

עמוד: 1

שם ישיבה: ועדת משנה להתנגדויות
מסמך החלטות לישיבה מספר: 2023028 תאריך הישיבה: 12/07/2023

מדינת ישראל

ועדת משנה להתנגדויות
הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז הצפון

מסמך החלטות לישיבה מספר 2023028

תאריך הישיבה: יום רביעי, כ"ג תמוז תשפ"ג, 12/07/2023
מקום הישיבה: ישיבה היברידית

ישיבה זו נערכה גם על דרך של היוועדות חזותית (באמצעות יישומן ה-Zoom) וזאת לאחר שהתקבלה הסכמת כל מי שהזמנתו לדיון נדרשת.

עמוד: 2

שם ישיבה: ועדת משנה להתנגדויות
מסמך החלטות לישיבה מספר: 2023028 תאריך הישיבה: 12/07/2023

שם	מספר
תכנית - 215-0690883. מסילת עפולה - ג'נין	1

הבהרות:

מסמך זה נערך בהתאם להוראת סעיף 48 ה' לחוק התכנון והבנייה, כפי שנקבעו בתיקון 101 לחוק. המסמך מכיל את ההחלטות שהתקבלו בישיבת הוועדה בלבד. פירוט נוסף, בהתאם להוראות סעיף (48 ד) ובכללו, רקע, הלך הדיון, ועוד, יובא במסמך החלטות הישיבה אשר יפורסם עם אישורו ע"י חברי הוועדה. מובהר כי המועדים שנקבעו בחוק ו/או בתקנות ו/או בגוף ההחלטה מתייחסים למסמך.

קיומו של מניין חוקי:
קיים מניין חוקי בהתאם לסעיף 42 לחוק התו"ב.

1. נושא: תכנית - 215-0690883: מסילת עפולה - ג'נין
מטרת הדיון: דיון בהתנגדויות - המשך דיון

רקע לתכנית:

תכנית מס' 215-0690883 (להלן "התכנית") היא תכנית להקמת מסילת רכבת מעפולה למעבר הגבול לג'נין ומסוף מטענים.

התכנית הוגשה על ידי חברת רכבת ישראל, בהתאם למדיניות משרד התחבורה לביסוס קשר מסילתי בין הרשות הפלסטינאית, ירדן ונמל חיפה. תוואי המסילה מבוסס ברובו על תוואי המסילה ההיסטורית והתוואי המאושר בתמ"א/15/23.

התכנית כוללת התוויית מסילת רכבת כפולה מעפולה אל מעבר הגבול לשטחי הרשות הפלסטינית ומסוף מטענים בקרבת הישוב מוקייבלה. מסילה זו מתחברת למסילת העמק כשני ק"מ ממזרח לקצה השטח הבנוי של העיר עפולה, בחיבור כפול שמאפשר חיבור למסילת העמק לשני הכיוונים - מזרח ומערב.

התכנית נדונה במליאת הוועדה המחוזית ביום 17/08/2020 והוחלט להפקידה בתנאים. התכנית פורסמה להפקדה ברשומות ביום 01/03/2022. התכנית נבדקה לפי סעיף 109 לחוק, ונקבע שהתכנית אינה טעונה אישור השר.

לתכנית הוגשו התנגדויות מהמועצה האזורית הגלבוע, הוועד המקומי ותושבי היישוב מוקייבלה והתנגדויות בשם היישובים מרחביה (מושב), מרחביה (קיבוץ), מיטב, אביטל, מגן שאול, שער הגולן ומסדה.

התכנית נדונה בוועדת הוועדה משנה לשמיעת התנגדויות ביום 20.12.22 והתקבלה החלטה להלן:

"לאחר שהוועדה שמעה את טענות המתנגדים מחליטה להשהות את הדיון עד לקבלת מידע נוסף כדלקמן: על יזם התכנית להעביר בחינה של אפשרות הסטת התשתית המסילתית מערבה, תוך שמירה על הגמישות הקבועה בתמ"א 1, לרבות בחינת חלופת ביניים בין החלופה המוצעת לחלופה 2 של מקטע זה, שנבחנה בתסקיר השפעה על הסביבה, על מנת להרחיקה ככל הניתן מהיישוב מוקייבלה. בחינה זו תכלול את אפשרות המשך עקרון הרציפות במקום החדש והיעילות התפעולית.

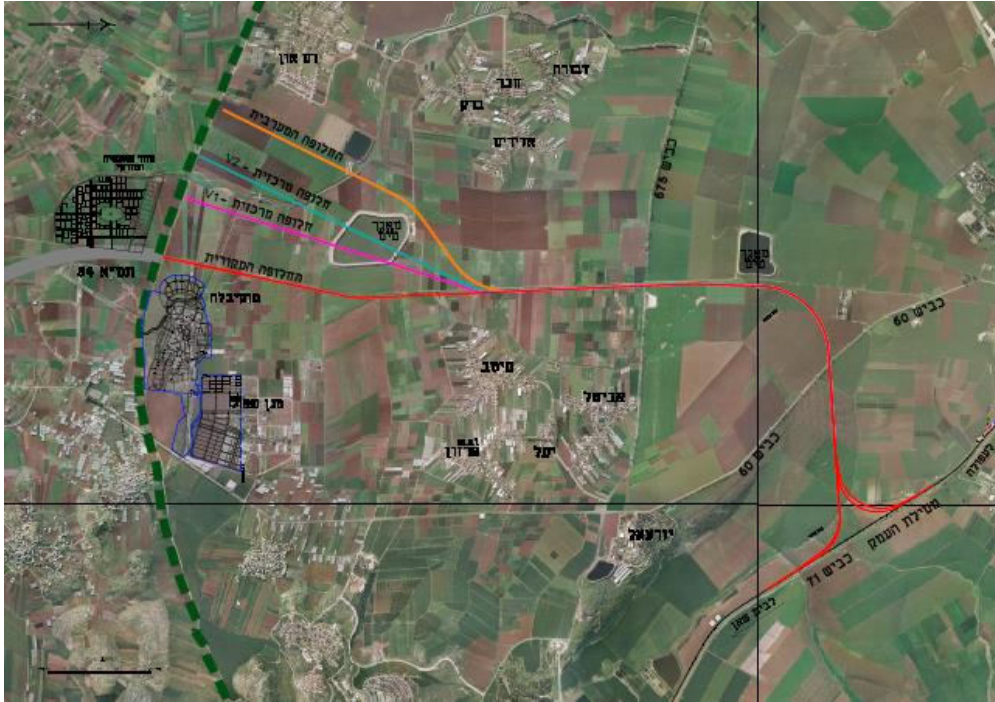
יש להציג בחינה זו גם על גבי קומפילציה של התכנון המוצע לרכבת, מסוף המטענים ומעבר הגבול והחיבור עם אזור התעשייה המתוכנן ברשות הפלסטינית.

ההתייחסות תועבר תוך 30 יום ללשכת התכנון עם העתק למתנגדים. למתנגדים תהיה זכות להגיב תוך 30 יום נוספים. לאחר מכן תתכנס הוועדה לדיון פנימי לקבלת החלטה".

בהמשך להחלטה זו רכבת ישראל העבירה את בחינת החלופות להסטת המסילה כפי שדרשה הוועדה, ועותק מהבחינה הועבר למתנגדים.

