

מדינת ישראל
משרד הפנים - מינהל התכנון
האגף לתכנון נושאי

כ"ה באדר א' התשס"ח
2 במרץ 2008
תכ 2008-5257

פרוטוקול הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית 27.2.08

נושאי הדיון:

1. תמ"א / 23 / א / 4.
2. תכנית מתאר חוף אשקלון- 6 / 02 / 234 / 42.

השתתפו: חברים:

רונית מזר – יו"ר
שחר סולר- מ' להגנת הסביבה
דפנה פינקלמן-רכבת ישראל
רפי אלמליח- ממ"י
אורנה להמן- מ' התחבורה
יוסי טגניה- משהב"ט
אריק טפיר- החברה להגנת הטבע

מוזמנים:

רונן פז	נת"ע
משה בלכר	נת"ע
טלי קפלן פיניש	נת"ע מסילות
בקי שליסלברג	PGL
מיכל זיו	נת"ע
שירלי אמיר	עיריית כ"ס
יפה בן-שחר	נת"ע מסילות
יפי הררי	ד.א.ל
לילי מאלישב	עיריית פי"ת
ארז פודמסקי	עיריית בת-ים
גורי נדלר	בת-ים
יחזקאל לוי	נת"ע
דוד פיק	מ' הפנים
שוקי פתאל	בת ים
ישראל קשטן	בני ברק
נחום פלד	משהב"ש
שרה לב	מ' הפנים
נעמי אנג'ל	מ' הפנים
שמעון זיו	גבעת שמואל
רמה לבקה	גבעת שמואל
חזי ברקוביץ'	ת"א
גילי טסלר-אשכנזי	ממ"י
עודד גבולי	מרחב אונו
ישראל בן ישראל	רחובות

טל בן דב כהן	מ להגנת הסביבה
נילי יוגב	מ להגנת הסביבה
חגי ירון	ת"א
מוטי ששון	חולון
מימי פלג	חולון
פנינה קול	חולון
יאשי סער	רעננה
אוסנברג פרץ	רעננה
הלה סגל	ות"ל
רן שמל	יועץ מע"צ
בני שליטא	נת"ע
שלומית שער	ות"ל
טלילה הראל	מ' הפנים
חורחה פקטור	צוות תכנון חוף אשקלון
איתי אהרונסון	צוות תכנון חוף אשקלון
גדעון בר לב	חוף אשקלון
אהוד יוסטמן	מ' הפנים
אילנה טלר	מ' הפנים

נושא מס' 1: תמ"א / 23 / א / 4

ראשי פרקים לדיון:

1. סקירה כללית של החלופות שהוכנו לתכנית האב למערכת תחבורה עתירת נוסעים במטרופולין ת"א ואופן בחירת החלופה המועדפת.
2. הצגה של אתרי הדיפו.

יוסי פרחי הציג עקרונות תכנית האב המשמשים כבסיס להכנת תמ"א / 23 / א / 4:

- תפיסת התכנון של מערכת עתירת נוסעים,
- שיתוף הציבור ברמות שונות ובגזרות רבות,
- בסיס תפיסת התכנון - אספקת נגישות ריאלית - מלווה את כל התכנון של הערים. מאפשר למוסדות התכנון הכנת תכנון אינטגרטיבי, בין המערכת העירונית לבין מערכות התחבורה.
- תמ"א / 23 / א – איננה תכנית ריאלית, אלא מצרפית, שכללה הרבה קווים שלא יתממשו. מכאן נבע הצורך בהכנת תכנית יישומית, מוסכמת ומתואמת כמה שאפשר.
- נדרשנו להרחיב את בסיס התכנון ע"י אינטגרציה של תכנון אורבני, הנדסי, כלכלי ותנועתי. נבדקו הקווים שהם ברי ביצוע ותואמים את צרכי המטרופולין לשנת היעד 2030.
- תמ"א / 23 / א הדגישה את המענה לצרכי אוכלוסיית צפון המטרופולין. תכנית זו עשתה סדר מחדש בהתייחסות לכלל המטרופולין.

- תכנית מתע"ן איננה חזות הכל, התכנית נשענת על מערכת התחבורה של רכבת ישראל, ושל כלל מערכות התחבורה הציבורית – אשר ניציגיהם היו שותפים בתהליך התכנון.

- המתע"ן – כלי המקנה זכויות דרך נפרדת ופחות מושפעת ממערכות תחבורה אחרות. הכרטוס יעשה מחוץ לכלי, תדירות השרות מהירה אמינה ויציבה.

