משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

מדינת ישראל

מינהל תשתיות
ותיאום תחבורתי

המפקח על התעבורה
מחוזות ירושלים והדרום

ט"ו תמוז, תש"פ

7 יולי, 2020

לכבוד
מו"א חוף אשקלון
ועד קיבוץ ניצנים
ועד ישוב ניצן
ועד ישוב באר גנים
עיריית אשקלון
משרד הביטחון
צה"ל (אג"ת)

א.ג.נ.,

הנדון: <u>הסדרי תנועה חדשים בצומת ניצנים ומפגש דרך מסילה שמספרו 156א</u>

1. דרך מספר 4 הינה דרך בין עירונית הסלולה כיום במתכונת דו מסלולית דו נתיבית. צומת ניצנים הינו צומת בעל חמש זרועות (בתצורת סטגר): זרוע לכביש 232, זרוע לכביש 3631, שתי זרועות לכביש מס׳ 4; זרוע למעבר לחקלאים על כביש מספר 4.
2. כביש 3631 הינו חד מסלולי בעל נתיב אחד לכל כיוון. כביש זה חוצה 2 מסילות ברזל במפגש דרך – מסילה שמספרו 156א (להלן – המפגש). המדובר במפגש חד מפלסי אשר הוגדר אחד מהמפגשים המסוכנים ביותר בארץ מתוך כ-70 מפגשים המצויים ברחבי המדינה. מסוכנות המפגש נובעת מגיאומטריית המפגש ומסמיכותו היתרה לכביש מספר 4 דבר הגורם לגלישת רכבים והשתרכות תור הן מהרמזור למפגש והן מהמפגש לצומת.
3. המפגש פעיל ביותר ובו עוברים בממוצע ליום: 151 רכבות (בימי שגרה, לפני תקופת הקורונה); 3,952 רכבים; 239 הולכי רגל/רוכבי אופניים. הפעילות הערה על המפגש מגבירה את הסיכוי לחיכוך והתרחשות תאונה בין רכבת לכלי רכב. ויודגש, כל תאונה בין כלי רכב לרכבת עלולה לגרום לאסון ולשימוט של הרכבת מהמסילה ("שימוט" משמעותו ירידת רכבת או גלגל של רכבת מקווי פסים של מסילה) דבר שעשוי לגרום לתרחישים קשים ביותר כגון: התנגשות בעצמים; ריסוק קרונות; שריפה; התהפכות קרונות הרכבת וכיוצא בזה. תאונה מסוג זה מסוכנת הן לנוסעי הרכבת והן לנוסעי הרכב. ראוי לציין כי תאונה בה מעורבת רכבת הינה אירוע משמעותי ביותר אשר למרות שהוא נקודתי יש לו השפעה רוחבית על כלל רשת הרכבות הארצית.
4. בשל מסוכנות המפגש נקטה רכבת ישראל בפעולות שונות והתקינה אמצעים טכנולוגיים על מנת להגביר את הבטיחות במפגש. כך, בין היתר, הציבה: מחסומים אוטומטיים משולבים לכלי רכב

רח׳ בנק ישראל 5, בניין ג׳נרי (A), ת"ד 867, ירושלים, טל׳: 5-02-6663134, פקס: 02-6663137

והולכי רגל, מערכת ניטור רכב על המסילה, רמזורים מקדימים, פנסים מהבהבים (תמרור 722), תמרורים, הגבילה את מהירות כלי הרכב במפגשים ל-30 קמ״ש, הציבה פקחים האמונים על דיווחים שוטפים.

5. ואולם, למרות פעולות אלה, מאופיין המפגש בריבוי אירועים חריגים המדגישים ביתר שאת את הסכנה, ראו פירוט בטבלה מטה לאירועים אדומים ואירועים אדומים מעל 4 שניות:

	שנת 2017	**שנת 2018**	**שנת 2019**	**מאי 2020**
אירועים אדומים[1]	622	1,259	556	103
אירועים אדומים מעל 4 שניות[2]	40	90	86	23

6. כידוע, פרויקט דרך רבין ומחלף רבין המצוי בסמוך לצומת פריאור נפתח היום לתנועת כלי רכב. במסגרת הפרויקט חוברו העיר אשקלון והישובים באר גנים, ניצן ובית האריזה פרי אור עם כביש מספר 4 וזאת באמצעות הפרדה מפלסית. נוצרה כניסה חדשה ובטיחותית לעיר אשקלון, לבית האריזה ולישובים הנ״ל. המחלף והכביש החדשים יצרו דרך גישה בטוחה וחלופית לדרך 3631 המחייבת מעבר במפגש.

