

יום שני 18 ינואר 2021
ה' בשבט, תשפ"א

לכבוד
הוועדה לתשתיות לאומיות
מינהל התכנון
ירושלים

ג.א.ג.,

תת"ל 101/ב' – קו מטרו M1 מקטע צפוני
השגה מטעם עיריית כפר סבא, הועדה המקומית לתכנון ובניה
כפר סבא ומהנדסת העיר כפר סבא

עיריית כפר סבא (להלן: "העירייה"), הועדה המקומית לתכנון ובניה כפר סבא (להלן: "הועדה המקומית") ומהנדסת העיר כפר סבא (להלן: "המהנדסת") (העירייה, הועדה המקומית ומהנדסת תקראנה להלן ביחד: "המשיגים") מתכבדים להגיש את השגתם לתכנית לתשתית לאומית תת"ל 101/ב (להלן: "התכנית" או "קו המטרו" או "התת"ל")

בפתח ההשגה ראוי לציין כי המשיגים מקבלים בברכה את קידום תכנית המטרו והתחנות בתחום העיר כפר סבא ורואים בקידומה של תכנית זו, עוגן לטיוב ושיפור מערכת התחבורה הציבורית תוך הפיכתה למערכת משוכללת ואיכותית כראוי וכמקובל במדינות מתקדמות בעולם, המתפעלות מערכת רבת קיבולת כמו המטרו, אשר יהפוך בעתיד הרחוק לאבן שואבת שתסייע להתחדשותה של העיר וישמש כמנוע צמיחה להתפתחות העירונית ולשמירה על איכות חיים גבוהה.

מזה תקופה ארוכה פועלת הועדה המקומית ללא לאות להפחתת הנסועה העירונית וליצירת מרחב עירוני מיטבי המשלב הליכיות, צל עירוני ותנועות רכות, כגון אופניים, למרחב עירוני איכותי הנתמך בתחבורה ציבורית וזו אף ביקשה להטמיע בהצעת העדכון של תכנית המתאר הכוללת (405-0412890) (להלן: "התכנית הכוללת") את תחנות המטרו ורדיוסי ההשפעה שלהם, תוך שחרתה הועדה על דיגלה כי, היעד המרכזי שעומד לנגד עניה הוא התחדשות עירונית תחילה.

יחד עם זאת, המשיגים מצרים על כך שלדעתם נפלו פגמים קשים בתכנית המחייבים את תיקונה ושינויה מן היסוד, תוך ראיה כוללת מרחבית, וזאת על מנת לשפרה לא רק בעבור תושבי כפר סבא, אלא אף מתוך מטרה לייטב לשפר ולהועיל למרחב התכנון האזורי בכלל.

יאמר כבר עתה כי, התכנית מטילה מגבלות ואזורי התארגנות לציר המרכזי של המע"ר - רחוב ויצמן - ציר אשר עתיד לעבור התחדשות עירונית מאסיבית, ובכך מקפאה את תכנון ופיתוח מרכז העיר. על כן, יש לבצע שינויים בתכנית, לרבות שינוי ההוראות המגבילות שבה, וזאת על מנת ליצור וודאות תכנונית וארגו כלים לרשות המקומית, כך שתאפשר התחדשות עירונית עוד היום.

זאת ועוד, המשיגים מצרים על כך שתהליך העבודה לעתיד כמשתקף ממסמכי התכנית, איננו מתחשב בצורכי העיר, או בשיתוף פעולה עם צוותי הניהול העירוני - היום ובעתיד.

המשיגים סבורים כי התכנית טעונה שינויים מהותיים כגון מיקום שטח תפעול המסילה (להלן: "הדיפוי"), מיקום ו/או הוספת תחנות, שיפורים והבהרות חשובות להוראותיה של התכנית, הן למתווה סופי המוצע והן להתחייבות או אי התחייבות העולה ממסמכי התכנית לתהליכי ביצוע מבוקרים מנוטרים ובשיתוף מלא של הרשות המקומית.

כמו כן, יש לתקן כבר עתה, במסגרת תכנית זו, את תוואי קו המטרו ולהמשיכה עד לקישורה למסילת הרכבת המזרחית - תחנת כפר סבא צפון.

עוד יטען, כי תכנית אסטרטגית זו, פרויקט התשתית הגדול ביותר של מדינת ישראל, חושף את הועדה המקומית לסיכונים כלכליים בגין תביעות פיצויים ותביעות לפי סעיף 197 בהיקף חסר תקדים. לפיכך, נדרש לקבוע בתכנית סעיף שיפוי מלא בגובה של 100% על יזמת התכנית והגורם המבצע – נת"ע – כך שהחבות בתשלום תחול עליה ולא על הועדה המקומית.

בנוסף דורשים המשיגים כי יבוצעו תיקונים בהוראות התכנית, לרבות תיקון ההוראות המקנות גמישות יתר ליוזם התכנית, תיקון הוראות היוצרות חסר וודאות, וכן תיקון הוראות התכנית באופן שיהיו כרוכות שלובות ומשלימות עם תכנית תמ"א 70 ב'.

להלן יפורטו טעמי ההשגה;

יובהר, כי בהתאם להחלטת יו"ר הועדה לתשתיות לאומיות (להלן: "הות"ל"), מיום 29.12.2020 בדבר בקשה להארכת מועד להגשת השגות, ובהתאם לדוא"ל מיום 03.01.2021 של היועמ"ש לות"ל, שומרים המשיגים על זכותם להגיש מסמכים והשלמות נדרשות, הנובעות מחוות דעת מקצועיות שהוזמנו על ידי המשיגים ושיוגשו עד ליום 18.02.2021.

נושאי ההשגה

6	א. התנגדות למיקום הדיפו
6	א(1) תכנון תנועתי כולל של צפון כפר סבא יפגע
8	א(2) גישה מכביש 4 ומניעת גישת רכבי תפעול מתוך הרחובות העירוניים
9	א(3) השפעה הידרולוגית של הדיפו על סביבות כפר סבא ומשטר הניקוז
10	א(4) רדיוסי באר בתחום הדיפו
11	א(5) היבטים נופיים וסביבתיים:
11	א(5)(א) מופע חזותי
12	א(5)(ב) היבט אקולוגי
12	הוראות התכנית חסרות התייחסות להיבטים סביבתיים בשל מחסור נתונים בתסקיר
14	א(6) החלופה חופפת למסדרון האקולוגי
15	א(7) תחמ"ש פתוחה בדפו
15	א(8) מיקום הדיפו בצמידות לשכונת מגורים
17	ב. יש לשנות את מיקום הדיפו ואת התוואי המזרחי
18	ב(1) חלופה צפונית - מחלף איל
20	ב(2) חלופה מזרחית - דיפו באזור כס/50-תעשייה בנימין
22	ג. הארכת התוואי והוספת תחנות
22	ג(1) חיבור למסילת רכבת מזרחית - תחנה באזור תעסוקה כס/50
24	ג(2) שינוי מבנה קצה מזרחי בתכנית המופקדת לתחנת נוסעים יוספטל מזרח
25	ג(3) אלמנט קצה לזרוע המערבית בשילוב תחנת נוסעים המשרתת את השכונה הירוקה - שכונת כס/80
26	ד. קידום ואישור תמ"א 70 והיחס לתת"ל
26	ד(1) תמ"א 70 ב' חייבת להילקח בחשבון בבחירת מיקום הדיפו:
26	ד(2) תמ"א 70 ומרחבי תחנות המטרו:
28	ה. שיפוי והיבטים שמאיים - חובת קביעת הוראות לשיפוי מלא בגובה 100% בגין תביעות לפי סעיף 197 לחוק ונזקים מביצוע העבודות
35	ו. כלליות וגמישות מופרזת של התכניות
38	ז. חוסר בהירות התכנית
40	ח. הפקעות ורישום

- 42 **ט. היבטים קנייניים/נכסיים**
- 42 **ט(1) ייעוד נדחה ותכניות איחוד וחלוקה לעתיד**
- 42 **ט(2) תיעוד, ניטור וחיזוק נכסים פרטיים ועירוניים על חשבון המבצע**
- 43 **ט(3) הוראת הריסה גורפת ותמ"א 38**
- 43 **י. ריכוז סמכויות יתר בידי הות"ל והענקת סמכויות לוועדה המקומית**
- 44 **יא. תיאום לעת תכנון מפורט וביצוע עבודות באמצעות צוות מלווה**
- 45 **יב. קביעת הוראות לחובת תיאום מול תכניות, היתרים ותשתיות**
- 46 **יג. קביעת מועד תפוגה בתכנית**
- 46 **יד. מבנים לשימור בתוואי**
- 47 **יד(1) סקר האתרים לשימור**
- 47 **יד(2) פרק שימור בהוראות התכנית**
- 48 **טו. שטחי התארגנות (ובפרט שטח התארגנות גן הזכרון)**
- 48 **טו(1) הוראות שטחי התארגנות במרקם עירוני בנוי אל מול מרקם פתוח**
- 51 **טו(2) פירוש אתרי התארגנות עיקריים**
- 51 **טו(2)(א) ביטול אתר ההתארגנות על גן הזכרון (אתר התארגנות עבור מפלג sc-18)**
- 54 **טו(2)(ג) אתר התארגנות תחנה 51 – טשרניחובסקי**
- 55 **טו(2)(ד) אתר התארגנות תחנה 52 – תחנת וייצמן**
- 56 **טז. סימון שיטת החפירה בכל מתחם**
- 56 **יז. הוראות לעניין פיתוח המרחב הציבורי:**
- 56 **יז(1) נושאים כלליים**
- 57 **יז(1)(א) תכנון המרחב הציבורי במפלס הקרקע, בתחנות וביניהן**
- 58 **יז(1)(ב) מניעת מטרדים למרחב הציבורי בעת הביצוע:**
- 58 **יז(1)(ג) תכנון וביצוע עבודות בתת הקרקע**
- 58 **יז(2) היבטים תחבורתיים כללי**
- 59 **יז(3) היבטים סביבתיים**
- 60 **יז(4) צל עירוני, סקר עצים ופיצוי נופי**
- 61 **יז(5) תכנית שיקום – תכנית פיתוח וקציבת זמן ביצוע השיקום**
- יח. התייחסות פרטנית לתחנות ותוואי המסילה על רקע תכנון עירוני, דיוק המסמכים וקידום תכנון**
- 62 **יח(1) תחום המסילה באזור התעסוקה המשולש**

63	יח(2) תחנה M51 טשרניחובסקי
64	יח(3) הערות מפורטות לתחנה M52 וויצמן ככר העיר
65	יח(4) הערות מפורטות לתחנה M53 תחנת כפר סבא מרכז
66	לסיכום

א. התנגדות למיקום הדיפו

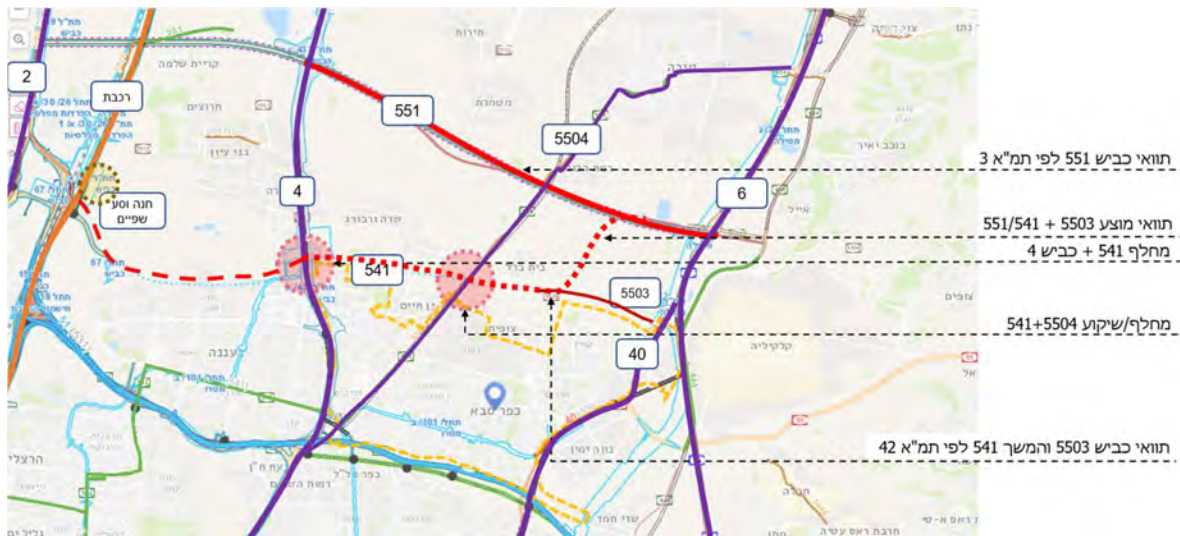
1. קיומו של מתחם תפעולי (להלן: "הדיפו") בקצה הזרועות הצפוניות לטובת תפעול הקווים המשרתים את צפון מערכת המטרו, הינו חשוב והכרחי. ואולם, המשיגים מתנגדים למיקומו וגודלו של הדיפו, כפי שהועבר במסמכים להשגות הציבור.
2. כפי שיובא להלן, מיקומו של הדיפו בתכנית שהופקדה להשגות הציבור טומנת בחובה חסרונות מרובים ואינה מקובלת מכל וכל, בין היתר בשל אי תכנון תחבורתי כולל, והתעלמות היבטי תנועה עירוניים והיבטים סביבתיים (למשל כביש 541 והחיבור לכביש 4).
3. זאת ועוד יש לציין כי מיקומו הנוכחי של הדיפו מתעלם מהבינוי העתידי הצפוי מעליו מכוח תמ"א 70 שבהכנה, בינוי אשר לו יכולות להיות השלכות מהותיות על גבולותיה של העיר כפר סבא ועל העיר עצמה, ובכלל זה נושאי תחבורה, תשתיות והיבטים עירוניים כלליים ופגיעה במסדרון אקולוגי הארצי הגובל בה.
4. אנו רואים בדיפו הצמוד לשכונת המגורים בעיר כשינוי מהותי למרקם החיים של השכונה, בהיבטי רעש, זיהום אור, נופית ובריאות הציבור, כמו גם בסוגיות ניהול נגר עילי העירוני כפי שיפורט בהמשך.
5. יודגש כי נושא מיקום הדיפו הועלה לדיון כבר בשלבים שקדמו לדיון להפקדה, ונעשו מאמצים מרובים להגיע לכדי הסכמה בין העירייה, המועצה האזורית דרום השרון והות"ל על העברת הדיפו לזרוע המזרחית, אשר עומדת בקנה אחד עם בקשתה של עיריית כפר סבא להארכת התוואי לצפון מזרח העיר.
6. כפי שיפורט בהמשך, המשיגים מציעים מספר חלופות להעתקת הדיפו לזרוע המזרחית – חלופה המוסכמת עם כלל הרשויות – חלופת מחלף אייל; לחלופין שתי חלופות במסגרת אזורי התעסוקה כס/50 ובנימין – האחת מוסכמת על ידי עיריית כפר סבא והמועצה האזורית דרום השרון והשנייה חלופת נת"ע.
7. לחילופי חילופין ככל ויחולט לקדם את הרכבת עם תוואי המוצע ודיפו בזרוע המערבית במיקומו הבעייתי הנוכחי, יש לתקן את מסמכי התכנית, על מנת להתמודד עם כל הסוגיות העולות ממיקומו, הכל כמפורט להלן:

א(1) תכנון תנועתי כולל של צפון כפר סבא יפגע

8. מיקום הדיפו מצוי בתחום שטח המסומן לתוואי מתוכנן של כביש 541 מכוח תמ"א 42.
9. הדיפו ממוקם בתחום של אירוע תחבורתי משמעותי, רחב היקף בעל השלכות מיידיות על תכנון ופיתוח יחידות דיור מרובות בעתיד העיר כפר סבא
10. כביש 541 הינו כביש רוחב מזרח-מערב עתידי, נדרש ומחויב לטובת פיתוח של כ 20,000 יחידות דיור בצפון העיר כפר סבא המתוכננות בתחום העיר עבור כ 70,000 תושבים, וזאת במסגרת תכנית תמ"ל 1088 (3,600 יח"ד), תכנית מזרח כפר סבא ופינוי בינוי יוספטל (5,000 יח"ד) ומתחם 6 צפון בן יהודה (9,500 יח"ד)

11. כביש 541 הינו תוואי דרך חוצה מזרח מערב, אשר נועד לשרת הן את המרחב העירוני של צפון המטרופולין, רעננה וכפר סבא, והן את המרחב הכפרי והעירוני מצפון לו, על ידי חיבורו של כביש 6 לכביש 4 ועד למתחם חנה וסע ותחבורה ציבורית בשפיים על כביש 2.
12. מיקום הדיפו בצפון מערב העיר ללא הצגת תכנון כולל של כביש 541, לרבות בחינת עומק של חיבורו לכביש 4 באמצעות מחלף, מסכלת כל אפשרות עתידית לתכנון יעיל אמיתי של המרחב כולו ועתיד לחסום את הצמיחה של יחידות הדיור המתוכננות בכפר סבא, כמפורט לעיל.
13. על כן, וככל שמיקום הדיפו יוותר במיקומו כפי שהוצג במסמכים להשגות, ובניגוד לעמדת המשיגים דכאן, נדרש כי התכנית תכלול תכנון כולל של המרחב, לרבות כביש 541, ובפרט בכל הנוגע לחיבורו לכביש 4. כל תוצאה אחרת משמעותה בהכרח הסטת תוואי דרך 541 צפונה, למרחבים הכפריים ולתוך המסדרון האקולוגי ובכך אף להרחיק תוואי זה ממוקדים עירוניים הזקוקים לו. ראו לעניין זה התייחסותה של נציגת השר להגנת הסביבה מדיון הות"ל מיום ה-22.7.2020 שטענה כי המיקום הנכון לדעתה לדפו הוא חלופה מצומצמת בכפר סבא צפון ויש לשמור על מעבר לכביש 541 (עמ"17 לפרוטוקול הדיון).
14. דרישה זו של המשיגים מתכתבת אף עם דרישתם בכל הנוגע לתכניות הות"ל שבמרחב הצפוני (תת"ל 4/3 א, תמ"א 1/14/א/31 (קידום כביש 551))
15. לעניין זה יוסף כי במסגרת התסקיר השפעה על הסביבה שהוא חלק ממסמכי התכנית (להלן: "התסקיר") נקבע שאין כל מקום להתייחס לתוואי 541 הואיל ותמ"א 42 קובעת כי ניתן להסיטו מציר הדרך עד ל-1,000 מ'. אולם לא כך הדבר, שכן הסטת ציר הדרך 541 לצפון משמעותה שציר זה יעבור בתוך ליבת המסדרון האקולוגי והרחקתו מהמרקם העירוני הזקוק לו. מכאן שללא תכנון כולל המשלב תכנון מיקום הדיפו יחד עם תוואי 541, תפגע בהכרח בחשיבות ובתועלות שטמונות בתוואי 541.

להלן סכמת הדרכים המוצעת :



א(2) גישה מכביש 4 ומניעת גישת רכבי תפעול מתוך הרחובות העירוניים

16. תחום הדיפו סמוך וגובל לשכונת מגורים בצפון מערב כפר סבא, השכונה "הירוקה".
17. תשריט ייעודי הקרקע ונספח הבינוי של הדיפו מתייחסים לגישת כלי רכב לדיפו מכביש מספר 4. הדרך צפונית לקניאל, לרבות החיבור לכביש 4, אינם סטטוטוריים. ואולם, תשריט ייעודי הקרקע מסמן את הדרך על פי ייעוד קיים ולא כדרך מוצעת.
18. מחד, החיבור לכביש 4 הקיים היום בפועל מהווה מוצא חשוב לתושבי צפון מערב העיר, הואיל ושתי השכונות הירוקות נסמכות היום על כניסה אחת בלבד ומוצא זה לכביש 4, אף שמהווה רק יציאה ימינה, נותן הקלה משמעותית לתושבי העיר. מאידך, תת"ל 43/א מציעה למעשה את סגירת הדרך המחברת בין הדיפו, צפונית לרח' קניאל, לחיבור לכביש 4 וביטולה.



19. בשל חשיבות ונחיצות של דרך קניאל, מבוקש כי ככל שלא ישונה מיקום הדיפו, דרך זו תסומן כדרך מוצעת.
20. יש להסיט את הדרך לטובת רכבי התפעול צפונית ולא לצד קריית התקשורת הנבנית בימים אלו. יודגש כי קריית התקשורת כוללת אולפנים וציוד תקשורת אשר סוגיות האקוסטיקה והרעידות כתוצאה מהקמת ותפעול הדיפו והפורטל הסמוך עלולים גם כן להוות קושי עבורם.
- להלן סכמה לדרך תפעול מוצעת (באדום מסומן המוצע בתכנית בצהוב תוואי חדש מוצע):



21. יש לקבוע בהוראות התכנית כי רכבי התפעול לתקופת ההקמה ולתפעול שוטף של הדיפו לא יעברו דרך העיר כפר סבא, כמתוכנן ברח' ספיר ורחוב אנג'ל כי אם אך ורק בדרך תפעול ייעודית מחוץ לרחובות העיר ומרוחק מקריית התקשורת.

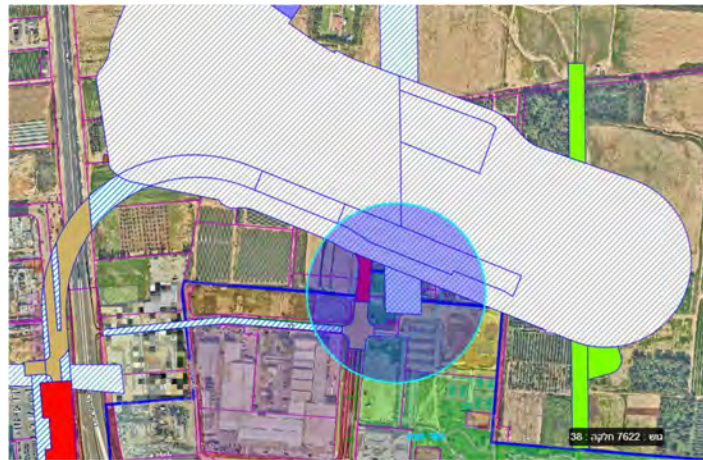
א(3) השפעה הידרולוגית של הדיפו על סביבות כפר סבא ומשטר הניקוז

22. הדיפו המתוכנן ממוקם באגן ניקוז א' של כפר סבא. אגן זה כולל את השכונות הירוקות כס/60 וכס/80 (להלן: "השכונות הירוקות") וכן את שכונת עליה, סירקין ואליעזר (לראיה, במסגרת הקמת פארק כס/80 הוקם שטח איגום – ביופליטר היושב על מוצא הנחל גן חיים).
23. בנוסף לשכונות אלו מתנקזים לאגן זה שטחים חקלאיים רבים מהמועצה האזורית דרום השרון. אגן זה מתנקז לנחל פולג דרך נחל גן חיים.
24. בימים אלה, העיר כפר סבא מצויה בתנופת בניה ותתפתח עוד רבות בעתיד, מכח תכנית מתאר כוללת, באמצעות התחדשות עירונית ובינוי שטחים חקלאיים פנויים בצפון רחוב בן יהודה. בנוסף, גם הישובים הגובלים (המושבים) צפויים לגדול והשטח הבנוי בהם יגדל על חשבון שטחים חקלאיים. הגדלת השטח הבנוי תגדיל את נפחי ועוצמות הזרימה של הנגר העילי.
25. כמו כן, שינויי האקלים אשר הולכים ומתעצמים בשנים האחרונות, ואשר צפויים להחמיר בעשורים הקרובים, גורמים לסופות עוצמתיות יותר בפרקי זמן קצרים, הגורמות להצפות וזרימות משמעותיות ביותר בנחלי הניקוז באזור. לאור אירועי קיצון אלו שחוות ערי השרון בכל חורף בעשור האחרון, יש חשיבות רבה לשמירה על השטחים הפתוחים המהווים מוקדי השהייה וחלחול.
26. טופוגרפית, השכונות הגובלות בשטחים הפתוחים מצפון, מצויים בגובה לא רב מעל השטחים החקלאיים מסביב. משמעות הדבר כי בזמן סופות קיצון נחלי הניקוז לא יכילו את ספיקות הנגר, והשטחים החקלאיים מהווים את שטח האיגום להשהיית וחלחול מי הנגר עד ירידת המפלס הנחלים.
27. הדיפו המתוכנן להיבנות מצפון לשכונות, מתוכנן להיבנות על תוואי נחל גן חיים. על פי התת"ל מועבר נחל גן חיים למובל שיחצה את הדיפו, לרבות שטח איגום והצפה קטן במעלה הנחל, מדרום לשטח הדיפו.
28. על כן, המים שבימים אלה גולשים לשטחים חקלאיים מסביב בעת סופות, יערם לאחור במעלה וישפיע על השכונות הצמודות, אשר טופוגרפית אינן גבוהות משמעותית מהשטחים החקלאיים הצמודים להם. זאת ועוד, בנספח הניקוז המנחה נרשם כי לעת התכנון המפורט תבחן האפשרות להוספת רשת הגנה בכניסה למובל, דבר העלול לגרום להורדת הספיקות הזורמות במובל משמעותית, במידה ורשתות הגנה אלו לא ינוקו באופן קבוע גם בטרם סופות, תגדל סכנת ההצפות.
29. המשיגים יטענו כי לא נערכה בחינה הידרולוגית רחבה ומקיפה על השלכות השינויים הצפויים למשטר הניקוז על פשט ההצפה, על אגני ההשהיה, על השכונות הגובלות ועל מתקן הביו פילטר שהוקם בה. תכנון הדיפו על נחל ניקוז, ללא כל הוראות מחייבות לטיפול בנגר העילי בתחום הדיפו, לצרכי השהיית נגר או אמצעים נוספים לחילול והשהייה, יש בהם להביא לבעיות ניקוז וניהול נגר בתחום צפון העיר כפר סבא, שיהיה קושי להתמודד עמן בהמשך הדרך.

30. לפיכך, נדרש כי תיעשה בחינה הידרולוגית רחבה לפני קביעת מיקום הדיפו, ולחילופי חילופין, באם ישאר הדיפו במקומו המופקד, יש לקבוע הוראות מחמירות לניהול הנגר העילי והשלכותיו לכל סביבתו.

א(4) רדיוסי באר בתחום הדיפו

31. לבינוי שבתת"ל השפעה קריטית על משק המים בכפר סבא. כ-11% מתצרוכת המים לעיר מסופקים מקידוח המכונה "באר י"י" הממוקמת בגוש 7621 חלקה 514 (להלן: "באר י"י"). הבאר הינה באר פעילה ומספקת מי שתיה בכמות לא מבוטלת של כמיליון מ"ק לערך בשנה, בדרך של טיוב מים באמצעות מתקן לטיפול בחנקות, בעידוד רשות המים.
32. הדיפו בחלופה שהועברה להשגות הציבור יושב בתחום רדיוסי באר זו, אשר אסורה בו כל בנייה על פי תקנות בריאות העם (תנאים תברואתיים לקידוח מי שתיה), התשנ"ה-1995 (להלן: "תקנות בריאות העם").



33. בנייה בשטח רדיוס מגן ב' ו-ג' של באר י' עלולה להביא בטווח הקרוב לסגירת הבאר ע"י משרד הבריאות ולפגיעה אנושה באספקת המים לעיר. כאמור לעיל, באר י' מהווה חלק נכבד במערכת אספקת המים לעיר וסגירתה תגרום למחסור במי שתיה בהיקף משמעותי.
34. כמו כן בנית הדיפו בתחום השטחים הפתוחים מצפון לכפר סבא, על פי התכנית שבנדון, עלולה להביא לפגיעה משמעותית בחלחול מי הגשמים באזור זה כמפורט לעיל, נגר זה מהווה מקור לחידוש מי התהום וכפועל יוצא מבניית הדיפו יהיה דלדול העשרת מי התהום של אקוויפר החוף. דלדול זה השפעתו תהא גם בכמות וגם באיכות המים שיסופקו לתושבי העיר המסתמכים על מי בארות. משמעות הדבר בטווח הקצר והארוך היא פגיעה סביבתית ובריאותית מהותית במקור מים חשוב לעיר כפר סבא.
35. ואולם, במסגרת התסקיר או כל תסקיר אחר לא נבחנה השפעת הדיפו על באר זו – לא בתקופת ההקמה ולא בתקופת הפעילות של הדיפו.