מטרת העל של המתע"ן: בניית מערכת תחבורה ציבורית שתהווה אלטרנטיבה עדיפה על פני השימוש ברכב הפרטי

תהליך העבודה:

- הוכנו חלופות גזרתיות – עבודה עם נציגי לשכות התכנון המחוזיות ומהנדסי הערים בכל גזרה, על בסיס הצירים הקיימים והפוטנציאלים. על פי התנאים בכל גזרה הוכנו החלופות. בכל גזרה נעשתה הערכת חלופות ובחירת חלופה מועדפת.

- חלופות כוללניות - על בסיס החלופות הנבחרות בכל גזרה נבנו חלופות כוללניות ומערכת להערכת החלופות המהווה כלי בידי מקבלי ההחלטות בשקלול הכולל של החלופות מול המטרות.

- התקבלו 5 חלופות מובילות, נבחר צוות רחב וכללני, שבמהלך סדנת תכנון בחר 2 חלופות מובילות, שהוצגו בפני ראשי הערים במחוזות, מהן נבחרה חלופה מועדפת.

רונן פז – עיקרי התכנית המוצעת בהשוואה לתמ"א 23 / א

- התכנית המוצעת מעדכנת ומשנה את תמ"א 23 / א, רק במקומות הנדרשים.
- אתרי הדיפו טרם נקבעו סופית.
- התמ"א לא קובעת טכנולוגיה.
- תחום התכנית – צמצום מרחב התמ"א ושחרור ישובים אליהם אין הגעה של קווי מתע"ן.
- ה"קו הסגול" בתכנית – משפר את השרות לגזרה המזרחית של המטרופולין שכן אין תוואי של רכבת ישראל באזור זה.

מוטי ששון – ראש העיר חולון:

מבקש לאחד מיקום דיפו הקו הירוק ודיפו הקו הכחול ולוותר על סימון שני דיפו.

י. פרחי משיב:

צוות התכנון בוחן חלופה של דיפו בצומת בילו. זו בדיקה מול עיריית רחובות. המטרה להגיע לתכנית שלמה.

י. בו ישראל:

בצומת בילו קיימת תכנית לפיתוח מתחם מגורים. העירייה מוכנה שבאזור זה יהיה דיפו בגודל של 50 ד'. השטח מיועד לתעסוקה וברובו פרטי. לצורך קידום דיפו באזור זה יהיה צורך לטפל בנושא הקנייני.

ר. מזר:

מבקשת לבחון שימוש רב שכבתי בשטח הדיפו, מעל ומתחת לשטח הדיפו.

ג. נדלר בת ים:

יש לבחון את ההצעות השונות על רקע השימוש בטכנולוגיות השונות, ושטח הקרקע שמבקשים לשמור לכל אחד מהשימושים.
שואלת – למה גודל הדיפו משתנה ממקום למקום.

ר. פז משיב: הנושא נקבע על בסיס כמה פרמטרים:

1. אורך הקו משפיע על כמות הקרונות שיטופלו בדיפו של אותו הקו.
2. התנאים הסביבתיים.
3. מאפייני התפעול של הקו.

מ. ששון ראש העיר חולון:

יש תחנה בקו האדום ברחוב ניסנבאום. מבקש להציע לחבר את הקו האדום עם הקו של רכבת ישראל בצומת קוממיות, ולהמשיך עד לקו הירוק העובר בחולון. סה"כ תוספת של 1 ק"מ.

א. פודנסקי בת ים:

הקו האדום בתמ"א 23/ א מסתיים היום מול צומת קוממיות, ולכן נכון להמשיך היום חיבור לצומת קוממיות ולרכבת ישראל שיש לה תחנה בצומת קוממיות. ציר זה, יחבר את תושבי בת ים לאזורי התעסוקה בתוך חולון. בטווח הקצר אפשר ליצור חיבור לרכבת ישראל. בצומת קוממיות יש מקום רב לחניות (חנה וסע) וחיבור נכון עם רכבת ישראל.

ש. פתאל:

ע"י שימוש בצומת משה דיין (כפי שמוצע בתכנית) נמנע מחלק מהחיבור לעשות שימוש במתע"ן. יש חשיבות ליצירת הקשר מידי דרך צומת קוממיות ולספק שיפור הנגישות שתתמוך בכלכלת העיר.

י. פרחי:

נבחן מחדש ונציג מכלול השיקולים שהנחו את מיקום התחנה במשה דיין. התכנית מדברת על שנת היעד 2030. והיום היא מתבססת על תנועות ופעולות בהווה.