7. לאור הסיכון הרב לחיי אדם הגלום במפגש ומאחר והמחלף והכביש החדשים יצרו חלופה למעבר על המפגש נבחנה האפשרות לסגור אותו. מאחר שהמכותבים עשויים להיות מושפעים מהסדרי התנועה אפשרתי להם להשמיע את טענותיהם.

8. במשך זמן ממושך התקיים שיג ושיח עם ראש מועצת חוף אשקלון וכן עם קיבוץ ניצנים וישוב ניצן. כך, בין היתר, ביום 25.2.2018 התקיים שימוע אליו זומנו המכותבים וניתנה להם ההזדמנות להשמיע טענותיהם וביום 5.6.2018 התקיים דיון משלים לניצנים. לאחר הבחירות וחילופי תפקידים במועצה האזורית התקיימה פגישה של הח״מ עם מנכ״ל מועצת חוף אשקלון ומזכיר הישוב ניצן. ביום 31.3.2019 התקיים דיון בוועדת היגוי מפלסיות ומפגשים שבמשרד התחבורה במסגרתו נשמעו טענות נציגי מו״א חוף אשקלון ובסופו הומלץ לסגור את המפגש לאור מסוכנותו למעט לכלי רכב חקלאיים והולכי רגל. ביום 10.6.2020 נשלח על ידי הח״מ מכתב למכותבים שאפשר להם, בשל חלוף הזמן מאז השימוע, להעלות טענות נוספות בכתב. ביום 16.6.2020 נפגש הח״מ בצומת ניצנים עם ראש המועצה ועם נציג ישוב ניצן. ביום 19.6.2020 נפגש

[1] אירוע אדום משמעותו התרחשות אחד משני המקרים הבאים: אירוע בו רכב חצה את המסילה בעת ירידת מחסום הרכבת לאחר זמן שהוגדר כ-TBAR או אירוע בו רכב שהה על המסילה לפני ירידת המחסומים והפנסים הבהבו.
[2] אירוע אדום מעל 4 שניות משמעותו מקרה שבו נהג הרכבת קיבל תשדורת מלאה בנוגע לרכב השוהה באזור מסוכן והדבר מהווה פוטנציאל לתאונה בין הרכבת לרכב.

המפקח הארצי על התעבורה עם ראש המועצה בצומת ניצנים. ביום 30.6.2020 נפגש החי״מ עם קיבוץ ניצנים ורכבת ישראל בקיבוץ. נוסף לכך התנהלו שיחות טלפוניות רבות, נעשו בדיקות, והוצעו חלופות ופתרונות. התקיימו דיונים פנימיים. התקיימו מספר סיורים במרחב כולו על מנת להתרשם באופן ישיר ובלתי אמצעי מהמצב בשטח.

9. לאחר ששמעתי את טענות המכותבים לאורך תקופה ארוכה בנפש חפצה ובלב פתוח הריני להעלות את החלטתי הכוללת בתוכה עניינים שסוכמו עם הצדדים ומענה לטענות על הכתב כדלקמן.

10. מדינת ישראל ידעה אסונות כבדים שאירעו במפגשי מסילה – כביש במהלך השנים בהם נהרגו עשרות בני אדם ומאות נפצעו. מבין תאונות הרכבת הגדולות שאירעו נכללים אסון הבונים; אסון רבדים; תאונה במפגש בית יהושע; תאונה במפגש סמוך לקריית גת, אלו דוגמאות לתאונות קשות שקרו במפגשים כאשר רכבת התנגשה בכלי רכב.

11. לאור המסוכנות הגלומה במפגש דנן, כפי שפורט לעיל, החלטתי הינה לסגור אותו למעבר של כלי רכב והותרתו בשלב זה למעבר של חקלאים והולכי רגל, כפי שיפורט בהרחבה להלן. הסגירה מטרתה למנוע אסונות בנפש במפגש אשר הוגדר אחד מהמסוכנים ביותר מאלה המצויים ברחבי המדינה.