המתנגדים העבירו את התייחסותם לבדיקת החלופות.

רכבת ישראל בחנה ארבע חלופות: החלופה המופקדת (מסומנת במפה באדום), חלופה מערבית (מסומנת בכתום) ושתי חלופות ביניהן.



נציגי רכבת ישראל הסבירו כי החלופות נבחנו במספר רב של היבטים, כדלקמן:

קריטריון	חלופה מופקדת	חלופה מרכזית V-1	חלופה מרכזית V-2	חלופה מערבית
ישימות ומגבלות הנדסיות	1	2	5	5
יעילות תפעול המסוף	1	1	4	4
מגבלות ביטחוניות	1	2	4	4
מקרקעין ושטחים חקלאיים	2	4	3	2
אילוצי תכנון	1	4	3	3
מטרדים סביבתיים	4	3	2	1
נגישות וקישוריות	1	4	4	2
אקולוגיה ושטחים פתוחים	2	1	3	4
השפעות נופיות וחזותיות	1	2	4	3
סיכום	1	2	4	3

מסקנות רכבת ישראל היא כי החלופה שהופקדה עדיפה על פני החלופות האחרות על פי רוב ההיבטים.

הוועדה לא הסתפקה בדו"ח שהוגש, וביום 13/06/2023 הוועדה התכנסה לדיון נוסף בתכנית, והחליטה כלהלן:

"בפני הוועדה הוצגו 4 חלופות שנבחנו ע"י רכבת ישראל והתייחסות המתנגדים לבחינת החלופות, כולל המועצה האזורית הגלבוע.

הוועדה שוקלת בכובד ראש להרחיק את תוואי המסילה מהיישוב מוקייבלה, ועל כן מבקשת לקיים דיון פומבי נוסף בנוכחות היזמים, צוות התכנון, המתנגדים ונציגי רשות המעברים. לדיון זה מתבקשים היזמים להסביר את הליך בדיקת החלופות הנוסף שבוצע, כולל בחירת החלופות שנבחנו והצגת סקירה מעמיקה לגבי כל אחת ואחת מהחלופות בהתייחס לבדיקת ההיתכנות להמשך קו הרכבת מדרום תוך התייחסות לפרויקטים שהוקמו בשטחי B. הוועדה מבקשת להציג בחינת חלופה נוספת בין החלופה המופקדת לבין חלופה V1. הדיון הפנימי הנוסף יתקיים בחודש הקרוב".

במהלך הדיון, הוצגו בפני הוועדה דרך בחינת החלופות והמסקנות אליה הן הגיעו, ונשמעו עמדות המתנגדים בקשר לכך.

החלטה:

הוועדה שמעה את נציגי רכבת ישראל וצוות התכנון בנוגע לבחינת החלופות הנוספות והמסקנות שהגיעו אליהן, ואת התייחסות המתנגדים לבחינת החלופות הללו, לרבות המועצה האזורית הגלבוע, נציגי התושבים, עמותת עדאללה ועמותת במקום.

הוועדה בחנה ושקלה את החלופות, מתוך ראייה אזורית כוללת בהתייחס למכלול השימושים המתוכננים באזור, שירות ציבור הנוסעים ושירות העוברים במעבר הגבול, יעילות תפעול מסוף המטענים וכן נושאי נוף וסביבה, כולל התייחסות לנחלים ופשטי הצפה. הוועדה שמעה את עמדת רשות המעברים במשרד הביטחון. הוועדה סבורה כי החלופות המרכזיות V1 ו-V2 אינן עדיפות על החלופה שהופקדה מהסיבות הבאות:

1. בחלופה V1 לא מתאפשר מבחינה הנדסית חיבור דרומה לשטח הרשות הפלסטינאית בשל אזור התעשייה המוקם בימים אלו שם ואין התכנות להסטת מעבר הגבול במקום זה.
2. החלופות עוברות באמצע השטחים הפתוחים וצפויות ליצור פגיעה נופית וסביבתית משמעותית יותר ביחס לחלופה שהופקדה.
3. החלופות פוגעות בשטחים חקלאיים מעובדים במידה דומה כמו החלופה המערבית.
4. לדברי נציגי מע' הביטחון, חלופות אלו פחות טובות מבחינת השיקולים הביטחוניים.

כמו כן, הוועדה השתכנעה כי לחלופה המערבית אין יתרונות משמעותיים על פני החלופה המזרחית שהופקדה.

בנוסף, נציגי רכבת ישראל הציגו נתונים לפיהם החלופות המערביות (חלופה מערבית וחלופה V2) מורכבות יותר (בשני סדרי גודל לפחות) מבחינה הנדסית (בין היתר מאחר והן נמצאות בתחום פשט הצפה של נחל

הקישון ובחלקן על הנחל עצמו), ועל כן עלות הביצוע שלהן תהיה יקרה יותר באופן משמעותי, ויעילות התפעול של מסוף המטענים פחותה מהחלופה המופקדת.

בהתייחס לטענת המתנגדים כי ניתן יהיה להסיט את תוואי הנחל ופשט ההצפה שלו ובכך להוזיל עלויות, סבורה הוועדה שהסטת הנחל תגרור עלויות נוספות גם היא, ונכון להיום, קיימת התנגדות של המשרד להגנת הסביבה לביצוע הסטה של הנחל.

כן הציגו נציגי הרכבת כי החלופה המערבית צפויה לפגוע בשטחים חקלאיים ומקרקעין באותה מידה כמו בחלופה המופקדת (בעלים אחרים). כנגד נתונים אלו, לא הוצגו נתונים סותרים על ידי המתנגדים. לנוכח הנתונים שהוצגו על ידי נציגי הרכבת, ולא נסתרו על ידי המתנגדים בנתונים כלשהם או חוות דעת מקצועיות (מלבד טענות המבקשות לחלוק על חוות הדעת של היוזמת), הוועדה השתכנעה שכל אחת מהחלופות שנבחנו אינה מאפשרת ממשק רציף לשינוע סחורות כפי שמתאפשר בחלופה שהופקדה ועל כן החלופות פחות יעילות.

הוועדה סבורה כי מיקום תחנת הרכבת בחלופה המופקדת מאפשר נגישות רגלית נוחה ומהירה לתושבי הישוב מוקייבלה ולמשתמשי מעבר הגבול ויכולה להוות עוגן לפיתוח כלכלי עתידי של היישוב.

בנוסף לארבע החלופות שנבחנו לקראת הדיון הקודם, הרכבת בדקה עוד חלופה להסטת המסילה מעט מערבה בכדי להרחיק את תוואי המסילה מהיישוב מוקייבלה. מסקנות הבדיקה מציגות שהסטה של תוואי המסילה מערבה, אפילו במעט, ללא חדירה לנחל ולפשט ההצפה שלו לא מאפשרת את חיבור המסילה דרומה באופן שיאפשר חיבור למסילת רכבת עתידית שתוקם בתחום הרשות הפלסטינאית, מאחר וקצה המסילה ימצא מול אזור התעשייה הנבנה כעת. הדבר אף מקטין את יעילות התפעול מול אזור התעשייה הנ"ל.

