

ט"ז אדר ב תשפ"ד
31 מרץ 2024

לכבוד:
רונית מזר
מנהלת אגף בכיר לתכנון ארצי
מנהל התכנון
שלום רב,

הנדון: תמ"א 15/ד' – מכתב מלווה להתייחסותנו לתסקיר השפעה על הסביבה לשדה תעופה בינלאומי משלים לנתב"ג

המועצה הארצית הורתה על הכנת 2 תמ"אות מפורטות עבור שדה תעופה בינלאומי משלים לנתב"ג - תמ"א 15 ג' (נבטים) ותמ"א 15 ד' (רמת דוד).

בשלב זה מקודמת תכנית ונערך תסקיר לפרקים א'-ב' לשדה התעופה רמת דוד בלבד. התסקיר נבדק על ידי כל גורמי המקצוע הרלבנטיים במשרד, וכעת מוגשת חוות הדעת לתסקיר.

כפי שנפרט בחוות הדעת בהמשך, זוהו סוגיות סביבתיות כבדות משקל, שלטעמנו מטילות ספק בכדאיות הפרויקט ביחס למחיר שייגבה מהתושבים ומהסביבה. נבקש להזכיר במכתב זה את הבולטות שבהן:

- **מפגעי רעש** - מודל הרעש מראה שמצבם של 12,000 איש שמתגוררים ב- 15-20 יישובים סמוכים (ואף רחוקים יחסית), צפוי להיות מורע ביחס למצב הקיים. בהתאם למסקנות הוועדה הבין-משרדית לבחינת מדיניות כלל ארצית בנושא חשיפה לרעש ממטוסים¹, 4,000 איש מתוכם, יידרשו למיגון אקוסטי לביתם, ו- 2,300 נוספים ייחשפו למפלס רעש שהוועדה קבעה שלא ניתן לאשר בתחומם תכניות לשימושים רגישים, לרבות מגורים. במילים אחרות, הוועדה קבעה שמפלסי הרעש הללו משדות תעופה אזוריים אינם מאפשרים קיום מגורים ושימושים רגישים אחרים. מודל הרעש גם יצא מנקודת הנחה ש- 30% מהטיסות האזוריות תתקיימנה בלילה. הגם שלא נבחן הקשר בין צמצום הטיסות בלילה לבין הקטנת מפלסי הרעש צמצום כזה יפגע בהכרח ביכולת השדה לשמש שדה תעופה משלים לנתב"ג.

● **פגיעה בשטחים הפתוחים:**

התכנית פוגעת ומשנה את פניהם של השטחים הפתוחים במרחב, המשמעות של פגיעה זו היא במספר היבטים מרכזיים:

נופית - התכנית תשנה לבלי היכר את אזור עמק יזרעאל, ותשנה באופן משמעותי את דמותה של ארץ על המורשת החקלאית ותרומתה בסיפור הקמתה של מדינת ישראל.

אקולוגית - התכנית תפגע בשטחים מוגנים ותקטע מסדרונות אקולוגיים.

חקלאות - הקמת השדה תגרע שטחי חקלאות נרחבים בעמק. בעידן שבו ביטחון מזון ועצמאות תזונתית הינם חלק בלתי נפרד מהחוסן הלאומי, אנו סבורים שהמיקום המוצע, בלב אזור חקלאי כל כך נרחב, אינו מתאים להקמת שדה תעופה.

לאור הקשיים המהותיים והמשמעותיים של קידום תכנית זו כפי שעולות מהתסקיר, ועל בסיס המידע הקיים בשלב זה, אנו מוצאים לנכון להמליץ על חלופת האפס לגבי שדה תעופה ברמת דוד.

זאת ועוד, אנו מציעים למועצה הארצית, שבטרם קביעת החלטתה הסופית בדבר שדה התעופה המועדף כשדה"ת משלים לנתב"ג, נכון יהיה שהמועצה תקיים דיון רק **לאחר** ששני התסקירים בשתי התכניות הרלבנטיות (רמת דוד ונבטים) יונחו בפניה, לרבות חוות הדעת של משרדנו. אנו סבורים כי זו הדרך המיטבית לקבל החלטה מושכלת בדבר הצורך התכנוני שעל הפרק - קרי, שדה תעופה משלים לנתב"ג. חברי הוועדה נדרשים שהחלטתם תתקבל רק לאחר שיהיה בידיהם כל

¹ הוועדה הבין-משרדית לבחינת מדיניות כלל ארצית בנושא חשיפה לרעש ממטוסים (ספט' 2022) - קישור ל**דו"ח המסכם** ← מסמכי מידע מנהלי ← תכתובות ← תכתובות - דוח ממצאים והמלצות הוועדה הבינמשרדית לבחינת מדיניות כלל ארצית בנושא חשיפה לרעש ממטוסים 28.09.22

המידע המהותי, לרבות המידע הסביבתי, הנדרש, ושיהיו בידיהם האמצעים לקיים השוואה בין שני המיקומים המוצעים לשדות תעופה.

בברכה,

הגר שושן
מתכנת מחוז צפון
המשרד להגנת הסביבה



אלעד פנחס
ראש אגף תכנון,
המשרד להגנת הסביבה



העתיקים:

גיא סמט – מנכ"ל המשרד להגנת הסביבה - כאן
רני עמיר – סמנכ"ל, אשכול משאבי טבע, המשרד להגנת הסביבה – כאן
ד"ר סיגל בלומנפלד, מנהלת מחוז צפון, המשרד להגנת הסביבה - דוא"ל
יעל סלומון – סמנכ"לית תשתיות, מנהל התכנון, משרד הפנים – דוא"ל
אילנה שפרן, ראש אגף תחבורה, מנהל התכנון - דוא"ל
דקלה עדי פרץ, מתכנתת מחוז צפון, מנהל התכנון - דוא"ל
רומן פרס – ראש העיר יקנעם – דוא"ל
עידו גרינבלום – ראש המועצה המקומית קרית טבעון
יצחק רייך – ראש המועצה המקומית רכסים
גיל לין - ראש המועצה האזורית מגידו
שלומית שיחור רייכמן – ראש המועצה האזורית עמק יזרעאל
אמיר סיטבון, סמנכ"ל חטיבת PPP, נת"י - דוא"ל
יעקב יופה, משנה סמנכ"ל לתעופה, חטיבת PPP, נת"י - דוא"ל
רם מתן, יועץ סביבתי לשם-שפר - דוא"ל

ט"ז אדר ב תשפ"ד
28 מרץ 2024

לכבוד:
רונית מזר, מנהלת אגף בכיר לתכנון ארצי, מנהל התכנון
דוא"ל

שלום רב,

**הנדון: חוות דעת לפרקים א' ב' בתסקיר השפעה על הסביבה לתכנית תמ"א 15 ד', שדה תעופה משלים לנתב"ג –
רמת דוד**

סימוכין:

1. החלטת המועצה הארצית להכנת תוכנית מפורטת לש"ת משלים רמת דוד ונבטים - 5.12.17
2. הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה פרקים א'-ה' לש"ת משלים לנתב"ג רמת דוד - 19.6.18
3. החלטת המועצה הארצית לפיצול התסקיר לפרקים א'-ב' - 7.5.19
4. החלטת הוועדה לתחבורה יבשתית וועדת העורכים של תמא / 15ד- דרכי הגישה - 24.6.21
5. דרישה להשלמות לתסקיר - 30.5.21
6. השלמות לתסקיר התקבלו בתאריך - 4.1.2
7. דרישה נוספת להשלמות לתסקיר - 6.2.22
8. השלמות נוספות לתסקיר - 5.2023
9. מכתבה של אילה גלדמן, ראש אגף תכנון סביבתי לנתיבי ישראל בדבר דחיית בחינת נושא הקרקעות המזוהמות - 23.10.2023

בתאריך 29.5.2023 הוגשו למשרדנו השלמות נוספות לתסקיר השפעה על הסביבה לשדה תעופה בינלאומי משלים לנתב"ג ברמת דוד, כמענה למסמך הדרישה להשלמות שנשלח ב - 6.2.22.

ההשלמות הנוספות לתסקיר נבדקו ע"י הח"מ וכן ע"י אנשי המקצוע במשרד, רועי גוטליב – מנהל תחום מניעת רעש, רעות גלזמן- מרכזת בכירה בנושא קרקעות מזוהמות, המשרד להגנת הסביבה מחוז צפון, ד"ר אסנת יוסף- יועצת מדעית למערכת ניהול משאבי אוויר ומודלי פיזור מזהמים ולבנה קורדובה, ד"ר אסנת יוסף – אגף זיהום אוויר מתחבורה, דרור פבזנר – אגף מים ונחלים, יבגני סופר – מנהל תחום ניהול סיכונים אגף חומ"ס וכן, השתתפו בבדיקה יועץ למשרד – ד"ר גיא רותם- יועץ לאגף מגוון ביולוגי ושטחים פתוחים ויועצים לתכנון סביבתי – איריס האן ודני עמיר.

ככל שהמועצה הארצית תורה על הגשת פרקים ג'-ה', על היזם לתקן את פרקים א'-ב' בהתאם להשלמות המפורטות בהמשך, והתיקונים יוגשו יחד עם פרקים ג'-ה'.

בהתאם לסיכום שבסימוכין 1, בשל הקושי בנגישות לשטח לביצוע בדיקות קרקעות מזוהמות, ולאור העובדה שהשטח הנדון כלול בכל החלופות ואינו משפיע באופן משמעותי על קבלת ההחלטות, תוגשנה הבדיקות הנדרשות יחד עם פרקים ג'-ה' לתסקיר. יובהר כעת כי התסקיר לא יתקבל ללא השלמה מלאה של נושא זה.

שדה תעופה בינלאומי משלים הוא אחת מהתשתיות המשמעותיות ביותר במדינת ישראל, שהשפעתה מתקיימת על מרחב גדול סביבה:

- שדה תעופה צורך שטח קרקעי גדול, בוודאי בקנה המידה של מדינת ישראל.
- לשדה תעופה השלכות סביבתיות משמעותיות על מרחב גדול סביבו בהיבטים של רעש ואיכות אוויר ופגיעה בשטחים פתוחים ורציפותם וכנגזרת מכך, השפעות תכנוניות, חברתיות וכלכליות במרחב.
- שדה התעופה מחייב שינוי ותוספת משמעותית של מגוון תשתיות אזוריות, שהשפעתן על המרחב גדולה, וכוללת בין היתר דרכים ומחלפים, מסילות, ניקוז, טיפול בשפכים ועוד.

- שדה התעופה מעמיס על המרחב האווירי של ישראל המתאפיין באילוצים רבים.
- הקמת שדה תעופה היא בעלת פוטנציאל להוות מחולל צמיחה כלכלי ברמה האזורית והארצית בהיבטים רבים, בין היתר של תעסוקה, תיירות ותחבורה.

ללא ספק, הקמת שדה תעופה משלים יוצרת שינוי דרמטי בפניו ובאופיו של חבל ארץ שלם, וההחלטה לגביו היא אחת המשמעותיות, שעל מדינת ישראל לקבל בתחום התחבורה. הבנה זו עומדת בבסיס ההתייחסות לתסקיר ההשפעה על הסביבה, הנקבע ככלי עזר בקבלת ההחלטה על ידי מוסדות התכנון ובמתן אפשרות להתייחס להשלכות הסביבתיות של יוזמות תכנוניות לסוגיהן בכובד המשקל הראוי..

מסמך זה מתייחס לתסקיר השלמות שני שהוגש במאי 2023. ההתייחסות כוללת את הרכיבים הבאים:

- א. התייחסות להיבטים מרכזיים.
- ב. התייחסות לעריכת התסקיר ואופן הגשתו.
- ג. התייחסות פרטנית לנושאים משמעותיים, בהתייחס למכתב דרישת ההשלמות מ-2/2022.
- ד. הערות טכניות.

א. התייחסות להיבטים מרכזיים

1. **עריכת התסקיר:** כאמור, ככל והמועצה הארצית תורה על המשך כתיבת פרקים ג' - ה', יש לתקן את פרקים א'-ב', על מנת שיתקבל תסקיר ערוך כראוי בו יוצגו הנתונים באופן מוקפד, בהיר ושיטתי. זאת במיוחד לאור ההשפעה הרחבה על יישובים ואוכלוסייה משמעותית והעניין הציבורי המיוחד בתכנית זו והחובה הקיימת להפקיד את התכנית עם מידע לציבור. בחינת התסקיר ונספחיו במתכונתם הנוכחית, לא רק שאינה ברורה ובהירה לציבור, אלא גוזלת גם זמן רב מאוד ויקר עבור גורמי המקצוע הרבים במשרד להגנת הסביבה הנדרשים לבדוק את התסקיר, מקשה מאוד על בדיקה מקצועית ראויה של פרויקט מורכב ממילא ומוביל בהכרח להארכת הזמן הנדרשת לבדיקה.
2. **זיהום קרקע:** ידוע כי בשטח כל החלופות שהוצעו לתוכנית קיים זיהום קרקע. בשל קשיים טכניים של עורכי התסקיר לא היה ניתן להשלים את המידע שהתבקש להציג בפרקים א'-ב'. לכן המשרד נענה לבקשת עורכי התסקיר להעביר את חלק זה לפרקים ג'-ה', וזאת לאחר קיום דיון מקצועי בנושא, וקבלת מסקנה כי אין במידע זה בשלב הזה השפעה על בחינת החלופות המוצעות בתסקיר במסגרת פרקים א'-ב. ככל ויוחלט על קידום התכנית להמשך בדיקה סביבתית באמצעות פרקים ג'-ה, **לא יתקבל תסקיר לבדיקה ללא השלמת המידע המלא בנושא זה בעת הגשה הראשונית.**

