



מערכת המטרו בהוד השרון

הצגה לחברי המליאה

13.10.20

סימפלקס

צוות עבודה מטעם הוד השרון לתכנית המטרו

- מר אמיר כוכבי, ראש העירייה
- מר רן היילפרן, מנכ"ל העירייה
- מר יגאל שמעון, חבר מועצת העיר
- אדר' סרג'יו וולינסקי, מהנדס העיר
- מר בני זיני, גזבר העירייה
- אדר' יואב רוביסה, אדריכל העיר ומנהל אגף תכנון
- עו"ד רונן ויניק, יועמ"ש
- עו"ד אווה לוי, מנהלת תחום בכירה לתכנון ובניה
- גב' ורד אליקים פרידמן, מנהלת מחלקת תכנון
- גב' רעות אמסלם יציקסון, שמאית, מנהלת מחלקת השבחה

יועצים חיצוניים

- אינג' נורית כספית, יועצת תנועה עיריית הוד השרון
- אינג' ורד לוריה, יועצת חיצונית לענייני מודלים ותחבורה
- עו"ד שחר בן עמי, משרד עו"ד שרקון, בן עמי ושות'
- בועז סופר, כלכלן, חברת 'ראציונל'

מערכת המטרו בהוד השרון - הצגה לחברי המליאה 13.10.20

סדר דוברים

- מר אמיר כוכבי - ראש העיר ויו"ר הועדה המקומית
אדר' סרג'יו וולינסקי – מהנדס העיר
אדר' יואב רוביסה – אדריכל העיר ומנהל אגף תכנון
יועצים חיצוניים לליווי התנגדות העירייה :
- עו"ד שחר בן עמי, משרד עו"ד שרקון, בן עמי ושות'
 - בועז סופר, כלכלן, חברת 'ראציונל'
 - אינג' ורד לוריה, יועצת חיצונית לענייני מודלים ותחבורה

ההיבט התכנוני

פרויקט המטרו - כללי

אודות המטרו

מטרו היא רכבת להסעת המונים הנוסעת בתת הקרקע, בהפרדה מלאה ממערכות תחבורה אחרות, אך נפגשת איתן בתחנות לאורך המסלול. מסלול המטרו ומיקום התחנות לוקח בחשבון את מערכות תחבורה של רכבת ישראל, הרכבת הקלה, אוטובוסים ועוד אשר ביחד יוצרים רשת תחבורתית מסונכרנת והומוגנית.

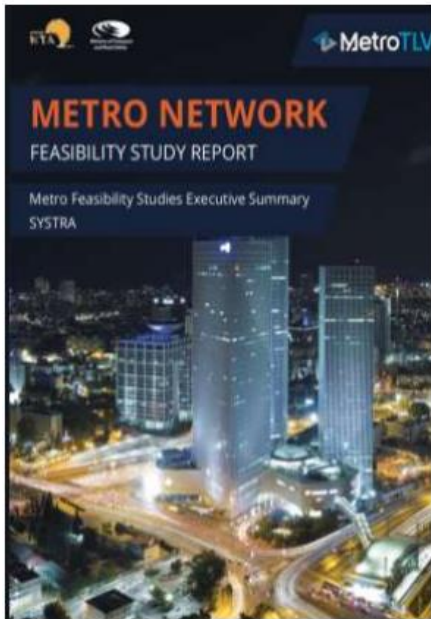
שלושת קווי המטרו במטרופולין תל אביב יפעלו כרכבת תחתית, אשר תשפר את החיים לכל תושבי המטרופולין ב-24 רשויות מקומיות שונות.

פרויקט המטרו הוא פרויקט התשתית הגדול ביותר המקודם כיום במדינת ישראל, ומטרתו – יצירת תשתית תחבורה ציבורית מתקדמת, קישורית ומסונכרנת, שתביא להקלה משמעותית בהגעה מערי גוש דן אל מרכזי התעסוקה הגדולים בארץ.

הפרויקט מקודם ומתוכנן על ידי חברת נת"ע.



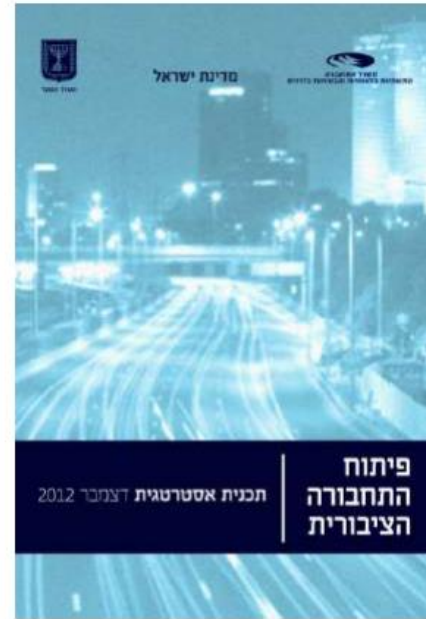
אבני דרך בקידום פרויקט קווי המטרו



בחינת ישימות לקווי מטרו
2018



תכנית אסטרטגית לפיתוח
תח"צ עתירת נוסעים
למטרופולין ת"א
2016



תכנית אסטרטגית
2012

החלטת ממשלה מס' 1838 (אוגוסט 2016):
"על נת"ע לפעול לקידום תכנון קווי מטרו כבסיס לשלב הבא בפיתוח מערכת הסעת המונים במטרופולין תל אביב על בסיס העבודה המשותפת שנעשתה על ידי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, גופי התכנון ומשרד האוצר (להלן - צוות ההיגוי)."

קו מטרו בהוד השרון

מערכת קווי המטרו על רקע מערכת הסעת המונים במטרופולין תל אביב

3 קווים

24 רשויות

150 ק"מ

109 תחנות

2 מיליון נוסעים ביום

450 מיליון נסיעות בשנה

עלות המטרו כ-150 מיליארד שקל

המטרו יאפשר להסיע כ-4 מיליון נוסעים ביום בתחבורה ציבורית בגוש דן ב-2040, לעומת 1.6 מיליון נוסעים ללא הקמתו (ולעומת כ-1.1 מיליון נוסעים היום).

רכבת תחתית לעשור הבא

מפת קווי המטרו העתידיים ותחנות מעבר עיקריות במרכז הארץ



קו מטרו M-1 צפוני תת"ל 101 / ב

קו מטרו בהוד השרון

קו M1 - מקודם במסגרת תת"ל 101א+ב

זרוע מערבית -
רעננה- קרן היסוד, אחוזה
הרצליה- בן גוריון

זרוע מזרחית -
כפר סבא- ויצמן
הוד השרון- רמתיים, זבוטינסקי
רמת השרון
הרצליה - יבנה

גזע מרכזי
הרצליה - סוקולוב
רמת השרון סוקולוב
מתח"מ גלילות (ממשק M3 ורכבת ישראל)
תל אביב - משה סנה, בני אפרים, חיים לבנון, נמיר, יגאל אלון(ממשק עם M2)
חולון- לוי אשכול, חנקין, הסתדרות, פיכמן (ממשק עם M2), ח-500

זרוע מזרחית
ראשלצ- פריימן, הרצוג
אסף הרופא, צריפין
באר יעקב
רמלה- הרצל
לוד - בן גוריון

זרוע מערבית
ראשלצ זבוטינסקי, הרצל
נס ציונה ויצמן
רחובות הרצל
צמת בילו



קו M1 - מקטע צפוני - תת"ל 101 ב



אורך : כ- 42 ק"מ

תחנות : 31

ממשקים :

M3+M2

קו אדום

קו ירוק

קו סגול

רכבת ישראל



תתל 101 ב' - משתתפים בעריכת התכנית

תפקיד	משרד
ניהול הפרויקט	ע. סלעי הנדסה בע"מ
עורכי התכנית	ערן מביל ארכיטקטורה ובינוי ערים
מתכנן ראשי	לוי & שטרק זילברשטיין מהנדסים יועצים בע"מ
תכנון מבנים	יוסי שירן הנדסת בנין
סביבה	אתוס אדריכלות, תכנון וסביבה
אדריכלות נוף	מרגלית סוכוי אדריכלות נוף בע"מ
תנועה	לוי & שטרק זילברשטיין מהנדסים יועצים בע"מ
ניקוז	מ. רוזנטל מהנדסים בע"מ
אגרונום	חנוך בורגר - אגרונומים
מדידות	מדבא - מדידות והנדסה בע"מ



אבני דרך בקידום קו M1- ותיאומים בין נת"ע לעיריית הוד השרון

25.10.18 - ישיבת תאום ראשונה עם הוד"ש, הצגת חלופות שנבחנו והתוואי המומלץ ע"י נת"ע

ברחוב הבנים.

13.12.18 - "קונגרס" - הצגת עבודת נת"ע וההליך התכנוני והתוואי המפורט של קווי המטרו.

19.2.19 - דיון במשרדי הות"ל עם נציגי הוד"ש בה הוצגה התנגדות לתוואי נת"ע והעברת נתוני

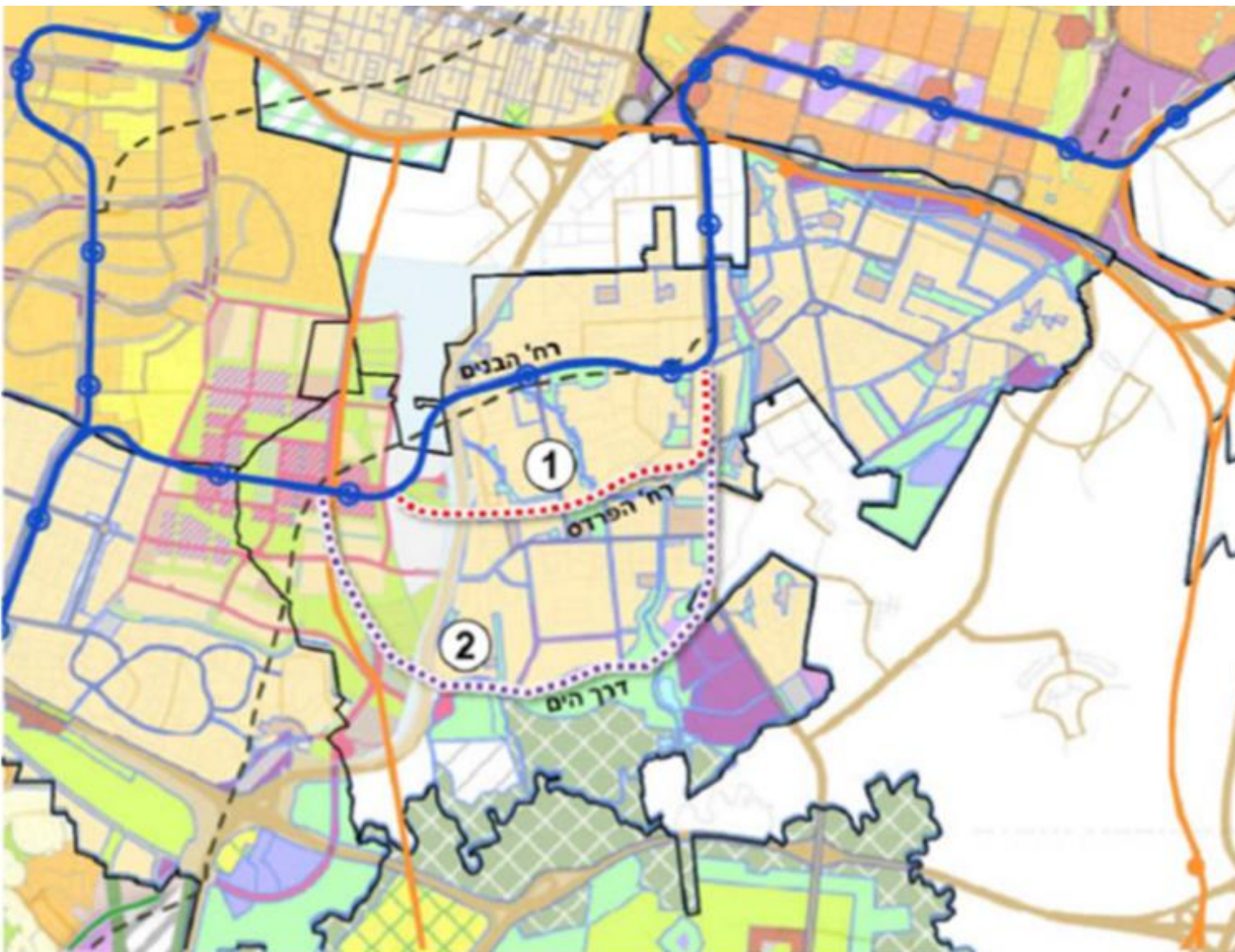
ביקושים שלא נלקחו במודל התחבורתי, לבחינה נוספת של נת"ע

15.4.19 - דיון בות"ל - פרסום הכנת תכנית עפ"י סעיפים 77 ו-78 לחוק. תוואי ברחוב הפרדס.

18.8.19 - דיון בין נציגי נת"ע לנציגי הוד"ש - הצגת התוואי בז'בוטינסקי והתחנות לאורך התוואי.

14.1.20 - דיון בין נציגי נת"ע לנציגי הוד"ש על תוואי הקו והתחנות לאורכו.

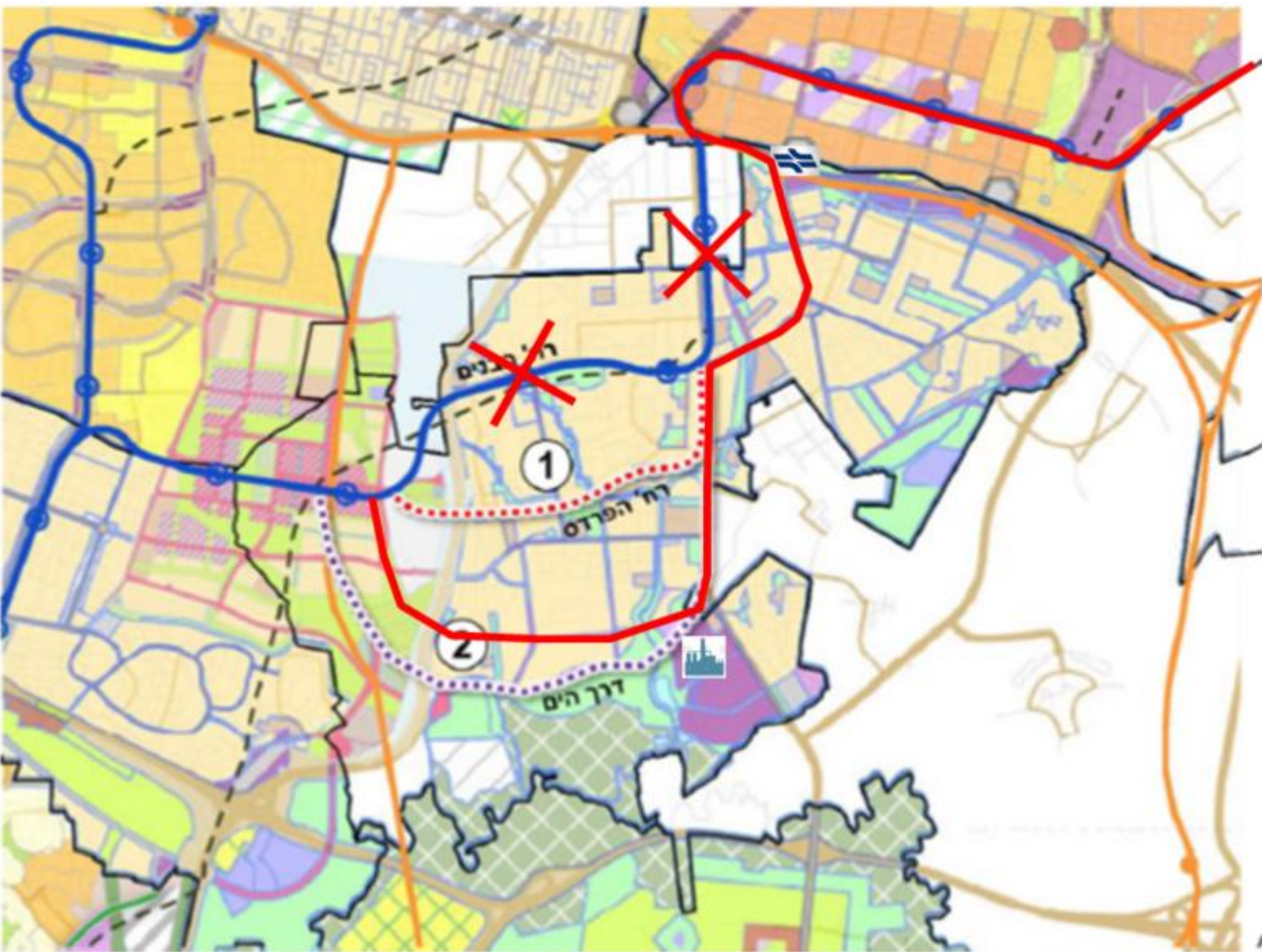
22.7.20 - החלטת מליאת הות"ל על העברת התכנית להערות ולהשגות עפ"י ס' 76 ג (6) לחוק.