ח. ברקוביץ':

בנושא ודאות בתכנון, שלביות וטכנולוגיה. יש סיבות טובות להקים את התחנה בקוממיות. יש בה שטחים פנויים, יש אזור תעשייה ואין סיבה אמיתית למיקום התחנה במשה דיין (ראשל"צ).

ד. פיק:

הרק"ל אמורה לשמש מוקדי תעסוקה. בראשל"צ יש מוקדי תעסוקה גדולים בהרבה מהמוקדים הקיימים באזור קוממיות. יש סיבות תכנוניות אוביקטיביות לבחירה במשה דיין.

המחוז מעלה בקשה לביטול דיפו מכללות הנמצא באזור המערבי, בנימוק לקירבה למגורים, שכונת חתני פרס נובל, ואיננו נחוץ לאור האפשרות לחיבור לסופרלנד. עיריית ראשל"צ איננה מתנגדת לכך.

א. טפירו:

שואל, מה השיקולים למיקום המתח"מים, מבקש התייחסות לפרוגרמה של המתח"מים.

י. פרחי:

טרם הוצגו התחנות הראשיות, זה יוצג בהמשך.

ע. גבולי:

אי אפשר למקם דיפו לאורך כבישים נופיים. זה לא מסתדר עם חזיתות הדיפו.

נ. אנג'ל:

המדיניות המטרופוליטית היא של ריכוז אזורי תעשייה בדרום לשם חיזוקו. הדבר הקורה כאן הוא העדר "תיקון" של הדבר המתבקש מהמדיניות.

מיקום תחנה ראשית במשה דיין במקום בקוממיות, משמעותו לתת חיזוק לראשל"צ במקום למרכזי אוכלוסיה הרבה יותר צפופים. ולכן, צריך לתת חיזוק לאזור בת-ים וחולון שיש בהם רמת מנוע נמוכה. יש להכניס את השינוי בקו האדום ע"י המשכיות הקו עד צומת קוממיות, למכרז המתבצע בימים אלו של הקו האדום.

מחר בבוקר ניתן לאשר מיידית תחנה בקוממיות, ולהמשיך את הקו האדום עד הקו הירוק. יש שטחי חניה מתאימים בקוממיות וניתן ליצור טבעת תחבורתית באזור חולון בת ים.

ש. זיו גבעת שמואל:

הקו העובר ליד אוניברסיטת בר אילן, מציע קו חלופי שירד לדרך 471, יעלה בדרך רבין לרח' העצמאות. יש באזור תכנון לתוספת מגורים ואולם כדורסל יישובי, ובי"ס שמנקז אליו תלמידים מגוש דן.

ד. פיק:

לא מתכננים מתע"ן על ציר פרברי ראשי. בטווח בין בר אילן לפ"ת עתיד לקום אזור תעסוקה גדול וזה יקבל חיזוק ע"י הקו.

י. פרחי:

בקשת גבעת שמואל הגיעה אלינו. אנחנו חושבים שקו מתע"ן צריך לעבור בסביבה עירונית אינטנסיבית, ולא לאורך ציר בין עירוני, במיוחד לאורך דרך עם קירות תומכים גבוהים בצידה. נציג בועדה בדיקה מפורטת כולל בדיקת מס' נוסעים והיתכנות הנדסית.

ג. טסלר ממ"י:

במהלך העבודה והשיבות ממ"י לא היו שותפים ולא יכלו להגיב אליהם. העלינו את כל הפרויקטים הגדולים באזור ומצאנו, שבבקעת אונו מקדמים 3 תוכניות גדולות:

1. 3000 יח"ד ליד תל השומר.

2. 2800 יח"ד, בבקעת אונו.

3. 2500 יח"ד, בבקעת אונו.

שואלת, האם לא עדיף שהקו יעבור בסביבות השכונות החדשות. מבקשת לבחון את המענה לפרויקטים הנ"ל, כולל סימון הדיפו באזור יהוד.

באזור הביניים, בין הקו הסגול לקו הצהוב, קיימת תכנית חשובה לבניית אזור תעסוקה גדול, ונכון להיום השירות לאזור זה איננו מספק. תכנית נווה שרת מזרח, תכנית תע"ש השרון – יש לבחון שיפור השירות הציבורי.

י. קשטן בני ברק:

תחנת הרכבת המתוכננת העומדת להפקדה – מציעה 1.5. מליון מ"ר בניה לאזור תעסוקה, מציע להתאים את הקו הירוק, ולמתוח את הקו הצהוב יותר מזרחה.

