



פרוטוקול ישיבת ועדת איכות הסביבה מתאריך 22.11.2022
ישיבה מס' 4 לשנת 2022

נוכחים: יו"ר - עו"ד אביעד מנשה,
עובדי היחידה לאיכות הסביבה ואגף שפ"ע - אבישי בן נחום, שרון ליברמן, יעל צמח, אורון קריפט.
נציגי ציבור - משה בלסנהיים, אילן רון, מירב פולימר.
מוזמנים - אייל קליידר, ראש צוות סביבה בות"ל.

נעדר: בני רייך, עיריית כהן, אלי הולצמן, בת שבע קופטש, גלית לנדסהוט. אמנון האן, גיל שועה.

מהלך הדיון:
אביעד מנשה: שלום לכולם.
ישיבת הוועדה פתוחה לציבור, כמו כל הישיבות הקודמות, ואני שמח לראות הערב פנים חדשות שלא ראינו קודם לכן.
מציג את נושא הדיון ומבקש מאייל קליידר לפתוח במצגת.

אייל קליידר: הות"ל היא ועדת תכנון ארצית, מקבילה למועצה הארצית, שתפקידה לקדם מיזמים שהמדינה הכריזה עליהם כפרוייקטים לאומיים. סקירת פרויקטים כמו מטרן, רכבות קלות רכבות, פרויקטי אנרגיה ועוד.
הות"ל מבוססת על מטה מצומצם שכולל את מתכנתת הות"ל, סגנית, רכזים ומזכירות. כל שאר אנשי המקצוע הינם יועצים חיצוניים.

הקו הסגול תת"ל 70 א בגבעתיים:
הקו הסגול כולל 45 תחנות ועובר באזור שלנו בתל אביב, גבעתיים, רמת גן וממשיך מזרחה. שנת היעד לפתיחת הקו היא 2026 נכון להיום. הקו הסגול – יוצא מערבה מתחנת סבידור ארלוזורוב עד בן יהודה, אלנבי, לוינסקי, תחנה מרכזית, כפר שלם, הגבעה הלבנה עד לציר דרך השלום – אלוף שדה, במקביל לגבעתיים וממשיך מזרחה.

מערכת מתע"ן כללי של גוש דן: קו המטרו בגבעתיים M2 כולל שתי תחנות: האחת בכצלסון פינת ויצמן והשנייה ליד בין גוריון. לא נדבר היום על המטרו אלא על הקו הסגול.

מהלך הנסיעה במקטע המשיק לגבעתיים של הרכבת הקלה:
גבעה הלבנה הרכבת פונה מזרחה לאמצע המסלול. ככלל העדיפות היא תמיד למסילה במרכז הכביש אלא אם כן יש אילוצים ואז עוברים לשוליים.
במקטע האמצעי יש לרק"ל שתי תחנות: אחת בפינת המאבק אלוף שדה, והשנייה בפינת כורזין אלוף שדה.
לפני צומת רבין הרכבת עוברת למדרכה הדרומית הצמודה לגבעתיים, מכיוון שמזרחית למקטע זה, באלוף שדה מול תחנת התדלוק יש שיקוע של הכביש והרכבת איננה יכולה לעבור שם. על מנת להקל על העומס בצומת רבין אלוף שדה, נתיב הנסיעה מגבעתיים מזרחה לכיוון צומת תל השומר ישוקע. בצומת רבין אלוף שדה מתוכננת התחנה השלישית הצמודה לגבעתיים.

הצגת חתך טיפוסי:
הטיפול אינו רק ברכבת אלא בכל הרחוב.

הקידום של הרכבת הקלה קורה בשלוש פאזות:
הקידום הסטטוטורי של תת"ל 70 א' הסתיים בשנת 2017 עם אישור התוכנית ע"י הממשלה (לעומת קו m2 של המטרו שטרם הסתיים). במסגרת הוראות התוכנית הוגדרו הנושאים אותם יש לבחון לעת התכנון המפורט. בתת"ל 70 א' הוגדרו נושאים כמו זיהום קרקע, גזי קרקע, רעש ורעידות, טיפול בעודפי חפירה, התייחסות לפסולת חשודה כמסוכנת, שפכים וזיהום מי תהום. כל זאת

במטרה למזער את הפגיעה הסביבתית. שלב אישור המסמכים של החלק הראשון, כפי שיפורט בהמשך, מתקיים כבר עתה.

