

הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית - 9.5.2018

חברי הועדה:

דלית זילבר, מינהל התכנון, יו"ר הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית
רונית מזר, אילנה שפרן, עדי סילברמן, מינהל התכנון
עירית שפרבר, אורנה להמן, משרד התחבורה
תמי גנון, רכבת ישראל
ראם חממי, מיכל אריאל, משרד הביטחון
דוד דשן דויטש, רשות מקרקעי ישראל
יואב צלניקר, המשרד להגנת הסביבה
הלל זוסמן, רט"ג
דרור בוימל, נציג ארגון הגג
יוחאי תירוש, משרד החקלאות

נושאי הדיון

1. תכנית אסטרטגית לקווי המטרו במטרופולין תל אביב - הצגה של התכנית האסטרטגית שהוכנה על ידי משי' התחבורה עבור רשת קווי המטרו במטרופולין תל אביב לצורך קביעת מדיניות בנושא תחבורה במטרופולין תל אביב
2. תכנית אב למטענים של רכבת ישראל - הצגת תמונה כוללת של צרכי שטחים למטענים ברכבת ישראל
3. תמ"א משלימה למסילת הברזל נתב"ג-ירושלים בתוואי שער הגיא - הצגת ההסדרה הסטטוטורית המוצעת של דרך יער קיימת כדרך גישה בחרום מנווה אילן לגשר 8

נושא מס' 1 - תכנית אסטרטגית לקווי המטרו במטרופולין תל אביב

משתתפים :

חגי ירון, מנהל מינהלת הרק"ל, עיריית תל אביב-יפו
אירית לבהר גבאי, עיריית תל אביב-יפו
חיים מלמן, אדריכל העיר רמת השרון
קובי בלישטיין, המשנה למנכ"לית משרד התחבורה
רינת קרן, לשכת תכנון ת"א
ולדיסלב ברש, לשכת תכנון ת"א
רות רוז שמולביץ, לשכת תכנון תל אביב
גל קארו, לשכת תכנון מרכז
דוד פיק, לשכת תכנון מרכז
נועה גולדשמיט, לשכת תכנון ירושלים
ליאת דופור דרור, ות"ל
ליטל ידין, ות"ל
רון רקח, ות"ל
לינור לנקין, ות"ל
ניר בלפר, ות"ל
אהובה לוי, ות"ל
קרלוס דרינברג, ות"ל
מיכל מריל, מינהל התכנון
חגית זהבי, מינהל התכנון
טל ואגו, המשרד להגנת הסביבה
אפרת תמיר, משרד הביטחון
חנה קדרון, משרד התחבורה
ענבר שור, מטה הדיור
חיים סהר, קק"ל
אביבה רחמים יניב, תש"ן
עמנואל ביטמי, חב' סיסטרא, נת"ע
קרן כץ, מנהלת קווי מטרו, נת"ע
ניר קוגל, סמנכ"ל תכנון, נת"ע
ניר שרב, יועץ למשרד התחבורה
איתן טי, אגף תקציבים, משרד התחבורה
יפי הררי, בחינת ישימות מטרו
שרון אריה, משרד ארי כהן

רקע

משרד התחבורה מקדם תכנית אסטרטגית לפיתוח מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים במטרופולין תל אביב.
לצורך כך הוקמה ועדת היגוי שניסחה פרמטרים על בסיסם יבחן הצורך במטע"ן והחלופות השונות.

מהלך הדיון

נציגי משרד התחבורה מציגים את הנושא ומציינים כי עד ספטמבר 2018 רוצים לקדם את התכניות המפורטות לפיתוח המטרו במטרופולין תל אביב.

התכנית האסטרטגית לתחבורה ציבורית הוכנה ב- 2012, תיארה את החזון של הניידות בישראל בשנת 2040 וקבעה את המדדים לתחבורה ציבורית. מסקנות הבדיקה שנערכה הצביעו על חוסר בפתרונות לתח"צ, וכתוצאה מכך הוכנה התכנית האסטרטגית של רכבת ישראל והכינו תכניות אב לתחבורה ציבורית עבור המטרופולינים.

התכנית האסטרטגית של משרד התחבורה מתייחסת לכלל המטרופולין אבל שמה דגש רב על האזור האורבני של מרכז המטרופולין.

