב הרצל 91

רמלה 72430

במייל: [guyka@iplan.gov.il](mailto:guyka@iplan.gov.il)

א.ג.נ.,

## הנדון: התנגדות לתוכנית מעבר אייל (הרחבה) מ"ק 300931

מוגשת בזאת התנגדותה של המועצה המקומית כוכב יאיר – צור יגאל (להלן: "המועצה") לבקשה להיתר בניה להרחבת מתקן בטחוני (להלן: "תכנית ההרחבה"); שם הבקשה מעבר אייל (הרחבה) מ"ק 3000931 (להלן: "הבקשה").

### הקדמה

1. המדובר על בקשה להרחבת המעבר הרגלי של הולכי רגל הנמצא בפאתי העיר קלקיליה בצד הצפון מזרחי של העיר (להלן: "מעבר אייל").
2. מעבר אייל מהווה תחנת מעבר רגלי הנועד לאפשר מעבר של הולכי רגל, בין שטחי יו"ש לשטח מדינת ישראל באופן מאובטח ושימנע מעבר אמצעי וגורמי טרור אל תוך שטחי מדינת ישראל.
3. מעבר אייל כמו גם מעברים נוספים הפזורים במרחב יו"ש מתופעלים על ידי מנהלת המעברים הכפופה ישירות למשרד הביטחון. מאתר האינטרנט של רשות המעברים נלמד כי במרחב יו"ש קיימים 16 מעברים אשר חלקם מאפשרים מעבר הולכי רגל בלבד, חלקם מעבר לכלי רכב בלבד וחלקם מעבר משולב של כלי רכב והולכי רגל.
4. במקור, בשל מיקומו וגודלו היה מעבר אייל אמור לשרת כמה אלפים בודדים של הולכי רגל אלא שבפועל מנתוני רשות המעברים עולה כי מעבר אייל הפך למעבר העמוס ביותר בכל מרחב יו"ש. בעוד שבמרבית המעברים מדובר על מעבר של כמה מאות או מספר אלפים בודדים של הולכי רגל, במעבר אייל מדובר בתנועה של כ- 12,000 עד 15,000 הולכי רגל ביום!! ולמעלה מ- 3,000,000,000 הולכי רגל בשנה.

5. מתשריט תכנית ההרחבה נלמד כי הבקשה להגדלת מעבר אייל כרוכה בשינוי דרמטי באופי המעבר. על פי התכנית המדובר על הגדלת המעבר כך שיאפשר מעבר לעשרות אלפי הולכי רגל ביום והעברתם באמצעות מסופי אוטובוסים ומיניבוסים אל מרכז הארץ. בנוסף ועל פי התכנית יאפשר המעבר כניסת כלי רכב וסחורות בנפח לא ידוע באמצעות הקמת מתחם חדש לבידוק כלי רכב שלא היה קיים קודם לכן ומשנה לחלוטין את אופי המתחם.
6. יהיה זה קל לשער כי נוכח הקמתו של מסוף מעבר אדיר מימדים כפי שמתוכנן על פי הבקשה, יתנקז מרבית המעבר של הולכי הרגל משטחי יו"ש לשטחי מדינת ישראל במעבר זה, באופן שיצמצם כמעט באופן מוחלט את מעבר של פועלים משטחי יו"ש לשטחי מדינת ישראל באמצעות המעברים הנוספים הקיימים כיום. במילים אחרות תחת פיזור כניסת פועלים בשעות הבוקר בין 16 מעברים הפזורים כיום במרחב יו"ש, יתבצע מעבר של פועלים הולכי רגל כמעט אך ורק באמצעות מעבר אייל.
7. לפיכך מתנגדת המועצה לכל הרחבה של מעבר אייל העמוס ממילא נוכח הפגיעה החמורה באורך חייהם ובקניינם של תושבי המועצה ובמיוחד הרחבתו כך שיאפשר כניסת כלי רכב.
8. נימוקי הבקשה כורכים אי חוקיות, חוסר סבירות, פגמים בתכנית וכיוצ"ב אשר כל אחד מהם ובוודאי בהצטברותם יחדיו, יש לטענת המועצה כדי להביא לביטול תכנית ההרחבה ו/או דחייתה ולחלופין בלבד ומתוך זהירות לתיקון התכנית המוצעת, כאשר נוכח התיקונים המהותיים המתבקשים יש להורות על ביטולה.

### טענה מקדמית

9. המועצה תטען כטענה מקדמית כי אין לועדה המחוזית לתכנון ובניה/ לועדה למתקנים בטחוניים (ולמ"ב) הסמכות להגיש ולדון בבקשה שכן המדובר בבקשה אשר בחלקה מיועדת לביצוע באזור הגדה המערבית (להלן: "האזור") אשר בו אין לועדה המחוזית סמכות שיפוט.
10. על אזור הגדה המערבית חלות הוראות החוק הירדני כפי שהיו בתוקף ביום 7.6.1967 בהתאם למנשר בדבר נטילת השלטון על ידי צה"ל (מנשר מס' 1) והמנשר בדבר סדרי שלטון ומשפט (יהודה והשומרון) (מס' 2) תשכ"ז – 1967.
- ראו ה"פ 528/96 ועד מקומי חשמונאים נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה מטה בנימין.
11. החקיקה הירדנית הרלוונטית החלה באזור הינה חוק תכנון ערים, כפרים ובניינים (חוק זמני) מס' (79) לשנת 1966 (להלן: "חוק התכנון הירדני") וכן תחיקת הבטחון והפסיקה (להלן: דיני התכנון והבניה באזור").

12. חוק התכנון הירדני כונן את מוסדות התכנון והבניה באזור במערכת אשר כוללת את מועצת התכנון העליונה (מת"ע), ועדה מחוזית לתכנון הערים (להלן: "הועדה המחוזית") וועדות מקומיות.  
על פי חוק התכנון הירדני קיימות 3 מדרגי תכנון עיקריים: תוכניות אזוריות, תוכניות מתאר ותוכניות מפורטות. החוק קובע את חלוקת העבודה והסמכויות בין מוסדות התכנון בכל הנוגע להליכי האישור של תוכניות התיכנון השונות.

13. בהסדר שבחוק התכנון הירדני הוכנסו שינויים על ידי תחיקת הבטחון. דבר חקיקה המרכזי בעניין זה הינו הצו בדבר חוק תכנון ערים, כפרים ובניינים (יהודה ושומרון) (מס' 418) התשל"א – 1971 אשר במהלך השנים הוכנסו בו תיקונים שונים. בין היתר יצר צו 418 שינוי במבנה מוסדות התכנון באזור. סעיף 2 (2) לצו קובע, כי הסמכויות שניתנו בחוק התכנון הירדני לועדה המחוזית יהיו נתונות למועצת התכנון העליונה. במילים אחרות צו 418 ביטל את הועדה המחוזית והעביר את סמכויותיה למועצת התכנון העליונה. בהמשך הוסף לצו 418 סעיף 7 א' הקובע כי מועצת התכנון העליונה מוסמכת להקים ועדות משנה ולאצול להם את סמכויותיה.