בנוסף לנאמר לעיל הוועדה סבורה שהתכנית הינה תכנית לתשתית בינלאומית, בעלת חשיבות גבוהה ומשמעותית שתשרת את כלל מדינת ישראל והרשות הפלסטינאית ועל כן מחליטה שיש לתת משקל רב להמשכיות הרכבת דרומה לאזור התעשייה הבינלאומי וחיבורה לנמל חיפה.

מכל הנאמר לעיל הוועדה סבורה כי החלופה המופקדת עדיפה על פני כל החלופות האחרות שנבדקו על ידי רכבת ישראל, ומחליטה לאשר את התכנית ללא שינוי בתוואי המסילה.

יחד עם זאת, נציגי רכבת ישראל הציגו את התכנון שכולל צמצום ב- 100 דונם של הממשק עם היישוב מוקייבלה במסגרת התכנית המופקדת. הוועדה סבורה שצמצום שטחים יאפשר הרחבת היישוב בעתיד, כלל שיתוכן.

על כן הוועדה מחליטה לצמצם את הקו הכחול של התכנית באופן שיתאם את התכנית המעודכנת שהוצגה ע"י צוות התכנון כאמור.

להלן החלטת הוועדה והתייחסות פרטנית להתנגדויות שהוגשו:

1. המתנגד: עובד נור, ראש המועצה האזורית הגלבע, בשם המועצה האזורית הגלבע. עיקרי ההתנגדות:

1.1 בחינת חלופות מאקרו: המועצה האזורית טוענת שלא התקיימה בחינת חלופות מאקרו כנדרש. התכנית מתבססת על תוואי מאושר בתמ"א 23 שהוטמע בתמ"א 1 ונבחר ללא בחינה ובדיקה של השינויים בשטח, כולל עמדת משרד הביטחון להסטת מעבר הגבול והתעלמות מהערות המועצה. התכנית בתוואי שנבחר פוגעת בכפר מוקייבלה ובפיתוח העתידי שלו. לא נבחנה החלופה שהוצעה ע"י המועצה ממזרח בצמוד לכביש 60 או ממערב מכיוון מסילת עפולה-חדרה.

בהתייחס לחלופה שנבחרה נטען שנדרשת הפקעה בפועל של 60% מהקרקע החקלאית של היישוב, פוגע בבעלי הקרקעות וביכולת להתפרנס מחקלאות. הקרבה של התחנה ליישוב תגרום למטרדים סביבתיים, מטרדי רעש וזיהום, ועומסי תחבורה. הפרויקט בתוואי שנבחר יפגע פגיעה סביבתית בעמק חרוד ומייקר את הפרויקט.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות מהנימוקים הבאים:

1. ראשית, ככל שנטען כי יש לשנות כליל את תוואי המסילה ולבצעה דרך מועצות אזוריות אחרות, רק לא דרך המועצה האזורית הגלבוה, הרי שמדובר בטענה הסותרת את תכניות המתאר הארציות המאושרות זה מכבר. הן בתמ"א 23, הן בתמ"א 1 והן בתמ"א 42 (אשר טרם אושרה), תוואי המסילה מופיע במיקום המופקד, וטענות המועצה בעניין זה צריכות היו להישמע בטרם אישורן של התכניות הארציות הנ"ל, ולא כעת. הוועדה אינה יכולה להחליט בניגוד לתכניות המתאר הארציות המאושרות, כאמור, מזה שנים ארוכות.
2. החלופות שנבחנו הן במסגרת התוואי המאושר בתמ"א 1 ובכפוף למרחב הגמישות השמור לה. ככל שמדובר בתוואי המאושר בתמ"אות, נבחנו חלופות מאקרו ע"י צוות התכנון כולל חלופה מערבית לתוואי המסילה שנמצאה כלא ישימה. בהחלטת הוועדה בדיון במסקנות תסקיר ההשפעה על הסביבה וההחלטה להפקדת התכנית נאמר: "הוועדה בחנה את החלופות, על בסיס התוואי שנקבע בתוכניות תמ"א 15/23 תמ"א 1 ותמ"א 42, מתוך ראייה אזורית של מכלול השימושים המתוכננים באזור ושירות ציבור הנוסעים והעוברים דרך מעבר הגבול, מסוף המטענים, אזור התעשייה הטורקי ברשות הפלשתינית, הצפוי להוות עוגן משמעותי לשינוע המטענים ברכבת לנמלי הים בישראל, המשך תוואי הרכבת לגנין והדרך לכיוון גנין, ביטול מעבר הגבול הישן והיחס לישובים באזור." כפי שצוין בפתח החלטה זו, הוועדה התרשמה כי החלופה המוצעת בתכנית היא החלופה המועדפת.
3. הוועדה שקלה את האפשרויות להעברת תחנת הרכבת מערבה למסילה, בהתאם להמלצת הוועדה המקומית הגלבוה, אולם החליטה כי יש להותיר את תחנת הרכבת במקומה המתוכנן בתכנית, מאחר ומיקום זה מאפשר נגישות רגלית נוחה ומהירה לתושבי הישוב מוקייבלה. הסטת תחנת הרכבת מערבה לא תאפשר גישה ישירה לתושבי הישוב אל תחנת הרכבת וכן תגרום לפגיעה קשה בנחל הקישון המצוי ממערב. כן נבחנה העמדת מסוף המטענים במקביל לקו הגבול ונמצא כי היא אינה ישימה ברמה התפעולית.
4. הוועדה התייחסה להחלטת הוועדה המקומית, בחנה את החלופות ושקלה את הסטת התחנה והחליטה כי החלופה הטובה ביותר היא זאת שהופקדה, גם בכדי לא לפגוע ביישוב מוקייבלה.
5. בתסקיר ההשפעה על הסביבה נבחנו חלופות מאקרו ומיקרו כנדרש והתקבלה התייחסות חיובית של המשרד להגנת הסביבה לתסקיר, שהוצגה בדיון בוועדה.
6. על מנת לצמצם את הפקעות הקרקע הוועדה ביקשה לצמצם את התכנית ולבטל בשלב זה את הדרך העוקפת את מוקייבלה ואשר אמורה הייתה לחבר בין מעבר הגבול הקיים לתחנה.
7. התוואי של החלופה שנבחרה אינו חודר לשטחים מאושרים להרחבת היישוב.

1.2 בחינת חלופות מיקרו: חלופות המיקרו שנבחנו בתסקיר לא נותנות מענה לבעיות שהוזכרו בסעיף 1 [1.1 לעיל]. הוועדה המקומית בהחלטתה הדגישה את האפשרות של הרחקת המסילה מערבה באזור מוקייבלה. צוות התכנון והוועדה המחוזית התעלמו מהצעות הוועדה המקומית.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות מהנימוקים הבאים:

נבחנו חלופות מיקרו ע"י צוות התכנון כולל הרחקת המסילה מערבה באזור מוקייבלה, והתקיימו מספר דיונים בנושא. הוועדה המחוזית, בחנה בדיון בחלופות את בדיקת כלל החלופות והחליטה להפקיד את התכנית במתכונת שהופקדה. כחלק מהליך שמיעת ההתנגדויות, דרשה הוועדה בדיקה נוספת של החלופות והסטה מערבה מהיישוב. חלופות אלו נבחנו ע"י הוועדה. ר' מענה מפורט בהחלטת הוועדה לעיל.