התכנית האסטרטגית מתייחסת גם לנושאים שאינם תחבורה :

1. קצב גידול האוכלוסייה
2. עידוד הציבור להפחתת נסיעות
3. קיצור מרחקי הנסיעה
4. הגדלת מספר הנוסעים ברכב
5. כלי רכב בני קיימא

ההשקעה בתחבורה הציבורית פחתה בשנים האחרונות מכיוון שלא היו תכניות מאושרות וזמינות. הנתונים מראים כי תחבורה ציבורית טובה מושכת אליה משתמשים אולם גם אם היינו מממשים את כל

קווי הרק"ל מתמ"א/23/א/4 לא היינו מצליחים להוריד את העומס מהכבישים בגוש דן. האוטובוסים והרק"ל לא יכולים להכיל את מס' הנוסעים הצפוי להיות פי 4 מהמצב היום.

המתודולוגיה :

על מנת לסגור את הפערים בין הקיים לנדרש יש ליצור רשת תח"צ אחת משולבת. לשם כך נבחן הביצוע של תכניות קיימות - תכניות של רכבת ישראל, תמ"א/23/א/4, נתיבים מהירים ותכניות נוספות. הקריטריונים שנבחנו היו זמן סביר להגעה, קיבולת, פיצול בין אמצעים שונים ושילוביות בין המערכות. נבחנו התוכניות הקיימות לצד תוספות לרשת.

הנתונים עליהם התבססו ההערכות לקחו בחשבון שב- 2040 יהיו כ- 6 מיליון תושבים במטרופולין תל אביב. מסקנת הבחינות שנערכו מצביעות על כך שנדרש קשר רדיאלי חזק אולם זה נדרש גם לכיסוי היקפי.

הוצגו הפערים העיקריים בין התכניות הקיימות לבין אלה הנדרשות, וכן היעדים האסטרטגיים אליהם שואפים להגיע מבחינת שירות, ניידות ושימוש. עם זאת, הוצג כי גם בערים הגדולות והמפותחות באירופה השימוש ברכב הפרטי מהווה 80% מהנסיעות, ורק בתוך מרכזי הערים הוא מצומצם ועומד על 40%.

המאפיינים העיקריים של קווי מתע"ן :

אורך קו מתע"ן ברמה הארצית עומד על 20-50 ק"מ ; קו מטר - 20-30 ק"מ ; רק"ל - 10-20 ק"מ.

קו מטר צריך זכות דרך מלאה, בדרך כלל בתת הקרקע. אין חציות של הולכי רגל או מכוניות. כך ניתן לאפשר מרחקים גדולים יותר בין תחנות ולפתח מהירויות גבוהות ביניהן. אורך הרכבת במטר יכול להגיע ל- 150 מ' והיא רחבה יותר מרק"ל. תפוסת הנוסעים במטר מגיעה לכ- 1,000 משתמשים לעומת 450 בלבד ברק"ל.

האזור עבורו נבחנה ישימות המטר הינו בין רחובות בדרום, כפר סבא בצפון וראש העין במזרח. לשם כך נלקחו בחשבון גודל אוכלוסייה צפוי, מרכזי תעסוקה, אוניברסיטאות, בתי חולים וכדומה. בעת בחינת החלופות נבחנה רשת של מרכזי משנה – רשת גריד על בסיס המצב המאושר. הבעייתיות ברשת זו הינה ביטול האפשרות להשתמש במערכת הקיימת לטובת רכבות כבדות.

במסגרת בחינת החלופות נבחנה אפשרות להישאר במצב הקיים עפ"י תמ"א/23/א/4 בתוספת שיפורים. במקביל, נבחנה אפשרות לרשת רדיאלית היקפית הכוללת שני קווי מטר וקו BRT. על מנת ליצור טבעת מטר יעילה נדרשת צפיפות אוכלוסייה גבוהה. להקמת טבעת שכזו עלויות גבוהות מאוד. מבחינת הטבעת השנייה עולה כי זו לא ריאלית מאחר וצפיפות האוכלוסייה הצפויה באזור בשנת 2050 אינה מספקת. בחינת הרשת של המטר מראה כי זו תתפקד טוב כאשר תונח בצמוד לדרך מס' 4.

מנהלת מנהל התכנון שואלת האם ניתן לצופף אזורים מסויימים על מנת שיוכלו לקבל שירות של מטר ולא רק"ל. בנוסף, מבקשת לוודא כי התכנית נבחנה באופן מעמיק על ידי לשכות התכנון הרלוונטיות.