14. מכאן כי בהתאם לחוק התכנון הירדני ותחיקת הבטחון שתוקקה לאחריו, הסמכות להוצאת היתרים למבנים הנמצאים במרחב הכפרי של יו"ש הינה למת"ע או לאחת מהוועדות המשנה בהתאם להאצלת הסמכויות שהוענקו לה.

15. פועל יוצא מהאמור כי מתן היתר לתוכנית שבה חלק מהמבנים נמצא "באזור" הגדה המערבית אינו בסמכות הועדה המחוזית לתכנון ובניה כי אם למועצת התכנון העליונה או לאחת מהוועדות שהוסמכו לצורך כך.

### טעמי ההתנגדות

ע"מ 2408/05

16. טרם נצלול אל טעמי ההתנגדות המרכזיים יש מקום להביא בהרחבה את דברי בית המשפט העליון בתיק ע"מ 2408/05 הושעיה ישוב קהילתי כפרי של איגוד המושבים של הפועל מזרחי ג' מדינת ישראל – משרד הבטחון הועדה למתקנים בטחוניים שליד הועדה המחוזית לתכנון ובניה, הועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז צפון (ניתן ביום 4.2.2007) (להלן: "פרשת הושעיה") והמתייחס למתן היתרים במסגרת פרק ו' בחוק התכנון והבניה הוא הפרק הדן בהגשת בקשות להיתר למתקנים בטחוניים ומסלולי טיסה.

17. בפרשת הושעיה דן בית המשפט בפרשנות הוראות החוק המתייחסות להיתר למתקן בטחוני (מחנה צבאי גדול בסמוך לישוב הושעיה). במקום שבו אמור היה לקום המתקן הבטחוני, חלה תכנית מתאר מחוזית שיעדה את הקרקע ליער. העותרים שם טענו כי ההיתר ניתן שלא כדין וכי מדובר בהיתר לשימוש חורג וככזה עליו להיות מוגבל בזמן עד שמשד הבטחון יפקיד תכנית שתסדיר את תכנית המתאר החלה במקום.

בית המשפט קבע בין היתר כי ההיתר אינו כלי תכנוני ולכן גם על היתר למתקן בטחוני חל הכלל על פיו על הרישוי להיות תואם את הנורמה התכנונית. ההיתר אינו שקול לתוכנית, וההכרח להשתמש בו בניגוד לתכנית קיימת יחול רק מטעמים של בטחון המדינה. פסק הדין מלמד גזירה שווה לפסק הדין בתיק ע"א 1528/05 רשות הנמלים והרכבות – רכבת ישראל נ' אביגדורוב. באותו פסק דין נקבע כי אף שלרשות נתונה הסמכות להפקיע קרקעות, אין זה אומר כי תמיד ראוי לפעול כך. שיקול הדעת של הרשות נתון לביקורתו של בית המשפט בשאלה אם נפלו פגמים לפי כללי המשפט המנהלי כגון חוסר סבירות מוסר מידתיות או פגמים אחרים.

18. בסעיף ה' (2) בפסק הדין בפרשת הושעיה נקבע: **"ההסדר שבפרק ו' מבכר את שיקולי בטחון המדינה על פני האינטרסים והזכויות הנוגדים לו, עד כדי השמטתן – במידה רבה ביותר – של אבני היסוד של דיני התכנון והבניה: השקיפות, זכות ההתנגדות וכפיפות היתר הבניה לתוכניות."**

19. יחד עם זאת בפסק הדין בפרשת הושעיה, דן בית המשפט בשינוי שחל במהלך השנים בגישה למערכת הבטחון ולנושא ביטחון אל מול משקלן של זכויות האדם ונושאי איכות הסביבה המקבלים משקל משמעותי בשנים אחרונות. בעקבות פסק הדין בפרשת הושעיה הביעו בתי המשפט השונים את דעתם לגבי הוראות פרק ו' ואף קראו למחוקק לגבש הסדר חדש התואם את רוח התקופה להליכי הרישוי והתכנון של מתחם בטחוני. עת"מ (ב"ש) 395/07 אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנת הסביבה נ' משרד הבטחון ואח' (ניתן ביום 3.1.2008) (להלן: **"פס"ד עיר הבהד"ים"**).

עוד נקבע בפרשת הושעיה כי:

**"ככול שהאופי של המתקן הוא "אזרחי" יותר, כך על הולמ"ב להפעיל את שיקול דעתה באופן "אזרחי" יותר, תוך שמירה מידתית על עקרונות היסוד של התכנון והבניה."**

20. בסעיף ה' (19) בפסק הדין בפרשת הושעיה נידון בין היתר תפקידה של הולמ"ב ושיקול דעתה במתן היתר למתקן בטחוני.

**"הולמ"ב מתודעת, כאמור, אך אל מיקומו ואל ייעודו של המיתקן. שנית, המחוקק לא קבע כי בהרכב הולמ"ב ייכלל איש מקצוע היכול לרדת לעומקם של הפרטים הטכניים וההנדסיים, וכבר ציינו לעיל כי ההרכב כולל נציגים מוסדיים אך אין אפיון למקצועם (אין זה שלא רצוי כי יהיו אנשי תכנון ובניה, ואדרבה). ואולם, על הולמ"ב לשקול את האינטרס הביטחוני אל מול שיקולי תכנון ואזוריים כלליים יותר; לא בכדי הריחי אורגן של הועדה המחוזית, ששיקוליו התכנוניים חולשים על המרחב כולו. על הולמ"ב לערוך איזון בין מידת חיוניותו הביטחונית של המתקן והדחיפות שבהקמתו מזה, לבין שיקולי התכנון והפגיעה בפרט או בציבור הכללי מזה. על ידי התחקות אחר ייעודו של המתקן, על הולמ"ב כגוף מקצועי ליתן דעתה להיתכנות של פגיעה בשני המתקן (קרינה, חומרי נפץ, רעש וכדומה), ושל פגיעה בערכי טבע ונוף, אינטרסים הקשורים בשמירה על קרקע חקלאית."**

נקבע כי על הולמ"ב לשקול שיקולים שונים ולערוך איזון בין הצורך הבטחוני לאור מיקומו וייעודו של המתקן לבין שיקולי התכנון והפגיעה בפרט ובציבור עקב הקמתו של המתקן.

21. ומן הכלל אל הפרט המדובר על מתקן שכאמור הינו "אזרחי" במהותו (מתקן למעבר הולכי רגל וכלי רכב) אשר מיועד להיות ממוקם על השטחים החקלאיים של קיבוץ אייל. בשים לב לטענה המקדמית בדבר מיקומו של חלק מהמתקן בשטחי יהודה ושומרון, לא ניתן לאפשר הוצאת היתר למתקן בניגוד לתכנית התקפה במקום ותוך סטיה ניכרת ממנה במיוחד נוכח הטענה בדבר "אזרחיותו של המתקן".

22. החלטה אשר כפועל יוצא ממנה משנה באופן דרמטי את אופיו של המתקן ואשר יש בה כדי ליצור עומס תחבורתי ומפגעי סביבה נוספים ואשר בעקבותיה יתנקזו מרבית כניסת הולכי הרגל ביו"ש אל מעבר אייל בניגוד לפיזור הקיים כיום הינה בלתי סבירה ושאינן לקבלה.