1.3 הצמדת תפקודי המסילה לאזור תעשייה מבואות גלבוה: יש להעביר את מסוף המטענים ותחנת הנוסעים לאזור התעשייה גלבוה ולחברו לרכבת.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות מהנימוקים הבאים:

אחת ממטרות הפרויקט הינה חיזוק ופיתוח הקשר המסילתי בין הרשות הפלסטינית, ירדן ונמל חיפה והגדלת הסחר הבינלאומי. בכדי לקיים מטרה זאת יש צורך בהקמת מסוף מטענים בסמוך לגבול היבשתי ולכן במיקום זה שמור שטח למסוף המטענים.

כמו כן מסוף המטענים סומן בהתאם למיקום השמור לתכנון משנ"מ בתמ"א 42 ומסומן בתכנית האסטרטגית למסופי שינוע מטענים של הרכבת, שאושרה בולנת"ע במאי 2020. בנוסף, לבקשת הוועדה המחוזית נבחן חיבור לאזור התעשייה גלבוע ונמצאה ישימות להתוויית שלוחת רכבת פרטית לשירות אזור התעשייה. ככל ויהיה צורך בחיבור הוא יתוכנן בנפרד.

1.4 העתקת מעבר גלבוע: מבקשים שלא להעתיק את מעבר הגבול גלבוע ולהעביר את תוואי המסילה לחלופה שנצמדת לכביש 60 ולהקים את מסוף המטענים על שטח אזור התעשייה מגן שאול.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות מהנימוקים הבאים:

הוועדה סבורה שמעבר הגבול צריך להיות סמוך לתחנת הרכבת. ר' תשובת הוועדה בסעיף 1.3 לעיל.

2. המתנגד: סזאר יהודקין, מתכנן ערים בעמותת "במקום", בשם העמותה ו-24 מתנגדים בשם הוועד המקומי ותושבי היישוב מוקייבלה. חלקם הם בעלי קרקעות בתחום התכנית. עיקרי ההתנגדות:

2.1 פגיעה בפיתוח העתידי של היישוב מוקייבלה: התכנית פוגעת בפיתוח העתידי של היישוב כיוון שאפשרויות הפיתוח מצומצמות והתכנית חוסמת את פוטנציאל הפיתוח של היישוב וכולאת אותו בין ארבעה גבולות קשיחים. מבקשים להקפיד את הליכי התכנון עד לאישור תכנית מתאר מעודכנת ליישוב מוקייבלה.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות מהנימוקים הבאים:

על פי תכנית המתאר המאושרת ליישוב ג/14916 התוואי המוצע אינו פוגע באזורים מיועדים לפיתוח ולא גורע שטחים מאושרים לפיתוח ואין ליישוב תכנית מתאר אחרת בשלבי הכנה. כיום מתגוררים ביישוב כ-4,200 תושבים. תכנית המתאר מותאמת לקיבולת אוכלוסייה של כ-5,200 תושבים. גם תמ"מ 9/2 מייעדת את שטח התכנית באזור מוקייבלה כאזור חקלאי/נוף כפרי פתוח. בייעוד זה לא מיועד פיתוח היישוב, אך מותרים שימושים לדרכים ומתקני תשתית. מסילה, מסוף מטענים ותחנת רכבת הממוקמים בקרבת היישוב הם תועלת כלכלית, מעודדים תעסוקה ומחברים את היישוב בחיבור רכבתי לשאר חלקי הארץ. מסוף מטענים יפחית את כמות המשאיות שיעברו בכבישים בקרבת היישוב, ויפחית עומסי תנועה ובלאי בכבישים.

תוואי המסילה סומן עוד בתמ"א 15/23 והוחלט לשמור על השטח למסילה גם בתמ"א 1. לכן גם ללא התכנית המפורטת על שטח זה מוטלות מגבלות והוא שמור למסילה. התכנית מדייקת ומצמצמת את השטח השמור לשטח הנדרש בלבד ומשחררת שטחים שמורים מצפון מערב ליישוב. כמו כן צמצום התכנית כפי שהוצג בדיון והחליטה עליו הוועדה, ישחרר כ-100 דונם נוספים ויאפשר תכנון להרחבת היישוב לכיוון המסילה.

2.2 פגיעה באיכות החיים ביישוב מוקייבלה: המתנגדים טוענים שהקרבה של הרכבת ליישוב תפגע בצורה משמעותית באיכות החיים של התושבים. גבול התכנית נושק לגבול תכנית המתאר המאושרת והמרחק בין מגרשי המגורים המאושרים למסילה עצמה הינו פחות מ-150 מ'. אם הרכבת תהיה מחושמלת ייווצרו שדות אלקטרו-מגנטיים והתושבים יהיו חשופים לקרינה טוענים גם:

א. שלא נבחנו השפעות סביבתיות והשלכות בריאותיות בתסקיר.

ב. שתנועת הרכבות ופעילות מסוף המטענים ייצרו מטרדי רעש ורעידות.