3. רעש:

- 3.1 עורכי התסקיר בחרו לבחון את חלופות העמדת המסלולים בהיבט הרעש, באמצעות מדד "אוכלוסייה משוקללת לפי החשיפה לרעש".
- 3.2 מודל הרעש שהוצג לקח בחשבון 30% טיסות בשעות הלילה.
- 3.3 טבלה מס' ב-6 סיכמה בעבורנו את החלופות, כך שבכל אחת משלוש החלופות הוצגו מס' הנפשות המשוקללות שצפוי להיות בכל תחום רעש.

2.3.2.3 סיכום התוצאות

סיכום התוצאות מוצג בטבלה להלן:

טבלה ב-6: סיכום בחינת החלופות (מספר תושבים משוקלל לכל חלופה בהתאם לתחום הרעש)

חלופה	תאור החלופה	55-60 dBA	60-65 dBA	65-70 dBA	70-75 dBA	75-80 dBA	סה"כ
-	-	-	-	-	-	-	-
חלופה B	מסלולים מקבילים	5,977	3,998	1,924	436	16	12,352
חלופה C	מסלולים מדורגים	5,775	4,101	1,973	332	14	12,195
חלופה D	מסלולים מדורגים ומוסטים	6,238	4,223	1,904	237	7	12,609

- 3.4 מהטבלה עולה שבכל אחת מהחלופות צפויים להיחשף מעל 12,000 אנשים למטרדי רעש ממוססים. בהתאם לחלוקת תחום הרעש הבאה:
- 55-60 dBA – 5,775 נפש.
 - 60-65 dBA – 4,101 נפש.
 - 65-70 dBA – 1,973 נפש.
 - 70-75 dBA – 332 נפש.
 - 75-80 dBA – 14 נפש.

- 3.5 בהקשר לסיכום תוצאות טבלה ב-6 לעיר, נזכיר כי בספטמבר 2022 פורסם דו"ח המלצות "הוועדה הבין-משרדית לבחינת מדיניות כלל ארצית בנושא חשיפה לרעש ממוססים". הדו"ח בחר להגדיר מגבלות בניה מסביב לשדות תעופה, בהתאם למפורט מטה:

להגדיר את הגבלות הבנייה סביב שדות תעופה כדלקמן, בסולם Lden:
א. מחוץ לתשריט (רעש ממוצע צפוי נמוך מ-60 Lden) – אין הגבלות או תנאים לבניה.
ב. 60-65dB – ניתן לאשר כל תוכנית, אך כל מבנה חדש לשימוש רגיש, ובכלל זה למגורים, מחויב במיגון אקוסטי.
ג. 65-70dB – חל איסור על אישור תוכנית חדשה לשימושים רגישים, ובכלל זה למגורים, זאת למעט הקבוע בהוראות תמ"א 4/2 המאושרת בעניין תוספת יחידות דיור במושבים.
ד. 70+ dB – חל איסור על אישור תוכנית לשימושים רגישים או מתן היתרי בניה מכוח תוכניות מאושרות לשימושים רגישים.

כלומר, בתחום רעש ממוססים שבין 60-65 dBA ניתן יהיה לאשר תכנית לשימושים רגישים, אך הדבר יחוייב במיגון אקוסטי. בתחום רעש שבין 65-70 dBA קבע הדו"ח, כי "חל איסור על אישור תכנית לשימושים רגישים או מתן היתר בניה..." כפי שנקבע בדו"ח, המדיניות שנקבעה הינה מדיניות כלל ארצית לרעש לשימוש מגורים משדות תעופה אזוריים גם משדות תעופה עתידיים:

יודגש כי בהתאם להחלטת המועצה הארצית, מטרת הצוות היא לדון במדיניות כלל ארצית בנושא רעש מטוסים. משכך, על אף שהצורך בהקמת הצוות עלה מתוך הדיונים הספציפיים בנושא תמ"א 4/2/3, דיוני הצוות לא כוונו לעסוק בשינוי המוצע לתמ"א לכשעצמו, הנדון במוסדות התכנון הארציים, אלא בנושא רעש המטוסים באופן רחב. כמו כן, מיקוד הצוות היה בחשיפת בתי מגורים לרעש, והצוות לא עסק בחשיפה לרעש במבנים שייעודם אינו מגורים. יובהר כי המסקנות וההמלצות שגיבש הצוות רלוונטיות לתוכניות שיקודמו בעתיד לשדות תעופה בישראל באופן כללי, ולא רק לשדה התעופה נתב"ג.

- 3.6. מעבר לנזקים הבריאותיים שמטרדי רעש יוצרים (עליהם ניתן לקרוא בהרחבה בדו"ח הוועדה הבינמשרדית), המשמעות של בחירת חלופה C ויתר החלופות, בהתחשב במדיניות שנקבעה, היא ש – 4,101 אנשים יידרשו למיגון אקוסטי דירתי, ועוד 2,319 אנשים יהיו בחשיפה לרעש מעבר לספים המותרים, כפי שגם נקבע בדו"ח הבין-משרדי לעניין רעש משדות תעופה אזוריים לשימוש מגורים.
- 3.7. התסקיר לא הציע פתרונות ליישוב הפער שבין חשיפת האוכלוסייה לרעש שחורג מן המותר במדיניות רעש מטוסים הארצית לבין החלופה המומלצת בתסקיר.
- התסקיר גם לא הציע כיווני פתרונות אחרים לצמצום חשיפת האוכלוסייה לרעש, בין אם בצמצום מס' הטיסות המקסימלי ביום ובלילה (פתרון שכאמור יקטין עוד יותר את יכולת השדה להוות שד"ת משלים), ובין אם באמצעות קביעת מנגנונים להעתקת מגורים בטווחי הרעש הללו (המלצה שהצוות הבין-משרדי דחה) בהתאם לכתוב מטה:

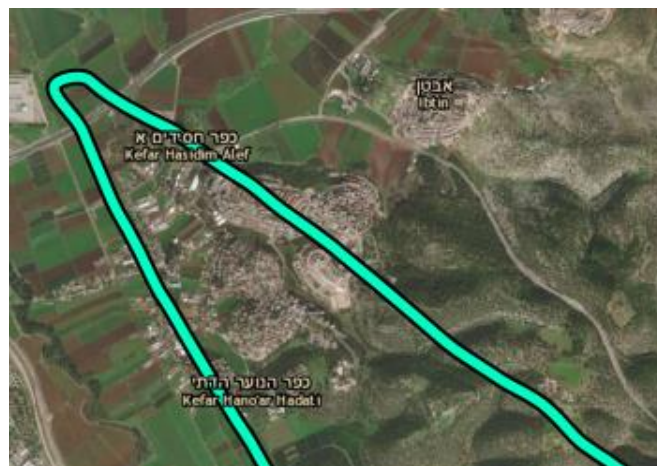
בחירה במהלך מסוג זה טומנת בחובה חוסר ודאות משמעותי, לצד עלות גבוהה ומורכבות משמעותית לביצוע והצוות בחר שלא להמליץ עליה.

- 3.8. בסעיף 2.3.2.4 (ס"ק 5) עורכי התסקיר כתבו – "עיקר השפעת הרעש בעוצמות הגבוהות יותר (מעל 65 dBA) נובע מפעילות חיל האוויר" ... לאור העובדה שעורכי התסקיר התבקשו לבצע הפרדה חישובית בין שני שדות התעופה (הצבאי והאזרחי) ולא ביצעו זאת, אין כל אפשרות מקצועית לבסס אמירה זו ולהתייחס אליה.
- 3.9. על אף העובדה שהנתונים לא הועברו על ידי עורכי התסקיר כפי שנתבקשו, ניסינו לייצר קנה מידה ראשוני לפוטנציאל ההשפעה של תוספת שדה אזרחי במרחב. ביצענו ניתוח השוואתי, בין מפת הרעש במצב הקיים לבין מפת הרעש במצב המוצע. על בסיס ניתוח זה ניתן להבחין כי חשיפת הרעש בכל היישובים גדלה במצב המוצע ביחס למצב הקיים. כך אנו רואים שישנם יישובים ושכונות שבמצב הקיים אינם נמצאים בכלל בתוך תחומי הרעש, ובמצב המוצע נכנסים בתוכם. במקרים החמורים יותר ישנם יישובים ושכונות שהמודל מציג שהגידול בחשיפת הרעש תחייב מיגון אקוסטי (בתחומי רעש שבין 60-65 dBA), וגם כאלה שמצבם כל כך הוחמר שחשיפת הרעש בהם תהיה גבוהה יותר מ – 65 dBA, כך שבהיבט הרעש הם אינם ראויים למגורי אדם. להלן דוגמאות להשוואה שבוצעה:

3.10. הדוגמאות המפורטות להלן מתבססות על המקרא הבא :

מקרא	
מצב מוצע	מצב קיים
	Ldn
LAdn 55 dB	55 dBA
LAdn 60 dB	60 dBA
LAdn 65 dB	65 dBA
LAdn 70 dB	70 dBA
LAdn 75 dB	75 dBA

א. רכסים, אבטין:



מצב קיים : חלק מרכסים כלול בתחום ה-LDN 55. אבטין לא כלולה בתחום קוי הרעש. במצב מוצע : אבטין ורכסים נכנסות לקו 55 והשכונות החדשות של רכסים כללות ב-LDN60.

ב. נהלל, מנשייה זבדה, בית שערים, רמת ישי, שדה יעקב, כפר יהושע:



מצב קיים: נהלל ומנשייה זבדה בין 55-60. רמת ישי- בין 60-65 שדה יעקב 60-65 כפר יהושע 65



מצב מוצע: מקטעים בנהלל בין 60-65 LDN ומקטעים אחרים בין 65-70 LDN, רמת ישי וכפר יהושע 65-70 LDN שדה יעקב 65

ג. עפולה, מושב היוגב:



מדינת ישראל

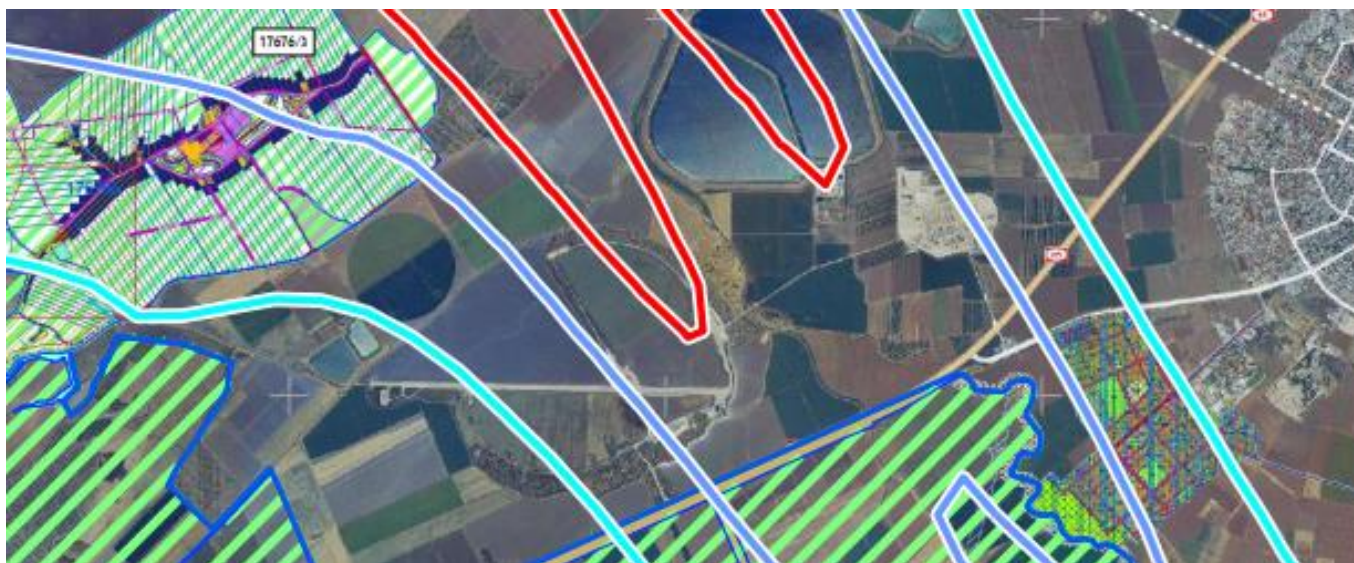


الوزارة لحماية البيئة
Israel Ministry of Environmental Protection

אגף תכנון סביבתי



מצב קיים : מושב היוגב בין 55-60 ; עפולה מחוץ לקו רעש



מצב מוצע : מושב היוגב LDN 55-65 השכונה החדשה של עפולה LDN 55-60

לאור השוואה זו, גם על בסיס הנתונים המצומצמים שכן הועברו אלינו לבדיקה בתסקיר, ניתן לקבוע כי לפעילות של שדה תעופה אזרחי במיקום המוצע בתכנית זו יש השפעה, והיא חורגת מהתח"ר הקיים עבור שדה התעופה הצבאי הקיים ברמת דוד.

