



Charcon, Ben-Ami, Asher & Co
Law Firm

19 בינואר 2021
ו' בשבט תש"פ
14341/0.0/67

לכבוד
הוועדה הארצית לתכנון ובניה של תשתיות לאומיות
רח' בית הדפוס 12, אגף C, קומה 7
ירושלים

בדוא"ל: metroplan@iplan.gov.il

שלום רב,

הנדון: השגה מטעם עיריית הוד השרון והוועדה המקומית לתכנון ובניה הוד השרון לתכנית

תת"ל/101/ב - קו מטרו M1 (מקטע צפוני)

בשם מרשותנו, עיריית הוד השרון והוועדה המקומית לתכנון ובניה הוד השרון (להלן בהתאמה גם: "העירייה", "הוועדה המקומית" ושתיהן יחד: "הוד השרון"), הננו מתכבדים להגיש השגה לתכנית לתשתית לאומית 101/ב - קו מטרו M1 (להלן בהתאמה גם: "התכנית" או "תת"ל/101/ב" או "התת"ל" וכך "קו המטרו"), אשר דבר העברתה להערות והשגות הציבור פורסם בעיתונים ביום 20.11.2020.

א. פתח דבר:

1. כבר בפתח הדברים ועוד בטרם נציג את ההשגה לגופה, נאמר את המובן מאליו: הקמת רשת קווי המטרו מהווה את האירוע התחבורתי הגדול בהיסטוריה של מדינת ישראל. לא נפריז באמירה כי הקמת רשת קווי המטרו והפעלתה תעצב מחדש את המרחב הציבורי על כלל היבטי החיים: חברה, כלכלה, תחבורה, סביבה, קהילה ועוד. בשים לב לכך ונוכח ההשפעה הצפויה לדורי דורות, יש לנהוג במשנה זהירות ובהקפדה יתרה בקביעת מיקום תוואי קווי המטרו, במיקומי תחנותיו ובהליכים הסטטוטוריים לקביעת ואישור קווי המטרו.

2. עוד יש להגיד כבר בפתח הדברים, כי הקמת מערכת מתע"ן (מערכת תחבורה עתירת נוסעים) אינה עוד בגדר מותרות כי אם צורך קריטי ואקוטי במטרופולין תל אביב וזאת לאור נתוני התחבורה הקיימים כיום (גודש בכבישים בכל שעות היום, תשתיות תחבורה אשר אינן עומדות כבר היום בעומסים, כישלון בעידוד השימוש בתשתית התחבורה הציבורית הקיימת), וביתר שאת לאור נתוני התחבורה החזויים לשנת הפעלת המטרו (2030).



3. מעבר לכך וברור מאליו, כי כוחו של קו מתע"ן דוגמת המטרו הינו הרבה מעבר לכוחו התחבורתי והוא גורם מפתח ומעצים של סביבתו המביא לידי מיצוי מיטבי לאפשרויות בחירה בדרך חיים בקשר לתעסוקה, מגורים וכיו"ב. קו המטרו מביא עימו צמצום פערים חברתיים ויצירת קישור בין ערי הלווין למרכז, הגברת הניידות ליוממים ותמיכה בקהילה זו ועוד.

המדובר אפוא בכלי ערכי וחברתי מהמעלה הראשונה.

4. בהתאם, הוד השרון מקבלת בברכה את הכללתה ברשת קווי המטרו. עם זאת, ולאור החשיבות היתרה הנודעת לתכנית דגן ומידת השפעתה הצפויה על עתיד העיר לשנים רבות קדימה, הרי שלעמדת הוד השרון, התוואי הנבחר לקו זה (M1) איננו התוואי המיטבי עבור העיר הוד השרון ותושביה, אינו משיא את מטרותיו המרכזיות של סלילת מטרו: שיפור איכות השירות התחבורתי למירב התושבים ושינוי הרגלי הנסיעה לטובת השימוש בתחבורה ציבורית, **ובפרט אינו משרת את מגמות התכנון הקיימות והצפויות לעתיד.**

5. כידוע היטב, סלילת מערכת להסעת המונים מודרנית דוגמת קווי מטרו באה להגשים שני עקרונות תכנון מרכזיים: **האחד**: שינוי ושיפור הסביבה הסמוכה לתוואי הקו המקנה נגישות תחבורתית וצמצום כלי רכב הפועלים באזור באופן המאפשר פיתוח עירוני ולרבות תוספת זכויות בניה בייעודים מניבים ומשביחים; השני – קישור בין חלקי המטרופולין לטובת תושביו ובפרט לציבור היוממים. ברי כי בחינת תכנון תוואי המטרו, מושא השגה זו, יבחן אפוא לאור עקרון תכנון כפול זה.

6. בשים לב לכך, תטען הוד השרון כי תכנון קו המטרו בתחום העיר אינו תואם לתכונותיה הייחודיות של העיר באשר התוואי עובר באזורי מגורים צמודי קרקע שאינם מוקד ביקוש או בריכוז אוכלוסייה גבוה ובעלי זכויות בניה בהיקף זכויות התואם לבניה צמודת קרקע ומרקמית בלבד, ואינו תורם לפוטנציאל התפתחות העיר בעתיד באופן השולל בעתיד את הגדלת קיבולת המגורים או התעסוקה תוך הסתמכות על קו מטרו זה, כך שלמעשה, **השפעת הקו בתוככי העיר אינה צפויה, לצערנו, להיות משמעותית כמצופה מעצם סלילת קו רכבת מטרו, וניכר כי התוואי שנבחר נועד לקשר בין כפר סבא לרמת השרון תוך התעלמות מצרכי העיר באופן העולה כדי חוסר סבירות קיצוני.**

7. בכלל זה תטען הוד השרון כי התוואי המתוכנן למעשה "מפספס" את 3 מטרותיה העיקריות והמוצהרות של תכנית המטרו והן:

- א. **ממשק לתחנות רכבת** – קו המטרו דגן אינו יוצר ממשק עם תחנות הרכבת הקיימות והפעילות בעיר.
- ב. **ממשק לאזורי תעסוקה** – בהוד השרון 3 אזורי תעסוקה (נווה נאמן, גיל עמל ומתחם 1202) אשר הינם העוגן המרכזי של העיר והתוואי המוצע אינו עובר באף אחד מהם ואינו יוצר ממשק אליהם.



- ג. **העדר שירות לאזור פיתוח אינטנסיבי למגורים** - התוואי עובר בשכונת צמודי קרקע דלילה, מתעלם מאזורי הפיתוח האינטנסיביים של העיר ואינו מעניק שירות לשכונות עתירות התושבים.
8. אם לא די בכך, מעבר לאמור לעיל, ניכר כי אף תכנון חלק מהתחנות כשלעצמו הינו תכנון לקוי. כך, התחנות המוצעות ברחוב ז'בוטינסקי ורמת הדר לא זכו להוראות טיפול מיוחדות – הוראות הנדרשות לנוכח היותן מועדות להצפות לאור מיקום המוצע בתוואי נחל הדר, כפי שנוכחנו לגלות בנובמבר 2020.
9. **בכך אנו עדים למעשה לתכנון הלקוי שנעשה בעיר הוד השרון ושכל כולו נועד למטרה אחת - להעביר קו קצר וזול ככל הניתן, בין רמת השרון לכפר סבא, תוך התעלמות מופגנת מצרכי הוד השרון.**
10. מבלי להקדים את המאוחר, נבהיר כבר עתה, כי עמדת הוד השרון הינה כי בנסיבות התכנון דנן, הרי ששיקול דעתם של מוסדות התכנון הופעל כך שלא ניתן משקל מספק לצרכי העיר, ועל כן, נדרש שינויה המהותי של התכנית בנוגע **לתוואי הקו בתחום העיר, כך שהקו יוסט דרומה ויעבור בסמיכות לאזור התעסוקה המאושר 'נווה נאמן' הצפוי להתרחב צפונה** ועתיד לכלול כמיליון מ"ר בייעוד תעסוקה¹, אזור המהווה את העוגן הכלכלי העתידי של העיר ואשר הפעלתו מחייבת את הנגשתו התחבורתית.
11. לא למותר לציין, כי כבר כיום, פיתוחו של אזור תעסוקה 'נווה נאמן' ומימושן של זכויות הבניה המאושרות בו, מותנה בקיומם בפועל של פתרונות תחבורתיים ישימים וזמינים ברמה הארצית. ואמנם, תוואי המטרו המתוכנן מושא השגה זו מתעלם מן האמור, כלל אינו מעניק שירות לאזור נווה נאמן ובכך לא בלבד שמחריף את הבעייתיות הקיימת כבר היום במימוש הזכויות המאושרות, אלא שבוודאי יקשה על פיתוחו המתוכנן והרחבתו של אזור התעסוקה לכיוון צפון.
12. אין חולק כי האמור יעמיד את אזור התעסוקה 'נווה נאמן' בעמדת נחיתות אל מול אזורי התעסוקה של הערים השכנות, אשר תוואי המטרו המתוכנן עובר בתחומם, נותן להם שירות וכן אפשרות לפיתוח עתידי בסביבת התחנות, כפי שיפורט להלן. והדברים ברורים.
13. **להלן אף תוצג חלופת תכנון אשר גובשה ע"י צוות יועצים מובילים בתחומם אשר מהווה חלופה הולמת המשרתת הן את עקרון התכנון הכפול לעיל וכן עלותה הנוספת למעשה זניחה ביחס לתועלת אשר עתידה לצמוח מהסטת הקו.**
14. נדגיש כי לפני ימים אחדים התקיים דיון מקדים בתכנית מושא ההשגה בוועדה המחוזית לתכנון ובניה – מחוז מרכז ובה הציגו הרשויות הרלבנטיות את עיקר טענותיהן ובכלל זאת אף הוד השרון.

¹ תכנית הר/2/1400 אזור תעשייה נווה נאמן בהוד השרון, אשר פורסמה למתן תוקף בי.פ. 7845 ביום 19.6.18 (להלן גם: "תכנית נווה נאמן")



15. יצוין כי במסגרת מסמך ההחלטות של הוועדה המחוזית מיום 18.1.2021 הרי שהחלטתה בקשר לתוואי המטרו בתחום העיר מדברת בעד עצמה באשר הינה מבקשת לקיים דיון ובחינה עניינית לתכנון החלופי המוצע ע"י הוד השרון ותוך הסטת התוואי לדרום העיר, והכל תוך הפנמה של העוול הגדול שעושה התכנון המוצע לעיר ולעתידה, כמצוטט:

"הוועדה המחוזית סבורה כי יש מקום לבחון את ההצעה של הוד השרון, ללא שינוי בתחנות תע"ש השרון, באופן שישרת את עוצמות הפיתוח המתכוננות הן למגורים והן לתעסוקה בהוד השרון ואף להעצימן, זאת תוך הארכה מסוימת של הקו אך ללא תוספת במספר התחנות המוצעות בתכנית".

16. בהקשר זה נדגיש כי כבר לעת פרסום התכנית להתנגדויות, היה ידוע כי תכנון המטרו פספס למעשה את הוד השרון אך הוחלט להמשיך בתכנון זה, וזאת בצורה בלתי סבירה ובלתי מתקבלת על הדעת, כמצוטט מדבריו של יו"ר הוועדה לתשתיות לאומיות, מר מרדכי כהן, במסגרת ישיבת הות"ל מס' 14/2020 מיום 22.7.2020:

"לעניין הוד השרון – במבחן התוצאה מדלגים על אזור תעשייה עם פוטנציאל אדיר, אבל השלכות של החלופות הן דרמטיות לכן אין ברירה להתקדם עם התכנון המוצע שגם לו יש תועלות. יש לבחון חלופות תחבורתיות אחרות לנווה נאמן".

17. ואמנם, כפי שיפורט להלן, בניגוד לאופן הצגת הדברים, שינוי התוואי בהתאם למוצע ע"י הוד השרון אכן מהווה שינוי דרמטי – לטובת תושבי העיר והסביבה ובוודאי לטובת המדינה שכן הוא יהווה ניצול מיטבי של כספי הציבור תוך מימוש מלא של פוטנציאל המטרו.

18. יודגש כי עצם הידיעה כי התכנית הופקדה עם כשל תכנוני רחב עולה כדי חוסר סבירות קיצונית ולמעשה פספוס רבתי של העיר ועתידיה, ונדרש עצירת התכנון והליכי האישור עד הסטת התוואי באופן שיעניק מענה ושירות לפיתוח המוצע בדרום הוד השרון, ואין זה ייתכן כי כבר כיום כלל גורמי התכנון מודעים ומודים כי התכנון כושל בתחום העיר אך בכל זאת אין צדיק בסדום שיעצור את הליכי התכנון עד שתימצא תוצאה מאוזנת לטובת העיר, תוך בחינה אחראית של העלויות הכלכליות והתועלות חברתיות, הכלכליות, התחבורתיות והמצרפיות לאורך השנים.

19. הוד השרון תבהיר כי בכוונתה לפעול באומץ בכל הדרכים והערכאות עד שינוי התוואי ותוך מניעתו של הכשל התכנוני בתוואי המוצע ותחת בכיה לדורות, ויש להצר כי הוד השרון אינו זוכה לשיתוף פעולה אמיתי משל אין המדובר באינטרס לאומי כללי, וד"ל.

20. להלן נפרט בקצרה את עיקרי ההשגה:



20.1. התוואי המוצע אינו משרת את אזורי הביקוש והעוגנים המרכזיים בעיר בדרום ובמזרח העיר,

המדובר בליקוי תכנוני, תחבורתי וכלכלי חמור : כמפורט בהרחבה בהשגה זו, הרי שהתוואי המוצע כולל 4 תחנות בתחום העיר (ולרבות תחנה בתע"ש השרון). שתיים מתחנות אלו מתוכננות באזורים בהם קיימים או מתוכננים צמודי קרקע או בניה בצפיפות נמוכה (רמת הדר, ז'בוטינסקי), ואינם מיועדים לפיתוח אינטנסיבי. לעומת זאת, בדרום הוד השרון מתוכננים שטחים נרחבים לפיתוח - אזור התעסוקה נווה נאמן העתיד להתרחב צפונה ולהגיע עד 1 מיליון מ"ר שטח עיקרי בייעוד תעסוקה וכן תוספות של אלפי יח"ד למגורים, הכל על פי תכנית המתאר הכוללנית. המדובר אפוא באזורי פיתוח משמעותיים אשר אינם מקבלים מענה תחבורתי.

תוואי זה מהווה כשל תכנוני, תחבורתי וכלכלי העולה כדי חוסר סבירות קיצונית.

כשל תכנוני במובן זה שהתוואי אינו עובר באופן קוהרנטי לאזורי הביקוש וניכר כי העברת הקו נועדה על מנת לקשר בין רמת השרון לכפר סבא כתועלת עיקרית ויחידה שלו, ותו לא.

כשל תחבורתי במובן זה שפיתוחו והתפתחותו של אזור התעסוקה נווה נאמן תלוי קשר גורדי בקיומם של פתרונות תחבורה, כך שכל מימוש מעבר ל-90,000 מ"ר מחויב בפתרונות תחבורה ברמה הארצית, ובהעדרם צפוי קיפאון ממשי וודאי בפיתוח האזור. כפועל יוצא של הדברים-המדובר בפגיעה בעיר ובעתידה שכן אזור זה הינו העוגן משמעותי ומרכזי בה.

