



לשכת מנכ"ל

13.10.2021

לכבוד,

כבוד שרת התחבורה, גב' מירב מיכאלי

משרד התחבורה,

ירושלים

**הנדון: בקשה להתערבות בנושא תתל 65- מת"צ הפולג**

שלום רב,

בפתח מכתבנו, נבקש לברך אותך בתפקידך החדש והמשמעותי כל כך עבור המדינה.

אנו בטוחים כי בראייתך תוכלי לראות את ההשפעה המכרעת שיש למשרדך על נוף הארץ ועל המשך תפקוד המערכות האקולוגיות-סביבתיות בארץ ותדעי להוביל את המשרד להישגים רבים בראייה סביבתית יותר.

רשות הטבע והגנים, (רט"ג) כגוף סביבתי, רואה חשיבות עליונה בקידום התחבורה הציבורית במדינה, דבר שיצמצם משמעותית את הפגיעה הסביבתית הנרחבת של פיתוח כבישים ותשתיות נלוות. מתוקף תפקידנו, רט"ג מלווה פרויקטים תחבורתיים ותשתיתיים רבים במוסדות התכנון, מול היזמים, על מנת למנוע או לכל הפחות לצמצם את הפגיעה הצפויה בסביבה ובטבע.

תת"ל 65 הינה תוכנית להרחבת מסילת החוף, וכאמור לעיל רט"ג רואה חשיבות רבה בקידומה, על אף שהיא פוגעת בצורה משמעותית, בשטחים פתוחים נרחבים וחוצה שמורות טבע וגנים לאומיים. אנו עובדים מול מתכנני הות"ל ומשקיעים מאמצים רבים בצמצום ההשפעות הסביבתיות של התוכנית.

במסגרת תת"ל 65 מקודם מסלול תחבורה ציבורית (מת"צ) מנתניה עד שפיים לאורך המסילה המתוכננת. אזור זה הוא אזור רגיש ביותר מבחינה סביבתית. למעשה האזור הנדון כולל את שטח ההצפה של נחל הפולג היוצר את "ביצת הפולג", בית גידול לח (Wet Land) ונדיר בארץ שמשמש כשטח טבעי בלב האזור האורבני של השרון, משמר מאות מיני חי וצומח, חלקם בסכנת הכחדה (תמונה מס 1).



תמונה מס 1- המסילות הקיימות בתחום ביצת הפולג

יתרה מזו: שטח "ביצת הפולג" הינו שמורת טבע מוצעת, אחת מ-6 הפארקים הגדולים הראשונים אותם אישרה וועדה מיוחדת עוד בשנת 1951, במסמך הלאומי הראשון שעסק בשמירת טבע ונוף. הוא מופיע בתמ"מ 50/21/3 למסדרונות אקולוגיים במחוז מרכז כמסדרון אקולוגי.

נציין בהקשר של תת"ל 65 שאין לרט"ג התנגדות להרחבת המסילה, על אף רגישותו העצומה של האזור, שכן מתבקש מבחינה תחבורתית (מיקום תחנות וכדומה) כי המסילות המהירות יעברו בצמוד למסילות הקיימות. מאידך, אנחנו מתנגדים באופן גורף למת"צ "שהודבק" למסילה כיון שהוא יוצר פגיעה משמעותית בשטח נדיר וייחודי ביותר שלא לצורך. אין זה מחויב המציאות שהכביש הנדון, באם בכלל נדרש (וגם על זה אנו חולקים), יעבור דווקא בתוואי זה.

במילים אחרות: אנו סבורים כי אין זה נכון לקדם מת"צ שנחיצותו מוטלת בספק רב, במסגרת של תוכנית מסילתית, שאין ספק שיש לה חשיבות לאומית. על מנת שלא לעכב הקידום המתבקש של הרחבת המסילות יש לדעתנו צורך בבחינה מעמיקה של המת"צ: האם הוא בכלל דרוש לנוכח הרחבת המסילות ותוספת של שני נתיבים מתחלפים בכביש החוף, או שמא אינו דרוש כלל. ובכל מיקרה יש לבחון אותו בתוכנית נפרדת לחלוטין ולא במסגרת תוכנית תשתית לאומית המיועדת בעיקרה למסילות רכבת.

התנגדותנו החד משמעית למת"צ נובעת מהסיבות הבאות:

1. רגישות וייחודיות השטח ופוטנציאל הפגיעה הבלתי הפיכה בסביבה ובטבע
2. אי תקינות ההליך התכנוני
3. חוסר הצדקה תחבורתית.