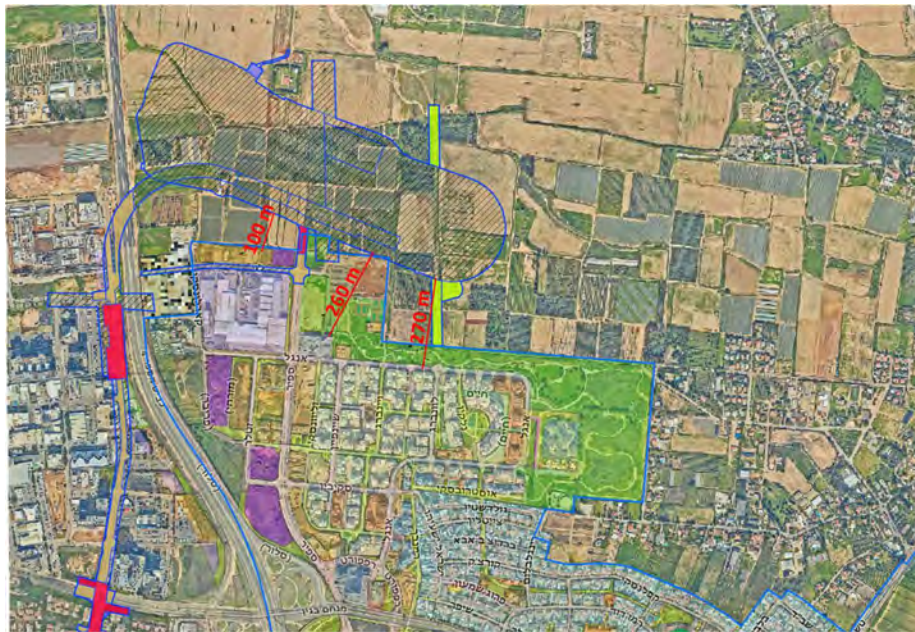
36. לפיכך, מבוקש כי תיעשה בחינה של השפעת הדיפו על באר י' בפרט ועל משק המים בכפר סבא בכלל.

א(5) היבטים נופיים וסביבתיים:

37. מתחם הדיפו המוצע ממוקם מצפון לכפר סבא בשטח חקלאי בתחום המועצה אזורית דרום השרון ממזרח לכביש 4.

38. הדיפו מצוי במרחק של כ- 270 מטר מבתי התושבים ברחוב אנגל, במרחק של כ- 260 מטרים מהמרכז המסחרי השכונתי, במרחק של כ- 195 מטרים מתחום הפארק העירוני (שטח שהינו ירוק מפותח המהווה את ליבת שטחי הפנאי של העיר והשכונה, לרבות מתקני שעשועים ופנאי לילדים), במרחק של כ- 100 מטרים בלבד משטח בייעוד פנאי ומרכז הספורט העירוני ומגרשי הטניס, ובמרחק של כ- 100 מטרים ממגרש מעורב שימושים ציבורי ותעסוקה, אשר בימים אלה בהליכי בנייה של קריית תקשורת ומרכז לימודי לתקשורת (במסגרת תכנית 405-0413989 מאושרת, מיום 2.8.2020 י.פ. 9018).

להלן תשריט הממחיש את מרחק הדיפו מהשכונות/המרכזים המתוארים לעיל:



א(5) מופע חזותי

39. עיון בנספח הבינוי מעלה כי עיקר מזעור המופע הנופי של הדיפו ברצועת גינון צרה העוטפת אותו וגדר/חומה היקפית בגובה 2.60 מ. התסקיר מציין כי המזעור הנופי של המתחם הוא בדרך של תכנון רצועת גינון של עצים. ואולם, הוראות התכנית לא מחייבות דבר לנושא זה, לרבות התחייבות לנטיעות עצים, המרחקים ביניהם, או כל התחייבות היזם לתשתיות הדרושות ליצירת חיץ מגוון אפקטיבי.

40. אם לא די בכל אלה, הרי שלא נעשה כל שיח ותאום מול הועדה המקומית ביחס לבינוי האפשרי מעל הדיפו.

דיפו על רקע תצ"א מתוך נספח הבינוי המופקד :



41. התכנית מחייבת אך ורק הגשת תכנית פיתוח (ללא פירוט מה יכלול) לות"ל, תוך מתן שהות של 30 ימים למהנדס הרשות המקומית ליתן חוות דעתו.
42. נהיר כי המופע החזותי של הדיפו כאתר תפעולי סגור בעצמו ותוכנן ללא ניסיון לשילוב בסביבתו או מזעור השפעותיו על הנוף.
43. דא עקא, שמתחם הדיפו מצוי מחוץ לתחומה המוניציפאלי של העיר כפר סבא ועל כן, לכאורה למהנדס/ת העיר אין אפשרות ליתן חוות דעת בנושא. אם לא די בכל זאת, הרי שמתן 30 ימים ליתן חוות דעת, אינם מספקים.
44. לאור האמור לעיל, והיות ואופיו, תכנונו ופיתוחו של מתחם הדיפו צפוי להשפיע על העיר כפר סבא ותושביה **מבוקש כי תיערך תכנית פיתוח מפורטת כבר בשלב זה. לחלופין, מבוקש כי תיכלל בתכנית הוראה אשר תאפשר למהנדס/ת העיר כפר סבא ליתן חוות דעת לתכנית הפיתוח, וזאת בתוך 90 ימים.**

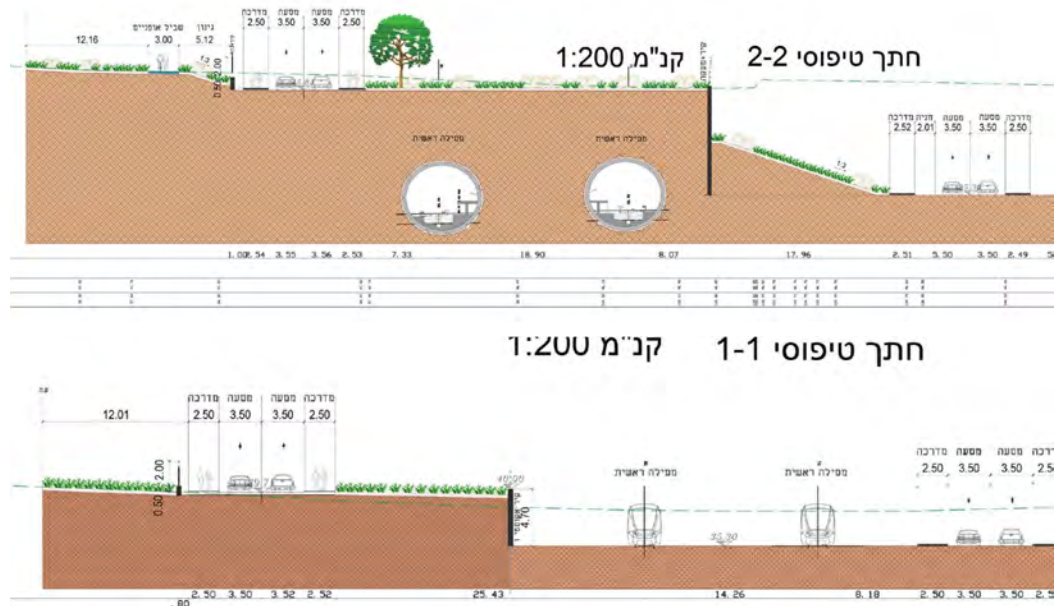
א(5)(ב) היבט אקולוגי

45. הדיפו תוכנן תוך הטיית נחל גן חיים למובל סגור כמענה הידרולוגי לשטח הדיפו, אולם ללא בחינה נרחבת להשפעות מהלך זה.
46. לראייה, בהשוואת החלופות במסגרת התסקיר (טבלה 2.1.2.1.3 להשוואת חלופות הדיפו בתסקיר) לא מופיעה הפגיעה האקולוגית בנחל גן חיים (בחלופות 1.4, ו 1.5) כחלק מניתוח ההיבט הסביבתי בניגוד לפגיעה אקולוגית דומה, אשר החלופות האחרות (חלופות 1.1 ו 1.2) קיבלו ביטוי משמעותי במשקולות התסקיר. אין ספק כי חלופה זו פוגעת אקולוגית בנחל גן חיים, וכן פוגעת משמעותית בניהול הנגר העילי, עד כדי סיכון תושבי הסביבה, ועל התסקיר היה להציב זו במערך ההשוואות החלופות כפגיעה קשה (סימון צבע אדום).
47. לפיכך, **מבוקש כי תיעשה בחינה מחודשת של המשקולות בתסקיר בהתייחס גם לנחל גן חיים.**

הוראות התכנית חסרות התייחסות להיבטים סביבתיים בשל מחסור נתונים בתסקיר

48. בבחינת מקרו של מתחמי הדיפו נרשם בתסקיר כי בעת הפעלת המטרו לא צפויים מטרדי רעש ואיכות אוויר מתפקודו וזאת בשל אמצעי הפחתה נדרשים הננקטים בתכנונו המפורט.

49. כמו כן, בדופן בין האזור התפעולי של המטרו לדופן הדרומית בסמוך לשכונת המגורים, ממוקם פורטל, אלמנט המחבר מפני הקרקע לתת הקרקע, למנהרות הרכבת. לפורטל השלכות הרעש של יציאת הרכבות, מפגע אקוסטי ומפגע נופי של קירות.
50. כל הוראות התכנית והתסקיר לא מציגות את נתוני הרעש, איכות האויר, קרינה וחומרים מסוכנים החזויים מתפקוד הדיפו, ומותירים את הבחינה לשלב התכנון המפורט, ואף חלק ממנו, כגון מפרטי הגנה על תפעול שוטף, רק לעת ביצוע העבודה בשטח.
51. לדוגמא, יתכן כי מתחם הדיפו יכלול חומרים מסוכנים וחומרים מזהמים, והדרישות למניעת זיהום וסכנה היא הכנת מסמך סביבתי שיוגש בשלב התכנון המפורט. תכנון מפורט זה לא יובא להתייחסות ובקרה של הרשויות הגובלות. לדוגמא, לא מוגדרים במסגרת הוראות התכנית כיצד יטופלו קרקעות מזוהמות בתוואי בכלל ובאזור תע"ש בפרט. היתכן כי קרקעות אלו יטופלו במסגרת שטחי התארגנות משמעותיים? אם כן, קיים פוטנציאל שלאחר הדיפו ייובאו קרקעות מזוהמות מהסביבה הקרובה, למשל אדמות תע"ש.
52. זאת ועוד, סדרת החתכים המצורפת לנספח הבינוי רק מדגישה את חוסר הטיפול בממשקים ובמראה של המתחם האמור, לרבות קיר אקוסטי המסתיים הרבה מתחת לקו הגובה של המבנים הגובלים, אשר לא ניתן כל מענה אקוסטי לתושבי שכונת המגורים.



53. בבחינת מסמכי התסקיר וכל שיטת בחינת החלופות, שעל בסיסו נבחר מיקום הדיפו, זוהו פגמים יסודיים המחייבים תיקונו והשלמתו לצורך בחינה נוספת של החלטות חשובות אלו כגון מיקום הדיפו. להלן יטען כי שיטת הבחינה של החלופות לתכנית על ידי "שקלול ניקוד יחסי" פגומה וחסרה; התסקיר חסר התייחסות מפורטת להיבטים נופיים, בחינת הקריטריונים הסביבתיים חסרה, חלקית ולא אחידה; בחינת פוטנציאל זיהום האויר לעבודות הבנייה חלקית וחסרה; ממצאי תחשיב הרעש שהוצגו בתסקיר לשלב עבודות הבניה שגויים ומטעים; התסקיר שותק ומתעלם מצורכי איכות הסביבה בטיפול בעודפי עפר ופינויים ועוד. **ומשכך, התייחסות התסקיר למתחם הדיפו לקויה והוראות התכנית המוצעת חסרות כלליות המחייבות את העתקתו או**

לחילופי חילופין את צמצום שטחו. כל האמור לעיל ועוד יורחב במסגרת הרחבת הטיעונים עם השלמות חוות הדעת שיוגשו בהמשך. (בהתאם לאורכה שניתנה על ידי הות"ל להשלמות חוות הדעת מקצועיות והרחבות נדרשות)

54. כמו כן, **נדרש במסגרת התכנית לבחון במודלים שונים את כל ההיבטים הסביבתיים ולקבוע מדדים ברורים בהם יידרש תפעול הדיפו לעמוד, כמו גם סל פתרונות לאמצעים למזעור המטרדים, שיעודכנו בסמיכות לעת הוצאת ההיתרים וההרשאות.** כמו כן, מבוקש כי עדכון האמצעים למזעור המטרדים יובאו להתייחסות הציבור.

55. **לפיכך, נדרש כי חלופות הדיפו יבחנו מחדש בגישה אחודה ושיוויונית תוך מתן משקולות סביבתיים ראויים ומלאים.**

א(6) החלופה חופפת למסדרון האקולוגי

56. בהתאם לתכנית שפורסמה להשגות, הדיפו המתוכנן סותר תכניות מתאר ארציות מחוזיות בכל הנוגע לשטחים פתוחים והוא אף צפוי לעבור במרכז המסדרון האקולוגי. המדובר בשטח המיועד לחפירה עצומה, של מטרים רבים מתחת לפני הקרקע הטבעית, וכל זאת לצורך הקמת הדיפו.

57. ייעוד הקרקע עליו מוקם הדיפו על פי תמ"א 35 הוא מרקם שמור ומשולב, ורק חלק קטן ממנו במרקם לפיתוח עירוני. כמו כן, האזור, על פי תמ"א 35, נמצא בתחום מרחב נוף חקלאי אשר בו מתבטאת הזיקה בין החקלאות לסובב ומקומה של החקלאות בהוויית רוח המקום והזמן. על פי התמ"מ 21/3 השטח מוגדר אזור חקלאי/נוף כפרי פתוח.

58. שטח הדיפו מסומן על שטח למסדרון אקולוגי ארצי במסגרת תמ"מ 50/21/3 (בהכנה לפי סעיף 57 לחוק). תמ"מ 50/21/3 היא תכנית למסדרון האקולוגי של מחוז מרכז, אשר מטרתה לשמור על רציפות אקולוגית ארצית, מתוך מטרה למזער בשטחים אלו השפעות שוליים ונזקי תכנון של בין היתר זיהום אור רעש ואבק - כשטח מסדרון אקולוגי ארצי (סימון בכחול לבן).

59. לפיכך, מיקומו של הדיפו צפוי לפגוע לא רק פגיעה בלב המסדרון האקולוגי כי אם גם בשוליו ובכך להרחיב את תחום הפגיעה האקולוגית.

60. לא זאת אף זאת, חלקו המערבי של הדיפו (חלופה 1.5 בתסקיר), מתוכנן על מסדרון אקולוגי שהינו צוואר בקבוק אקולוגי ממזרח-למערב, בין נחל צופית לנחל רעננה. באזור זה, רוחב צוואר הבקבוק כיום הוא 650 מ' בלבד (בין הבתים הדרום-מזרחיים של בצרה ומתחם SAP באזור התעשייה רעננה צפון). הקמת הדיפו במיקום זה תצר את צוואר הבקבוק ב-70% לרוחב של 200 מ' בלבד. מציאות זו, בשילוב העובדה שכביש 4 יאפשר רק מעבר תחתי של בע"ח בצוואר בקבוק אקולוגי זה (מעבר זה ממילא צופן בתוכו חסרונות מרובים), בפועל יביאו לסגירתו של צוואר הבקבוק אקולוגי. משום מה, למרות פגיעה אנושה זו במסדרון וצוואר בקבוק אקולוגי אזורי, בטבלה 2.1.2.1.3 להשוואת החלופות, פגיעה אקולוגית זו מסומנת בצהוב (פגיעה בינונית) ולא באדום (פגיעה קשה).

61. חסימה זו של המסדרון האקולוגי לראייתנו עלולה להוביל לפגיעה קשה בתפקוד המסדרון ומשם להשפיע על כל תפקוד מהערכת האקולוגית הרציפה לה עד לכדי קריסתה.

62. לפיכך, אנו סבורים שהעברת הדיפו למיקום אחר, כפי שיוצע להלן, עומדת בקנה אחד עם תכניות המתאר הארציות והמחוזיות ועל כן נדרשת והכרחית. לחלופי חלופין, נדרש לצמצם את תחום הדיפו ככל הניתן.

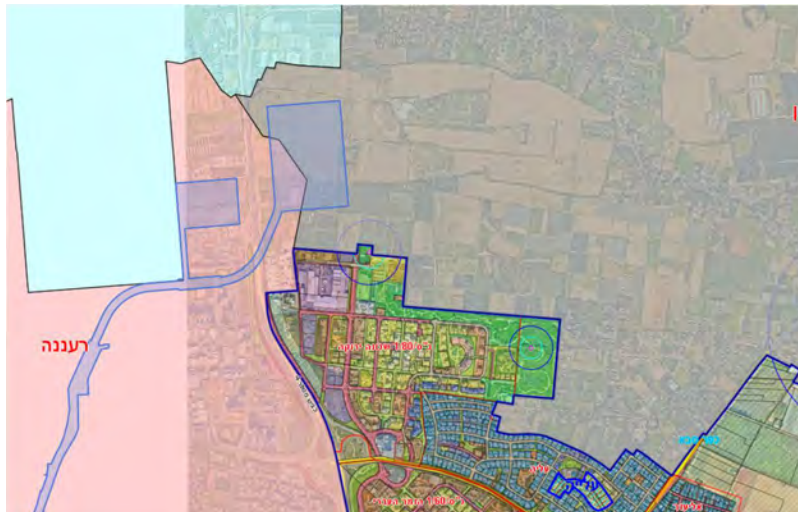
א(7) תחמ"ש פתוחה בדפו

63. הדיפו כולל רכיבים תפעוליים לרבות תחמ"ש עילי בגודל של כ- 4 דונם, אשר לצדו מתוכננת תחנת גנרציה לצורך אספקת חשמל בעת חירום.
64. הואיל והתחמ"ש מתוכנן להיות תחמ"ש עילי, על כל המשתמע מכך, הרי שמימושה של תמ"א 70ב' מוטל בספק.
65. על כן, נדרש כי הוראות התכנית יפרטו באופן חד משמעי כי התחמ"ש תהא תת קרקעית.

א(8) מיקום הדיפו בצמידות לשכונת מגורים

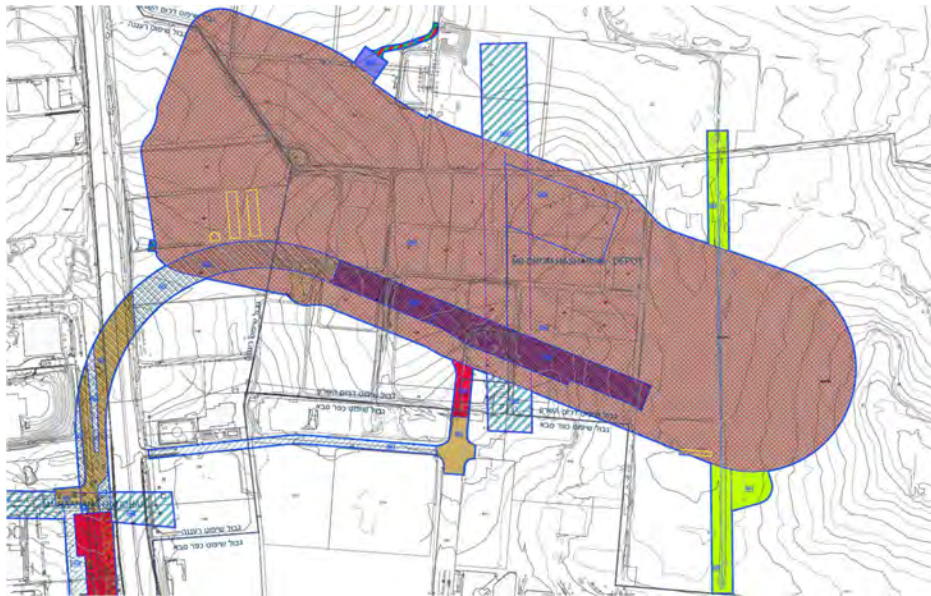
66. מיקום הדיפו המוצע כפי שפורסם במסגרת סעיפים 77 ו- 78 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה, 1965 (להלן: "החוק") סומן למרחק של כ- 190 מטר מגבולה המוניציפאלי של העיר כפר סבא ובמרחק של כ- 580 מטר מבתי התושבים בעיר ושטחו היה קטן משמעותית ממדי הדיפו כפי שהופקד, והוא עמד על כ- 180-200 דונם. דיפו זה היה למעשה אחד משני מתחמי דיפו קטנים. האחד סומן ממזרח לכביש 4 והשני סומן ממערב לכביש 4.

להלן תשריט מיקומי הדיפו כפי שפורסמו במסגרת סעיפים 77 ו- 78 לחוק על רקע תצ"א :



67. ואולם, במסגרת התכנית שהועברה להשגות הציבור, סומן דיפו אחד בגודל של 370 דונם בקצה הזרוע המערבית, הגובל בצפון מערב העיר בצמוד לשכונת מגורים כפר סבא הירוקה (תכנית כס/80א), אשר ברובו על שטחים חקלאים של המועצה האזורית דרום השרון, אך יושב גם בתחומה המוניציפאלי של כפר סבא.

להלן תשריט יעודי קרקע של הדפו שהופקד:



68. המדובר בדיפו, מוסך עצום מימדים שהיקפו והפעולות שיבוצעו בו, יהיו על פי כל ההנחות, לצורך תפעול וטיפול רציף של קווי רכבת תחתית, לרבות מסלולי הרצה, וסה"כ ישמש לתפעול ודירור של כ-68 רכבות. הלכה למעשה, תהא פעילות רציפה של הדיפו יום וליל, 24 שעות ביממה שבעה ימים בשבוע.

69. בהעדר תיאום ותכנון הדיפו עם תמ"א 70, כפי שפורט לעיל, הרי שהאמור בהקמת אזור תעשייה על מפתן דלתם של תושבי השכונה הירוקה כס/80, עלול לחשוף אותם לזיהום אויר, למטרדי רעש, זיהום אור, חומרים מסוכנים, פסולת, רעידות, ומטרד סביבתי מתמיד של תנועת רכבות המגיחות מפורטל הגובל ישירות בשכונת המגורים, לתנועה עילית. בנוסף, רכבי תפעול, גנרטורים מופעלים בדיזל ועוד. וזאת מבלי להזכיר את המפגע הנופי וחסידת המבטים למרחק של שכונה הגובלת על פי כל התכניות בשטחים חקלאיים פתוחים.

70. כל זאת ועוד, הרי שעל פי הוראות התכנית, על שטח הדיפו חלים גם כל השימושים המותרים באתרי התארגנות, לרבות שימוש כאתר התארגנות כללי לצורך הקמת קו זה או קו מטרד אחר, בו ניתן ב 370 הדונם המבוקשים להקים מתקנים זמניים, מתקני טיפול במים, מפעלים לייצור בטון ומוצרי בניה אחרים, קווי ומתקני תשתית אחרים, אחסון וריכוז לצורך החפירה ומתקנים לבדיקה וטיפול בעודפי עפר.

71. כלומר ישנו פוטנציאל למתחם בנייה עצום המייצר מטרדים משמעותיים לכל סביבת המגורים הסמוכה לכל שנות הקמת כל קווי המטרד וזו איננה מוגבלת בזמן.

72. במידה ובמהלך שנות הקמת המטרד יפנו עודפי עפר מתהליך כריית המנהרות לאתר הדיפו, תושבי כפר סבא הירוקה עשויים להיחשף לזיהום של אבק מזוהם ו/או גזים רעילים שיפלטו מעודפי עפר מזוהם שמקורו בכריית המנהרות והתחנות בשטחי תע"ש וסביבתה.

73. ככל ועודפי העפר יושארו במקום תקופה מסוימת ללא טיפול, חלחול של מי גשמים או הרטבה (נגד אבק) הדבר יביא לזליגת מזהמים לתוך הקרקע בסמוך לשכונת המגורים ובאזור של בארות פעילות.

74. לפיכך, ככל ובניגוד לכל הצעות שינוי התוואי מחליטה הות"ל לאשר את מיקומו הנוכחי, מבקשים המשיגים כי ירשם בהוראות התכנית כי לא יותר באתרי התארגנות בעיר ובאתרי התארגנות גובלים כדוגמת הדיפו לטפל בקרקע מזוהמת, ואף לא לשנע קרקע מזוהמת אל או מאתרים אלו דרך רחובות העיר.

75. לא רק תעשייה לתחזוקת המטרו השוטפת, כי אם גם מפעל בנייה וייצור חומרים בגודל 370 דונם לשלבי הבנייה, לשנים רבות, וכל זאת אל מול שכונת מגורים קיימת ועיניהן של משפחות רבות המתגוררות על מי מנוחות בשכונה הירוקה בבניה רוויה בגובה עד כ 17 קומות, אשר תוכננה בקצה תחום פיתוח העירוני ואל מול שטחים חקלאיים/נוף כפרי פתוח על פי תמ"מ 21/3 תכנית המתאר המחוזית.

76. נצפתו אם כך של המתחם איננה מתחת לגובה מבנים כפריים צמודי קרקע כי אם בקו נצפות ובחשיפה ישירה למטרדים העשויים להיגרם מתפעולו, באופן ישיר על מאות דירות הפונות לכיוון צפון. משפחות אשר יחשפו באופן יומיומי למטרד נופי ולמטרדים המפורטים לעיל. לחשיפה זו יש השפעה שלילית מצטברת אשר בתורה מעלה את העקה (סטריס) ועלולה להביא לתוצאי בריאות שליליים, כפי שמפורט בחוות הדעת של ד"ר אולנובסקי וד"ר מדר.

77. זאת ועוד, כעולה מן התסקיר, עבודות התחזוקה הכבדות של קו 1M עתידות להתקיים בדיפו הדרומי בראשון לציון ולא בדיפו מצפון לכפר סבא.

78. ככל ומיקום הדיפו לא ישונה, כמבוקש מטה, מבוקש כי תוכנס הוראה בתת"ל המדייקת את השימושים בדיפו מצפון לכפר סבא, כך שלא יכללו עבודות תחזוקה כבדות ויפורטו באופן ספציפי כל המתקנים הדרושים לתפעול המטרו המותרים להפעלה בדיפו צפונית לכפר סבא.

79. לפיכך, סבורים המשיגים כי מיקום הדיפו כמתואר לעיל, בשים לב לממדיו, לגודלו, אופיו, תפקודו ומטרותיו אינו ראוי.

ב. יש לשנות את מיקום הדיפו ואת התוואי המזרחי

80. לעמדת המשיגים יש לשנות את מיקום הדיפו מהזרוע המערבית לזרוע המזרחית וכן יש לשנות את תוואי הזרוע המזרחית, שטומן בחובו מימוש פוטנציאל הנגשת המטרו למרחב עירוני ציבורי גדול יותר ומשמעותי, תוך ייעול אזורי תעסוקה משמעותיים של צפון מחוז מרכז.

81. להלן תפורטנה שתי חלופות למיקום הדיפו שיש בהן להוסיף שתי תחנות משמעותיות ולשנות את מיקום המפלגים באופן שיטיב עם העיר מחד ומאידך יבטל את אלמנט הקצה של הזרוע המזרחית, הפוגע בצוואר הבקבוק של המסדרון האקולוגי החוצה את העיר, תוך העתקתו לקצה הזרוע המערבי.

82. באמצעות שינוי התוואי, ניתן יהיה להנגיש את המטרו לכל צפון מזרח השרון, לרבות לערים כטירה וטייבה, כוכב יאיר, צור יגאל, וצור יצחק הסובלים ממצוקה תחבורתית קשה.

83. הועדה המקומית כפר סבא סבורה כי העברת הדיפו לזרוע המזרחית היא החלופה המיטבית, כפי שסברו גם רבים מחברי הות"ל.

84. ראו לעניין זה למשל דיון הות"ל מיום 22.07.2020 שם נאמר על ידי נציג ארגון הרווחה, מר עופר לרנר, בדיון הפנימי של הות"ל ולפיו הוא "סבור כי הדפו צריך להיות בשלוחה המזרחית של כ"ס ולאפשר חיבוריות למסילה המזרחית לצורך פיתוח כלל המרחב" (עמ' 17 לפרוטוקול הדיון).