### אי שיתוף ציבור התושבים

23. המועצה תטען בנוסף כי נוכח ההשפעה מרחיקת הלכת של הבקשה להיתר והאפשרות כי יוקם בסמוך לביתם מתקן העתיד לשמש מעבר לרוב רובם של פועלים העוברים משטחי הרשות הפלסטינאית לשטחי ארץ ישראל, היה מקום לשותף את הציבור באופן יזום בשלבי אישור התכנית.

24. התפיסה המצדדת בשיתוף הציבור בהליכי תכנון נולדה מן ההבנה שיש לתת לציבור המושפע מהתוכנית את הזכות להיות מעורב במערכת קבלת החלטות המשליכות באופן ישיר על חייו בכלל, וקניינו בפרט. תפיסה זו מבוססת על עקרונות דמוקרטיים המייצגים מודלים של שקיפות ושיתוף בקבלת החלטות הרשות, והנחה שהתוצר התכנוני הסופי של תהליך זה ינפק מענה מוצלח יותר לצרכים של אותו ציבור ואו גורמים בעלי עניין אליהם הוא מתייחס.

25. עמד על כך ד"ר שמואל רוויטל בספרו דיני התכנון והבניה [הוצאת סדן] עמ' 106ב' – 106ג', כדלהלן:

*"..היות שרשויות התכנון אינן עושות בשלהן אלא בשל הציבור, ממילא – כך נפסק – נדרש ההליך התכנוני לקיים שני עקרונות: ראשית – קיום הליך תכנוני "שקוף" ופתוח לעיני הכלל אגב העמדת מעשי המתכנן תחת שבט ביקורתו של הציבור. "הציבור זכאי שידע על הדרך שבה מתנהלים נכסיו, ולענייננו, מה נעשה בנכסי הטבע והנוף השייכים לקהילה כולה. וכשם שנאמן חייב בחובת דיווח לנהנים... כן הן רשויות התכנון שחייבות הן לדווח לציבור על מהלכי התכנון – בודאי כך מהלכי תכנון רחבי – היקף – שהן הוגות, מתכננות ומבצעות מעת לעת. חובה היא המוטלת על הרשויות לפעול בשקיפות, שרק כך יוכלו הנהנים לדעת מה מתכוונות הן לעשות ומה הן תוכניותיהן. לא לאחר מעשה אלא לפני מעשה, שרק כך יוכל הציבור לבקר את פעולותיהן*

ולהשיא עצות טובות" (עע"מ 10112/02 אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנת הסביבה נ' הוועדה המחוזית לתכנון ובניה, מחוז ירושלים פ"ד נח(2)817).

שנית, - "בצדו של עקרון השקיפות שוכן לו – והולך עמו יד ויד – עקרון הדמוקרטיזציה של ההליך המנהלי, עיקרון שיתופם של היחיד והכלל במעשי השלטון והמנהל" (עע"מ 10112/02 הנ"ל). "מטרתה של חובה זו כפולה. ראשית – וזו המטרה העיקרית – לשתף את הציבור במלאכת ההתקנה ולאפשר לגורמים מעוניינים להביע עמדתם ולהשפיע על שיקול הדעת של מתקין התקנות. בנוסף, המטרה היא לאפשר למתקין התקנות לקבל תמונה רחבה וכוללת מהגורמים אשר סביר כי להם המידע הרב והמפורט ביותר בנושא התקנות. מכאן חשיבותה הרבה של חובת ההתייעצות בהבטחת חקיקה הוגנת, צודקת, ויעילה. חובה זו דומה במהותה לחובה להעניק זכות שימוע למי שעלול להיפגע מפעולות מנהליות. מטרת שתי החובות הללו היא לאפשר למי שעלול להיפגע ממעשה הרשות המנהלית לומר את דברו בטרם תפעל הרשות". (ע"פ 3490/90 יעקב הגליל יוסף גולד ובניו בענ"מ נ' מדינת ישראל פ"ד מח(1)11,16)

26. ניסיון העבר בשימוש של כלי זה מלמד כי שיתוף הציבור מאפשר התאמה הולמת יותר בין צרכי התושבים וגורמים בעלי עניין לבין השירותים המסופקים להם, ובעזרתו מתחזקת תחושת השייכות וההזדהות בינם לרשות ומתעצמת המחויבות ההדדית. תרומה ניכרת נוספת לכך הוא צמצום ההתנגדויות והסכסוכים הנסובים סביב התוכנית, ותיאום ובניית מערכת הסכמות בין גורמי העניין השונים המושפעים ממנה.

27. עמד על כך עו"ד גדעון ויטקון במאמרו – התנגדות לתוכנית ושיתוף הציבור בהליכי תכנון (7.4.1998):

"יסודה של גישת שיתוף הציבור בהליכי תכנון, הוא בהכרה בזכותו של הציבור המושפע מהתוכנית, לשלוט בגורלו ואחריות לגבי הסביבה בה הוא מצוי וזאת בנוסף לפגיעה האישית האפשרית כתוצאה מתוכנית, בבעלי עניין במקרקעין. שיתוף הציבור מביא להפחתת תחושות ניכור והגברת תחושות שייכות ושיתוף ועל כן נהגות רשויות להציג בפני הציבור תוכניות ולשמוע את תגובות הציבור גם אם אין לכך דרישה בחוק. תוצאת לוואי של שיתוף הציבור, שהיא מטרת היזם המעוניין בתוכנית היא במתן לגיטימציה לתוכנית ומניעת התנגדויות על רקע חשש, אי וודאות לגבי השפעות התוכנית והתנגדות על רקע השינויים הסביבתיים והחברתיים הצפויים כתוצאה מהתוכנית."

28. יצוין כי חרף נטייה הולכת וגוברת של מוסדות התכנון להרחיב את שיתוף הציבור בהליכים שונים, נכון להיום שיתופו של הציבור בהליכי תכנון איננו מהווה מרכיב מובנה בחוק, והוא נתון לחסדי הרשות תחת שיקול דעתה הבלעדי.

29. חוק התכנון והבניה תשכ"ה-1965, קובע כי הדרך היחידה בה ניתן לציבור להביע דעתו על תוכניות הינה באמצעות הגשת התנגדויות בשלב הפקדת התוכנית. מדובר בשלב יחסית מאוחר בגלולה של התוכנית, לאחר שנעשתה מלאכת תכנון רבה, כך שלמעשה ניצב הציבור בעמדה של תקיפת התוכנית והתמודדות מול תוכנית מוגמרת.

30. מנגד ישנה הסכמה נרחבת כי בחוק התכנון והבניה אין כל מניעה חוקית לשיתוף רחב יותר של הציבור המושפע מתהליכי תכנון לכל אורך שלבי הכנת התוכנית, על אף שבפועל תהליכי תכנון רבים מתנהלים ללא שהציבור העלול להיות מושפע מהם מודע כלל לעצם הכנת התכנית ולתכניה או יכול להגיב ולהשפיע על תוצרי התכנון בפועל.