העבודות של התכנון המפורט מחולקות ל-2 שלבים :
אינפרא 1 - פינוי כל התשתיות, הקמת המבנה המיועד למעבר הרכבת ולאחר מכן סגירה והחזרת המצב לקדמותו. זה השלב שמתקיים עכשיו לאורך כל הקו הסגול, לרבות באלוף שדה. תכנון השלב השני – אינפרא 2 – מתחיל בימים אלו. שלב זה כולל שתי בדיקות מרכזיות בהיבט הסביבתי :

- א. רעש ורעידות בהתאם לאפיון הספציפי של הציוד הנייד שנבחר
- ב. קרינה אלקטרומגנטית (מחולקת לשני שלבים – שלב ההקמה ושלב ההפעלה). האישור להיבט הקרינה ניתן על ידי המשרד להגייס, ביושבו כממונה על הקרינה ולא ע"י הות"ל.

נושא נוסף הינו פיתוח המרחב הציבורי שמלווה על ידי אדריכלית הנוף של הות"ל, שהיא גם המפקחת בפועל על העבודות. כל מסמכי התכנון מאושרים ע"י ועדת המשנה של הות"ל. שם רשאית להופיע גם מהנדסת העיר, לכשחושבת שנדרש. היו לגבעתיים השגות והגיעו להסכמות.

אביעד מנשה : תודה רבה אייל על הסדר בדברים ועל הסקירה המעולה. אני פותח לשאלות.

משה בלסנהיים : להבנתי לשלב אינפרא 1 אין לנו מה לעשות, הכל אושר. לא יודע מי אישר. העבודות בשטח ואין לנו מה לעשות. הבנתי שבשלב אינפרא 2 אתם צריכים לקבל את המסמכים. האם יש לנו אפשרות לתת את דעתנו על הנושא?

אייל קליידר : מהנדסת העיר מקבלת את מסמכי התכנון לעיון. יש לה את היכולת לבוא ולהשפיע. אינפרא 2 אלו הם הנושאים החשמליים, האקוסטיים (בהיבט הסביבתי) ופיתוח הרחוב מוגש למהנדסת העיר. היא מקבלת את החומרים ויכולה להיות שותפה לדיונים. הממשקים הסביבתיים יכולים להיות מאוד משמעותיים במקומות אחרים כי הם ממשקים עירוניים, לעיתים צפופים. דרך אלוף שדה היא דרך ראשית רחוקה ממגורים. יש השפעות בדקנו ונבדוק. אנתנו לא מוטרדים מרחוב אלוף שדה כי הוא רחוק מבתים, בהשוואה למקומות אחרים. חשוב שתדעו שרכבת קלה עושה פחות רעש מהאוטובוסים. הרעש הוא מהכריזה בתחנות בגלל הנגשה לחירשים וגם אז זה מוגבל ב-5 דציבל מעל רעש הרקע.

אורחת : לא הבנתי אם יש יכולת השפעה? נראה שהמדרכות מצומצמות אין שבילי אופניים אין פינות ישיבה, הצללות לפי ההדגמה. או שזה נעול סגור?

אייל קליידר : ההדמיה היא לאינפרא 1 לא לאינפרא 2. שביל אופניים יש במסגרת אחרת. יהיו אופני אופנדן שעוברים באלוף שדה. וזה לא בחתך ובמסגרת שלנו. אנחנו נלחמים על עצים הצללות ומרחב עירוני ככל שאפשר. נעביר את המסמכים. בקשו אותם ממהנדסת העיר. יכול להיות שאתם צריכים לראות ולהביע את דעתכם.

משה בלסנהיים : לאחר שנקבל את המסמכים ונחשוב שיש מקום לשינויים, האם הכל סגור ונעול ופספסנו את ההזדמנות. ראיתי שהמשרד להגנת הסביבה הגיש ערעור על החשמול האם זה נסגר? האם אפשר לקבל את כל החומרים של אינפרא 2?