ההסבר בתמצית מופיע להלן:

### 1. רגישות השטח ופוטנציאל הפגיעה

בשטח מדרום לנתניה מתקיים בית גידול של אחו לח שהיה אופייני לאזור, אך בשל התיישבות ועיבוד האדמה הולך ונעלם. האזור הנדון הינו שטח פשט ההצפה של נחל הפולג והוא ברובו שטח חקלאי, אך אזורים רבים בו אינם מעובדים בשל ההצפות והקרקע הביציתית. שטח זה עשיר בצמחייה ובעלי חיים הייחודיים לבתי גידול לחים. שטח ביצות הפולג מייצג שני בתי גידול הנמצאים בסכנת הכחדה כתוצאה משינוי ניקוזים, פיתוח ועיור, בית הגידול הלח ובית הגידול של הקרקעות הכבדות. בתי גידול אלא אינם מיוצגים מספיק במערך שמירת הטבע בישראל. ישראל איבדה כיום יותר מ-90% מבתי הגידול הלחים שהיו בתחומה בעבר. כתוצאה מכך מאכלסות ביצות הפולג מיני צמחים ובעלי חיים רבים הנמצאים בסכנת הכחדה. ביצת הפולג מהווה בנוסף מוקד משיכה למגוון עופות, ובשנת 2020 ביצת הפולג הייתה האתר שטובעו בו הכי הרבה ציפורים בישראל.



פלמינגו מצוי בשטחי ההצפה העונתיים, ממערב למסילה בביצת הפולג. צילום ד"ר יריב מליחי

ההצעה לבנות באזור זה מת"צ תיגרע ותגרום להרס של חלק נכבד משטח ייחודי וערכי זה. יצויין שהתוספת המתוכננת של המת"צ תגרע מהשטח עוד רצועה ברוחב של כ-30 מ' בנוסף לרצועה ברוחב של כ-100 שתיגרע בגין הרחבת מסילות הרכבת. למותר לציין שמדובר כאן על חתר רוחבי מאוד בזבזני, בלב ביצה ייחודית שאין רבות כמותה במדינת ישראל.

בנוסף לגרעת השטח עצמו, כביש מייצר הפרות סביבתיות שונות מאלו של מסילה – למשל, תנועה אינטנסיבית יותר שגורמת לזיהום אויר רב, לדריסות, צורך בתאורה, מפגעי רעש, תנועה בשעות בהן אין פעילות רכבתית והרחבת מכשול החצייה עבור בעלי חיים.

כביש מבחינת תכן הנדסי הרבה יותר גמיש ממסילה (בהיבט שיפועים ורדיוסים) על כן אין מניעה להגמיש את התכנון שלו (ככל שהוא נדרש) ולא להתנות אותו בהצמדות למסילה כפי שמתחייב לתכנון המסילות המהירות.

נדגיש, כי גם מבדיקה שערך עבורנו יועץ תחבורה (פרופ' אמריטוס, אבישי פולוס, הטכניון), אין זה מקובל בעולם לבנות מסלול תחבורה ציבורית בין עירוני, המופרד לחלוטין מכביש מהיר העובר באותו אזור.

## **2. אי תקינות ההליך התכנוני**

תת"ל 65 החל את ההליך התכנוני בות"ל בשנת 2016. עם זאת, באף אחד מהדיונים הרבים שנערכו בתוכנית לאורך השנים, לא הופיע המת"צ בין נתניה לשפיים כחלק מתכולת התוכנית. זאת עד לדיון בהפקדה, בו הופקדה לפתע התוכנית כולל המת"צ המדובר. המת"צ נשלח אלינו לראשונה באפריל 2020 בסט תוכניות לתאום שהועבר אלינו.

המת"צ קודם על ידי צוות הפרויקט על פי דרישת משרד התחבורה. בישיבה אותה ערכנו עם משרד התחבורה במרץ 2021, לשאלתינו, אילו צרכים תחבורתיים הוא עתיד לשרת, נאמר כי הדברים "עוד לא מגובשים". והמטרה כרגע היא רק לשריין את הרצועה.

תוכנית תשתית לאומית היא תוכנית מפורטת שמכוחה ניתן להוציא היתרים, זאת בניגוד לתמ"א. רצועת המת"צ כבר שורינה תכנונית בתמ"א 42. לכן, אנו סבורים כי כל עוד אין אמירה ברורה וחד משמעית בהקשר לנחיצות של "הפקעת הקרקע" הייחודת והיקרה (שלדעתנו מוטלת בספק רב) ולוחות הזמנים הנדרשים להקמתה לא חופפים את אלו של המסילה, אין זה מן הראוי לשלב אותה בתוכנית תת"לית.