31. על פניו נראה כי תכנית ההרחבה נועדה כל כולה לשפר את איכות הבידוק והמעבר של פועלים פלסטינאים המבקשים לעבור לשטחי ישראל עם אישורי מעבר, אלא שתכנית ההרחבה נכשלת כשלון חרוץ בלדאוג ליתר המרכיבים האזוריים כגון מרחבי תחבורה ראויים ומנגנונים שישמרו על איכות הסביבה ובטחון אישי לתושבי האזור הקרוב והרחוק יותר.

### פגיעה תחבורתית

32. כעולה מהבקשה להיתר להקמת המתקן הבטחוני, מגישי הבקשה מתייחסים לאחריותם להקמת המתקן רק למתחם עצמו ולרווחת הולכי הרגל העתידים להשתמש במעבר. מגשי המבקשה אינם רואים זאת כאחריותם להתייחס ולבחון את הבקשה בראיה מרחבית או כיצד יראה המרחב האזורי שבו יעברו כ- 40,000 הולכי רגל ביום וכ- 8,000,000,000 בשנה.

33. הכביש היוצא מהעיר קלקיליה אל תוך מעבר אייל מתחבר בהמשכו לכביש 5504 המגיע מכיוון מזרח ומתעקל מאזור המעבר צפונה וממשיך כ- 800 מ' עד לצומת מרומזרת עם כביש 444 צפון וכביש 551 ממערב והמוביל למחלף אייל על כביש 6. בהמשך נמשך כביש 551 וחוזר להיות כביש 5504 לכיוון העיר כפר סבא.

34. המצב התחבורתי בקטע הכבישים הנ"ל כבר כיום הינו לא פחות מאשר קטסטרופלי שכן מידי בוקר מתנקזים לצירים אלו עשרות אלפי כלי רכב המגיעים מרחבי הארץ על מנת לאסוף ולפזר את הפועלים הנכנסים דרך המתקן אל תוך שטחי מדינת ישראל. מצ"ב תמונות להמחשה ומסומנת נספח א'.

35. מערך הכבישים המקומי הקיים במקום כיום והתחברותו אל מערך הכבישים הארצי גורם לכאוס תחבורתי הן בשעות הבוקר והן בכיוון ההפוך בשעות אחר הצהריים עת חוזרים כל הפועלים למעבר. בשעות אחר הצהריים חוזרת על עצמה התמונה של עשרות כלי רכב המזדחלים לאיתם בקטע הכביש הקטן והצפוף שבין כביש 444, 5504 ו- 551.

חמורה במיוחד העובדה שבתכנית ההרחבה אין כל התייחסות לעומס העצום הקיים כיום ממילא על קטע הכביש 5504 שבין מעבר אייל לצומת עם כביש 444 ו- 551, עומס הקיים כיום ורק יגבר בעקבות תכנית ההרחבה.

36. ואם לא די בכך אל תוך המרחב המוגבל הזה הוספו עומסי תנועה כתוצאה מאיכלוס מתחם כס/50 אשר הוקם במסגרת תכנית מס' כס/1/50/א במרחב התכנון המקומי כפר סבא. המדובר על הקמת אזור תעשייה בשטח של כ- 600 דונם אשר החל להתאכלס בניגוד להוראות התכנית בדבר שיפור דרכי הגישה אליו ומחוצה לו. עובדה זו לכשעצמה רק מגבירה בעשרות מונים את בעיית התחבורה ממנה סובל כלל האזור וכן תושבי ישובים טירה, טייבה, קיבוץ אייל ותושבי המועצה המקומית כוכב יאיר – צור יגאל.

37. הפגיעה באיכות החיים של תושבי האזור אשר ביקשו לבנות את ביתהם במרחב שאינו במרחב עירוני אלא כפרי והשקיעו בהקמת ביתם את מיטב כספם הינה פגיעה אנושה. לפיכך מתנגדת המועצה המקומית כוכב יאיר צור יגאל לכל היתר או תכנית אשר יש בה כדי להרחיב את המתקן הבטחוני ללא פתרון ישים ובר ביצוע להרחבת דרכי היציאה והכניסה למעבר כתנאי מוקדם לאישור התכנית או כל תכנית חלופית אחרת.

38. המועצה תטען כי אין לדון בהיתר שהוגש ללא הכנת נספח תחבורה אשר התסמך על סקר תחבורתי שבו התייחסות למערך מסלולי האוטובוסים והאט"זים שאמורים לשרת את המתחם.

על הסקר לערוך בחינה תחבורתית שתכלול הגדרת מערכת צמתים ודרכי גישה אל המתחם וממנו על הסקר לבצע ספירת תנועה מתגמית ביום ובמיוחד בשעות הפעילות שבין 08:00 - 06:00 וכן בשעות אחר הצהרים בין השעות 17:00 – 14:00 המייצגות את שעות השיא של המקום. יש לבדוק את דרכי וצמתי הגישה למקום בכבישים 5504, כביש 444, כביש 6 בהתבסס על נפחי תנועה חזויים ועל פי מסקנות הבדיקה יש להציע פתרונות והמלצות לביצוע.

39. ההמלצות חייבות להיות מעוגנות בהוראות התכנית. אישור התכנית ללא עריכת בדיקות תחבורה מקיפות ומתן המלצות אופרטיביות ולא תאורתיות לפתרון תחבורתי הינה החלטה בלתי סבירה ולא ניתן יהיה להסכים איתה. יתר על כן החלטה לאישור תכנית שלא תכלול התייחסות לתנועת הולכי רגל בשעות שיא התנועה מהמתחם ואליו מהווה אף היא החלטה בלתי סבירה שיש לדחותה ואין לקבלה.

40. תשריט התכנית אשר הוכן על ידי חברת המהנדסים ש.קרני הינה תכנית לקויה תאורתית בלבד שאינה יכולה להוות תכנית תחבורתית שעליה ניתן לבסס את הוצאת ההיתר. די בכך שיצויין כי שרטוטו של כביש 444 כפתרון ליציאה תחבורתית מאזור המתחם הינו תאורתית בלבד שכן על אף העובדה שתוכניות לביצוע הכביש קיימות, 7 המרחק עד לסלילתו הינו רב.

41. מצ"ב להתנגדות זו התייחסותו של יועץ תחבורה המהווה חוות דעת מקצועית לכשלי התחבורה הקיימים במקום להם יש לתת מענה במסגרת התכנית וכתנאי למתן היתר כל שהוא אם בכלל ומסומן נספח ב'.

### פגיעה בערכי איכות הסביבה

42. מהמידע שנמסר למתנגדים במסגרת הכנת התנגדות זו הובהר כי למעט התכנית הכללית שהוכנה על ידי ש.קרני מהנדסים בע"מ, אין ולא הוכנו במסגרת הבקשה מסמכים נוספים, לרבות מסמך המתייחס להבטים והשפעה סביבתיים שעשויים להיות בקשר לתכנית ההרחבה.

43. חשיבותו של מסמך זה בין היתר נוכח קיומם של תשתיות חשמל מים וגז בסביבה קרובה, וסמיכותו של המבנה למתקן המט"ש הסמוך וכן אתרים ארכיאולוגיים סמוכים.