12. וביתר פירוט. לאחר שמיעת המכותבים הוחלט, שבשלב זה, המעבר על המפגש יוותר על כנו להולכי רגל על מנת להותיר להם גישה לתחנות האוטובוס המצויות על כביש מספר 4. במילים אחרות, עבור הולכי הרגל לא יהיה בסגירת המפגש כדי לשנות את המצב הקיים היום. לצד האמור יצוין כי לאחר סגירת המפגש יבוצעו בדיקות לגבי רמת השימוש של הולכי הרגל במפגש לעומת השימוש בתחבורה הציבורית הנכנסת ליישובי האזור ולבסיס הצבאי ויתכן כי תתקבלנה החלטות אחרות בעתיד.

13. זאת ועוד, הועלתה בפניי הבעייתיות עבור סגירת המפגש לחקלאים בשל המאפיינים ההנדסיים הייחודיים של כלי הרכב החקלאיים ובעיית הנגישות מקיבוץ ניצנים למחלף רבין ומדרך רבין לשטחים החקלאיים של קיבוץ ניצנים הוחלט על ידי בשלב זה וכפתרון ביניים עד למציאת פתרון הקבע להותיר את המעבר במפגש עבור כלים חקלאיים גדולים וחריגים בלבד (כגון: קומביין, טרקטור עם עגלה רחבה וטרקטורים רחבים). המעבר יסגר בשני שערים שניתן יהיה לפתוח/לסגור אותם ידנית עם מנעול. לצד האמור יצוין כי מעבר של כלים חקלאיים על המפגש אינו רצוי כלל ועיקר שכן ככל שכלי הרכב גדול יותר כך הסיכוי לשימוט הרכבת במצב של תאונה עולה. לאור האמור, ההידברות עם החקלאים נמשך בימים אלה בניסיון להגיע לפתרונות שיאפשרו את סגירת המפגש לצמיתות עבור כלל כלי הרכב.

14. יובהר כי מחלף רבין החדש וכביש 1 שיחובר אליו (לרבות הכיכרות שבו) תוכננו כך שמתאימים לקלוט את כמות כלי הרכב וסוגי כלי הרכב (ובכלל זה משאיות) שצפויים לפקוד את האזור. לכן איני מקבל את הטענות שעלו לעניין חוסר התאמת הדרך, רוחבה, רדיוסיה, נפחי התנועה והעומסים שנטען כי יהיו בה.

15. לגבי הטענה להרחבת היישוב ניצן ואי התאמת הדרכים לנפחי התנועה שיהיו לאחר תוספת יחידות הדיור אשיב כי לא ידוע לי על הגשת תכנית להרחבת היישוב ומכל מקום במידה ותוגש תכנית כזו הרי שמוסד התכנון ידון בנושא זה וימצא את הפתרונות הראויים לכך.

16. אני דוחה את טענת ב״כ ניצן שסגירת המפגש עומדת בניגוד להוראות תת״ל 156/28א בשל השלביות הקבועה בה. מעיון בתכנית הנ״ל עולה כי סעיף 14.2 קובע כך :

> 14.2 שלביות ביצוע מפורטת תקבע במסמכי ההרשאה, ותכלול, בין היתר, הסדרת השטח כולו, וכן דרישה לאחזקת הפיתוח שבתחום התכנית על ידי יוזם התכנית או מי מטעמו למשך שלוש שנים (ראה סעיף 11.5.4 לעיל).

מדובר בתכנית שאושרה בשנת 2011 והוחלט לא לבצעה בשלב זה (מחלף אשכולות/ניצנים מקודם בתכנית בניין עיר אחרת). מעיון בסעיף 14.2 הנ״ל ועל פי ייעוץ משפטי שקיבלתי התכנית אינה קובעת שלביות שכן אינה מתנה דבר. השלביות אמורה להיקבע כשתתבקש הרשאה אך משעה שקידומה של התכנית אינה על הפרק הרי שגם אין כל שלביות. זאת ועוד, לגבי הטענה שתמ״ל 1006 אינה כוללת הסדרים הנוגעים למפגש ולכן לא ניתן לבצע את הסגירה אשיב כי החלטה זו הינה מכוח סמכות הח״מ לפי תקנות התעבורה, תשכ״א – 1961 ולא מכוח התמ״ל.