קו מטרו בהוד השרון

התוואי שהוצע ע"י נת"ע
לקו M1- בהוד השרון

התוואי המקורי שהוצע ע"י נת"ע עבר
ברח' הבנים, וכלל תחנה בכפר מל"ל.

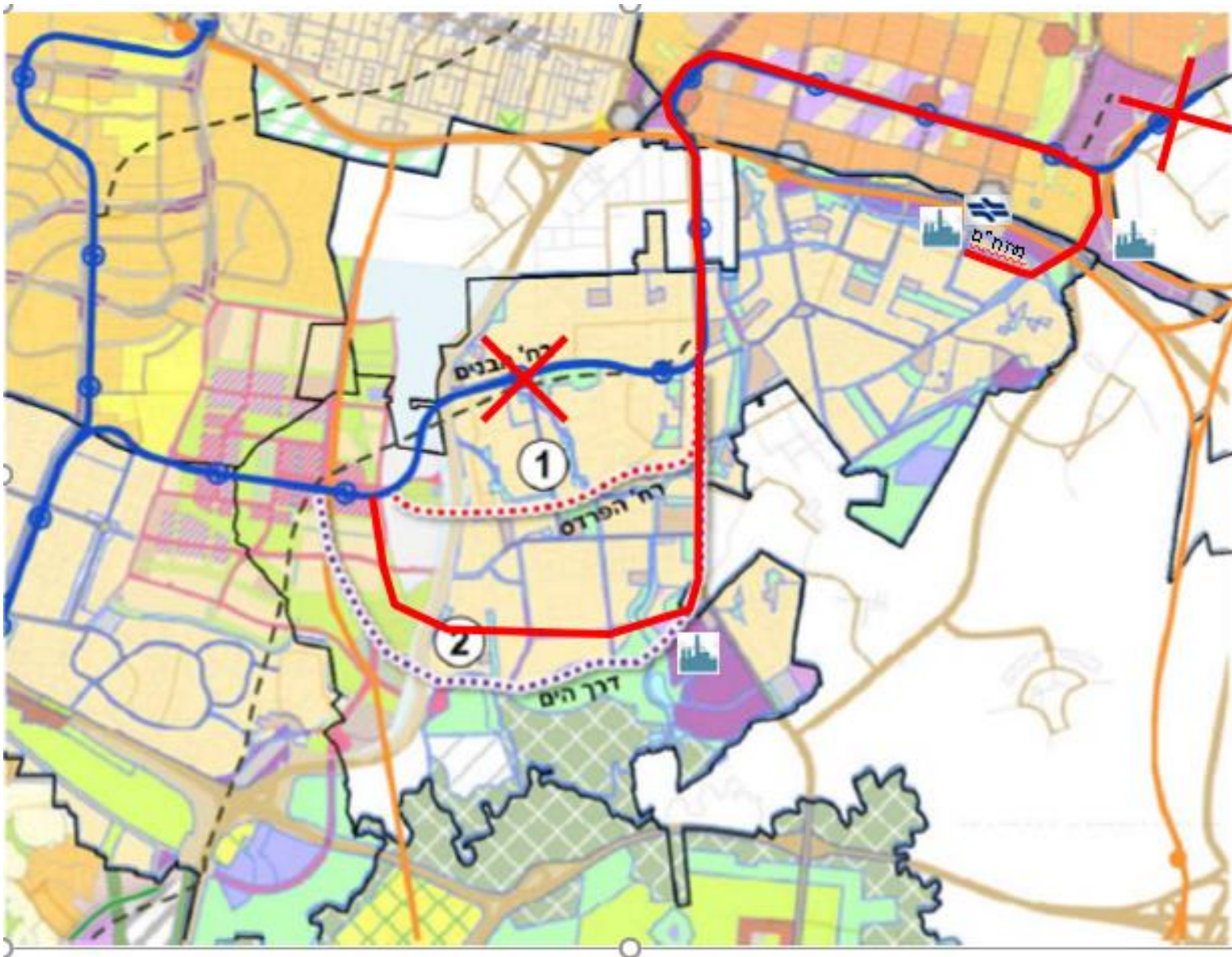


קו מטרו בהוד השרון

התוואי שהוצע ע"י נת"ע
לקו M1- בהוד השרון

בכל ישיבות התיאום עם נת"ע ועם
הצוות המקצועי של הות"ל התנגדו
נציגי העירייה ודרשו להעביר את התוואי
דרומה לאזור דרך הים.

בנוסף, להעביר את התוואי לדרך
מגדיאל ורח' סוקולוב, כך שיעבור דרך
תחנת רכבת סוקולוב



קו מטרו בהוד השרון

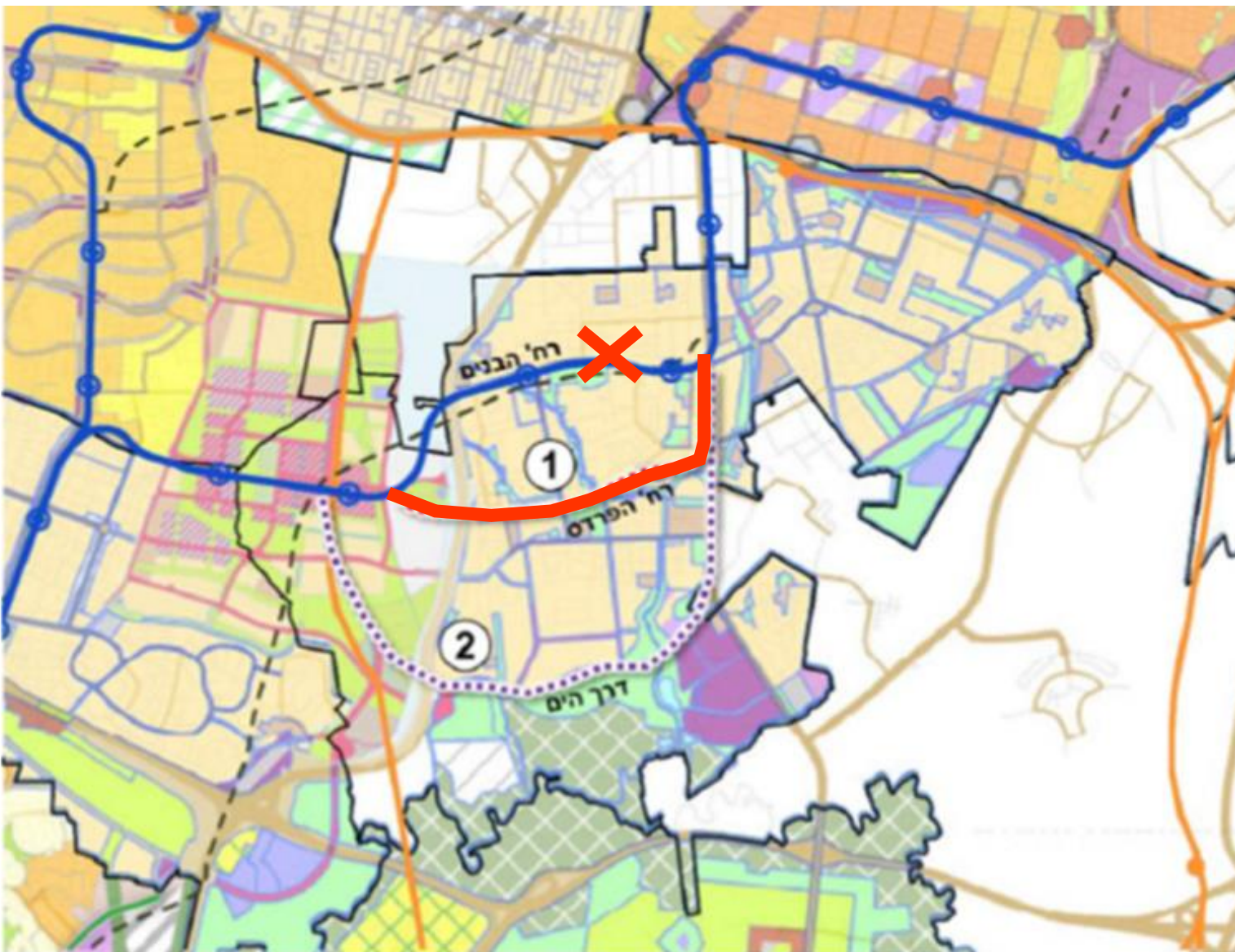
התוואי שהוצע ע"י נת"ע
לקו M1- בהוד השרון

או לחילופין – הוצע לבצע הסטה

דרומה בקצה התוואי ברח' וייצמן כפר

סבא כך שיעבו בא.ת. עתיר ידע ויגיע

לתחנת רכבת נורדאו במתחם 1202.



קו מטרו בהוד השרון

התוואי שהוצע ע"י נת"ע
לקו M1- בהוד השרון

בעקבות הישיבות ודרישת העירייה

בחנה נת"ע את התוואי שהוצע,

ותיקנה לתוואי העובר ברח' הפרדס.

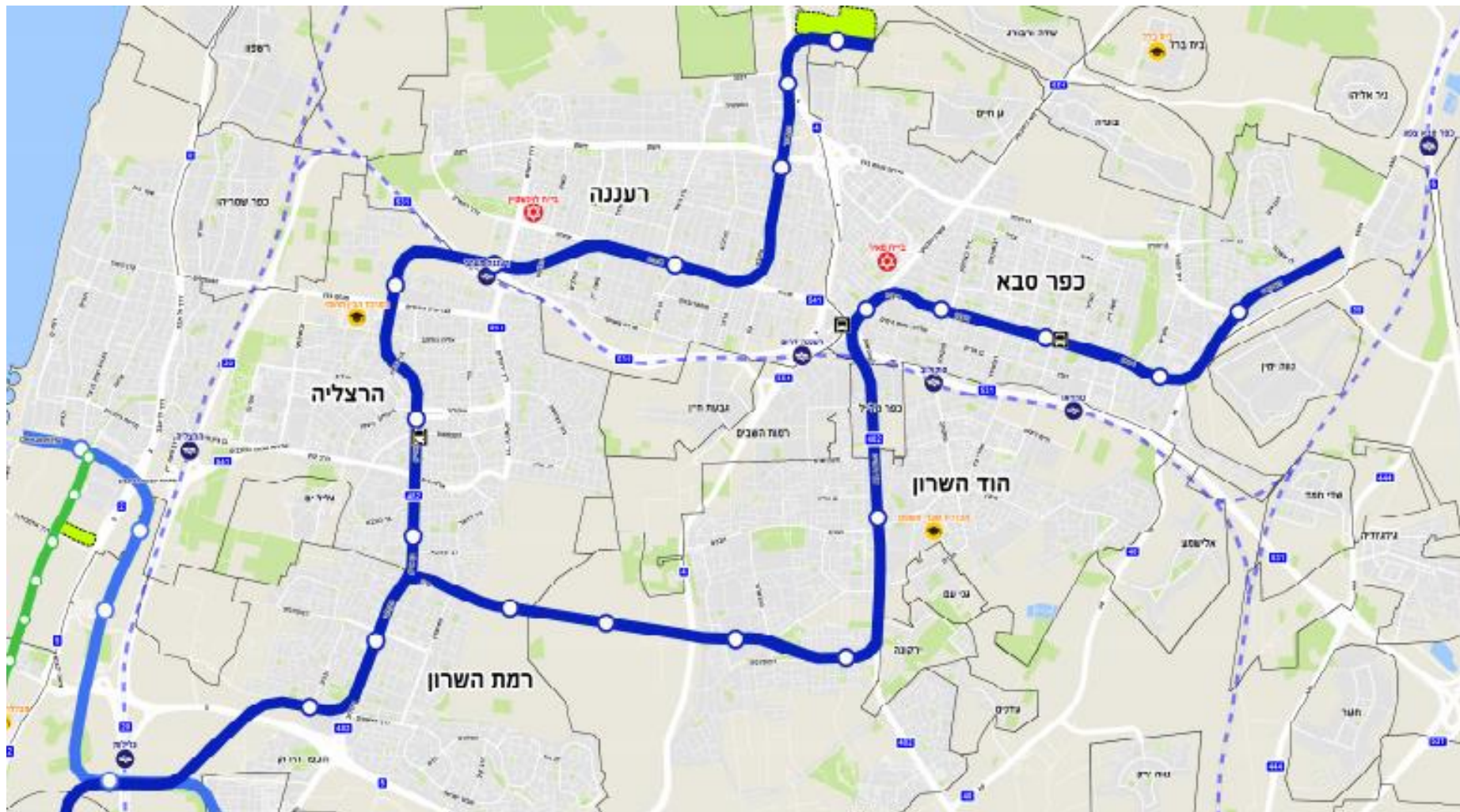
תוואי זה נכלל בפרסום לפי ס' 77-78

לתת"ל 101 ב'.

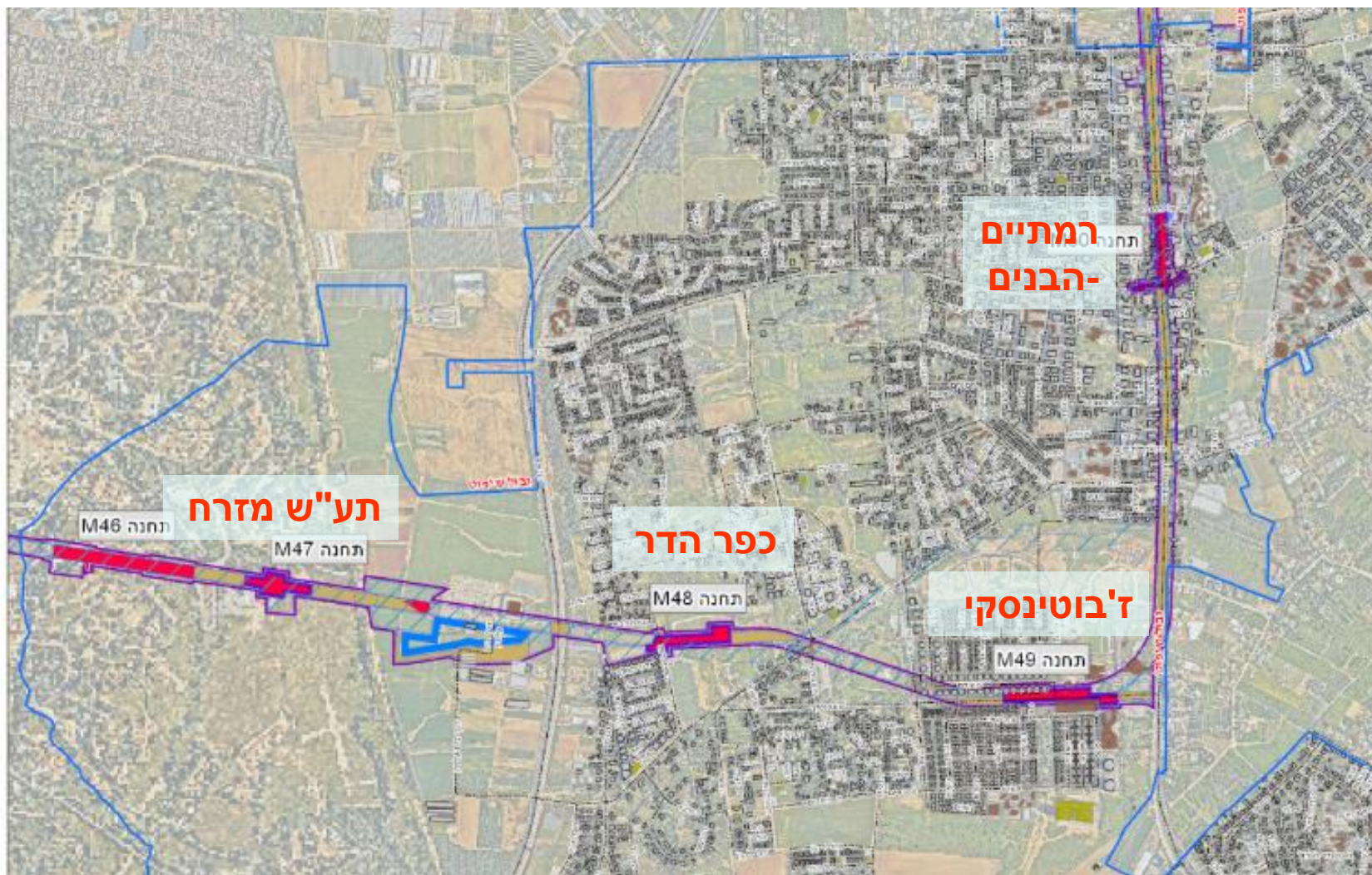
לאחר מכן תוקן התוואי לרח'

ז'בוטינסקי.