התוואי אינו מעניק מענה ושירות תחבורתי לצרכי העיר היום והעדרו בולט אף יותר נוכח מגמות התכנון בעתיד. נדגיש כי התוואי אינו משרת את מוקדי הביקוש הנדרשים לכך באופן קריטי כתנאי לפעילותם והתפתחותם ולמעשה בכך ישנו פספוס ביחס לעיר כולה.

כשל כלכלי במובן זה שבחינה כלכלית מלאה מעלה כי הנזק עולה על התועלת ועל עלות הסטת התוואי הקו אל עברי אזורי הביקוש, ולרבות בחינה עלות גודש הכבישים, העדר חיסכון בזמן, הגדלת משתמשים, הקטנת שעות תנועה ופקקים, הקטנת החשיפה לתביעות פיצויים והגדלת הסיכוי להשבחת המקרקעין הסמוכים וכפועל יוצא אף גביית היטלי השבחה בהתאם.

עוד יצוין כי התכנון המוצע פוגע באטרקטיביות של אזור התעשייה ובביקושים אליו באשר אזורי התעסוקה בערים השכנות (רעננה, כפר סבא) כלולים בתוואי ואף זוכים לתחנות מטרו בקרבתם.

20.2. התוואי המוצע עובר בחלקו הגדול באזורי ביקוש נמוכים ואינו מביא לידי מימוש את פוטנציאל

המטרו בתוך העיר : כאמור, עיקר התוואי עובר במערב העיר בו קיימת בניה לא רוויה או מרקמית בצפיפות נמוכה, ומשכך תרומת קו המטרו בתוואי זה אינה משמעותית לעיר כלל וכלל. עוד יודגש כי אופיו של אזור זה אינו מאפשר בעתיד הנראה לעין הגדלת או תוספת זכויות



בניה וכי אף תמ"א 70 אינה רלבנטית לאזור זה שכן התכנון מנותק מהמציאות הקיימת והמתוכננת.

בנוסף, יוצג כי התוואי הקיים אף אינו עתיד להפחית תקני חניה בעתיד לאור אופי האזור הקיים (בהיותו אזור מגורים), כך שהמשמעות האופרטיבית הינה העדר הפחתת שימוש ברכב פרטי, על כל המשתמע מכך.

מעבר לכך, **ומהיבט הכלכלי**, נדגיש כי העברת התוואי באזור זה מגדיל את חשיפת הוד השרון לתביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה בפרט לאור העובדה כי התוואי המתוכנן העובר במרקם הנ"ל מחייב מעבר תחת בתי מגורים – דבר אשר היה נמנע לו תוואי קו המטרו היה באזורי הפיתוח האינטנסיביים המתוכננים בדרום העיר אשר טרם נבנו.

20.3. **טענות בקשר למיקומי התחנות M-47 - M-49**: התחנות בנווה הדר וז'בוטינסקי סמוכות מדי ונותנות מענה לאותם מעגלי השפעה אשר ממילא הינם מצומצמים לאור הצפיפות הנמוכה הנובעת מהמצב התכנוני המאושר וכן העדר פוטנציאל פיתוח לאור אופיו של האזור. בנוסף ישנן טענות פרטניות בקשר לתחנות אלו בהיבטי סביבה, ניקוז ותנאי שטח, כמפורט בחלק הרלבנטי.

20.4. **טענות פרטניות בקשר לתחנת תע"ש מזרח (47M) : באופן פרטני ובקשר לתחנה זו, להוד השרון ישנן טענות בקשר לשימות התחנה לאור מצב הזיהום, מצב הקרקע ותת הקרקע ופעולות השיקום הדרושות, כמפורט בהרחבה בחלק הרלבנטי.**

20.5. **יש להסיט את תוואי המטרו אל עבר אזורי הביקוש** – לפיכך ולאור טענותיה הטובות והצודקות, תטען הוד השרון כי יש להורות על הסטת התוואי אל דרום העיר וזאת על יסוד בדיקות יועצים מומחים בעלי שם בתחומם בתחומי תכנון, תנועה, תחבורה, כלכלה, סביבה ועוד. **נבהיר כי אי הסטת התוואי משמעה פספוס ההזדמנות ההיסטורית בקשר להוד השרון וסלילת תוואי כחוליה מקשרת בדרך לכפר סבא ותו לא.**

הסטת התוואי נתמכת בחוות דעת תכנונית, כלכלית, תחבורתית וסביבתית, ואף חברי הות"ל כמו גם הוועדה המחוזית מודעים לצורך הקריטי להסטת התוואי.

20.6. **טענות הוד השרון נדחו בטיעונים לא רלבנטיים וכבר היום ידוע כי התכנון הינו עוול לעיר**: בפרק זה יינתן מענה מקצועי ומפורט לנימוקי דחיית בקשת הוד השרון ע"י נת"ע לבקשתה להסטת התוואי ויובהר כי התכנון המוצע אינו יכול לעמוד.

20.7. **השגה להוראות פרטניות בתכנית (סעיפי גמישות, שטחי התארגנות, הריסת מבנים)**: תחת



פרק זה תוצג התייחסות להוראות שונות בתת"ל הדורשות שינוי או התייחסות וקביעת הסדרים ברורים ויישומים, לפי העניין.

20.8. **דרישה להפקדת כתב שיפוי מלא מ-נת"ע לטובת הוד השרון**: בשים לב לתוואי הבעייתי ולהעדר העצמת העיר וממילא לאור היקף עלויות התכנית ומידת החשיפה, תתבקש הות"ל להורות על הפקדת כתב שיפוי מלא ע"י נת"ע לטובת הוד השרון, וזאת על יסוד הנימוקים שיפורטו בהרחבה תחת הפרק הרלבנטי.

21. נציין כי השגה זו נתמכת בכמות מרשימה של חוות דעת מקצועיות המצורפות להשגה ומהוות חלק בלתי נפרד מימנה:

21.1. **נספח א'** - חוות דעת תכנונית שנערכה ע"י פרופ' דימטרי מזו (להלן: "**חוות הדעת התכנונית**")

21.2. **נספח ב'** - חוות דעת תחבורתית שנערכה ע"י מתכנתת תחבורה, גב' ורד לוריה (להלן: "**חוות הדעת התחבורתית**")

21.3. **נספח ג'** - חוות דעת כלכלית שנערכה ע"י חברת רציונל – פרויקטים כלכליים (להלן: "**חוות הדעת הכלכלית**")

21.4. **נספח ד'** - חוות דעת בנושא בריאות וסביבה שנערכה ע"י ד"ר חגית אולנובסקי וד"ר דניאל מדר (להלן: "**חוות דעת בריאות וסביבה**")

21.5. **נספח ה'** - חוות דעת סביבתית שנערכה ע"י רוני בריל, יועצת סביבה ושמאית מקרקעין (להלן: "**חוות דעת סביבתית**").

22. מובהר בזאת, כי הוד השרון שומרת על זכותה להעלות טיעונים נוספים וכן להגיש מסמכים נוספים במידת הצורך וככל שיידרש לשם הצגת השלמתה במלואה וזאת בשים לב ללוחות הזמנים הקצרים ביותר שניתנו לשם הכנת ההשגה דנן, לנוכח מגבלות משבר הקורונה, וכן בשים לב לעמדתה של היועצת המשפטית של הועדה הנכבדה לפיה תישקל בחיוב קבלתן של השגות אשר יוגשו באיחור של עד שבעה ימים וזאת בשל מגבלות התקופה.

ב. הצגת התוואי המוצע במסגרת התכנית והמצב הסטטוטורי החל ברחבי העיר :

23. עניינה של ההשגה הינה בתכנון קו מטרו M1 מקטע צפוני, אשר בהתאם לתוואי המוצע בתכנית כנוסחה כיום, עתיד לעבור ממערב העיר מזרחה ברחוב ז'בוטינסקי וצפונה לדרך רמתיים עד לכפר סבא. בתוואי המתוכנן מוצעות בתחום הוד השרון 4 תחנות כדלקמן: תחנת M-47 תע"ש מזרח (מערבית לכביש 4); M-48 רמת הדר; M-49 ז'בוטינסקי; ו-M-50 תחנת הבנים:



24. כאמור, עיקרה של ההשגה הינה תוואי המטרו בחלק שבין תחנת תע"ש מזרח (M-47) ועד תחנת ז'בוטינסקי (M-49), כאשר בכל בנוגע לתחנת הבנים (M-50) מבקשת הוד השרון להדגיש כי התכנון באזור זה מקובל עליה וזאת כדי להבהיר כי ההשגה דנן הינה עניינית וממוקדת בפגמים התכנוניים שנפלו בתכנון התוואי ועוסקת רק בנושאים הקריטיים ביותר לטובת הוד השרון והמדינה כולה.

25. יצוין כי טרם הכנת תת"ל/101/ב, תוכנן תוואי רכבת קלה בהוד השרון במסגרת תמ"א 4/23/א (להלן: "הקו הצהוב"), אשר התכנון המוצע בו העניק מענה תחבורתי ראוי וקוהרנטי לאזורי הביקוש בעיר, וזאת בשתי זרועות מצידה המערבי של העיר – האחת מדרך הים והשנייה: מכיוון תע"ש השרון דרך רחוב הפרדס בעיר, כאשר שתי הזרועות היו עתידות "להתנקז" לדרך רמתיים בעיר – המהווה את העורק הראשי בעיר, ומשם היה אמור הקו להיות מוסט מזרחה עד לחיבור לתחנת הרכבת הפרברית. אולם, תכנון זה הוקפא ואינו מתקצב לביצוע, כאשר תחתי באה לעולם תת"ל 101/ב.

26. למען הנוחות, להלן תוואי הקו הצהוב אשר כאמור הוקפא ולא תוקצב :



27. זה המקום לציין, כי בד בבד עם קידום ההליך הסטטוטורי של הקו הצהוב, הכינה וקידמה הוד השרון את תכנית המתאר הכוללנית לעיר – הר/2050 (להלן גם: "תכנית המתאר") אשר נשענת במידה רבה על תכנית הקו הצהוב שאמור היה לעבור בעיר ובפרט באזורי הביקוש בדרום העיר.
28. נציין כי תכנית המתאר מצויה כעת בישורת האחרונה לפני מתן תוקף וזאת לאחר שנוהלו הליכים משפטיים ממושכים בקשר לתכנון התחבורה בתכנית המתאר, ולרבות הצורך להתנות את המשך הפיתוח של העיר אף בעתיד בפתרונות תחבורה התומכים בכך.
29. בתכנית המתאר מאושרים שני מוקדי תעסוקה עיקריים (מעבר לאזור התעסוקה גיל עמלי): **האחד** – בצפון מזרח העיר (תכנית הר/1202) אשר כולל כ-4200 יח"ד וכ-400,000 מ"ר לתעסוקה; **השני** – בדרום מערב העיר הוא אזור תעסוקה 'נווה נאמן' לעיל שהינו המשמעותי ביותר לעיר, אשר צפוי להגיע בסיום הליכי התכנון לכ-1 מיליון מ"ר תעסוקה (כמפורט להלן באשר למפתח תוספת הזכויות). נוסף על כך, בדרום העיר מצוי אף שטח 'תע"ש מזרח' שבו מתוכננות כ-2000 יח"ד.
30. מוקדי ביקוש אלו – המהווים את העוגן ההתפתחותי והכלכלי של העיר לעתיד לבוא – אינם מקבלים כל מענה תחבורתי ע"י קו המטרו מושא ההשגה דנן. יובהר כבר כעת, כי קו המטרו בתוואי הנוכחי הינו פספוס אדיר לאזורי הביקוש (מלבד אזור המע"ר) ועתיד לחלוף באזורים ללא שטחי תעסוקה כלל באופן שמימוש התכנית כפי שהיא, תהווה **בכיה לדורות** ולא ניתן יהיה להסתמך עליו כתשתית



תחבורה תומכת והולמת לאזורי התעסוקה ולתוספת יח"ד הצפויות.

31. זה המקום לציין, כי כבר במסגרת ישיבות וועדת היגוי בטרם הכנת התכנית ובמהלך הכנתה, בהשתתפות נציגי נת"ע, ה-ות"ל והעירייה, הציפה הוד השרון - באמצעות עובדות ומסמכים תומכים לטענותיה - כי התוואי המוצע בתוכנית אינו משרת את צרכי העיר והינו פספוס בקנה מידה היסטורי.

32. ואולם, ולצערנו הרב, עמדת הוד השרון נדחתה **הגם שכבר בעת הכנת התכנית הייתה קיימת תמימות דעים אף ע"י נציגי נת"ע וה-ות"ל לכך שתוואי המטרו מפספס את העיר** וכי התכנון המוצע הינו תכנון לקוי **שעושה עמה עוול היסטורי לדורי-דורות**, ואולם שיקולים כלכליים (שאינם בהכרח נכונים – כמפורט בהרחבה להלן) הם שהכריעו את הטעות התכנונית לרעת הוד השרון, בניגוד לאינטרס הציבורי והלאומי ובאופן הפוגע פגיעה אנושה וקריטית בפיתוח העיר.

33. כמצוטט מדברי יו"ר הוועדה לתשתיות לאומיות, מר מרדכי כהן, במסגרת ישיבת הות"ל מס' 14/2020 מיום 22.7.2020 :

"לעניין הוד השרון - במבחן התוצאה מדלגים על אזור תעשייה עם פוטנציאל אדיר, אבל השלכות של החלופות הן דרמטיות לכן אין ברירה להתקדם עם התכנון המוצע שגם לו יש תועלות. יש לבחון חלופות תחבורתיות אחרות לנווה נאמן."

34. ואמנם, כפי שיפורט להלן, בניגוד לאופן הצגת הדברים, שינוי התוואי בהתאם למוצע ע"י הוד השרון אכן מהווה שינוי דרמטי – אך רק לטובת תושבי העיר, ואף לטובת המדינה שכן מהווה ניצול מיטבי של כספי הציבור תוך מימוש מלא של פוטנציאל המטרו.

35. כמפורט להלן, הנימוקים שניתנו לכך אינם יכולים לעמוד בכל היבט והיבט, ובחינה עניינית מביאה אפוא אל המסקנה המתבקשת לפיה על נת"ע להסיט את הקו כדי להימנע מטעות היסטורית.

36. נדגיש כבר בשלב זה כי הנימוק המרכזי אשר בעטיו נדחתה דרישת הוד השרון להסטת התוואי אל עבר אזורי הביקוש הינו כי הסטת הקו כרוכה בעלויות כספיות לא מבוטלות אשר מכריעות את הקו לטובת התוואי כפי שהוא.

37. הוד השרון תדגיש כי נתון זה הינו נתון שלא נבחן עד תום וכמתבקש מאותו עקרון זהירות מכופלת וקפדנית עליו עמדנו לעיל בכל הנוגע לתכנון הקו, וכי בחינה של כלל הפרמטרים הנדרשים מביאה לתוצאה כלכלית אחרת לחלוטין באשר שיקולי נת"ע לא לקחו בחשבון במסגרת תחשיב כלכלי את עלות מיצוי פוטנציאל השימוש במטרו ע"י הגדלת משתמשים, הקטנת שעות תנועה ופקקים, הקטנת החשיפה לתביעות פיצויים והגדלת הסיכוי להשבחת המקרקעין הסמוכים וכפועל יוצא אף גביית היטלי השבחה



בהתאם.

