

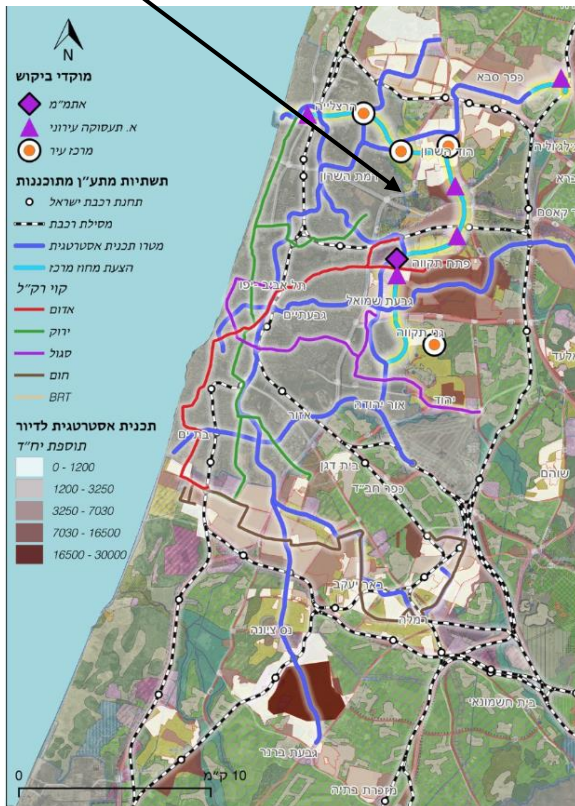
השגה לתכנית תשתית לאומית 103 (M3) מטעם עיריית הוד השרון והוועדה המקומית לתכנון ובניה

אנו מתכבדים להגיש השגה כנגד תכנית תשתית לאומית, תת"ל 103 (M3), כדלקמן:

1. במהלך החודשים האחרונים מצויה המועצה הארצית לתכנון ולבניה בהליך תכנוני אינטנסיבי ונמרץ של הכנת תכנית לתשתית לאומית לקווי מטרו במטרופולין תל אביב.

יאמר כבר בפתח הדברים, כי עיריית הוד השרון **מברכת** על קידומו של תכנון קווי מטרו במטרופולין תל אביב. אנו סבורים כי יש בקידום קווי המטרו כחלק ממערכת הסעת המונים מטרופולינית, כדי ליצור הזדמנות נדירה וחד פעמית לפיתוח מיטבי של האזור.

2. ככל הידוע לנו, לאחרונה נבחנה האפשרות, בין היתר על ידי הוועדה המחוזית במחוז המרכז, שלפיה קו M3 יעבור בתחומי העיר הוד השרון דרך חלקה המערבי של העיר בתחומי **תכנית מש/1 (תעש)** וכן בחלקה הדרומי של העיר הכולל **2 אזורי תעסוקה** וכן תמ"א 1/48 לעשרות אלפי יחידות דיור. עם זאת, נודע לנו כי תוואי זה נזנח או סורב מנימוקים לא ברורים. להלן התוואי כפי שהוצע על ידי הוועדה המחוזית, בכל הנוגע להוד השרון:



שינוי מוצע

צפון המחוז

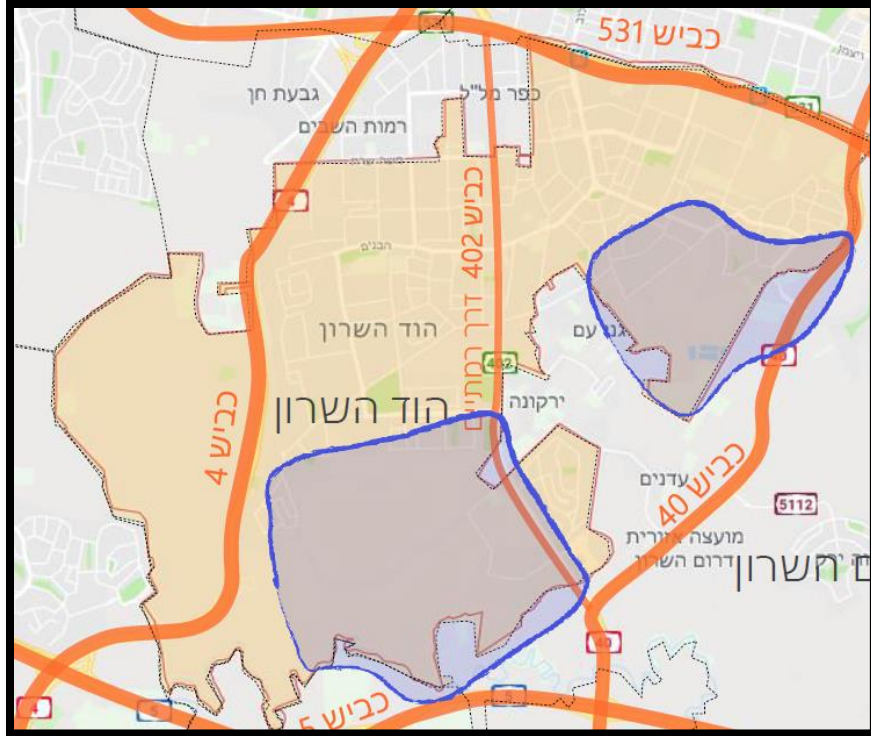
	הצעת מחוז מרכז			חלופת נת"ע		
	רק"ל	מטרו	רכבת ישראל	רק"ל	מטרו	רכבת ישראל
אתמ"מ						
פ"ת קרית אריה/ רמת סיב	✓	✓	✓	✓	✓	✓
רמלה רג"מ						✓
ראשליצ- מתחם האלף ננביג				✓		✓
אזור תעסוקה עירוני						
פ"ת סגולה		✓	✓			✓
כפ"ס מזרח		✓	✓			✓
הוד השרון דרום	✓	✓	✓			✓
פ"ת סגולה	✓	✓	✓			✓
יהוד דרום				✓		
לוד צפון				✓		✓
מזכרת בתיה						✓
מרכזי ערים						
תע"ש השרון		✓	✓		✓	
הוד השרון		✓	✓		✓	
פתח תקוה	✓	✓	✓	✓	✓	
גני תקוה		✓	✓		✓	
יהוד				✓		
לוד				✓		✓
רמלה				✓		✓
באר יעקב				✓		✓
ראשון לציון				✓		✓
קריית עקרון						✓
מזכרת בתיה						✓

כפי שניתן לראות מהתשריט מעלה, הוצע לבצע בתוואי מעין מעקף טבעתי אשר יעבור במוקדי הפיתוח של 3 הערים החל מהצד הדרומי בפתח תקווה, המשך במוקדים והעורקים העיקריים של הוד השרון והמשך בהרצליה.

אנו סבורים כי חלופה זו שהוצעה ע"י לשכת התכנון המחוזית מיישמת טוב יותר את מהותו של קו מטרו M3, בהיותו קו טבעתי העובר בשולי המטרופולין, ומחבר רשת ענפה של קווי מטרו ומתע"ן המתנקזים לגלעין המטרופולין, ובאופן זה מגדיל את הממשקים בין הקווים השונים לתחבורת המונים, ובתוך כך מחבר אזורי נוספים של מוקדי תעסוקה לרשת. חשוב לא פחות, חלופה זו מייצרת פתרון לתעבורה בין הערים שבשולי המטרופולין לבין עצמן, באזורי ומוקדי הפיתוח.

הסטת התוואי כפי שהוצע בתשריט של לשכת התכנון המחוזית מקשר 2 אזורי תעסוקה משמעותיים בתחום העיר הוד השרון – אזור תעסוקה נווה נאמן המיועד לפיתוח של כ- 1 מיליון מ"ר, וכן אזור תע"ש מזרח (תכנית מ/ש/1), אזורי תעסוקה מהן התעלמו עד כה בתכניות המטרו וקווי המתע"ן.

3. כידוע, בתמ"א 4/23 נקבע תוואי רכבת קלה להוד השרון- ה"קו הצהוב"- ראה תשריט מוצג להלן.
4. **הקו הצהוב של הרכבת הקלה מתוכנן לעבור דרך הוד השרון באזורי הביקושים הקיימים והעתידיים בעיר, בשתי זרועות מהצד המערבי - האחת מדרך הים והשניה בהמשך מאזור תע"ש השרון דרך רחוב הפרדס. שתי הזרועות מתנקזות לדרך רמתיים – למרכזה של העיר, ומשם הקו מוסט מזרחה דרך רחוב התלמיד וסוקולוב ומתחבר לתחנת הרכבת הפרברית בהתאם לכך, תוכננה העיר ואושרה תכנית המתאר הכוללנית הר/2050, ביום 31.7.17 בוועדה המחוזית. בימים אלה לאחר הליך ארוך של דיונים בבתי משפט, היא מקבלת תוקף. למרבה הצער, קו זה נזנח ובוטל, לטובת תכנון קו מטרו M1. תוואי המטרו M1 נותן מענה לעיר עד רחוב ז'בוטינסקי בלבד מבלי להגיע לאזור הדרומי של העיר.**
5. להלן תשריט בו מופיע הקו הצהוב אשר בוטל כאמור:



7. נאמר כבר עתה כי יש בתכנית זו כדי להכפיל, **בלוח זמנים מואץ**, את מספר יחידות הדיור הקיימות והמאושרות בעיר הוד השרון וכן להכפיל את מספר התושבים המתגוררים בה ובכך למעשה להקים מעין 'עיר' חדשה בתוך העיר הקיימת. **הכנת התכנית נעשתה ללא כל בחינה תחבורתית לרצונות ולצרכים של העיר ושל תושביה הקיימים והעתידיים וללא קביעת תנאים משמעותיים בעניין מחלפים, כבישים, תשתיות וכיו"ב.**

8. אין חולק כי 'שכונה' בהיקפים חריגים אלה, לא יכולה לקום בין לילה ובוודאי שלא ניתן להקימה ללא תשתיות מספקות. הדבר נכון ביתר שאת מקום בו מלוא יחידות הדיור מוקמות בתוך עיר קיימת ופעילה הסובלת ממילא ממחסור בתשתיות עירוניות. **על פי מה שהוצג בדיונים שהתקיימו בענייני בה"ת, המערכת התחבורתית בהוד השרון נמצאת כבר כיום בכשל, וזאת בטרם העמסת היקפי הפיתוח. העירייה לא תאפשר מימוש זכויות בניה נוספות בעיר בכלל ובדרום העיר בפרט, ללא הגשמת מלוא הפתרונות התחבורתיים הנחוצים כבר כיום לעיר.** מצופה היה כי לצד התכניות הללו יקודמו פתרונות של תחבורה ציבורית עתירת נוסעים.

תוואי המטרו כפי שמתוכנן כיום, הן במסגרת תת"ל 103 (M3) והן במסגרת תת"ל 101ב (M1), אינו צפוי לעבור כלל במתחמים המתוכננים, דבר תמוה כשלעצמו לאור היקפי הפיתוח האינטנסיביים המבוקשים והקיימים.

תכנון הקו המוצע היום, מהווה כשל תכנוני וכלכלי אשר עלול ליצור נזק עצום ובלתי הפיך, למוקדי פיתוח עירוניים מתוכננים ולפגוע באיכות החיים של תושבי העיר ובפוטנציאל לסייע בפיתוח שטחי התעסוקה שהעיר כה זקוקה להם.

נציין כי בכל הנוגע לתת"ל 101ב' נציגי הוד השרון העבירו לאחת התייחסויותיהם התכנוניות לתוואי וביקשו שוב ושוב כי הקו יוסט דרומה לדרך הים על מנת שזה ישרת את חלקה הדרומי של העיר ובכלל זה את באי אזור התעסוקה נווה נאמן. עם זאת, הועדה לתשתיות לאומיות סירבה להסטת הקו כאמור. אנו רואים בתת"ל 103 הזדמנות נדירה וחד פעמית לפתרון כשל תחבורתי קיים שעתיד להיות מועצם ככל שלא יטופל במסגרת זו.

אי מתן פתרון בתוואי המטרו באף לא אחת מהתכניות (תת"ל 103 ותת"ל 101ב') לשטח משמעותי וניכר עליו מתוכננת תכנית בהיקפים חריגים, מהווה כשל תכנוני, כלכלי ותחבורתי מהמעלה הראשונה ועשוי להוריד לטמיון את מלוא העבודה והכספים שהושקעו בתכנון קווי המטרו.

9. אנו שבים ומבקשים שתוואי המטרו בהוד השרון יבחן בשנית, תוך שיילקחו בחשבון מלוא השיקולים הנוגעים לעניין. הוד השרון תתנגד לתוואי המטרו כפי שהוצע בות"ל, בכל האמצעים העומדים לרשותה על פי הדין. יובהר כי אנו שומרים על מלוא זכויותינו לשוב ולטעון ולהוסיף מסמכים וחוו"ד בהתאם לצורך.

בברכה,

אדרי' סרגיו וולינסקי
מהנדס העיר