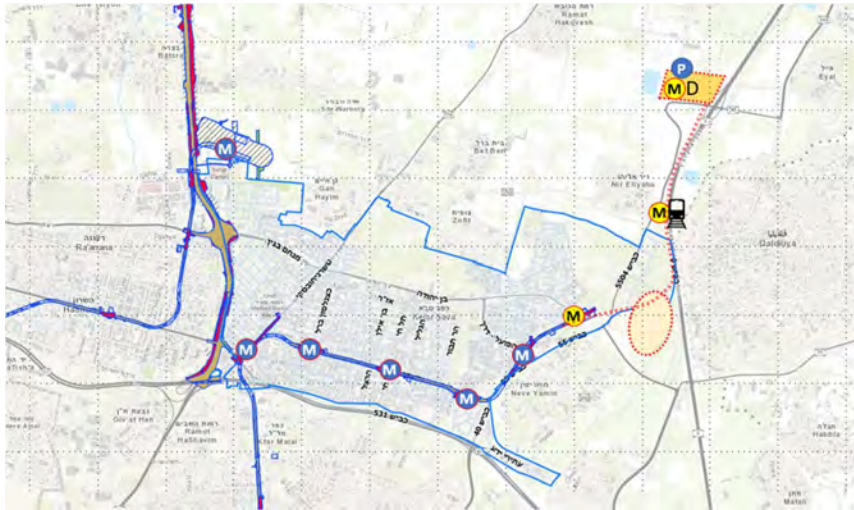
85. אף נציגת שר החקלאות, הגב' חגית ברנר, מציינת כי "חלופת הדיפו שהציעה המוא"ז דרום השרון עדיפה על החלופה שהוצגה ומבקשת להגיע להסכמות עם דרום השרון וכפר סבא" (עמ' 17 לפרוטוקול הדיון).

86. כמו כן, נציג שר הפנים, מר אלעד לב, גרס כי " נדרש חיבור למסילה המזרחית בתכנית זו שיאפשר חיבור המטרופולין לצפון הארץ.... הדפו בכפר סבא צפון נותן מענה תיפעולי אבל זה לא נותן מענה תכנוני וכלכלי" (עמ' 17 לפרוטוקול הדיון).

87. להלן תפורטנה שתי חלופות למיקום הדיפו, ואיתם תוספת תחנות לתוואי המזרחי.

1) חלופה צפונית מחלף איל – בסמיכות לטירה

2) חלופת אזור תעסוקה בנימין - כס/50



ב1) חלופה צפונית - מחלף איל

88. הועדה המקומית מבקשת לבחון חלופה מזרחית לדיפו, ברביע הצפון מערבי של מחלף איל, אשר מוסכמת על ידי המועצה האזורית דרום השרון ועיריית כפר סבא, וזוכה בתמיכה של הרשויות מצפון.

89. ביום 18.12.19, קיבלו מנהל התכנון, נציגי הות"ל, נציגי משרד האוצר ונציגי משרד התחבורה החלטה לפיה קו המטרו יוארך לכיוון מסילת הרכבת המזרחית אך כתכנית משלימה ונפרדת מתכנית תת"ל.

90. העברת הדיפו מהזרוע המערבית לזרוע המזרחית עולה בקנה אחד עם ההסכמה התכנונית לחיבור המטרו למסילת הרכבת הכבדה המזרחית, כפי שעלתה בדיון מיום 18.12.19.

91. בחלופה זו מוצע כי תוואי הקו המזרחי ימשיך בתת הקרקע עד לתחנת הרכבת כפר סבא צפון במסילה המזרחית, לטובת ממשק עם הרכבת הכבדה העתידית. התוואי יחצה את המסדרון האקולוגי בתת הקרקע משכונת יוספטל במערב, עד לתוואי מקביל לכביש 6 במזרח, במסגרת תחום כס/50. כ- 400 מ' לפני ממשק עם תחנת הרכבת הכבדה, תעלה הרכבת בפורטל לתוואי עילי, ותחנות

הרכבת יפגשו בתחנות עיליות. מנקודה זו תמשיך המסילה בתוואי על קרקעי מקביל לתת"ל 22 עד להקמת דיפו בקצה הקו במחלף איל, לרבות תחנת נוסעים לשירות הפריפריה, ובכלל זה טירה, טייבה, כוכב יאיר וצור יגאל, אשר תכלול גם חניון חנה וסע.

להלן סכמה המשלבת את תוואי 1M ואת תוואי המסילות הכבדות:



להלן סכמה של שינוי התוואי מקצה הזרוע המזרחית המופקד ועד לתחנת הרכבת הכבדה:



92. במסגרת הצעה זו הרי שהתחנות כולן ממוקמות על תוואי הרכבת באופן רציף והדיפו יהיה המשכי לתוואי המטרו ולא בסטייה ממנו. משמעות הדברים היא כי תושג תחנה נוספת נדרשת ומיקום הדיפו לא יהיה בסטייה ממנו, ולא יקשה על תפעולה השוטף של הרכבת. לעניין זה יודגש, כי

המרחק בין צפון כס/50 ומיקום מתחם המסילה המזרחית למחלף איל הוא כ 1.7 ק"מ תוואי על קרקעי והמרחק מאלמנט הקצה ביוספטל הוא כ 2.0 ק"מ תוואי, מתוכו כ 1.6 ק"מ לפחות תת קרקע. אין עוררין כי המדובר בתוספת זניחה ביחס לתועלות הצומחות בשינוי תוואי זה.

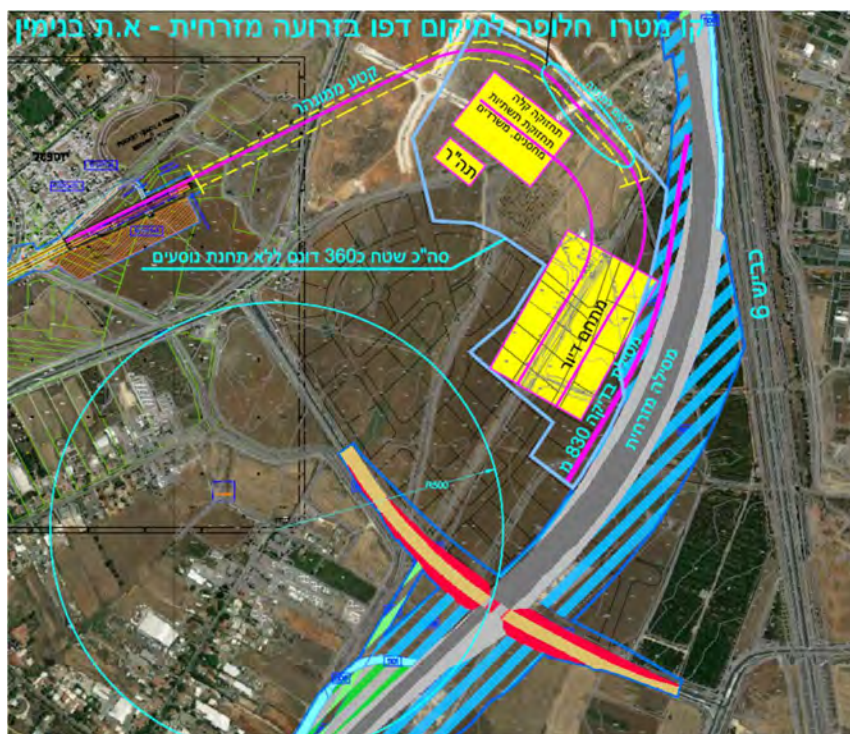
93. לאור האמור לעיל, הרי שלעמדת המשיגים חלופת אייל הינה החלופה המיטבית למיקום דיפו בצפון הקו, הן בהיבטים תפעוליים ותפקודיים של הקו והן לאור ההיבטים החברתיים והדמוגרפיים.

ב(2) חלופה מזרחית - דיפו באזור כס/50-תעשייה בנימין

94. במסגרת החלטת הפקדה ניתנה לעירייה ולמועצה האזורית דרום השרון אורכה לפעול להשגת הבנות ביחס לחלופה מוסכמת למיקום הדיפו בזרוע המזרחית.

95. במסגרת הזמן הקצוב הגישו הרשויות חלופה מוסכמת הנמצאת חלקה בתחום כפר סבא וחלקה בתחום המועצה אזורית דרום השרון, על שטחים מיועדים לתעשייה ולתחבורה שטרם מומשו (להלן: "**החלופה המוסכמת**").

מצ"ב החלופה שהוצגה במסגרת הישיבה עם נציגי הות"ל ונת"ע ביום ה' 16.8.20 :



96. החלופה המוסכמת, בגודל של כ- 350 דונם, כוללת את כל מתקני הדיפו המוצעים באזור התפעול המערבי על פי הקריטריונים הבסיסיים שנשלחו על ידי צוות הות"ל. חלופה זו נבחרה על ידי צוות הות"ל ונת"ע, ובמסגרת מכתבם מיום 03.09.2020, קבעו שאין היתכנות לחלופה זו מסיבות תפעוליות, הנדסיות והיבטים תכנוניים מרחביים. עם זאת, הציע צוות התכנון, חלופה דומה (להלן: **"חלופת נת"ע"**).

להלן תוצגנה 2 החלופות באזור תעשייה בנימין וכפר סבא מזרח: האחת חלופה מוסכמת בין העירייה לבין המועצה האזורית דרום השרון (הקו השחור) והשנייה חלופת נת"ע (הקו הלבן):



97. המשיגים מודיעים בזאת כי אינם מתנגדים לחלופה המוסכמת בין הרשויות ואינם מתנגדים לחלופת נת"ע, זאת על אף התנגדותה הראשונית שבאה לידי ביטוי במכתב משותף מיום 10.9.2020. ככל שחלופת נת"ע עומדת על פני חלופה המופקדת בצפון מערב העיר (והחלופה המוצעת צפונית למחלף איל נדחית), יש להעדיף את חלופה זו באזור בנימין, ובתנאי שאיננה מסכלת את חיבור קו הרכבת למסילה המזרחית.

98. יובהר, כי שתי החלופות הללו אינן מסכלות פיתוח כלכלי עתידי של המועצה האזורית דרום השרון הואיל ומנהל התכנון מקדם בימים אלה התכנון תמ"א 70 מפורטת – בינוי מעל מתחמי הדיפו של מערכת המטרו, במסגרתו הצהירו על קידום תכנון ובינוי מעל הדיפו. תמ"א 70ב, אשר עתידה להיות מפורטת, קשורה בעבותות בתכנית התת"ל ותבחן את פוטנציאל הבינוי האורבני מעל מתחמי דיפו של מערכת המטרו במטרופולין גוש דן כחלק בלתי נפרד מפיתוחם, ומכוחה ניתן יהיה להוציא היתרי בניה, אשר משמעותן הקמת קרקע מלאכותית מרחפת לשימושים עירוניים סחירים וציבוריים. ההזדמנות כפי שהוצגה על ידי מנהל התכנון בועדת העורכים, ביום 29.6.2020, הייתה לייצר בנייה רבת שימושים על גג הדיפו כדי לשלב אותה במרחב העירוני ולהפוך חולשה ליתרון ולמנף את מתחם הדיפו לסביבה עירונית חיה ו"משלמת ארנונה".

99. יודגש כי אזור תעסוקה בנימין הנו אזור תעסוקה מאושר תב"עית מכוח תכנית שד/160 מאושרת מיום 9.11.2000 (י.פ. 4932), וקרקעות בבעלות ושיווק המדינה, אך נכון ליום זה איננו אזור תעסוקה מפותח והעבודות בו טרם החלו.

100. לפיכך, והואיל וטרם נבנה בפועל אזור תעסוקה בנימין, יש לקשור את הפקדת תכנון הדיפו עם התכנון המפורט שייעשה מעליו, לרבות הבנייה בו, כך שיינתן המענה התכנוני והכלכלי לאזור האמור, ועדיף שעה אחת קודם ובוודאי טרם תחילת בניית אזור התעסוקה.

101. הזכויות של אזור בנימין הנן כ 100% - 160% ברוטו, זכויות נמוכות לכל הדעות לאזורי תעסוקה היום. באמצעות תמ"א 70ב המפורטת לבנייה מעל מתחמי הדיפו, ניתן יהיה לפצות ולהרחיב את שטחי הבנייה של אזור בנימין ושל שטח הדיפו.

102. יושלם, כי ככל שהות"ל תמצא כי יש לאמץ את חלופת אזור בנימין, הרי שעמדת המשיגים היא כי יש לכלול את שטח חלופת אזור בנימין בגבולה המוניציפאלי של העיר כפר סבא, וזאת במסגרת ועדת גבולות, תוך שתהא חלוקת הכנסות מוסכמת בין המועצה האזורית דרום השרון לעיריית כפר סבא. מהלך זה הוא ראוי הן תכנונית והן מוניציפאלית לשתי הרשויות. לעניין זה מבוקש כי הות"ל תכלול המלצתה לשינוי הגבולות בהחלטת אישור התכנית.

ג. הארכת התוואי והוספת תחנות

103. שינוי מיקום הדיפו הנדרש על ידי הרשויות המקומיות, כולל אפשרויות לייעול התוואי והתחנות.

104. במסגרת זו מבוקשים שלושה תיקונים כמפורט להלן:

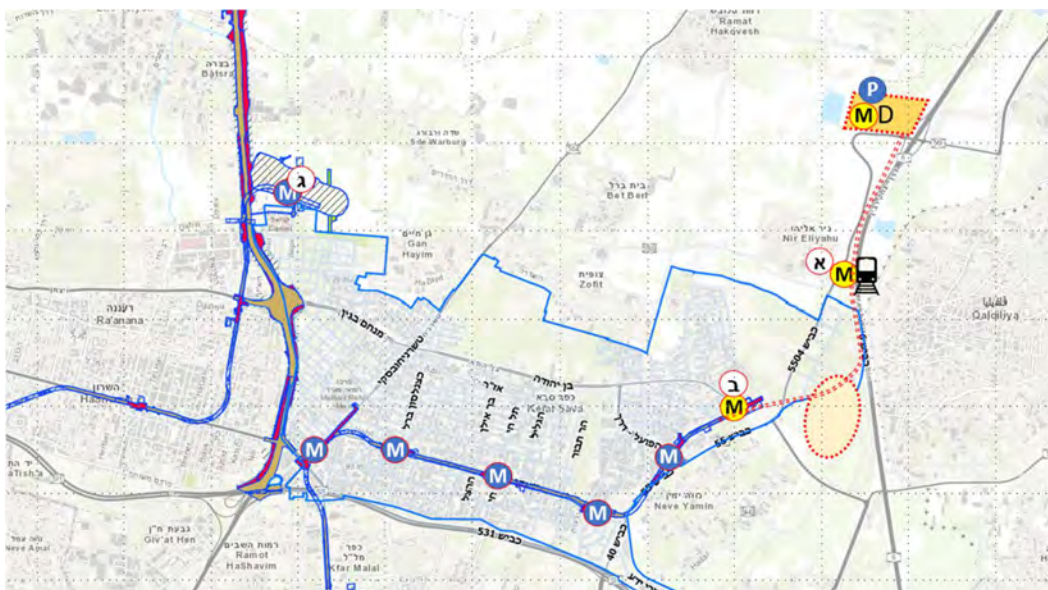
א. חיבור למסילת רכבת מזרחית - תחנה באזור תעסוקה כס/50.

ב. שינוי אלמנט קצה מזרחי לתחנת נוסעים יוספטל.

ג. אלמנט קצה לזרוע המערבית בשילוב תחנת נוסעים המשרתת את כס/80.

להלן סכמת התיקונים המבוקשים (שלושת התחנות מסומנות על פי אות א-ב, מיקום עקרוני לדיפו

סומן באות D)



ג1) חיבור למסילת רכבת מזרחית - תחנה באזור תעסוקה כס/50

105. לאורך כל ישיבות תיאום התוואי, דרשה העירייה כי הרכבת מטרו תתממשק עם קו הרכבת הכבדה העתידי – ה"מסילה המזרחית" במתח"מ הגובל בצפון מזרח העיר לאזור תעסוקה כס/50, בתחומי מועצה אזורית דרום השרון, וזו לא בכדי.

106. מנהל התכנון ונציגי הות"ל נציגי משרד האוצר משרד התחבורה קיבלו החלטה, עוד ביום 18.12.2019, כי קו המטרו יוארך לכיוון מסילת הרכבת המזרחית, אך מסיבה לא ברורה קבעו שיהיה מדובר בתכנית משלימה לתת"ל 101ב ונפרדת ממנה.

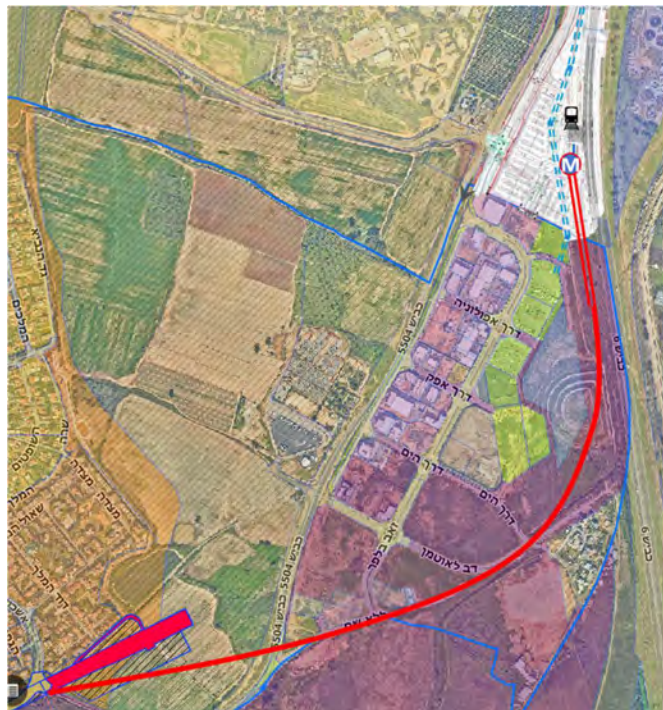
107. בהמשך, במסגרת ישיבת הועדה הארצית לתכנון ולבניה של התשתיות הלאומיות, ישיבה מס' 14/2020, מיום 22.07.2020 הייתה הסכמה על חשיבות המשכו של קו המטרו למסילת הרכבת המזרחית.

- נציג ארגון הרווחה עופר לרנר אומר בדיון הפנימי "סבור כי הדפו צריך להיות בשלוחה המזרחית של כ"ס ולאפשר חיבוריות למסילה המזרחית לצורך פיתוח כלל המרחב".
- נציג שר הפנים אלעד לב "נדרש חיבור למסילה המזרחית בתכנית זו שיאפשר חיבור הטרופולין לצפון הארץ".
- נציג משרד התחבורה שי קדם אומר בפרוטוקול "להשאר עם חלופה 5 (כוונה לדיפו) לחבר בתכנית זו את המסילה המזרחית או להמשיך לקדם חלופות למיקום הדיפו.... במידה ולא מגיעים לפשרה אני מבקש להפקיד את המטרו עד גלילות על מנת שלא כל הקו יתעכב".
- יעל סולומון מ"מ מתכנתת הועדה מציינת "החיבור למסילה מזרחית היא מטרה חשובה וסברנו כי יש לקדם את הנושא".
- מנכ"ל"ת מנהל התכנון גב דלית זילבר אומרת " ... כמו כן יש לכלול חיבור אל המסילה המזרחית ולהפקיד את כל הקו".

108. ואולם, חרף ההסכמה שמצאה את ביטוייה בפרוטוקול הדיון, בהחלטה הסופית, מסיבה לא ברורה, לא מוזכר החיבור למסילה המזרחית והתכנית הופקדה כאשר היא מסתיימת במבנה קצה לתפעול במזרח יוספטל, בתוך המסדרון האקולוגי וללא כל אזכור להמשך הקו לחיבור במסילה המזרחית כפי שהוצע ונדון.

109. על אף חלוף הזמן מיום 18.12.19 וההחלטה לקידום התכנון, והעובדה שהתכנית הופקדה רק בנובמבר 2020, לא שולב ואפילו לא הוצג בפני הרשויות תכנון נפרד המקודם למטרה זו.

להלן סכמה המתארת את התחנה המבוקשת והארכת המסילה:



110. המשיגים רואים בקידום החיבור למסילה המזרחית כבר בתכנית הנוכחית בשילוב עם שינוי מיקום הדפו לכיוון צפון מחלף איל, המשלבת את התחנה ברציפות לאורך התוואי, כפתרון המיטבי. המשיגים מבקשים להדגיש כי חשוב לערוך תיקונים ותוספות אלו במסגרת התכנית הנוכחית.

ג(2) שינוי מבנה קצה מזרחי בתכנית המופקדת לתחנת נוסעים יוספטל מזרח

111. בקצה הקו המזרחי מתוכנן היום מבנה לקצה הקו, מבנה תפעולי גדול הכולל גם פירי גישה למקרה חירום, רחבת היערכות ודרך גישה, החפור כולו בשיטת Cut and Cover. מבנה זה פולש לתחום



צוואר הבקבוק הצר ביותר במסגרת המסדרון האקולוגי הארצי במחוז מרכז. באתר זה מתוכנן גם אתר התארגנות.

112. אלמנטים אלו, חרף זאת שעל פי התסקיר, אינם פוגעים לכאורה בשמירה על 300 מ' הצרים של המסדרון האקולוגי, חודרים הלכה למעשה, לצוואר הבקבוק של המסדרון האקולוגי, כמו גם מתעלמים מקיומה של זכות הדרך של כביש 5504 המאושר, ואשר מצוי בהליכי תכנון וביצוע ואשר מרוחק מאתר ההתארגנות כ- 170 מ' ומרוחק ממבנה הקצה בכ- 190 מ'.

להלן סכמה המתארת את המרחקים בין כביש 5504 למבנה הקצה ואתר ההתארגנות בתחום המסדרון האקולוגי:



113. המשיגים יטענו כי הארכת הקו בזרוע המזרחית עד לחיבורה למסילת הרכבת הכבדה, במתחם מצפון מזרח כפר סבא, מאפשרת שינוי מבנה הקצה בסיום התוואי המזרחי כמופקד היום, לטובת

תחנת נוסעים באורך 190 מטר ואף יותר, כולה בתחום התכנון העירוני על פי התמ"מ. תחנת זו שתהא תחנה חדשה - תחנת יוספטל, תאפשר, מחד, הפחתה משמעותית של הפגיעה במסדרון האקולוגי, ומאידך מתן שירות לשכונות מזרח העיר, לרבות שכונת יוספטל ושכונות אשכול וקפלן, אשר עתיד להתווסף להן כ-5,000 יח"ד, במסגרת תכנון מתחם יוספטל מזרח (תכנית המקודמת בימים אלו עם רשות מקרקעי ישראל) במשולב עם מתחם פינוי בינוי ובנוסף תאפשר מתן קרבה ונגישות ל-3,600 יח"ד המתוכננות במסגרת תמ"ל 1088 מצפון מערב לשכונת קפלן.

114. תחנה חדשה זו מרוחקת כ-820 מ' מתחנת כפר סבא מזרח, ברח' אלי הורוביץ, מרחק העומד בקנה אחד עם עקרונות התכנון של נת"ע למרחקי התחנות בתכנית זו.

115. במתן גמישות בהוראות התכנית לתחנה זו, ניתן יהיה ליצר במסגרת התכנית שבהכנה בשיתוף עם רשות מקרקעי ישראל, דרכי גישה להולכי רגל, שבילי אופניים ודרכים, ישירות לתחנה ולשלבם בסביבת תכנון והעצמת צפיפות וזכויות התואמת את עקרונות תמ"א 70, ובכך למנף הליכי התחדשות עירונית משמעותיים ביותר לעיר כפר סבא.

116. לאור זאת מבוקש כי תתווסף תחנה נוספת חשובה זו – תחנת יוספטל - לתוואי התכנית.

ג(3) אלמנט קצה לזרוע המערבית בשילוב תחנת נוסעים המשרתת את השכונה הירוקה – שכונת כס/80

117. העברת הדיפו לזרוע המזרחית דורשת תכנון אלמנט קצה לזרוע המערבית. עובדה זו מחייבת הארכת התוואי מתחנת תדהר בכ-500 עד 600 מ' לפחות. התחנה העילית המוצעת בדפו המופקד מרוחק כ-710 מ' מתחנת תדהר ברעננה.

118. השארת התחנה ומבנה קצה במקום המיועד לדיפו, מחד תפחית באופן משמעותי את הפגיעה האקולוגית במסדרון האקולוגי הארצי כמו גם בשטחי האגן של ערוץ נחל גן חיים וחורשת האקליפטוסים הסמוכות לשכונה הירוקה, ומאידך תיתן מענה מיטבי למרקם העירוני של השכונות הצפוניות בכפר סבא ואזור התעסוקה, תוך מתן התייחסות לתכנון עתידי של הרחבת שכונת המגורים על שטחי מפעלי קניאל בראון, בכ-700 יחידות דיור נוספות כמתואר בתכנית המתאר הכוללת של העיר (בהליכי תיקון לפי סעיף 106ב לחוק).

119. יודגש כי על פי תכנית מאושרות ותכנית המתאר הכוללת, צפויות בתחום השפעת התחנה בצפון מערב העיר כ-5,800 יחידות דיור, שטחי תעסוקה, מסחר ומרכזים ציבוריים כמו אולפני התקשורת ולימודי תקשורת.

120. לפיכך מבוקש להשאיר את התחנה העילית בצפון מערב כפר סבא ולשלב איתה את אלמנט קצה הקו.

ד. קידום ואישור תמ"א 70 והיחס לתת"ל

121. תמ"א 70, אשר נמצאת בשלבים ראשוניים בלבד של תיאום וגיבוש, כוללת מספר נושאים ותקודם במהלכים שונים ונפרדים למתחמי דיפו (תמ"א 70) ולמרחבי התחנות (תמ"א 70).

ד(1) תמ"א 70' חייבת להילקח בחשבון בבחירת מיקום הדיפו:

122. מאחר שתת"ל הינה תכנית מפורטת מכוחה ניתן להוציא היתרי בניה, ומאחר והיא אינה מאפשרת קביעתן של זכויות בניה לסביבות התחנה, קירוי ובינוי מעל הדיפו כפי שמוצע בתמ"א 70ב', הרי שנדרש לקשור את מיקום ותכנון הדיפו בתכנון סביבתו שבתמ"א 70ב'. תכנון מנותק של התת"ל מתמ"א 70ב' עלול לסכל בינוי עתידי מעליו.

123. מאחר שטרם הוצגו מסמכי תמ"א 70ב', טרם נפתרו הסוגיות המשפטיות והתכנוניות הנוגעות לבינוי בדיפו, ולמרות האמירה שתמ"א 70ב' הינה תכנית מפורטת למרחב הדיפו, יש לקבוע בתת"ל הוראות כך שניתן יהיה לשנות את גבולות הדיפו, הבינוי ושאר הקביעות לגבי תמ"א 70ב' או בכל תכנית שתגיע מכוחה.

124. על כן לכל הפחות, בקידום הוראות התת"ל יש לקבוע שמתן היתר בניה לדיפו יותנה באישור תמ"א 70ב'.

125. זאת ועוד, תכנון מנותק של התת"ל מתמ"א 70ב' אינו מאפשר בחינת חלופות ראויה ואינו לוקח בחשבון את כלל ההשפעות של הדיפו המתוכנן (קרי, בתוספת הבינוי מעליו).

126. כפי שפורט לעיל, ישנה החלופה המופקדת, שלה מתנגדים המשיגים, כמו גם חלופת אזור תעסוקה בנימין. בראייה כוללת ארוכת טווח מיקומו של הדפו בחלופת אזור תעסוקה בנימין בשילוב תמ"א 70ב' מיטיב עם התכנון המרחבי והמחוזי (הואיל וחלופה זו מסומנת כאזור תעסוקה) ואילו החלופה המופקדת משנה ייעוד שטחים פתוחים לייעוד שטחים בנויים, על כל המשתמע מכך, ובפרט כאשר בעניינינו, לעיר כבר סבא לא תצמח כל תועלות כלכליות מהבינוי שיהיה מעל הדיפו, מאחר והוא לא בתחומה.

127. לפיכך **דורשים המשיגים, כי תמ"א 70ב' והתת"ל נשוא השגה זו, יתוכננו יחד, תוך הדדיות בהיבטי מיקומי החלופות והתכנון וכי התלות בין התכניות והיחס ביניהן יובא לביטוי בהוראות שתי התכניות.**

ד(2) תמ"א 70 ומרחבי תחנות המטרו:

128. בניגוד לתמ"א 70ב' לדיפו שאמורה להיות תכנית מפורטת שמכוחה ניתן להוציא היתרי בניה (טרם הוכנו מסמכי תכנית לכן אלו אמירות מטעם מינהל התכנון שטרם ניתן להם ביטוי במסמכי תכנית), ומדיון שנערך לאחרונה ביוזמת מינהל התכנון, עולה שתמ"א 70 לעניין מרחבי התחנות הינה תכנית מתארית בלבד, אשר אין בכוחה לשנות את התת"ל.

129. משכך תמ"א 70 והתכניות המפורטות שתאושרנה בכפוף להוראותיה, לא תוכלנה לאפשר לדייק במיקום התחנות ובכניסות אליהן, עד לעת התכנון המפורט של התכניות המפורטות מכוח תמ"א 70.