נציגת לשכת התכנון תל אביב מסבירה כי התכנית נבדקה לעומק ברזולוציה מפורטת על ידי לשכת התכנון. החלופה שנבחרה, לא הייתה על דעת המחוז ונבחרה כתוצאה מלוחות זמנים ותקציבים. אפשר להתחיל בה בתנאי שממשיכים עם תכנון הרשת המלאה. עם זאת, מבקשת להוסיף ולומר כי התוכנית האסטרטגית הוכנה ברזולוציה נמוכה. כשבוחנים ברזולוציה אחרת ישנן מחלוקות. יש צורך בשלוחות או לקבוע שמעבר לנעשה יעשו את התוכניות המשלימות.

מבקשת כי האמצעים המשלימים מבחינת חקיקה יקבלו מענה כבר בשלב הנוכחי על מנת שניתן יהיה לתכנן את קווי המטר ללא אילוצים משפטיים, כאשר הנחות היסוד בבסיס התכנון צריכות לכלול מעבר בתת הקרקע ואי-הצמדות לזכות דרך. מבקשת כי הבחינות על פי קבוצות הקריטריונים השונים ימוקדו וידווקו כך שרמת הכיסוי של הקווים תהיה מקסימלית.

בנוסף, מבקשת כי התכנית המשלימה תיבחן גם ביחס לתכנית האסטרטגית לדיור והתכניות הכוללניות. מבקשת כי ימשיך קידום קווי הרק"ל כפי שהתוו על ידי תמ"א/23/א/4 ללא קשר לקידום קווי המטר. מציינת כי ניתן ליצור מערכת של קווי מטר ומעליהם קווי רק"ל.

נציגת לשכת התכנון מרכז התייחסה לתכנית וציינה כי יש ללשכת התכנון הערות פרטניות. הביקורת היא על הרדיאליות למרכז תל אביב.

נציג ארגון הגג שואל האם יש תכנית משלימה לאזורים בהם לא ניתן כיסוי על ידי תח"צ, ומבקש להבין את הקשר שבין התכנית האסטרטגית לתמ"א 42. נציג נת"ע משיב כי לא קיימת מערכת המכסה במלואה את כל האזורים, אולם ניתן להגיע לכיסוי של עד 90% באמצעות השלמת המערכת על ידי שימוש באוטובוסים. למשי' התחבורה תכנית משלימה בה נבחנות המערכות השונות בהן יש להשתמש לצורך כיסוי מירבי.

המשנה למנכ"ל משרד התחבורה מציג לוח זמנים במצב של עסקים כרגיל לפיו קווי המטרו יחלו לפעול רק בשנת 2045 לעומת התכנית אותה הוא מציג בה הקו הראשון יחל לפעול כבר בשנת 2030. מסביר כי לצורך כך יש לאשר התכניות הסטטוטוריות בתוך כשנתיים.

החלטה

1. מנהלת מינהל התכנון מסכמת את הישיבה ומציינת כי במהלך השבועיים הקרובים תתקיים פגישה עם המחוזות ועם חגית זהבי ואילנה שפרן על מנת לבחון את התאמת התכנית האסטרטגית של התחבורה הציבורית בגוש דן לתכנית האסטרטגית של מינהל התכנון. מבקשת לקבל לוחות זמנים בהקדם על מנת שניתן יהיה להיערך לקידום ואישור התכניות המפורטות.
2. התכנית האסטרטגית תוצג במועצה הארצית.
3. נאווה אלינסקי רדעי תתארגן עם הצוותים ותקבל את התכניות. על פי נת"ע, התכניות יוגשו במהלך חודש דצמבר.

נושא מס' 2: תכנית אב למטענים של רכבת ישראל

משתתפים:

קובי בלישטיין, המשנה למנכ"ל משרד התחבורה
ניר שרב, יועץ למשרד התחבורה
טל פודים, לשכת התכנון דרום
אורית סקר, לשכת התכנון צפון
הדר סלע, לשכת התכנון חיפה
דוד פיק, לשכת התכנון מרכז
נאוה אלינסקי ראדעי, ות"ל
ליאת דופור דרור, ות"ל
רינת כהן, ות"ל
לינור לנקין, ות"ל
קרלוס דרינברג, ות"ל
גליה בן שוהם, יועצת לות"ל
מיכל מריל, מינהל התכנון
טל ואגו, המשרד להגנת הסביבה
אדר' סבטה שוסטרוב, המשרד להגנת הסביבה
נורית חומסקי, משרד התשתיות
אפרת תמיר, משרד הביטחון
רן שמאלי, נתיבי ישראל
חיים סהר, קק"ל
ינאי שני, קק"ל
נטלי כץ, רכבת ישראל
בועז פוקס, רכבת ישראל
הראל אבן, רכבת ישראל, חטיבת מטענים

רקע

רכבת ישראל מגישה למחוזות ולות"ל תכניות לפיתוח מסופי מטענים ללא הצגת ראייה כוללת של הנושא. לפיכך, ביקש מטה מינהל התכנון כי תבוא לדיון ואישור תכנית המציגה את הראיה הכוללת של הנושא על שלל המשמעויות וההיבטים השונים העולים כתוצאה מכך.