נ. פלד:

מציע לחבר הקו הסגול המזרחי למסילת רכבת ישראל המזרחית.

הקו הכחול אין לו תחזית נוסעים גדולה, איך ישפיע הדבר על תדירות הנסיעות.

י. פרחי:

תשובות מפורטות אין לי כעת. יש הרבה נקודות במטרופולין שתוספת קו תיתן תשובה עדיפה, אך קשה לעשות כל כך הרבה פיצולים, מכיוון שיש לשמר יעילות הקו. לקו יש אורך

מקסימאלי, מעל אורך מסוים הוא מפסיק להיות אפקטיבי (מהירות ותדירות), לכן אי אפשר להאריך את הקו הירוק.

מטרופולין ת"א משווע לתח"צ, ונמצא בפיגור של 20 שנה בנושא. הכלל המנחה – עניי עירך קודמים. יש תכניות מרחיקות לכת, המודל התחבורתי עשה הערכה של גידול בכל תחומי הפעילות ולא ראה את התכניות הרבות שנמצאות בתהליכים.

תע"ש השרון – נעמי נלחמה להשיג שרות לאזור. התכניות נבדקו והן רחוקות ממימוש, ובתחזית הרק"ל עוד לא יתממשו התכניות הללו.

בקעת אונו – בחנו מס' חלופות, החלופה של מוטה גור נמצאת במרכז, ליד שער ביי"ח, יותר מכל שכונת מגורים ומתחברת למסוף התחבורה. בגלל ישימות ומיקום נבחרה החלופה הזו.

הסיבה שנבחרה דרך 461 כחלופה מתאימה לקו הסגול, מכיוון שזה בתפר בין שתי הערים. רוחב הדרך במקומות אחרים איננו מאפשר קו מתע"ן. ציר הרוחב בבקעת אונו איננו זמין, עקב מעבר בבסיס צבאי. הישימות שלו לא קיימת. משרד התחבורה מוכן להוציא אותו לביצוע מיד אחרי הקו הירוק.

החיבור מזרחה למסילה המזרחית הוא בבחינת נסיעה "במדבר", שכן אין בו צפיפות מספקת היוצרת ביקוש לקו.

ט. בן-דב משרד להגנת הסביבה :

הקו הצהוב מוגדר בתכנית כקו BRT, לאיזה מטרה צריך לקווים כאלו דיפו? לאיזה מטרה יש לשמור תוואים ודיפו ל-BRT?

תוואי המסילה של הקו הצהוב עובר גם על דרך שאיננה קיימת, כמו פארק איילון, האן זה עומד בסתירה לעקרונות התמ"א הזו? את מי אמור תוואי זה לשרת?

מ. זר ציון:

שטח הדיפו נמצא בתכנית התמ"מ, אולם זמינות הקרקע מאוד בעייתית.

י. פרחי:

נבחנו 3 חלופות באזור תל השומר. בחרנו להגיע למרכז בית החולים תל השומר. פרט לכך, 461 נותנת שרות גם לאור יהודה.

דיפו – הקו הסגול יוצא לתכנון מפורט, והוא יכלול גם את הדיפו. מכיוון שזה תיקון גם לתמ"א יתאשר גם דיפו במיקום החדש. הדיפו יכול להראות טוב בקומה אחת, לא חרושתי, יש לשלבו בדרך בתכנון נופי.

ג. טסלר:

גם אם עניי עירך קודמים, אין להתעלם מהצפיפויות שיהיו ומאחוזי המימוש של כל התכניות הנערכות. חשיבה זו מעוותת את תוצאות המודל התחבורתי.

ב. שליסלברג:

כאשר מדברים על צפון מערב המחוז, הפנמנו את הנתונים הללו, הצגנו לכם ואתם בחרתם להתעלם מזה.

י. פרחי:

קו מתע"ן הוא באורך 25 ק"מ. יש לו נקודות קצה, והוא יודע לתפוס בדרך את הקהלים שלו.

בגזרה הצפונית – יש אזור תעסוקה, ויחד עם זה דליל באוכלוסין, ביחס לגזרה הדרומית והמזרחית.

בגזרה הצפונית יש עיר גדולה כפר סבא והיא צריכה לקבל שרות וחיבור עד לגרעין המטרופולין. במרחב זה יש שפע של תח"צ.

ד. פיק:

דיפו הקו הסגול – צריך להיות איתור דיפו מדרום לדרך 461 או בקרבתו.