לאור האמור לעיל, ולאור העובדה כי החלופות שהוצגו בתסקיר חורגות כולן מספי הרעש המותרים לשימוש למגורים, ניתן לקבוע כי אין חלופה אשר תואמת את המדיניות העדכנית לרעש משדה תעופה אזרחי, ולכן בהיבטים של רעש ניתן להמליץ רק על חלופת האפס.

4. חקלאות:

שטח התוכנית המוצעת הוא בערך כ- 25,000 דונם, ובנוסף יש תחום הגבלות לשימושים מושכי ציפורים בשטח של כ- 37,200 דונם. רובה הגדול של התוכנית מוצע על שטחים חקלאיים מעובדים או שימושים חקלאיים כגון מבנים לגידול בע"ח ומאגרי מים להשקיה מקולחין ו/או תפיסת שיטפונות. החלופה הנבחרת מציעה לייבש 6 מאגרים. בייבוש המאגרים פגיעה כפולה, פעם אחת פגיעה בחקלאות ובחקלאים ופעם שניה פגיעה בנפח איגום הקולחין ובשימוש חוזר במים. בשנים האחרונות הובן כי ביטחון תזונתי הינו חלק בלתי נפרד מהחוסן הלאומי. אנו סבורים שהמיקום המוצע גורע שטחים חקלאיים ותשתיות חקלאיות נרחבות. הקמת שדה תעופה בלב עמק יזרעאל, שהינו אחד מאסמי התבואה הגדולים במדינה, אינו מתאים.

5. נוף ואקולוגיה:

שדה התעופה המוצע בלב שטחים פתוחים, מסדרונות אקולוגיים, נחלים ועוד. הפיתוח השדה יוביל לפגיעה משמעותית במערכת המסדרונות האקולוגיים, ואולי אפילו לקטיעתה המוחלטת בעיקר מצפון וממזרח לשדה התעופה. עוד היא מציעה הטיית 4 נחלים, ייבוש 6 מאגרים וכן פגיעה באתרי טיול ובתי גידול לחים משמעותיים, ובאזורי מחיה של מינים רגישים רבים. התוכנית תשנה לבלי היכר את אזור עמק יזרעאל.

6. חלופות לדרכי הגישה לשדה:

החלופות המוצגות בתסקיר בהיבטים של מערך המסלולים ונתיבי הטיסה, כמו גם החלופות לתכנון מסוף הנוסעים ומתקני השדה, מוצגות באופן ברור ומסקנות הבחינה מקובלות. הנושא המרכזי, מבחינת ההשפעה הסביבתית, שלגביו נבחנו חלופות הוא נושא דרכי הגישה לשדה. לנושא זה טביעת רגל מרחבית גדולה מאוד והשפעות ישירות בהיבטים סביבתיים מגוונים, היבטים חברתיים ותנועתיים.

6.1. השפעות אקולוגיות:

- **החלופות העדיפות בהיבט האקולוגי הן חלופות ה-0 ו-0.5, וחלופת ה-0 מקבלת את הציון הגבוה ביותר גם בקריטריון של הידרולוגיה וניקוז, ונוף.** מטבע הדברים חלופת האפס, וחלופת 0.5 המתבססות על מערכת הדרכים הקיימת, הן בעלות הפגיעה המצומצמת ביותר בכל הפרמטרים האקולוגיים – קיטוע, פגיעה בשטחים מוגנים, וכן בפרמטרים הנופיים. יודגש כי חלופות אלו נחותות או זהות לאחרות בפרמטר הרעש, והן הנחותות ביותר בפרמטר של זיהום אוויר. מאחר וחלופות אלו אינן נותנות מענה תחבורתי הולם להפעלת השדה - הן אינן ישימות לטענת עורכי התסקיר.
- בכל שאר החלופות, הכוללות כולן הוספה של כבישים חדשים משמעותיים בהיקף גדול, במרחב הסובל מקיטוע גם כך – ברור כי אין חלופה טובה מבחינה אקולוגית ונופית, וכי הבחירה היא ברע במיעוטו.
- החלופות לגישה צפונית, חלופות 6, ו-6א, אינן מראות יתרון מובחן בצד התחבורתי הנדסי, ולא בהיבטים הסביבתיים.
- חלופה 4 היא הנחותה ביותר מהפן האקולוגי, ובפן ההידרולוגיה והניקוז, וגם בפן התחבורתי/הנדסי – אין לה יתרון.
- לפיכך, בבחינת הרע במיעוטו במכלול השיקולים, וראויות לבחינה מעמיקה יותר – הן חלופות 1 ו-3.
- בהיבט האקולוגי - חלופות 1 ו-3 דומות מבחינת ההשפעה האקולוגית, מפני ששתיהן חוצות את שדות העמק במקטע בעל מאפיינים דומים.
- חלופה 1 נחותה מחלופה 3 בפרמטרים של אזורי קינון ושימושים מושכי ציפורים, פגיעה במסדרונות אקולוגיים ושטחים לכודים בין תשתיות, ואפשרות שיקום (תאורטי) בחלופה. חלופה 3 גם עדיפה על חלופה 1 בפרמטר של שטחים מוגנים.
- חלופה 3 נמצאה בתסקיר עדיפה מפני שניתן לעשות בה התאמות לשימור רצף המסדרונות האקולוגיים. חלופה 3 מגלמת בתוכה אפשרות, באמצעות בנייה של מעברים עיליים – לא רק מניעה של פגיעה נוספת במסדרונות ארציים, אלא גם אפשרות לשיקום, בזכות חידוש החיבור בין העמק לרמות מנשה, חיבור שנקטע עקב כביש 66. מהניתוח עולה כי לאופן חציית העמק ע"י מסילת מנשה המתוכננת במקביל לחלופה 3 ומידת החסימה שלה, יש השפעה משמעותית על העדיפות של חלופה 3. ככל שהתכנון של מסילת מנשה

בעמק יהווה חסימה של מסדרון אקולוגי, כך תקטן ההשפעה של חלופה 3 וההפך. בסיכום הדברים, אנו מעריכים כי מבחינה אקולוגית חלופה 3 עדיפה.