130. כל מטרת קידומה של תמ"א 70 במרחב התחנות הוא לתכנן מרחב זה באופן ראוי יותר לאזור שיועצמו בו זכויות הבניה, לאפשר מרחב הולכי רגל ראוי וטוב למשתמשים בתחבורה הציבורית, ועל כן קיבוע התחנות בהתאם למצב הסטטוטורי והפיזי המתוכנן בתת"ל בסביבת התחנות מוטעה ואינו עולה בקנה אחד עם היעדים של תמ"א 70 מאחר ומסתמך בכניסות ויציאות על יעודים ציבוריים בלבד.

131. כמו כן, עולה ממטרות תמ"א 70 כי תמ"א זו תהווה חלק מהליכי התקצוב של ביצוע המטרו, בדרך של העצמת זכויות והשבחה לטובת הקמת פרויקט זה. מהלך שכזה אינו בהיר וברור שכן הוא דורש שינוי חקיקה. יתר על כן וככל שיעשה שינוי כאמור, מועדו אינו ידוע.

132. מעבר לכך ואף אם ייעשה שינוי חקיקה כאמור, הרי שלאור מבחנים שמאיים שונים, אשר מבצעת הרשות המקומית בפרויקטי התחדשות עירונית בעיר, עולה כי כדי לייצר כדאיות כלכלית בשטחים הבנויים בכפר סבא נקבעים מכפילים של 3-4 יח"ד לכל יח"ד קיימת (תלוי במיקום בעיר וברמת המחירים). מכאן, שבכדי לייצר כדאיות כלכלית להתחדשות עירונית הכוללת בתוכה את מגבלות המטרו, לצד מתן מענה לתמ"א 70, הרי שיכול וייקבעו מכפילים גדולים מכך, שיתכן כי התשתית הצפופה של העיר לא תוכל לשאת אותם. אם לא די בכל אלה, הרי שמימושה בפועל של תמ"א 70 תדרוש תכניות איחוד וחלוקה למתחמים מרובים במגרשים רבים, מבונים ובבעלויות פרטיות, תוך תכנון מדויק ורגיש, ואלה יעלו סוגיות רבות בדרך להיתכנותן. לפיכך, **רחוקה הדרך לאחר שתאושר תמ"א 70 ועד מימוש תועלת כלכלית ממנה ועל כן ברי כי הדבר מטיל עול כבד על עבודת הרשויות המקומיות עד שהדברים יתבהרו.**

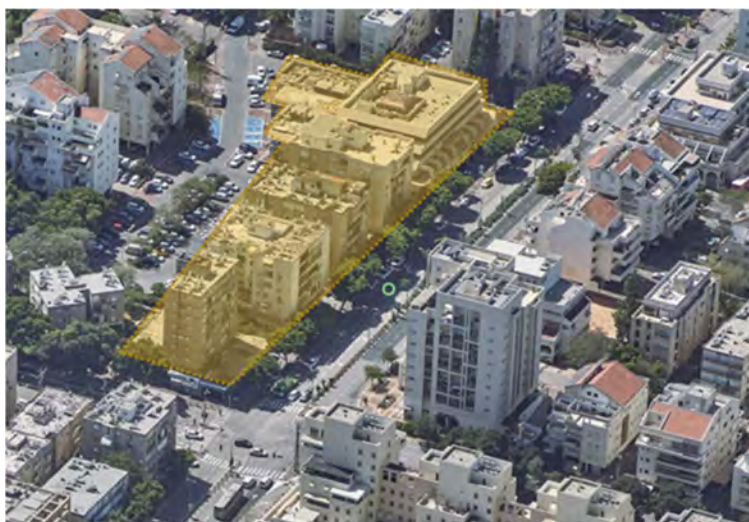
133. בנוסף, קביעת יח"ד נוספות מעבר למוצע בתכנית המתאר הכוללנית על פי החלטת הועדה המחוזית, תדרוש לצורך כלכליות הפרויקטים מחד, והאיזון הכלכלי העירוני מאידך, קביעת תמהיל מגורים ותעסוקה של 50% - 50% וזאת בשעה שהועדה המחוזית מגבילה משמעותית את שטחי התעסוקה והמסחר בעיר עד לכדי פגיעה באיזון הכלכלי העירוני.

134. מכל מקום, בהינתן התכנית הכוללנית שלקראת פרסום לפי סעיף 106ב לחוק, לא ברור אם תוספות הבנייה מכוח תמ"א 70 ומעבר לתוספת הנכבדה שהועדה המקומית כבר ביקשה במסגרת התכנית הכוללנית, יהיו ברי מימוש ויישום.

135. כמו כן, למרות שהתכנית מאפשרת "השבת הנפקע" של המפלס העליון בתאי שטח מסוימים, הרי שרק בעת הביצוע ניתן יהיה לדעת את העומק והגודל של הקרקע המושבת. ואולם גם לאחר "השבת הנפקע", הרי שתת הקרקע מוגבל לדיפון והקמת יסודות של מבנים בעוצמות בנייה גבוהות כמיועד בתמ"א 70, ועל כן לא ניתן יהיה לבצע התחדשות ברמת המגרש ותידרש תכנית איחוד וחלוקה כמפורט לעיל.

136. זאת ועוד, הרי שבהעדר תכנון מפורט ספציפי לכל תחנה ובהעדר ודאות של תוואי המטרו (לרבות התחנות), הרי שלא ניתן לתכנן היום במסגרת התחדשות עירונית מבנים בעוצמות בנייה גבוהות כמתוכנן בתמ"א 70. משמעות הדברים היא הקפאה של תהליכים עירוניים לזמן לא ידוע.

137. ראו לדוגמא בעניין זה את השלכות התת"ל על בלוק עירוני ברח' ויצמן, אשר התת"ל מקפיאה את פוטנציאל הפיתוח בו לתקופה בלתי ידועה ושאינה מוגבלת בזמן.



138. לאור האמור לעיל יש לקבוע בהוראות התת"ל מנגנון שיאפשר את השינוי ואת התאמתה של התת"ל (ביחס לתכנון מפורט בעניינים הנוגעים לתחנה ולמרחב הסובב אותה) תוך כריכתם בתכנון המפורט פועל יוצא ממרחב התחנות על פי תמ"א 70 או בתכניות אחרות מכוחה, לרבות תכניות פינוי בינוי המקודמות בתחום העיר, שכן כל תוצאה אחרת משמעותה הקפאת הבנייה בעיר.

139. המשיגים מברכים על הקמת תחנות מכוח התת"ל במרכז העיר, ועל הלך התכנון לסביבות התחנות כעולה מתמ"א 70, אך מנהל התכנון מחויב לקשור את שני ההליכים יחדיו, להתנות מתן תוקף של תכנית אחת בשנייה, ולתמוך ברשויות המקומיות לקידום תכנון מבעוד מועד לטובת קבלת המטרו בעתיד. כל תוצאה אחרת משמעותה העירונית היא הקפאת ההתחדשות העירונית של ליבת העיר שהיא עיקר עתידה של העיר כפר סבא בהעדר עתודות קרקע זמינות.

ה. שיפוי והיבטים שמאיים - חובת קביעת הוראות לשיפוי מלא בגובה 100% בגין תביעות לפי סעיף 197 לחוק ונזקים מביצוע העבודות

140. מדובר בתכנית תשתית לאומית, שבהתאם להוראות חוק התכנון והבניה תשכ"ה – 1965 (להלן: "החוק") היא למעשה תכנית מתאר ארצית.

141. משכך התכנית הינה בגדר תכנית דרך כמשמעותה בחוק, ואשר מקימה חובת פיצוי סטטוטורי לפי סעי' 119ד(א) לחוק בגובה של 70%.

142. סעיף 119ד לחוק קובע כך:

"(א) הוגשה תכנית דרך בידי המדינה או מטעמה כאמור בסעיף 119ב(1) או בידי רשות שהוקמה לפי דין שאינה רשות מקומית או ועדה מקומית, וחויבה ועדה מקומית בתשלום פיצויים לפי סעיף 197 עקב אישור התכנית, ישפה מגיש התכנית כאמור את הועדה המקומית, ב- 70 אחוזים מסכום הפיצויים; אין בהוראות סעיף זה כדי לגרוע מכל הסכמה אחרת בין הנושאים בתשלום הפיצויים או השיפוי ובין הזכאים להם".

143. סעיף 1 לחוק מגדיר "תכנית דרך" כדלקמן: "תכנית לדרך הכלולה בתכנית מיתאר ארצית לדרכים או בתכנית מיתאר ארצית למסילות ברזל, או שהיא תכנית הנגזרת מתכנית מיתאר ארצית לדרכים, או שהיא תכנית לדרך המהווה עורק תחבורה ראשי שהועדה המקומית הנוגעת בדבר, בהסכמת הועדה המחוזית, החליטה כי יראו אותה כתכנית דרך לענין חוק זה, או ששר התחבורה החליט, לאחר התייעצות עם שר האוצר ועם הועדה המקומית הנוגעת בדבר, כי יראו אותה כתכנית דרך לענין חוק זה; לענין הגדרה זו, "דרך" – לרבות מתחם תפעולי הנדרש לטיפול במסילת ברזל ובציוד הנדרש להפעלתה של רכבת;"

144. "דרך" מוגדרת בחוק ככוללת "תוואי למעבר רכב, הולכי רגל או בעלי חיים, לרבות מסילת ברזל". החוק מפנה להגדרת מסילת ברזל לרישא סעיף 2 ופסקאות (1) ו-(2) בסעיף 2 בפקודת מסילת ברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972, הקובעת כי מסילה חפורה מהווה אף היא מסילת ברזל.

145. תכניות המטרו אינן מוגדרות בתקנון כ"תכנית דרך" או כ"תכנית לדרך הכלולה... בתכנית מתאר ארצית למסילות ברזל", אלא כ"תכנית לתשתית לאומית".

146. סעיף 76 לחוק קובע כי "תכנית לתשתית לאומית תהיה תכנית מתאר ארצית הכוללת הוראות של תכנית מפורטת...".

147. מכאן, כי תכניות המטרו מהוות תכנית לדרך, הכלולה בתכנית מתאר ארצית למסילות ברזל.

148. מכאן כי על פי הוראת חוק מפורשת, הרשויות זכאיות לשיפוי של 70% שיפוי לפחות.

149. כפי שיובהר להלן מדובר בתכנית הכוללת תכנון קו מטרו במרקם עירוני צפוף, תחת מבנים קיימים ותוך סימון להפקעה של מבנים מרובים, וכוללת הוראות מהותיות ביותר בתחום מקרקעין פרטיים וכן בתחום מקרקעי ציבור הגובלים במקרקעין פרטיים, לרבות שינויי יעוד, הריסת מבנים, מגבלות בניה ובמיוחד הפקעות הן בתת הקרקע והן על הקרקע למעשה של כל המבנים הכלולים בה, לטובת תחנות, תוואי המסילה, והדיפו הסמוך לגבול העיר.

150. משכך מדובר בתכנית אשר תייצר טענות לפגיעה תכנונית מהותית ולירידת ערך מקרקעין נוכח ייעודם להפקעה או הטלת מגבלות תכנוניות אחרות, לרבות מניעת בניה בתת הקרקע, פגיעה באפשרויות מימוש זכויות מוקנות או אפשרות מימוש זכויות מכח תמ"א 38 (לרבות תכניות מתאר מקומיות שיאושרו מכוח סעיף 23 לתמ"א 38 טרם ביצוע התת"ל), פגיעה בשווי המבנים בגין חפירות המבוצעות תחתיהם, טענות למטרדי רעש ו/או רטט ועוד.

151. פוטנציאל זה של תביעות (מבלי להתייחס לנכונות הטענות) מחייב לשיטת המשיגים לקבוע הוראות לשיפוי מלא של 100% עבור הוועדות המקומיות והרשויות המקומיות, וזאת מכוח הסמכות הנתונה לפי סעיף 197 לחוק, ולהתנות את אישורה של התכנית בהפקדת כתב שיפוי מלא מטעם מגיש התכנית.

152. סעיף 197א(א)(1) לחוק, קובע כדלקמן:

"מוסד תכנון הדין בתכנית רשאי להתנות את הפקדת התכנית, או את אישורה, בהפקדת כתב שיפוי מלא או חלקי מפני תביעות לפי סעיף 197, בשים לב, בין השאר, למהות התכנית והיקפה, למידת תרומתה לצורכי ציבור ולזהות הנהנים ממנה".

153. יוזכר כי בהתאם לדין המועד להגשת תביעות לפי סעי' 197 הינו 3 שנים ממועד תחילתה של התכנית, כך שניתן לשער כי תביעות פיצויים יוגשו עוד בטרם תמומש התכנית, באופן שעלול להציב את הרשות בפני תביעות בהיקף ובשיעורים אדירים, שאין ידה של כפר סבא ואין קופת ציבור תושבי כפר סבא - משגת לשלמם.

154. לפיכך יש לנהוג בתכנית ברגישות רבה ולהסיר את עננת אי הוודאות המרחפת מעליה ואשר עלולה לגרום לתביעות מופרזות שלא לצורך אמיתי. לפיכך, נדרש לדייק את התכנון המפורט כפי שהתכנית מתיימרת להיות בעצם הגדרתה כתכנית מפורטת.

155. על פי הערכה ראשונית שנערכה על ידי שמאיים מטעם הועדה המקומית – אומדן היקף תביעות הפיצויים, ההפקעה ונזקים נוספים במרחב התכנון כפר סבא בגין התכנית הינו גבוהה לעין שיעור ועלול למוטט כלכלית את הרשות המקומית.

156. הועדה המקומית תטען, כי היא לא תוכל לעמוד בנטל ה- 30% הנותרים, ואין לה כל מקור מימון לשיפוי בסדר גודל כזה. חשיפת הועדה המקומית לתביעות בגין התכנית עלולה למוטט את העירייה.

157. למען הסר ספק ברי כי אין אפשרות להסתמך על היטלי השבחה שיתקבלו בגין תועלות הכרוכות במטרו, מקום בו התכנית דנן אינה כוללת תמורות מהותיות ומפורשות - כתוספת זכויות – וכי אישורה של תכנית שמיועדת להגדיר זכויות בסביבות התחנה, היא תמ"א 70 – לא נכרך בתכנית זו ולא היווה תנאי מתלה לכניסתה לתוקף, ועל כך נרחיב גם בהמשך.

158. מכל מקום, גם אם תהיה תוספת בגביית היטל השבחה לרשויות המקומיות כתוצאה מהמטרו (וכאמור, הנחה זו כשלעצמה מוטלת בספק, הן לגופה והן מבחינת העיתוי), המטלות אשר תידרשנה הרשויות לבצע כתוצאה מכך, לא תפחתנה, אלא ההיפך מכך.

159. העירייה עדיין תידרש לפתח את המרחב הציבורי סביב המטרו וגם את יתר חלקי העיר. לפיכך, אם תידרש הרשות המקומית לעשות שימוש בהיטל השבחה, לכיסוי ירידת הערך והנזקים הנוספים שייגרמו כתוצאה מעבודות המטרו בדמות מטרדים ועוד, איך ימומנו הפיתוח וההקמה של מבני הציבור במרחבים סביב המטרו וביתר חלקי העיר? ובמיוחד שעה שתוספת הזכויות תחייב הגדלה ותוספת מבני ציבור באזור המיועד ברובו להליכי התחדשות עירונית ואין בידנו להכריע את גובה ההשבחה שתינתן בגינה גם כך.

160. מכאן שתוספת ההכנסה בהיטלי השבחה, גם ככל ותתקבל, מלווה בתוספת הוצאות אשר אף היא צריכה להיות ממומנת מאותם כספי היטל השבחה. בנוסף, לא נבחן כלל האם תישאר יתרה כלשהי לכיסויי תשלום הפיצויים או אם נשאל את השאלה מן הכיוון ההפוך – האם בעקבות תשלום הפיצויים, תישאר יתרה לכיסוי הפיתוח, מבני הציבור, השצ"פים וכל יתר ההוצאות הנדרשות לפיתוח העיר, הן כתוספת מן המטרו והן בכלל.

161. על כן, כי אין אפשרות להסתמך על היטלי השבחה שיתקבלו בגין תועלות הכרוכות במטרו, כבסיס לקביעה בענין הפחתת השיפוי לרשויות המקומיות.

162. כל עוד התכנית דנן אינה כוללת תמורות מוגדרות ומפורשות - כתוספת זכויות – במסגרת התכנית עצמה, כך שהצד של הפגיעה והצד של ההשבחה יאמדו במסגרת תכנונית אחת, לאחר בדיקה

כלכלית אשר תוודא כי הינם מאוזנים לכל הפחות, אם לא מושבחים, לא ניתן להמר על קופת הרשויות המקומיות.

163. כמו כן, תוסיף הועדה המקומית ותטען כי עסקינן בתכנית אשר מהותה ארצית, באשר היא חוצה את כל המטרופולין ומעבר לו, והיא אף מהווה תכנית מתאר ארצית על פי הגדרות החוק כמפורט לעיל.

164. בהתאם, גם תרומתה של התכנית לצרכי הציבור וזהות הנהנים ממנה, הם כלל המשק, ותועלתה אינה מקומית אלא מבוזרת ונפרשת על כלל מדינת ישראל.

165. בהינתן האמור, אין סיבה שהרשויות המקומיות תישאנה בעלויות התביעות לפגיעה במקרקעין, אשר מקורן באישור תכניות המטרו.

166. אשר על כן, לאור הקיפה של התכנית, מהותה ותרומתה לציבור בכללותו, ברמה כלל ארצית, מן הראוי לקבוע שיפוי מלא מיזם התכנית (נת"ע).

167. לפיכך, מתבקשת הות"ל להתנות את אישור התכנית בשיפוי מלא.

168. על כל פנים, סבורה הועדה המקומית, כפי שיפורט בהרחבה בהמשך, כי לא ניתן לקבל החלטה מושכלת בהקשר לשיפוי המבוקש, ללא הערכה של היקף התביעות והפגיעה.

169. בכל מקרה מתבקשת הות"ל לקבוע בכתב השיפוי, בין היתר, כי ככל שיקבע פיצוי בגין התכנית, יועבר סכום הפיצוי ישירות לתובע על ידי מגישי התכנית, מבלי שהעברתו תותנה בתשלום בפועל על ידי הועדה המקומית או בכל תנאי אחר.

170. לפיכך תטען כפר סבא כי יש לקבוע הוראות לשיפוי מלא בגובה של 100% על יזמת התכנית והגורם המבצע – נת"ע – כך שהחבות בתשלום תחול עליה ולא על הוועדה המקומית.

להשלמת התמונה - אין לקשור בין ההנחה התיאורטית לתוספת הכנסות לרשות המקומית לבין הצורך בשיפוי

171. המשיגים יטענו, כי בשאלת השיפוי אשר יינתן מטעם יזמת ומבצעת התכנית – נת"ע - לועדות המקומיות, בגין תביעות פיצויים אשר עתידות להיות מוגשות לאחר ובגין אישור תכנית המטרו, ההחלטה היחידה המתבקשת בנסיבות העניין היא קביעת שיפוי בהיקף מלא של 100%.

172. במסגרת "נייר עמדות ראשוני של משרד האוצר בעניין שיפוי הוועדות המקומיות בגין תביעות פיצויים לפי סעיף 197 בפרויקט המטרו וקידום כיווני פעולה משלימים לצמצום היקף התביעות", מיום 09.12.2020 (להלן: "**נייר העמדה**"), פורט כיווני פעולה משלימים להפחתת נטל התביעות שיוטל על הרשויות המקומיות והמדינה, וכן עקרונות המנגנון המוצע לניהול אחוד של התביעות, וזאת לאור העמדה שראוי שהרשויות המקומיות תשאנה בעיקר נטל תביעות הפיצויים לפי סעיף 197, שכן כלל התועלות של המטרו תיווצרנה במטרופולין וברשויות שבתחומו, והן תהיינה הנהנות העיקריות מהפרויקט.

173. לאור נקודת מוצא זו, הציע משרד האוצר, במסגרת נייר העמדה, להעניק לכלל הרשויות המקומיות הלוואה בשיעור של 40% מהיקף התביעות, אשר תוחזר באמצעות ההכנסות מהיטלי ההשבחה בסביבת התחנות, אם וכאשר הן יתקבלו וכן עולה מנייר העמדה. כן הציע משרד האוצר מנגנון

לגידור סכום ההשתתפות הנומינלי של כל רשות בהתאם למצבה ויכולתה הכלכלית, וזאת בעקבות הטענת השלטון המקומי לפיה ישנן רשויות שיתקשו לשאת גם ב- 30% מהיקף התביעות במועד החיוב בשל מצבן הפיננסי. עוד שואף משרד האוצר לקדם בשיתוף פעולה עם השלטון המקומי מספר צעדים להפחתת נטל התביעות ובהם: קידום תכניות איחוד וחלוקה שיפחיתו את היקף ההפקעות בפרויקט, קידום תכנית משלימה שתאפשר הקניית זכויות בניה במגרשים שהופקעו בחלקם או שהוגבלה בהם היקף הבנייה באופן שיפחית את היקף הפגיעה וכן בחינת תיקון חקיקה להגבלת עילת התביעות לפי סעיף 197, כמו גם צוות משותף שיפעל לגיבוש מתווה לניהול אחוד של התביעות שיקל על הרשויות המקומיות בהתמודדות עם התביעות.

174. דא עקא, הנחת המוצא של האוצר היא שמאחר שהמטרו יביא לתוספת הכנסות לרשויות המקומיות, אז רשאית המדינה להטיל עליהן "תוספת הוצאות".

175. ואולם, לעמדת המשיגים, הניסיון לקשור בין היקף השיפוי, לבין ההנחה בדבר תוספת הכנסות עתידית הנובעת מהכנסות מהיטלי השבחה בסביבת התחנות, אם וכאן הן יתקבלו, הינו שגוי מיסודי. לפיכך, מרגע שיובהר כי אין מקום לקשור ביניהם, ממילא נשמט הבסיס סביב עמדת משרד האוצר, אשר לא זה בלבד שמבקש להימנע משיפוי של 100%, אלא מבקש אף לא לעמוד בחובתו הסטטוטורית לשיפוי בהיקף 70%!!

176. עמדת משרד האוצר מבוססת על ההנחה, שהיטל השבחה יכול לשמש כמקור מימון ייעודי לכל מטלה על הרשויות המקומיות, שאין לה מקור מימון אחר, כמעין "סעיף סל". הנחה זו הינה הנחה מוטעית.

177. במסגרת עמדה זו לא נתייחס להנחת המוצא הנוספת העומד בבסיס עמדת משרד האוצר, לפיה אכן צפויה להתקבל בפועל תוספת הכנסות משמעותית כתוצאה מקידום תכניות על צירי קו המטרו (כדוגמת תכניות איחוד וחלוקה שיפחיתו את היקף ההפקעות בפרויקט או קידום תכנית משלימה שתאפשר הקניית זכויות בניה במגרשים שהופקעו בחלקם או שהוגבלה בהם היקף הבנייה באופן שיפחית את היקף הפגיעה). בעניין הנחות אלה הרי שאין ו/או לא ניתן בשלב זה לקשור בין הפחתת היקף ההפקעות לתביעות לפי סעיף 197 ואף לא ניתן לקשור בין הכנסה עתידית שאין מקורה בתכנית הנוכחית, אלא המדובר בתכניות עתידיות אשר טרם אושרו, ומכאן שלא ניתן לבסס עליהן כעת מסקנות לעניין הפחתת שיפוי.

178. מכל מקום אף הובהר, שכל הכנסה מתכנית עתידית, ככל שתתקבל, מלווה בהוצאות אותן תהיה מחויבת הרשות להוציא לצורך פיתוח, מבני ציבור, גנים בתי ספר, שטחי ציבור וכיוצא"ב. נייר העמדה מטעם משרד האוצר, לא בחן כלל את העלויות הצפויות, בצד אותן הכנסות, והאם נשארת יתרה חיובית.

179. מכאן שאף ההנחה כאילו אכן תתקבלנה הכנסות בעתיד, לא בוססה כדבעי בעמדת משרד האוצר, כמו גם גובהה של אותה הכנסה נטענת.

180. אף כאן נזכיר כי במסגרת נייר העמדה, כלל לא נבחן היקף הפיצוי הצפוי להשתלם כתוצאה מתכנית המטרו, ומכאן שלא הורמה ראשית ראייה להוכיח שאכן תהיה יתרה חיובית ומשמעותית של הכנסות, לעומת הוצאות (ובעניין זה לא למותר לחזור ולהזכיר את הכלליות של הוראות התכנית וחוסר הוודאות שבה, אשר יש בהם כדי להביא להגדלת היקף הפיצוי אשר יידרש). בנוסף וכאמור לעיל, לא נבחנו ההוצאות שידרשו לצורך ייצור אותה תוספת הכנסה מבחינת פיתוח ותשתיות.

181. מכאן שכלל לא הובא כל נתון באשר להכנסה שאמורה להיות בידי הרשויות, לשיטת משרד האוצר עצמו, אם בכלל, לאחר ההוצאות הנדרשות.

182. יתרה מכך ונוסף על הכל, ההנחה כאילו אותה הטבה כספית שאמורה להיות בידי הרשויות המקומיות (שלא הוכח שאכן תיוותר לאחר ההוצאות והיקפה...), אמורה לשמש מקור מימון לתשלום הפיצויים (שלא ידוע גובהם...), אינה מבוססת כשלעצמה ומוטעית אף היא.

183. בראש ובראשונה משום שהיטל השבחה אינו תמונת ראי של תביעות ירידת ערך. היטל השבחה מהווה מקור מימון לרשימה ארוכה ומגוונת של הוצאות שונות מטעם הרשות המקומית, שאין להן מקור מימון ייעודי.

184. כך, בהתאם להוראת סעיף 13(א) לתוספת השלישית לחוק :

"סכומים שנגבו כהיטל מיועדים, אחרי ניכוי הוצאות הגביה לרבות הוצאות של ערעור לפי תוספת זו, לכיסוי ההוצאות של הועדה המקומית או של רשות מקומית אשר הועברו לה לפי סעיף 12 להכנת תכניות במרחב התכנון או בתחום הרשות המקומית, לפי הענין, ולביצוען, לרבות הוצאות פיתוח ורכישת מקרקעין לצרכי ציבור, כפי שהוגדרו בסעיף 188 לחוק זה, ולרבות הוצאות שימור אתר או הפקעתו לפי התוספת הרביעית".

185. לא זאת בלבד, אלא שכאשר רצה המחוקק להתיר שימוש בכספים מתוך יתרת הכנסות מהיטל השבחה, למטרות אחרות שהן לטובת השקעה בחינוך, כמפורט בסעיף 13(ב) לתוספת השלישית, אפשר את הדבר רק תחת מגבלות מחמירות, ובין היתר תוך הגבלת הסכום המקסימלי מהיתרה, והוראות שונות שמחייבות בדיקה של היחס שבין יתרת האשראי של הרשות המקומית, להכנסותיה בתקציב השוטף, וכן שיעור הגרעון של הרשות המקומית, היעדר גרעון שוטף, יחס של 80% לפחות בין הכנסות מארנונה לבין הסכומים המגיעים מארנונה, יחס שאינו עולה על 30% בין הוצאות שכר להכנסות הרשות המקומית וכיוצ"ב, והכל מותנה באישור השר.

186. מכאן יש ללמוד שאף המחוקק ראה בהיטל ההשבחה כסף ייעודי שלא ניתן לעשות בו שימוש לכל מטרות, אלא למטרות ברורות ומוגדרות.

187. לעניין זה נקבע מפורשות במסגרת ברע (חי') 1546/07 הועדה המקומית לתו"ב גליל מרכזי נ. נסבואני, כלהלן :

"לפי הוראת סעיף 13 לתוספת השלישית לחוק התכנון והבניה (לפני שהוסף סעיף קטן (ב)), עולה, שכספי היטל ההשבחה שנגבו מיועדים למטרות ברורות ומוגדרות, והן, הכנת תוכניות במרחב התכנון או בתחום הרשות המקומית, ולביצוע תוכניות אלה, וכן מיועדים כספי היטל ההשבחה לשמש לפיתוח מקרקעין ולרכישת מקרקעין לצרכי ציבור, לרבות הוצאות שימור או הפקעה. לדעתי, בין אם סכומי הכסף מופקדים בחשבון פיתוח (כפי שראוי לעשות) ובין אם אין הם מופקדים בחשבון פיתוח, הרי שאין המועצה המקומית זכאית לעשות בהם שימוש לצורך מטרה שונה מהמטרה לשמה נגבו סכומי כסף אלה".

188. גם אם יש לראות בתשלום פיצויים מכח סעיף 197 לחוק התו"ב, כמטרה הנכללת בגדר המטרות המפורטות בסעיף 13(א) לתוספת השלישית, במסגרת "ביצוע תכניות", הרי שזו ודאי אינה המטרה הראשית או העיקרית.