44. במיוחד נכונים הדברים נוכח כוונת התכנית לאפשר כניסה ויציאה של כלי תחבורה באמצעות מתחם בידוק חדש וכן לאור הקמתו של מסוף אוטובוסים היכול להכיל עשרות אוטובוסים בו זמנית. במקרה זה דרושה הגשת נספח סביבתי בהתאם להנחיות המשרד להגנת הסביבה אשר יש בו התייחסות לסכנות זיהום קרקע ו/או מקורות מים כתוצאה מהתכנית ומתן פתרונות ראויים.

45. מצ"ב להתנגדות זו חוות דעת חברת אורבניקס בע"מ, לעניין נחיצותו של נספח סביבתי בקשר לתכנית ההרחבה מצ"ב נספח ג'.

### סיכום

46. המועצה המקומית כוכב יאיר – צור יגאל מתנגדת לתכנית ההרחבה המוצעת ותתכבד לטעון כי לאור הפגמים הרבים שנפלו בה ו/או לאור הפגיעה בזכויותיהם על הוועדה הנכבדה לבטל את התכנית ולא לדון בה ולחילופין לדחותה.

47. לחילופין ומתוך זהירות תתכבד המועצה לטעון כי יש לתקן את תכנית ההרחבה המוצעת באופן שתהלים את כתב ההתנגדות הזה. דומה כי אין מנוס מלהתחיל את ההליך התכנוני מראשיתו בהתאם לעקרונות שלעיל לרבות הכנה והגשת תכנית סביבתית ותכנית תחבורתית ולרבות שיתוף הציבור.

48. המועצה שומרת על זכותה להוסיף בעתיד טענות להתנגדות זו טיעונים נוספים ככל שיצורפו לה תכניות או מסמכים נוספים.

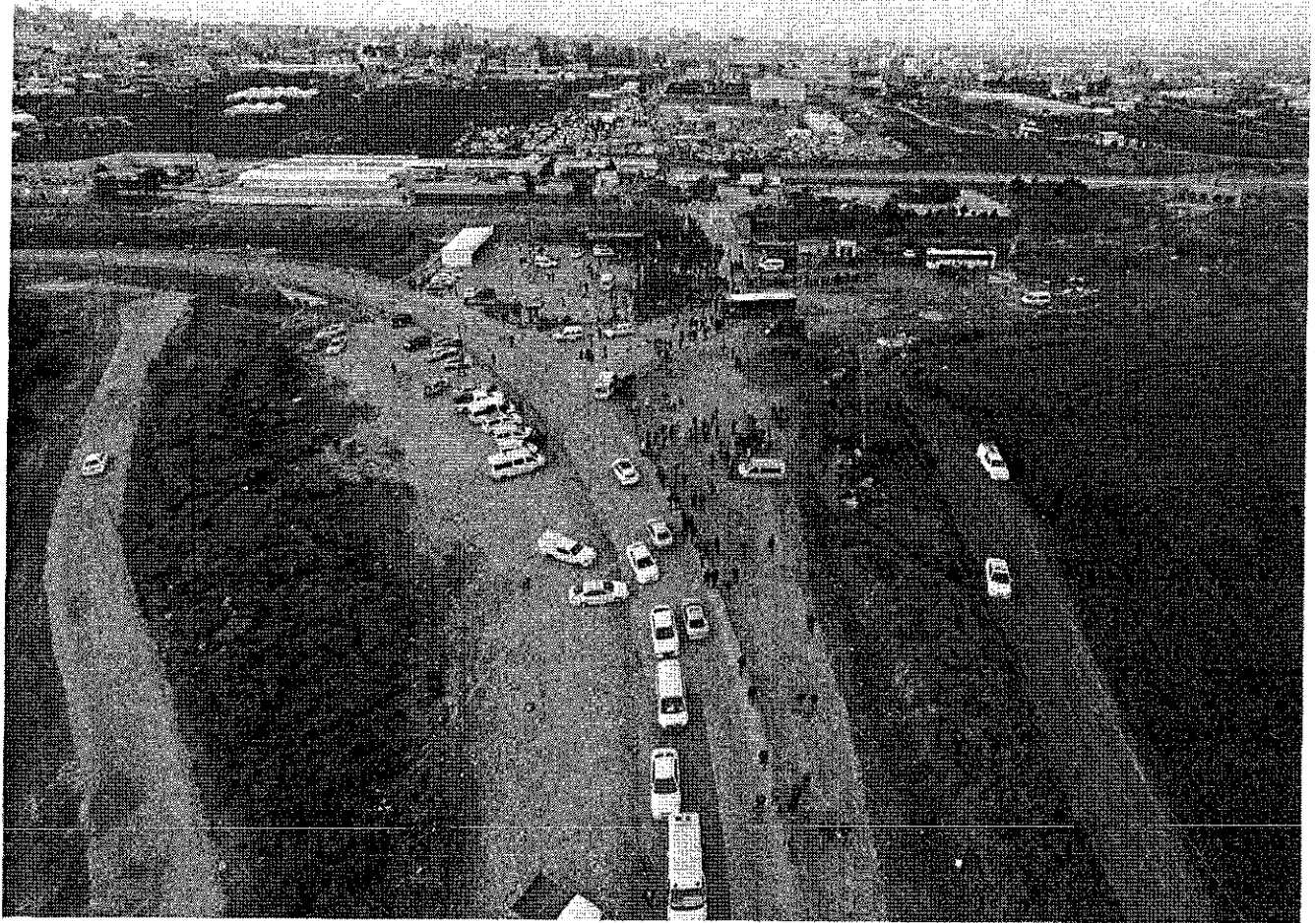
49. וועדת ההתנגדות מתבקשת לזמן את המתנגדים וב"כ לדיון בהתנגדות.