6.2. השפעות נופית:

- אנו מוצאים קושי רב בניתוח המוצג בתסקיר, הכולל סתירות שונות. ההעדפה הנופית שקיבלה בתסקיר חלופה 3 מבוססת על כך שהיא צמודה למסילת מנשה המתוכננת, בחלקה החוצה את העמק. ואולם, עיון בתשריטים מלמד שהחלופה אינה צמודה כלל וכלל למסילה המתוכננת, ונוצר שטח כלוא בהיקף משמעותי בין שתי התשתיות, היוצרות חצייה כפולה ודרמטית של העמק שהוא כיום רציף ופתוח. בהיבט הנופי נראה כי לשתי החלופות השפעה משמעותית על הנוף הפתוח.

6.3. ניקוז והידרולוגיה:

- חלופות 1,3 הוערכו כבעלות השפעה זהה. חלופה 1 אינה יוצרת שינויים משמעותיים בספיקות השיא או במערכת ההידרולוגית. היא יוצרת ממשקים עם פשט ההצפה של נחל הקישון ויובליו, בפרט בתחומי אגם כפר ברוך. מרבית חציות הנחלים תוכננו בגשרים ארוכים מרחפים, ויידרשו עוד גשרים/מעברי מים מעל נחלים עיקריים.
- גם חלופה 3 אינה יוצרת שינויים מהותיים בספיקות השיא, היא לא תשפיע על פשט ההצפה של נחל הקישון ויובליו. חציית הקישון מתוכננת בגשר מרחף ארוך, ובנוסף לכך יידרשו 2 מעברי מים/גשרי ניקוז מעל נחלים עיקריים.

6.4. רעש - מתנועת כלי רכב:

- הרעש מתנועת כלי רכב - עולה כי חלופה 1 עדיפה על חלופה 3.

6.5. איכות אוויר:

- הרעש מתנועת כלי רכב - עולה כי חלופה 1 עדיפה על חלופה 3.
- עולה כי לשתי החלופות השפעה דומה.
- לאור כל האמור, חלופת האפס היא החלופה הנבחרת.

7. חלופה תעופתית:

- פרק 2.3 הסוקר את חלופות מערך המסלולים כתוב בצורה בהירה, קריאה וברורה. בהתעלם מהיבטי הרעש, ההמלצה לגבי החלופה C כחלופה המועדפת, מקובלת על משרדינו.

לסיכום פרק החלופות:

מן התסקיר עולים היבטים סביבתיים משמעותיים אשר לטעמנו מטילות ספק בכדאיות הפרויקט ביחס למחיר שייגבה מהתושבים ומהסביבה. ההיבטים המשמעותיים כפי שעלו מניתוח התסקיר שהוגש לבדיקתנו הינם:

- **יצירת מפגעי רעש** – כ- 2,300 איש ייחשפו למפלס רעש שהוועדה קבעה שלא ניתן לאשר בתחומם תכניות לשימושים רגישים, לרבות מגורים.
- **פגיעה בשטחים הפתוחים:** התכנית פוגעת ומשנה את פניהם של השטחים הפתוחים במרחב, המשמעות של פגיעה זו היא במספר היבטים מרכזיים:
 - נופית** - התכנית תשנה לבלי היכר את אזור עמק יזרעאל, ותשנה באופן משמעותי את דמותה של ארץ על המורשת החקלאית ותרומתה בסיפור הקמתה של מדינת ישראל.
 - אקולוגית** - התכנית תפגע בשטחים מוגנים ותקטע מסדרונות אקולוגיים.

חקלאית - הקמת השדה תגרע שטחי חקלאות נרחבים בעמק. בעידן שבו ביטחון מזון ועצמאות תזונתית הינם חלק בלתי נפרד מהחוסן הלאומי, אנו סבורים שהמיקום המוצע, בלב אזור חקלאי כל כך נרחב, אינו מתאים להקמת שדה תעופה.

לאור הקשיים המהותיים והמשמעותיים של קידום תכנית זו כפי שעולות מהתסקיר, ועל בסיס המידע הקיים בשלב זה, לא מצאנו כי ניתן להמליץ על אף חלופה כפי שהיא הוצגה בתסקיר, ולכן אנו מוצאים לנכון להמליץ על חלופת האפס לגבי שדה תעופה ברמת דוד.

ב. התייחסות לעריכת התסקיר ואופן הגשתו

פרקים א' וב' לתסקיר, על נספחיהם – אינם ערוכים בשלמותם כמסמך קוהרנטי ורציף שניתן לקרוא בשלמות. זאת על אף שבמסמך דרישת ההשלמות מיום נדרש "להגיש את התסקיר ערוך מחדש כך שיכלול את כל החומר שהוגש עד עתה על פי סדר הסעיפים בהנחיות...".

כפי שגם הודגש בהרחבה במכתב ההשלמות מיום 6.2.2022, תסקיר השפעה הינו כלי מידע חשוב בידי הציבור על מנת להכיר את התוכניות והשפעותיה והוא צריך להיות קריא וברור. הערות וליקויים שפורטו במכתב הדרישה להשלמות, עדיין רלוונטיים גם במסמך שנבחן כעת. חלקים משמעותיים מהתסקיר אינם ברורים דיים, ובאופן זה אינם יכולים לשמש כלי מידע מספק בידי הציבור בכדי להכיר את התוכנית וחלופותיה באופן קריא וברור.