תוואי קו M1- בהוד השרון - תת"ל 101/ב - זרוע מזרחית

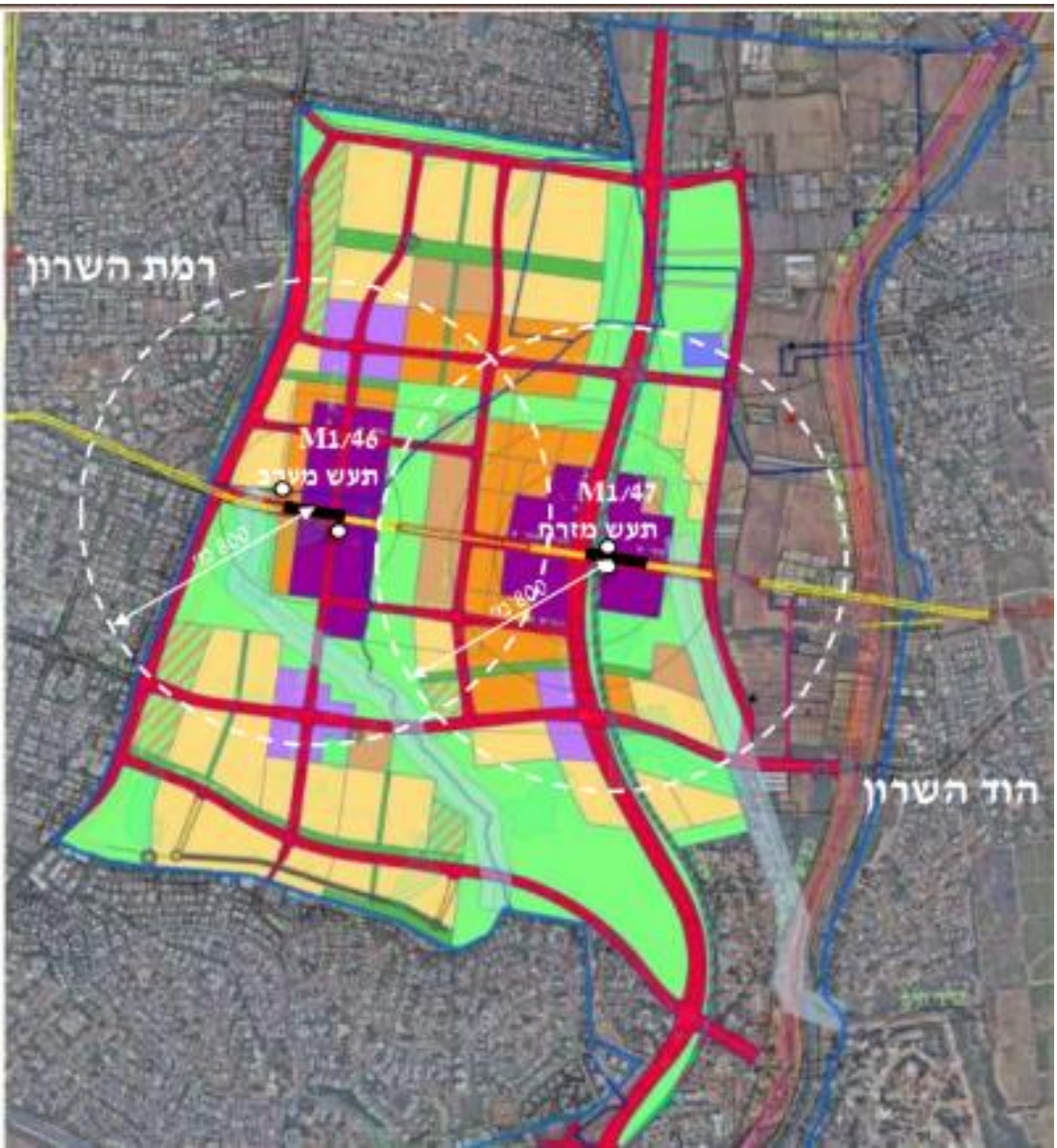


מיקום תחנות מטרו בהוד השרון - תת"ל 101/ב



M1-47 - תחנת תע"ש מזרח

התחנה ממוקמת על הציר הראשי של השכונה המתוכננת במתחם תע"ש השרון על פי תכנית מש/1. ממזרח לתחנה ממוקם אתר התארגנות ושילוח. התוואי עובר מתחת לבית העלמין



M1-48 - תחנת רמת הדר

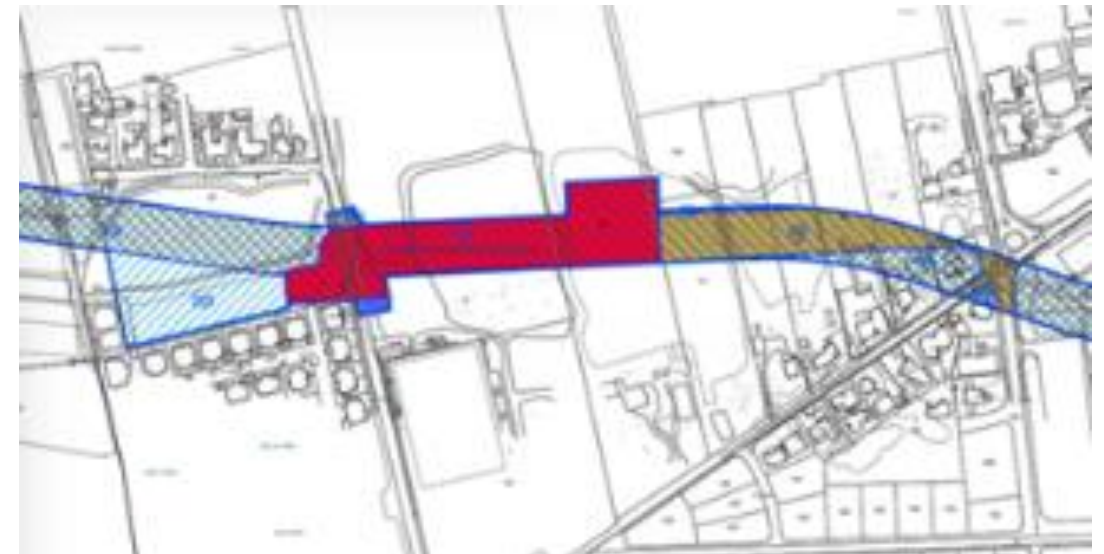
מתוכננות 2 כניסות

כניסה דרומית ממוקמת בצמידות לבית פרטי בדוד המלך 24 בגוש 6443

חלקה 477. הכיכר לא קיימת היום.

יציאה צפונית בתחום תכנית הר/1310/א- **יש לבצע תיאום עם התכנית.**

יש להרחיק התחנה מהמבנים צמודי הקרקע.



M1-49 - תחנת ז'בוטינסקי



מיקום: על רח' ז'בוטינסקי בין רח' הציונות לדרך רמתיים.
שירות: קניון עזריאלי, ספורטק, ספורטון, שכונת רמת הדר, רמות מנחם, ירקונה.
קישוריות: "מהיר לעיר"

M 1-49 - תחנת ז'בוטינסקי

התחנה ממוקמת מתחת לזכות דרך סטוטורית- ז'בוטינסקי. זכות הדרך אינה מאפשרת הקמת כל התחנה מתחת לזכות הדרך. תצורת המנהרה הצפונית וקישורה עם מבנה התחנה ייחפר מתחת לבינוי קיים האודם 1-11, וז'בוטינסקי 13-35. לתחנה 2 מוצאים: מוצא צפוני לכיוון מרכז ספורט ציבורי ובית ספר הדרים. מוצא דרומי- במגרש החניה של עד 120 המשרת את באי קניון עזריאלי. מצפון לז'בוטינסקי, במתחם חניון הספורטן מסומן אתר התארגנות בשטח של 9.2 דונם ביעוד שב"צ.



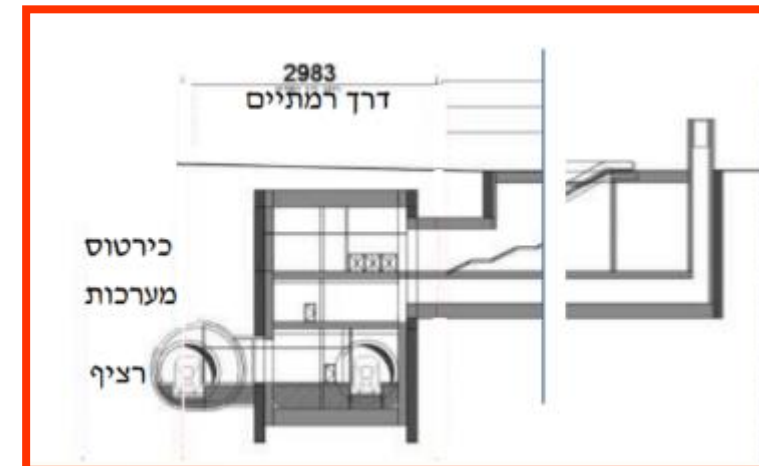
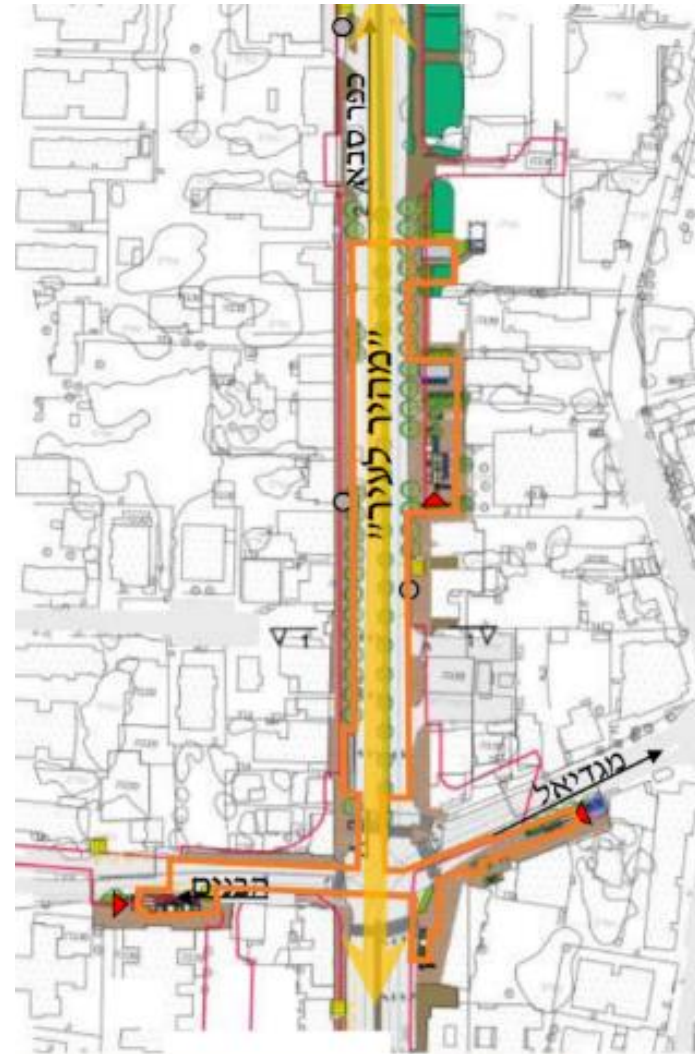
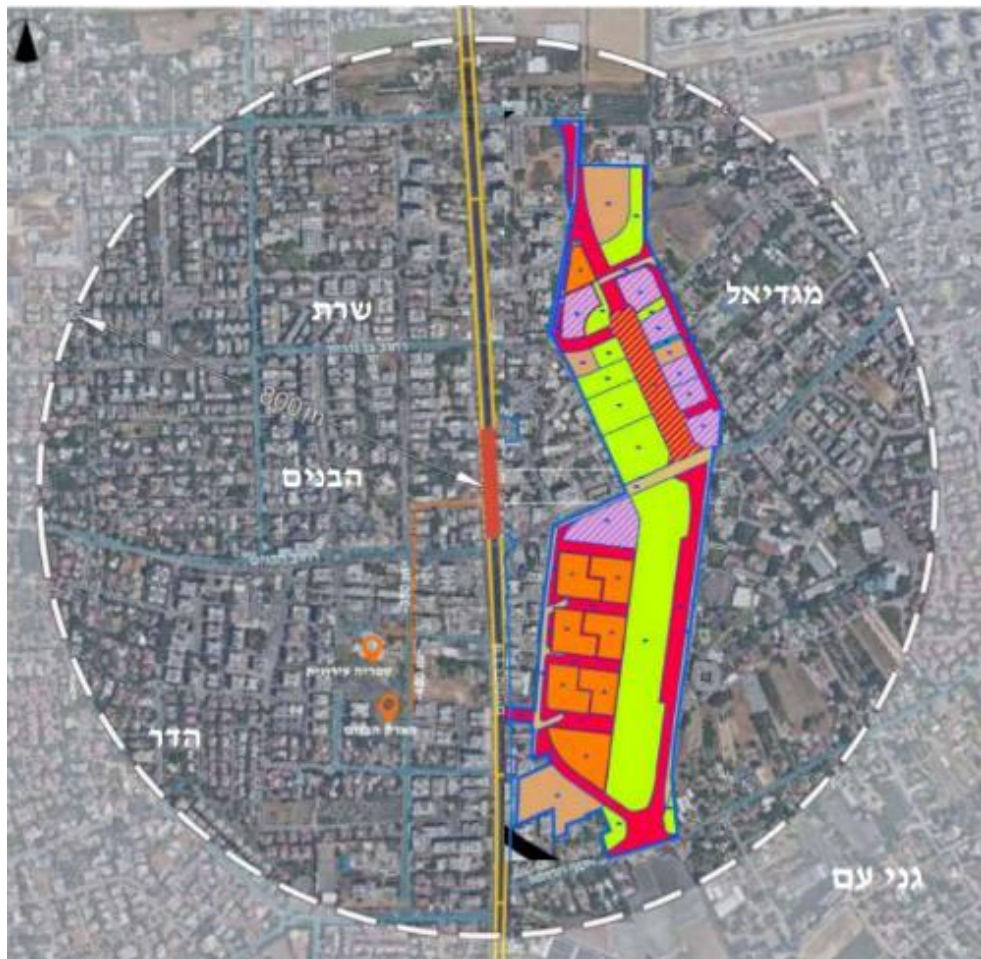
M1-49 - תחנת ז'בוטינסקי



אתר ההתארגנות ממוקם על שטח חניה
ציבורית המשרת את באי קניון עזריאלי,
הספורטן והדיור המוגן. כמו כן, גם המוצא
הדרומי של התחנה ממוקם על חניה ציבורית
השייכת לעד 120 ומשרתת את באי הקניון.
מיקום המוצא הצפוני- בתחום שטח בית ספר
הדרים- הנ"ל מבטל את החניות הציבוריות
משני צידי הכביש.

M1-50 - תחנת הבנים (רמתיים)

מיקום: צפונית לצומת הבנים ברח' רמתיים.
שירות: מרכז העיר הוד השרון, עיריית הוד השרון,
שכונת הבנים, שכונת מגדילאל, שכונת שרת ודרך
רמתיים
קישוריות: מהיר לעיר



בעיות בתוואי מטרם M-1 והצעת הוד השרון

סיכום בעיות בתוואי M-1 המוצע

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

התוואי אינו משרת את אזור הפיתוח האינטנסיבי בדרום העיר הכולל את אזור התעשייה הקיים והמתוכנן בנווה נאמן בהיקף של כ- מיליון מ"ר תעסוקה, וכן את מתחם הר/400 (תמ"א 1/48- בוטלה) עם היקף של 6,000 יח"ד לפחות.

התוואי לא משרת כלל את מזרח העיר על שכונותיה עתירות התושבים ולא מקיים ממשק עם תחנות הרכבת הקיימות במזרח העיר – סוקולוב ונורדאו.