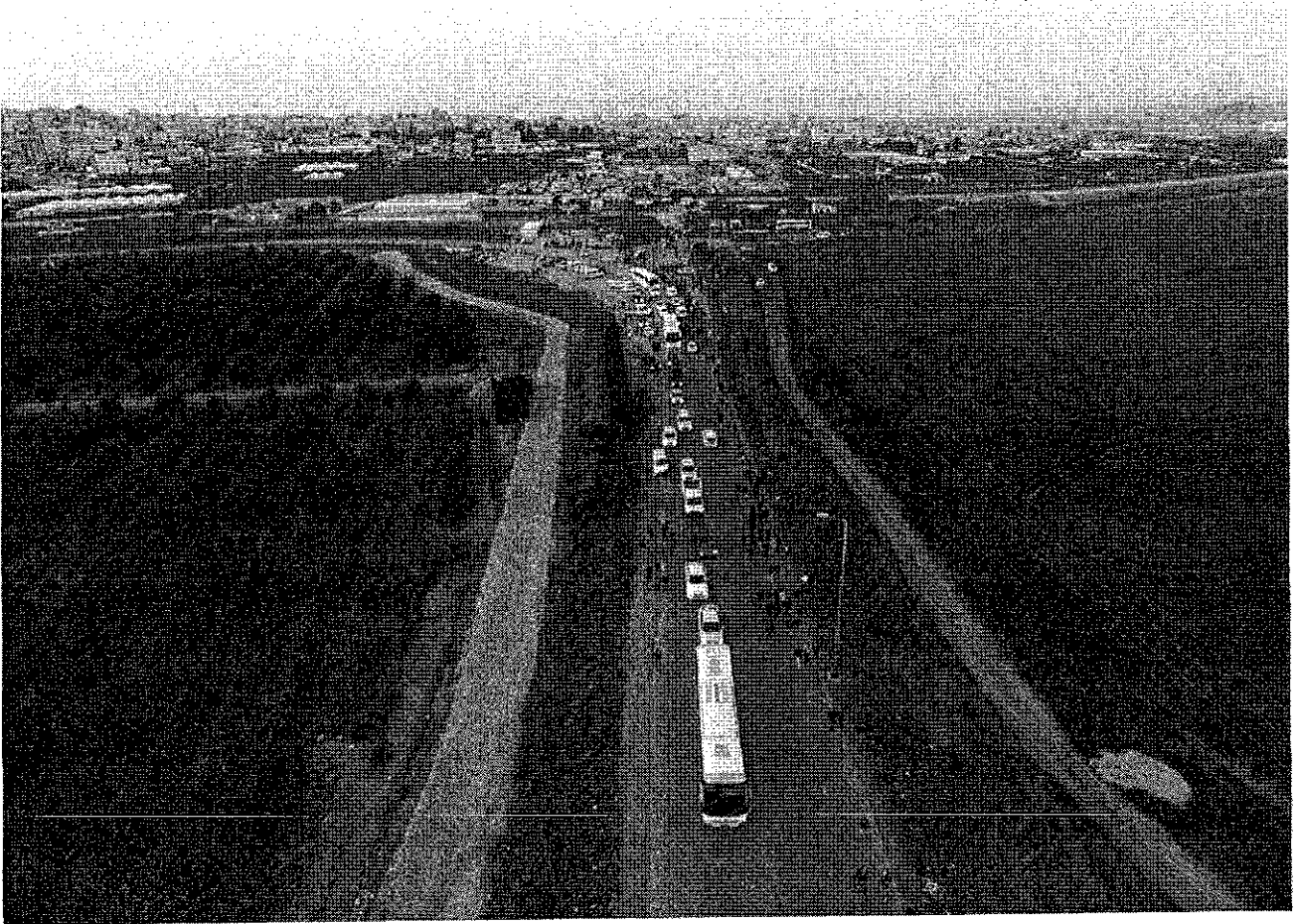
~~בכבוד רב ובברכה,~~

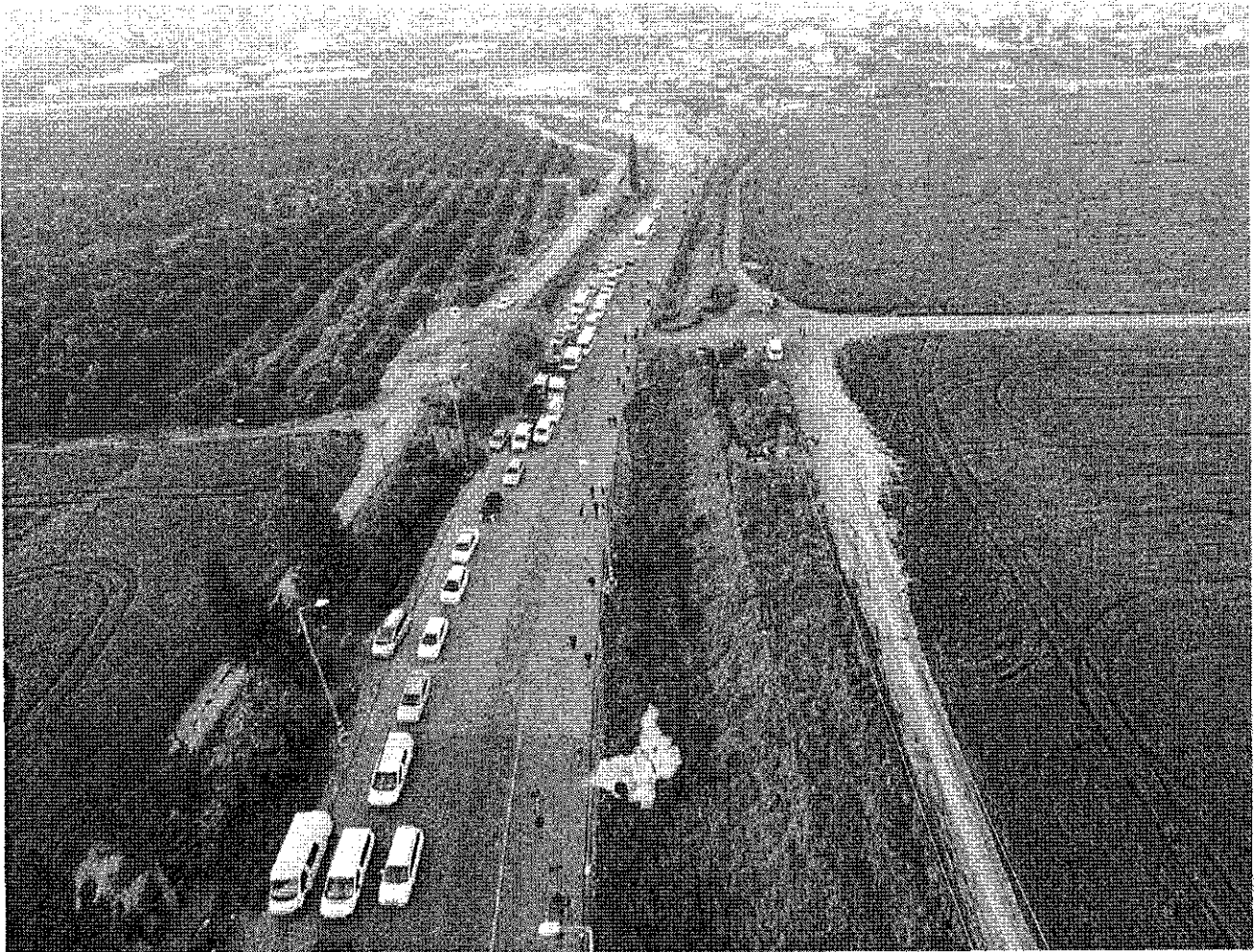
~~אלון אשר, עו"ד  
יועמ"ש המועצה המקומית  
כוכב יאיר – צוות יגאל~~

C:\Personal\מועצה מקומית כוכב יאיר\מעבר איילובקשה להארכת מועד להגשת התנגדות.docx

7







2



06 מרץ 2019

6335-1-1

**הנדון: התייחסות לבקשה להיתר בניה להרחבת מעבר אייל מ"ק 3000931**

חברת מהוד הנדסה התבקשה ע"י מ.מ. כוכב יאיר וקיבוץ אייל לבחון את ההשלכות התחבוריות של הרחבת מעבר אייל בהתאם לבקשה למתן היתר בניה שהוגשה לוועדה למתקנים בטחוניים במחוז מרכז. לידי המועצה הגיע רק צילום של תכנית התנועה שהוכנה ע"י משרד ש. קרני בקני"מ 1:500 ללא ציון תאריך עריכת התכנית והמהדורה. מעבר לכך לא ניתן היה לקבל תכנון נוסף או בדיקה תנועתית.