מהלך הדיון

נציג משרד התחבורה מציג את התפיסה האסטרטגית של כלל המערכת הנגזרת מתוך התכנית האסטרטגית של רכבת ישראל. מסביר כי אין תכנון מפורט למסופים אלא ראייה כוללת בלבד. הרעיון המרכזי העומד מאחורי התכנית הינו יצירת פריסה ארצית עם קרבה לשווקי היעד וגידול הזמינות כך שיתאפשר שימוש רב יותר ברכבות המשא ולא רק בלילה. הראיה של התכנית כוללת גם את נושא הקישוריות לסחורות אל מעברי הגבול. הכוונה ליצר מערכת מסילות למטענים על בסיס המסילה המזרחית. המסילה המזרחית מאפשרת לחבר את נמל חיפה ונמל אשדוד, את המחצבות בדרום אל המרכז ואת הצפון אל המרכז. המסילה המזרחית צפויה לשרת רק 10% מהנוסעים ברכבת וכך לאפשר שינוע של מרבית המשאות. שינוע מטענים כבדים ברכבת כדוגמת אגרגטים, חול ואשפה תאפשר צמצום הובלת חומרים מסוכנים במשאיות לצד צמצום הגודש בדרכים כתוצאה משימוש נמוך יותר במשאיות.

נאספו נתונים מתכנית האב למטענים תוך ביצוע התאמה שלהם למצב להיום. הושוו הביקושים לתחזיות אחרות ולנתונים של חנ"י כולל מידע על המתרחש במעברי הגבול. על פי התחזיות, ומתוך הנחה שיהיה שיפור בשירות, צפוי גידול של 7 אחוז לשנה בכמות המשאות שישונו באמצעות הרכבת. התכנית האסטרטגית לקחה בחשבון גם את תמ"א 14, והתמקדה בשלושת הקבוצות העיקריות אותן משנעים - מכולות, מינרלים ואגרגטים. מכולות - כדי לתת מענה טוב, צריך שירות טוב. למשאית יתרון מבחינת הזמינות והמחיר. מבחינת המשק, ישנו אינטרס להעביר את המכולה ברכבת. מינרלים - יש ביקוש בין המחצבה לנמל. אגרגטים - יש כדאיות כלכלית ובתנאי שיהיה שירות משופר.

כדי לשפר את השירות, יש צורך להגדיל את מספר הרכבות פי 6-7. הרכבת קובעת שהגידול יהיה רק כ-4%. צופים שהמשמעות על מערכת הדרכים תהיה נמוכה מאוד. היום מדובר על החלפת 30 משאיות ברכבת אחת. צמצום מס' המשאיות יבוא לידי ביטוי בעיקר בכניסה לנמלים ולא דווקא לאורך הדרכים. מסופי המטענים נותנים פתרון לבעיות נקודתיות. סמנכ"ל חטיבת המענים ברכבת מסביר כי בעבר המפעלים היו מחוברים בשלוחות אל מסילות הרכבת. אולם שינוי בסוגי התעשיות וההקמה של הנמל באשדוד יתרו את השימוש ברכבת ואלה עברו לשינוע באמצעות משאיות. השלוחות ננטשו והנגישות של הלקוחות לרכבת ירדה.

המסופים החדשים אותם מנסים לקדם נגזרים מהתוכנית האסטרטגית. ישנה כוונה לחדש שלוחות ללקוחות פרטיים. למשל מפעל אסמי עוז באופקים המוביל גרעינים מחיפה לאופקים. מחברים את מספנות ישראל אל הרכבת. יש יעדים של האיחוד האירופאי להעביר כ- 30% של המטענים ברכבת.