אייל קליידר : זה עדיין לא הגיע אלינו, אבל כאמור אתם צריכים לעבוד מול מהנדסת העיר.

משה בלסנהיים : יש היבטים של קרינה משמעותיים בקו עילי?

- אייל קליידר : אין קרינה משמעותית בגבעתיים כיוון שהבתים רחוקים. כעיקרון, כפי שנאמר, נושא הקרינה לא מוגש לות"ל. זה מוגש למשרד להגנת הסביבה. הם הרגלוטור. אני לא מכיר את ההתנגדות שהתקבלה שהזכרת בנושא הקרינה של הג"ס. כל הרכבות בארץ שמקודמות כיום הן עם חשמול עילי ולא תחתית.
- אביעד מנשה : אנחנו רוצים לראות היבט סביבתי של קרינה ולראות שתושבי גבעתיים מקבלים את המענה המיטבי מבחינת הסביבה.
- אייל קליידר : בבדיקות שאנחנו עשינו, גבעתיים זה לא המקום ששם הבעיה.
- משה בלסנהיים : אנחנו רוצים לראות את זה.
- אייל קליידר : בסדר. יש לפנות למהנדסת העיר תבקשו את המסמכים.
- אביעד מנשה : מה למדנו ממקטעים קודמים? התלוננו בקו האדום על בולענים, פגיעה בתשתיות.
- אייל קליידר : זה בעיות של תת הקרקע, כולל הבולען שנפתח באבן גבירול. כאשר אתה מכניס את מכונת הכרייה TBM (מכונה שהיא מפעל תעשייה שעושה הכל מתחת לאדמה כולל מבנה המנהרה חיזוקי ברגים ואטימות). בקו הסגול אין מקטעים תת קרקעיים. כשהמטרו יגיע לגבעתיים תהיה הצבה של חיישנים במטרה לגלות במנהרות והתחנות מצבים של שקיעות. במופע העילי זה כמו תחנת אוטובוס. אין בעיות גדולות. בודקים רעידות אקוסטיקה. האירוע באלוף שדה לשמחת כולם אינו מורכב. זה לא כמו הקו האדום וסקרי המבנים בשביל השוואה לפני ואחרי. אצלנו זה אירוע אחר לגמרה כי זה לא מתחת לאדמה.
- משה בלסנהיים : מבחינת החשמול? דברנו על קרינה ומה לגבי ויזואליות?
- אייל קליידר : זה לא החשמול שתראה באיילון אבל זה כן יראה כמו בהולנד לדוגמא ואירופה בכלל. יראו את זה יש עמודים מעל התוואי. המרחב העירוני הוויזואליות תשתנה. זה חלק מהמחיר של רכבת קלה.
- אביעד מנשה : מה לגבי ההצללות OCS ועוד שאלה, בעבודות ניקוז וגם באינפרא 1 עושים עבודות שיכולים לעשות בולענים.
- אייל קליידר : להגיד שכאשר מטמינים קו ביוב לא יכולים להיווצר בולענים, ברור שהסבירות נמוכה. באיילון הבולען שהתגלה נוצר (כנראה) מבניית בניין הספירלה. זה יכול לקרות, זה תמיד קרה. העבודות שלנו הם תשתיות רגילות. בדרך רבין זה יותר משמעותי בגלל השיקוע של הכביש.
- כיועץ איכות סביבה אני לא עוסק בנושא השקיעות. מדובר בהיבטים הנדסיים. באינפרא 1 מפנים תשתיות כך שלא ייווצר מצב של עצירת הרכבת בגלל פיצוץ של קו מים או ביוב או כל קו אחר - מדובר בפינוי תשתיות עירוניות רגילות.
- אביעד מנשה : גיל שועה בטלפון ושואל - האם יש תחנות השנאה ומבנים לתפעול ?
- אייל קליידר : במקטע של גבעתיים לא. זה נקרא חדרים טכניים. במטרו יהיו צרות אחרות. אני לא מדבר על המטרו התחנה בוויצמן כצנלסון, מקטע קק"ל וויצמן, תחנה אחת ארוכה שתוביל לצמצום צד אחד של הכביש כל פעם. זה אירוע גדול. אני מכיר את הנקודה הזו כי אני מגבעתיים. אני יודע כמה זה הלב הפועם של גבעתיים ויהיה שמח. כמו בת"א היום.
- אורחת : בגלל זה אני שואלת על חלופות/ שבילים שלא נצטרך רכב.
- אייל קליידר : לא בכל מקום אפשר. לא במקומות צפופים.