**1. המצב הקיים**

המעבר הקיים מכיל כ-6 עמדות אוטובוסים וכ-20 עמדות מיניבוסים וכן חניה לכ-60 רכבים פרטיים. במצב הקיים היום יציאת רכבי הסעות ממעבר אייל מתרחשת כל יום בין השעות 00:00-08:30 לערך שהינן שעות שיא בתנועה, כאשר כלי הרכב היוצאים מהמעבר מתנקזים לצומת 551/444/5504, צומת T מרומזר המהווה את היציאה היחידה לכוון כביש 6 (דרום וצפון), לכוון כפר סבא ולתל אביב לגוש ישובים גדול המונה כ-100,000 תושבים לאורך דרך 444 ( בשעות אלו קיים עיכוב בתנועה של 20-30 דקות בדרך 444 מצפון באורך של כ-2 ק"מ). ( צומת מס' 1 בתרשים 1 ).

המעבר מתחבר לדרך 5504 המקשרת בין צומת 444/551 (צומת אייל) ליישוב צופים. דרך 5504 הינה דרך חד מסלולית הכוללת נתיב לכל כיוון. ( צומת מס' 2 בתרשים 1 ).

בנוסף קיימת היום תנועה רבה של פועלים המגיעים רגלית לדרכים בסמיכות למעבר ( 444, 551 ) וממתיינים לאיסוף בשולי הדרכים באופן המסכן את בטיחותם כמו גם את בטיחות הנוסעים בדרך. רכבי ההסעות הבאים מהמעבר גורמים לגודש תנועה בצומת אייל וכן לפניות שמאליות מנתיבים לא מורשים ולחציית תנועות המסכנות את שאר משתמשי הדרך.

לאור העיכובים בצומת 5504/444/551 בגישה מהמעבר רכבי הסעות משתמשים בכניסה הקיימת לקיבוץ אייל לקיצור זמן ההמתנה ברמזור ומבצעים פניות פרסה מסוכנות לפני שער הקיבוץ.



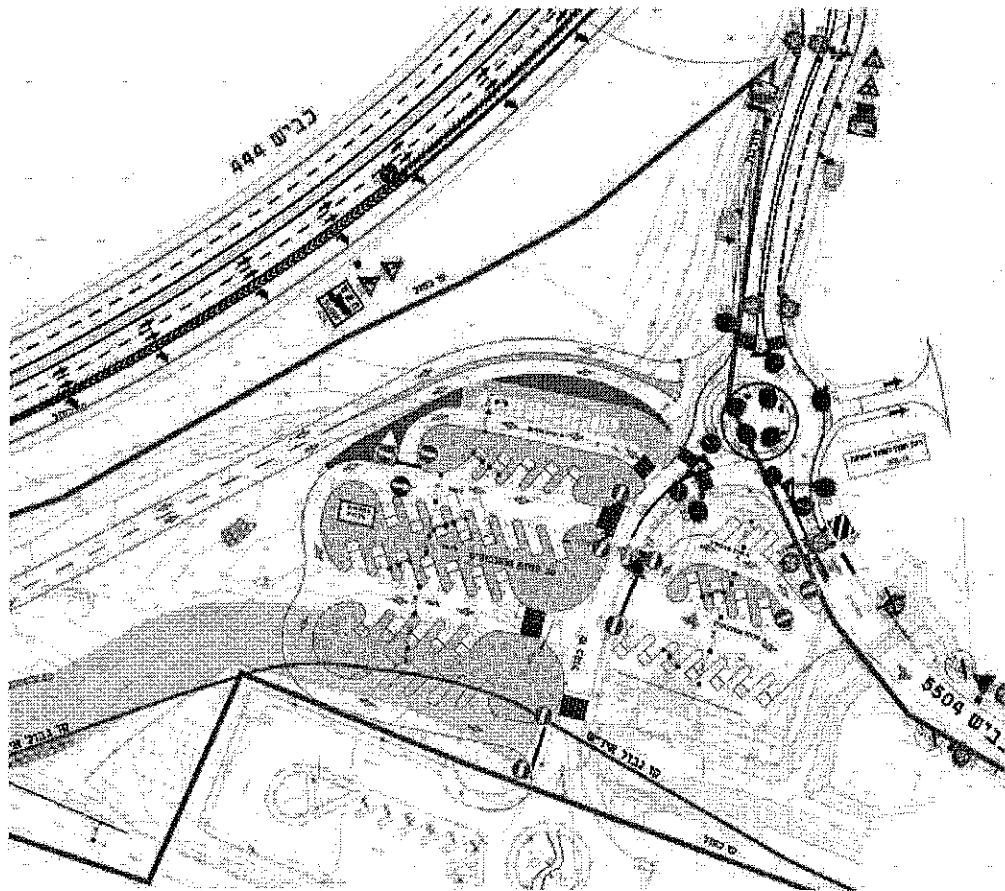
תרשים 1 – המצב הקיים



## 2. התכנית המוצעת

מעיון בתכנית התנועה עולה כי מתוכננים כ-41 רציפי אוטובוסים, 4 רציפי מיניבוסים (ועוד 5 עתידיים) וכ-16 מקומות חניה לרכב פרטי.

כמו כן מוראה כביש חיבור נוסף לכיוון דרום (במקביל לדרך 444 החדשה), כביש חד מסלולי הכולל נתיב לכיוון. החיבור לדרך 5504 מוצע במעגל תנועה והחיבור לדרך 444, במתכונתה החדשה, בצומת מרומזר הכולל נתיב אחד לפניה ימינה ונתיב אחד לפניה שמאלה.



תרשים 2 – התכנון המוצע

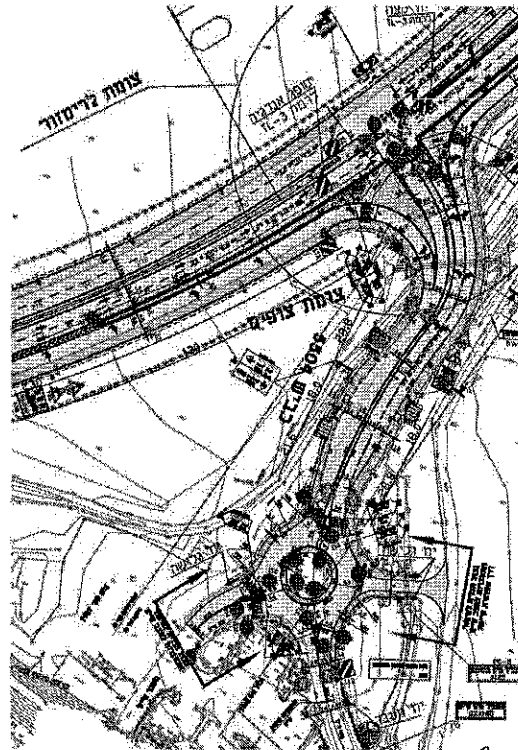


### 3. התייחסות לתכנית

3.1 מסמכי התכנית לא כוללים נתוני תנועה ולא צורפו תחזיות כלשהן הלוקחות בחשבון את הגידול הצפוי בישובים הסמוכים ותחזית לכמות העוברים במעבר וההשפעה על מערכת הדרכים הסמוכה.

3.2 התכנית להארכת דרך 444 התייחסה למעבר הקיים (ראה תרשים 3), בתכנית הרחבת המעבר אין התייחסות להשפעה על דרך 444.