מסביר כי 300 ק"מ הוא הטווח האידאלי לשימוש ברכבת למטענים. מחקר שערכו ועליו התבססו הוריד את המינימום ל-190 ק"מ. אם לוקחים בחשבון את ההשלכות החיצוניות אזי נקודת האיזון יורדת משמעותית ומגיעה ל-100 ק"מ. כאשר מדובר על שינוע מדלת לדלת המרחק כבר יכול לרדת אפילו ל-60 ק"מ. לפיכך, רכבת ישראל מעוניינת שהמרחק בין המסופים יהיה 30 ק"מ.

במסגרת תמ"א/14/ב נערכה פנייה לרכבת ישראל לקדם תכניות לטובת חיבור מחצבות. רכבת ישראל מתכננת מסופים בקדמה (נמצא בהליך תכנון סטטוטורי); טירת יהודה וגבעת כח (בתכנון מוקדם וסטטוטורי); אייל (תכנון ראשוני); ומסוף בחדרה.

המסופים הטיפוסיים בגודל של כ- 100 דונם ומיועדים לטפל במכולות, מטען כללי ואגרטים המחייבים אחסנה בשטחים גדולים. ר"י מעדיפה למקם את המסופים בקרבה לאזורים בהם משתמשים בחומרים. קדמה ואייל הם המסופים הגדולים ונדרשים ליותר שטח. בקדמה מתוכננים כ- 1,500 דונם עבור מטענים ואגרטים. לעניין מסופי המטענים לפסולת, אלה צפויים להגיע במכולות והרכבת תוביל אותם למישור רותם. ההיגיון בהובלה באמצעות מכולות טמון בכך שהרכבת מובילה בהם בחזרה אגרטים.

נציגת לשכת התכנון חיפה מציינת כי מינהל התכנון מקדם תכנית אסטרטגית לדיוור. מבקשת להבין איך יתבצע הסנכרון מול מפת המגורים וכיצד יתבצע שינוע האגרטים אל מתחמי המגורים החדשים.

נציג לשכת התכנון מרכז מציינ כי המחוז מתנגד להצבת מסוף מטענים באייל וחושב כי ראוי לבחון את אתר נען במקומו. בנוסף, מתנגדים גם למיקום האתר המוצע בטיירת יהודה.

נציג המשרד להגנת הסביבה: על פי התכנית עומדים להתווסף 21 מסופים חדשים. מדובר בצרכני שטח עצומים, ויש קושי להבין מדוע נדרש שטח כה גדול.

מבקשים לראות פרישה של אזורי התעשייה לאורך המסילה המזרחית על מנת להבין את הקשרים ביניהם, וכן תכנית שתציג כבר בשלב זה את השיפועים, הגבהים ושאר נתונים שיאפשרו בחינה טובה יותר של האתרים המוצעים.

נציג רשות מקרקעי ישראל מבקש להוסיף עוד מסוף באורון מתוך הבנה שחלק מהמפעלים הפטרוכימיים יגיעו לאזור זה ולא למישור רותם. מבחינת האגרטים, אתר קדמה נבדק ונמצא מתאים מאחר וצמוד לרשת מסילות קיימת. מסביר כי יש להתייחס לפיתוח הגדול של אשקלון. מציע להוסיף מסוף במסילת העמק באזור התעשייה המתפתח שגיא 2000. חדרה - מבקש הקמת מסוף טעינה גם במחצבת ורד.

נציג הות"ל מסביר כי אי אפשר לראות את הפרישה של המטענים בלי לראות מה התכולה של כל מסוף. צריך לבחון את המסופים עם פרוגרמה תפעולית ולפי זה אפשר לחשוב מה המשמעות של האתרים. צריך לקבוע תמהיל לסוגי השימושים במסוף.

נציג לשכת התכנון דרום מציינ כי יש צורך במסוף מטענים בקדמה ובאזור תימורים. באזור קדמה מקודמות יוזמות שונות וגודל המסוף הולך וגדל משיבה לשיבה. הרכבת קיבלה הערות לתיקון המסמכים אולם אלה טרם חזרו מתוקנים לשולחן הדיונים. כמו כן, מציג יוזמה לפיתוח מסוף מטענים המתוכנן בקריית גת מערב על ידי הותמ"ל.

נציגת לשכת התכנון צפון מבקשת לקבל פרוגרמה או תפיסה כללית של המסופים על מנת לבחון התכנית בראיה מרחבית ומאוחדת.

המשנה למנכ"לית משהת"ח מסביר כי מסילה בשיח חוסיין היא צורך גיאופוליטי. אם לא תגיע מסילה עד שיח חוסיין לא יהיה צורך במסוף. לכן מקדמים במקביל את התכנון למסוף בבית שאן שיהיה חליף לשיח חוסיין.