38. כך או כך, בנוסח שפורסם להשגות הציבור מופיע התוואי המתואר לעיל, ומכאן השגה זו.

ג. התוואי המוצע אינו מממש את פוטנציאל המטרו בתחום העיר ואינו נותן שירות למוקדי העניין:

ג.1. התוואי המוצע אינו משרת את אזורי הפיתוח העתידיים בדרום העיר – המדובר בכשל תכנוני מובהק:

39. כידוע, לעיר הוד השרון קיים פוטנציאל עצום לפיתוחה כפועל יוצא של גודל העיר (כ-19,000 דונם) וכן לאור קיומן של עתודות קרקע פנויות וזמינות לתכנון ובניה. יצוין, כי עתודות אלו מצויות בעיקרן בחלק הדרומי של העיר.

40. כמפורט להלן, עיקרי עוגני הפיתוח העתידיים בתחום העיר מצויים בדרום העיר כאשר תוואי המטרו במסלולו כעת במסמכי התת"ל אינו משרת אזורים אלו, באופן העולה כדי פספוס מוחלט של צרכי העיר, בכיה לדורות וכמובן שאף אי סבירות קיצונית לאור מכלול הנתונים, העובדות, העלויות והתועלות.

41. **נציין כבר עתה כי תוואי המטרו כעת אינו מהווה שיפור משמעותי לשירות התחבורתי הקיים למירב תושבי העיר או קטליזטור לשינוי הרגלי הנסיעה והגדלת השימוש בתחבורה ציבורית, וניכר כי התכנון המוצע רואה את הוד השרון כאמצעי להגעה לעיר השכנה והצפונית לה - כפר סבא, תוך אי מתן תשומת הלב הקריטית לעיר ועל כך יש להצר.**

42. כך, תוואי המטרו אינו מעניק כל שירות לאזור התעסוקה 'נווה נאמן' בדרום העיר, אשר בהתאם לתכנון הקיים ואף התכנון המצוי בפיתוח, הרי שאזור התעסוקה עתיד להכפיל לשלש את גודלו וזאת ללא כל פתרון תחבורתי תומך.

43. כבר כיום, באזור התעסוקה בנויים כ- 250,000 מ"ר (שטח עיקרי), כאשר בהתאם לתוכניות מאושרות ישנן למעלה מ-פי שתיים זכויות בניה מאושרות ועד ל-520,000 מ"ר, זאת מכוח תכנית הר/2/1400/א וכן תכנית הר/5/1400 (מתחם האגם), אשר הוסיפו כל אחת זכויות בניה בהיקף של כ-135,000 מ"ר, ויחדיו כ- 270,000 מ"ר (שטח עיקרי). בנוסף, תכנית המתאר עתידה להוסיף באזור המתרחב מצפון לאזור תעסוקה הקיים תוספת של כ-130,000 מ"ר ובסך הכול היקף התוספות הינו כ-400,000 מ"ר.

44. מעבר לכך, במתחם תכנית הר/400 אשר החלק הרלבנטי בה מהווה הרחבה של אזור התעסוקה הקיים, מוצע להוסיף תוספת של כ-200,000 מ"ר ומכאן שהצפי הינו לאזור תעסוקה זה בהיקף של כ-1 מיליון מ"ר שטח עיקרי לאזור תעסוקה זה כבר בשנים הקרובות.

45. כמו כן בסמיכות לכך, מתוכננות לקום כ-6000 יח"ד בתחום תכנית הר/400 כאשר תכנון זה מצוי נכון למועד כתיבת שורות אלו בהליכי תכנון בוועדה המחוזית. עוד בשלבי תכנון ראשוניים תוספת יח"ד



במקרקעין הידועים כאזור תע"ש מזרח הממוקמים מזרחית לכביש 4 ודרומית לשכונת נווה הדר בו מבקשת המדינה (באמצעות רמ"י) ליצור מוקד מגורים ותעשייה בהיקף של כ-2,000 יח"ד נוספות ושטחי תעסוקה.

46. נוסף על כך, בצפון מזרח העיר מתוכנן אזור תעסוקה נוסף בתחום תכנית הר/1202 הכולל כ-4200 יח"ד ועוד כ-400,000 מ"ר (שטח עיקרי) לתעסוקה.

47. אף על פי כן, נת"ע ונציגי הות"ל לא מצאו לנכון להסיט את תוואי המטרו כך שישרת אזורים אלו. מדובר במחדל של ממש אשר קשה להפריז בגודל ההזנחה שנעשתה כאן לרעת הוד השרון לדורותיה שכן המשמעות המעשית הינה כי קו המטרו בתוואי זה (תחנת תע"ש עד ז'בוטינסקי) לא עתיד ליתן שירות לעיר אלא לשמש כקו מעבר לכפר סבא ותו לאו.

48. לעמדת הוד השרון, ההצדקה להסטת התוואי נלמדת בראש ובראשונה מהנתונים עצמם ומכך שאזור תעסוקה 'נווה נאמן' הינו העוגן הכלכלי המשמעותי ביותר של העיר לשנות דור ולא ניתן יהיה להשליך ייבנו עליו ללא תשתית תחבורה נאותה התומכת בו, גידולו והתפתחותו. מעבר לכך, ברור כי מוקדי העניין הנוספים המוצגים לעיל נדרשים לתשתית תחבורה ההולמת תכנון מודרני ובהתעלמות מכך ישנו פספוס - פשוטו כמשמעו - של תועלות המטרו אל מול מגמות התכנון של העיר.

49. נדגיש כי אי הסטת התוואי אל עבר אזור זה משמעה הכשלת האזורים הנ"ל דה פקטו ופועל יוצא פגיעה בעיר כולה שכן המדובר בעוגן כלכלי, תעסוקתי וחברתי משמעותי בתוכניות העתיד של העיר.

50. ברור, כי לצורך מימושו של תוכניות אלו נדרש פתרון תחבורתי משולב ומבוסס מתע"ן, שכן המדובר בהיקפי בניה להן לא ניתן ליתן מענה תחבורתי בהתבסס על התשתיות הקיימות המבוססות על רכבים פרטיים ואוטובוסים בלבד.

51. זה המקום לציין, כי תכנית נווה נאמן, קובעת שלביות ביצוע תחבורתית, לפיה, הוצאת היתרי בניה מעבר ל-90,000 מ"ר שטח עיקרי מותנת בהגדלת קיבולת התנועה בצומת הכבישים 402/40 על ידי מחלוף הצומת או כל פתרון אחר שיאושר על ידי משרד התחבורה. כאמור הקו הצהוב היה אמור להוות את הפתרון התחבורתי המגדיל את קיבולת התנועה הנדרשת באשר תוואי זה היה מסונכרן עם האמור, ואולם קו המטרו מושא ההשגה דנן אינו עובר כלל באזור זה, ובהעדרו, ניכר כי לא ניתן יהיה לממש את התכנית במלואה. נזכיר כי המדובר באחת מעתודות הקרקע האחרונות המיועדות להתפתחות העיר.

52. מהאמור עד כה עולה, כי תוואי קו המטרו אינו תואם את מגמות התכנון החזויות להוד השרון בשנת היעד (2040) ואינו תואם את מדיניות המועצה הארצית המוצהרת במסגרת תמ"א 70. ואמנם, על אף שלכאורה מטרתו המוצהרת של התוואי הינה מתן העדפה על הנגשת אזורי תעסוקה ככתוב במסמכי התכנית, הרי שבפועל, התוואי מתעלם לחלוטין מצרכי העיר כיום (2021) ואף מצרכי העיר כפי שאלו



משתקפים מתכנית המתאר הכוללנית (שנת היעד 2040) (!) ואזורי הפיתוח העתידיים בעיר, המדובר אפוא באבסורד של ממש אשר קמה חובה לתקנו כבר כעת.

53. נדגיש, כי סלילת קו מטרו מהווה אירוע בקנה מידה היסטורי ויש להצר על כך שהתוואי המוצע הינו כה מנוגד עד כדי מהופך לצרכי העיר, וכי באיזון הכולל לא נראה כי שוקללו צרכי העיר באופן הבורח את הדברים לגופם ולאשורם שאם לא כן ישנו קושי ממשי בהצדקת התוצאה הנ"ל שאינה אלא סלילת קו במיקום רווי שאינו צפוי לשנות פניו בעתיד.

ג.2. התוואי המוצע הינו בעל תרומה מינורית לעיר ואינו מהווה שיפור ניידות והנגישות בתוך העיר - כשל תחבורתי ותנועתי מובהק:

54. לא זו בלבד שתוואי המטרו כנוסחו היום הינו נטול כל היגיון תכנוני ולמעשה מנוגד לליבת התכנון העירונית, הרי שאף הבחינה התחבורתית שנעשתה לתוואי המוצע מושא השגה זו ע"י מתכנתת התחבורה – גבי ורד לוריה (להלן: "מתכנתת התחבורה") ואשר צורפה להשגה זו ומסומנת **שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא**, מעלה כי התוואי במיקום זה הינו בעל תרומה מינורית לעיר ולעתידה, בשים לב למיקום אזורי התעסוקה ומגמות התכנון.

55. נדגיש, כי הבחינה התחבורתית נעשתה באמצעות מודל ת"א – המודל התחבורתי המאושר ע"י משרד התחבורה המשמש דרך קבע לתכנון פרויקטים תחבורתיים במטרופולין ת"א ואף שימש את נת"ע בשלב התכנון.

56. בהתאם לתוצאות חוות הדעת, מוקדי הפיתוח הנדרשים לפתרון תחבורתי ואשר קיומם תלוי בכך, יוותרו ללא כל מענה תחבורתי והעובדים באזורים אלו יאלצו - בלית ברירה - להתנייד ברכבים פרטיים, וזאת בשים לב כי כבר כיום מערכת הכבישים העירונית פקוקה ומעבר ליכולת הקיבולת שלה ואינה עומדת בעומסי התנועה. לפיכך אפוא הסטת התוואי הינה הכרח המציאות.

57. זה המקום לציין, כי במסגרת תכנון קווי המטרו, נערכה חוו"ד ע"י פז כלכלה ביום 12.8.2020 הסוקרת את התועלות אשר לכאורה נובעות מהעברתו של קו מטרו בתחום הרשויות השונות (להלן: "חוות הדעת של פז כלכלה"). נדגיש כי המדובר בחוות דעת כללית ביותר שאיננה בוחנת לעומק ובאופן נקודתי את העיר הוד השרון, ורק מטעם זה היה לפסלה ולא לתכנן על בסיסה.

58. במסגרת חוות דעת זו, נטען, בין היתר, כי אחת מ"התועלות" העיקריות הצומחות מקו המטרו היא שיפור הניידות והנגישות בעיר ושיפור איכות החיים.

59. **ואמנם, מאחר שכאמור התוואי המתוכנן אינו עונה על צרכי העיר היות ואינו נותן מענה למוקדי העניין בדרום ומזרח העיר על מגמות התכנון כמפורט לעיל, הרי שמרבית תושבי העיר/המועסקים בעיר כלל**



אינם מצויים בטווח אזורי השפעה של תחנות קו המטרו, ובהתאם יאלצו להמשיך להתנייד ברכבים פרטיים ואין שיפור משמעותי בניידות ברחבי העיר באופן המרוקן מכל תוכן את העברת הקו בתוככי העיר והפיכת הקו לצורך מעבר בתוך המטרופולין ותו לא.

60. יודגש כי על מנת להביא לשינוי אמיתי ולשנות את הרגלי הנסיעה של התושבים, כמו גם להביא לאחוזי שימוש גבוהים בתחבורה הציבורית הקיימת, על הגופים המתכננים ליצור מערכת המספקת בראש ובראשונה כיסוי מלא של העיר וממשקים רבים ככל הניתן בין מערכות התחבורה השונות.

61. על כן, הרי שיש להסיט את התוואי אל לב אזורי הפיתוח הקיימים והמתוכננים ולעשות ככל שלא ידן כדי להעצים את התחבורה הציבורית, ולקבוע הסדרים בשום שכל כדי לשנות את דפוסי התחבורה הקיימים ולהביא לידי כך שלנוסע הפרטי יהיה משתלם, קל ונוח להתנייד באמצעות תחבורה ציבורית בתוך העיר ובכך להגשים את מטרת סלילת הקו.

ג.3. התכנון המוצע פוגע באטרקטיביות אזורי התעסוקה והמגורים – היבט כלכלי:

62. אם באמור לעיל אין די, הרי שבהתאם לחוות הדעת הכלכלית שנערכה מטעם הוד השרון אשר מצורפת להשגה זו ומסומנת **שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא.**, בהתאם למחקרים כלכליים בעולם שבחנו את השפעות המטרו על תעסוקה, מצאו כי עסקים בוחרים באופן אקטיבי להתמקם באזורים המציעים פתרונות תחבורתיים לעובדים ועצם הימצאותם של פתרונות אלו מושך למעשה עסקים נוספים לאזורים אלו.

63. אם כן, הרי שממחקרים אלו ניתן ללמוד באופן חד משמעי כי למיקום תחנות המטרו השפעה מכרעת ביחס לפוטנציאל מימוש הבניה למסחר ותעסוקה.

64. לאור כך, נבהיר אפוא את המובן מאליו – אי הכללת אזורים אלו בתוואי המטרו משמעה פגיעה כלכלית ישירה ביכולת לשווק את אזורי התעסוקה בעתיד, בפרט כאשר המתחרים הטבעיים של אזורים אלו – אזור תעסוקה כבר סבא ואזור תעסוקה רעננה זכו גם זכו בהכללתם בתוואי וקביעת מיקום תחנת מטרו למתן שירות – דבר העולה כדי פגיעה באטרקטיביות ופועל יוצא בהכנסות העירייה שנים קדימה ואף במיתוגה כעיר שואבת לתושבים ובעלי עסקים.

65. ויודגש, כי העדר נגישות כדבעי לקו המטרו באזורים אלו יחבל הלכה למעשה בפוטנציאל הטמון באזורים אלו וירחיק עסקים ותושבים מאזורים אלו. היינו, אי העברת תוואי קו המטרו באזורים אלו יפגע ביכולת להיות אבן שואבת לעסקים באזורים אלו בטווח הארוך ואף פגיעה ביכולת השיווק של יח"ד הצפויות בסמוך.

66. מעבר לכך, תוצאות המחקר אף מציינות כי אופיים של אזורי תעסוקה מושפע ישירות מרמת הנגישות



אליהם עבור תושבי האזור ועבור שאר תושבי המטרופולין. כך, אזור תעסוקה אשר נגיש באמצעות קו מטרו יאוכלס ע"י חברות היי-טק, פירמות ביני"ל וכד', המאגדות עובדים ממקומות רבים בארץ ונגישות משרדיהן הינה בראש מעיינם. לעומת זאת, אזור תעסוקה אשר אינו נגיש, לרוב יאוכלס ע"י חברות מקומיות קטנות העוסקות בתחומי תעשייה פחות 'מתקדמים'. למותר לציין כי קיומו של אזור תעסוקה הכולל חברות ביני"ל יוביל באופן ישיר לעליית "ערכה" של העיר והסביבה.