מכיוון שלא ניתן היה לקבל נתוני תנועה חזויים למעבר וניתוח נפחי תנועה בצמתים, לא ניתן היה להתייחס לרמות השרות החזויות בצמתים 5504/444 וכן 444/551.



תרשים 3 – חיבור לדרך 444 חדשה

3.3 כבר היום כמות רכבי ההסעה המגיעה למעבר בשעות השיא גורמת לעומסי תנועה כבדים, עיכובים וסיכונים בטיחותיים, התכנית לא מציגה פתרונות וניתוח בהתאם לגידול האוכלוסייה הצפוי באזור ולא מתייחסת לכמות החזויה של העוברים במעבר.



באר שבע-בית בלמק, רח' יהודה הנחתום 4, 84311, מלפון: 08-6288060, פקס: 08-6288070 E-mail: mahod@mahod.co.il  
נס ציונה-בנין אי"ן רמון, ח.ד. 4138 מיקוד 7414002, מלפון: 03-6251188, פקס: 03-6251187 E-mail: mahodta@mahod.co.il

- 3.4 אין בתכנית התייחסות לנושא הרכבים הפרטיים המגיעים למעבר לאיסוף נוסעים, הדבר יביא להמשך איסוף נוסעים בשולי הכבישים וליצירת מפגע בטיחותי והפרעות לזרימת התנועה בשעות שיא בוקר.
- 3.5 התכנית אינה מציגה פתרונות לנושא הולכי רגל היוצאים מהמעבר. לא תוכנן בתחום המעבר איסוף על ידי רכבים פרטיים ואמצעים למניעת איסוף בשולי הדרכים.
- 3.6 לא הוצגו חלופות הן למיקום המעבר והן להסדרי התנועה המוצעים.

#### לסיכום

נדרש לצרף למסמכי התכנית בדיקה תחבורתית מקיפה לצורך עמידת השפעת התכנית על מערך הדרכים הסמוך (קיים ומתוכנן) ועל תושבי האזור וכן הצגת בדיקת חלופות מיקום שונות למעבר.

חשוב להדגיש כי המלצתנו הינה לדחות את התכנית במתכונתה הנוכחית ולהציגה לאחר התייחסות להערותינו כולל בחינת חלופות והתייחסות להשפעתה על מערך התחבורה באזור בהתייחס לכשלים הקיימים היום.

הדו"ח נערך על ידי אלי קוגלר מ.ר. 8477811

מהוד הנדסה



ר

27 בפברואר 2019

כ"ב אדר א' תשע"ט

**חוות דעת יועץ סביבתי בדבר הצורך במסמך סביבתי נלווה לתכנית להרחבת מעבר אייל-צופים**

## 1. רקע

משרד הביטחון, באמצעות הועדה למתקנים ביטחוניים, מבקש להרחיב את מעבר אייל-צופים הקיים ולהגדיל בצורה משמעותית את מספר העוברים בו. מעבר זה נועד לתנועה של 1,500 איש ביום כאשר בפועל כבר היום עוברים בו למעלה מ-10,000 בני אדם מדי יום. התכנית מייעדת הרחבת המתקן הקיים למעבר של כ-40,000 איש ביום, לרבות מעבר של משאיות וכלי רכב.

המדובר בתכנית מסדר גודל משמעותי, המחייבת בחינה מקיפה של השלכות רחבות היקף כהיבטים רבים, בין היתר סביבתיים ותחבורתיים.

מניסיוני כמתכנת ערים ויועצת סביבתית ועל בסיס המידע הראשוני המועט שהובא בפני, נדרש במקרה של התכנית עסקינן מסמך סביבתי מקיף אשר בוחן את מכלול ההשפעות הסביבתיות החזויות של התכנית ומפרט את הדרכים למזעור המטרדים הסביבתיים הצפויים.

## 2. תכולת המסמך הסביבתי הנדרש לתכנית

המסמך הסביבתי לתכנית צריך שיערך בהתאם להנחיות מפורטות של המשרד להגנת הסביבה. על המסמך להתייחס לכל הפחות להיבטים הבאים:

- א. סקירת המצב הקיים, לרבות ייעודי ושימושי קרקע במצב הקיים, נחלים וערוצי ניקוז, אזורי החדרה, תשתיות סמוכות וחוצות (קווישמל, מטיישים, קידוחי מים), ערכי טבע וסביבה, אתרי מורשת וארכיאולוגיה ועוד.
- ב. תיאור התכנית המוצעת והשינויים הצפויים בגינה אל מול המצב הקיים: תוספת בניון, חיקף הקרקע התפוסה, מתקנים ותשתיות נלווים.
- ג. בחינת החלופות להרחבת המעבר הנוכחי ולקביעת נפח התעבורה בו.
- ד. תיאור וניתוח ההשפעות הסביבתיות הצפויות הנובעות מהתכנית:
  - השפעות על שימושי הקרקע הסמוכים ועל הישובים הגובלים
  - השפעות על ערכי טבע ונוף, צמחיה ובתי גידול מקומיים
  - השפעות נופיות והשלכות על נצפות המתקן
  - מטרדי רעש וזיהום אוויר כתוצאה מהעלייה הצפויה בהיקף תנועת כלי הרכב לסוגיהם



אורבניקס- תכנון, כלכלה וסביבה בע"מ | ז'בוטינסקי 1, בנין דימול, רמת-גן, מיקוד: 52520 |

03-6102839, 052-3633477 | טל: 03-7526182 | e-mail: noa@urbanics.co.il

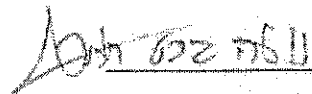
- מעבר ואחסון חומרים מסוכנים במתחם
- פסולת ותברואה כתוצאה משהייה ומעבר של אנשים במתקן והצורך בהסדרת תנאים סניטאריים
- ניקוז ונגר עילי כתוצאה מתוספת הבינוי והתכסית
- זיהום קרקע ומים
- נושאים נוספים, ככל שיעלו.

ה. המלצות להתמודדות עם ההשלכות הסביבתיות שצוינו לעיל והנחיות למזעור המטרדים הסביבתיים.

כמקובל בהליכי תכנון, על המסמך להתייחס לכל שטח התכנית המוצעת ולהקשרים במרחב הסמוך. כמו כן עליו להיבדק ע"י הגורם המקצועי המוסמך ולקבל את אישורו. המסמך הסביבתי הינו חלק בלתי נפרד ממסמכי התכנית.

### 3. סיכום דרישת המועצה המקומית כוכב יאיר- צור יגאל

המועצה המקומית כוכב יאיר צור יגאל, כמי שנמצאת בטווח השפעה הישיר של התכנית המוצעת, רשאית ואף צריכה לדרוש לקבל מסמך סביבתי שתכולתו תוארה לעיל, ככל שנערך כזה, לרבות הערות הגורם המוסמך לבדיקתו; שאם לא הוכן מסמך סביבתי עד כה - לדרוש את הכנתו, כאמור. רק לאחר עיון ובחינה של מכלול ההיבטים הסביבתיים, תוכל המועצה להתייחס ולהגיב לגופו של עניין.

על החתום:   
**אורבניקס בע"מ**