- ג. מסוף המטענים ישמש גם להעברה ואחסון של חומ"ס, האחסון שלהם מתוכנן להיות כ 500 מ' מייעוד מגורים.
- ד. אין משקל מספק בתסקיר ובהחלטת הוועדה להשלכות של התכנית על היישוב מוקייבלה ותושביו.
- החלטת הוועדה: לקבל את ההתנגדות באופן חלקי.**
- הוועדה מחליטה להרחיק את הקו הכחול כפי שהוצג בדיון ומפורט בהחלטה לעיל, על מנת לצמצם את ממשק היישוב עם מתקני הרכבת ולאפשר את יכולת התפתחות היישוב בעתיד.
 - הוועדה סבורה כי הקרבה של תחנת הרכבת ליישוב תאפשר נגישות רגלית נוחה ומהירה לתושבי מוקייבלה ובכך תביא תועלת רבה לתושבים.
 - השפעות חשמול המסילה נבחנו במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה שנערך לתכנית. התסקיר אושר על ידי המשרד להגנת הסביבה.
 - כלל ההשלכות הסביבתיות נבחנו בתסקיר ההשפעה על הסביבה וקיבלו מענה הולם בהוראות התכנית. מטרדי רעש ורעידות שתנועת הרכבות ופעילות מסוף המטענים ייצרו נבחנו בתסקיר וקיבלו מענה במסמכי התכנית. סעיף 4.1.3 בחן את נושא הרעידות ונמצא מתחת לערכי הסף. נושא הרעש נבדק והוגש מודל רעש כחלק מתסקיר השפעה על הסביבה. נמצא כי התכנית עומדת בעוצמות הרעש הדרושות מהמסילה ומסוף המטענים. בנוסף לקראת תכנון לביצוע יש להגיש מודל רעש חדש ולקבוע את מיקום הקיר האקוסטי. **בהתאם להמלצת המשרד להגנת הסביבה יש לקבוע בהוראות התכנית כי הקיר האקוסטי יוקם קרוב ככל הניתן למקור הרעש. גם ימזער את העוצמה בצורה הטובה ביותר וגם יתרחק ממבני המגורים של היישוב.**
 - לעניין מסוף המטענים שישמש גם להעברה ואחסון של חומ"ס: האחסון של אלו מתוכנן להיות במרחק של כ- 500 מ' מייעוד מגורים; החזקת חומרים מסוכנים מצריכה היתר רעלים מהמשרד להגנת הסביבה בו נבחנים סוגי החומרים והכמויות כנגזרת מהמרחק משימושים רגישים (500 מ' הוא מרחק יחסית גדול). רכבת ישראל מחזיקה בהיתר רעלים בו מותר לה להחזיק חומרים מסוכנים על הרציף עד 4 שעות. מעבר לכך הפעולה נחשבת כאחסנה המצריכה היתר רעלים נוסף. בנוסף, כפי שכתוב בהוראות התכנית, השטח לתכנון בעתיד יצריך עריכת תסקיר השפעה על הסביבה נפרד, בו יבחנו השלכות מעבר הגבול.
 - לגבי השלכות התכנית על היישוב מוקייבלה ותושביו: הוועדה סבורה כי תחנת רכבת תיצור נגישות הדדית בין מוקייבלה לערים הגדולות, תייצר מקומות תעסוקה ותפתח אפשרויות נוספות לתעסוקה, חינוך, שירותים ועוד.
- 2.3. **פגיעה בקרקעות פרטיות ובשימוש חקלאי:** התכנית פוגעת בקניין פרטי ובחופש העיסוק של תושבי מוקייבלה. רוב שטח ההפקעה בקרקעות פרטיות מעובדות ע"י תושבי היישוב, שזאת פרנסתם. תהיה פגיעה לא מידתית בהפקעות ופגיעה בקבוצות חלשות.
- החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות מהנימוקים הבאים:**
- במסגרת הליכי התכנון נבחנו מספר חלופות אפשריות למיקום המסילה. במסגרת השיקולים שנשקלו, נכלל גם הרצון לצמצם ככל הניתן את המעבר ופגיעה בקרקעות פרטיות. עם זאת, לא ניתן לבצע פרויקט בהיקף שכזה ובעל חשיבות בינלאומית גבוהה שכזאת, ללא פגיעה כלשהי בקרקע – בין אם זו פרטית ובין אם זו מוכרת לגורמים שונים. המיקום המוצע הינו המיטבי מבחינת תכנון ותפעול המסילה, ועל כן, אין מנוס מהעברתה גם על קרקעות פרטיות של תושבי מוקייבלה. ראוי להדגיש גם כי מרבית השטח כבר סומן בעבר בתמ"א 1 (ולפני כן, בתמ"א 23) כרצועה לתכנון מסילת רכבת, ועל כן העובדה כי שטחים אלו מיועדים למטרה זו, הייתה ידועה מזה שנים רבות.

- בד בבד, עם השלמת התכנית המפורטת הנ"ל, יוסרו מגבלות תכנוניות שסומנו בתמ"אות הנ"ל אשר שהוטלו על חלק מהקרקעות שאינן נדרשות עוד לתכנון המסילה.
- על מנת לצמצם את הפגיעה בבעלים הפרטיים ובחקלאים בכלל, נקבע בסעיף 6.8.3 כי ניתן להמשיך ולבצע את השימוש החקלאי בקרקע (ללא בנייה חדשה) עד לתפיסת החזקה בקרקע על ידי הרכבת. בנוסף, בשטח מגבלות בנייה ניתן להמשיך ולעבד את הקרקע גם לאחר סלילת מסילת הרכבת. לא למותר לציין כי בעלי הקרקע יהיו זכאים לפיצויים על פי דין.
- ככל שהדבר נוגע לעניין "חופש העיסוק", הרי שסלילת המסילה לא תפגע בחופש זה. החקלאים יוכלו להמשיך ולעסוק בחקלאות על קרקעות חלפיות (בין אם כאלו שירכשו ובין אם בחכירה). בנוסף, סביר להניח כי סלילת הרכבת והקמת מסוף המטענים ייצרו מקומות תעסוקה ופרנסה ועוד. ר' מענה בסעיף 2.2 לעיל.
- 2.4. היעדר בחינת חלופות אמיתיות:** נבחנו רק שתי חלופות מאקרו - חיבור המסילה למעבר הגבול הקיים ותוואי תמ"א 23 (ותמ"א 42 ותמ"א 1). החלופה הראשונה נפסלה לטענתם מהר מדי. גם חלופות המיקרו שנבחנו - כולן בתוואי שנבחר ולכן כביכול לא התקיימה בחינת חלופות אמיתיות. האמירה שהחלופות האחרות נפסלו בשל אי עמידה בתנאי סף הנדסיים ותפעוליים לא הוכחה.
- החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות.** ר' החלטת הוועדה בהתנגדות המועצה הגלבוה סעיפים 1.1 ו 1.2 לעיל.
- 2.5. חיבור לתמ"א 54 אינו יכול להיות תנאי סף:** טוענים שכיוון שתמ"א 54 שמציעה המשך לתוואי הרכבת בתחום הגדה המערבית אינה תכנית מאושרת ואין לה תוקף ולכן אין לתת לה משקל ולא להתייחס אליה כ"תנאי סף" שמכתיב את התוואי המוצע.
- החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות**
- אכן תמ"א 54 הינה חסרת מעמד ולכן אין לתת לה כל משקל תכנוני. עם זאת נקודת החיבור של המסילה עם המסילה בשטחי הרשות הפלסטינית הוגדרה בתמ"א 15/23 בתמ"א 1 ובתמ"א 42, כמקום המפגש של שתי המסילות ומעבר הגבול, ולכן זהו תנאי חשוב בתכנון.
- 2.6. החיבור לתמ"א 54 אינו אפשרי:** בצמידות דופן לאזור התעשייה שעבורו נדרשת מסילת הברזל תוכננה תחנת כוח המופעלת על גז טבעי וגם תחנת גז שתוזן מצנרת גז משטח ישראל ואושרה לאחרונה תכנית 254-0655225. שתי התכניות חוסמות את האפשרות להמשך תוואי המסילה דרומה כפי שמוצע בתמ"א 54 ולכן החיבור אינו אפשרי.
- החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות.**
- תכנית 254-0655225 למערכת הולכת גז טבעי מתואמת עם תכנית המסילה ואינה חוסמת אפשרות להמשך התוואי דרומה. הוצגה לוועדה בדיקת ההיתכנות להתחברות לתוואי המשכי בשטחי הרשות הפלסטינית.
- 2.7. תנאי הסף בדבר חיבור ישיר לאזור התעשייה אינו מתקיים:** בכל מקרה התנאי של העברת סחורה בצורה רציפה וישירה מאזור התעשייה למסוף המטענים אינה אפשרית ומחייבת שימוש באמצעי העברה נוספים. לכן אין הגיון לטענת המתנגדים לקבוע תנאי זה כתנאי סף מחייב שהחלופה הנבחרת תגיע ישירות לאזור התעסוקה.
- החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות.**
- על פי הבדיקה וההסבר של צוות התכנון ושל מנהלת המעברים במשרד הביטחון יתאפשר חיבור ישיר להעברת סחורות מאזור התעשייה למסוף המטענים.