67. אם כן, בשים לב להעדר עתודות קרקע נוספות לתעסוקה מלבד אלו המצויות כאמור בדרום העיר אשר אינן נמצאות בתוואי קו המטרו המוצע, הותרת תוואי המטרו המוצע בתוכנית על כנו משמע אפס התכנות לפיתוח תעסוקה בעיר, והימנעות מכוונת ממתן מנוף פיתוח לעיר, דבר המהווה כאמור עוגן כלכלי וחברתי בעתיד העיר.

68. מהאמור עולה, כי תוואי המטרו כיום מפספס למעשה את נקודות החוזקה שיש לעיר להציע ואינו מעצים אותה כמתבקש, ויש לעצור את הרכבת (תרתי משמע) ולתקן תכנון לקוי זה.

4.ג. התוואי המתוכנן עובר באזורי ביקוש נמוך כך שאינו מחזק את העיר, תמ"א 70 אינה רלבנטית לאזור זה – התכנון מנותק מהמציאות הקיימת והמתוכננת:

69. לא זו אף זו, הרי שהתוואי המתוכנן עתיד בעיקרו לחלוף במערב העיר, כאשר אזור זה מאופיין בבניה לא צפופה כלל ועיקר ומתאפיינת בעיקר בבניה צמודת קרקע. נדגיש, כי נוכח מיעוט הבניה באזור זה נוכח היותו אזור לבניה לא רוויה, הרי שבמונחי תחבורה - המדובר באזור בעל ביקוש נמוך הנגזר מהיצע מוגבל.

70. נדגיש כבר עתה, כי באזורים אלו נותרו מעט מאוד זכויות בניה לניצול ואילו זכויות הבניה הנותרות מיועדות לבניה צמודת קרקע או בניה מרקמית התואמת לאופי הסביבה הקיימת. לפיכך, קיימת סבירות נמוכה ביותר, ולמעשה אפסית, לקידום תכנית לציפוף אזורים אלו.

71. כך, תוואי המטרו מושא ההגשה מוצע לעבור בתחום תכנית הר/1310/א אשר פורסמה למתן תוקף רק ביום 22.11.19 ואשר קובעת את מכסת הבניה לרמת הדר לשנים הבאות ולרבות הוראות להקמת פארק, הוראות שימור בדרגות שונות ועוד. נדגיש כי הליכי הכנת ואישור תכנית זו התארכו על פני כ-15 שנים.

72. אולם, שכונות המגורים הקיימות מתאפיינות בבניה צמודת קרקע או בינוי נמוך מרקמי, ועל כן מהוות אזורי ביקוש נמוך באופן יחסי לכמות הדירות ולגודל האוכלוסייה הכוללת² ועל כן, הרי שהיקף השימוש בקו המטרו יהיה נמוך בהתאמה ובאופן אשר אינו ממצה את מלוא פוטנציאל השירות של קו המטרו.

² אין המדובר חלילה כי האזור אינו מבוקש למגורים.



73. בעניין זה יש לציין כי כידוע, בימים אלו מקודמת תכנית תמ"א 70, תכנית מתאר ארצית למרחב מערכת המטרו במטרופולין תל אביב, אשר עתידה לאפשר ציפוף בינוי בסביבת תחנות קו המטרו (להלן: "תמ"א 70"). ואמנם, הרי שקביעת תוואי המטרו באופן החוצה שכונות קיימות המאופיינות בבניה צמודת קרקע, תוך מתן תוספת זכויות בניה במסגרת תמ"א 70 מתעלם הלכה למעשה מאופי הסביבה ואף מהתוכנית אשר זה לא מכבר אושרה לתוקף, אשר גידרה את זכויות הבניה בתחום תכנית זו לשנים הבאות והסבירות כי תוכן כעת תכנית נוספת אינו גבוה, וממילא אף תיתקל בהתנגדויות עזות לאור אופי האזור.

74. אם כן, הרי שלא ניתן להסתמך על תכנון לבינוי מסיבי בקרבת התחנות בתוואי המוצע שעה שעסקינן באזורים ללא כל פוטנציאל לבניה רוויה עתידית.

5.ג. התוואי עובר באזור ביקוש נמוך – היבט כלכלי – חשיפה מוגברת לתביעות לירידת ערך:

75. ראשית ומהיבט הכלכלי, נדגיש כי ברי כי בהעברת קו המטרו מתחת לשכונות המגורים משום פגיעה באורח ואיכות החיים של התושבים בשכונות אלו, ושינוי אופי שכונות אלו ע"י סלילת קו מטרו בהם מגדיל את חשיפת הוד השרון לתביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה בפרט לאור העובדה כי התוואי המתוכנן העובר במרקם הני"ל מחייב מעבר תחת בתי מגורים – דבר אשר היה נמנע לו תוואי קו המטרו היה באזורי הפיתוח האינטנסיביים המתוכננים בדרום העיר אשר טרם נבנו. נציין כבר עתה, כי הערכה ראשונית להיקף חשיפת הוד השרון לתביעות פיצויים וירידת ערך עומד על כעשרות מיליונים.

6.ג. התוואי עובר באזור ביקוש נמוך - אין תוחלת לאפשרות להקטנת תקן החניה בפרויקטים עתידיים:

76. נדגיש כי אחת התועלות המרכזיות שאנו מצפים לראות כתוצאה מאישור קו המטרו הינו תקן חניה מופחת בשל הקרבה למתע"ן. האמור מצא ביטוי בדיני התכנון והבניה כך שתוקן תקן החניה בתקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה), התשמ"ג-1983 (להלן גם: "תקנות החניה") אשר קובע תקן חניה מופחת למבנים הקרובים למתע"ן בהתאם לקרבתם.

77. אך ברור הוא כי לשינוי תקן החניה ישנן תועלות רבות ובכלל זאת תועלת כלכלית בלתי מבוטלת המשפיעה על רווחיות פרויקט קיים ואף עתידי. כל היתרון האדיר הזה אינו מתרחש ברובו של התוואי שכן הינו עובר בשכונות קיימות בבניה לא רוויה שלהם ע"פ רוב חניה פרטית בתוך המגרש.

78. אם כן, הרי שכדי ליהנות מ"תועלת" זו של המטרו, יש להעביר את תוואי המטרו באזורים בעלי פוטנציאל פיתוח או אזורים אשר צפויים להתחדש, דבר אשר אינו מתרחש בתוואי מושא השגה זו.

79. כך לשם המחשת העניין וההפסד הכלכלי הכביר, נפנה לחוות הדעת הכלכלית אשר מסומנת **שגיאה!** **מקור ההפניה לא נמצא**, ממנה עולה כי סך החיסכון בשל הצמצום בתקן למקומות חניה בשל התקנת



קו המטרו בתוואי המתוכנן עומד על כ-170,000 מיליון ₪, בעוד והחיסכון הצפוי בהסטת קו המטרו דרומה בהתאם לתוואי המוצע ע"י הוד השרון עומד על כ-900,000 מיליון ₪ - היינו הפרש של כ-724 מיליון ₪ (!).

80. באופן דומה, אף הטענה כי קו המטרו מגדיל את הפוטנציאל לבינוי וציפוף משמעותי ביחס לאזורים הנשענים בעיקר על נגישות מוטורית לרכב פרטי או תחבורה ציבורית בשל תפיסת קרקע נמוכה אינה רלבנטית בכל הנוגע להוד השרון, שכן התוואי המתוכנן עובר באזורים בהם כבר מומש פוטנציאל הצפיפות.

7.ג. השגה למיקומי התחנות M49-M47 בתוואי המוצע

7.ג.א. היבטי תחבורה: מעגלי השפעה של תחנות המטרו המוצעות צפופים עד חופפים – מימוש חלקי

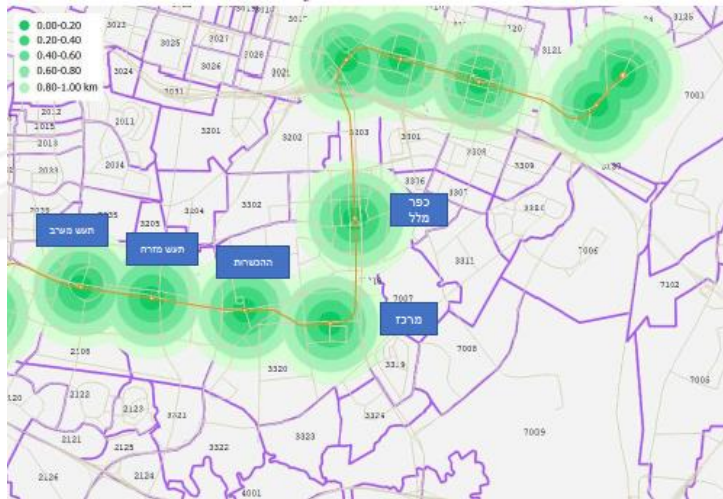
בלבד של פוטנציאל קו המטרו

81. בנוסף לאמור לעיל, תטען הוד השרון כי בחינת התוואי המטרו המתוכנן ומעגלי השפעה של תחנות המטרו המתוכננות ("אזורי השפעה"), היינו - הטווח המרבי בו צפויים הנוסעים להגיע לתחנה קרובים עד כדי חופפים זה לזה, דבר אשר למעשה מקטין את אפקטיביות קו המטרו ופוטנציאל הנוסעים שהוא יכול לשרת, בכך מקטין את מספר הנסיעות החזויות ומונע ניצול מיטבי של קו המטרו, כפי שיפורט להלן.

82. כאמור, בהתאם לתכנית, מוצעות בתחום הוד השרון 4 תחנות מטרו כדלקמן: תחנת M-47 תע"ש מזרח; M-48 רמת הדר; M-49 ז'בוטינסקי; ו-M-50 תחנת הבנים.

83. כפי שעולה מחוות הדעת התחבורתית אשר מסומנת שגיא! מקור ההפניה לא נמצא, הרי שבהנחה כי אזור ההשפעה של התחנות הינו בטווח מקסי' של 1 ק"מ מהתחנה, אזורי ההשפעה של התחנות המתוכננות כמעט וחופפים זה לזה באופן בו משאיר חלקים נכבדים מתושבי העיר ללא גישה לתחנות, ומכאן שאפקטיביות הקו הינה מינימלית בלבד ואיננה מחוללת את מלוא פוטנציאלי ההשפעה האפשרי הטמון בסלילת קו מטרו.

84. למען הנוחות, להלן הדמיה של אזורי ההשפעה של התחנות המוצעות בתכנית:



85. כך, כפי שעולה מחוות הדעת התחבורתית, בתוואי קו המטרו המוצע בתכנית בשעת שיא בוקר ממוצעת כמות העליות בתחנות שבתחומה של הוד השרון עומדת על כ- 3,260 איש בלבד. בעוד שבתוואי המוצע ע"י הוד השרון עולים כ-4260 איש וזאת בכל ארבע התחנות הצפויות.

86. לעומת זאת וכפי שיפורט בהמשך, בתוואי המוצע ע"י הוד השרון- מס' העליות גדל משמעותית בכל הענף המזרחי של קו M1 בשעת שיא בוקר קיימת תוספת של 1300 עליות, ליום – 11,500 עליות ובשנה- **3.45 מיליון עליות נוספות (300 ימים).**

87. אם כן, גם בעניין זה תטען הוד השרון כי התוואי המתוכנן אינו ראוי תכנונית ולו מן הטעם שאינו מביא לידי מימוש את מלוא פוטנציאל הנוסעים בתחום העיר, ולמעשה כפי שניתן להיווכח, תוואי המטרו המוצע הינו קו מקשר בין ערים ולא קו המשרת את העיר פנימה, וזאת יש לתקן במסמכי התכנית ללא דיחוי נוסף.

ג.7.ב. התייחסות לתחנת M49 – תחנת ז'בוטינסקי בתחום שטח ההצפה הפוטנציאלי – היבטי סביבה

88. בנוסף לאמור, תטען הוד השרון כי תחנת ז'בוטינסקי, M-49, ממוקמת על מובל הניקוז הראשי – נחל הדר ובשטח ההצפה, בדיוק בנקודה אשר הוצפה במהלך חודש נובמבר האחרון דבר אשר רק ממחיש את הסיכון הפוטנציאלי במיקומה של התחנה. וכך נראה אזור התחנה רק לפני מספר חודשים:



89. מדובר באזור המונמך טופוגרפית ועל כן, באזור זה מתנקזים מים מאזורים שונים בעיר וכתוצאה מכך, בכל אירועי הגשם המשמעותיים – רחוב ז'בוטינסקי ושטחים סמוכים ברמות מנחם מוצפים. הקמת תחנת מטרו תת קרקעית באתר זה תחשוף את התחנה לסכנת הצפה כל חורף ועל כן הרי שיש להורות על הזזת התחנה אל דרך רמתיים שכן השאריתה במיקום זה מהווה פוטנציאל לאסון בנפש. מעבר לכך, לצורך הקמת התחנה במיקום במתוכנן יהיה צורך לבצע ניקוז ושאבת כ-3 מיליון מ"ק מים דבר אשר כרוך בעלויות רבות.
90. יצוין כי אף תחנה 48-M רמת הדר מתוכננת בסמוך לנחל הדר, במעלה הזרם לתחנת ז'בוטינסקי 49-M באזור המועד להצפות.
91. האמור נאמר ביתר שאת שכן שינויי האקלים אשר הולך ומתעצם בשנים האחרונות אשר צפוי להחמיר בעשורים הקרובים, גורם לסופות עוצמתיות יותר בפרקי זמן קצרים הגורמות להצפות וזרימות משמעותיות ביותר בנחלי הניקוז באזור ועל כן, הרי שיש לנקוט במשנה זהירות בתכנון תחנות המטרו (בעניין זה נפנה לחוות דעת בריאות וסביבה).
92. על אף האמור, הרי שהתסקיר כלל לא דן בנושא זה(!)
93. עוד יצוין כי בהתאם לתוואי המתוכנן, קו המטרו עתיד לעבור מתחת לבית עלמין הדר של הוד השרון כאשר להבנת הוד השרון כלל לא ברור לא ברורה ישימות הדבר ולרבות קבלת אישור ותיאום הגורמים הדתיים הפועלים בבית העלמין. בהקשר זה נדגיש כי אף סומן מעקף לבית העלמין אך ללא הוראות סטטוטוריות אשר אינו ברור כלל ועיקר.