אורחת : אני נורא מפחדת כנהגת מהאופניים והקורקינטים ולכן שואלת על השביל שיהיה רחוק ממני. בברצלונה ראיתי פתרונות. יכולה לשלוח מצגת. מצמצמים נתיבי נסיעה שמוחלפים לשבילים רחבים.

אייל קליידר : בארלוזורוב לא עשינו שביל אופניים בגלל הפיקוסים. כל הזמן יש התלבטויות ותעדופים. גם בכצלסון יש עצים שחלקם לא ישארו. יהיה דין ודברים עם פקידי יערות כי כל עץ חשוב. כואב הלב לכולם. אף אחד לא רוצה לירות עצים.

אורחת : יש ראייה מטרפולינית בן ת"א לגבעתיים?

אייל קליידר : אני עוסק ברכבות, יש ניסיון שהכל יתחבר להכל. אבל את יודעת איפה אנו חיים. קורה משהו טוב עם הקו הסגול והמטרו. המחיר שישולם לא פשוט. אבל איך נת"ע אומרים "בסוף יהיה טוב"

משה בלסנהיים : אני מבקש את החומרים סביבתיים יגיעו אלינו. אנו צריכים לבחון.

אילן רון : צריך לפנות לות"ל ולמהנדסת העיר הכל צריך לעבור מסודר.

משה בלסנהיים : זה חובה. אנו ועדה פורמאלית. אשמח לקרוא ולראות והבנתי שהחלון עוד פתוח. ויש מקום לדבר על רעש אקוסטיקה וקרינה. אתה הכתובת שלנו ונחזור אליך. הקושי האמיתי בגבעתיים הוא המטרו שלהבנתי שם הנושא פתוח לחלוטין.

אייל קליידר : לדעתי נשמעו התנגדויות כולל של עריית גבעתיים, חוקר כבר דן. אני לא יודע אם היה דיון על החלטות החוקר. את שלב ההתנגדויות למטרו פספסתם. מהנדסת העיר התייחסה לפרטים. את ההתוויה לא תשנה, יכול לנסות.

משה בלסנהיים : אני מדבר על היבטים סביבתיים

אייל קליידר : זה לפנינו. התנגדויות כאמור נגמרו אבל יש אינפרא 1 ו 2 שיהיו בהמשך ושם יש לכם מקום.

משה בלסנהיים : הרבה מהיבטים הסביבתיים הושארו לתכנון מפורט.

אייל קליידר : המגמה היום היא גמישות וחופש פעולה בתכנון המפורט. לא לכבול.

משה בלסנהיים : אם ככה, אנו חוזרים אליך לגורם אחר לאחר גיבוש השאלות הסביבתיות?

אייל קליידר : לדעתי עליכם לפנות למהנדסת העיר לאחר המצאת המסמכים לתכנון מפורט בשביל שתקבלו את המסמכים ותחוו את דעתכם.

אביעד מנשה : אני מבין שיש חלון הזדמנויות, צריך לקבוע גוף צוות שיתחיל ללוות את הפרויקט באופן משימתי.

אייל קליידר : המהנדסת יודעת למי לפנות בות"ל.

משה בלסנהיים : יש לפתוח ערוץ מול מהנדסת העיר ולפעול. יש הרבה שאלות פתוחות. יש הבדל משמעותי בין הקו סגול למטרו.

אייל קליידר : אני גם יכול לספר לכם שנושא תחבורה ציבורית (אוטובוסים) מתקדם משמעותית. מדברים על עלייה משמעותית תקצוב והקמת מסופי אוטובוסים חדשים.

אביעד מנשה : בכוונתי להקים צוות ייעודי של חברי הוועדה. אנו נעדכן את חברי הוועדה בהמלצות. תודה רבה לכולם.