הקו הצהוב בקטע העובר בפארק איילון מיותר מכיוון שאינו נותן שירות בקטע זה.

בחלק הצפוני – אם אין אוכלוסיה אין סיבה להעביר קו במקום שאיננו דורש שירות. החלופה המקווקות מחלישה את הקו הצהוב.

ש. אמיר כ"ס:

מתנגדת להצעת דוד לבטל את הקטע המקווקו בקו הצהוב.

גילי:

מבקשת לראות את הבדיקות שנעשו לקו הירוק באזור גלילות ורצועת הנופש.

י. פרחי:

השתדלתי לתת שרות לאזור גלילות ולא מצאתי לאן לחבר את הקו. הצוות שעשה בחינת האזור הצפון מערבי יציג לנו את הבדיקות שנערכו.

ב. שליטא:

יש שני דיפויים בבדיקה: ביהוד ובצומת בילו. הקו הצהוב האלטרנטיבי נועד לחבר את כפר סבא למרכז.

BRT- זה לא אוטובוס – זו מערכת תח"צ עם מאפיינים מיוחדים לה.

35% מאזורי המגורים נמצאים בטווח השרות של המתע"ן. מערכת התחבורה הציבורית תשלים את השרות לכלל המטרופולין.

י. סער רעננה:

דיפו הוא חניון לילה ולא חניון תפעולי.

מתע"ן משרת אזורים מאוכלסים. במע"ר ברעננה צפויים קשיים יישומיים לאורך רח' אחוזה, שהוא מע"ר חי ותוסס מאוד ויש חשש שהמתע"ן יהרוג את המע"ר אות רח' אחוזה שהוא רחוב לשימור.

התוואי המוצע על ידינו – דרך רחוב ירושלים עד רח' ויצמן – תוואי זמין בזכות הדרך, יש נקודות מוצא ויעד מערב ומרכז, אין בעיה הנדסית, כמות האוכלוסיה שתקבל שרות בתוואי החדש דומה לתוואי המוצע בתמ"א.

באזור הצפוני הולך ונבנה אזור תעסוקה גדול מאוד של 1.5 מיליון מ"ר, כאזור תעסוקה מושך תנועה כבד מאוד, הקו יספק שרות בין תחנות הרכבת הכבדה לאזור התעסוקה, וישחרר את הפקקים על דרך מס' 4.

ליד אזור התעסוקה מתוכנן אזור מגורים של 3500 יח"ד.

ד.פיק:

תוואי מתע"ן מחוץ לרח' אחוזה אינו תואם את העובדה שלרעננה מע"ר לינארי, בו מוקדי אוכלוסיה ופעילות.

י. פרחי:

הרציונל בתכנית לעבור ברחובות הראשיים במרכזי הערים. כורכים פיתוח המתע"ן עם שיקום מרכזי ערים. העדר מקומות חניה, נגישות ירודה, ובניה ותיקה, פיתוח המתע"ן מהווה הזדמנות לשיפור נגישות בכל מרכזי הערים הוותיקות, והשרות של מתע"ן יסייע בשיקום המע"ר.

ח. ברקוביץ' ת"א:

למה יש החלטה על קביעת טכנולוגיה בעת התכנון המפורט?

ר. מזר:

זו החלטת הועדה לא לעסוק בשלב זה בנושא הטכנולוגיה, הנושא איננו רלוונטי בשלב זה של הדיון.

החלטות הועדה לנושא תמ"א 23 / א/4:

1. הועדה מאמצת כבסיס לדיון את החלופה המועדפת, עליה החליט הצוות המדרג וועדת ההיגוי למחוזות מרכז ות"א של תכנית האב למתע"ן, וכפי שהוצגה ע"י נת"ע.

2. יוצגו בדיקות מפורטות לנושאים הבאים:

א. המשך הקו האדום עד לתחנת קוממיות של הרכבת הכבדה (לבקשת ממ"י, נציגי חולון ובת-ים).

ב. חיבור רוחב בין בת-ים לחולון (לבקשת ממ"י, חולון, בת-ים).