החלטה

הועדה, לאחר שהוצגה בפניה התכנית האסטרטגית למטענים והשיקולים אשר עמדו בפני המתכננים מחליטה כי זו תהווה את הבסיס לסימון אזורי המטענים בתמ"א 42. התכנית האסטרטגית תכלול פירוט נרחב יותר כך שתשקף את גודל המסופים הנדרש ותכלול את סימון וסוג השימושים העיקריים בהם וכן את מידת ההיתכנות של כל אתר. לאחר השלמת הנתונים המבוקשים, תובא התכנית לדיון המשך בוועדה.

נושא מס' 3: תמ"א משלימה למסילת הברזל נתב"ג-ירושלים בתוואי שער הגיא משתתפים:

ניסן גלבו, ועדה מקומית מטה יהודה
נועה גולדשמידט, לשכת התכנון ירושלים
חיים סהר, קק"ל
ינאי שני, קק"ל
זאב הכהן, רט"ג
כרמל סטורלזי, רכבת ישראל
יורם בן עמי, דנה הנדסה
אבנר דרורי, אדריכל
אלי קוגלר, מתכנן

רקע

הקמת קו הרכבת המהירה לירושלים נמצא בשלבי סיום. גופי החירום וההצלה מסרו את הדרישות בנושא הצלה וחירום המהוות תנאי לפתיחת הקו. בין היתר, נדרשת הסדרה סטטוטורית של דרך גישה קיימת בחירום עבור רכבי חירום והצלה של כוחות הביטחון העוברת מהישוב נווה אילן, דרך היער ועד למרחב גשר 8 בשער הגיא, על מנת להבטיח שזו לא תשתנה באמצעות תכניות מפורטות אחרות. בדיון הועדה שהתקיים בתאריך 7.6.2017 הוחלט כי יש לקבע את דרך נווה אילן, הקיימת והמאושרת במסגרת תכניות מפורטות, ברמה סטטוטורית גבוהה יותר. בהחלטה נקבע כי הוראות התכנית יגבילו את רוחב הדרך, הרדיוסים שלה וכד' כך שתישאר כפי שקיימת היום, וזאת באמצעות נספח תנועה מחייב. עתה, משהוכנה תכנית מפורטת לדרך עולה כי זו נדרשת להרחבה על מנת שתוכל להכיל מעבר של כלי רכב גדולים - זה מול זה. מטרת הישיבה לבחון את האפשרויות להרחבת הדרך ולהמליץ למועצה הארצית על הכנת תכנית מפורטת לנושא זה.

מהלך הדיון

נציג רכבת ישראל מסביר כי מדובר בתוואי של דרך נופית המשתרעת על פני כ- 4 ק"מ. התקיים סיור בשטח בהשתתפות כל הגורמים המעורבים ובמהלכו זוהו הנקודות הבעייתיות בהן יש לטפל על מנת לאפשר להשתמש בדרך כדרך חירום. לשם כך יש צורך בחציבה מינורית של 1.5-1 מ' או באמצעות ייצוב של המדרון והוספת מעקה בטיחות - מעקה נופי שהינו מעקה המחופה בעץ, באזורים בהם נדרש. הוסבר כי אין שינוי במשטר הניקוז כתוצאה מהשינויים המבוקשים וכי אין תוספת של תעלות.

נציג קק"ל ורט"ג מבקשים כי יעוד הקרקע של הדרך לא יהיה "דרך מוצעת" אלא יישארו היעודים הקיימים ועליהם תסומן זיקת הנאה.

החלטה

הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית, לאחר שקיימה מספר דיונים בנושא התמ"א המשלימה, דנה בתוואי דרך הגישה בחירום העוברת בתחום הישוב נווה אילן ובתחומי היער. הועדה, לאחר ששמעה בדיונים הקודמים את נציגי כוחות הביטחון וההצלה, את נציגי רט"ג וקק"ל ונציגי רכבת ישראל, השתכנעה כי ההרחבות הנקודתיות של הדרך נחוצות לצורך מעבר רכבי חירום והצלה. הדרך תסומן באמצעות זיקת הנאה על גבי ייעודי הקרקע המאושרים היום. הוראות התכנית יכללו סעיף אשר יתייחס לנושא ויאפשר את סלילתה של הדרך באמצעות אספלט. חברי הועדה מחליטים להמליץ בפני המועצה הארצית על מתן הוראה להכנת תכנית חדשה והעברתה להערות הועדות המחוזיות והשגות הציבור.