- עריכת המסמך: חלק מנספחי התכנית שצורפו לקבצי התסקיר כוללים תשריטים ללא כותרות, כמעט כולם אינם ממוספרים באופן המתחבר לתסקיר, לא ברור הקשר שלהם והרלבנטיות שלהם. תוכן חלק מהנספחים אינו מוטמע בגוף התסקיר, אין שום הסבר ולא ניתן להבין מה היחס בין המסמכים – האם הם חלופיים? משלימים?
- אין הפניה ברורה ומלאה בין גוף התסקיר לחלק מהנספחים. תוכן העניינים של התסקיר כלל אינו כולל איזכור של נספחים ואלו הופכים את ההבנה לכמעט בלתי אפשרית בחלק מהנושאים. גם כשיש הפניה מהתסקיר לנספחים ממוספרים עולה כי התיקיות מכילות שורה ארוכה של קבצים ולא ברור למי מהם ההפניה. מעבר לקשר רופף בין הנספחים לגוף התסקיר, מפנה התסקיר לנספחים שלא צורפו – נספח 6 אקולוגי ונספח מס' 4 חוות דעת הידרולוגית/הידרולוגיאלוגית.
- פרק התחבורה כולל שורה ארוכה של נספחים – נספח תנועה ותחבורה לפרק א', נספח בחינת חלופות תחבורה לפרק ב', וכן מפות וחתכים – לרובם אין ציון או הפניות מגוף התסקיר, הם אינם ממוספרים באופן שמאפשר להבין לאיזה מסמך לפנות. בין הקבצים בנספח התנועה נמצא מסמך הקרוי "פרק ב' – ניתוח מצב מתוכנן בחינת חלופות תנועה ותחבורה", הנספח כולל תיקונים ב"עקוב אחרי שינויים" אין אליו הפניה מתוך התסקיר ולא ברור מה תפקידו או משמעות התיקונים המסומנים בו. נראה שההפניות שקיימות בתסקיר לא מתכתבות עם החומר בנספח (למשל חתכים).
- פרק האקוסטיקה מפנה לדוח אקוסטי בנספחים. הנספחים כוללים תשריטים המציגים את תמונת הרעש החזוי לחלופות השונות אולם מציגים את הפריסה המרחבית של הרעש החזוי רק בשתי חלופות מתוך 7 חלופות למערכת התנועה שנבחנות בתסקיר.
- העדר קוהרנטיות בין הפרקים השונים של התסקיר, וחוסר ביד מכוונת המתכללת את כלל מרכיביו. הדבר ניכר בחוסר התאמה ברמה העובדתית (למשל רשימת המעיינות בפרק ההידרולוגיה אינה זהה לזו שבפרק ערכי הטבע והנוף, וכן התייחסויות שונות ולא אחידות בניתוח הנוגע לצומח, בעלי חיים בפרק ערכי טבע ונוף מול התייחסות לאותם נושאים בפרק חזות ונוף). העריכה הכללית של התסקיר לא יצרה קוהרנטיות ואינטגרציה מספקת בין הפרקים השונים שנכתבו על ידי יועצים שונים, דבר שיוצר בלבול.
- הפרקים הנוגעים לתמונת המצב התכנונית אינם מאפשרים להבין לאשורה את תמונת המצב, ואת הסטטוס התכנוני במרחב הרלוונטי. ההערה נוגעת הן למידע המילולי והן למידע הגרפי. המידע המובא בפרק הסטטוטורי בפרק א' חלקי וחסר, כפי שגם הוער במכתב דרישת ההשלמות, ואינו תואם באופן מלא את המידע המובא בפרק ב (בחינת

החלופות). יש לערוך תיאום עם תוכניות מתאר ארציות בהכנה כגון תמ"א 75 ניהול נגר ותמ"א 76 מסוף מטענים עמק יזרעאל ולהציג קונפליקטים ופתרונות שעלולים לעלות.

ג. הערות לתיקון פרקים א' ו-ב':

הערות לפרק א' :

1. **סעיף ייעודי הקרקע המוצעים** אינו נותן תמונה ברורה של ייעודי קרקע מאושרים ובתהליך ברמה מפורטת, תמונה כזו היא הבסיס להערכת ההשפעות הסביבתיות בהמשך התסקיר: הפרק לא מציג תכניות מפורטות/כוללניות בתהליכי אישור, מפת הקומפילציה של תכניות מפורטות (א.13) נושאת שם שאינו מבטא את נושא המיפוי, לא מציגה ייעודי קרקע מאושרים של תכניות מפורטות ארציות (תמ"א 75 ניהול נגר, תת"ל, תמ"ל), לא מוצג בה דרכים קיימות (דבר המקשה על התמצאות מרחבית והבנה), המידע המפורט בה נראה לא אמין – למשל, רוב השטח המסומן בייעוד קרקע של מגורים ביישובים הכפריים, הוא למעשה ייעוד חקלאי. **יש להשלים את ההתייחסות לתכניות בתהליכי אישור שהן משמעותיות לנושא. יש ליצר תמונה תכנונית (קומפילציה) אמינה ומפורטת הכוללת את כלל התכניות המפורטות המאושרות ותכניות מפורטות וכוללניות בתהליכי אישור.**

2. סעיף התחבורה

- תשריט הדרכים הקיימות לא ממוספר ואין בו הבחנה (הנדרשת בהנחיות) בין דרכים מהירות, פרבריות ואזוריות.
- נפחי תנועה - לא ברור מה מקור הנתונים המוצגים. מצוין שמדובר בתחזית ל 2020
- תשריט נפחי התנועה החזויים למצב הקיים לא ממוספר וחסר מקרא ואת מספרי הכבישים
- לא מוצגות הדרכים המתוכננות (מאושרות ובהליכים) כנדרש בס' 1.3.2

3. סעיף הרעש

- תרשים א.17 לא כולל את הערכים של קווי הרעש
- סדר הצגת מפות הרעש במצב קיים לא תואם את סדר הצגת הסעיפים בתסקיר
- תרשימי מדידת הרעש אינם ממוספרים
- תרשים מדידת הרעש המוצג על רקע מפת דרכים, לא כולל שמות יישובים (כתובים בערבית). גם התרשים על רקע צילום אוויר אינו כולל שמות יישובים (בעיית רזולוציה)
- תרשים א.19 "מיקום נקודות מדידה לאורך תוואי החלופות לכביש הגישה" אינו מציג את מיקום נקודות המדידה אלא חלופות תכנון למערך הדרכים שמקומו בפרק ב'.

4. סעיף קרקע וניקוז

- כל התשריטים בפרק זה מוצגים ברזולוציה נמוכה המקשה מאוד, ולעיתים לא מאפשרת את הבנת המידע המרחבי.
- תרשים א.20 המתאר את אגני הניקוז מוצג ללא רקע המאפשר התמצאות - הרקע אינו כולל שמות נחלים (למעט אחד), יישובים או דרכים.
- תרשים א.21 כולל סימונים שאינם מופיעים במקרא ולא ברור מה מוצג.
- תרשים א.27 מובא ברזולוציה נמוכה המקשה מאוד על קריאתו ולא ניתן לקשר בין התאור המילולי למיקום המעיינות במרחב.
- בס' 1.5.2 מיקום מוצאי הניקוז - יש הפנייה לתכנית 7143-04. לא ברור מהי תכנית זו ואיפה ניתן למצוא אותה.

5. פרק בעלי כנף

- חלק גדול מהתרשימים המופיעים בפרק אינו ממוספר.
- מיפוי המציג אתרים המושכים ציפורים - התסקיר מפנה לתרשים א.4 שכולל את כלל ייעודי הקרקע. למרות האמור בתסקיר, תרשים זה אינו מציג מבנים לגידול בעלי חיים.

6. פרק ערכי טבע ונוף

- אין התאמה (ישחפיפה חלקית) בין פירוט המעיינות בסעיף ההידרולוגיה (עמ' 101 ומפה 27) לבין אלו המפורטים בסעיף ערכי טבע ונוף וגם סימון המעיינות בתרשים א-4 אינו תואם את המוצג בסעיפים ובתרשימים של ההידרולוגיה וערכי הטבע.