189. ניצול מלוא ההכנסות מהיטל השבחה למטרת תשלום פיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה, יפגע באופן מהותי ביכולת לממן מטלות מהותיות אחרות, שאין להן כל מקור מימון אחר, אלא מכספי היטל השבחה.

190. כפי שניתן ללמוד מהוראת סעיף 13(א) לתוספת השלישית, היטל השבחה נועד להכנת תכניות במרחב התכנון או בתחום הרשות המקומית, לפי העניין, ולביצוען, לרבות הוצאות פיתוח ורכישת מקרקעין לצרכי ציבור. בפועל, חלק מהותי מכספי היטל השבחה משמש להקמת מבני ציבור. יצוין שלמרות החלטת ממשלת ישראל בדבר הטלת היטל מבני ציבור ברשויות לא מסובסדות עוד משנת 2009, לא בוצעה ההחלטה והיא אינה מיושמת.

191. אשר על כן, גם אם תהיה תוספת בגביית היטל השבחה לרשויות המקומיות כתוצאה מהמטרו (וכאמור, הנחה זו כשלעצמה מוטלת בספק, הן לגופה והן מבחינת העיתוי), המטלות אשר תידרשנה הרשויות לבצע כתוצאה מכך, לא תפחתנה, אלא ההיפך מכך.

192. העירייה עדיין תידרש לפתח את המרחב הציבורי סביב המטרו וגם את יתר חלקי העיר. לפיכך, אם תידרש הרשות המקומית לעשות שימוש בהיטל השבחה, לכיסוי ירידת הערך והנזקים הנוספים שייגרמו כתוצאה מעבודות המטרו בדמות מטרדים ועוד, איך ימומנו הפיתוח וההקמה של מבני הציבור במרחבים סביב המטרו וביתר חלקי העיר? ובמיוחד שעה שתוספת הזכויות תחייב הגדלה ותוספת מבני ציבור.

193. מכאן שתוספת ההכנסה בהיטלי השבחה, גם ככל ותתקבל, מלווה בתוספת הוצאות אשר אף היא צריכה להיות ממומנת מאותם כספי היטל השבחה, היבט אשר משרד האוצר מתעלם ממנו לחלוטין. בנוסף, לא נבחן כלל האם תישאר יתרה כלשהי לכיסוי תשלום הפיצויים או אם נשאל את השאלה מן הכיוון ההפוך – האם בעקבות תשלום הפיצויים, תישאר יתרה לכיסוי הפיתוח, מבני הציבור, השצ"פים וכל יתר ההוצאות הנדרשות לפיתוח העיר, הן כתוספת מן המטרו והן בכלל.

194. עמדת משרד האוצר מתעלמת, לכן, מן התמונה בהקשר הרחב, ואינה מספקת נתונים מושכלים עליהם ניתן לבסס עמדה כלשהי.

195. הדבר דומה אף לעניין תוספת הארנונה – הארנונה היא תשלום קבוע בגין שירותים שוטפים שמספקת הרשות המקומית כדוגמת פינוי אשפה, תחזוקת המרחב הציבורי, שירותי רווחה, חינוך ועוד.

196. הוצאות אלו לא תפחתנה מהעצמת הזכויות סביב המטרו, נהפוך הוא - הן תעלינה עם אישורן של יחידות דיור נוספות, הגידול במגזר המגורים והסטנדרט העולה של השירותים שנדרשות הרשויות המקומיות לממן פר תושב/בית עסק (במיוחד ברשויות איתנות שאינן מסובסדות ע"י המדינה).

197. לא זאת בלבד, אלא שבעוד תוספת זכויות למסחר ותעסוקה אכן מייצרת בסופו של יום לאחר מימוש הזכויות, הכנסה, אזי תוספת זכויות למגורים, הינה גרעונית לרשות המקומית, ומייצרת הוצאה. ואולם בשלב זה כלל לא ברור מה יהיה תמהיל הזכויות אשר עתידות להתווסף, והיחס בין זכויות לתעסוקה ומסחר, לבין זכויות למגורים.

198. מכאן שאף בהקשר להכנסות מארנונה כללית, לא נשקלה בצד תוספת ההכנסות מתוספת הזכויות, אף הגדלת ההוצאות הנובעת מאותה תוספת זכויות. בהיעדר מאזניים השוקלים את

תוספת ההכנסות, לעומת תוספת ההוצאות, אין כל בסיס לטענות האוצר כאילו קיימת יתרת הכנסות חיוביות.

199. לאור כל המפורט לעיל יש לקבוע, כי אין אפשרות בשלב זה של אישור התכנית, להסתמך על היטלי השבחה שיתקבלו, ככל שיתקבלו, בגין תועלות שיצמחו עקב תכניות עתידיות שיובאו לתכנון הכרוכות במטרו, בבסיס לקביעה בעניין הפחתת השיפוי לרשויות המקומיות.

200. כל עוד התכניות שבתכנון אינן מסוימות דיין, ולא נהיר מהן מה תהיינה תוספת הזכויות המעצימות בגינן באופן המניח את הדעת כי הפגיעה שתגרם עקב התכנית הנדונה, אכן תתאיין באמצעות השבח, תוך אישור התכניות כרצף תכנוני אחד, ולאחר בדיקה כלכלית אשר תוודא כי קיים, למצער, איזון בין הפגיעה להשבחה, לא ניתן יהיה להיאחז בהנחות מוצא בלתי מוכחות, כאילו תיווצר השבחה, ולהמר על קופת העירייה.

201. לכך יוסף, כי אין כל ממש בהצעת משרד האוצר שבנייר העמדה, לגידור ההשתתפות של הרשויות המקומיות בחלק של ה-30% מהיקף התביעות במועד החיוב בשל מצבן הפיננסי. ראשית, מצבן הפיננסי של הרשויות משתנה תדיר ובעיקר בימים אלה עקב משבר הקורונה הפוקד את ישראל כמו את העולם כולו. שנית, היקפן הלא ידוע של תביעות הפיצויים עשוי לשנות את מצבן הפיננסי של הרשויות לעין שיעור. שלישית, הפרשת סכום שייקבע מדי שנה לקרן ייעודית, עלול להותיר את הרשויות המקומיות בחסרון כיס ולמצער להגביל את איתנותן הפיננסית ו/או את האפשרות לקידום אינטרסים ומטלות ציבוריות כלכליות אחרות.

202. זאת ועוד, אף העמדת הלוואות ל-40% מהיקף התביעות אינה ניתנת שעשה שהיא מבוססת על ההנחה שזו תוחזר באמצעות ההכנסות מהיטלי השבחה בסביבת התחנות, אם וכאשר הן יתקבלו, דבר שכאמור איננו וודאי כלל ועיקר ומכל מקום בשלב זה אף לא הוכח תכנונית, עובדתית מהותית וכלכלית.

1. כלליות וגמישות מופרזת של התכניות

203. מסמכי התכנית המחייבים הינם מסמך הוראות התכנית ותשריט המצב המוצע, בלבד, כאשר יתר המסמכים הינם מסמכים מנחים או מסמכי רקע בלבד. לעניין זה יובהר ויודגש כי הביטי תכנון רבים מוסברים ומפורטים אך ורק בתסקיר אשר הינו מסמך רקע בלבד (קרי לא מסמך מחייב ואף לא מסמך מנחה), ואם לא די בכך הרי שתסקיר זה לא נחשף במלואו באתר מנהל התכנון (אלא אך ורק באתר נת"ע).

204. הוראות התכנית ותשריט התכנית המחייבים, הינם מסמכים הכוללים תכנון מתארי בלבד, שאינו מתיימר להיות מפורט, ולא זו בלבד שאינם ברורים ובהירים, לרבות לגורמים מקצועיים, הם במוצהר – כעולה מסעי' 2.2(7) לתקנון "עיקרי הוראות התכנית" - שומרים על "גמישות תכנונית" העולה לכדי חוסר סבירות קיצוני.

205. גמישות זו, באה לידי ביטוי מפורש בסעיף 6.7 לתקנון התכנית שכותרתו "גמישות לתכנית", המבקש לאפשר סטייה מייעודי הקרקע שבתכנית, הן במיקומי תחנות לתחבורה ציבורית, הן במיקומי כניסות לתחנות, ועוד. גמישות זו מקבלת ביטוי בשלל הוראות אחרות בתכנית, לכל אורכה, לרבות בסוגיות בעלות השלכות אדירות מבחינת העיר והציבור הרחב.

206. כך למשל, התכנית קובעת, תחת יעוד "דרך מאושרת" (וכפועל יוצא מכך גם ביעוד "דרך מוצעת") כי מיקום מנהרות ופורטלים בתחום רצועת המתע"נ התת-קרקעית מסומן באופן סכמתי בנספח המסילה (שהינו מנחה ממילא), וייקבע במדויק רק בשלב הרישוי (סעי' 1.4.1.2 א.1 לתקנון).
207. הוראות דומות הדוחות תכנון מהותי לשלב הרישוי/הרשאות, קבועות גם לגבי מימדי מבנה תחנת תחבורה ציבורית (בסעי' 1.1.4.5.2). סימוני פורטל בנספח המסילה (סעי' 4.6.2 (ג)1 ו- (2)) ואישור מסמכים סביבתיים הרלבנטיים (סעי' 6.9.1).
208. כמו כן, הוראות התכנית חסרות מידע בסיסי שמסביר ומגדיר את התכנית כדוגמת פורטל, אלמנט קצה, מפלג וכיוצ"ב, דבר הממחיש עד כמה מדובר בתכנון גולמי ובלתי בשל, ולחלופין – מתארי בלבד, שאינו מפורט, המותיר את התכנון הלכה למעשה לשלב הרישוי וההרשאות. דהיינו ללא אפשרות שמיעת טענות הרשות המקומית, כמו גם מתנגדים פוטנציאליים (למעט סוגיות ספציפיות, שהתכנית מתיימרת להסדירן בניגוד להליכים המוסדרים בחוק, כפי שיפורט בהמשך).
209. בתוך כך כוללת התכנית שלל הוראות נוספות המאפשרות "גמישות" כמעט בלתי נתפשת – להקמת: מנהרות מקשרות, יציאות חירות, פירים במפלס הקרקע וכל מבנה או מתקן נוסף הנדרשים לצורכי בטיחות, תפעול ותחזוקת המטרו, אף אם אינם מסומנים בנספח המסילה או בנספח מבנה הדרך, והכל הן בתת הקרקע והן במפלס הקרקע ועד למרחקים משמעותיים (50 מ' ואף למעלה מכך) ובלתי מוגבלים (סעי' 4.1.2 א.3), ולרבות "כל עבודה הנדרשת לצורך הקמת המטרו, הפעלתו או תחזוקתו, הן בתת הקרקע והן במפלס הקרקע" (סעי' 4.4.1.2 א.4), ועוד.
210. הוראות גמישות נוספות שזורות לכל אורך תקנון התכנית ובהן, לשם הדוגמא בלבד: אפשרות העברת תשתיות שאינן קשורות לצורך הקמת המטרו (סעי' 4.3.1), התרת הקמת מבנים, לרבות חדרים טכניים, בכמות בלתי מוגבלת (סעי' 4.3.2 א.4), כל שימוש דרוש זמנית באתר התארגנות, ללא הגבלה, (סעי' 5.4.4.1 א.5), הקמת שטחי התארגנות לצורך הקמת קווי מטרו אחרים לתקופה שהינה למעשה בלתי מוגבלת (10 שנים וניתנת להארכה) (סעי' 4.4.2 א.2), חסימת כניסות לחניה, המותרת גם מקום בו לא סומן הדבר בנספח המסילה (סעי' 6.1.5), אפשרות להריסת כל מבנה המצוי בתחום התכנית, אף אם לא סומן להריסה בתשריט (סעי' 6.5.1 ו- 6.5.2), שינוי מיקום התחנה לתחבורה ציבורית במרחק של 200 מ' לכל צד (סעי' 6.7.1 א.), אפשרות גורפת להפקעות של כל השטחים שסומנו לצורך ציבורי, לרבות במפלס הקרקע, אף אם תשתיות המטרו במקום הן תת קרקעיות, תוך מתן אפשרות הודעה כי אין צורך במפלס הקרקע ואז יופקע תא השטח למעט מפלס הקרקע (סעי' 6.4.1 ב.), ועוד ועוד.
211. בנוסף, עיון בסעיף התנאים למתן היתרי בניה מעלה כי מדובר בתנאים הכוללים עבודת תכנון של ממש, להבדיל מרישוי, שהינו בגדר תכנון מפורט ועריכת בדיקות הנדרשות לשם כך לרבות בדיקות סביבתיות וכד', והכל בגדרי הליכי רישוי, נסתרים מן העין, שאינם מקימים זכות לשיתוף הציבור ואינם מאפשרים פתחון פה.
212. בחינת ההוראות הפרטניות, וקל וחומר בכללותן, מביא לידי מסקנה אחת ויחידה כי מדובר בתכנית ברמה המתארית המתיימרת לדחות לשלב הרישוי/ההרשאה את התכנון המפורט.
213. הילוך בדרך זו הינו בניגוד לדין, לתכלית החוק כמו גם בניגוד להלכות מפורשות של בתי המשפט בהן נדחה הניסיון להותיר הכרעות תכנוניות מהותיות לשלב הכנת תכניות בינוי, שאינן מתפרסמות להתנגדויות הציבור ומותרות למעשה קביעות תכנוניות מהותיות מחוץ להליך התכנוני, ללא

שיתוף הציבור וללא כל אפשרות התנגדות לגביהן, בניגוד לעקרונות היסוד הנזכרים, ואשר חוטאות לעקרונות השקיפות והדמוקרטיזציה המהווים עקרונות יסוד בהליכי התכנון. ראי' למשל: ע"מ 10112/02 - אדם טבע ודין - אגודה ישראלית להגנת הסביבה נ' הוועדה המחוזית לתכנון ובניה - מחוז ירושלים; פורסם בנבו. ראי' גם: ע"א 2962/97 ועד אמנים – חוכרים ביפו העתיקה ואח' נ', פ"ד נב(2) 362.

214. נוסף, כי גמישות בלתי סבירה וחוסר וודאות יש גם מחיר לבריאות הציבור, מצבים של חוסר וודאות תוך חששות כבדים (פיננסים ואחרים) עלולים לפגוע בבריאות התושבים ובעלי הנכסים לאורך המטרו בכפר סבא, וזאת כעולה מחוות הדעת של ד"ר אולנובסקי וד"ר מדר.

215. עוד נוסף כי בשל היקף התכנון והביצוע הנובעים מהתכנית, מבוקש כי התכנית תכלול הוראה אשר מורה על יידוע הציבור בדבר תחילת ביצוע העבודות ומועדי ביצוע משוערים, וזאת לכל הפחות 6 חודשים טרם תחילת ביצוע העבודות הנ"ל, באמצעות שילוט בתחום המקרקעין נשוא ביצוע העבודות ובאמצעות פרסום בעיתונות ובאינטרנט.

216. לאור כל זאת, כפר סבא תטען כי מדובר בתכנית שאינה בשלה דיה, וכי יש להשלים את תכנונה בכדי להביאה לרמה מפורטת עם הוראות ספציפיות היוצרות ודאות תוך צמצום הוראות הגמישות הגורפות והמפליגות, וזאת בכדי לאפשר בחינת השלכותיה והשפעותיה הצפויות של התכנית ולאפשר הגשת השגה מושכלת היורדת לרמת הפרטים המוגמרים.

217. לחלופין – יש לקבוע כי מדובר בתכנון ברמה המתארית בלבד, אשר יושלם בהמשך בדרך של הכנת תכניות מפורטות, אשר יקודמו כתכניות סטטוטוריות בהתאם להליך התכנוני הקבוע בדיון, לרבות פרסומן לעיון והערות הציבור בטרם הכרעה בהן.

218. לחלופי חלופין – יש לקבוע מנגנוני העברת מסמכים ותכניות לשם תיאום וקבלת הסכמות של הוועדה המקומית/מהנדס העיר, (לרבות באמצעות קביעת צוות מלווה כפי שיפורט בהמשך) ופרסום לציבור של קביעות בתכנון המפורט בכל אחד מסעיפי הגמישות שבתכנית, לצורך שמיעת התנגדויות לתקופה של 60 יום כדרך הפקדת תכנית, לרבות שליחת הודעות אישיות לבעלי קרקע פרטיים וגובלים, אשר יושפעו משינוי זה. בנוסף ובחלופה זו- יש לקבוע מנגנוני הכרעה במחלוקות שיתגלו, ככל שיתגלו, בפני גורם תכנוני ולא להותיר את ההחלטות בידי הגורם המבצע.

219. ניסיון העבר מלמד שכל בקשה לשינוי תכנוני המגיע מהרשויות לפתחה של נת"ע, האמונה על קידומה של תכנית זו, נדחה על הסף הן בנת"ע והן בות"ל. לפיכך כאמור יש לקבוע מנגנון אחר להכרעה בהתנגדויות הכולל בין היתר אפשרות לערור על ההחלטות.

220. יש לציין שאין להותיר סמכויות בידי הגוף המבצע לעניין גריעת שטחי התארגנות וכדומה. כאמור ניסיון העבר מלמד שיש צורך בגורם תכנוני ניטראלי בהכרעה בסוגיות השונות העולות מתכנית זו כגון צוות מלווה, שוב, כפי שיפורט בהמשך.

ז. חוסר בהירות התכנית

221. לצד זאת, מדובר בתכנית שאינה בהירה דיה באופן המחייב השלמות ותיקונים בכדי לקדם עקרונות של שקיפות וודאות הנדרשים מתכנית. מאחר שתכנית זו חלה על מתחמים בהם קיימת פעילות תכנונית ענפה ספק אם ניתן להותירה כה חסרת פשר ובהירות.
222. כדוגמא בלבד - יעודי הקרקע כלל אינם מבחינים בין מפלס הקרקע, לתת-הקרקע, כך שיעוד הקרקע מסומן באופן גורף, ללא אבחנה.
223. כמו כן, המסמכים אינם כוללים סימון מבנים וסימון של כלל המתקנים, אשר יש חשיבות רבה לסמנם כבר בשלב זה, כגון חדרים טכניים.
224. סימון מיקום מוגדר למתקנים אלו, יאפשר לבחון את המיקום, ולדייק הוראת בנוגע לעומק המיקום, מילוי אדמה, מגבלות קרינה, מגבלות בניה מעל הקרקע, נראות וכיוצ"ב.
225. בנוסף, התכנית כוללת יעוד של מתקנים הנדסיים, אך אינה כוללת הגדרה ופירוט אודות מהותם של מתקנים הנדסיים אלה, באופן שיגביר את הבהירות והשקיפות ויאפשר הבנה של התכנון המוצע.
226. סוגייה מהותית נוספת הטעונה הבהרה בתכנית, היא גבולות עבודות כרייה תת קרקעית מלאה, לעומת עבודות בשיטת חפירה וכיסוי.
227. סוגיה זו הינה בעלת השלכות תכנוניות משמעותיות ביותר למרחב, הן לשימושי הקרקע הסמוכים, לתכנון תנועתי ולהשלכות סביבתיות – כולם נושאים סביבתיים מהמעלה הראשונה שנותרים בחוסר ודאות נוכח חוסר הבהירות בתכנית (ולעניין זה נפרט בהרחבה בהמשך).
228. דוגמא אחת מיני רבות בתכנית זו – אזורים רבים במרחב התחנות והתכנית מסומנים כאזורים ב"הנחיות מיוחדות ב". בגיליונות מסוימים מבנים סומנו להריסה אולם בחלק מהגיליונות מבנים שסומנו ל"הנחיות מיוחדות ב" בתחום דרך מאושרת/מוצעת לא סומנו להריסה ובכפר סבא אף מבנה אחד לא סומן להריסה. ברם, מעיון בהוראות התכנית לעניין "הנחיות מיוחדות ב" כאמור עולות מספר סוגיות:
- א. סומן המבנה עצמו ולא החלקה כולה (ראו חלקות המסומנות בכוכבית - לא ברורה ההפרדה, מה יעשו דיירים ביתר חלקתם הכוללת רק את השטח שמעבר לקו בניין?)
- כך למשל גוש 6426 חלקה 717, בית יתיר (מבנה תעסוקה ומסחר), וגוש 6439 חלקה 34 (מבנה מגורים עם קומת מסחר).

גוש 6439 חלקה 34 :



גוש 6426 חלקה 717 :



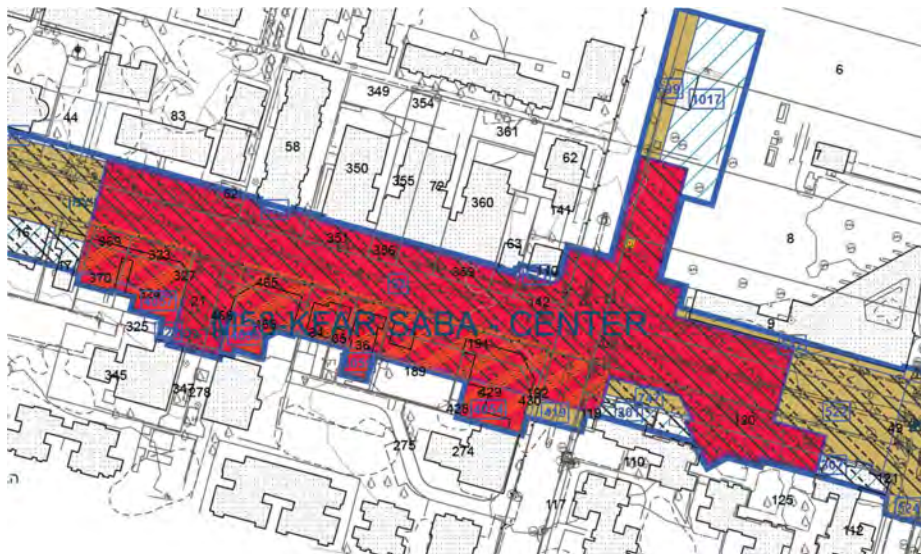
ב. בהתאם לס' 4.2.1 ס"ק ג' מותרים רק השימושים לדרך, כולל כמובן דרך על קרקעית ולכן האם המבנה להריסה? האם בוטלו כלל השימושים והוראות הבניה מכוח תכניות תקפות בתחום חלקות אלה?

4.2	דרך מוצעת
4.2.1	שימושים
	א. השימושים הנכללים בהגדרת "דרך" לפי סעיף 1 לחוק, ובמקום המיועד לרצועת מתע"ן, גם השימושים המותרים ברצועת מתע"ן כאמור בסעיף 4.1.1. ב. דרך מוצעת עם הנחיות מיוחדות בסימון הנחיות מיוחדות ב' יותרו השימושים הנכללים בהגדרת "דרך" לפי סעיף 1 לחוק, למעט מסילת ברזל ומבנה דרך.

4.2	דרך מוצעת
	ג. בגבול מסדרון תשתיות תת"ק/עילי יותרו השימושים ויחולו ההוראות בהתאם לסעיף 4.7.1 ב'.
4.2.2	הוראות
א.	דרכים סימון מהתשריט: רצועת מתע"ן תת-קרקעי בדרך מוצעת הכוללת סימון של רצועת מתע"ן יחולו הוראות סעיף 4.1.2

ג.	הריסות ופינויים
	סימון מהתשריט: הנחיות מיוחדות ב 1. המבנים המסומנים להריסה ייחסו ככל שיידרש לצורך הקמת המטרו, הפעלתו או תחזוקתו. 2. לאחר השלמת הריסת המבנים המיועדים להריסה, יבוטל יעוד הקרקע כ"דרך מוצעת - הנחיות מיוחדות" וייעודה יהיה כפי יעודה ערב אישורה של תכנית זו או כפי ייעודה בתכנית שאושרה מאוחר יותר, לפי סעיף קטן 4 להלן. 3. ראה הגורם המוסמך שהריסת מבנה שסומן להריסה אינה נדרשת לצורך הקמת המטרו, הפעלתו או תחזוקתו, יודיע על כך למתכנן הוועדה, למהנדס הוועדה המקומית ולבעלים של המבנה, ויפרסם על כך הודעה בדרך בה מתפרסמת הודעה על הפקדת תכנית, ובלבד שלא יידרש פרסום ברשומות. בחלוף 7 ימים ממועד הפרסום בעיתון, יבוטל ייעוד הקרקע כדרך מוצעת והנחיות מיוחדות וייעודה יהיה כפי יעודה ערב אישורה של תכנית זו או כפי ייעודה בתכנית אחרת. תשריט מעודכן ישלח לוועדה, לוועדה המקומית ולוועדה המחוזית הנוגעות לעניין. 4. לעניין סעיף זה, לא תאושר תכנית בשטח המיועד בתכנית זו לדרך מוצעת והנחיות מיוחדות בטרם בוטל יעוד זה כאמור בסעיפים קטנים 2 או 3 אלא אם נקבע בה שייעוד הקרקע לדרך מוצעת והנחיות מיוחדות על פי תכנית זו וההוראות החלות על פיה יחולו כל עוד לא התקיימו התנאים האמורים.

מצ"ב קיטוע לדוגמא מגיליון 37 של מסמכי התכנית ומהוראות התכנית



229. במרכז העיר כפר סבא, לדוגמא, מדובר במספר רב של מבנים אשר על פניו מעיון בהוראות של תת"ל מסומנים בפועל להפקעה ואשר לפיכך קיים לגביהם חוסר בהירות וודאות באשר לשאלת הריסתם ו/או הפקעתם. במידה ואכן הם מיועדים להריסה ולהפקעה, יש לפרסם את התכנית שוב על מנת שיוכלו כלל הבעלים בחלקות אלה להבין את משמעותה האמיתית של התכנית.

230. כמו כן – גם מבנים שרק חזיתם מסומנת בתחום הקו הכחול של התכנית, מייצרים עמימות וחוסר ודאות לגבי מעמדם הסטטוטורי ויכולתם לקדם תוספות בניה, שימוש בחצרות הבניינים וכד' באופן שאינו מאפשר לוועדה המקומית ליתן מידע תכנוני ודאי וראוי. וזאת בדגש על הוראת סעיף 6.5 סעיף קטן 1 לפיו "כל מבנה המצוי בתחום תכנית זו ניתן להריסה, אף אם לא סומן להריסה". משמעות סעיף זה היא שכל המבנים ברחוב וויצמן, שכלולים, אף אם חלקית, בקו הכחול של התכנית, נכנסים מרגע אישור התכנית לחוסר וודאות בדבר עתידו של המבנה.

231. ספק אם ניתן בכלל יהיה לתאם בניה או לתאם תכניות בניין עיר במרחב הגובל בתכנית זו, חרף רצונה של העיר כפר סבא לקדם התחדשות עירונית עוד היום, לאור אין סוף הגמישויות שתכנית זו מותירה. עודף גמישות זו גם מותירה פתח רב לתביעות ירידת ערך ולפגיעה מכוח תכנית זו.

232. לצד זאת, התכנית מתווה מנגנונים חדשים, לשינויים תכנוניים בתחומה, הסותרים את ההליכים הקבועים בחוק, ומאפשרים שינויים תכנוניים מהותיים ללא נקיטה בהליכים המוכרים, אלא בהליכי כלאיים שנראה שכל תכליתם היא למנוע מימוש זכויות שבדין, לרבות זכות ערעור.

233. לפיכך, גם בשל כך, מדובר בתכנית הטעונה תיקונים והבהרות, שיקנו שקיפות וודאות.

ח. הפקעות ורישום

234. כחלק מכלליותה של התכנית אין היא כוללת בתשריט אבחנה בין הרחבת דרכים הנדרשת מעל הקרקע לבין שימוש לדרך בתת הקרקע, כך שאין אפשרות להבין מהי ההפקעה הנדרשת, והפתרון שנמצא לכך הוא קביעת זכות גורפת, בלתי מידתית ובלתי מתקבלת על הדעת, להפקעה גורפת

ולרישום ע"ש מדינת ישראל, של תת הקרקע ועל הקרקע כחלק מהגדרת "השטחים המיועדים לצורך ציבורי" (סעי' 6.4.1. א' לתקנון). חוסר המידתיות חמור שבעתיים שעה ששטחי ההפקעה סומנו פר מבנים ולא על פי השטח האמיתי הנדרש לצורך המסילה התת קרקעית.

235. כן נדרשת הבהרה של תחום ההפקעה, שכן במסגרת התשריט מסומן יעוד כללי כדרך בתחום מגרשים חומים/מגורים, ללא אבחנה והפרדה בין על קרקע לתת קרקע.

236. קביעות אלה הינן בעלות השלכות מרחיקות לכת על הרשות המקומית, הן ביחס לביצוע עבודות, תחזוקה של תשתיות קיימות וחדשות, לרבות העברת תשתיות במפלס הקרקע ותת הקרקע, אשר תחייב פניה וקבלת הסכמת המדינה כבעלים הרשום של הקרקע להתקנתם כמו גם ביחס לשימוש בהם.