ג.7.ג. הקמת תחנות מטרו תעש רמת השרון (M46 – M47) אינה ישימה – המקרקעין בתחנה זו הוגדרו כאזור בעל פוטנציאל זיהום גבוה שנקבע לגביו שיקום מקרקעין מאסיבי ויקר, ולפיכך הינו בעל התכנות מימוש נמוכה עד אפסית – שיקול נוסף להסטת התוואי אל עבר דרום העיר

94. בפתחו של פרק זה, נציין פגם מהותי ויסודי ביותר בתכנון תוואי קו המטרו הינו העברת התוואי בתחום אזור תעש רמת השרון, המהווה את השטח המזוהם ביותר במחוז תל אביב (!), כאשר לכאורה התכנית כלל אינה מתייחסת להשלכות האמור על ביצוע קו המטרו באזור זה ואיננה מתמודדת עם תוצאות התסקיר השפעה על הסביבה שנערך לגביו ואשר קבע ממצאים מטרידים למדי, כאשר אף נקבע כי האחריות לשיקום הינה באחריות גורם שאינו חלק מיזמי התכנית ועל פניו לא נקבעו אף שום תמריצים בביצוע פעולת השיקום שהינה צפויה להיות מורכבת ואף יקרה למדי.
95. **נבחר כי כיום התוואי המוצע כולל מעבר במיקום זה, ועל כן ובהעדר קביעת מנגנונים לסלילת המטרו בשטח זה והתייחסות עניינית, מהותית ומלאה למתחם זה במסמכי התכנית – הרי שיש באמור להלן כדי לסכל את סלילתו של הקו כולו במתכונתו הנוכחית. נבחר אפוא במה הדברים אמורים.**
96. כידוע, תע"ש רמת השרון הוא שם כולל למתחם של לכ-30 מתקנים שפעלו במשך כ-60 שנה במרחב שבין רמת השרון והוד השרון תחת התעשייה הצבאית.
97. במשך השנים רובם של המתקנים נסגרו/הועתקו למקום אחר, כאשר חלקם עדיין פועלים אך צפויים להיסגר וזאת בשים לב כי ביום 23.3.18 פורסמה למתן תוקף תכנית מש/1 תע"ש השרון שעניינה טיהור השטח ופיתוח מוקד תעסוקה ושירותים מטרופוליני משני כמו גם הרחבת אזורי המגורים ברמת השרון והרצליה והוספת שטחי מגורים ותעסוקה להוד השרון.
98. כפי שמתואר בחוות הדעת הסביבתית של רוני בריל, מומחית לקרקעות מזוהמות אשר צורפה להשגה זו ומסומנת **שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא.**, הרי שכבר בסקרים ההיסטוריים שבוצעו במקום נמצא כי בחלק מהמפעלים הייתה הזרמה של שפכים תעשייתיים לבריכות לחיול לא אטומות, חלק מהשפכים הוזרמו לתעלות ומהן לנחלים וחלק לקרקע עצמה. בחלק מהבריכות נחשבו מסוכנות לבדיקה בשל החשש מפיצוץ (ריכוז גבוה של שאריות חומרי נפץ ששקע בהן). בשטח אותרו גם מטמנות ששימשו להטמנת פסולות שונות.
99. בשנת 2009 פרסם המשרד להגנת הסביבה מסמך "רשימת האתרים החשודים בזיהומי הקרקעות החמורים ביותר ממקורות תעשייתיים", מתחם תע"ש רמת השרון צוין במקום ה-6 מתוך 20.
100. על פי מסמך זה שפכי המפעלים סולקו באופן לא מוסדר לנחל, לתעלות ולבריכות לחיול, עד לשנות ה-90. במקום בוצעו סקרי מי תהום, משנת 1989, שמצאו ריכוזים גבוהים של כרום, עופרת, חנקות,



ממסים אורגנים (TCE), חומרי נפץ ופרכלורט.

101. במסגרת מתווה סביבתי לטיפול בזיהום קרקע וגזי קרקע במסגרת הליכי תכנון ובניה במחוז תל אביב אשר פורסם ע"י המשרד להגנת הסביבה ורשות המים בשנת 2019 ואשר עודכן בשנת 2014, באזור תע"ש רמת השרון (בחלק שנמצא בתחום מחוז תל אביב) הוגדר כאזור בו קיימת חובה לבצע סקר היסטורי וחובה לבדוק נוכחות של גזי קרקע

102. אם כן, וכפי שעולה בבירור מחוות הדעת הסביבתית, שצורפה להשגה זו, בתע"ש רמת השרון נמצא זיהום קרקע, מי תהום וגזי קרקע במזהמים שונים (פרכלורט, מתכות כבדות, חומרים אורגנים וחומרי נפץ). על אף האמור הרי שבמתחם טרם בוצעו מספיק סקרים לאמוד את כמויות הקרקע המזוהמת או לתחם את כל האזורים המזוהמים. הזיהום במי התהום התפשט הרחק מהמקור ומגיע עד צפון תל אביב וצפון הרצליה.

103. יובהר כי האמור אף עולה מפורשות בתסקיר השפעה על הסביבה שצורף למסמכי התכנית (להלן: "התסקיר"), פוטנציאל זיהום הקרקע ומי התהום בתחום סקר תחנות M47 – M48 מתחם תעש רמת השרון הינו גבוה מאוד (עמ' 469 לתסקיר). וכך נכתב בתסקיר במסגרת הממצאים וההמלצות:

תחנות M46-M47 (מתחם תעש רמת השרון)- במתחם תעש רמת השרון אותר זיהום קרקע ומי תהום משמעותי. חקירת הקרקע, הטיפול במי התהום ושיקום המתחם הינה באחריות חברת נצר השרון ואינה חלק מתכנית זו.

לסיכום, סקר זה קבע והגדיר את האזורים החשודים בהימצאות זיהומי קרקע/גזי קרקע ומי תהום לאורך התוואי ודירג את מידת פוטנציאל הזיהום בכל אזור.

בהתאם לממצאים אלה, בשלב התכנון המפורט יוכנו סקרים היסטוריים מפורטים וכן תכניות דיגום מפורטות לבחינת הימצאות זיהום קרקע/גזי קרקע ומי תהום. יובהר שנית כי חקירת הקרקע, הטיפול במי התהום ושיקום מתחם תעש רמת השרון הינה באחריות חברת נצר השרון ואינה חלק מתכנית זו.

104. יובהר כי מזהמים רבים שנמצאו במי התהום באזור תע"ש רמת השרון נמצאו בריכוזים גבוהים מאד ביחס לערכי הסף המותרים, או הנחשבים לבטוחים. כפי שמתואר בחוות דעת בנושא בריאות וסביבה שנערכה ע"י ד"ר חגית אולנובסקי וד"ר דניאל מדר אשר צורפה להשגה זו וסומנה **שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא.**, מזהמים אלו גורמים למגוון רחב של תוצאי בריאות שליליים: החל מטשטוש וכאבי ראש, ועד סרטן מסוגים שונים כתלות במאפייני המזהם, בריכוז, משך חשיפה וכד'.

105. ואמנם, על אף שהתסקיר קובע כי במתחם תעש רמת השרון אותר זיהום קרקע ומי תהום משמעותי



הרי שהתכנית כלל אינה מתמודדת עם הבעייתיות של העברת תוואי המטרו באזור זה ולרבות התמשכות פעולות השיקום האינטנסיביות הדרושות ביחס ללוחות הזמנים של סלילת המטרו.

106. תהליך השפלת מי התהום (שאיבת מי התהום על מנת להוריד את מפלסם) לשם חפירת מנהרות המטרו להוד השרון, כמו גם חפירת המנהרות עצמון, צפויים לגרום להתפשטות זיהום מי התהום וגזי הקרקע אל עבר הבתים המערביים של הוד השרון. כמו כן, במידה ולא יבוצע איטום מתאים של מנהרות המטרו מפני חדירת גזי קרקע ואוורור מספק שלהן, צפוי כי גזי קרקע יצטברו במנהרות המטרו באזור תע"ש. תנועת המטרו בתוך המנהרות, שהיא כעין תנועת בוכנה בתוך מזרק, תדחוף גזים אלו לכיוון הוד השרון.

107. לאור כל אלו, צפוי כי גזי קרקע אלו יחדרו ויצטברו במרתפים ובקומת הקרקע של הבתים המערביים של העיר.

108. על אף האמור, התכנית כלל לא נותנת מענה לסוגיה זו, וניכר כי לא הוצג כל פתרון או מתווה פעולה התואם למצבו של המתחם לא לתקופת העבודות ולא לשלב ההפעלה.

109. ויודגש, כי דחיית עריכת סקרים מפורטים לשלב התכנון המפורט הינה דחיה ללא כל פתרון אל עבר שלב אחר באשר אינה עונה כלל וכלל על השאלות הרבות העולות לאור ממצאי התסקיר, וכן כלל לא ברור כיצד ניתן לאשר את תוואי המטרו המוצע העובר באזור פוטנציאל זיהום גבוה ביותר ללא סקר מפורט (!) אישורו של התוואי המוצע תוך דחיית עריכת הסקרים המפורטים מהווה דחיית הבעיה למועד אחר במקום התמודדות עם השאלות המהותיות העולות מהתכנון המוצע.

110. בעניין זה יובהר כי כידוע, על מוסד התכנון, ככל רשות מנהלית לקבל החלטותיו על סמך תשתית עובדתית מבוססת ובדוקה (ע"מ 1975/01 הוועדה המקומית לתכנון ובניה כרמיאל נ' רובינשטיין, פ"ד נו(6) 638, 647 (2002)). אם כן, תכנית אשר מבוססת על סקרי קרקע חלקיים בלבד, אשר אף הם מגדירים אזור זה כאזור עם פוטנציאל זיהום קרקע גבוה, אינה יכולה להתאשר כדבעי.

111. מעבר לזה, הרי שלצורך הקמתן של 2 תחנות המטרו המוצעות באזור זה נדרש לפנות כ- 560,000 מ"ק של קרקע מזוהמת, נפח הגדול כמעט פי 2 מ"הר הזבל" שנמצא בדרום הוד השרון, במשקל של כ- 700,000 טון, אשר לצורך פינוי נחוצות כ- 35,000 משאיות. כל זאת עוד טרם התייחסנו למורכבות הלוגיסטית של שינוע הקרקע המזוהמת במנהרות סגורות והצורך באחסון של 48 שעות עד לפינוי באתר התארגנות הסמוך לפיר שילוח. למען הסר ספק, יצוין כי בהתאם לתוואי המוצע בתכנית אורך קו המטרו העובר בתחום שטחי תעש הוא כ- 2,300 מ' ואין מדובר בקטע קצר בלבד. במידה וקרקעות מזוהמות אלו יאוחסנו באתרי התארגנות בסמוך לשטח בנוי, הן עלולות לגרום לזיהום אוויר, קרקע ומים אשר יסכן את התושבים.

112. היינו, ביצוע תוואי המטרו המוצע כרוך בעלויות כבדות אשר לא בלבד שלא נלקחו בחשבון בעת תכנון



התוואי, הרי שכפי מובהר לעיל ולהלן, מדובר בעלויות העולות על התועלת אשר עתידה לצמוח מהעברת קו המטרו באזור זה.

113. יתרה מכך, התסקיר כלל לא דן בלוח הזמנים לצורך ביצוע שיקום הקרקע ביחס ללוח הזמנים לביצוע הקמת קו המטרו ואין כל הלימה בין השלבים אשר הוגדרו בתכנית מש/1 לטיהור הקרקע לבין ביצוע קו המטרו. אין ספק כי לא ניתן יהיה להקים את הקו המתוכנן טרם ביצוע טיהור הקרקע ועל כן, הרי שעצם העברת תוואי קו המטרו בתחום תע"ש רמת שרון יכול לגרום לעיכובים רבים בעצם הקמת הקו.

114. לאור האמור, תטען הוד השרון כי האמור מהווה שיקול משמעותי נוסף להסטת קו המטרו דרומה, בהתאם לתוואי המוצע ע"י הוד השרון (בכל אחת מן החלופות המוצעות), דבר אשר כפי שיפורט להלן בהרחבה, יפחית את התפשטות זיהום הקרקע לתחום הוד השרון (בעניין זה נפנה לפרק 4.ד להשגה זו בעניין התוואי המוצע ע"י הוד השרון).

115. בעניין זה כבר יודגש כי כפי שעולה מחוות הדעת הכלכלית אשר צורפה להשגה זו בשגיאה! מקור ההפניה לא נמצא, הסטת התוואי לחלופה א' כפי שמוצעת ע"י הוד השרון כרוכה בתוספת של כ- 1.7 ק"מ לתוואי המתכונן ובמקרה זה עלות הבינוי הנוספת להסתכם בכ-690 מיליון ₪, ואילו הסטת התוואי לחלופה ב' כפי שמוצעת ע"י הוד השרון כרוכה בתוספת של כ-600 מ' בלבד לתוואי המתוכנן וכרוכה בתוספת עלות בינוי של כ-243 מיליון ₪.

116. מעבר לכך, נציין כי כלל לא ברור מדוע נדרשות שתי תחנות באזור תע"ש, שכן התחנות הינן קרובות אחת לשנייה ועל פניו הינן משרתות את אותם מעגלי ההשפעה ועל כן ובפרט לאור עלות כל הקמת תחנה, ניכר כי יש לשקול צמצום תחנה אחת, והתאמת תכנון מתחם תע"ש לאמור.

8.ג. תכנון הקו בתחום הוד השרון נועד לשרת בעיקר את חיבור כפר סבא לשכונתיה – תכנון לקוי המדבר בעד עצמו

117. כאמור, לתכנון מטרו חוצה ערים ישנה מטרה כפולה: חיזונית – קישור בין הערים והקלה במעבר בין ערים, ופנימית - שיפור התחבורה בתוככי העיר. כפי שניתן להיווכח כבר עתה, ניכר כי תכנון תוואי קו המטרו בתחום הוד השרון נעשה כלאחר יד, כאשר מרכז הכובד הוא העברת קו המטרו ל כפר סבא, בהתעלם מהתכנון הפנימי הנדרש בתוך העיר, ולרבות התכנון המפורט הקיים בעיר, מגמות התכנון, השכונות הקיימות, הפיתוח העתידי והמגבלות הייחודיות הקיימות בתחום העיר.

118. כך, בהתאם לתכנון המוצע, בכפר סבא מוצעות הקמתן של 7 תחנות לקו המטרו, בעוד שבהוד השרון מוצעות 3 תחנות בלבד (כאשר תחנת תעש אינה ברת ביצוע עד פינוי אזור תעש וטיהור הקרקע), וזאת על אף שבשנים הרלוונטיות – היינו בשנים בהם צפוי המטרו להתחיל פעילותו, היקף האוכלוסייה הצפוי בכפר סבא ובהוד השרון והיקף שטחי התעסוקה כמעט וזהה.



119. כך, שטח השיפוט של כפר סבא הוא כ- 14,000 ד', גודל האוכלוסייה כ-100,000 נפשות כאשר הצפי למועד הפעלת קו המטרו הוא 150,000 נפשות וכ-2,000,000 מ"ר לתעסוקה.

120. לעומת זאת, שטח השיפוט של הוד השרון הוא כ- 19,000 דונם (5,000 דונם יותר מכפר סבא), אוכלוסייה של כ-65,000 נפשות והצפי למועד הפעלת קו המטרו הינו כ-145,000 נפשות וכ-1,800,000 מ"ר תעסוקה.

121. היינו, יחס תחנת מטרו לנפש ולמ"ר תעסוקה, נמוך בהוד השרון בצורה משמעותית לעומת זה שבכפר סבא, זאת ללא כל הסבר או הצדקה.