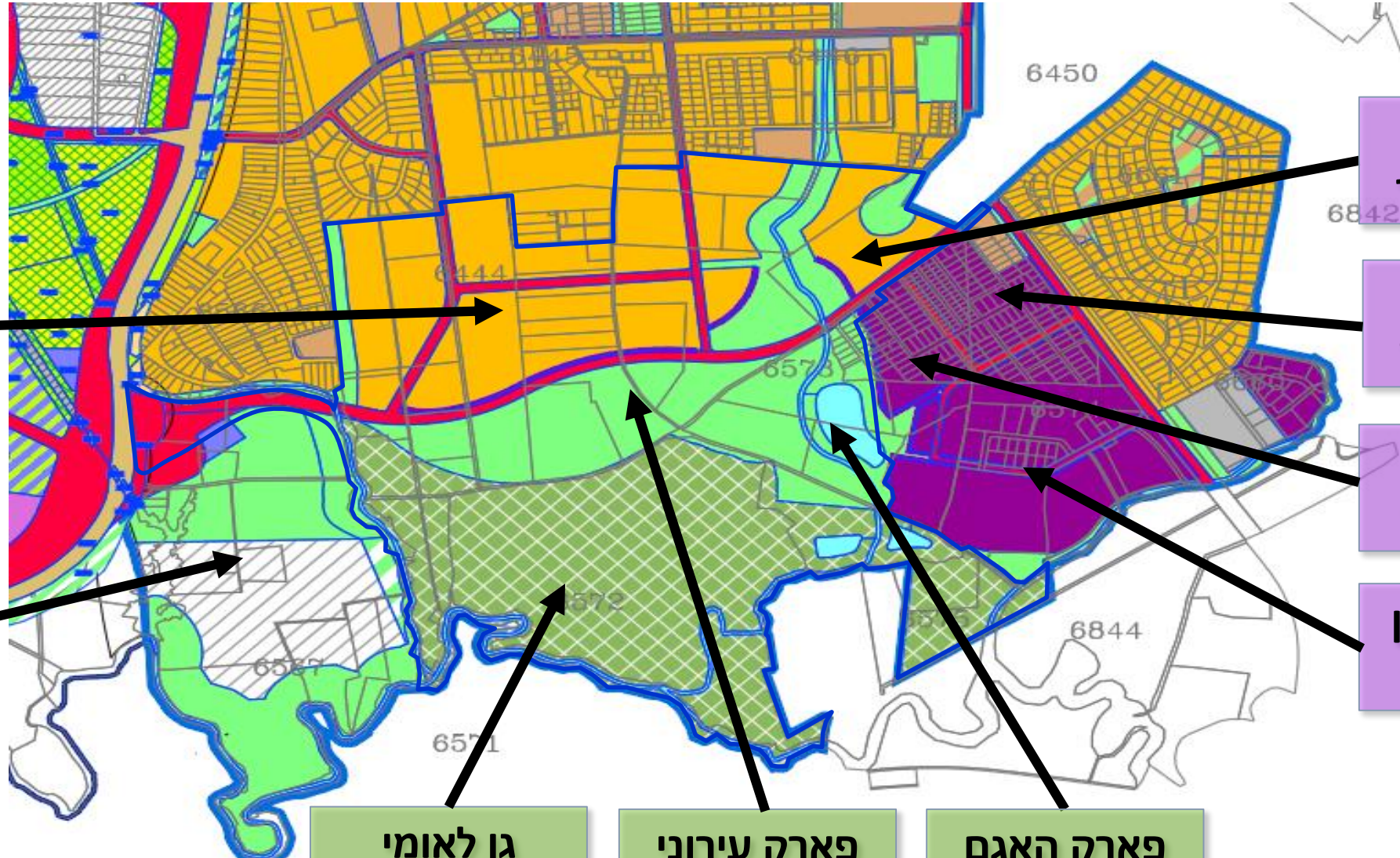
התוואי בז'בוטינסקי- עובר מתחת בתים קיימים ברחוב האודם וז'בוטינסקי ובאזורים בעלי אוכלוסייה דלילה יחסית.

הוד השרון- היקפי תכנון

קו מטרו בהוד השרון

ביקושים לאורך התוואי





הר/400
200,000 מ"ר

הר/1400
260,000 מ"ר

מתחם האגם
140,000 מ"ר

א.ת. נווה נאמן
500,000 מ"ר

הר/400
6,000 יח"ד +

תע"ש
מזרח

גן לאומי

פארק עירוני

פארק האגם

הר/400

הר 1400 / 2/א

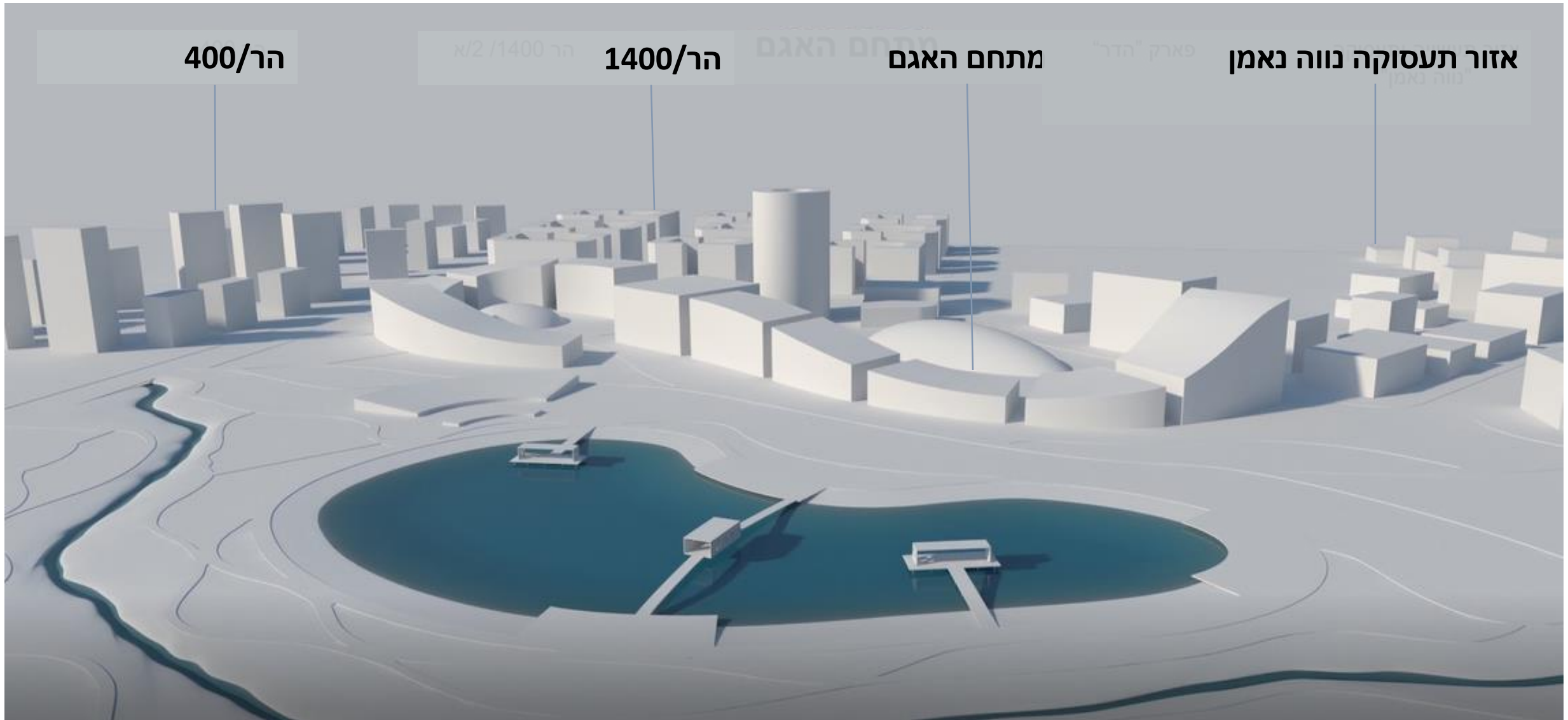
הר/1400

מתחם האגם

מתחם האגם

פארק "הדר"

אזור תעסוקה נווה נאמן



הצעת הוד השרון

הסטת הקו דרומה לדרך הים, באופן שישרת את אזור התעסוקה המתוכנן מעל 1 מיליון מ"ר, ויתוכנן כחלק אינטגרלי של מתחם הר/400 – המהווה אזור לפיתוח עתידי אינטנסיבי בעיר.

הסטת הקו מכפר סבא לתחנת רכבת נורדאו:

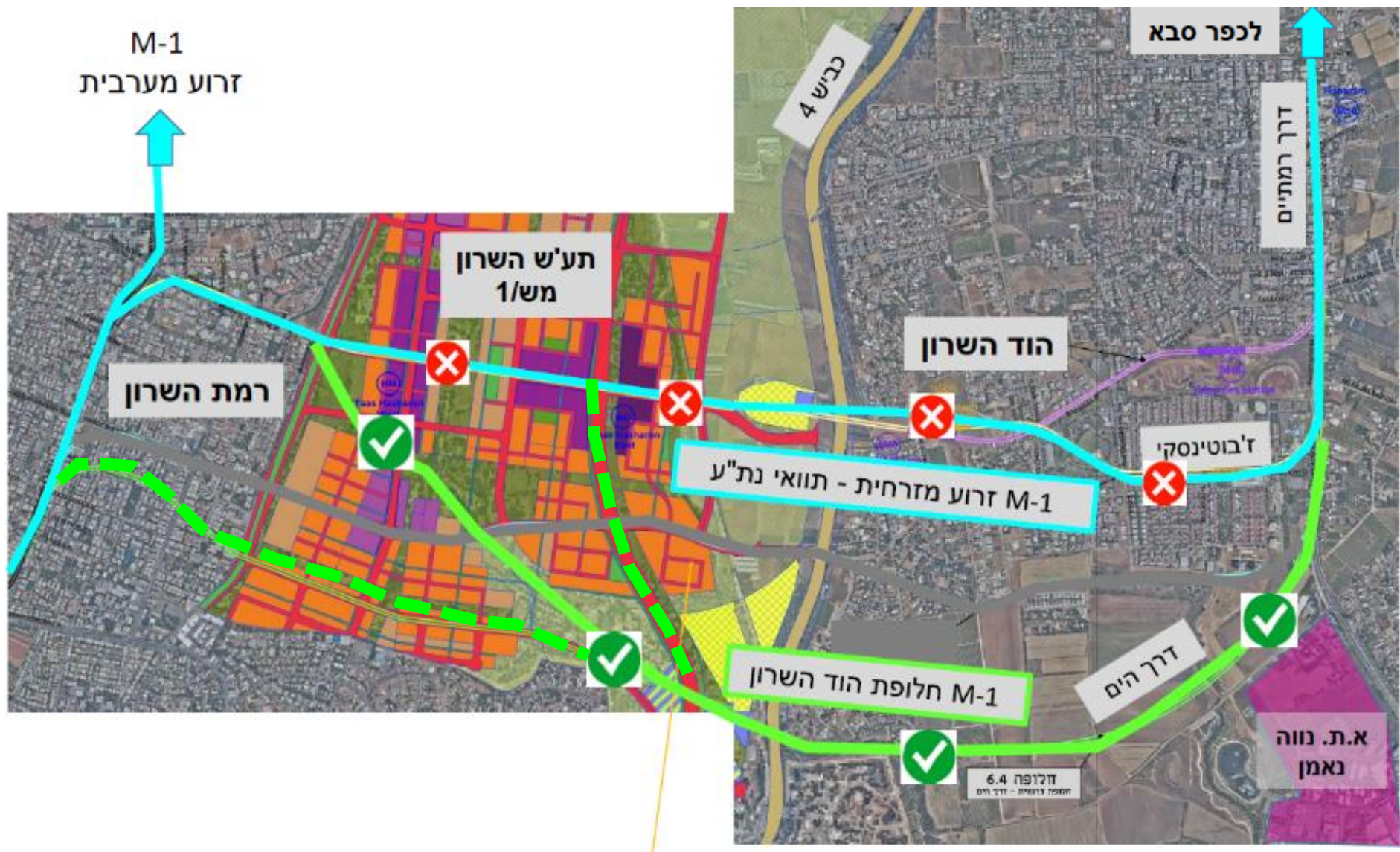
- יצירת חיבור בין מטרו לרכבת ישראל.
- מתן מענה לשכונות קיימות ועתידיות של עשרות אלפי תושבים, מתן מענה לאזור תעסוקה שנמצא בהליכי אישור בהיקף כ-500 אלף מ"ר.



קו מטרו בהוד השרון

הצעת הוד השרון להעברת התוואי באזור דרך הים

היות ותכנית מש-1 תע"ש השרון מתוכננת בימים אלה מחדש באמצעות "תכנית צל", קיימת גמישות לשינוי התכנון ומספר חלופות אפשריות להתוויית הזרוע המזרחית כך שתעבור באזור דרך הים.



מערכת להסעת המונים במטרופולין תל אביב - הקו הצהוב



מדינה ישראל

עיר תל אביב-יפו, גבעתיים, רמת גן, הרצליה, רמת השרון, בני ברק, חולון

שם המערכת מערכת להסעת המונים במטרופולין תל אביב

מידע על ההקמה

עלות 5 מיליארד שקלים (משוער)

חברה בונה נת"ע

התחלת בנייה לא ידוע

פתיחת הקו לא ידוע

מידע על הקו

אורך הקו 34 ק"מ

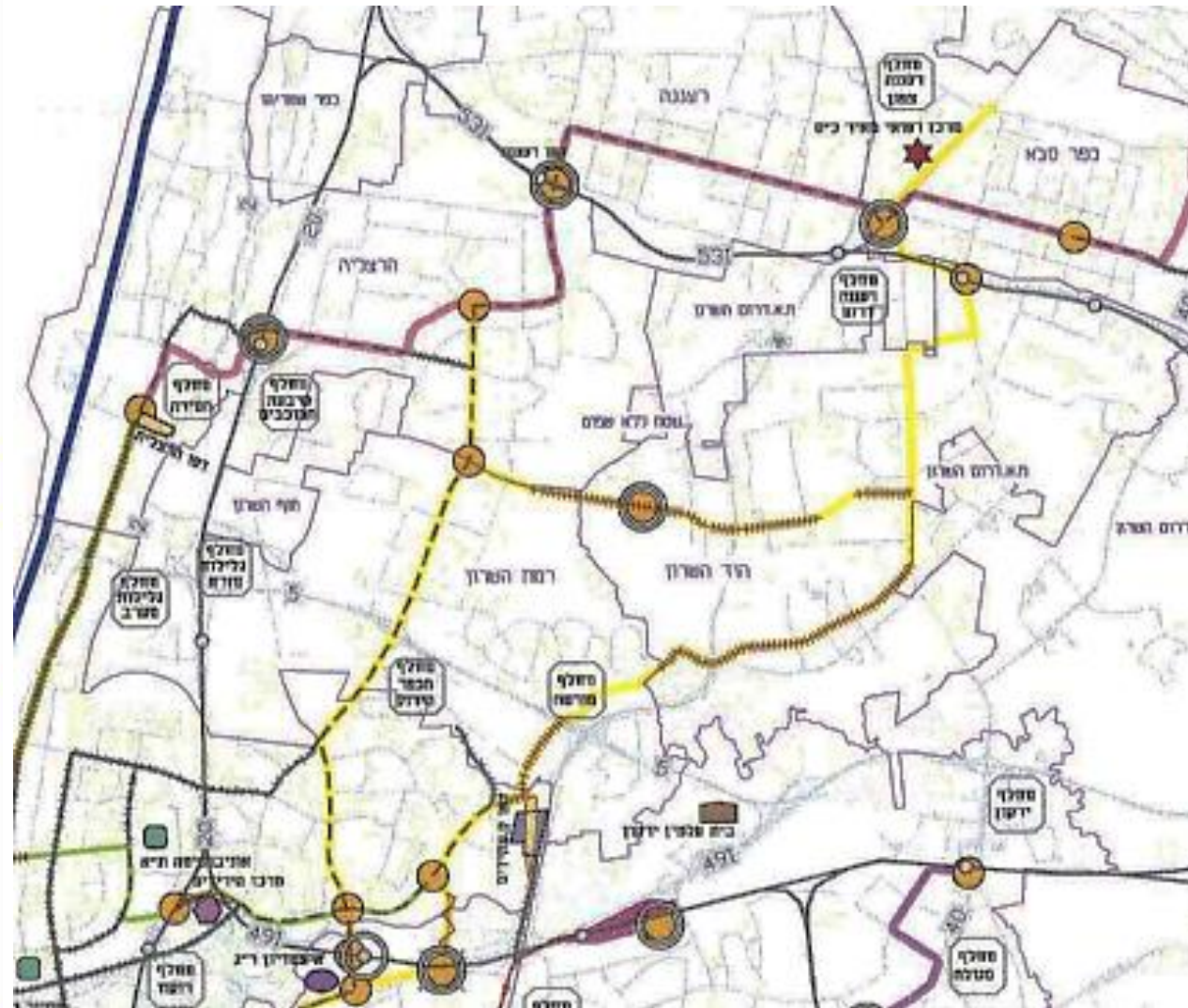
רוחב המסילה 1435 מ"מ

צבע על המפה צהוב

מספר נוסעים 45 מיליון (משוער)