17. איני מקבל את הטענה כי יש להמתין לבניית מחלף בצומת ניצנים/אשכולות ורק לאחר הקמתו לסגור את המפגש או לכל הפחות לסגור נתיב כניסה לניצן מכיוון דרום וסגירת יציאה מניצן לכיוון דרום ולהותיר את היציאה והכניסה מ/לכיוון צפון (דבר שיצמצם את כמות כלי הרכב) וגם איני מקבל את הפתרון שהוצע לקבוע הסדרי תנועה ותמרור שיאסרו מעבר של כלי רכב כבדים/משאיות בדרך או מצומת. בהינתן מצב שבו מחלף רבין מעניק פתרון בטיחותי לתושבי האזור ומשתמשי הדרך איני מוצא מקום להמתין להקמת המחלף באשכולות/ניצנים ובכך להותיר את הסיכון. הותרת מפגש פעיל משמעותו הותרת הסיכון הגלום בו הן עבור נוסעי הרכבת והן עבור כלי הרכב שיעברו במפגש. גם אם יעברו פחות כלי רכב במפגש – הסיכון לחיי אדם של כלי הרכב שיעברו וכן של הרכבת יוותר על כנו וסיכון זה יש למגר לחלוטין.

18. הנני דוחה את בקשת ראש מועצת חוף אשקלון להסדיר את דרך הכורכר מניצן אל מתחם עד הלום. הנושא נבדק על ידי מתכנני התב״ע להרחבת כביש 4 ונמצא כלא ישים בשל סיבות

הנדסיות ועניני ניקוז. זאת ועוד, דרך זו אינה סטטוטורית ואינה חוקית היום ולכן לא ניתן להשתמש בה.

19. לגבי הטענה שבמהלך החורף הכביש בין ניצן לבאר גנים נחסם כתוצאה מהצפה של מי גשמים יצוין כי בהתאם להסכמות שבין המפקח הארצי לתעבורה לראש המועצה סוכם כי נתיבי ישראל תטפל בהסדרת הניקוז.

20. לגבי הטענה שלא קיים שול לאורך הנסיעה צפונה בין ניצן למחלף רבין והדבר יוצר סיכון יצוין כי הכביש קיים שנים רבות ולא מהווה מוקד סיכון. הכביש כולל מדרכה להולכי רגל.

21. לגבי הטענה שאזור ניצנים נמצא בטווח של כ-40 ק״מ מרצועת עזה והשארת כביש אחד בלבד תסכן את תושבי האזור אשיב כי בשעת חירום ניתן יהיה לפרוץ את שערי המפגש החקלאי ובכך תהיה יציאה נוספת מהיישובים דרך המפגש לכביש 4 (סביר להניח כי בשעת חירום הרכבות לא יפעלו או יפעלו בנפח תנועה מצומצם ביותר). זאת ועוד ניתן יהיה לנסוע בדרכים חקלאיות קיימות.

22. לגבי הטענה להרעה בחיי היום יום כתוצאה מהארכת הדרך אשיב כי הארכת הדרך הינה אך ורק בנסיעה לכיוון צפון, קרי אשדוד, ואילו לכיוון אשקלון מדובר בשיפור משך הנסיעה ביחס למצב הקיים היום. זאת ועוד, פתיחת הכביש החדש תביא לשיפור בזרימת התנועה באזור כולו ביחס למצב היום. יש להדגיש כי לתושבי באר גנים יחול שיפור במשך הנסיעה הן דרומה והן צפונה בעקבות פתיחת המחלף. מעבר לכל האמור יצוין כי באיזון שבין הארכת הדרך למספר קטן יחסית של משתמשים, קרי תושבי ניצן ובסיס צה״ל, לבין שיקולי בטיחות וסיכון לאסון בנפש של מספר רב של משתמשי דרך - השמירה על חיי האדם גוברת וזאת על אף שיתכן חוסר נוחות מסוים למי שהדרך תוארך עבורו. בסופו של דבר יש לזכור שהדרך אינה נחסמת אלא רק משתנה כך שתהיה בטיחותית יותר עבור כולם לרבות ניצן, בסיסי צה״ל ונוסעי הרכבת.

23. **החלטה זו ניתנת מכוח סמכותי לפי תקנה 17 לתקנות התעבורה, התשכ״א – 1961. המכותבים רשאים להשיג על ההחלטה באמצעות עתירה מנהלית, ככל שחפצים בכך. על מנת לאפשר למכותבים לממש את זכות ההשגה על החלטתי - הביצוע בשטח של ההחלטה לא יעשה לפני יום 14.7.2020.**

בברכה,

ישי טלאור, המפקח על התעבורה

מחוזות ירושלים והדרום

<u>העתקים:</u>

המפקח הארצי על התעבורה

היועצת המשפטית, מת״ח

ראש אגף בכיר מסילות

מנכ״ל רכבת ישראל

מנכ״ל נתיבי ישראל

עו״ד צבי מימון – ב״כ הישוב ניצן