237. כפר סבא דורשת כי סעיפים אלו יתוקנו וייקבע כי שטחים ציבוריים ותשתיות ציבוריות עירוניות יוותרו בבעלות העירייה וככל שטרם נרשמו על שמה - יירשמו על שמה, ולמדינה תעמוד זכות החזקה ושימוש בשטחים בתת הקרקע הדרושים לקו המתע"ן והפעלתו.

238. לחלופין – יש לרשום בשטחים אלה בעלות משותפת של המדינה ושל העירייה, לרבות קביעות הוראות להסכם בין הצדדים להסדרת השימושים במקרקעין.

239. עוד נדרש ביצוע הרישום כרישום תלת מימדי. בהתאם לסעיף 2 לתקנות התכנון והבנייה (רישום מגרש תלת-ממדי), התש"ף-2020, על התכנית הכוללת הפקעות ורישום בתת הקרקע לכלול נספח המתאר באופן גרפי את כל גבולות המגרש התלת-ממדי, ובכלל זה פירוט של כל מפלסי הגובה של המגרש התלת-ממדי וכן על תשריט התכנית לכלול סימון של המגרש התלת ממדי ממבט על.

240. בהתאם לאמור אף יש לתקן את תשריט התכנית כך שיסומן בתוואי הדרך החלק המופקע בתת הקרקע, קרי יש לסמן את תחום המינהור בתשריט. כמו כן, יש להכין נספח גרפי אשר יבהיר מהו תוואי המנהרה העתידית. כמו כן, יש להשלים את נספח החלוקה התלת מימדי הנדרש, בהתאם להנחיות מנהל התכנון.

241. כן, מבוקש כי יבוצע על חשבון יזם התכנית רישום תלת מימדי (תמ"ר) לרבות עריכת תצ"ר מקדים היכן שנדרש.

242. זאת ועוד, מבוקש כי אופן "השבת הנפקע" (ראה למשל סעיפים 6.4.2 ו- 3.ג.4.2.2) יעשה כפי שנעשית הפקעה, לרבות פרסום בילקוט הפרסומים.

243. התכנית קובעת שימוש בייעודי הקרקע באופן נרחב ביותר ובאופן שאינו מפורט. לדוגמא: תאי שטח רבים בייעוד דרך מוצעת ובסימון בתשריט כרצועת מתע"ן תת-קרקעית, יכולים לשמש כשטחי התארגנות, יציאות חירום, מנהרות מקשרות, מבנים ומתקנים לצרכי בטיחות, תפעול וכו'. שימוש בהגדרות כלליות וכה נרחבות אינו מאפשר לרשות המקומית לבחון את ההשפעות של אותם שימושים על תכנון. ראוי להציג שימושים מפורטים ומוגבלים, כך שהרשות המקומית תוכל להבין את המשמעות המפורטת של אותם שימושים, ולהתייחס בהתאם.

ט. היבטים קנייניים/נכסיים

ט(1) ייעוד נדחה ותכניות איחוד וחלוקה לעתיד

244. התכנית קובעת כי עד לפרסום הודעה לפי סעיף 5 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור), 1943 (להלן: "פק' הקרקעות") יחולו על השטחים שאינם בבעלות ציבורית התכניות שחלו ערב תחילתה של התכנית. מנגנון זה שומר שלא תותר בניה בתחום הקו הכחול של התת"ל, אך במקביל מאפשר שמירה על זכויות הבנייה הקיימות עד למועד ההפקעות ויוצר "חלון זמן" המאפשר לקדם תכנית המשמרת את זכויות הבניה התקפות כפי שהיו ערב התת"ל. כלומר, התת"ל נוקטת בהליך של "ייעוד נדחה".

245. במגרשים בהם נקבעו הפקעות נרחבות/מלאות יש להוסיף הוראה אשר תאפשר הכנת תכנית מפורטת, בתיאום עם הרשות המוסמכת או הכנת תכנית לסימון איחוד וחלוקה לעתיד, אשר יסדירו את ניצול הזכויות במגרשים המופקעים.

246. עוד מבוקש כי הסימונים לאיחוד וחלוקה בעתיד יסומנו במסגרת תמ"א 70 וכי התת"ל ותמ"א 70 תקבלנה תוקף במקביל. לחלופין, מבוקש כי יקודמו הוראות שיאפשרו שמירה על זכויות הבנייה המוקנות למגרשים ערב אישורה של התת"ל.

ט(2) תיעוד, ניטור וחיזוק נכסים פרטיים ועירוניים על חשבון המבצע

247. במסגרת הוראות התכנית יש לקבוע הוראות לתיעוד, ניטור וחיזוק מבנים וזאת ביחס לכל הנכסים הכלולים בתוואי הדרך ובתחום הקו הכחול של התת"ל והגובלים בו, וזאת על חשבון הגורם המוסמך לביצוע. יודגש, כי לפני יציאה לביצוע יש לערוך סקר הנדסי ותיעוד מצבם הקונסטרוקטיבי של הנכסים, לרבות הוראות הקובעות כי המבצע יחויב בניטור מצבם לאורך כל תקופת הבנייה והכרייה, לרבות חיזוקם באם נדרש, וכל זאת בידיעת בעלי הנכסים.

248. עוד קובעת התכנית כי הגורם המוסמך יבצע על חשבונו את כל העבודות הנדרשות לחיזוק מבנים טעוני חיזוק בתחום המסומן הנחיות מיוחדות ב', על פי הוראות כל דין (סעי' 6.6.1), אך נמנעת מלקבוע הוראה זו על יתר המבנים (מבנים פרטיים ומבני ציבור) ו/או התשתיות בתוואי שעלולים להינזק מעבודות הביצוע.

249. לעניין זה יש לדייק את הוראות סעי' 6.3.ה הקובע כי "עבודה הנוגעת לדרכים, מסילות ברזל, קווי ומתקני תשתית קיימים, הנדרשת לצורך הקמת המטרו, לרבות העתקתם ככל שתדרש, תבוצע בתיאום גוף התשתית או עם מהנדס הוועדה המקומית הנוגעים לעניין", ולקבוע כי הגורם המבצע של תכנית זו או היוזם הוא אשר מבצע את עבודות התשתית על חשבונו וכל המשתמע משיקום עבודות אלו.

250. כלומר, בתכנית אין כל התייחסות לפן זה של נשיאה בעלויות שינויים, הפקעות זמניות, הריסות, הריסת מחוברים והעתקתם – שאינם תשתיות, שיקום והשבת מצב לקדמותו ועוד.

251. **לפיכך נדרש לקבוע הוראות המפרטות ומפרשות כי עלות ביצוע כל העבודות תהא על חשבון הגורם המוסמך ע"פ הגדרת התת"ל.**

ט(3) הוראת הריסה גורפת ותמ"א 38

252. סעיף 6.5 בהוראות התכנית קובע כי "כל מבנה המצוי בתחום תכנית זו ניתן להריסה, אף אם לא סומן להריסה בתשריט". זוהי קביעה גורפת למאות בניינים לאורך התוואי, לאור העובדה כי תוואי המטרו עובר במרכז היער כפר סבא לאורך הרחובות הראשיים המבונים של העיר באזור מרכזי וצפוף

253. המשמעות היא הכנסת מאות נכסים בתחום המע"ר של כפר סבא לאי וודאות בדבר קיומם למשך שנים מרובות וללא מגבלת זמן, שעה שכבר היום ניתן להוסיף וודאות בדרך של הוצאת נכסים מרובים מאיום סעיף ההריסה בתחום כל הקו הכחול. ולראייה, לאחר ביצוע סעיפים 77 ו-78 לתת"ל אולם טרם הפקדתה, נת"ע צמצמה את הקו הכחול של התת"ל בסמיכות לויצמן 55, שם הוצא היתר בניה להתחדשות עירונית, וזאת לאחר שההיתר תואם מול נת"ע. כלומר, **כבר היום ניתן לצמצם את הקו הכחול ולהוציא מחרב איום ההריסה נכסים מרובים הנמצאים בתחום התת"ל.**

254. זאת ועוד, יש צורך לציין בפירוט כל בניין להריסה כדי לאפשר התנגדויות והתייחסות כבר בשלב ההפקדה של תכנית זו. כמו כן, מבוקש כי תיתוסף הוראה כי הדרישה לאישור מהנדס לזכאות לתמ"א 38, דהיינו חיזוק המבנה בפני רעידות אדמה, בהתאם לחוק, תפורסם בהודעה אישית לבעל הנכס בזמן סביר לפני הריסתו.

255. לעניין יחס התכנית לתמ"א 38 ולאור העובדה כי תוקף התכנית הולך לפוג בשנת 2022, **יש להבהיר בהוראת סעיף 6.5 סעיף קטן 3 לתכנית לעניין תמ"א 38 כי זכויות הבנייה הן על פי תמ"א 38 או כל תכנית אחרת של הרשות המקומית שתחליפה.**

י. ריכוז סמכויות יתר בידי הות"ל והענקת סמכויות לוועדה המקומית

256. התכנית כוללת שלל הוראות המקנות סמכויות שאינן ביצועיות גרידא בידי הגורם המוסמך.
257. כך למשל, ניתנה לגורם המוסמך הסמכות לאשר – ככל שהשתכנע שאין בכך "הכבדה" על תכנון המטרו, הקמתו או הפעלתו, לרבות פגיעה בכל מתקן המשרת אותו או נדרש לו - עבודה או שימוש לפי התכניות התקפות שלא לצורך הקמת המטרו (סעי' 4.1.2, ג.ב.1); להודיע כי הריסת מבנה אינה נדרשת ולפרסם על כך הודעה שתבטל את יעוד הקרקע (סעי' 3.ג.4.2.2); אישורי הגורם המוסמך למתן היתרים, החלטה על חסימת כניסות לחניה גם במקרים בהם לא סומנה חסימה כזו בנספח המסילה (סעי' 6.1.5); מתן אישור להקמת קו או מתקן תשתית או עבודה הנוגעת אליו (סעי' 6.3 ב'); החלטה על היעדר צורך בהפקעת מפלס עליון בתא שטח מסויים (6.4.1 ב') ועוד ועוד.
258. סמכויות גורפות אלה, הינן סמכויות של גוף תכנון / גורם רישוי ולא של גורם מבצע, שזהותה אינה ידועה (ראה לעניי זה סעיף ההגדרות – 1.9 לעניין זהות "הגורם המוסמך").
259. משכך, יש לשנות את הוראות התכנית ולקבוע כי סמכויות אלה ימסרו לות"ל או ועדת משנה שלה, ולא לנת"ע, שלכל הפחות בחלק מן המקרים עלולה להיות בעלת ניגוד עניינים.

260. בד בבד, התכנית נמנעת מלשתף את הוועדה המקומית כמוסד תכנון – בסוגיות מהותיות ביותר בתכנון.

261. כך למשל – בכל הנוגע לסעיפי הגמישות ולשינויים אפשריים בתכנון, כגון הקמת יציאות חירום נוספות (4.1.2, א.3.ב.) הקמת חדרים טכניים מעל הקרקע (סעי' 4.1.2, א.3.ג', וכן סעי' 4.3.2, א.2) הריסת מבנים המסומנים להריסה ככל שיידרש לצורך הקמת המטרו (סעי' 4.2.2 ג.1.) התרת כל שימוש זמני אחר הדרוש להקמת המטרו ביעוד על פי תכנית מאושרת אחרת (סעי' 4.4.1.5) – שינוי מיקום מבנים ומתקנים זמניים וגודלם באתרי התארגנות ביעוד על פי תכנית מאושרת אחרת (סעי' 4.4.2 א.3.) ועוד –

262. יש לקבוע כי יש לבצע תיאום עם הוועדה המקומית ובמידת הדרוש גם לקבוע "סעיף בורות" מקום בו קיימת מחלוקת בין הוועדה המקומית לגורם המוסמך בפני מתכנן הות"ל (למשל בסעי' 4.4.2 ב.9, סעי' 4.7.2 א.2).

263. כמו כן, מבוקש כי יירשם בהוראות התכנית חובת יידוע מהנדס הוועדה המקומית טרם ביצוע עבודות קידוחי קרקע, מים, חפירות ארכיאולוגיות, מדידה וסימון וכד' (סעי' 6.1.3).

264. לפיכך, דורשת הוועדה המקומית כי התכנית תקבע הוראות מחייבות לתיאומים מראש ואישורים של אגף התכנון ומנהל ההנדסה העירוני בלוח זמנים סביר ובר יישום.

יא. תיאום לעת תכנון מפורט וביצוע עבודות באמצעות צוות מלווה

265. כפי שפורט בהשגה זו לתכנית הוראות גמישות מרובות כמו גם חוסר וודאות. במסגרת זו דוחה התכנית את כל המנגנונים לקביעת אמצעים למניעת מטרדים של איכות הסביבה, לתכנון אקוסטי מבוקר, לשלב הביצוע ולשלב התפעול ובדומה טיפול בסוגיות שיכוך רעידות או כל מטרד אחר העולה מהקמת המטרו.

266. ככל שהוראות הגמישות יוותרו בעינן וככל שלא תתקבל הטענה להכנה ואישור תכניות מפורטות – יש לקבוע קידום התכנון המפורט באמצעות צוות מלווה הכולל בין השאר את נציגי הרשות המקומית ותאגידי התשתיות, שילווה ויעמוד על עקרונות התכנון המפורט, מיקומי שטחי התארגנות, מיקומי תחנות, היבטים תנועתיים, סביבתיים וכד'.

267. לאור זאת יש להוסיף הוראה בתכנית המחייבת צוות מלווה הכולל נציגי הרשות המקומית ותאגידי התשתיות, לאישור התכנון המפורט וביצוע העבודות, לרבות שלביות, ההיבטים הסביבתיים, התנועתיים וכיוצ"ב. צוות מלווה זה יהווה גורם תכנוני ניטרלי שיוכל לבחון את הסוגיות השונות שיעלו ואת מכלול השיקולים והנסיבות לעת קידום התכנון והביצוע של המטרו.

268. מכל מקום מתבקש, כי לכל הפחות, יקבע מנגנון המפרט את התיאום בין נת"ע ונציגי הרשות המקומית, בתהליך התכנון המפורט ובשלב הביצוע, בכל הנושאים הסביבתיים, וכן הנושאים הקשורים לאיכות המרחב הציבורי ולהיבטים סביבתיים לרבות רעש, אבק, רעידות, פסולת, תשתיות אופניים, עצים, חדרים טכניים, ועוד, כמו גם תיאום שלביות הביצוע עם הרשות המקומית ובין רשויות גובלות.

269. אין להותיר בידי הגוף היוזם את התכנית או מי שיבצע את התוואי מטעמו, כריבון יחיד בתחום תכנית זו. יש לקבוע דרישה לתיאום עימו אולם יש לקבוע שאישור, כולל אישור לביטול אזורי התארגנות, אישור לשינוי בתחום הביצוע ועוד יהיה על ידי הצוות המלווה ולכל הפחות בידי הות"ל ולא נת"ע.

270. יודגש בזאת, כי נדרש לקבוע מנגנון לפרסום התכנון המפורט לאמצעים למניעת מטרדים סביבתיים לפני הביצוע להתייחסות הציבור, ולנושא הרעידות לכל בעלי הנכסים שהמסילה עוברת מתחתיהם.

יב. קביעת הוראות לחובת תיאום מול תכניות, היתרים ותשתיות

271. תוואי המטרו בתחום העיר כפר סבא עובר בעיקר בתחום שטח עירוני בנוי ומאוכלס, הכולל תשתיות ציבוריות ופרטיות ועוד, וכן גם באזורים בהם מתקיימים תהליכי התחדשות עירונית בדרכים שונות ובשלבם שונים הבאים עתה לכדי מימוש.

272. למרות זאת, התכנית נעדרת כל התייחסות למצב קיים, מאושר ומתוכנן - תכניות בניין עיר ופרוייקטי בנייה הנמצאים בשלבי תכנון וביצוע כאלה ואחרים ולגבי המצב הסטטוטורי בו הם נמצאים.

273. יצוין כי קידום תהליכי תכנון להתחדשות עירונית באמצעות פינוי בינוי הנו תהליך מורכב וארוך כבר מתחילת דרכו ושותפים לו תושבים רבים כמו גם יזמים וצוותים גדולים. חוסר הוודאות העולה מהתכנית, והעדר כלים סטטוטוריים ברורים במסגרתו, עלולה לפגוע בקידום תכניות אלו על התוואי ואף להסיג אחורנית עבודה רבה שהושקעה בקידומן. בעיר כמו כפר סבא, אשר צמיחתה העתידית תלויה בהליכי התחדשות, יש לנצל את המטרו להתחדשותה ולא להקפאתה לבינתיים.

274. מסמכי השילוב העירוני (בחלקם אין כלל ייעודי קרקע נכונים בבסיס התכנון), תשריטי המצב המאושר וחשוב מכך תשריטי המצב המוצע, לא כוללים את כלל התכניות המאושרות, המופקדות והמקודמות במרחב המטרו. כמו כן, מפת הרקע העירונית מבוססת על קומפילציה מוטעית מיסודה.

275. מכאן, שבטרם הכנת תכניות היתר/הרשאה לטובת מימושו של המטרו, נדרש תיאום מול תכניות, היתרים ותשתיות קיימים ומתוכננים באותה עת במרחב התכנית.

276. יצוין לעניין זה כי המנגנון הקבוע בסעיף 6.1.2 לתקנון התכנית ובסעיף 6.7, המקנה למהנדס הוועדה המקומית רק בשלב ההיתר/ההרשאה זכות לקבלת מסמכים המנויים בסעיף ואפשרות להגיש התייחסות בתוך פרק זמן קצר וקצוב בן 30 ימים בלבד – אינו מספק ומחויבת קביעת הוראות במסמכי התת"ל בדבר תיאום מול תכניות מאושרות/בביצוע/בהכנה ומול היתרי בניה והליכי רישוי ותשתיות עירוניות במרחב המערכת המתוכננת. יש לקצוב פרק זמן ארוך יותר, כאשר במקרה של מחלוקות יועברו אלה להכרעת גורם תכנוני/וועדה תכנונית שימונו לצורך כך.

277. בנוסף, בסעיף 6.1.2 לתקנון התכנית, יש להוסיף דרישה לתכנית הסדרי תנועה זמניים לשלב העבודות ותכנית הסדרי תנועה סופיים. יש חשיבות גדולה לאישור הסדרי התנועה על ידי הוועדה

המקומית שלה יש את הידע העדכני והמדויק לעניין התנועה העירונית לרבות קיום הליכי שיתוף ציבור.

278. כמו כן, יש להחריג מהוראת סעיף 4.1.2 ג. סעיף קטן ב עבודות תשתית ותחזוקת התשתית הקיימת, המתבצעת בכל עת במסגרת עבודות הרשות המקומית.

279. בהתאם – יש לקבוע במסגרת הוראות התכנית הוראות המחייבות תיאום עם הבנוי בפועל ועם פרויקטים מאושרים ואלה הנמצאים בשלבי תכנון אחרונים ונדרש תיאום תכנוני מפורט (הן לנושא המרתפים והן לבניה מעל הקרקע), על מנת למנוע פגיעה בקידומם.

יג. קביעת מועד תפוגה בתכנית

280. מדובר בתכנית הקובעת שלל הוראות גורפות ובעלות השלכות מהותיות ביותר על סביבתה, אשר למעשה אינה מוגבלת בזמן.

281. כך למשל, מרגע אישור התכנית – אף שייעודי הקרקע ייכנסו לתוקפם לאחר פרסום הודעה לפי סעי' 5 לפק' הקרקעות – לא ניתן לבנות בשטח המיועד לדרך או לרצועת מתע"נ, לרבות רצועה תת קרקעית, ולא יינתן לגביו היתר לשימוש חורג אף אם הייעוד ע"פ תכנית זו לא נכנס לתוקפו (סעי' 4.7.6.ג').

282. מדובר בתוואי בעל משמעות אדירה לרשות המקומית כפי שפורט בהרחבה לעיל.

283. התכנית מאפשרת את שיתוקה של העיר, דווקא באזורים בהם צפוי פיתוח משמעותי באמצעות התחדשות עירונית כפי שפורט בהרחבה. בעיר כמו כפר סבא שלה עתודות קרקע מצומצמות ביותר – הקפאת התחדשות העירונית משמעותה הקפאת הצמיחה העירונית, על כל המשתמע מכך.

284. לאור כל זאת, ולאור החשש שמא התכנית לא תבוצע ותותיר יעודי קרקע פוגעניים ובלתי רצויים – מבוקש לקבוע מועד תפוגה בתכנית – כך שבחלוף 10 שנים ממועד אישורה יראו אותה כבטלה, אלא אם תאושר עובר למועד התפוגה, לאחר שמיעת עמדת הציבור ולמצער הרשויות המקומיות.

יד. מבנים לשימור בתוואי

285. כמאפיין ערים רבות לאורך התוואי של המטרו, המסילות מוקמו בשלד הראשי של העיר. כפר סבא היא מוותיקת ערי השרון ובקרוב תחגוג 120 שנה להיווסדה.

286. התוואי של רחוב וויצמן, מיקום התחנות והמסילה עוברים בסמוך ומתחת למבנים רבים, הנמצאים ברשימת השימור העירונית (כ- 20 אתרים לשימור בתחום התכנית), אשר נמצאת בשלבי פרסום לפי סעיף 77-78 לחוק.

287. במסגרת תהליך תכנון תוואי המטרו ומיקום התחנות נערך סקר שימור על ידי ד"ר שרי מרק.

289. מבוקש כי סקר השימור בצירוף תשריט המסמן את המבנים לאורך התוואי יצורף כנספח רקע למסמכי התכנית.

291. לאור זאת מבוקש לעדכן את סקר השימור על פי רשימת השימור המעודכנת, בכל תחום הקו הכחול של התכנית.

- יד(2) פרק שימור בהוראות התכנית**

293. זאת ועוד, על אף שבנספח 5 לתסקיר, שעניינה סקר שימור אתרים, ישנו פירוט בכל הנוגע ל"הגנה על אתרים לשימור מתנועת כלים כבדים, מעבר תשתיות וחפירה בסמיכות, זהירות מרטט דחיקה וחציבה. מתן הגנה מתאימה בעת העבודות, עם שינוי פני הקרקע", הרי שמדובר בהוראות מאוד

מצומצמות, אשר אינן יורדות לפירוט הנדרש בכל הנוגע לשימור אתרים. מכל מקום, כאמור לעיל, המדובר בנספח המצורף לתסקיר אשר אינו מהווה חלק ממסמכי התכנית.

294. פרק שימור צריך להכיל בתוכו תנאים להוצאת היתרי בנייה או הרשאות בסמוך לאתרים לשימור ומתחתם, הוראות לתיעודם באמצעות תיקי תיעוד לרבות מצבם הקונסטרוקטיבי טרם יציאה לביצוע, אמצעים להגנה על האתרים בעת העבודות, הוראות לשימור המבנים והוראות לניטור מצבם לאורך כל תקופת הביצוע והתניות לגבי אנשי מקצוע בתחום השימור שילוו את הפרויקט, כמפורט להלן:

295. לא תותר הריסה של מבנה לשימור או חלק ממנו.

א. במגרש הכולל אתר לשימור, תנאי להיתר בנייה יהא הכנת תיק תיעוד מפורט לאתר לשימור על פי הנחיות מנהל התכנון.

ב. סקר הנדסי שיעשה על ידי מהנדס שימור בעל ניסיון מוכח בתחום וחוות דעת יועץ השימור לות"ל. הסקר ההנדסי יכלול הוראות מפורטות להגנה וחיזוק המבנים בעת העבודות, לרבות ניטור המבנים בעת החפירה והעבודות.

ג. ככל ויקבע לשלב את המבנה לשימור בתכנון המפורט, תינתן האפשרות למהנדס הועדה להעביר את התייחסותו בפרק זמן של עד 60 ימים מיום קבלת המסמכים (תיק תיעוד מפורט ותכנון מפורט).

ד. כל תכנון המשלב אתר לשימור צריך לכלול בצוות, אדריכל שימור ומהנדס שימור בעלי ניסיון מוכח בתחום.

ה. הוראות להגנה על מבנים היסטוריים/צמחייה היסטורית.

ו. שיטת עבודת החפירה- נבקש כי שיטת וטכולוגית הביצוע, חפירה/ כרייה, לאורך תוואי המסילה ברחוב ויצמן, שלאורכו ריבוי של מבנים היסטוריים לשימור, יעשה לאחר שהגורם המוסמך יבצע את החיזוק למבנים תוך ניטור עבודות כך שלא יגרם נזק או הרס למבנים לשימור.

296. במסגרת הוראות התכנית יש לקבוע כי כל ההוראות המפורטות לעיל לרבות תיעוד, ניטור וחיזוק מבנים יהיו על חשבון הגורם המוסמך לביצוע.

297. לאור האמור לעיל, **מבוקש להוסיף להוראות התכנית בפרק 6, פרק שימור, כנהוג בתכנית הכוללות בתוך הקו הכחול שלהם אתרים לשימור.**

טו. שטחי התארגנות (ובפרט שטח התארגנות גן הזכרון)

טו(1) הוראות שטחי התארגנות במרקם עירוני בנוי אל מול מרקם פתוח

298. שטחי ההתארגנות מסומנים בנספחי המסילה בלבד, אך על פי תקנון התכנית עולה שאין מניעה לעשות שימוש בכל מקום בתחום רצועת המתע"ן וביעודי קרקע השונים, כשטחי התארגנות, לרבות בתחום 370 דונם של שטחי הדיפו.

299. לצד כל תחנה, מפלג או מבנה מסילה מגדירה התכנית אתרי התארגנות. בהתאמה, מסומנים בתחום כפר סבא אתרים מרובים. על פי התסקיר הסביבתי נבדלים אזורי התארגנות אלו בתפקודם ובגודלם, בדגש על אתרי התארגנות לפירי שילוח וקבלה, אתרי התארגנות לתחנות תת קרקעיות

למבני חפירה, ואתרים לביצוע מנהרות קישור ועוד. אך הוראות התכנית לא מגדירות הבדלים בין האתרים ומגדירה שימושים נרחבים באופן זהה ביניהם.

300. דא עקא, בתחום שטחי ההתארגנות ולמעשה בתחום התכנית כולה מותרים שימושים רבים ומגוונים, בחלקם הגדול שימושים העלולים להוות מטרד ופגיעה בסובבים אותם, ובין היתר מפעלים לייצור בטון ומוצרי בניה אחרים, עירום פסולת בניין, מתקנים לטיפול בעודפי עפר, מתקני תשתית, מתקנים הנדסיים, מבנים לשימוש העובדים וכו'.

301. אתרי התארגנות אלה נקבעו על פני שטחים עירוניים נרחבים, רובם שטחי ציבור פתוחים, בתוך מרקם עירוני קומפקטי וצפוף, העובר בימים אלה, בהתאם למדיניות הועדה המקומית, התחדשות עירונית משמעותית ביותר. לפיכך, החסרת מניין שטחים אלה משטחי הציבור הפתוחים בעיר מהווים פגיעה בכלל התחדשות המרחב העירוני.

302. לפיכך - יש להגדיר שאתרי התארגנות יסומנו מראש. כל אתר התארגנות נוסף יידרש להליך פרסום להתנגדויות הציבור בשלב הרישוי. כמו כן מבקשים המשיגים כי יש להבדיל בהוראות התכנית בין השימושים המותרים באתרי התארגנות השונים וזאת על פי אופיים ומיקומם במרחב הבנוי או במרחב הפתוח, כמו גם מידת הרגישות של אתר ההתארגנות בסביבתו, עצים לשימור במרחב הסמוך או בתוכו, שימושים רגישים כגון בתי מגורים גובלים, או מבני חינוך בריאות ותרבות.

303. אנו דורשים כי יובהר בהוראות התכנית כי לא תתאפשר הקמת מפעל בטון או אתר לטיפול בעפר, באתר התארגנות בתוך סביבה עירונית צפופה ובנויה של מגורים.

304. סעיף 4.4.2 א' (2) בהוראות התכנית קובע את זמן שימוש בשטח התארגנות. ע"פ ההוראה, שטח ההתארגנות יכול להיות זמין גם עבור ביצועם של קווים אחרים וניתן להאריך את תקופת ההקמה למעבר ל-10 שנים. זוהי הוראה חסרת מגבלות שלא מאפשרת תכנון סביר של שימושים בשטחי ההתארגנות בהתאם לתוכנית המאושרת היום או שיתאשרו בעתיד. יש להגדיר תקופה ברורה שניתן להאריכה רק בהליך מסודר בהתייעצות עם הוועדה המקומית או מהנדס העיר.