בשנה

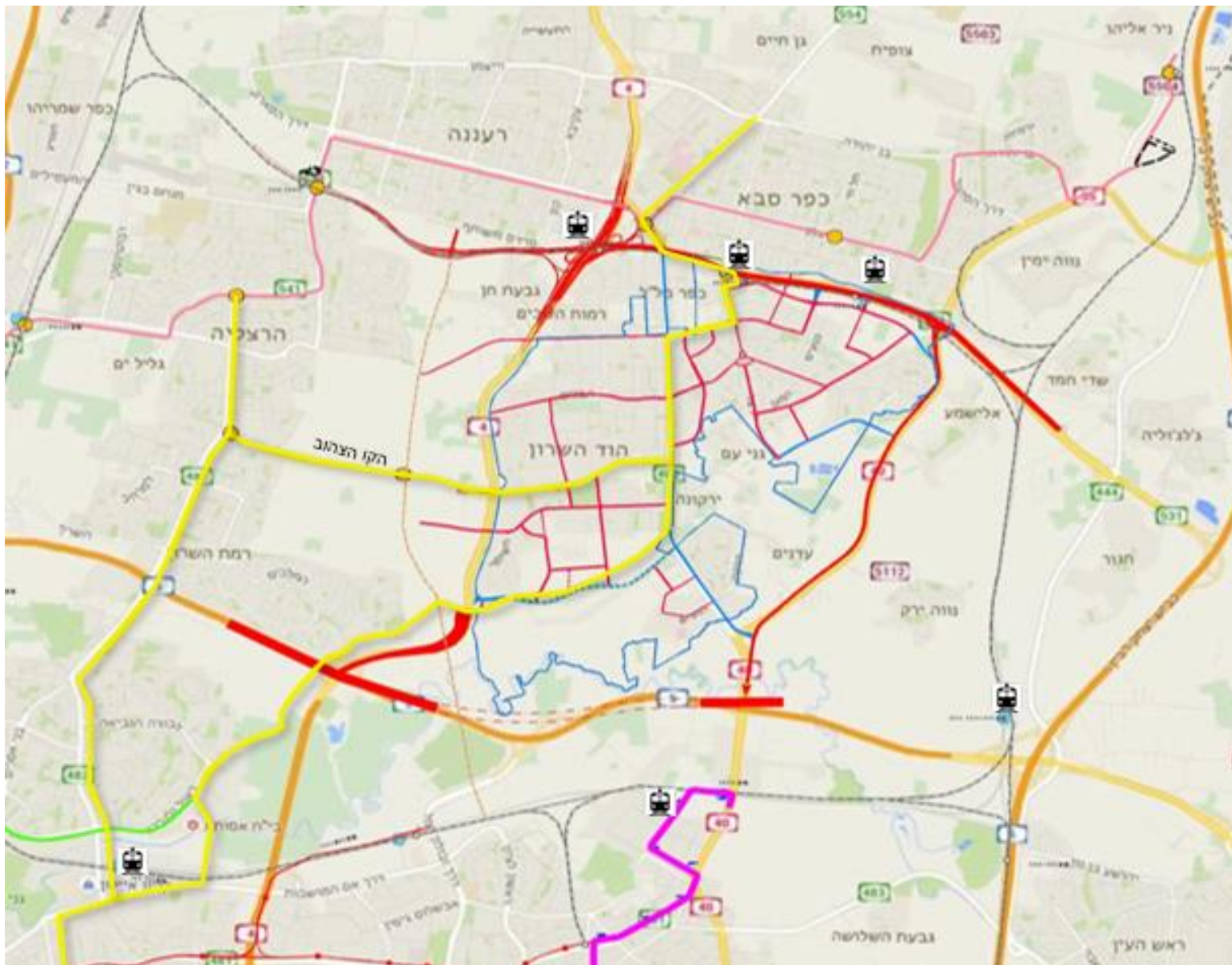
קו צהוב בהוד השרון לפי תמא 4/א/23



קו מטרו בהוד השרון

קו צהוב בהוד השרון לפי תמ"א 4/א/23

הקו הצהוב של מערכת הרכבת הקלה לפי תמ"א 4/א/23 נזנח, ואינו מקודם עוד. הסיבה המרכזית לביטולו היא ההחלטה לקדם את מערכת המטרו, אשר קו M1 אמור להחליפו. ניתן לראות כי הקו הצהוב תוכנן ב-2 זרועות העוברות באזורי הביקוש של הוד השרון, הן בדרום מערב העיר והן בחלקה המזרחי.



עיריית הוד השרון
מינהל הנדסה
לשכת מהנדס העיר



כ"ח תמוז תש"פ
20 יולי 2020
סימוכין : 249835
עדכון: 20.7.20

לכבוד :

יעל סלומון - מנהלת אגף בכיר תכנון מטרו
עדית קרמר - סגנית מתכנן מחוז לפרויקטים לאומיים
א.ג.נ,

הנדון : התייחסות עיריית הוד השרון לתכנית תתל 101-ב- התייחסות מעודכנת עפ מסמכים מיום מתוקן 25.5.20 - קווי

מטרו במטרופולין ת"א (מקטע צפוני קו 1M)

(סימוכין: גיליונות 29-33, תאריך יצירה 3.3.20)

עדכון על פי מסמכים מיום 25.5.20

קו מטרו M-3
תת"ל 103

קו מטרו – M3 אינו עובר בהוד השרון

קו מטרו – M3

גזע מרכזי

הרצליה – אבא אבן, שבעת הכוכבים
 רמת השרון – מתח"מ גלילות (ממשק M1 ורכבת ישראל)
 תל אביב-רמת החייל (ממשק קו ירוק), פנחס רוזן, קרית שאול,
 פתח תקווה – א.ת קריית אריה, תחנת רכבת קריית אריה- (ממשק
 עם קו אדום ורכבת ישראל), בילינסון, כפר גנים, תחנת כפר גנים
 קריית אונו – לוי אשכול, שלמה המלך
 בי"ח תל השומר

אור יהודה – בקעת אונו, יגאל אלון (ממשק קו סגול)

זרוע מזרחית – נתב"ג

פארק אריאל שרון

זרוע מערבית

אזור- פארק אריאל שרון

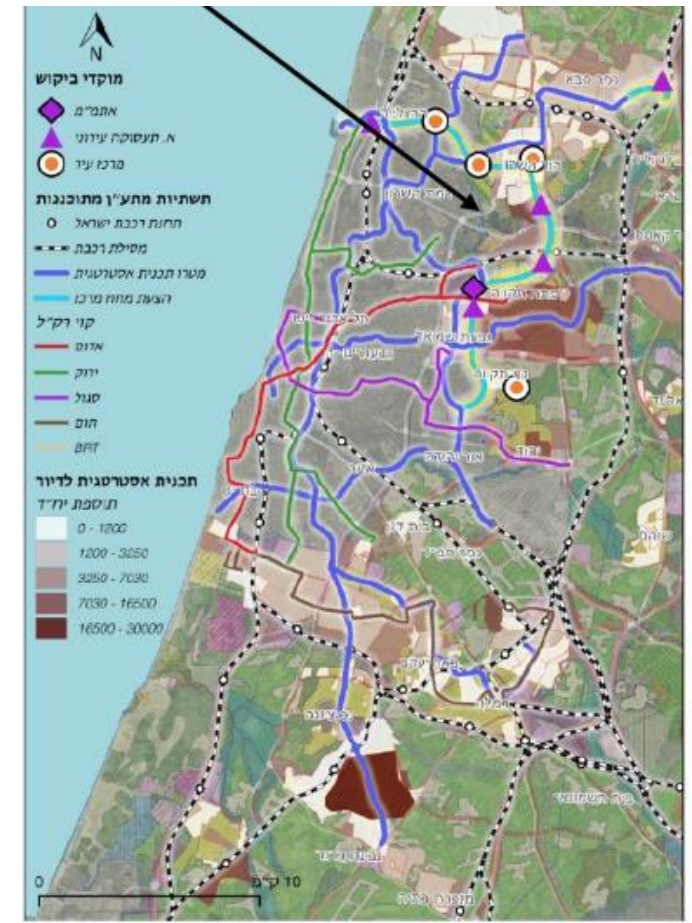
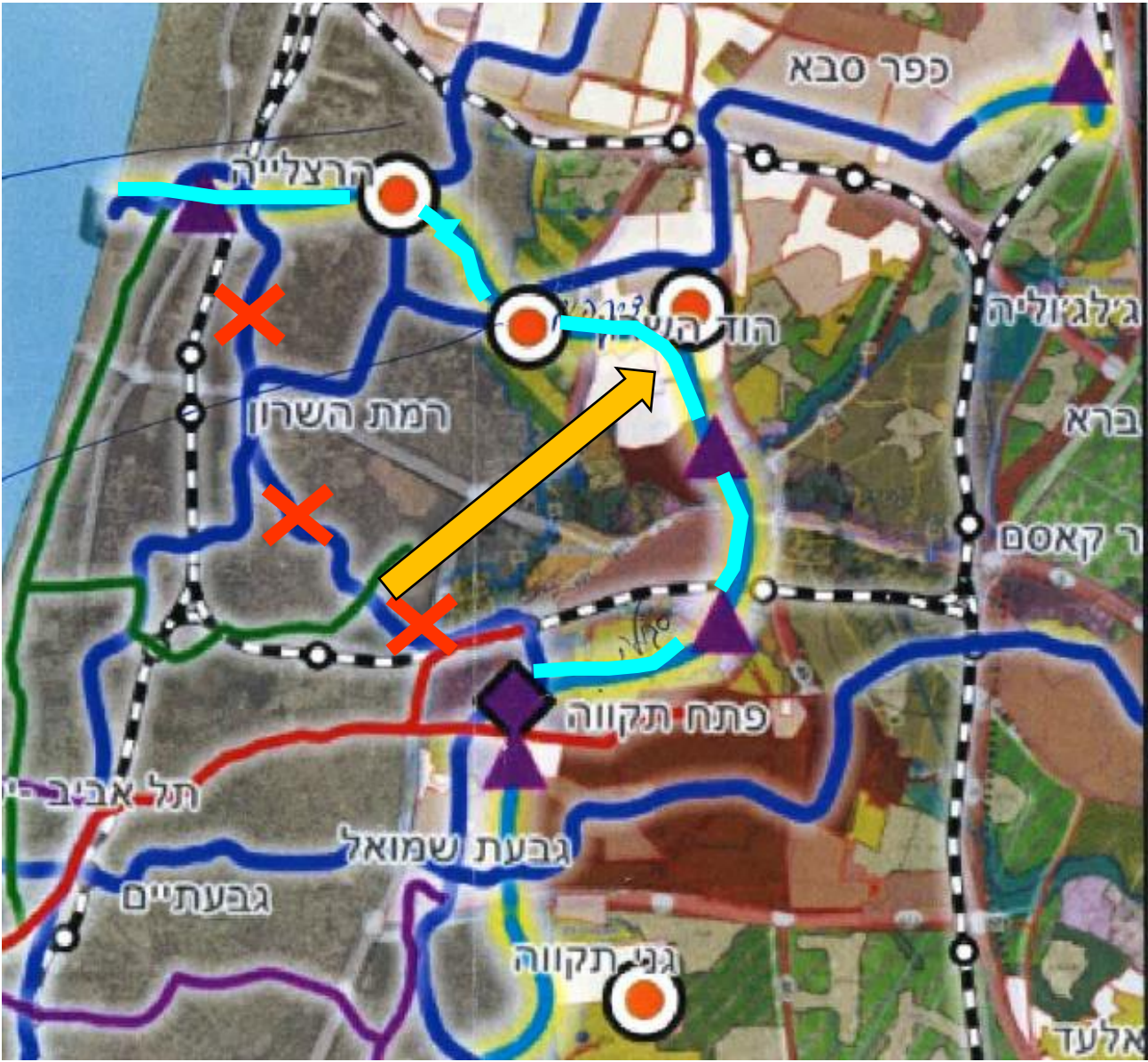
חולון – המלאכה (ממשק קו ירוק), אלופי צה"ל, גולדה, הופיין,
 יוספטל

בת ים- יוספטל, הקוממיות



קו מטרו בהוד השרון

תת"ל 103 - קו מטרו M3 - הצעת הועדה המחוזית לשינוי התוואי הכולל מעבר בדרום הוד השרון



עיקרי השגת הוד השרון לתוואי M3

- חלופת הועדה המחוזית כוללת ביצוע מעקף טבעתי אשר יעבור במוקדי הפיתוח של 3 הערים החל מהצד הדרומי בפתח תקווה, המשך במוקדים והעורקים העיקריים של הוד השרון והמשך בהרצליה.
- חלופה זו מיישמת טוב יותר את מהותו של קו מטרו M3, בהיותו קו טבעתי העובר בשולי המטרופולין, ומחבר רשת ענפה של קווי מטרו ומטע"ן המתנקזים לגלעין המטרופולין ובאופן זה מגדיל את הממשקים בין הקווים השונים לתחבורת המונים, ובתוך כך מחבר אזורים נוספים של מוקדי תעסוקה לרשת.
- חלופה זו מייצרת פתרון לתעבורה בין הערים שבשולי המטרופולין לבין עצמן, באזורי ומוקדי הפיתוח.
- הסטת התוואי 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, אזורי תעסוקה מהן התעלמו עד כה בתכניות המטרו וקווי המטע"ן.

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:

השגות לתוואי M3 - תת"ל 103

הועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז המרכז | מינהל התכנון

עמוד: 2
תאריך: 04/08/2020

ישיבה מספר: 2020018 תאריך הישיבה: 03/08/2020

1. תוכנית - תת"ל / 103 : תת"ל 103 - קו מטרו M3
הישיבה נערכה באופן מקוון באמצעות אפליקציית ZOOM

עמוד 3:

3. הועדה רואה חשיבות רבה בהנגשת המטרו לאזורים שעדין אינם מפותחים ומהווים הזדמנות לייצר עירוניות מיטבית הנסמכת מלכתחילה על תכנון מוטה תחבורה ציבורית. לאור האמור מוצע, במסגרת תכנית זו או בתכנית משלימה:

א. לבחון את בקשת גני תקווה להסטת התוואי באופן שאזור התעסוקה המתוכנן בגני תקווה יקבל שירות מהמטרו.

ב. לבחון את בקשת הוד השרון להטסת הקו באופן שנותן מענה להוד השרון ולסביבתה.

ג. להוסיף מקטע לכיוון חוף הים של ראשון לציון ולאפשר גישה למערב העיר ולחוף הים.

תמ"א 70

תמ"א 70 - תכנית מתאר ארצית למרחב מערכת המטרו במטרופולין תל אביב

איור: אדריכל רוק סינורי



9-7-20

הליך הכרזה ע"פ סעיף 78

תמ"א 70 | תכנית מתאר ארצית למרחב מערכת המטרו
במטרופולין תל אביב

תמ"א 70 - פרסום לפי סעיף 78 לחוק

מטרת ההליך

בחינה של היתרי בנייה המוגשים לאישור במרחב הסובב לתחנות המטרו, באשר להתאמתם למדיניות בינוי ופיתוח בסביבת מתע"נ והמדיניות המתגבשת של תמ"א 70, בנוגע לנושאים הבאים:

- אפשרות למימוש עתידי של הקפי בנייה, ותמהילי שימושים
- התאמה של מאפייני הבינוי והפיתוח לנדרש במרחבים סמוכים לתחנות מטרו, ובכלל זה נגישות משופרת למרחב התחנה, רשת הליכה צפופה
- התאמה של מערך החנייה

תמ"א 70- האזור עליו יחול פרסום סעיף 78

תיחום סביב תחנות ספציפיות הכולל את האזורים שאותרו במרחק של עד 300 מ' מהתחנה.

מתודלוגיה לקביעת הקו הכחול:

1. קביעת **תחום 300 מ'** סביב כל תחנה.

2. ניתוח ראשוני של מרחב התחנות על מנת לסנן את התחנות בהם אין צורך בקביעת מגבלות: תחנות בהם אין תכניות מפורטות מאושרות, תחנות המשרתות מוסדות מטרופולינים [אוניברסיטאות, בתי חולים, מוזיאונים], תחנות הסמוכות לתכניות מועצמות שאושרו בשנים האחרונות.