2.8. **היעדר הצדקה לקיומה של התכנית:** לאור הפגמים שתוארו בהתנגדות טוענים המתנגדים שיישום התכנית בלתי אפשרי ואין הצדקה לקידומה. אין אפשרות לחבר את אזור התעשייה למסוף בצורה ישירה ואין אפשרות לחבר את המסילה לתוואי שמוצע בתמ"א 54. כמו כן טוענים המתנגדים שהרשות הפלסטינית מקדמת מערכת מסילות ברזל בתוואי שונה לחלוטין ושאינן סיכוי שמעבר הגבול גלבווע יוסט ואין צפי להעברתו בשלב זה.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות.

על פי כל הנתונים שנבחנו הוסבר כיצד תיתכן אפשרות ליישום התכנית לחיבור המסילה לתוואי מסילתי בשטחי הרשות הפלסטינית. משרד הביטחון ורשות המעברים ציינו בכל הדיונים את הצורך והרצון בהסטת מעבר הגבול למיקום המוצע בתכנית ולכן התכנית ישימה.

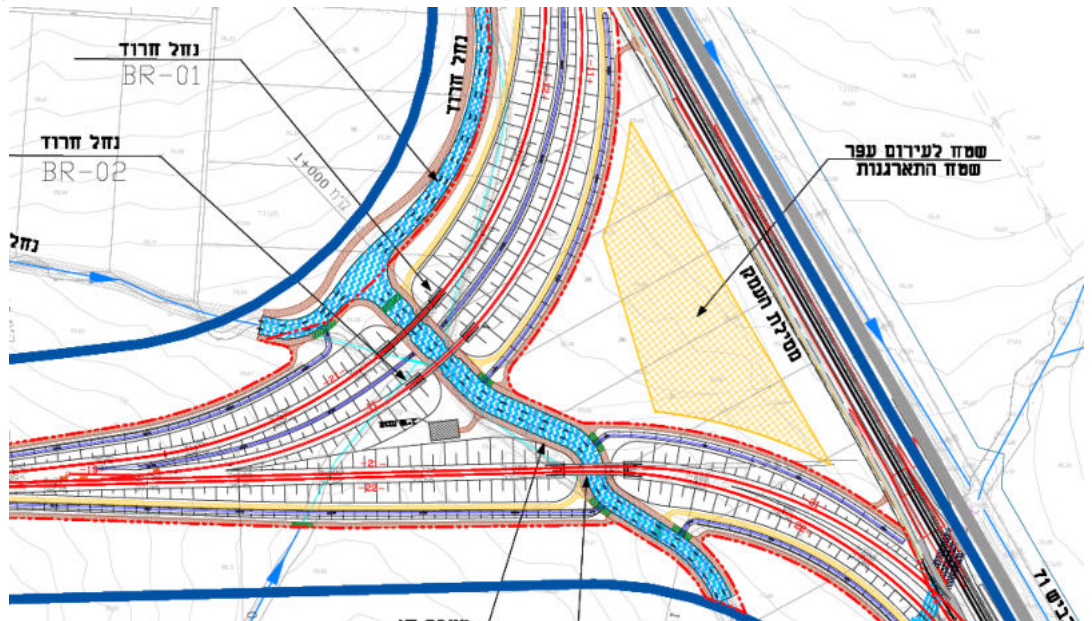
3. המתנגדים: אייל אלדן, יו"ר וועד מושב מגן שאול, ת"ז 040620437, בשם האגודה. חיים טל, יו"ר ועד האגודה ונציג החוכרים של מושב מרחביה, ת"ז 050969245. יוסי הדסי, יו"ר קיבוץ מרחביה, ת"ז 055575914, בשם הקיבוץ. אילן אופיר, מרכז המשק בקיבוץ שער הגולן, ת"ז 059083246, בשם הקיבוץ. יואל אברהם, יו"ר וועד מושב אביטל, ת"ז 052362282, בשם האגודה. ההתנגדות מוגשת בשם מושב מרחביה, קיבוץ מרחביה, מיטב מושב עובדים, אביטל מושב עובדים, קיבוץ שער הגולן, קיבוץ מסדה ומגן שאול מושב עובדים.

עיקרי ההתנגדות מושב מרחביה ו/או חבריה:

3.1 המתנגדים טוענים שהתכנית המוצעת גורמת לירידת ערך המקרקעין שבתחום התכנית ואלה הגובלים איתה ובעתיד הפקעה של למעלה מ 200 דונם. יתרת השטח שאינו מופקע ייפגע בעקבות פיצול החלקה ולא יוכלו לעבד אותה.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות. ר' החלטת הוועדה להתנגדות תושבי מוקייבלה, סעיף 2.3 לעיל.

3.2 התכנית המוצעת גורמת ל"כליאה" של חלקות. התכנית מציעה נגישות אבל החלקות נפגעות פונקציונאלית.



החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות.

במסגרת הליכי התכנון נבחנו מספר חלופות אפשריות למיקום המסילה. במסגרת השיקולים שנשקלו, נכלל גם הרצון לצמצם ככל הניתן את המעבר ופגיעה בקרקע חקלאית מעובדת. עם זאת, לא ניתן לבצע פרויקט בהיקף שכזה ובעל חשיבות בינלאומית גבוהה שכזאת, ללא פגיעה כלשהי בקרקע – בין אם זו פרטית ובין אם זו מוכרת לגורמים שונים. המיקום המוצע הינו המיטבי מבחינת תכנון ותפעול המסילה, ועל כן, אין מנוס מהעברתה גם על קרקעות מעובדות. ראוי להדגיש גם כי מרבית השטח כבר סומן בעבר בתמ"א 1 (ולפני כן, בתמ"א 23) כרצועה לתכנון מסילת רכבת, ועל כן העובדה כי שטחים אלו מיועדים למטרה זו, הייתה ידועה מזה שנים רבות.

3.3 התכנית המוצעת גורמת לקושי וסרבול בהגעה לשטחי העיבוד.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות. ניתנת גישה לשטחים חקלאיים בתכנית. המסילה משרתת את כלל הציבור. עדיין נשמרת נגישות סבירה לכלל החלקות.

3.4 יש לכלול בהוראות התכנית הנחיות להסדרת דרכי מצעים לאורך המסילה ולחייב את הרכבת לתחזק אותן. **החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות.** אין זה מתפקידן של תכניות לקבוע את אופן התפעול השוטף של השטח, לאחר שהבנייה מסתיימת, שכן לא קיים מנגנון פיקוח בחוק המאפשר זאת (כל עוד השימוש בקרקע נותר כפי שהותר). חובתה של רכבת ישראל לבצע תחזוקה של דרכים צמודות למסילה (ככל שמדובר בשטח השייך לה) נובעת מדינים אחרים, וככל שזו תפר אותם, יעמדו למתנגדים או נפגעים אחרים הזכויות לסעדים הקבועים באותם דינים.

3.5 יש להסדיר פתרון חיבור לדרכים חקלאיות אשר לא מוצע להן חיבור כולל מעבר עם משאיות וכלים חקלאיים רחבים. הנגשת החלקות הכלואות חלקות 23-35 בגוש 16819.

החלטת הוועדה: לקבל ההתנגדות באופן חלקי.

הוועדה מקבלת את הצעת צוות התכנון וממליצה להסיט את תעלת הבטון הקיימת מערבה ולהסדיר דרך שרות ברוחב 5 מ' בצמוד למסילה. בכך יתאפשר חיבור למעבר התחתית הקיים מתחת למסילת העמק.