305. בנוסף, סעיף 4.4.2 א' (3) נדרש להגדיר ששינוי מיקום מבנים באתרי ההתארגנות יהיה כפוף לאישור מהנדס העיר וכפוף לבדיקה סביבתית, אשר מאשרת שאין השפעות סביבתיות הנובעות משינוי מיקום המבנים.

306. מכל מקום, התכנית מאפשרת במרחב התכנוני של כפר סבא, שטחי התארגנות בהיקף גדול ביותר, מעבר לצורך המעשי, ולאור נוסחה הנוכחי של התכנית וסעיפי הגמישות שבה, עלולים להיגרע ממערך שטחי הציבור בעיר שטחים רבים הנדרשים לחיי היום יום ולפיתוחה של העיר לפרקי זמן ארוכים של 10 שנים ואף למעלה מכך, על כל ההיבטים הכרוכים בכך, לרבות היבטים סביבתיים-מטרדיים, היבטי תנועה, וכד'.

307. התכנית אף פוגעת ביכולת הציבורית לפעול בתחום שטחים אלה אשר רובם ככולם הינם שטחים ציבוריים פתוחים או שטחים למבני ציבור הנדרשים לתפקודה השוטף של העיר. נראה כי על פי הוראות התכנית בס' 4.4.2 א' ס"ק 44' לדוגמא, התקנתם של כל נדנדה או ספסל בתחום שטחי ההתארגנות, וכפועל יוצא בתחום התכנית כולה, תלויים באישורו של מתכנן הות"ל. מעבר לדרישה לתיאום כל עבודה במרחב זה עם מתכנן הות"ל, הרי שלא יעלה על הדעת שהעיר לא תוכל לבצע עבודות קבועות במרחבים אלה בעשורים הבאים, שהרי לתכנית אין מועד תפוגה וכיום אין צפי למימושה של התכנית.

4.הליכים סטטוטוריים :	א. אין בייעודו של שטח התארגנות על פי תכנית זו, כדי לפגוע בתוקפן של התכניות התקפות החלות עליו. ב. מוסד תכנון רשאי לאשר תכנית המשנה את התכנית התקפה החלה על הקרקע ביום תחילתה של תכנית זו, בתיאום עם הגורם המוסמך ובלבד שהתכנית תקבע כי לא יינתן היתר בניה בשטח ההתארגנות על פי אותה תכנית עד לתום תקופת ההקמה, אלא אם ניתנה לכך הסכמתו של הגורם המוסמך. ג. על אף האמור בס"ק ב, לא יינתן היתר בניה או היתר לשימוש חורג, לא תבוצע עבודה ולא ייעשה שימוש בשטח התארגנות, שלא לצורכי המטרו אלא באישור מתכנן הוועדה. לא יאשר מתכנן הוועדה היתר, עבודה או שימוש כאמור אלא אם נוכח שהם זמניים במהותם, לאחר שהובטח להנחת דעתו כי ניתן יהיה לעשות שימוש בשטח כשטח התארגנות מיד עם תחילת תקופת ההקמה וכי השימוש, העבודה או הבניה המבוקשים אינם עתידים לגרום לעיכוב או להכבדה על האפשרות להשתמש בשטח כשטח התארגנות כאמור. ד. ניתנה הסכמתו של הגורם המוסמך לשימוש, לעבודה או לבניה בשטח התארגנות מסוים במסגרת הסכם שנערך בינו לבין הרשות המקומית או רשות מקרקעי ישראל לפי העניין, לא יידרש אישור מתכנן הוועדה כאמור בס"ק ג.
------------------------------	---

308. חרף ההשלכות המהותיות של נטילת שטחים אלה לטובת שטחי התארגנות, התכנית אינה כוללת כל בחינה לגודל שטח ההתארגנות הדרוש ואף אינה כוללת כל קביעה המחייבת עריכת בחינה כזו לגודל המדויק הדרוש טרם אישור השטח כאתר התארגנות. התכנית אף אינה כוללת אפשרות להגשת התנגדות למיקומים ספציפיים, או למצער אמות מידה/קווים מנחים לבחינת חלופות על יסוד היבטים תנועתיים, שימושי קרקע סמוכים בעלי רגישות, וכד' ו/או קביעת הנחיות סביבתיות להפחתת הפגיעה באיכות החיים והסביבה.

309. לאור האמור נדרשת בחינה וקביעת הוראות מפורטות במסגרת התכנית לעניין שטחי ההתארגנות הדרושים, שטחם ומיקומם המחייב – לרבות, אך לא רק - עריכת חוות דעת סביבתית בשצ"פים שתציג את ההגנה על ערכי טבע וצמצום כריתת עצים באתר, הנחיות לשיקום השטחים הפתוחים לאחר פינוי האתר, שמירת רשת של הליכה ומסלולי אופניים, מציאת פתרונות חניה ונגישות למבנים שבתחום התכנית, הותרת שטחים פתוחים פונקציונאליים בגינות הציבוריות, קביעת מגבלות במקומות בהם שטחי ההתארגנות גובלים במבנה מגורים או מבני ציבור (כדוגמת מרחק מינימאלי, גובה שעות פעילות וסוגי פעילות בכפוף לאישור היחידה הסביבתית) - ולמצער קביעת אמות מידה/קווים מנחים לתכנון המפורט ולצוות המלווה, לגבי אופן קביעתם והליך שיתוף הציבור בכך, באופן שיבטיח מינימום פגיעה בציבור ובתשתיות ציבוריות.

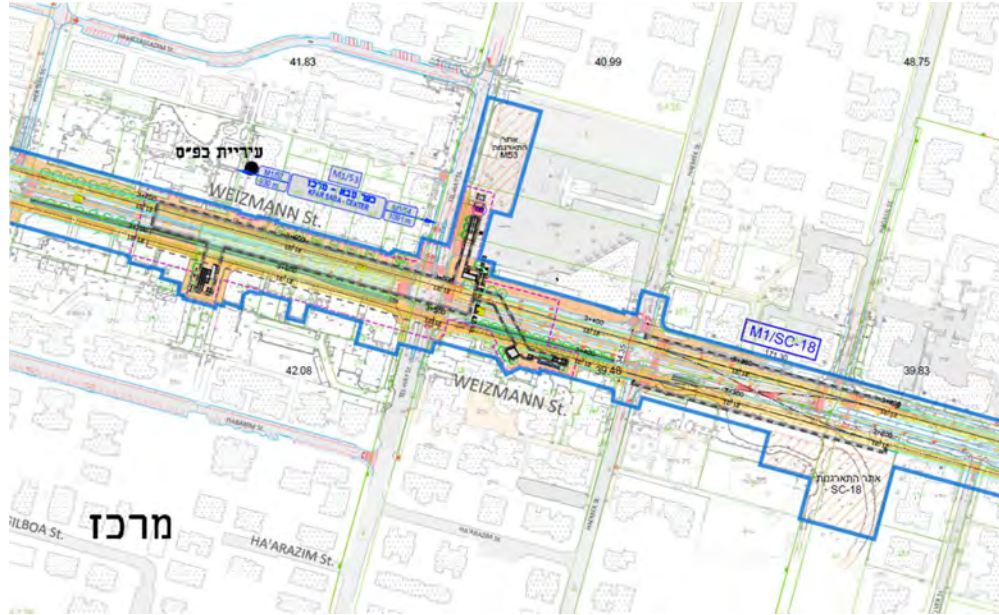
310. כמו כן, יש לייצר מנגנון בהוראות התכנית בו תידרש הסכמת העירייה לשימוש בשטחי ההתארגנות שיינתנו לנת"ע עבור ביצוע הפרויקט, וזאת בדרך של הסכם שימוש ולא בדרך של הפקעה זמנית. הסכם זה יכלול בין היתר הבטחת כל התנאים והאמצעים להפחתת המטרדים עבור התושבים והמרקם הסובב בכללותו, לרבות כל התנאים והאמצעים לשיקומו של השטח על פי תכנית פיתוח ברמת גימור שתיקבע על ידי הרשות המקומית ומה"ע.

311. להלן התייחסות פרטנית לסוגיות מהותיות באתרי התארגנות בעיר כפר סבא ;

טו(2) פירוט אתרי התארגנות עיקריים

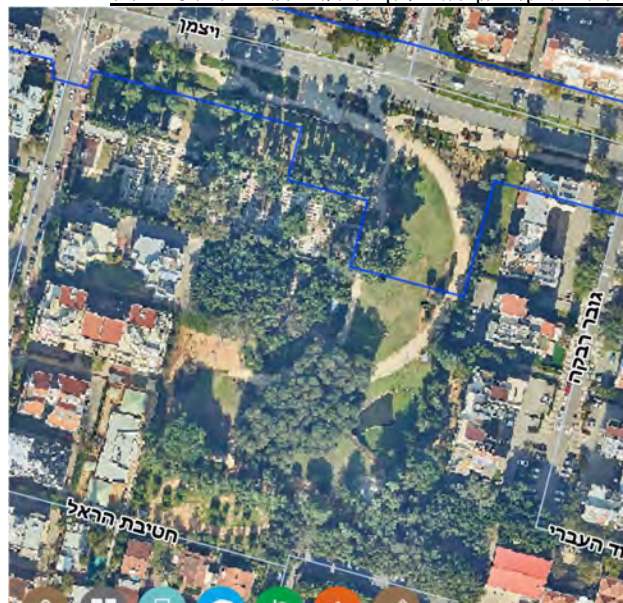
טו(2)(א) ביטול אתר ההתארגנות על גן הזיכרון (אתר התארגנות עבור מפלג SC-18)

312. בלב העיר לצד תחנה 53 (כפר סבא מרכז) ישנו אתר התארגנות ובמרחק כ- 200 מ' מסומן אתר התארגנות שני- SC-18 - אשר משמש להקמת מפלג המסילה בצמוד לתחנה.



313. אתר התארגנות זה מסומן על שטח ציבורי פתוח שהינו גן זיכרון, המנציח את הנופלים הרבים שידעה העיר כפר סבא לאורך ההיסטוריה, וזאת עוד משנת 1958 (בהתאם להחלטת מועצה משנת 1952). אתר ההתארגנות פוגע באתר הנצחה חשוב זה, ומהווה פגיעה באתר עירוני לשימור, לרבות חסימת גישה חשובה ונגישה לאנדרטת הזיכרון העירונית הראשית ולבית העלמין הצבאי של העיר, ששופץ זה מכבר בסיוע משרד הביטחון.

להלן תצ"א הממחיש את מיקום גן הזיכרון בתחום התכנית וסביבתו



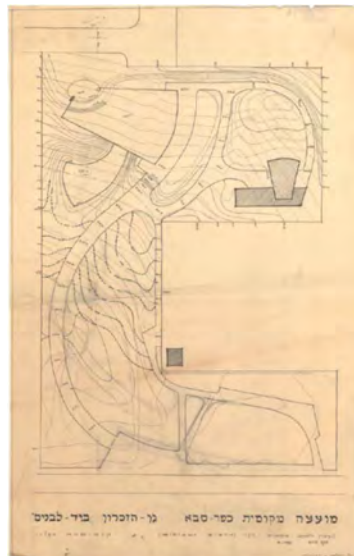
314. תכנון הגן עצמו מתחילת שנות ה 50, נעשה בידי אדריכלי הנוף וחתני פרס ישראל לאדריכלות, דן צור וליפא יהלום, אשר רוח עשייתם מלווה את העיר בכל שביל וגינה. הגן אשר מתוכנן בצניעות חומרית, אבן טבעית ומשחקי טופוגרפיה, כולל בתוכו גם עצים רבים לשימור, לרבות עצי פיקוס ותיקים שהועתקו אליו עם הרחבת רחוב רוטשילד, עצים אשר ניטעו במקור על ידי ילדי כפר סבא בראשית הישוב.

הגן כולו נפרש על 21 דונמים, מתוכם 3 דונמים הנם שטח בית העלמין. הגן נמצא ברשימת השימור העירונית, וכולל את חלקת מגורשי יפו תל אביב, חלקת קברי ותיקי הישוב וקברי הנופלים במערכות ישראל. בית העלמין והגן הצמוד לו מהווים מקום התייחדות למשפחות השכולות ומשמש מקום לטקסי הזיכרון העירוניים לחללי ישראל.

315. בחלקת מגורשי יפו תל אביב קבורים כ- 240 תושבים מקומיים ופליטים מתל אביב של ימי מלחמת העולם הראשונה.

316. לגן הזיכרון ערכים היסטוריים, אדריכליים ונופיים משמעותיים.

תכנית קולודני משנות ה 70 וגן
הזכרון במרכז



317. בתחום אתר ההתארגנות מקבצי עצים משמעותיים בעלי ערכיות גבוהה וגבוהה מאד, וזאת גם בהתאם למפורט בתסקיר העצים שנערך עבור התכנית. מאחר והם נמצאים בתחום אתר התארגנות, אין פירוט בעבורם האם הם לכריתה/שימור/להעתקה או כל הוראה אחרת המבטיחה את שימורם.

להלן תסקיר העצים ממסמכי התכנית על אתר התארגנות גן הזיכרון:



318. ביום 22.12.2020 דנה וועדת השימור העירונית בהנגשת גן הזיכרון והאנדרטה וקראה בהחלטתה לא לפגוע באתר לשימור משמעותי זה ולמצוא פתרון אחר במסגרת תכנון המטרו למיקום אתר ההתארגנות.

319. המשיגים דורשים כי אתר זה יוסר מתחום הקו הכחול של התכנית, שכן אין לאפשר הקמת אתר התארגנות תוך הריסת אחד ממתחמי העיר החשובים והיקרים ביותר למשפחות השכולות והציבור הרחב בכפר סבא, כמרכז הנצחה, זיכרון ופעילות חינוכית להנחלת המורשת.

320. המשיגים מבקשים למצוא מענה באחת החלופות הבאות: (1) שימוש באתר התארגנות של התחנה הסמוכה 53; (2) ביטול המפלג הצמוד לתחנה 53 (וכפועל יוצא ביטול אתר התארגנות זה) והסתמכות על מפלג sc-19 בתחנת תע"ש והעברת הדפו לזרוע המזרחית (3) העתק מפלג sc-18 (וכפועל יוצא העתקת אתר התארגנות זה) למיקום אחר.

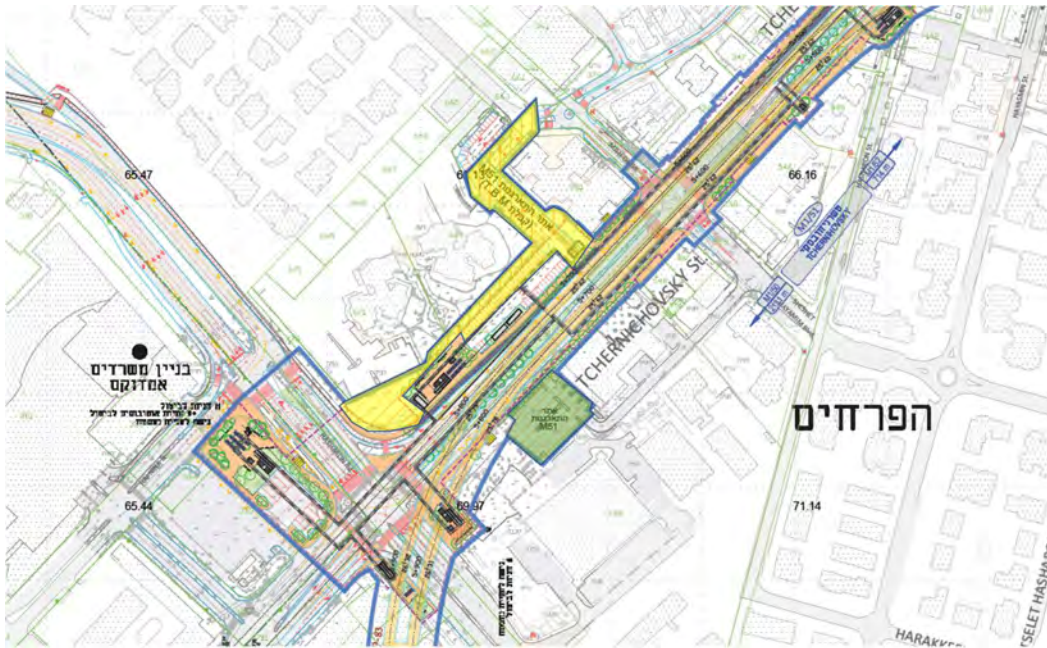
321. ככל ונדרשים שני מפלגים במרחק כל כך קצר (מפלג 18 ומפלג 19 מרוחקים לכדי כ-2 ק"מ ביניהם), למרות העברת הדיפו למזרח, מוצע להצמיד את מפלג 18 לתחנה אחרת או לחילופין להשתמש באתר התארגנות שיוקצה עבור הפרויקט בתכנית פינוי בינוי הסמוכה לתחנה – "פארק התחנה והתפוז" היא תחנה 53 ובתנאי שבינוי המפלג עצמו איננו פוגע בגן הזיכרון.

טו(2)ב) אתר התארגנות תחנה 53 – התחנה המרכזית

322. תחנה 53 כלולה במסגרת הקו כחול של תכנית פינוי בינוי משמעותית בעיר "פארק התחנה המרכזית שכונת התפוז". יש לתאם מול הועדה המקומית ויזם התכנית את המיקום העתידי לאתר התארגנות, כך שישתלב בהליכי התכנון ושלביות הביצוע של התכנית שבהכנה. כמו כן, יש ליצר מנגנון בהוראות התכנית המשנה את התווית הקו הכחול, מיקום אתר התארגנות, תיאום הכניסות משני עברי וויצמן והכל בהתאמה לתכנית פינוי הבינוי שתופקד.

טו(2)(ג) אתר התארגנות תחנה 51 – טשרניחובסקי

323. תחנה 51 מציעה שני אתרי התארגנות, האחד לטובת אתר התארגנות עבור התחנה, מוקם בדופן המזרחית של תחנה, בגודל של 1.5 דונם, (מסומן בצבע ירוק), והשני עבור אתר התארגנות לפיר קבלה של מכונת TBM בדופן המערבית של התחנה בגודל של כ- 3 דונמים ובצורה לא רגולרית (מסומן בצבע צהוב)



324. אתר ההתארגנות לפיר קבלה סומן בצורה לא רגולרית וכולל בתוכו את חלקות 671 ו-672 בגוש 6427 שייעודם מגורים ג' (מכוח תכנית כס/מק/21/9/5) והם שטחים פרטיים של שני מבני מגורים בבנייה רוויה, בהם יש מתקני שעשועים לילדי הבניין וחניון תת קרקעי, וגדר מסומנת עליה בנויים פתחי האוורור של החניון, מוצא של חדר המפוחים, חדר הגנרטור וכניסת החירום שלו בתחום העל קרקע.

325. המשיגים מבקשים להסיר מהקו הכחול את המגרשים הפרטיים ולא לאפשר להרוס או לחסום את השימוש הבטיחותי בחניון תת קרקעי פרטי זה.

להלן תצלום אוויר על רקע ייעודי הקרקע וצילומים המפרטים את המבנים בתחום החלקה :



טו(2)(ד) אתר התארגנות תחנה 52 – תחנת וייצמן

326. תחנה M52 הנה תחנה מורכבת בביצועה לאור זכות הדרך הצרה של רחוב וייצמן וצפיפות הבנייה בגבולותיה. אתר התארגנות נקבע על שטח ציבורי פתוח בממשק עם רחבת קניון העיר ומבנים לשימור, ככר עירונית המשרתת אירועים רבים, ובצמידות לגבולות חניון תת קרקעי גדול. בקצה הצפוני סומן הקו הכחול על שטח הבמה והדשא סביבה. מתחת לבמה פועל בפועל מתניס הצעירים העירוני, אתר ציבורי פעיל ועמוס התרחשויות. כמו כן, אתר התארגנות חודר לתוך אתר לשימור, בית אהרונים, אשר טופוגרפית מצוי כמטר ומעלה מעל יתר השטח שסומן כשטח התארגנות.

327. לפיכך, מבוקש לדייק את גבול התכנית ולהרחיקו ממבנה הציבורי וכן להחריג את חלקת האתר לשימור – בית אהרונים, מתחום התכנית ולקבוע הוראות ברורות שימנעו מטרדים ובוודאי הריסתו או פגיעה במבנה ציבורי זה ובמבנה לשימור.



טז. סימון שיטת החפירה בכל מתחם

328. כאמור, התכנית אינה מסדירה גבולות ברורים לשיטות חפירה ועבודה אפשריות.
329. בהתאם להוראות התכנית ניתן על פניו לבצע את כל התכנית בשיטת חפירה פתוחה. חפירה פתוחה משמעותה, שיתוק העיר בתחום החפירה. לא יעלה על הדעת לשתק את העיר באמצעות שימוש בשיטה זו, אשר ביצועה בסמיכות לבנייני מגורים ובעורק התחבורה הראשי ללא אבחנה מראש.
330. ביצוע תחנות ציר ויצמן בחפירה פתוחה משמעותו סגירת עורק התחבורה הראשי העירוני, תוך יצירת הסדרי תנועה זמניים המסיטים את התנועה לעורקי תחבורה חלופיים בתחום רחובות קטנים ומשניים. שיטה זו, אם כך, אינה מתאימה למרקם העירוני הצפוף של רחוב ויצמן.
331. זאת ועוד, עבודות בנייה נוספות של תשתיות אחרות לרבות תחבורה וחיזוק מבנים, מייצרת בעיות רבות, לרבות שטחי התארגנות רבים, השפלת מי תהום מאסיבית וכד'.
332. המשיגים דורשים כי בתחום הקו הכחול יבוצע סימון של האזורים בהם יבוצע שימוש בשיטת כריה תת קרקעית (NATM) ויבוצע סימון של האזורים בהם קיים אילוץ לבצע חפירה פתוחה (cut & cover).
333. משכך, יש לקבוע בהוראות התכנית שגם באזורים שסומנו לחפירה פתוחה שיטת הביצוע תבחן לעת קידום המסמכים לביצוע והחפירה הפתוחה תצומצם למינימום האפשרי.
334. יודגש כי בתחום רחוב ויצמן קולנדות מרובות, היושבות בתחום הדרך על פי התכנית המאושרות החלות בה. לפיכך, נדרש מרחק ביטחון מקולנדות קיימות או הנחיות ברורות להמשך ביצוע הקולנדות המאפיינות את הרחוב.
335. בכל מקרה, נדרש לקבוע בהוראות התכנית לגבי כל מבנה או חלק ממבנה את שיטת החפירה, באופן שיאפשר להבין את ההשלכות על הסביבה ועל בריאות הציבור.

יז. הוראות לעניין פיתוח המרחב הציבורי:

יז(1) נושאים כלליים

336. כפי שיפורט להלן, תכנית המטרו עתידה לשנות באופן מהותי את פני המרחב הציבורי. המטרה העומדת בפני כולנו היא שינוי אמיתי של המרחב הציבורי בו הולך הרגל בראש ואחריו משתמשי רוכבי האופניים ורק לאחריהם הרכב הפרטי. ואולם נראה כי התכנית אינה מביאה לידי ביטוי מחשבה ותכנון בנוגע לאיכות המרחב הציבורי שיווצר.
337. נושא זה הינו ענין מהותי, על מנת להותיר את המרחב עם סיום העבודות כמרחב נגיש, איכותי, פתוח לקהל ושמעודד שימוש ושהייה, לא רק בסביבת התחנות המיידית אלא גם ברשת המובילה אליו.
338. במסמכים המלווים את התכנית, ישנה התייחסות לשילוט ומיתוג תחנות ולעקרונות פיתוח התחנה באופן זהה על פני כל התוואי. ואולם, לכל עיר יש את הקוד הגנטי שלה, היסטוריה משלה ותבנית

עירונית אחרת. ככל וההוראות מדירות ממהלכי התכנון את הרשות המקומית לא ניתן יהיה להטמיע את התחנות למרקם העירוני.

339. לעניין זה מבוקש לכלול התייחסות בהוראות התכנית כלהלן ;

יז(1)א) תכנון המרחב הציבורי במפלס הקרקע, בתחנות וביניהן

340. יש לקבוע בהוראות התכנית שכלל המרחב בסביבת התחנות ובין התחנות לאורך התוואי, יפותח בהתאם להנחיות הוועדה המקומית ומהנדס העיר. נדרש לקבוע מנגנון שיוודא את התיאום והשיתוף בין נת"ע וכפר סבא בתהליך התכנון המפורט, בכל הנושאים הקשורים לתשתיות ולאיוות המרחב הציבורי, לרבות בחירת חומרים, מדרכות הליכה, שבילי אופניים, חניית אופניים, עצים, גינון ומיקום נטיות, מיקום פירי אוורור, יציאות חירום וחדרים טכניים, עיצוב והשתלבות פתחי התחנה במרחב הציבורי הסמוך, שילוט, ריהוט רחוב, נגישות ועוד.

לדוגמא, נספחי הבינוי ממקמים את האלמנטים הטכניים השונים, כמו למשל את פתחי הוצאת האוויר במבנים גדולים, תוך פגיעה במרחב הציבורי והולכי הרגל. על כן, יש לאתר מיקומים לפתחים, וככל שניתן במפרדות דרכים (המצויות בסביבת התחנה) ולא במבנים פזורים במרחב הולכי הרגל. כן יש לאפשר הוראות גמישות על מנת שניתן יהיה לשלבם בבינוי חדש בסביבת התחנה, או לכל הפחות לשלב את פתחי מבני התשתית השונים למבנה אחד הכולל את כניסות התחנה, מעליות וכיוצ"ב.

עוד מבוקש כי לצד שינוי נספחי מבני הדרך, אלה יהפכו **למסמכי רקע** ולא מסמכים מנחים.

341. מאחר שבכל הוראות התכנית לא נקבע אופי פיתוח המרחב הציבורי, יש לקבוע בהוראות התכנית המחייבות שפיתוח ועיצוב המרחב באזור התחנות ולאורך התוואי, יכלול מדרכות נגישות ורחבות, תוך הטמנת כלל התשתיות העל קרקעיות, לרבות הטמנת החשמל לאורך כל התוואי, שבילי אופניים רציפים, בתי גידול לעצים בהתאם להנחיות הוועדה המקומית, על מנת להבטיח מקום לבתי גידול ראויים לעצים רחבי נוף, אשר יצלו על המדרכות, קביעת מקומות חניה מספקים לדו גלגלי ועוד ועוד.

342. **לאור זאת, מבוקש לקבוע כי כל הקשור למרחב הציבורי במפלס הקרקע בסביבת התחנות ולאורך**

התוואי יתוכנן ויתואם עמנו ויועבר לאישור מהנדס העיר כתנאי לאישור מסמכי הביצוע ובוודאי

לתחילת העבודות. רק בשילוב צוותים עירוניים ניתן יהיה לבצע פרויקט זה תוך הכלה ושליטה על המטרדים והקשיים המרובים הצפויים ממנו לתושבים ולסוחרים המקומיים.

343. **עוד מבוקש כי כל מקום שנפגע כתוצאה מהוצאת תכנית זאת אל הפועל ישוקם, תוך התייחסות**

לפיתוח, תשתיות ונוף. שיקום זה יהיה על חשבון הגורם המוסמך.

344. כפי שכבר צוין לעיל, מאחר שהתחנות ממוקמות בחלקן באזורים בנויים הנמצאים בפני הליכי תכנון אינטנסיביים ועל מנת לאפשר תכנון מיטבי של מרחב התחנות יש לאפשר בהוראות התת"ל גמישות במיקום היציאות מהתחנה על מנת להתאימן למרחב הציבורי שיהיה לעת ביצוע התחנה ובהתאם להרחיב את הקו הכחול של התכנית.

יז(1)(ב) מניעת מטרדים למרחב הציבורי בעת הביצוע:

345. נדרש לקבוע מנגנון שיוודא את התיאום בין נת"ע לעירייה לביצוע בכל עניין שעשוי לפגוע באיכות המרחב הציבורי הסמוך לאתרי העבודה בזמן העבודות, לרבות בנושאים הקשורים לגידור, פסולת ועבודות שעשויות לפגוע בתפקוד המרחב הציבורי הסמוך.

346. בנוסף, יש להציג פתרון לגדרות ותכנית מדויקת עם מיקום הגדרות. הגדרות יהיו מחומרים עמידים עם פתחי "הצצה" חלונות לאתרי הבניה לטובת העוברים ושבים. יש להציג פתרונות הצללה זמניים בכל המעברים של הולכי הרגל לאורך גבולות עבודות ההקמה.