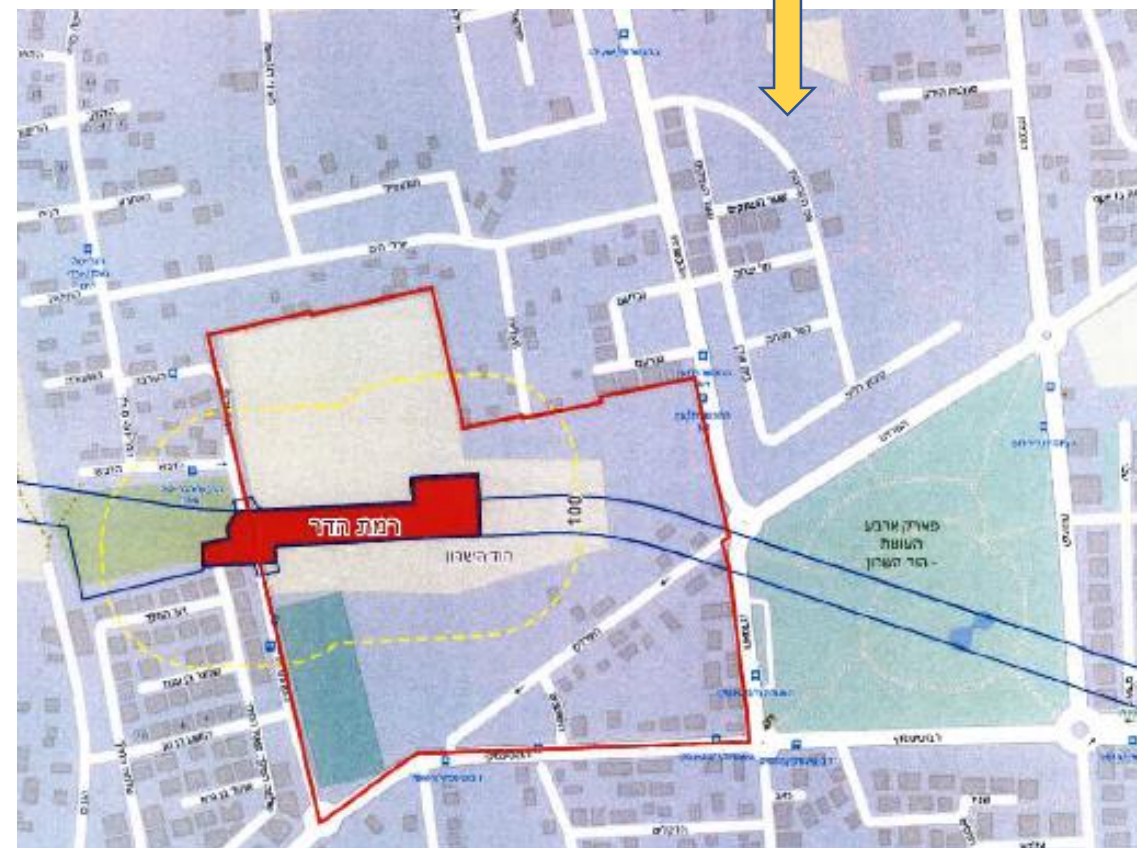
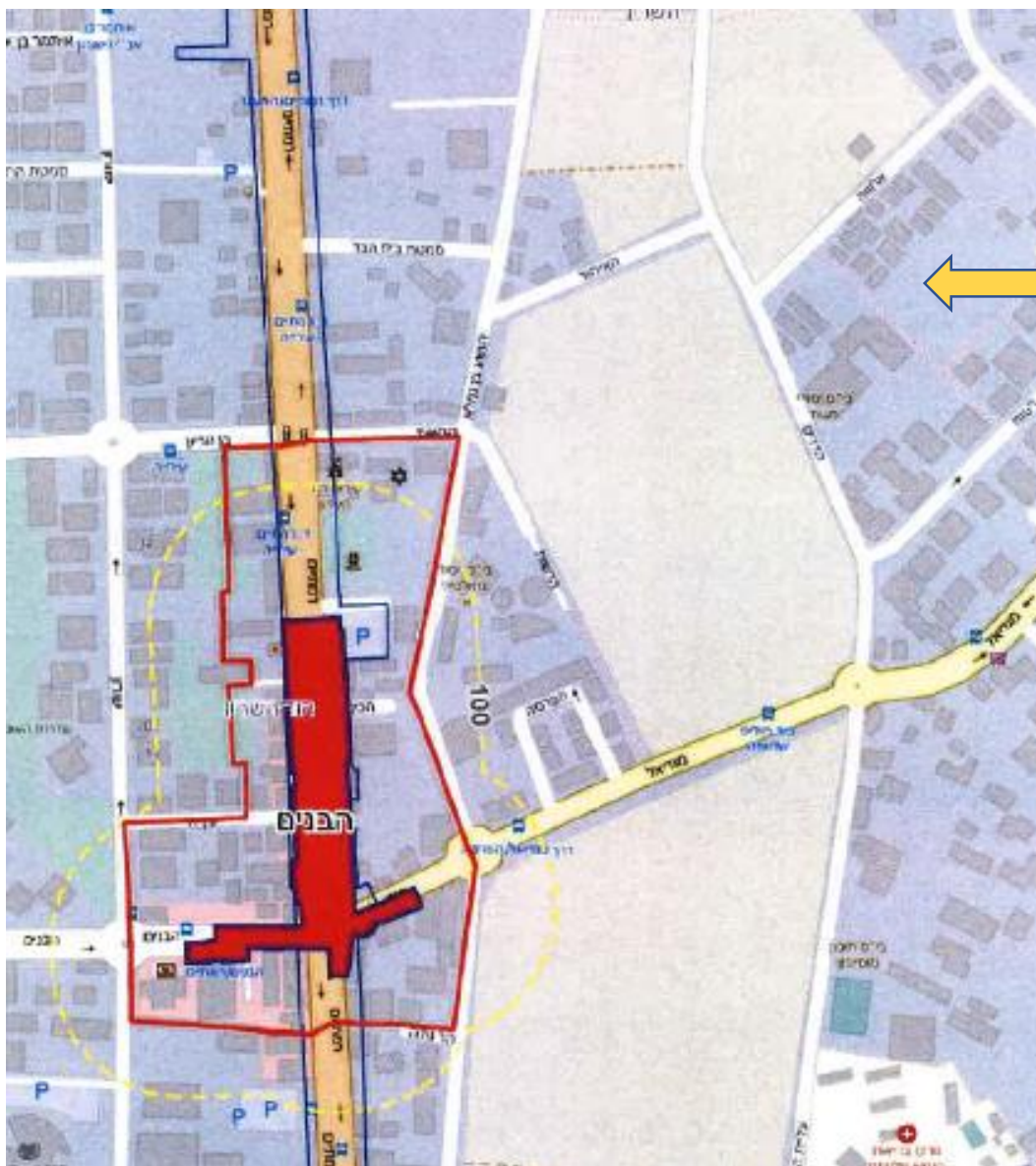
3. בחינה פרטנית לכל תחנה, בהתבסס בין השאר, על נספח שילוב עירוני שהוכן לתת"לים, עבודת ניתוח של רמ"י על התחנות, התייעצות עם המחוזות ועם הרשויות הרלוונטיות.

תחנות להתערבות ע"פ תמ"א 70

הפרסום כולל 2 מתוך התחנות המתוכננות בתחום הוד השרון:

תחנת הבנים (רמתיים)

תחנת כפר הדר



עיריית הוד השרון
מינהל הנדסה
אגף תכנון



התייחסות עיריית הוד השרון לתמ"א 70

ליגאוב חשי"פ
13 אוגוסט 2020
סימולין: 253395.docx

לפנאי

הגבאי יעל שולומון

מנהלת אגף בפייר לתכנון מטרו

מינהל התכנון

הגבאי אולה אקסלרד

מנהלת תחום תכנון מטרו

אגף בפייר לתכנון מטרו, מינהל התכנון

ג.ג.

הנדון: תמ"א 70 - התייחסות ראשונית של עיריית הוד השרון

לבקשתכם, מועברת בזאת התייחסות ראשונית של עיריית הוד השרון לעניין פרסום סעיפים 77 ו-78 לחוק התכנון והבניה שביב תחנות המטרו בהוד השרון:

עיקרי התייחסות עיריית הוד השרון לפרסום סעיף 78 לתמ"א 70

מהלך זה של קביעת תנאים והגבלות לפי סעיף 78 לחוק התכנון והבניה, הינו הליך בלתי חוקי הסותר את הליכי התכנון הקבועים במדינת ישראל. המועצה הארצית מבקשת להגביל הוצאת היתרי בניה מקום בו תחנות המטרו ותוואי המטרו מצוי בתחילתו של ההליך התכנוני וטרם אושרו.

הליכי התכנון הסטטוטוריים כפי שצריכים להתבצע, הינם שבשלב הראשון תוכן תכנית לתשתית לאומית הקובעת באופן סופי את תוואי המטרו ומיקום התחנות. רק לאחר מכן, בשלב שני יהיה לדון בזכויות הבניה, ייעודי הקרקע והשימושים המתאימים סביב אותן תחנות המטרו.

כל הליך אחר או שונה המתבצע בעניין זה, מאיין את הליך ההתנגדויות, בגינו עשויים התוואי ומיקומי התחנות להשתנות, ובכך יוצר קביעות תכנוניות המטילות ספק בבחינת ההתנגדויות שיוגשו באופן מקצועי ומעמיק.

התייחסות לתחנת רמת הדר (תמ"א 70)

התחנה ממוקמת באזור דליל אוכלוסייה - באופן יחסי, באזור צמודי קרקע ובניה מרקמית.

מיקום המוצאים של התחנה - סומן בסמיכות רבה למגורים צמודי הקרקע.

התחנה ממוקמת בתחום תכנית הר/1310/א – אשר ממילא אושרה

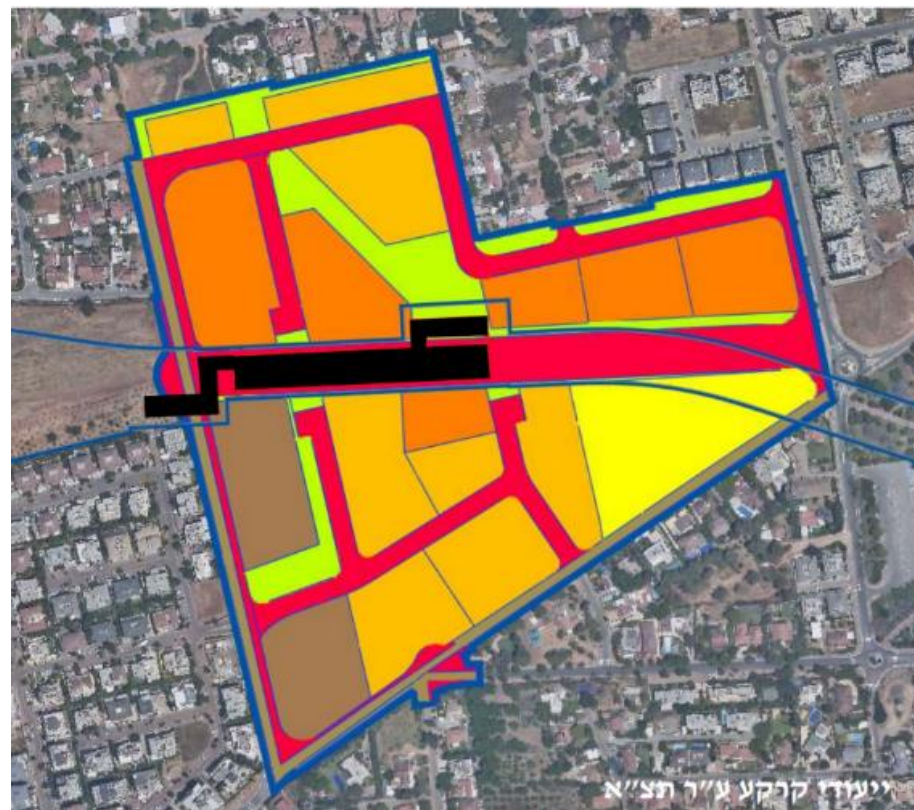
בעוצמות בניה גבוהות באופן ניכר ביחס לסביבתה צמודת הקרקע,

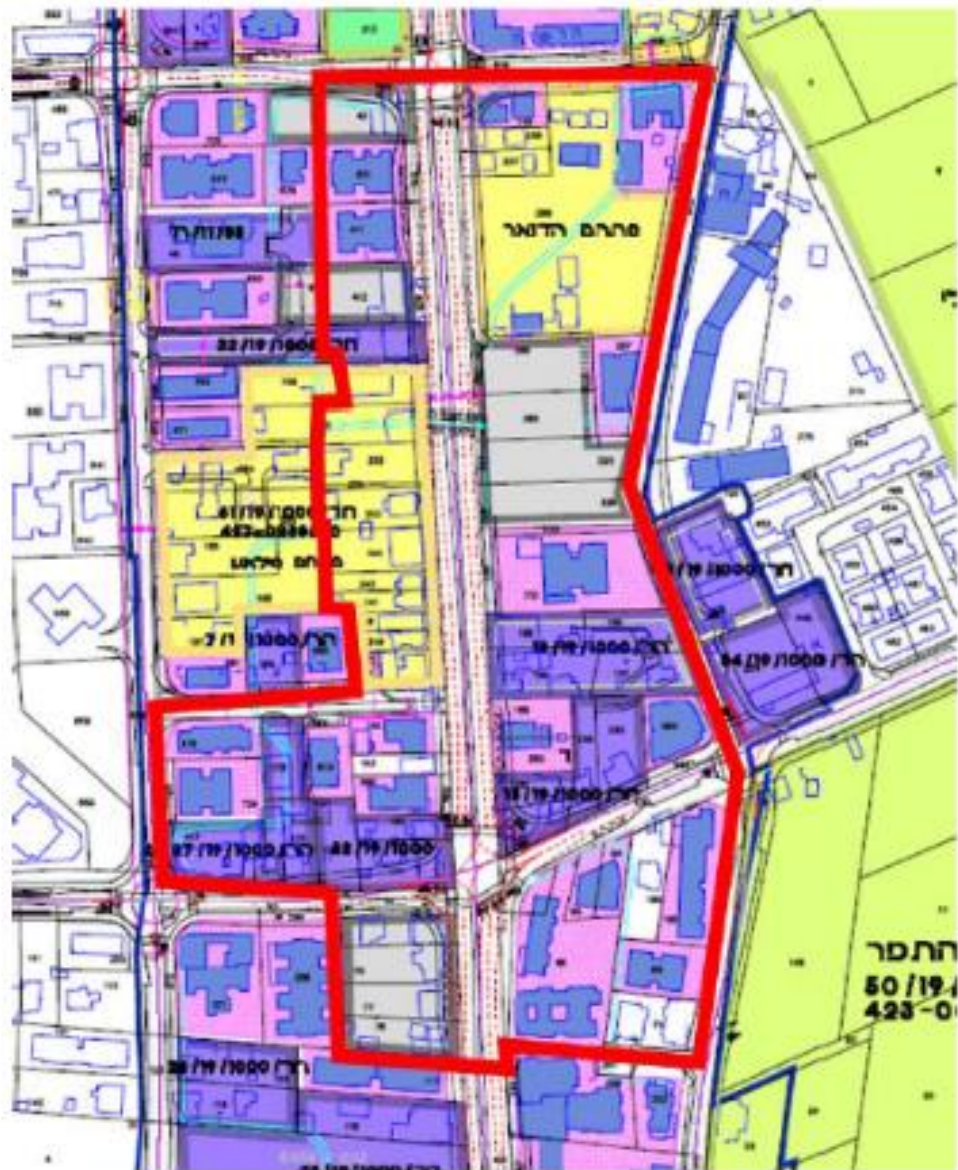
ואין כל מקום להעצמה נוספת של היקפי הבניה.

לפיכך, מבוקש לא לקבוע מגבלות בניה באמצעות פרסום סעיף 78

ולאפשר הוצאת היתרי בניה ללא דיחוי, כפי שנקבע בתכנית

הר/1310/א, ובהתאמה לתכנית המתאר הכוללנית הר/2050.





התייחסות לתחנת הבנים-רמתיים (תמ"א 70)

בתחום שהוגדר ע"י צוות התכנון של תמ"א 70,
 כתחום להליך 78, מקודמות יוזמות בניה כמוצג להלן:

ניתן לציין מספר תב"עות מפורטות מאושרות –

צבועות בסגול, אשר ניתן מכוחן להוציא היתרי בניה:

הר/12/19/1000, הר/13/19/1000, הר/52/19/1000,

הר/27/19/1000.



מקודמות בקשות להיתר בניה:

סימון **תכלת** - היתר בתוקף/שלבי השלמת תנאים אחרונים להיתר,

סימון **סגול** - בהליך מוקדם יותר לבקשה להיתר.

סטטוס בקשה	כתובת	חלקה	גוש
היתר מס' 7061 מיום 17.12.19 מס' בקשה 20160279	עין חי 7	1121	6455
בקשה למידע ינואר 2020 בתוקף לשנה	הבנים 6	173,175	6455
בקשה מס' 20190459 תיק בנין 7012, החלטה למתן היתר בינואר 2020 - שנה להוצאת היתר	הבנים 2	171,185	6455
החלטת וועדה לאשר בקשה להיתר בתוקף עד ליום 27.5.2021, נמצאת בהשלמה אחרונה של תנאים להוצאת ההיתר.	דרך רמתיים 59	189,190, 188,137	6455

ההיבט המשפטי

רקע משפטי - ות"ל, תת"ל ומה שביניהם

- **סמכויות הות"ל:** נקבעו בסעיף 76 לחוק התכנון והבניה, ונקבע כי תכנית תשתיות לאומיות (תת"ל) תקבע את תכנון התשתית הלאומית בשטח המדינה או חלקה, והיא תכלול בתוכה את כל ההוראות המאפשרות מתן היתר בניה או ביצוע עבודה לפיה, בלא צורך באישור תכנית נוספת טרם מתן היתר הבניה או ביצוע העבודה (ובכפוף לקביעת חריג לכך המתייחס לתכנון חלק מתחום תכנית מסוימת שאינו משמעותי לעת הכנת התכנית). הקמת רכבת מטרו הינה תשתית לאומית (בהתאם לסעיף 1 לחוק).
- **סדרי הדין:** הליך יידוע הציבור ושמיעתו הינו הליך השגות (ולא הליך התנגדויות). אין זכות ערר בפני מוסד תכנוני, יש להגיש עתירה לבית המשפט לעניינים מינהליים בעל הסמכות העניינית, ועילות ההתערבות הינן בהתאם לעילות המשפט המינהלי בלבד (סבירות, תשתית עובדתית וכיו"ב).