3.6 התכנית גורמת לפגיעה ושינויים במערך תשתיות המים של החלקות. מבקשים להנגיש מים לכל החלקות הללו.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות. בסעיף 6.1.2 בהוראות התכנית נקבע מענה ופתרון לנושא שיקום תשתיות.

3.7 בחלקה 46 גוש 16818 קיימות שתי בריכות ביוב של האגודה. מבקשים לקבוע בהוראות התכנית שלא יחולו מגבלות בניה בתחום הבריכה (לבריכת הביוב הדרומית).

החלטת הוועדה: לקבל ההתנגדות באופן חלקי.

בהוראות התכנית בסעיף 4.9.1 ב' בו רשום שלא יינתן היתר בניה בשטח מגבלות בניה ופיתוח, יש להוסיף שלמתקנים הנדסיים לבריכות לאיגום מים וביוב יינתן היתר בכפוף להגשת סקר סיכונים לאישור רכבת ישראל.

3.8 מבקשים להיזק את התוואי לאזור המזרחי מחוץ לשטחי משבצת האגודה והחברים.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות. ר' התייחסות לחלופות בסעיף 1.1 לעיל.

עיקרי התנגדות קיבוץ מרחביה:

3.9 הדרכים החקלאיות בתכנית מתחרות לכביש 60 ואין אפשרות למעבר מתחת לכביש. על כן לא יוכלו לעבור מצד לצד של כביש 60 ושטחי האגודה מצויים בשני הצדדים. מבקשים לקבוע בהוראות התכנית שהדרכים החקלאיות יעברו מתחת לגשר כביש 60 במקביל למסילה, משני צידיה.
החלטת הוועדה: לקבל ההתנגדות באופן חלקי. הוועדה מקבלת את הצעת צוות התכנון לאחר שבחנה את ההתנגדות. יש להוסיף בנספח תנוחה דרך חקלאית מתחת לכביש 60 בצד אחד של המסילה ויורחב המעבר התחתית. נדרש לשם כך להרחיב את רצועת הרכבת בכ- 5 מ' ללא הגדלת הקו הכחול של התכנית.

3.10 הנגישות עם כלים חקלאיים נמנעת לשטח העיבוד המצוי ממערב למסילה, כ 140 דונם, לכשייסלל כביש 60.
החלטת הוועדה: לקבל ההתנגדות באופן חלקי. ר' החלטת הוועדה בסעיף 3.9 לעיל.

3.11 יש לכלול בתכנית הנחיות להסדרת דרכי מצעים לאורך המסילה ולחייב את הרכבת בתכנון התכנית לתחזק דרכים אלה מידי שנה.
החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות. ר' החלטת הוועדה בסעיף 3.4 לעיל.

עיקרי התנגדות אגודת מושב מיטב:

3.12 אין נגישות ריאלית מבעד למחלף המוצע לחלקות עיבוד של האגודה, חלקות 9 ו 11 בגוש 20756.

3.13 היעדר פתרון ירידה לדרכים חקלאיות ממחלף זה פוגע גם בחלקות נוספות של מושב מיטב (חלקה 1 בגוש 20757 וחלקה 1 בגוש 20758). דרך זו נחוצה גם למשאיות וכלים כבדים שמגיעים לשטחים אלו מכביש 675.

3.14 אותה בעיה עולה גם בנוגע לשטח של אגודת מושב אביטל בחלקה המצויה מצפון ובצמוד למחלף זה חלקה 3 בגוש 20762.

3.15 האגודה מבקשת לכלול בתכנית הנחיות להסדרת דרכי מצעים לאורך המסילה ולחייב את הרכבת בתכנון התכנית לתחזק דרכים אלה מידי שנה.

החלטת הוועדה: לקבל ההתנגדות באופן חלקי. במסמכי התכנית לאורך הדרך מתוכננת דרך חקלאית שממנה מתאפשרת גישה וחיבור לחלקות ולדרכים חקלאיות קיימות. בתכנון המפורט ובכדי לוודא שישנה נגישות לכל החלקות, יש להוסיף סעיף בהוראות התכנית בנוסח הבא: "לא תבוטל נגישות קיימת או מאושרת סטטוטורית, נכון למועד אישור התכנית, לחלקות סמוכות, אלא אם קיימת נגישות אחרת או עד להסדרת גישה חלופית".
לגבי סעיף 3.15 ר' החלטת הוועדה בסעיף 3.4 לעיל.

עיקרי התנגדות אגודת מושב אביטל:

3.16 אין נגישות ריאלית מבעד למחלף המוצע לחלקות עיבוד של האגודה, חלקה 3 בגוש 20756, חלקה 6 בגוש 20755, לחלקה 20 בגוש 20749, לחלקה 6 בגוש 20797.

3.17 הנגישות מתבצעת כיום דרך כביש 675. סה"כ לאחר ההפקעה שטח של יותר מ 1,000 דונם נותרים ללא נגישות.

3.18 האגודה מבקשת לכלול בתכנית הנחיות להסדרת דרכי מצעים לאורך המסילה ולחייב את הרכבת בתקנון התכנית לתחזוק דרכים אלה מידי שנה.

החלטת הוועדה: לקבל ההתנגדות באופן חלקי. ר' את החלטת הוועדה להתנגדות מושב מיטב לעיל, ובסעיף 3.4 לעיל.

עיקרי התנגדות אגודת קיבוץ מסדה :

3.19 אין נגישות ריאלית מבעד למחלף המוצע לחלקת עיבוד של האגודה, חלקה 21 בגוש 20988. הנגישות לחלקה זו מתבצעת היום דרך כביש 675. שטח החלקה לאחר ההפקעה שנוטר ללא נגישות הוא 118 דונם.

3.20 אין ירידה ולא עליה מהכביש במקביל למסילה.

3.21 קיימת גם בעיית נגישות לחלקה 14 בגוש 20998, ממזרח לתוואי המוצע. במקרה של חלקה זו- לבאים מכיוון כביש 675 אין נתיב נסיעה שיוורד מהמחלף מזרחה, נתיב הנסיעה ממשיך לאזור התחנה ולא ניתן יהיה לרדת לכיוון החלקה.

החלטת הוועדה: לקבל ההתנגדות באופן חלקי. ר' את החלטת הוועדה להתנגדות מושב מיטב לעיל.

עיקרי התנגדות אגודת קיבוץ שער הגולן :

3.22 אין נגישות ריאלית מבעד למחלף המוצע לחלקת עיבוד של האגודה, חלקה 19 בגוש 20988. הנגישות לחלקה זו מתבצעת היום דרך כביש 675. שטח החלקה לאחר ההפקעה שנוטר ללא נגישות הוא 210 דונם.

3.23 אין ירידה ולא עליה מהכביש במקביל למסילה.

3.24 קיימת גם בעיית נגישות לחלקות 15 ו 17 בגוש 20998. במקרה של חלקות אלו לבאים מכיוון כביש 675 אין נתיב נסיעה שיוורד מהמחלף מזרחה, נתיב הנסיעה ממשיך לאזור התחנה ולא ניתן יהיה לרדת לכיוון החלקה.