בנוסף, התסקיר שנערך לתוכנית, לא ערך בחינת חלופות אמיתית למת"צ ונשען על התוואי שנקבע בתמ"א 42. בחינת החלופות בתסקיר לא כללה כנדרש תחזיות תנועה, לא חלופות אחרות במרחב, ולא התחשבות במהפכה התחבורתית שאנו עומדים לפתחה (כגון רכבים ותחבורה ציבורית אוטונומית). החלופות היחידות שנבחנו הן האם להעביר את המת"צ ממזרח או ממערב למסילה הקיימת.

## **3. חוסר הצדקה תחבורתית**

בתסקיר וכן בדיונים שנערכו, לא ניתן כל הצדק תחבורתי למת"צ זה, צויין, עם זאת, כי הוא נועד לשרת תחבורה ציבורית בלבד. כמובן שיש לעודד תחבורה ציבורית, בעיקר במרכז הארץ באזורים עם עומסי תנועה כבדים. אך בין נתניה לשפיים מתוכננים 2 נתיבים "מתחלפים" חדשים ובנוסף מתוכננות 6 מסילות רכבת, 4 מהן חדשות, שישלשו ויותר את קיבולת התחבורה הציבורית במסדרון.

הן בתסקיר והן ביתר מסמכי התוכנית, לא הוצגו כאמור תחזיות ונתונים המצדיקים את סלילת הנתיב מבחינה תחבורתית.

לפיכך, שכרנו יועץ תחבורה, פרופ' אמריטוס מהטכניון, אבישי פולוס, על מנת לבחון את הנושא מבחינה תחבורתית ולהכין דוח תחבורתי עבור תוואי נתניה-שפיים.

פרופ' פולוס ערך חישובי קיבולת לכביש 2, בהתבסס על תחזיות תנועה (על פי 2 מודלים שונים) ומצא כי בטווח של 20 שנה קדימה ואף מעבר לכך, אין למת"צ כל הצדקה תחבורתית: בעיקר לא מבחינת התחבורה הציבורית אך גם לא בהיבט של כלל התנועה.

בהינתן 6 מסילות הרכבת, כמות האוטובוסים שצפויה לעבור במסדרון הנדון, בעתיד היא בסדר גודל של כ-100 אוטובוסים בשעת השיא, כאשר הנתיב המתוכנן יכול להעביר כ-1200 אוטובוסים בשעה. מכאן ניתן להסיק שהמת"צ לא ישרת רק תחבורה ציבורית כפי שהוצג על ידי המתכננים (שאם כן, יהיה כמעט ריק).

הדוח של פרופ' פולוס קובע כי גם לפי תחזיות התנועה, הנתיבים הקיימים, בתוספת שני "הנתיבים המתחלפים" המתוכננים מספיקים (די והותר) לרמת שירות טובה במסדרון הנדון. קביעה זו מתחזקת כאמור גם עם תוספת המסילות המתוכננת, וגם (בנוסף לנימוקים האחרים) עם ההחלה של תוכנית "אגרת הגודש" המתוכננת.

יתרה מזו, הדוח של פרופ' פולוס אף מציע שיפורים גיאומטריים אחדים (והכרחיים) בתוואי כביש החוף, בנוסף ל 2 הנתיבים המתחלפים שכבר מתוכננים, וזאת על מנת לשפר שם את רמת השרות והבטיחות. מובן שהשיפור ברמת השרות שיושג בהשקעה קטנה יחסית, ייתר באופן חד משמעי את המת"צ המוצע.

לסיכום,

אנו רואים חשיבות מכרעת בקידום התחבורה הציבורית במדינה.

אנו חוששים, ומצרים על העיכובים שיגרמו לתכנית החשובה (רכבת) בשל התנגדויות נחרצות לתוואי ולתכנון המת"צ שאינו מוצדק וניזקו רב מתועלתו. במקרה הנ"ל נראה כי "תפסת מרובה - לא תפסת..."

במידה ויוכח כי אכן יש צורך תחבורתי במת"צ חריג זה (ונדגיש שדעתנו החד משמעית, לאחר בחינה מעמיקה, היא שאין צורך שכזה), יהיה זה אך הגיוני ומתבקש לערוך בחינת חלופות אחרות לתוספת נתיבים, תוך בחינת פתרונות נוספים במרחב.

במידת הצורך נשמח לסייר, להציג או לסייע בכל דבר הנדרש על מנת להבהיר את עמדתנו המקצועית.

בברכה,

שאול גולדשטיין

מנכ"ל

העתק:

מנכ"ל נתיבי ישראל