122. אם כן, הקו אשר עתיד לעבור בהוד השרון לא תוכנן על מנת לשרת בצורה מיטבית את הוד השרון אלא מדובר בתכנון מאולץ שנעשה "כדרך אגב" תכנון הקו בכפר סבא, שכן אין כל הצדקה לפערים כה משמעותיים בתכנון בין 2 ערים סמוכות אשר הפיתוח העתידי בהן בנקודות הזמן הרלוונטיות כמעט זהה, כפי שאף עולה בבירור במצגת אשר הוצגה ע"י נת"ע ב"קונגרס" אשר התקיים בשנת 2018, במסגרת התעלמה נת"ע מאזור התעסוקה בנוה נאמן ואזורי הפיתוח של הוד השרון.

123. למרות זאת, הרי שהוד השרון אינה עומדת על הוספת תחנות בתחומה, ובקשתה הינה תיקון התוואי בתוך העיר כך שהתחנות שיוקמו ייתנו מענה עולם לצרכי העיר ואזורי הביקוש.

ד. לאור כל האמור יש להורות על הסטת תוואי קו המטרו - תוואי חלופי - הצעת הוד השרון

124. לאור כל האמור לעיל, לעמדת הוד השרון יש להסית את תוואי קו המטרו דרומה על מנת שישרת את אזורי הפיתוח העתידיים בעיר, יגדיל את היקף השימוש במטרו, יצמצם את השימוש ברכבים פרטיים, יקטין את פוטנציאל היקף התביעות לפיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה, ימצה את התועלות הפוטנציאליות של קו המטרו, יקטין את עלויות הקמתו של קו המטרו ויהווה ניצול מיטבי של משאבי המדינה המושקעים בהקמת מערכת המטרו.

1.1. התוואי המוצע ע"י הוד השרון - 2 חלופות תכנוניות

125. כאמור, בראש מעניינה של הוד השרון כי תוואי המטרו ייתן שירות לאזורי הפיתוח העתידיים בדרום העיר וזהו עיקרו של התוואי המוצע ע"י הוד השרון.

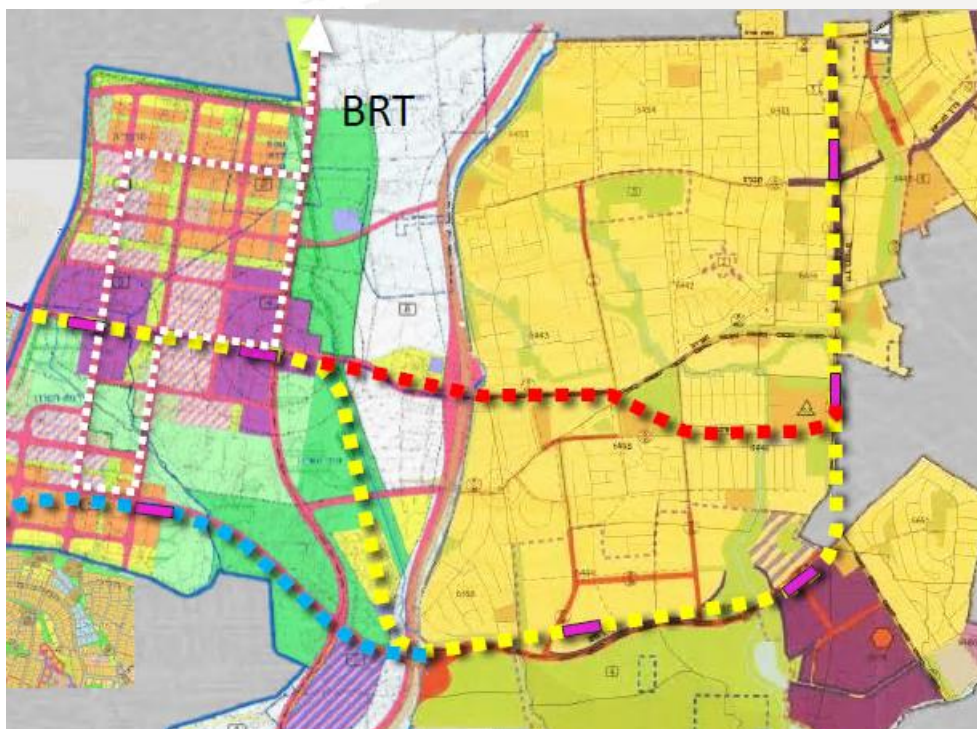
126. מאחר שלאור כל המפורט לעיל סבורה הוד השרון כי משיקולי יעילות והגנת הסביבה יש מקום להסיט את קו המטרו המתוכנן כך שלא יחצה את מתחם תע"ש רמת השרון, אך מנגד, מודעת הוד השרון לכובד המשקל שמה המדינה בקידומו של מתחם תע"ש רמת השרון, כולל התוואי המוצע ע"י הוד השרון 2 חלופות תכנוניות אחת העוברת בלב מתחם תע"ש ואחת בגבולו הדרומי, אשר שתיהן משרתות את דרום

העיר, כפי שמתואר בחוות הדעת התכנונית מטעם הוד השרון אשר מסומנת שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא..

127. למען הנוחות להלן סימון התוואי המתוכנן ע"י נת"ע (המסומן בקו מקווקו אדום) וכן 2 החלופות המוצעות ע"י הוד השרון כדלקמן:

א. חלופה א' - דרך רח' יבנה רמת השרון, מתחם תע"ש, דרך היס ודרך רמתיים (מסומן בקו מקווקו צהוב);

ב. חלופה ב' - דרך הראשונים רמת השרון, גבולו הדרומי של מתחם תע"ש רמת השרון, דרך היס ודרך רמתיים (מסומן בקו מקווקו כחול);



128. יובהר ויודגש כי ב-2 החלופות המוצגות לעיל ובחוות הדעת התכנונית, לא מבקשת הוד השרון תוספת תחנות בתחומה, אלא שינוי התוואי בלבד.

129. הוד השרון תטען כי ישנם יתרונות תכנוניים מובהקים להסטת תוואי קו המטרו לכיוון דרום העיר, כך שיעבור בשטחים אשר טרם פותחו, זאת לעומת סלילת קו המטרו מתחת לשכונות קיימות. כך, ברור לכל כי באזורים לא מאוכלסים בהם טרם נעשתה כל בנייה ניתן לתכנן ולהתאים את הבינוי העתידי הן מבחינת היקף הבינוי ותמהיל הבינוי והן מבחינת פיתוח הסביבה, לרבות מדרכות, אזורי מסחר, שבילי



אופניים, ריאות ירוקות וכו' לקיומו של המטרו וליתרונותיו.

130. היינו, בתואי החלופי המוצע ע"י הוד השרון אשר עובר כאמור באזורים אשר טרם פותחו, הרי שניתן לממש באופן מיטבי את התועלות להן טענה המדינה בדבר הגדלת הפוטנציאל לבינוי וציפוף משמעותי ביחס לאזורים הנשענים בעיקר על נגישות מוטורית לרכב פרטי או תחבורה ציבורית בשל תפיסת קרקע נמוכה.

131. לעומת זאת, הרי שסלילת קו המטרו בשכונות קיימות תדרוש התאמת השכונות כטלאי על טלאי, וללא ספק תיתקל בהתנגדויות וקשיים רבים שעל חלקן – ספק אם תימצא הדרך לגשר. אם כן, הרי שהתואי המוצע ע"י הוד השרון צפוי להיתקל בפחות חסמים תכנוניים למימוש.

132. מעבר לכך, אין חולק כי ביצוע העבודות באזורי מגורים מאוכלסים מהווה חשיפה גדולה יותר לתקלות במהלך ביצוע העבודות. בעניין זה נפנה לחוות הדעת הסביבתית שצורפה להשגה זו בה מתוארים בפירוט מקרי בוחן מהארץ ומהעולם המצביעים על הקשיים ו"המלכודות" הכרוכות בביצוע העבודות בשכונות מגורים מאוכלסיות חלף אזורי תעשייה או שטחים פתוחים.

2. ד. יתרונות תחברתיים בתואי המוצע

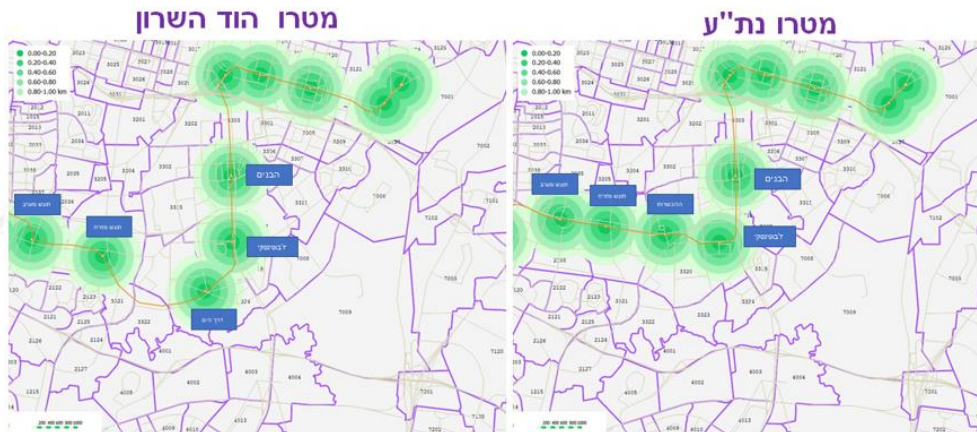
133. בנוסף לאמור, להסטת התואי לאחת מהחלופות המוצעות ע"י הוד השרון יתרונות תחברתיים ותנועתיים מובהקים לעומת התואי המתוכנן ע"י נת"ע.

134. כך, כפי שעולה מחוות הדעת התכנונית, התואי המתוכנן לוקה בפגמים חמורים כמתואר לעיל ועיקרם שירות לקוי למוקדי מגורים ותעסוקה ברחבי העיר. לעומת זאת, התואי המוצע ע"י הוד השרון (2 החלופות) משפר את השירות למוקדי הפיתוח המשמעותיים בעיר, מקטין את הפגיעה בבניינים קיימים וכן אינו כולל מורכבות הנדסית מיוחדת.

135. כפי שפורט לעיל, בתואי המתוכנן אזורי ההשפעה של קו המטרו אינם יוצרים "כיסוי" מיטבי של העיר באופן בו מרבית התושבים/מועסקים עדיין מצויים מחוץ לאזורי ההשפעה ועל כן, הסבירות כי יעשו שימוש בקו המטרו נמוך עד לא קיים. כך, בתואי המתוכנן ע"י נת"ע עומד מספר העלויות בשעת שיא בוקר ממוצעת בתחנות בעיר על כ-3,260 איש בלבד.

136. לעומת זאת, בתואי המוצע ע"י הוד השרון, מספר העלויות בשעת שיא בוקר ממוצעת בתחנות הוד השרון עומד על כ-4,260 איש. היינו, הפרש של כ-1,000 עלויות נוספות בשעת שיא בוקר ממוצעת, 11,500 עלויות נוספות ביום (!) **וכ- 3.45 מיליון עלויות נוספות בשנה (!)**.

137. למען הנוחות להלן תצוגה של אזורי ההשפעה בתואי המתוכנן ובתואי החלופי המוצע ע"י הוד השרון :



138. אם כן, הרי שבתוואי המוצע ע"י הוד השרון אזורי ההשפעה פרוסים בצורה מיטבית ברחבי העיר, מצויים באזורי ביקוש גבוהים יותר ועל כן, מגדילים את רמת השימוש במטרו.

139. כפועל יוצא של האמור, הרי שבתוואי המוצע ע"י הוד השרון השימוש בתחב"צ גדל באופן משמעותי לעומת התוואי המתוכנן. כך, כפי שניתן לראות בחוות הדעת התחבורתית, התוואי המוצע ע"י הוד השרון מקטין את אחוז השימוש ברכב פרטי בתחום העיר בשעת שיא בוקר בכ-5% לעומת התוואי המתוכנן ומקטין בכ-2% את השימוש ברכב הפרטי עבור נסיעות מהוד השרון לגלעין המטרופולין. ההפחתה בשימוש ברכב הפרטי צפויה לשפר את רמת השירות ברשת הדרכים העירונית שנמצאת כבר היום בחלקה בכשל.

140. היינו, התוואי המוצע ע"י הוד השרון תואם את המגמה להקטנת השימוש ברכבים פרטיים והרחבת השימוש בתחבורה ציבורית ברחבי המטרופולין וברחבי העיר. בעניין זה יצוין כי בהתאם לתכנית האסטרטגית של משרד התחבורה בעניין פיתוח התחבורה הציבורית מדצמבר 2012, היעד הוא לעמוד על 40% אחוז נסיעות בתחבורה ציבורית, ואמנם, כיום אחוז הנסיעות בתחבורה ציבורית בהוד השרון עומד על כ-16% בלבד.

141. בעניין זה יש לציין כי הסטת תוואי קו המטרו בהתאם לחלופה א' (היא הארוכה יותר) ב-1.7 ק"מ לכל היותר יאריך את זמן הנסיעה של הנוסעים בתחנות הקצה של הקו בכ-2 דקות בלבד(!), תוספת שולית לכל הדעות, בשים לב כי אין מדובר בתוספת תחנות אלא בנסיעה רציפה ומהירה.

ד.3. יתרונות כלכליים להסטת התוואי לתוואי המוצע ע"י הוד השרון

142. כאמור בפתח הדברים, הוד השרון כמובן שמברכת על הקמת המטרו בתחומה, שכן אין חולק כי הדבר, בתכנון ראוי תכנונית, יניב תועלות משמעותיות לתושבי העיר ולבאים בגבולותיה, כמו גם יתרום



לפיתוחה של העיר.

143. תועלות אלו אשר במצב תקין ינבעו מהעברת קו המטרו בתחום הוד השרון באזורים אשר יכולים למעשה לנצלו, מחולקות לשתי קטגוריות עיקריות: הראשונה - תועלות ישירות למשתמשים בקו המטרו – כגון חסכון בזמן, חסכון בעלויות רכב וחניה ועוד; השנייה – תועלות עקיפות שכלל המשק נהנה מהן, כגון הפחתת גוש תנועה (כתוצאה מהגדלת השימוש בתחב"צ), הפחתת עלויות תחזוקת כבישים, הפחתה בזיהום אוויר ורעש ועוד.

144. במסגרת חוות הדעת הכלכלית אשר צורפה להשגה זו, נבחנו התועלות הצפויות מקו המטרו המתוכנן, בחנו את היקף התועלות האמורות באמצעות בחינת הצפי לעליית ערך הנדל"ן בסמוך לתחנות קו המטרו, כאשר ההנחה הכלכלית היא כי המוכנות לשלם פרמיה עבור קירבה לתחנת קו מטרו משכללת בתוכה את כלל התועלות המהוונות אשר מפיק המשתמש בשירות המטרו.

145. טרם הצגת ממצאי הבחינה הכלכלית, יובהר ויודגש כי הבחינה הכלכלית נעשתה לצורך השוואת התועלות הכלכליות אשר לכאורה עתידות לנבוע מסלילת קו המטרו בתוואי המתוכנן ע"י נת"ע לעומת התוואי המוצע ע"י עוד השרון, ואין בכך בכדי להוות אומדן לתועלות הכספיות אשר ייתכן ויהיו לרשות המקומית כתוצאה מאגרות והיטלים ככל שיהיו בגין סלילת קו המטרו. אם כן, יש לראות את הנתונים בחוות הדעת הכלכלית כאמצעי להשוואה בלבד בין התוואי המתוכנן לתוואי המוצע ע"י הוד השרון בלבד.