הליכי השגה נגד תת"ל 101/ב

- **מצב סטטוטורי של תת"ל 101/ב:**
ביום 22.7.2020, החליטה הות"ל (הוועדה הארצית לתכנון תשתיות לאומיות) כי בכפוף לתנאים ולתיקונים שפורטו בהחלטתה, הרי שהתכנית תועבר להערות הוועדות המחוזיות והשגות הציבור בהתאם לסעיף 76ג (6) לחוק התכנון והבניה ויחל מניין המועדים להגשת השגה.
- התכנית טרם פורסמה להשגות הציבור, ולפיכך טרם הגיע מועד הגשת ההשגות.

עיקרי ההשגה שצפויה להיות מוגשת ע"י הוועדה המקומית

- התוואי המוצע בתכנית אינו בהלימה עם מוקדי הפיתוח והביקושים הקיימים והמתוכננים בעיר ובפרט אזור מזרח העיר.
- התוואי אינו משרת את אזור הפיתוח האינטנסיבי בדרום העיר הכולל את אזור התעסוקה הקיים והמתוכנן בנווה נאמן בהיקף של כ-1 מיליון מ"ר תעסוקה.
- התכנית אינה מביאה כל בשורה לתכנון המוצע בהר/400 לתוספת יחידות דיור.
- בהתאם, הוועדה תבקש את הסטת התוואי דרומה לכיוון דרך הים באופן שישרת את אזור התעסוקה נווה נאמן ואת אזור המגורים מושא הר/400, וכן לסיים את התוואי בסמיכות לתחנת נורדאו בכפר סבא כך שיהיה חיבור לתשתית רכבת ישראל ושכונות מגורים הצפויות באזור זה.
- הערות תכנוניות נוספות לגוף התכנית בהתאם להנחיות מהנדס העיר.
- נימוקים משפטיים נוספים לגוף התכנית.

מי רשאי להגיש השגה והמועדים להגשתה:

- **זהות הרשאים להגיש השגה** – כל מעוניין בקרקע או בכל פרט תכנוני, הרואה את עצמו נפגע ע"י התכנית רשאי להגיש השגב ולרבות: וועדה מקומית או מהנדס הוועדה המקומית שמרחב התכנון שלו כלול בתכנית, רשות מקומית, וועד מקומי, גוף ציבורי או מקצועי שאושר ע"י שר האוצר, כל משרד ממשלתי וכן מתכנו המחוז הרלבנטי.
- **המועדים להגשת השגה:** 60 ימים מיום הפרסום בדבר העברה להשגות הציבור.
- וועדת המשנה לשמיעת השגות של הות"ל תדון ותכריע בהשגות תוך 21 ימים מהמועד האחרון להגשת ההשגות.
- מיד לאחר תום המועד לשמיעת ההשגות של הות"ל, תחליט הות"ל בדבר דחיית התכנית/התנאתה בתנאים/הגשתה לאישור הממשלה עם תנאים/בהעדר תנאים. תכנית שהוחלט על המשך אישורה – תובא לאישור הממשלה.
- במקרה זנן - טרם החלה התקופה למניין הגשת ההשגה בהעדר פרסום של התכנית.

שיפוי בגין תביעות לפי סעיף 197 לחוק

- **כתב שיפוי:** במהלך הדיון בתכנית תת"ל 103 (קו מטרו M3), ואגב דיון בבקשת הוד השרון לקבלת כתב שיפוי בהיקף של 100% שיפוי נגד תביעות פיצויים לירידת ערך המקרקעין (תביעות לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה), הועברה על ידי הות"ל חוו"ד שלפיה ראוי כי המדינה תשפה ב-30% מסך תביעות הפיצויים ואילו הוועדות המקומיות ב-70% מכלל הפיצויים.
- כמו"כ הוצע להקים קרן הלוואות לטובת העיריות על מנת ליתן מימון ביניים לתשלום תביעות הפיצויים.
- מדובר בסוגיה קריטית ועל כן בכוונת הוועדה המקומית להתייחס לעניין זה בנפרד מההשגה התכנונית.

טענות מרכזיות בקשר לניסיון לקביעת הסדר שיפוי לרעת הוועדה המקומית

- מדובר בניסיון לשינוי בסדר עולם ומנהג מושרש.
- חו"ד הכלכלית אינה מתיישבת עם צמצום היטל ההשבחה הצפוי בחוק ההסדרים ל- 40% בלבד, כאשר השיפוי הינו כאמור 70% (לפי המתווה המוצע). וחלוקת ההיטל ההשבחה עם המדינה תחת ההסדר היום.
- הטענה כי ישנו צפי לגביית היטל השבחה הינה השערה אשר לא נבחנה בעולם המעשה ולא הוצגו נתוני אמת.
- תוואי הקו אינו בר פוטנציאל להיטלי השבחה גבוה.
- הטענה כי הקו יביא להפחתה בתקני חניה אינה רלבנטית באשר הינה צופה פני עתיד בלבד.
- הטענה כי הקו יביא לשיפור הניידות והנגישות בעיר ושיפור איכות החיים אינה נכונה.

ההיבט השמאי

חוות הדעת של חברת פז כלכלה הינה כללית ומסתמכת על מחקרים כלליים שנערכו בעולם. ככל שהיו נבדקות ההשפעות הפרטניות של תוואי המטרו ביחס לעיר הוד השרון ייתכן והיה נמצא כי בתוואי המטרו הקיים העלויות הגבוהות בהן תצטרך לשאת עיריית הוד השרון יעלו על התועלות הכלכליות אשר נטענות בחוות הדעת של פז כלכלה.

למשל בדבר הטענה להפחתת זיהום אוויר ורעש - בסביבת צמודי קרקע היא איננה רלוונטית ובסביבה של בנייה רוויה ו/או אזורי תעסוקה (בהם ריבוי כלי רכב ותנועה) ו/או ייעודי דרך ושצ"פ תוכל למתן את תביעות הפיצויים.

בחלופה הקיימת התועלות הצפויות מתוואי זה בתכנון המוצע נמוכות מאוד, היות והתוואי אינו משרת את אזורי הביקוש בעיר הוד השרון.

קו המטרו עובר בחלקה המערבי של העיר הוד השרון המורכב בעיקרו מבנייה צמודת קרקע, ובתחום תב"ע הר/1310/א, שאושרה למתן תוקף לאחרונה.

ציפוף הבינוי והתועלות אשר נטענות שמביאות לרווחיות כלכלית בסביבת המטרו אינן רלוונטיות בקו מטרו המורכב בעיקרו באזור לתכנון שאין צפי לפתחו היות והחזון התכנוני הינו שמירה על צביון הסביבה. בנוסף, מדובר באזורי ביקוש נמוכים למסחר ועיבוי המסחר בצורה מאסיבית באזורים אלה כלכלי ואטרקטיבי בצורה פחותה משמעותית מאזורים אחרים בעיר, אשר זקוקים לקו המטרו ולתועלות הצפויות ממנו.

התואי בתצורתו היום, אינו עונה על צרכי העיר היות והוא מתעלם מאזור דרום העיר בו מתכוננים להיבנות עשרות אלפי יח"ד, מהאזור המזרחי של הוד השרון שם כבר היום קיימות אלפי יח"ד בבנייה גבוהה ועתידות להיבנות עוד אלפי יח"ד ושטחי תעסוקה נרחבים במסגרת תב"ע הר/1202 ומאזורי התעסוקה של העיר אשר עיבוי הבנייה בהם צפוי לתרום באופן ניכר לחוסן הכלכלי של העיר.

הסטת קו המטרו, עפ"י החלופה המוצעת ע"י עיריית הוד השרון, דרומה לאזורי התעשייה ולייעודי בנייה רוויה, **תמקסם** את התועלות הכלכליות והסביבתיות הצפויות מתכנית המטרו לעיר הוד השרון.

ההיבט התחבורתי

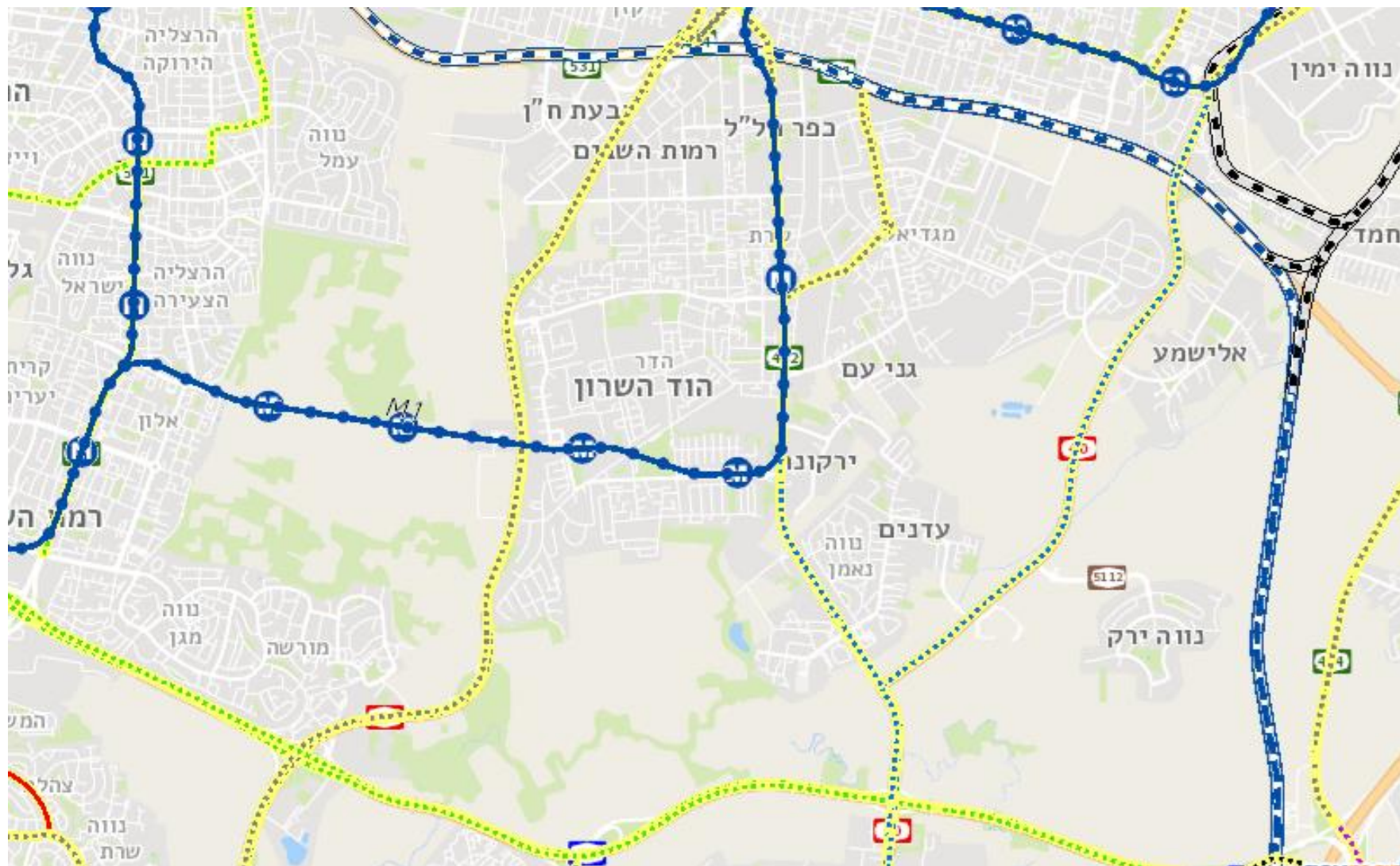
בחינת המודל ותרחישים

אינג' ורד לוריה

תוכן

1. מרחב התכנון
2. המודל התחבורתי
3. תרחישי שימושי קרקע
4. רשת הדרכים
5. המשך העבודה

מרחב התכנון



מטרו - קווים

M1

M2

M3

מטרו - תחנות

M1

M2

M3

נתיבי העדפה מתוכננים

נתיב צ' ימני

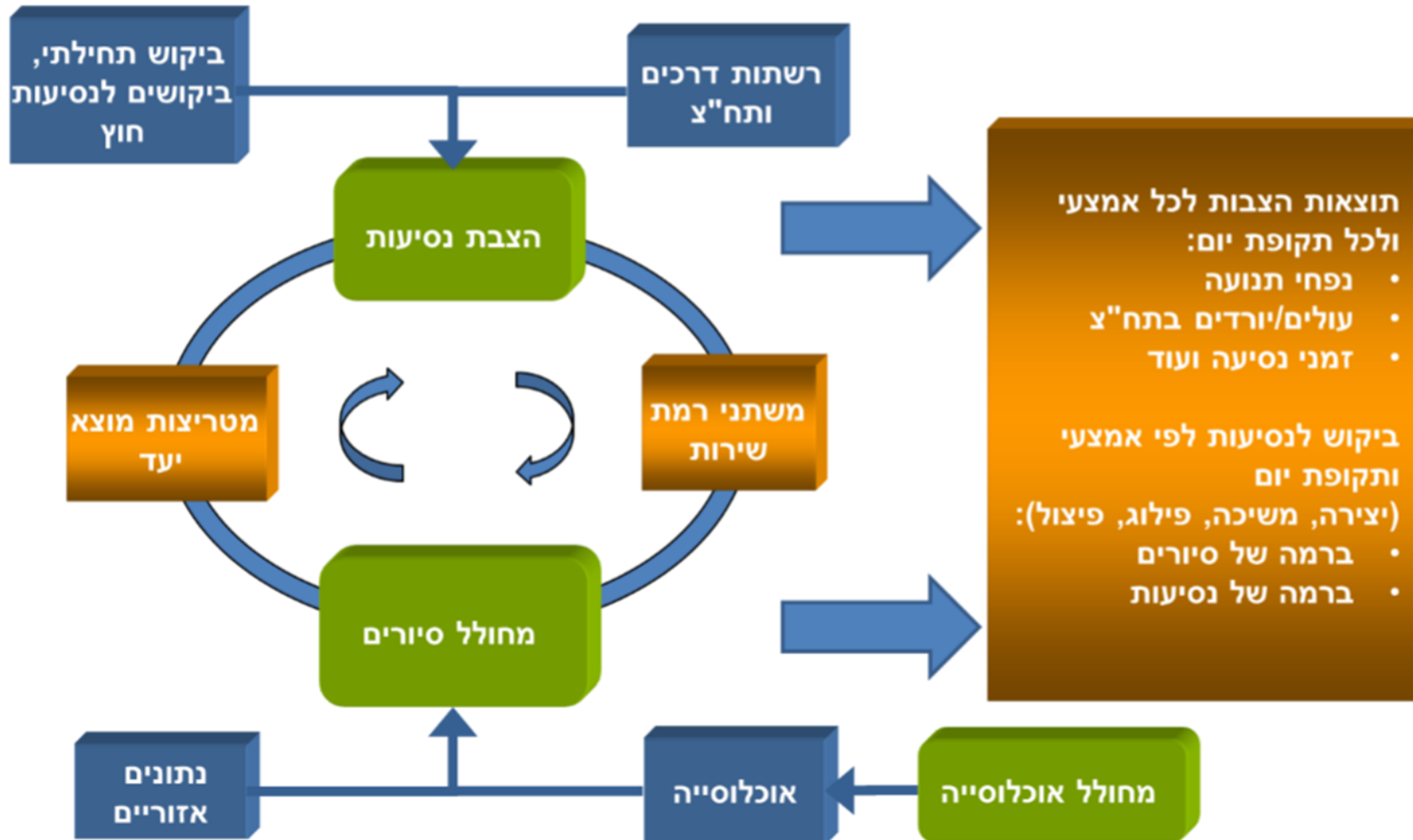
נתיב צ' שמאלי

רכבת כבדה - מסילות

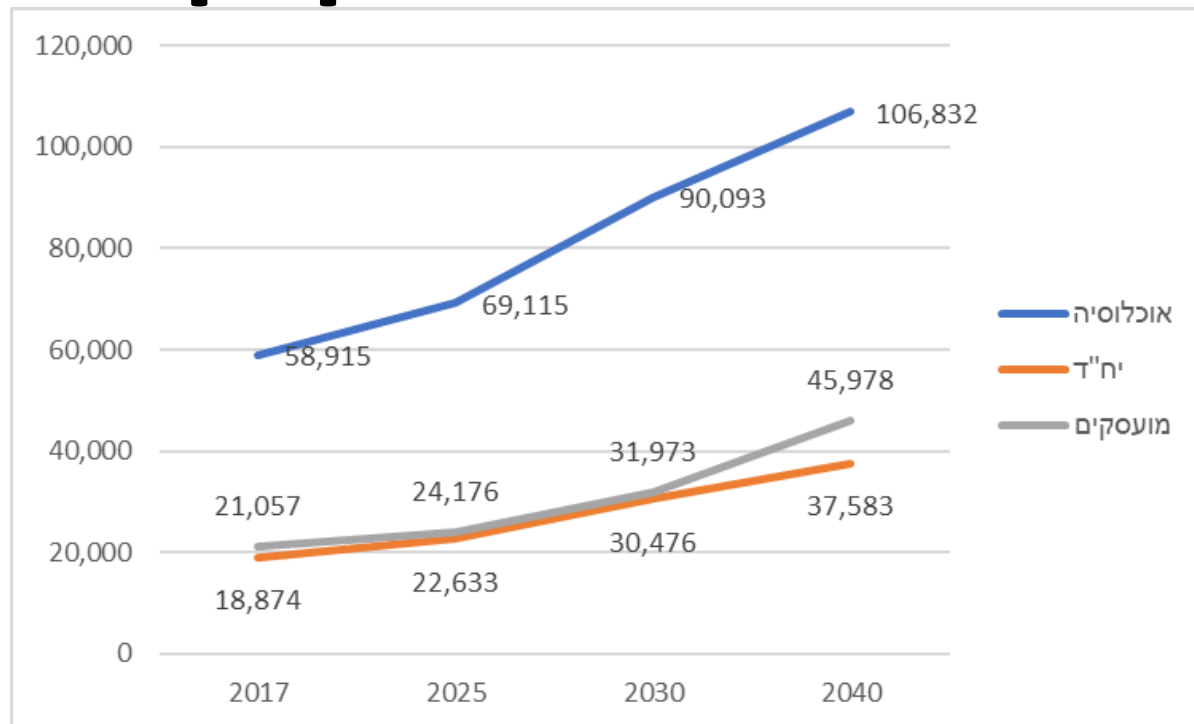
מתוכנן

קיים

המודל התחבורתי



תרחיש שימושי הקרקע



אחוז גידול שנתי ממוצע במטרופולין ת"א:

1.6% אוכלוסייה

1.9% מועסקים

נתוני מודל ת"א עבור הוד השרון

2040	2030	2025	2017	
106,832	90,093	69,115	58,915	אוכלוסיה
37,583	30,476	22,633	18,874	יח"ד
45,978	31,973	24,176	21,057	מועסקים

אחוז גידול שנתי ממוצע

2040 - 2017	2030 - 2017	2025 - 2017	
2.6%	3.3%	2.0%	אוכלוסיה
3.0%	3.8%	2.3%	יח"ד
3.5%	3.3%	1.7%	מועסקים

השוואת תרחישים

מודל ת"א

2040	2030	2025	2017	
106,832	90,093	69,115	58,915	אוכלוסיה
37,583	30,476	22,633	18,874	יח"ד
45,978	31,973	24,176	21,057	מועסקים

מסחר	תעסוקה	יח"ד
(אלפי מ"ר)	(אלפי מ"ר)	
179	1,660	48,524

סה"כ

כ- 30% יותר יח"ד
ע"פ גודל משק בית ממוצע של 2.6-2.8



אוכלוסייה גדולה בכ- 20%

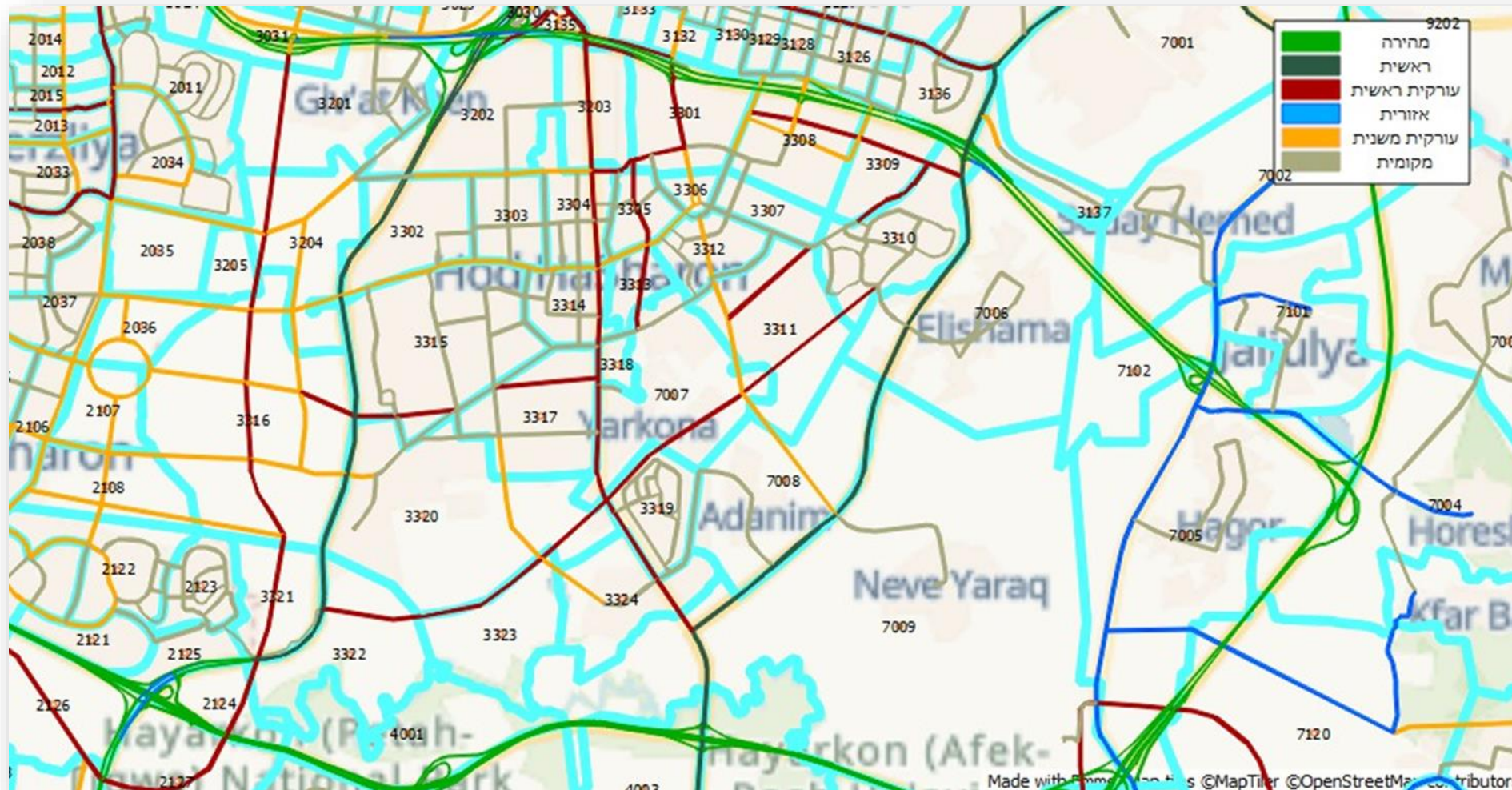
נתוני עירייה

יח"ד		מועסקים		אוכלוסיה		אזור תנועה
נת"ע	מודל ת"א	נת"ע	מודל ת"א	נת"ע	מודל ת"א	
1,167	1,338	3,045	939	3,150	3,452	3319
1,481	4,101	25	2,774	4,000	11,674	3320
0	0	0	0	0	0	3321
0	0	0	0	0	0	3322
3,000	0	1,650	0	8,100	0	3323
0	119	4,425	6,966	0	104	3324
37,673	37,583	44,444	45,978	106,852	106,832	סה"כ

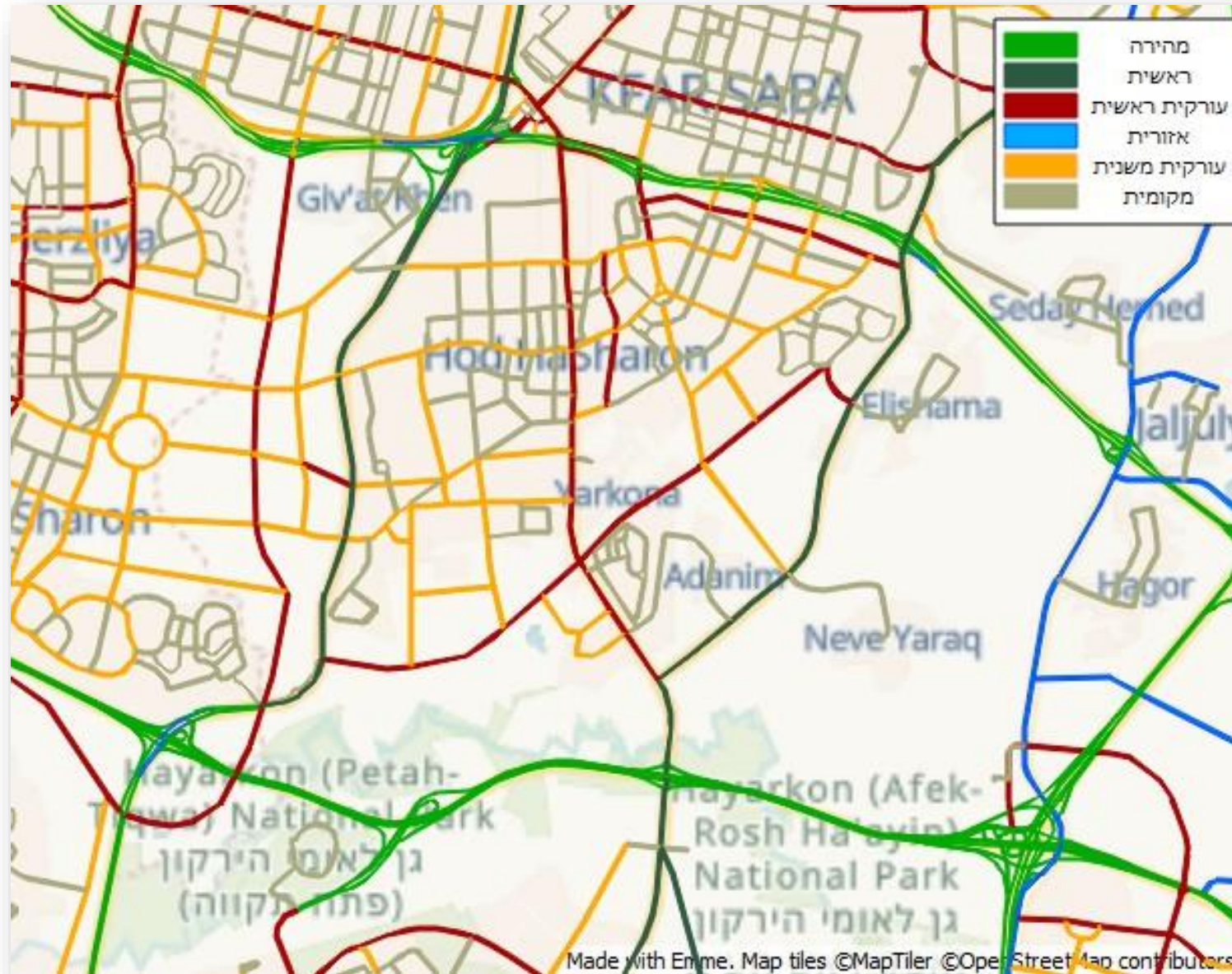
סה"כ כמעט זהים – זניח
חלוקה שונה בין אזורי התנועה
הנחת יסוד של 30% מימוש לתוכניות

תרחיש נת"ע

חלוקה לאזורי תנועה

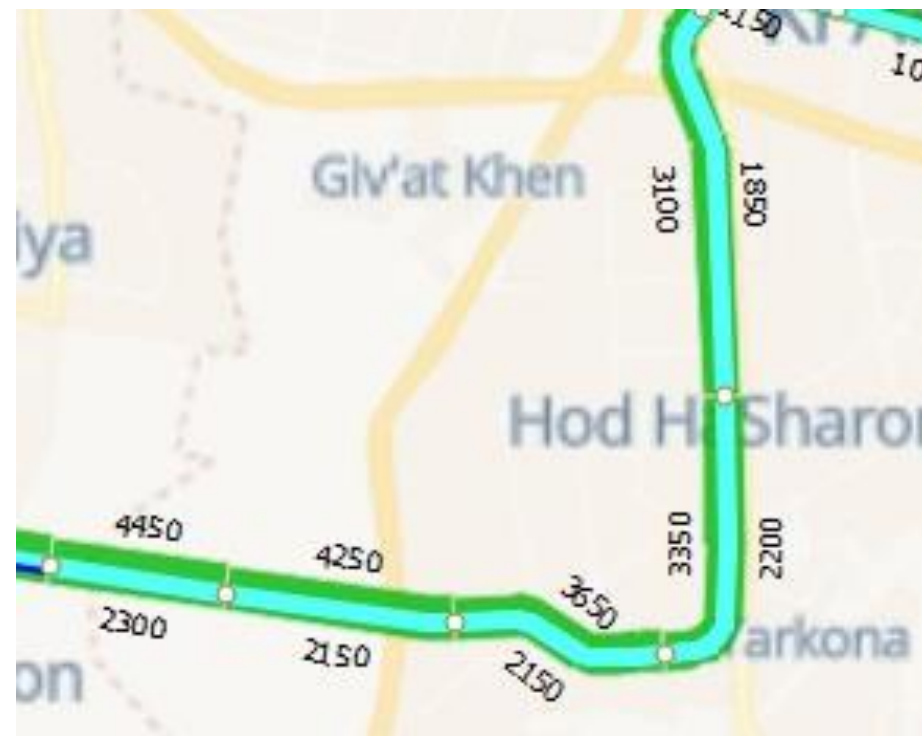


רשת הדרכים





נפחי נוסעים חזויים במטר



מערכת האוטובוסים



הוד השרון

התוכנית התפעולית במסגרת רשת תחבורה ציבורית 2025



המשך העבודה

- סיכום תרחיש פיתוח של העירייה: אוכלוסיה, מועסקים, יח"ד.
ע"פ פריסה באזורי התנועה של המודל
- קידוד תרחיש בסיס של רשת הדרכים בתאום עם העירייה/נורית כספית
- קידוד מערך האוטובוסים ע"פ תוכנית נתיבי איילון + השלמה לתמיכה במטרו
- הרצת המודל ע"פ חלופת המטרו המוצעת ע"י נת"ע
- הפקת תוצאות והצגה לעירייה

ההיבט הכלכלי

בועז סופר, 'רציונל'

מבנה ותהליכי העבודה

- סקירת ספרות ובנצ'מרק (בעיקר מהעולם)
- מקורות ונתונים - סקירת ניתוחים תחבורתיים והנדסיים, השוואות בינ"ל ותובנות מהמחקרים בנושא וכל חומר היקפי מצוות הייעוץ
- בניית מתודולוגיה מובנית ומקובלת (ראה שקף הבאה)
- עלות מול תועלת
- בחינת חלופת העלות ביחס לעלות (חלופת 0)
- בחינת התועלות ביחס לתועלות הקיימות מהתוכנית (חלופה 0)
- האמנם נערכה בחינה נקודתית של הוד השרון או שנערך ציטוט גנרי בהתאם לנוהל זה או אחר?
- מקדמי הקשר בין העלויות לתועלות
- ייתכן שהעלות גבוהה פי 2 אבל התועלת גבוהה פי 4

הגדרת וכימות התועלת הכלכלית (נטו) משינוי התוכנית:

- תועלות מובנות של מטרו ביחס לצפיפות אוכלוסין לקמ"ר
 - השפעה על היקף הפעילות הכלכלית
 - היטלי השבחה, סלילה ותיעול, ארנונה
- מיצוי בניה בכל דונם קרקע (בשימושים שונים) בשל ציפוף שהמטרו יאפשר
- איכות התפוקה הכלכלית
 - תמהיל עסקים איכותי שמושפע ישירות מנגישות (door to door).
 - שכר ממוצע גבוה יותר באזור התעסוקה הרלוונטי
- התייחסות לעלויות נוספות משינוי התוכנית (דחיית לו"ז תכנון וביצוע, הגדלת עלות ההקמה)

אילוסטרציה

**כלל הערך הכלכלי
המוסף משינוי התוכנית
(ברוטו)**

תוספת ערך
כתוצאה
מיעילות
וכדאיות כלכלית
גבוהה יותר
במסגרת
החלופה
המוצעת

ערך כלכלי חזוי
במסגרת התוכנית
הקיימת

תוספת ערך
ממימוש מלוא פוטנציאל השטח
(בינוי) במסגרת חלופה מוצעת

לוחות זמנים

עבודה מקבילית עם כלל צוותי העבודה

- שבוע 1-2 - היכרות, איסוף חומרים על מקבלי ההחלטות
- שבוע 3-4 - גיבוש מתודולוגיה ומבנה לוגי עקרוני להוד השרון ובניית המודל הכלכלי
- תוצר ביניים בבחינת "קריאת כיוון"
- שבוע 5 - טיוטה 0 לצורך שימוש חיצוני
- שבוע 6 – סיכום נוסח סופי כולל הטמעת הערות