- ג. לבקש עמדת רכבת ישראל לנושא הגדלת הפעילות/תדירות/עצירות הרכבת בתחנת קוממיות.
- ד. ביטול הדיפו בראשל"צ בסמוך לשכונת חתני פרס נובל (לבקשת מחוז מרכז).
- ה. בקשת גבעת שמואל להעביר תוואי הקו הסגול בצמוד לדרך פרברית מהירה מס' 471.
- ו. לבחון התוויית הקו הסגול בהתאם לפרויקטים שהוצגו ע"י ממ"י במרחב בקעת אונו.
- ז. הקו הצהוב – בדיקת אפשרות למתן מענה לתכנית 572 המציעה מעל 1.5 מיליון מ"ר לתעסוקה – בקשת ממ"י.
- ח. הקו הצהוב – מענה לתכנית תע"ש השרון מדרום, ולתכניות בסמוך לרצועת הנופש.
- ט. לחבור בין הקו הצהוב לכיוון פ"ת לקו האדום - בקשת פ"ת.
- י. העתקת הקו הסגול משיבא אל המשך רח' דורי ולוי אשכול ולהוציא את הדיפו מצומת סביון, ולהעבירו מדרום לדרך 461 – לבקשת עודד גבולי.
- יא. בדיקת העברת תוואי המסילה בשד' ירושלים ובצמוד לא.ת. רעננה, במקום אחוזה, המוגדר רח' לשימור.
- יב. הצגה בדיקה מפורטת יותר, לדיפו צומת בילו ויהוד.
3. הצגת דיפו על רקע יעודי קרקע.
4. הצגת שיקולים כלכליים, מקרקעיניים, של רשויות בקביעת אתרי דיפו.
5. הצגת ממשקים של מתח"מים.
6. הצגת טבלה של שטחים נדרשים לכל דיפו, וההשלכות תכנוניות וסטטוטוריות.
7. הצגת משמעויות של טכנולוגיות שונות, מבחינה תפעולית,
8. הצגת ממשקים של כל טכנולוגיה עם מערכות סובבות: מגורים, כבישים, צמתים, שימושי קרקע שונים.
9. התייחסות מערכת הביטחון לתכנית ולממשקים באתרים שונים.
- הנושאים הללו יהוו תשתית לתכנית העבודה בה נעסוק בצוות העבודה ובוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית.

נושא מס' 2: תכנית מתאר חוף אשקלון- 6/02/234/42.

בהמשך לישיבת הועדה מה- 31.12.07 בה הוצגו עקרונות תכנית המתאר לחוף אשקלון ונספח התנועה המוצע, צוות התכנון נתבקש להציג ניתוח תחבורתי - מערכתי רחב יותר, הכולל התייחסות להיקפי התנועה.

צוות התכנון ציין, כי לא קיימת הצדקה תחבורתית למחלפים המבוקשים על דרך מס' 4, בשל היקפי התנועה הנמוכים. המערכת התחבורתית הקיימת נותנת מענה הולם לצרכי המועצה האזורית חוף אשקלון בהתאם להיקפי הבנייה המאושרים והמוצעים בתכנית. כל זאת בנוסף לעובדה שאחת ממטרות התכנית היא השמירה על השטחים הפתוחים ומשאבי הטבע והנוף, החוף, תיירות ועוד. מערכת הדרכים אינה מהות התכנית, כיוון שנפחי התנועה אינם נגזרים מהפיתוח.

נציגת משרד התחבורה, הגב' אורנה להמן, העירה, כי בפועל יש חיבורים לדרך מהירה מס' 4 ויש לתת לכך מענה.

מנהל האגף הבכיר לתכנון מקומי, מר אהוד יוסטמן, השיב, כי במסגרת התכנון המפורט של דרך מהירה מס' 4 יינתן פתרון לנגישות היישובים לדרך.

נציג המשרד להגנת הסביבה, מר שחר סולר, העיר, כי על מנת לפתח את התיירות במרחב חשוב לכלול שבילי אופניים והולכי רגל בנספח התנועה. קק"ל אף הכינה תכנית לחלק מהשטח.

החלטה:

הועדה לאחר שהובהר לה, כי לא מוצעים חיבורים חדשים לדרך מהירה מס' 4 אינה מוצאת צורך בשינוי תמ"א 3.

הועדה לא מאשרת את סימון המחלפים שהוצעו בתכנית המתאר:

א. צפונית למבקיעים.

ב. באזור היישובים גברעם-זיקים כרמיה.

כמו כן, הועדה לא מאשרת את החיבורים החדשים לדרך מהירה מס' 4:

א. מבית שקמה לאשקלון.

ב. ליישוב גיאה.

הועדה מנחה את עורכי התכנית לתקן התשריט.

הועדה מפנה את תשומת לב הועדה המחוזית לנושא שילוב שבילי האופניים והולכי הרגל בתכנית.