146. **ואכן, בהתאם למפורט בחוות הדעת הכלכלית, עליית ערך הנדל"ן הצפויה בקרבת תחנות קו המטרו בהתאם לתוואי המוצע ע"י הוד השרון גדולה בכ- 2.2 מיליארד ₪ לעומת עליית הערך הצפויה בהתאם לתוואי המתוכנן ע"י נת"ע - ערך אשר כאמור משקף את התועלות הישירות הצפויות של משתמשי קו המטרו.**

147. באשר לתועלות העקיפות של קו המטרו, אשר כאמור נובעות ממעבר הציבור משימוש ברכב פרטי לשימוש במטרו, כגון הפחתה של התנועה והגודש בכבישים, הפחתה בזיהום אוויר, וכן צמצום תאונות הדרכים, כפי שעולה מחוות הדעת הכלכלית, הרי שאף בעניין זה ישנה עדיפות מובהקת לתוואי המוצע ע"י הוד השרון.

148. כך, התועלות העקיפות הנובעות מקו המטרו בהתאם לתוואי המוצע ע"י הוד השרון צפוי להיות גבוה פי **1.27 מהתועלות הצפויות בתוואי המתוכנן**, ולנוע בין 1.4-2.1 מיליארד ₪. אם כן, הרי שאף בהיבט זה ישנו יתרון כלכלי בלתי מבוטל בהסטת קו המטרו בהתאם למתווה המוצע ע"י הוד השרון.

149. באשר לעצם הארכת קו המטרו, יובהר כי רובן של העלויות הגבוהות הכרוכות במימוש פרויקט המטרו נוגעות להקמת התחנות, ועל כן, בשים לב כי בתוואי המוצע של הוד השרון אין דרישה להקמת תחנות



נוספות (!) אלא שינוי התוואי בלבד, בהתאם לחוות הדעת הכלכלית הסטת התוואי בהתאם לחלופה א' המוצעת ע"י הוד השרון כרוכה בעלויות של כ-690 מיליון ₪ בהתאם לנתונים אשר הציגה נת"ע ובהתבסס על עלות ממוצעת.

150. מנגד, הסטת התוואי בהתאם לחלופה ב' המוצעת ע"י הוד השרון כרוכה בהארכת הקו בכ-600 מ"ר בלבד, ועל כן, מדובר בעלויות נוספות של כ-244 מיליון ₪.

151. יודגש כי בעת בחינת תועלות כלכליות בפרויקט תחבורה יש להתייחס למחירים הכלכליים למשק - עלויות בניכוי מס. הרציונל הוא שיש לבחון את העלויות למדינה ועל כן אין היגיון בשקלול עלויות מיסים שחוזרות למדינה. על כן, מסך עלות הקמת ק"מ תוואי נפחית 17% עבור המע"מ וכן 4% נוספים, כפי שנוהל פר"ת 2012 – הנחיות לבדיקת כדאיות פרויקטים תחבורתיים (להלן: "נוהל פר"ת") מנחה, המשקפים מגוון עלויות מיסוי נוספות (מיסים על דלק, רכב, חשמל ועוד). לאחר הפחתת רכיבי המיסוי, עלות הקמת ק"מ תוואי עומדת על כ-406 מיליון ש"ח.

152. עלות נוספת אשר יש ליתן לה את הדעת בשלב זה היא הקמת קו המטרו בשכונות קיימות ומאוכלסות – בהתאם לתוואי המתוכנן, לעומת הקמת הקו באזורים שטרם פותחו – בהתאם לתוואי המוצע ע"י הוד השרון.

153. בעניין זה אין חולק כי הקמת קו המטרו באזורים אשר טרם פותחו כרוכה בפחות הריסה של ניקוז ותשתיות קיימות מאשר סלילתו בשכונות קיימות ועל כן, ברור כי האמור מקל על הקמת הקו, מקטין את ההוצאות הכרוכות בביצוע הפרויקט וכן את הפיצויים הצפויים.

ד.4. שיקולים סביבתיים ובריאות הציבור

154. כאמור, שיקול משמעותי אשר תומך בהסטת תוואי קו המטרו הינו השיקול הסביבתי, ובפרט, החשש מהתפשטות זיהום הקרקע המצוי באזור תע"ש רמת השרון (אשר אף בתסקיר נקבע כי באזור נמצא זיהום קרקע ומי תהום משמעותי) לתחום הוד השרון שכן, כמתואר לעיל וכפי שעולה מחוות הדעת שצורפה להשגה זו ומסומנת **שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא.**, תהליך השפלת מי התהום לשם חפירת מנהרות המטרו וכן חפירתן צפויים לגרום להתפשטות זיהום מי התהום וגזי הקרקע מזרחה לתחום הוד השרון.

155. בעניין זה כבר יודגש כי כל אחת מהחלופות המוצעות ע"י הוד השרון כמתואר לעיל למעשה מפחיתה את הסיכון הסביבתי בהתפשטות הזיהום לתחום הוד השרון וזאת לעומת התוואי המתוכנן ע"י נת"ע.

156. כך, בחלופה א' המוצעת ע"י הוד השרון, אשר עוברת דרך מתחם תע"ש השרון, אמנם לכאורה אין שינוי בזיהום הקרקע הצפוי ואמנם, מאחר והתוואי המוצע עובר דרך תע"ש לכיוון דרום העיר, כאמור אזור



"בתוליי" ולא בנוי, הרי שניתן מלכתחילה לבנות מבנים אשר ממוגנים כראוי כנגד חדירת זיהום הקרקע וגזי קרקע וזאת בניגוד לתוואי המתוכנן, אשר כאמור עובר בתחום שכונות מגורים מאוכלסות, בהם ייתכן כי גזי הקרקע יחדרו ויצטברו במרתפים ובקומות הקרקע של הבתים בשכונות אלו.

157. כמו כן, גם חלופה ב' המוצעת ע"י הוד השרון במסגרתה מוצע כי תוואי קו המטרו יעבור בגבול שטח תע"ש ובדרך הראשונים ברמת השרון, מיטבית על התוואי המתוכנן שכן, ראשית, התוואי עובר בשולי מתחם תע"ש בו הזיהום צפוי להיות משמעותית נמוך מאשר זיהום הקרקע ב"לב" המתחם. שנית, אורך קו המטרו אשר עתיד לעבור בשטח זה משמעותית קצר מאשר אורך קו המטרו העתיד לעבור בשטח תע"ש בהתאם לתוואי המתוכנן. אם כן, הרי שזיהום הקרקע אשר ישנו חשש כי יתפשט לתחום הוד השרון נמוך באופן אבסולוטי בחלופה זו לעומת התוואי המתוכנן.

ה. התוואי החלופי המוצע ע"י הוד השרון נדחה ע"י נת"ע בנימוקים לא רלבנטיים

158. כאמור, כבר במסגרת ישיבות העבודה טרם הגשת התכנית וועדות היגוי עם הצוות המתכנן מטעם נת"ע ועם נציגי הות"ל הציגה הוד השרון את הקושי בתוואי המוצע והוצגו חלופות שונות לתוואי אשר לצערה של הוד השרון, נדחו. ואמנם, תטען הוד השרון כי התוואי החלופי נדחה בנימוקים שאינם מניחים את הדעת.

159. ראשית, יובהר כי הנימוק העיקרי לדחייתו של התוואי החלופי המוצע ע"י הוד השרון היה כי התוואי לא ישרת כראוי את אזור תכנית מש/1 תע"ש השרון, אשר פורסמה למתן תוקף ביום 23.3.8 (להלן: "מש/1"), שעניינה מתחם תע"ש רמת השרון. כאמור לעיל, מתחם זה הינו מהווה אזור עם זיהום קרקע גבוה מאוד ואשר העלויות הכרוכות בפינויו והכשרתו, לרבות טיהור הקרקע גבוהות עד כדי שמימושה של התכנית באזור זה לא בלבד שאינה צפויה בשנים קרובות ועד הקמת קו המטרו, הרי שספק אם כלל תמומש.

160. בניגוד לכך, הרי שכמפורט לעיל, בדרום ובמזרח הוד השרון ישנן תוכניות מאושרות, אשר אין כל מניעה לממשן בטווח הקרוב עד מידי וזאת, ככל שינתן להם מענה תחבורתי בדמות העברת קו המטרו באזורם. אם כן, תטען הוד השרון כי תכנון תוואי קו המטרו יש שיעשה בהתאם לתוכניות מאושרות או בתכנון אשר ניתנות למימוש ולביצוע ולא בהתאם לתוכניות אשר ספק אם כלל ימומשו והינן בגדר חלומות באספמיה בהעדר תיאור מתאים אחר.

161. עוד נטען כי בהתאם לחלופות אשר הוצעו ע"י הוד השרון עובר תוואי המטרו בשטחים חקלאיים אשר בעניינם כלל לא קיימת תכנית לפיתוח האזור בהכנה וכי הארכת הקו מבלי שישנם שטחים מבונים שישורתו על ידו יפגע בשירות הכולל של קו המטרו לתעסוקה ומגורים. אף בטענה זו אין מאומה.

162. ראשית, הרי שקו המטרו אינו צפוי לפעול טרם שנת 2030 כאשר בפרק זמן זה ניתן לקדם תכנון מפורט



בשטחים אלו. מעבר לכך, תפקוד הקו לא יפגע מהארכה הנקודתית המבוקשת וזמן הנסיעה לתושבי כפר סבא והוד השרון יוארך לכל היותר ב-2 דק' בלבד. על פי תוצאות הבדיקה התחבורתית ניתן לראות כי למרות הארכת הקו, אשר כאמור מאריך את זמן הנסיעה ב-2 דק' בלבד, עדיין מספר הנוסעים במטרו בתוואי המוצע ע"י הוד השרון גדול מאשר מספר הנוסעים בתוואי המתוכנן. כלומר, שיתרונותיו התחבורתיים של הקו המוצע ע"י הוד השרון עולים על התוספת השולית והזניחה בזמן הנסיעה.

163. באשר לטענה כי מדובר בחלופה ארוכה עם ביקושים נמוכים התלוי בפיתוח עתידי, כאמור מדובר בעתודות הקרקע הבודדות הקיימות בהוד השרון, עם פוטנציאל הגידול הרב ביותר ועל כן, ובטווח הזמן עד הפעלת המטרו הרי שאזור זה יפותח ומהווה אזור ביקוש גדול.

164. לאור האמור, תטען הוד השרון כי נימוקיה של נת"ע לדחיית התוואי החלופי למעשה אינן רלוונטיות ובשים לב לכל המתואר לעיל, הרי שהסטת התוואי הוא שיניב את התועלות המרביות לא רק לתושבי הוד השרון, אלא למשתמשי המטרו ככלל ויהווה ניצול מיטבי של כספי הציבור.

ו. השגה להוראות פרטניות בתכנית

ו.1. הוראות התכנית מקנות גמישות יתר בעת הביצוע באופן היוצר אי ודאות

165. בהתאם לסעיף 6.5 להוראות התכנית, ניתן יהיה להורות על הריסת כל מבנה המצוי בתחום התכנית אף אם לא סומן להריסה בתשריט התכנית בכפוף לביצוע פרסום והליך דמוי התנגדויות. בשל חשיבות הדברים יובא הסעיף כלשונו:

תס מונה	הריסות ופינויים סימון בתשריט : להריסה	6.5
תס מונה	<p>מבנים להריסה:</p> <p>1. כל מבנה המצוי בתחום תכנית זו ניתן להריסה, אף אם לא סומן להריסה בתשריט.</p> <p>2. כל מבנה המצוי בשטח המיועד להפקעה זמנית או קבועה ניתן להריסה ע"פ תכנית זו אף אם לא סומן להריסה בתשריט התכנית, ובלבד שלא יהרס מבנה או חלק ממבנה המצוי בשטח המיועד לדרך מוצעת- הנחיות מיוחדות ב' או ייעוד על פי תכנית מאושרת אחרת ורצועת מתע"ן שלא סומן להריסה אלא באישור הוועדה לאחר שפורסמה על כך הודעה בדרך שבה מתפרסמת הודעה על הפקדת תכנית, למעט פרסום ברשומות ונמסרה הודעה לבעל הנכס, וניתנה ההזדמנות למי שעלול להפגע להגיש הערותיו בתוך 30 ימים לועדה. מבנים כאמור ייהרסו במלואם או באופן חלקי, בהתאם לשיקול דעתו של הגורם המוסמך, ככל הנדרש לביצוע תכנית זו.</p> <p>3. נהרס מכוחה של תכנית זו מבנה עליו חלות הוראות תמ"א 38, תהיה הוועדה המקומית רשאית להתיר את הקמתו מחדש בתוספת זכויות בניה הקבועות בתמ"א 38, בכפוף לתנאים הקבועים בה, ובלבד שטרם הריסת המבנה נקבע ע"י מהנדס (כמשמעותו בתמ"א 38) כי יש צורך בחיזוק המבנה בפני רעידות אדמה, בהתאם להוראות תמ"א 38.</p> <p>4. בשטח שמותרת על פי תכנית זו הקמתה של רצועת מתע"ן או של תחנה לתחבורה ציבורית, ויותר ביצוע עבודות חיזוק של המבנים הקיימים שלא נדרשת הריסתם. הגורם המוסמך רשאי לבצע עבודות חיזוק וניטור הנדרשות להקמת המטרו.</p>	

166. הוד השרון תטען כי לא ניתן להותיר סעיף זה על כנו במתכונת המוצעת, שכן, לא ייתכן כי תותר גמישות כה רחבה בכל הנוגע להריסת המבנים לאורך תוואי קו המטרו, תוך שלילת כל וודאות מבעלי המקרקעין בתחום התכנית וכן הצבת הרשות המקומית במצב לא אפשרי בו לא תוכל לתכנן תקציבה שכן לא ניתן יהיה להעריך כלל וכלל את היקף תביעות הפיצויים אשר יוגשו כנגדה.

167. הוד השרון תטען כי אין די בהליך קצר דמוי "התנגדויות" בכדי לכפר על אי וודאות זו וכי הליך הריסת מבנים בתחום שטח התכנית אשר אינם מסומנים להריסה בתכנית יהיה כפוף להליך הכנת תכנית מתאימה ולרבות מתן הזדמנות נאותה לקיום זכות ההתנגדות וכן קביעת הוראות שיפוי לעניין זה. נדגיש כי כיום זכות ההתנגדות נפגעת לאור כך שמיקום הבתים המיועדים להריסה אינו סופי וגמיש.