הערות לפרק ב'

1. הצגת הניתוח האקולוגי

הניתוח כולל סתירות פנימיות והטבלה המסכמת המוצגת בסוף הניתוח האקולוגי לא מבטאת את האמור בפרק במספר היבטים:

- א. בקריטריון (1) "רצף השטחים הפתוחים" נאמר לגבי חלופה 3 כי "הפגיעה ברצף השטחים הפתוחים הינה רבה ביותר בשל העובדה שחוצה את רצף השטחים הפתוחים בצפון-מערב התוואי שערכיותו מרבית, אזור פעיל מאוד מבחינת בעלי חיים כדוגמת חתול הביצות והזאב אשר נדרשים עבורם שטחים פתוחים נרחבים וכן חוצה מסדרון אקולוגי. התוואי לכיוון צפון מפר בצורה ניכרת את רצף השטחים הפתוחים ממזרח וממערב ומוסיף על קיטוע שייגרם על ידי מסילת מנשה" למרות זאת, בקריטריון (9) – "מידת השיקום האפשרי" נאמר על חלופה 3 כי "היא היחידה שבה לא רק שתימנע פגיעה נוספת ברצף המסדרונות האקולוגיים, אלא גלומה בה גם אפשרות לשיקום, בקנה מידה גדול מבחינה מרחבית"
- ב. בקריטריון (8) "שטחים לכודים בין תשתיות" מוצגת הערכה כי "חלופה 3 – עם גישור מתאים ומעבר תת קרקעי של חלק ממסילת מנשה – לא תיצור שטח כלוא בקנה מידה גדול הנובע מהרחבת כביש 6". אמירה מבלבלת בין רציפות אקולוגית לשטחים כלואים. חלופה 3 מייצרת שטח פתוח כלוא גדול בין מסילת מנשה והדרך המוצעת.
- ג. בקריטריון (4) "שמירה על ערכי הצומח" נאמר כי "סביב חלופה 1 ו-6 נמצאים מרבית ריכוזי הצומח הערכיים ביותר ולכן חלופות 3 ו-4 עדיפות על חלופה 1 מבחינה זו". למרות העדיפות המצוינת, חלופות 1 ו-3 קיבלו ציון זהה בטבלה המסכמת.
- ד. בקריטריון (3) "נדירות וייחודיות" נאמר כי יש "יתרון לחלופות 1 ו-6 הצפוניות על פני חלופות 3 ו-4 מאחר שחוצות פחות נחלים". למרות האמור, חלופה 1 וחלופה 3 קיבלו ציון זהה.

2. הצגת הניתוח הנופי

הניתוח כולל סתירות פנימיות והטבלה המסכמת המוצגת בסוף הניתוח האקולוגי לא מבטאת את האמור בפרק בהיבטים הבאים:

- א. הניתוח מתייחס להשפעה הנופית הצפויה מיישובים ומאתרי ביקור אולם לא כולל ניתוח של ההשפעה החזותית ממערכת הדרכים והמקור לחוויית הנוף של רוב רובם של האנשים הפועלים במרחב.
- ב. לגבי חלופה 3 בקריטריון של הפרה נופית, נאמר כי חלקה החוצה את העמק "אינו מייצר הפרה נופית חדשה מאחר ונצמד אל תוואי מסילת מנשה". למרות האמור, המרחק בין תוואי חלופה 3 לתוואי מסילת העמק מגיע ל- 1,200 מ' ומייצר שטח כלוא גדול בהיקף של מעל 5,500 דונם, הכולל קטע מפשט ההצפה של הקישון וכן קטע מנחל הקישון ושני נחלים נוספים. בנוסף, נכתב באותו סעיף כי "יברוב אורכו תוואי החלופה מרחיב הפרה קיימת בתחום כביש המאושר להרחבה ובמקטע קצר מוסיף הפרה להפרה קיימת. הפרה זו חוצה נקודתית את מרחב העמק במיקום בעל נצפות נמוכה ואינה מלווה את תוואי הנחל לאורכו". למרות האמור, לא מדובר בחציה נקודתית של העמק אלא בחציה של כביש רב מסלולי באורך של מעל 5 ק"מ."
- ג. בניגוד להתייחסות בתסקיר להפרה הנופית של חלופה 3 המובאת לעיל, בדברי הסיכום בתסקיר לקריטריון זה (עמ' 215) נכתב כי "חלופה 6 וחלופה 3 ייצרו הפרה נופית חדשה לשטחים חקלאיים. לא ניתן להצמיד את חלופה 3 אל תוואי מסילת מנשה לכל אורכה, דבר המייצר הפרה נופית חדשה במרחב".

בניגוד לדברי סיכום אלו בטבלה המסכמת, חלופה 3 זכתה לניקוד המירבי (הטוב ביותר) בקריטריון של הפרה נופית, אפילו יותר מחלופה אפס!
ד. בקריטריון של "פגיעה ברציפות שטחים חקלאיים" נאמר לגבי חלופה 3 כי היא "מייצרת פגיעה מינימאלית ברציפות השטחים החקלאיים, כיוון שהכביש בעיקר מלווה את גבולות החלקה לאורך כביש 66 הקיים". לא ברור איך אמירה זו מתיישבת עם התכנון של חלופה 3 הכולל תוספת דרך רחבה בקטע שאורכו מעל 5 ק"מ החוצה את העמק מדרום לצפון.

3. הצגת השפעת הרעש מחלופות דרכי הגישה

- א. השפעת הרעש לחלופות לדרכים מס' 1, 3, 4, 6, לא מוצגות בתשריט אלא בטבלה שלא מאפשרת להבין מרחבית את אזורי הקונפליקט. השפעות הרעש של מערכת הדרכים על שימושים רגישים מוצגות בצורה מרחבית בתשריטים רק לשתי חלופות: "0" ו- "0.5". יש להשלים את ההצגה באופן מלא כך שתתקבל תמונה מרחבית של ההשפעות.
- ב. לא מוצגות השפעות הרעש של כביש הגישה הצפוני לבסיס הנכלל בחלופות 1, 3, 4.
- ג. יש להבהיר את ההבדל המשמעותי מאוד בתחזית ההשפעה לרעש על כפר ברוך, בחלופות 1 ו- 3. שתי החלופות מתקרבות עם כביש לישוב באופן דומה.

הגר שושן
מתכנתת מחוז צפון
המשרד להגנת הסביבה



אלעד פנחס
ראש אגף תכנון סביבתי,
המשרד להגנת הסביבה