החלטת הוועדה: לקבל ההתנגדות באופן חלקי. ר' את החלטת הוועדה להתנגדות מושב מיטב לעיל.

עיקרי התנגדות אגודת מושב מגן שאול :

3.25 הדרך החקלאית המסומנת בנספח תנוחה גיליון מספר 4 מסתיימת באמצע חלקה 11 ושדרך ציבורית לא יכולה להסתיים במרכז חלקה פרטית ולכן מבקשים להאריך את הדרך הציבורית.

החלטת הוועדה: לקבל ההתנגדות.

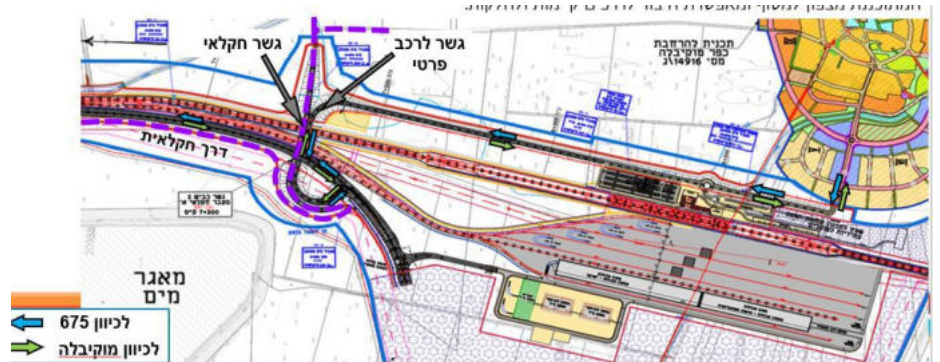
נספח התנוחה יעודכן באופן שבו תוארך הדרך החקלאית ותסומן עד החיבור למטרוקה, באופן הבא :



3.26 לבאים מכביש 675 אין כל אפשרות לרדת לדרכים החקלאיות שבמשבצת מגן שאול. בנוסף רכב שמגיע מכיוון שטחי העיבוד ורוצה לנסוע לכיוון התחנה ומשם למעבר ג'למה לא יוכל כי אין מעבר בין נתיבי הנסיעה. בנוסף טוענים שחקלאי שמגיע משטחי העיבוד ורוצה להתחבר לכביש המקביל למסילה ומשם לכביש 675 לא יוכל בהיעדר חיבור.

החלטת הוועדה: לדחות את ההתנגדות.

במקביל למסילה לאורך הכביש מתוכננת דרך חקלאית. לדרך זו יש חיבור בהפרדה המפלסית המתוכננת שמאפשרת חיבור לדרכים הקיימות וגישה לחלקות.



4. הערות נוספות והתייחסות להערות בדיקה של סעיף 109 לחוק:

1. תמ"א/ 35:

תא שטח 2 הינו תא שטח גדול ושטח המכלול הנופי הינו חלק קטן מתא שטח זה. יש להגדיר תא שטח נפרד לחפיפה עם מכלול הנוף ולקבוע בהוראות התכנית שלא יותר בו בינוי העולה על 500 מ"ר.

2. תמ"א/ 10 / ג/ 6:

יש להטמיע בתשריט את גבולות גבול מסדרון התשתיות העילי ותחום מגבלות הבניה והפיתוח המאושרים בתמ"א, לרבות בתחום הממשק בצד המזרחי של התכנית (בסמוך למסילת העמק), בכדי שכל המגבלות

בנושא החשמל הרשומות בהוראות התכנית יחולו גם על שטח זה, בתחום הקו הכחול של התכנית. כמו כן, יש לסמן גם את ציר קו החשמל עצמו.

3. תמ"מ / 2 / 9:

שטח התכנית נחצה ע"י קו מתח עליון, שגם קיים בשטח וגבולותיו מסומנים בתשריט כ"גבול מסדרון תשתיות עליון". בהתאם לנוהל מבא"ת, יש לסמן בתשריט גם את ציר קו החשמל.

4. תמל / 1056:

ישנו ממשק עם ייעוד של "רצועת תשתיות" שחוצה את שטח התכנית. השימוש המוצע תחת הייעוד של רצועת תשתיות הוא קו מתח עליון. יש לסמן בתשריט את קו המתח העליון ורצועת החשמל כולל תחום המגבלות.

5. תמ"א / 1 – פרק הפסולת:

יש ממשק עם אתר נחל גלבוע א' ועם אתר נחל גלבוע ב'. הן המסילה והן מפעל המיחזור הם בעלי אופי תעשייתי/ לא רגישים כך שאין השפעות הדדיות, ואין צורך לעדכן את מסמכי התכנית ביחס לפרק הפסולת.

6. תמ"א / 1 – פרק המים:

יש לסמן בתשריט את רצועות קווי הקולחין לתכנון מי מערכת וקווי קולחין ארצי ואזורי שבתחום התכנית.

7. תמ"א / 1 – פרק הנחלים:

לתכנית ממשק עם נחלים ראשיים (נחל חרוד ונחל גלבוע) וגם עם עורק משני ופשטי הצפה. יש לסמן בתשריט את גבול רצועות הנחלים בהתאם לתמ"א.

8. מסמכי התכנית:

8.1 בצד הצפוני של שטח התכנית ישנו ממשק עם קו מתח עליון שקיים בשטח, וגם מסומן בתמ"מ. הרצועה של קו החשמל מסומנת בתשריט. יש לסמן גם את קו החשמל עצמו בסימון המבא"תי המתאים.

8.2 כל נספחי התכנית, אשר לא הוגדרו כמחייבים, לרבות נספח התנועה ודרכים חקלאיות יעודכן מעמדן כנספחי רקע לתכנית.

החלטה בתכנית:

הצבעה: ההחלטה אושרה פה אחד.


לא מולאו תנאי אשור תכנית זו כמפורט בהחלטתנו תוך 120 יום ממועד קבלת החלטה זאת תהווה החלטתנו זאת משום החלטה בדבר דחיית תכנית וביטול הפקדתה ללא כל צורך בהחלטה נוספת. ליו"ר ועדת המשנה תהיה הסמכות להאריך תקופה זו ב-30 יום נוספים, מבלי שיש צורך בקבלת החלטה נוספת מוועדת המשנה.

עמוד: 17

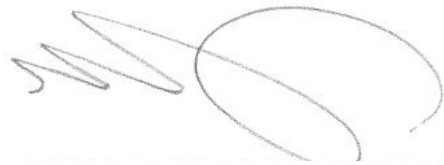
שם ישיבה: ועדת משנה להתנגדויות
מסמך החלטות לישיבה מספר: 2023028 תאריך הישיבה: 12/07/2023

החלטה זו כפופה לסעיף 11 ד' לחוק התכנון והבניה:

"שני חברי ועדה מחוזית לפחות רשאים לדרוש בכתב, תוך שבעה ימים מיום מסירת ההחלטה לידם, לקיים דיון חוזר בעניין במליאת הוועדה המחוזית, רק בנימוק כי ההחלטה פגומה מבחינה משפטית או תכנונית. הדרישה תכלול את פרטי הנימוקים".



יורם זאוי
מזכיר הוועדה



ערן ניצן
יו"ר הוועדה המחוזית
מחוז צפון