347. כמו כן, יש לתאם מול מהנדס העיר סל פתרונות למניעת המטרדים הסביבתיים, אקוסטיקה רעש אבק, רעידות וכיוצ"ב, אשר יאושר במסגרת הצוות המלווה

348. לאור זאת, מבוקש לקבוע כי כל הקשור למרחב הציבורי במפלס הקרקע בזמן הביצוע, יתוכנן ויתואם עם העירייה במלואו ויועבר לאישור מהנדס העיר כתנאי לכל התחלת העבודות.

349. יש לקבוע בהוראות התכנית שעבודות נלוות הנדרשות לשינוי ברחובות הסובבים את תוואי המטר לטובת שמירה על תנועת הולכי רגל, תחבורה ציבורית (כדוגמת מהיר לעיר) ורכב פרטי בעת ביצוע העבודות יהיו על חשבון יוזם התכנית או הגורם המוסמך.

יז(1)(ג) תכנון וביצוע עבודות בתת הקרקע

350. יש לקבוע בהוראות התכנית שחלק מעבודות הפיתוח שתבוצענה על ידי הגורם המוסמך יכללו את שדרוג התשתיות התת קרקעיות בהתאמה לצפי הפיתוח העתידי במרחב התחנות. יודגש, כי על הגורם המוסמך לבצע תיאום תשתיות מלא מול כל התאגידים וגורמי התשתיות בתחום התוואי כולו.

351. במסגרת השימושים המותרים בתחנות התת"ל נקבע כי ניתן להקים מתקנים למתן "שירותים בסיסיים לרווחת הנוסעים בהתאם לחוק" (סעיף 4.5.1 א). ככל והאמור מאפשר הקמת מסחר קטן וקיוסקים, הרי שיש להבהיר ולהגביל את סך המטרים לבנייה עבור שימוש נלווה זה.

יז(2) היבטים תחבורתיים כללי

352. פרויקט המטרו הינו פרויקט התחבורה והתנועה החשוב ביותר לעשורים הקרובים. מהלך משלים לו הכרחי הוא תנועת הולכי הרגל, התחבורה הציבוריים ושבילי האופניים. ואולם, התכנית איננה כוללת תכנית תנועה, הן לשלב הסופי והן לתקופת העבודות הצפויה להימשך שנים רבות.

353. זאת ועוד, יש לציין שלא נערך כלל דיון בנושא זה עם נציגי העירייה ובין היתר לא ברור האם נערך תיאום ולו ראשוני עם קווי הסעת המונים נוספים החולקים את המרחב ובין היתר מהיר לעיר, העובר בתחום הראשי של רחוב וויצמן. לדוגמא, במסגרת החלטת התוואי, ייסגר רחוב גאולה לתנועת רכבים ובמקומו מוצעת כניסה לתחנת ויצמן. מהלך זה ידרוש שינוי של הסדרי התנועה בסביבה. אמנם טענה זו הועלתה בישיבות התאום מול צוות העירייה, אך לא הוצגה בחינה של השלכות שינוי זה על הסדרי התנועה העירוניים.

354. תחום התוואי הרחוב ויצמן הוא תחום נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית במסגרת פרויקט מהיר לעיר. פרויקט זה שנמצא בהליכי ביצוע בימים אלה מספק תשתית להגברת התדירות ושיפור קווי התחבורה הציבורית בעיר. תקופת הביצוע של קווי המטרו תדרוש הסטה של כל תוואי מהיר לעיר היוצא לביצוע היום למסלולים זמניים בעיר, תוך פגיעה ברמת השירות, או אף להפסקת השירות.
355. יש לציין שלאור קנה המידה של התכניות ומאחר שלא קיים נספח תנועה, לא ניתן לבחון את כלל המשמעויות התחבורתיות העולות ממסמכי התכנית.
356. לאור האמור לעיל, **מבוקש לצרף מסמך רקע תנועתית לתכנית, בדגש על סביבות התחנות, לרבות חו"ד תנועתית לתקופות הביצוע.**

יז(3) היבטים סביבתיים

357. כמפורט לעיל, התכנית מותירה את עיקר הבדיקות הסביבתיות הרלבנטיות לשלב ההרשאות לביצוע והרישוי (סעי' 6.9.1 לתקנון), ולשלב התכנון המפורט כעולה מבחינת התסקיר.
358. בבדיקות שבוצעו במסגרת התסקיר – לדוגמא בדיקת תחשיבי הרעש – על אף עומס מסמכים גדול, הנתונים והמסקנות נמצאו חסרות, כלליות, וחלקם אף שגויות ומטעות.
359. כמו כן, בהתייחסות לסעיף 4.1.2 א' (ג3), לחדרים טכניים בתת הקרקע יש השפעות סביבתיות שלא ניתנה להם התייחסות. נדרש לבצע פרסום והתנגדויות גם עבור חדרים טכניים. לחדרים טכניים בתת הקרקע עדיין יש השפעות - קרינה אלקטרומגנטית, רעש ממערכות אוורור וכדומה.
360. בנוסף, בסעיף 4.3.2 א' (5) – מתקנים הנדסיים, בינוי ופיתוח יש להוסיף הוראות שדורשות גם את צמצום פליטת הקרינה האלקטרומגנטית.
361. לאור כל המפורט בו אנו דורשים להשלים הבדיקות הסביבתיות הנדרשות טרם אישור התכנית ובחינת השלכותיהן תוך פרסומן ומתן אפשרות להעברת התייחסות לגביהן.
362. היבטים סביבתיים מרובים תלויים גם בתצורת הבנייה והכרייה של הרכבות, ולפיכך בבחירת אמצעי הבנייה במהלך התכנון נדרשות בדיקות מפורטות של השלכות אופני הבינוי והכרייה, אלו יבוצעו על בסיס קידוחי קרקע מוקדמים ועל בסיס סימולציות ומודלים ממוחשבים אשר יאפשרו לתת מידע מדויק יותר על צפי הרעידות והרעש, ולספק מענה תיכנוני תואם.
363. זאת ועוד – לא נבדקו כלל חלק גדול מההשפעות הסביבתיות, לרבות פליטות אוויר ומזהמים בסמוך לתחנות, בדיקות מלאות להשפעות אקוסטיות, בדיקות בכלים מקובלים של מתחם הדיפו ועוד, הכל כפי שיפורט בחוות הדעת הסביבתית ובחוות הדעת לניהול סיכונים לבריאות הציבור ובחוות הדעת של מומחה לתכנון רכבות, והרחבת הטיעונים שיוגשו כהשלמה בהתאם להחלטות הות"ל.
364. לפיכך, יש לעדכן ולתקן את כל בסיס התסקיר, על בסיס התקבלו כל החלטות התכנון, וזאת בכדי לפרט ולדייק את כל ההשלכות הסביבתיות של תוואי המטרו, התחנות המוצעות והאמצעים לבנייתם ולתפעולם השוטף.

365. עוד יבקשו המשיגים, כי יש לכלול בצוות המלווה את התכנון גם גורמי תכנון סביבתי מטעם הרשויות, כמו לדוגמה היחידה הסביבתית האזורית. ניתוח נתונים סביבתיים אלה ראוי שיהיו בבסיס ההכרעה של שיטות הביצוע והקונסטרוקציה הסופיים, וראוי שיהיו חשופים לדיון מקצועי מלא עם הרשויות המקומיות כמו גם הציבור המושפע ממנו ישירות.

366. יש לקבוע בהוראות התכנית כי על היזם או מי מטעמו לבצע את כלל המיגונים הנדרשים לעת ביצוע המערכת. כמו כן, יש לקבוע מנגנון ניטרלי ואובייקטיבי לניטור כלל הנושאים הסביבתיים הן במהלך ההקמה והן בשלב ההפעלה.

יז(4) צל עירוני, סקר עצים ופיצוי נופי

367. במסגרת רחוב וויצמן והתוואי כולו עשרות רבות של עצים וותיקים לשימור, אשר במסגרת הליכי ביצוע הנוכחיים של פרויקט "מהיר לעיר" נעשים מאמצים כבירים לשמורם. חלק מהעצים וותיקים מקום הישוב ואף חלקם בני למעלה ממאה שנה, לדוגמה עץ האקליפטוס המסומן לכריתה במסגרת תכנית זו, בצומת תל חי וויצמן.

368. כמו כן, מקדמת עירית כפר סבא את הגדלת תכסית הצל העירוני, בעיקר באמצעות נטיעות עצים, ובמסגרת מהיר לעיר יינטעו מאות עצים חדשים.

369. ערך תכסית הצל הנופי קשור בעבותות במטרות תמ"א 70 לסביבות התחנה והתוואי, תרומת עצים לאזורי מתן שירות ציבורי גדולה ומחויבת. צל הינו גורם משמעותי בתכנון תחנות תחבורה, בין השאר, הואיל ומרחבים ציבוריים נגישים, נוחים ומוצללים, יעודדו הליכה לתחנות. כמו כן, מרחבי צל בסביבות התחנה הינם בעלי השפעה אקלימית ובריאותית.

370. על כן, על סביבת התחנות לתת מענה משלים למטרות כיסוי הצל העירוני באמצעות עצים. ואולם, נספח מבני התחנה מציע כמות נטיעות לא מספקת.

371. לפיכך, נדרש כי הוראות התכנית יכללו הוראות לנושא הפיצוי הנופי העירוני, כמו גם הוראות להכנת תשתית מתחת לקרקע, הנדרשת לטובת בית גידול תת קרקעי עדכני ומתאים לסביבה בנויה וצפופה לצד ריבוי התשתיות והבנייה התת קרקעית של סביבות התחנה ותוואי המסילה, כגון תעלות שתילה והכנת תשתית לנטיעת עצים במצע מנותק.

372. במסגרת המרחב העוטף את סביבות התחנה ותחום הרחוב הראשי, רחוב וויצמן, יש לכלול בתכנון פיתוח ופירוט התחנה, תוך מתן מענה משמעותי לנטיעות וצל עירוני, וזאת בתאום מול הרשות המקומית הקובעת את אופיו של השלד הירוק הנופי בעיר. בכפר סבא לשלד הנופי היבט משמעותי וחשוב באופי והקוד הגנטי העירוני.

373. **יש לכלול בהוראות התכנית, הוראות מחייבות לנטיעת עצים בוגרים חדשים, ותיאום מיני העצים עם הרשות המקומית, לסוגם ואופים, בהיבט העיצוב הנופי וההיבט הבריאותי.** (לדוגמה מדיניות העיר כפר סבא החריגה נטיעת עצים אלרגנים מתחום העיר.)

374. **סקר העצים נדרש לעדכון והרחבה:** עצים צעירים: עצים רבים סומנו כעצים צעירים שלא נסקרו. כמו כן, בימים אלו ניטעים מאות עצים במסגרת פרויקט מהיר לעיר תוך מטרה לייצר צל עירוני משמעותי ורחובות נעימים להליכתיות. עד לביצוע המטרו עצים אלו יכולים להיות עצים בוגרים משמעותיים.

375. תסקיר העצים סקר בין היתר את **אתרי ההתארגנות** מבלי לקבוע האם עצים אלו לכריתה, להעתקה או לשימור. עולה מתוך תשריט העצים כי חלק מאתרי התארגנות מאופיינים בעצים בעלי ערכיות גבוהה ואף גבוהה מאד. יש לקבוע היום האם ניתן במסגרת עבודות אלו לשמר את העצים בעלי ערכיות גבוהה במפרט מדוקדק ולקבוע בהוראות התכנית כי ככל ולא תוכל להתנהל העבודה הדרושה באתר התארגנות תוך שמירה על העצים, ערכיות העצים תגבר וימצא פתרון אחר במסגרת התוואי לאתר התארגנות (למשל באתר התארגנות סמוך לקניון ערים, תחנה 52).

376. לפיכך, יש לקבוע חובת סקר עצים מעודכן לעת תכנון מפורט וביצוע המטרו, וטרם כל עבודות תשתית.

377. כמו כן מבוקש לחייב פיצוי נופי בכל מקום בו נוצרה פגיעה נופית כתוצאה מהוצאת תכנית זו לפועל. הפיצוי הנופי יקבע על בסיס סקר עצים מעודכן לעת הרשאות או היתרים לביצוע.

יז(5) תכנית שיקום – תכנית פיתוח וקציבת זמן ביצוע השיקום

378. בהתאם לס' 6.2 בהוראות התכנית יש לשקם שטח שנעשו בו עבודות לרמת פיתוח שוות ערך למצב שהיה קיים בשטח קודם לתחילתן של העבודות. מרבית השטחים הללו נמצאים בתחום אזורי בהם יקודמו וייבנו פרויקטים משמעותיים ביותר. למצער, מאחר שמרבית השטחים, ובוודאי שטחי ההתארגנות, הינם "בני ערובה" של תכנית זו לא ניתן יהיה לפתחם כראוי כל עוד לא פג תוקפה של התכנית.

379. לעניין שטחי התארגנות - ס' 4.4.2 א ס"ק 44' בהוראות התכנית קובע שלא ניתן לאשר היתר, עבודה או שימוש בשטחים אלה אלא אם מדובר במשהו זמני שלא יגרום לעיכוב או הכבדה על האפשרות להשתמש בשטח כשטח התארגנות. לכן סביר שהרשות המקומית לא תורשה לפתח שטחים אלה ברמה גבוהה. ברם, לא יעלה על הדעת להחזיר שטחים אלה למצבם הקודם היות והם יהיו חלק מאזור בו מבוצע ויבוצע פיתוח משמעותי. כמו כן התכנית לא קובעת מגבלת זמנים לפיתוח של השטח והחזרתו לשימושו של הציבור הרחב.

380. לפיכך יש לשנות את הוראות ס' 6.2 על מנת לחייב את הגוף המוסמך לפתח את השטח בהתאמה לפיתוח במרחב הסובב ותוך פרק זמן קצר כך ש: "שטחים אלה יפותחו וישוקמו בהתאם להוראות הרשות המקומית ובהתאמה לשטחים ציבוריים שיפותחו באותה העת בעיר. הפיתוח והשיקום יבוצעו על פי תכנית שיקום שתוגש למהנדס הוועדה המקומית בתוך 30 ימים מתום ביצוע העבודות בכל תא שטח. לא אושרה תכנית השיקום על ידי מהנדס הוועדה המקומית בתוך שלושה חודשים מיום שהוגשה לו, תובא התכנית לאישור מתכנן הוועדה אשר ישמע את עמדת מהנדס העיר טרם קבלת החלטה בדבר תכנית הפיתוח. השטח יפותח על חשבון של יוזם תכנית זו והגוף המוסמך תוך חצי שנה מיום אישורו של מהנדס הוועדה לתכנית הפיתוח.

6.2	תוכנית שיקום
	הנחיות לשיקום נופי השטח שבוצעו בו עבודות לפי תכנית זו ישוקם ברמת פיתוח שוות ערך למצב שהיה קיים בשטח קודם לתחילתן. השיקום יבוצע על פי תכנית שיקום שתוגש למהנדס הוועדה המקומית, בתוך 30 ימים מתום ביצוע העבודות בכל תא שטח. לא אושרה תכנית השיקום על ידי מהנדס הוועדה המקומית בתוך 30 ימים מיום שהוגשה לו, תובא התכנית לאישור מתכנן הוועדה. עבודות השיקום יבוצעו בסמוך לאחר אישור תכנית השיקום.

381. **לעניין תוואי המטרו –** כפי שכבר הערנו לתכנית – יש לקבוע שהפיתוח לאורך כל תוואי המטרו, כולל באזורים בהם מבוצעת העבודה בכרייה, יהיה ברמת פיתוח גבוהה בהתאמה לאזור התחנות עצמן, תוך הקפדה על איכות התכנון והביצוע, שפה עיצובית אחידה, הטמנת תשתיות, פיתוח נופי מיטבי וכו', כל זאת על מנת להגיע לפיתוח איכותי של המרחב הציבורי עבור הולך הרגל והנוסע במערכת המוצעת.

382. **לפיכך יש להוסיף בהוראות התכנית את חובת הפיתוח לאורך התוואי ולשים דגש על איכות הפיתוח ואיכות המרחב הציבורי.**

יח. התייחסות פרטנית לתחנות ותוואי המסילה על רקע תכנון עירוני,

דיוק המסמכים וקידום תכנון

383. הודגש לאורך השגה זו היבטים מרובים הדורשים דיוק הוראות התכנית ודיוק הקו הכחול של התשריטים המחייבים. בנוסף לאמור לעיל, להלן נפרט מספר נושאים מרכזיים שהועלו בכלל ההשגה וביטויים הפרטני בתחנות המוצעות בעיר, לרבות נושא קידום תכנון התחדשות עירונית היום ובעתיד הקרוב, סביבות פיתוח התחנה והשפעתם המיידית, ודיוק הקו הכחול לצורך צמצום הנגיעה בנכסים פרטיים כלל הניתן.

384. בהתייחס לסעיף 6.6.3 – הנחיות מיוחדות – יש להוסיף ולהדגיש כי תחנות מתע"ן וכניסות וציאות ניתן יהיה לעדכן ולתקן במסגרת תכניות בסמכות מחוזית, ובלבד שהגיעו לתיאום הדרישות ההנדסיות לטובת התחנה בתיאום עם הות"ל. כלומר, שיהיה ניתן לאשר, בתיאום מלא עם תכנית המטרו ובאישור הגורם המוסמך, עירוב שימושים בנייה חדשה שלא לצרכי מטרו מעל שטח המיועד בתוכנית זו לשטח תחנה. הדבר יאפשר בינוי מעל כניסות לתחנות תוך שילוב הכניסות במבנים קיימים או מתוכננים, לרבות עדכון מיקומי הכניסות לטיוב התפתחות המרחב הציבורי.

385. **המשיגים מבקשים כי בהוראות התכנית יכללו מנגנונים ברורים התומכים בקידום תכניות על התוואי והתחנות לשם טיוב התחנות והמרחב הסובב אותם, תוך דיוק הקו הכחול.**

יח(1) תחום המסילה באזור התעסוקה המשולש

386. אזור התעסוקה המשולש כפ"ס בכניסה לעיר, הנו אזור המיועד להעצמת זכויות מרובות לתעסוקה, וזאת לאור הנגישות הגבוהה לתחבורה הציבורית - מסוף האוטובוסים, רכבת ישראל, מהיר לעיר

ותחנת המטרו. הועדה המחוזית במסגרת התייחסותה לתכנית המתאר קבעה תוספת זכויות ובנייה עד 35 קומות.

387. המשיגים מברכים על הפקדת התכנית הכוללת מעבר תת קרקעי לתחנת המטרו מתחום המשולש, אך מבקשים להבהיר ולדייק לעניין היתרים קיימים ועתידיים במתחם לצורך קידומו היום ובעתיד הקרוב.

388. תוואי המסילה במשולש עובר בתחום מספר מגרשים בהם קיימת בנייה חדשה או שהם בתהליכי בנייה בימים או הליכי תכנון. מגרשים 2007 ו- 2004 ו 2003 הם בייעוד תעסוקה עם הליכי העצמה. למגרש 2007 ניתן היתר בניה ואף טופס אכלוס, למבנה משרדים בן 19 קומות מעל קומת קרקע מסחרית ו 5 קומות מרתפי חנייה.

389. יש לקבוע בהוראות התכנית כי מעבר מתחת למבנים סחירים משמעותיים, ידרוש תיאום מלא למתודולוגית החפירה התת קרקעית אל מול מהנדס הבניין או מהנדס מטעם בעלי הקרקע, לרבות תיאום ניטור המבנה לעת הביצוע.

390. כמו כן תדרוש הוועדה המקומית כי יינתן שיפוי מלא לבעלי הקרקע בגין כל פגיעה עתידית אפשרית הנובעת מביצוע חפירת המסילה תחת מבנים אלו וכי תוסר כל אחריות מהוועדה המקומית.

391. בנוסף, תוואי המסילה עובר מתחת לתחנת דלק קיימת בגוש 6427 חלקות 53 ו 54 בייעוד דרך מאושרת קיימת על פי תכנית כס/11/21 א (מאושרת משנת 2014).

392. יש לקבוע בהוראות התכנית אמצעי בטחון למעבר מתחת לתחנות דלק קיימות בתאום עם הרשות המקומית היחידה הסביבתית האזורית והמשרד להגנת הסביבה.

יח(2) תחנה M51 טשרניחובסקי

393. תחנת טשרניחובסקי הנה תחנה גדולה וחשובה בתוואי, ממוקמת בכניסה לעיר כפר סבא, ומשרתת מוקדי תעסוקה משמעותיים, וכן מהווה את הכניסה לרחוב וויצמן ואת הכניסה לבית חולים מאיר.

394. בהתאם לכך מקודמים מספר הליכי תכנון, מחוללי שינוי, אשר נדרש תיאום מקדים מולן לרבות הוראות מפורטות המאפשרות שילוב התחנות בתכנון העתידי כמו גם שילוב התחנה בקומות קרקע של מבנים עתידיים.

395. ברביע הדרום מזרחי של צומת וויצמן מקודמת תכנית לפינוי מבני המוסכים הישנים והקמת מבנים מעורבי שימושים. בדופן דרום מזרחית של התחנה מתוכננת בימים אלו, על ידי רשות מקרקעי ישראל, תכנית לקריית הממשלה בעירוב שימושים הכוללת את המשטרה המחוזית, משטרת כפר סבא, בתי המשפט ועוד. תכנית זו תכלול מתחם מעורב שימושים לרבות מגורים מסחר תעסוקה ומבני ציבור.

396. המשיגים מבקשים כי תינתן גמישות למיקום הכניסה לתחנה לרבות אפשרות של שלוב הכניסה המתוכננת עם בנייה חדשה מעליה כמו כן נדרשת גמישות ותאום מיקום אתר ההתארגנות המוצע בשטח התכנית.

397. זאת ועוד, במסגרת תחנה זו נשמט סימון לחניון אופניים תת קרקעי, למרות הביקוש הגדול הקיים במתחם כבר היום. לפיכך, יש לסמן על המסמכים חניון אופניים תת קרקעי.

398. כמו כן, בנספח מבני הדרך גיליון 69, מסומנים מתקני תשתית ופירי אויר פזורים ומרובים. על פי נספח שילוב התחנה, פירי אויר אלו כוללים בינוי במבנה גבוה מהולכי הרגל. מבנים אלו כמתוכננים היום בנספחים, פוגעים במרחב הציבורי החשוב לסביבת התחנה.

399. לפיכך, מוצע בכל אתר בו קיימת מפרדה בכביש, כדוגמת תחנה זו, לתאם את פירי האוורור לתחום המפרדות בכבישים ולהנמיך את הבינוי ככל הניתן. לחלופין לאחד את המתקנים הטכניים עם בינוי התחנות.

400. עוד מבוקש לצמצם את אתר התארגנות כמפורט לעיל מגוש 6427 חלקות 671-672 ולסגת ממבני הגנרטור ופתחי האוורור של החניון התת קרקעי הבנוי לפי היתר.

401. אתר התארגנות ומיקום התחנה מונע מהועדה המקומית פיתוחו של חניון תת קרקעי עם שטח ציבורי פתוח מעלי, בהתאם לתכנית כס/5/9/21 על שינוייה. לאור זאת מתוכנן בימים אלה במסגרת עבודות מהיר לעיר פיתוח חניון נטוע עילי בלבד ופיתוח נופי מצומצם רק בכניסה לעיר. לפיכך, נדרש כי פיתוח ושיקום סביבות התחנה ואתרי ההתארגנות יהיו בהתאם להוראות התכנית החלות היום בשטח, לרבות גג מגוון ונטוע מעל החניון, או לכל הפחות חניון נטוע כמוקם בימים אלה, לרבות שיקום הפיתוח הנופי בכניסה לעיר בהתאם להנחיות מהנדסת העיר.

יח(3) הערות מפורטות לתחנה M52 וויצמן ככר העיר

402. לתחנת וויצמן ככר העיר שתי כניסות. הכניסה הדרום מערבית לתחנה ממוקמת על רחוב גאולה תוך כדי חסימת הרחוב והפיכתו לרחוב ללא מוצא. חסימה זו מודגשת שבעתיים בסימון מבנה טכני או פתח אוורור החוסם ומפנה גב לכיוון רחוב גאולה העולה לתחנה.

403. חסימת רחוב גאולה סומנה ללא כל בחינה תחבורתית רחבה והשלכותיה על כל הסדרי התנועה והעומסים שיווצרו כתוצאה מסגירתו. לאור קידומי תכניות פינוי בינוי בעיר לרבות שתי תכניות פינוי בינוי, ששת הימים, וסוקולוב, אשר קיבלו החלטה להפקדה הועדה המחוזית בחודש דצמבר האחרון, עולה חשיבותו של רחוב גאולה וקישורו לגריד.

404. לפיכך, מבוקש כי תינתן הוראה ברורה כי בקידום תכניות פינוי בינוי בהתאם לתמ"א 70 בסביבות תחנה זו, תשולב הכניסה בקומת הקרקע של מבנה סחיר או ציבורי ויבוטל מוצא התחנה וסגירת רחוב גאולה ממסמכי התכנית. מבוקש כי הערה זו תרשם בהוראות התכנית כמו גם הוראה כי תיקון התשריט יפורסם כדרך פרסומה של הפקדת תכנית.



405. כמפורט לעיל בסעיף בדבר אתרי התארגנות, מבוקש לדייק את הקו הכחול סביב אתר התארגנות של תחנה זו ולהחריג את המבנה התת קרקעי של מתנ"ס הצעירים (ייעוד שב"צ) מתוך גוש 6428 חלקה 568, ואת שולי המבנה לשימור "בית אהרונ" בגוש 6440 חלקה 136.

יח(4) הערות מפורטות לתחנה M53 תחנת כפר סבא מרכז

406. תחנת כפר סבא מרכז ממוקמת לצד מבנים לשימור, מתחם העירייה, עצים ותיקים והיסטוריים בעיר.

407. תחנה זו ממוקמת בליבו של מתחם התחדשות עירוני משמעותי, מתחם "התחנה והתפוז", המקודם זה מספר שנים בעיר ואשר התקדם בצעדים גדולים במהלך השנה החולפת.

408. מתחם זה הנו מתחם עירוני ותיק היושב על ציר ויצמן משני דפנותיו. גבול המתחם מצפון ליוצמן הוא ברחוב תל חי ממערב, רחוב ויצמן מדרום, רחוב העמק ממזרח ורחוב האתרונ מצפון. המתחם כולל בתוכו את שטח התחנה המרכזית של כפר סבא, שבחזיתו מבנה התחנה ההיסטורי, הנכלל ברשימת האתרים לשימור גבול המתחם מדרום ליוצמן (מתחם התפוז) ברחובות תל חי ממערב, ויצמן מצפון, העמק ממזרח ושצ"פ התפוז מדרום.

409. המתחם מאופיין בצפיפות גבוהה יחסית, כולל 6 מבני מגורים קיימים בני 4 קומות על עמודים ו-161 יחידות דיור.

410. במסגרת התהליך לקידום הפינוי בינוי הובילה העירייה את שתי התכניות לכדי תכנון מתחמי כולל וכתוצאה, הצטרף יזם של מתחם התחנה המרכזית לכדי תכנית אחת עם מתחם מבני השיכון להתחדשות מעברה השני של התחנה. התכנית פורסמה לפי סעיפים 77 ו-78 לפי החלטת הועדה המחוזית, עקרונות התכנון אושרו בוועדה המקומית ביום 17.8.20, וקוימו הליכי שיתוף ציבור בנוכחות גבוהה של תושבי הסביבה.

411. במסגרת הליכי התכנון פנה צוות התכנון העירוני בשיתוף עם עורכי התכנית בהצעות לנת"ע למיקום התחנות במשולב עם הבנייה החדשה לכדי פיתוח סביבת מטרופוליטית, אך נענו בשלילה.

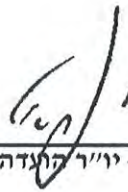
412. מבוקש כי ייקבע שיש לתאם את אתר ההתארגנות בהתאמה לתכנית המקודמת. כמו כן מבוקש לשנות את מיקומי היציאות/כניסות לתחנה, כל זאת מבלי לפגוע במטרות ביצוע המטרו.



לסיכום

413. לאור כל המפורט מבוקש לתקן ולשנות את התכנית בהתאם להערות הח"מ.

414. המשיגים שומרים על זכותם להגיש השלמות טיעונים וחוות דעת מקצועיות, הנובעות מחוות דעת שהוזמנו על ידי המשיגים ושיוגשו עד ליום 18.02.2021 כפי שנקבע בהחלטות הות"ל.

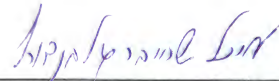


רפי סער – יו"ר הוועדה המקומית כפר סבא



אדר' עליזה זיידלר גרנות
מהנדסת העיר

מנהל הנדסה כפר סבא



אדר' מיכל שרייבר גלבנדורף
אדריכלית העיר



תמר מדר, עו"ד

הררי טויסטר ושות'



בתיה בראך-מליכזון, עו"ד