168. באופן דומה, הרי שלא ניתן לאשר את סעיף 6.7.1 לתכנית הכולל גמישות מוחלטת בעניין שינוי מיקום התחנות לתחבורה ציבורית והכניסות אליהן:



Charcon, Ben-Ami, Asher & Co
Law Firm

שינוי מיקום תחנות לתחבורה ציבורית והכניסות אליהן :
א. הוועדה, לבקשת הגורם המוסמך, רשאית להתיר שינוי במיקום התחנה לתחבורה ציבורית בתחום השטח המיועד לרצועת מתע"ן תת-קרקעית, שלא יעלה על 200 מטר לכל צד, ביחס לסימונה בנספח המסילה אף אם עקב השינוי תמוקם התחנה, כולה או חלקה, בשטח שאינו מיועד לתחנה לתחבורה ציבורית על פי תכנית זו. לא יאושר שינוי כאמור שבעקבותיו ממוקמת התחנה, כולה או חלקה, בשטח שאינו מיועד על פי תכנית זו לתחנה לתחבורה ציבורית, אלא אם פורסמה הודעה בדרך בה מתפרסמת הודעה על הפקדת תכנית, למעט פרסום ברשומות, וניתנה הזדמנות לרואה עצמו נפגע מהשנוי להגיש את הערותיו לועדה בתוך 30 ימים ממועד הפרסום האחרון בעיתון.

ב. לבקשת הגורם המוסמך, הוועדה רשאית להתיר שינוי במיקום כניסה ו/או תוספת כניסה לתחנה לתחבורה ציבורית, בשטח המיועד לרצועת מתע"ן תת-קרקעית, אף אם עקב השינוי תמוקם הכניסה לתחנה, כולה או חלקה, בשטח שאינו מיועד לתחנה לתחבורה ציבורית על פי תכנית זו, ככל שהשטח מיועד בתכנית מפורטת לשטח ציבורי פתוח או למבנים לצורכי ציבור. לא יאושר שינוי כאמור אלא אם פורסמה הודעה על כך, בדרך בה מתפרסמת הודעה על הפקדת תכנית, למעט פרסום ברשומות וניתנה הזדמנות לרואה עצמו נפגע מהשינוי כאמור, רשאי להגיש את הערותיו בתוך 30 ימים ממועד הפרסום האחרון בעיתון.

169. אף בעניין זה יש להכפיף את הליך שינוי מיקום התחנות להכנת תכנית מתאימה בהתאם לחוק התכנון והבניה, ולרבות בחינה של תוספות זכויות בניה/שטחים מסחריים וסחיריים לטובת באי התחנה.

2.1. שיקום שטחים ציבוריים

170. עוד תטען הוד השרון כי בכל הנוגע לשיקום השטחים בהם יבוצעו עבודות בהתאם לתכנית יש להורות כי השיקום יבוצע בהתאם לרמת הפיתוח הכלל עירונית כפי שתבוא לידי ביטוי במועד הרלוונטי, וכי יש לקבוע הוראה מעין זו כבר במסמכי התכנית היום ולא להותיר את הדברים לעתיד.

171. ויובהר, בהתאם לסעיף 6.2 לתכנית, שעניינו "תכנית שיקום", השטחים בהם בוצעו בהם עבודות בהתאם לתכנית ישוקמו ברמת פיתוח השוות ערך למצב שהיה קיים בשטח טרם התחלת העבודות, כאשר הקידום יבוצע ע"פ תכנית שיקום שתוגש למהנדס הוועדה המקומית :

תוכנית שיקום	6.2
<p>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 מותם 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.</p>	

172. ואמנם, המרקם העירוני הינו אורגניזם חי ומשתנה ועל כן, אין כל היגיון בשיקום השטחים בהם בוצעו העבודות בהתאם למצב שהיה קיים בשטח טרם תחילת העבודות, בהתאם לרמת פיתוח ישנה שאינה עוד רלוונטית.

3.1. נספחים סביבתיים – לא מפורטים ולא נותנים מענה קונקרטי

173. הוד השרון תטען כי תסקיר השפעה על הסביבה אשר צורף לתכנית וכן הוראות התכנית אינן נותנות מענה מספק לסוגיות הסביבתיות אשר אין ספק כי יתעוררו במהלך ביצוע קו המטרו, ובפרט, מענה למטרדי הרעש אשר ייגרמו לתושבים – בשים לב כי כאמור התוואי המתוכנן עובר בשכונות מגורים קיימות ומאוכלסות.

174. כפי שעולה מהתסקיר (עמ' 358-363) בתחנות הוד השרון צפויות חריגות רעש, כאשר החריגה הגבוהה ביותר צפויה בתחנה M-50 (רח' הבנים). אכן, רעש זה צפוי ואינו יוצא דופן לעומת ערים אחרות, אולם מטרד רעש נחשב אחד המטרדים המתמשכים הפוגעים ביותר בבריאות התושבים המתגוררים ו/או עובדים בסביבת מקור הרעש ועל כן, יש ליתן לו דגש ומענה כבר בשלב זה ובמסגרת הוראות התכנית.

175. קיימות טכניקות לצמצום מפגעי הרעש (מיגון דירות ו/או השתקת מקורות הרעש). בתסקיר מצוין כי מענה טכני לנושא הרעש יינתן רק במסגרת התכנון המפורט בהתאם לכל אתר ובמקרים בהם לא ניתן יהיה לעמוד בתקנות הגנת הסביבה לנושא הרעש, תבחן הקמת מיגון דירתי או פינויי דיירים זמני.

176. הוד השרון תטען כי לא ייתכן כי במסגרת הוראות התכנית לא יקבע מהם אמצעי המיגון אשר יותקנו, קל וחומר קובעות הוראות שיפוי וביצוע בכל הנוגע לפינויי דיירים. מעבר לפגיעה בוודאות התושבים באשר להגנתם במהלך ביצוע העבודות, הרי שהאמור יוצר חוסר וודאות משווע בכל הנוגע להיקף תביעות הפיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה, וימנע מהרשות את היכולת לכלכל צעדיה ולסכם תקציבה.

4.1. הקמת צוות מלווה הכולל נציגים מהרשות המקומית

177. כאמור וכפי שעולה בבירור מכל האמור לעיל, מדובר בתוכנית בסדר גודל משמעותי, אשר לה השלכות

רבות על מרקם החיים העירוני, על תושבי העיר על תשתיות העיר וכד'. על אף האמור, לכאורה בהתאם להוראות התכנית המופקדת, אין כל הכרח לבצע כל תיאום מול הרשות המקומית טרם ביצוע העבודות מכוחה של התכנית.

178. בשים לב כי כאמור, תוואי התכנית עובר באזורים מאוכלסים ובאזורים "בעיתיים" אשר דורשים את הידע הקיים בידי הרשות המקומית בלבד, כמו כן בשים לב לגמישות הגבוהה אשר התכנית מעניקה כאמור בכל הנוגע לביצוע הקו ומיקומן של התחנות, תטען הוד השרון, כי יש לכלול בהוראות התכנית הקמתו של צוות מלווה הכולל את נציגי הרשות המקומית, אשר יעורב בתכנון הפרטני וכן ידווח לו טרם התחלת ביצוע העבודות מכוחה של התכנית וכן יתן דעתו בכל הנוגע לפיתוח ושיקום השטחים הציבוריים כאמור בסעיף 2.1 לעיל.

ז. היקף התכנית מחייב מתן כתבי שיפוי לטובת הרשות המקומית

179. מבלי לגרוע מן האמור, בין אם יוסט תוואי קו המטרו כמבוקש או לאו, תטען הוד השרון כי בשים לב להיקף הפרויקט ומורכבותו, יש לקבוע במסגרת הוראות התכנית כי ינתן כתב שיפוי מלא לטובת הוועדה המקומית בגין תביעות לירידת ערך ופיצויי הפקעה ככל שנובעות מהוראותיה של התכנית.

180. כידוע, חוק התכנון והבניה, עיגן את סמכות מוסד התכנון להתנות הפקדת תכנית בהפקדת כתב שיפוי מפני תביעות לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה במסגרת הוראות סעיף 197א.

181. במקרה דנן, לאור טבעו וטיבו של הפרויקט, קיים סיכוי לא מבוטל (בלשון המעטה) כי בגין אישורה של התכנית יוגשו תביעות לירידות ערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה ו/או תביעות נזיקיות כנגד הוועדה המקומית וזאת כתוצאה ממטרדים שונים אשר עלולים להיווצר מהוראות התכנית הן במהלך העבודות והן לאחר השלמתן.

182. פוטנציאל תביעות כאמור, עלול להעמיד את קופת הוועדה המקומית והעירייה בבור תקציבי, שעה שיקבע כי אלו חבות בתשלום פיצויים.

183. לאור האמור, ובשים לב לשיקולים המנויים בסעיף 197א לחוק התכנון והבניה כאמור, תטען הוד השרון כי יש לקבוע במסגרת הוראות התכנית כי ינתן כתב שיפוי מלא לטובת הוועדה המקומית בגין תביעות לירידת ערך ופיצויי הפקעה ככל שנובעים מהוראותיה של התכנית.

184. יובהר כי האמור נאמר ביתר שאת לאור התוואי המוצע בתכנית, אשר כאמור עתיד לעבור בשכונות מגורים קיימות המאופיינות בצמודי קרקע ובצמידות לבתי מגורים אשר כפי שיפורט להלן צפוי להגדיל את היקף תביעות הפיצויים לפי סעיף 197 לחוק:

I. תחנת M1-48 - רמת הדר:



תחנה זו ממוקמת במערב הוד השרון, בצמידות לבית מגורים צמוד קרקע, בשכונה המאופיינת בצמודי קרקע בבניה חדשה לצד בניה ותיקה. כמו כן, התחנה גובלת בתחום תכנית הר/1310/א אשר כאמור מתאפיינת בבתים פרטיים. לאור האמור, הרי שהיקף תביעות הפיצויים לפי סעיף 197 לחוק אשר צפויות להתקבל בגין הקמת תחנה זו גבוהים לעין ערוך. כמו כן, יש לציין כי מיקומה של התכנית ושטח ההתארגנות הנרחבים לצידה ימנעו את פיתוח המתחם לשנים רבות. בעניין זה אין אלא להזכיר את תכנית הר/1936 מנהרת שבעת הכוכבים מדינת היהודים, אשר אושרה בשנת 1999 ולימים בוטלה בשנת 2005. עניינה של התכנית היה ביצירת מעבר תת קרקעי אשר ייעודו היה לחבר את מרכז העיר עם שכונת הרצליה פיתוח. תוואי המנהרה עבר תחת שכונת הרצליה ב' אשר הייתה מאופיינת בבניה צמודת קרקע. בגין אישורה של התכנית הוגשו עשרות תביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק ע"י בעלי הנכסים בשכונה אשר נאמדו בהיקף של עשרות מיליוני שקלים. הוד השרון תטען כי באופן דומה, הרי שהיקף תביעות הפיצויים אשר צפויות בשל הקמתה של התחנה הנ"ל גבוה באופן בו ברור לכל כי לא תוכל הוועדה המקומית לשאת בתשלום הפיצויים.

יש לציין כי כאמור, התכנית לבסוף בוטלה בשנת 2005 בשל היקף התביעות אך על אף האמור, נאלצה הרצליה לשלם פיצויים בגין התקופה שממועד אישורה של התכנית ועד ביטולה. כמו כן, יובהר כי מאחר ומדובר באזור המאופיין בצמודי קרקע, הרי שלא קיימת מצוקת חניה ועל כן, אין כל יתרון להפחתת תקן החניה. כמו כן, הרי שבהתאם לסביבה אין אלא להניח כי כל ניסיון להגדלת שטחי התעסוקה באזור יתקבל בהתנגדות רבה ולמעשה כלל אינו ישים.

II. תחנת M1-49 ז'בוטינסקי:

תחנה זו ממוקמת בדרך ז'בוטינסקי כאשר המיקום שלה עתיד לעבור מתחת לכ-6 מבני מגורים משותפים. הכניסה הצפונית ממוקמת בשטחו של בייס הדריס ובסמיכות למרכז הקאנטרי, אזור המאופיין במבני ציבור ובינוי של פנאי ונופש השטח בבעלות מנהל מקרקעי ישראל ומוכר לעיריית הוד השרון.

האזור אינו מאופיין בבינוי צפוף ועל כן, אף באזור זה אין כל רלוונטיות לטענה בדבר הגדלת שטחי התעסוקה. כמו כן, אף הטענה בדבר התועלת הנובעת כביכול מהקטנת תקן החניה אינה רלבנטית שכן, כיום ממוקמים בשטח מבני ציבור קיימים ופעילים וכן חניונים ציבוריים.

הכניסה הדרומית של התחנה מתוכננת בחניה של קניון עזריאלי אשר מצוי בסמיכות לדיור מוגן קיים. לאור האמור, הרי שהגדלת הביקוש איננה רלוונטית לתחנה זו.

III. M1-50 תחנת הבנים:



לתחנה זו מתוכננות שלוש יציאות: יציאה צפונית לדרך רמתיים ויציאה דרומית רח' עין חי ויציאה נוספת.

ביחס ליציאה הצפונית, דרך רמתיים עוברת כאמור הליכי התחדשות עירונית בשנים האחרונות, וכוללת בנייני מגורים משולבי מסחר בקומות הקרקע. לאור האמור, הרי שאין כל תועלת בהרחבת השימושים באזור זה בו יש שטחי מסחר רבים.

בניגוד לאמור, הרי שהעיר זקוקה להרחבת אזורי התעסוקה בדרום העיר, ואמנם, התוואי המוצע במסגרת התכנית אינו נותן מענה לאזור זה, הכל כפי שפורט בהשגת הוד השרון.

היציאה הדרומית ממוקמת ברחוב עין חי בו עתידה להיבנות שכונה חדשה של 300 יח"ד לה מסופקים כל מבני הציבור והתעסוקה במסגרת התב"ע המאושרת. על כן הרי ש"התועלות" הכלכליות הצפויות לא רלוונטיות גם לתחנה זו.

185. לעומת זאת, שינוי תוואי קו המטרו והסטתו לכיוון דרום העיר אל עבר המקרקעין הפנויים וכפי שהתבקש במסגרת ההתנגדות שהוגשה לכיוון דרום העיר אל עבר שטחים בתוליים וחקלאיים יש בה משום יתרון כפול: צמצום מידת החשיפה לתביעות ירידת ערך מחד והגדלת ההשבחה העתידית כתוצאה מתכניות עתידיות לשינוי ייעוד ותוספת זכויות מאידך, וממילא הסטת התוואי כמבוקש הינו אף נכון תכנונית ואורבנית להתפתחות העיר הוד השרון, כמפורט לעיל ולהלן.

186. בשלב זה יצוין כי כבר כיום מתמודדת הוד השרון עם תביעות פיצויים בגין אישורו של כביש 531 (בעניין זה קיימת מחלוקת באשר למתן פיצויים בדרך של זכויות בניה במסגרת תכנית הר/1202 אשר ככל הנראה תוכרע בפני בית המשפט) ועל כן חשיפתה לתביעות פיצויים נוספות בגין אישורה של התכנית בהיקף המשוער, ככל הנראה יוביל את הרשות לגרעון ממשי שמעמיד בספק רב את יכולתה הכלכלית בתשלום הצפוי לצד המשך אספקת השירותים העירוניים הנדרשים בדין.

187. לאור האמור, ובשים לב לשיקולים המנויים בסעיף 197א לחוק התכנון והבנייה כאמור, תטען הוד השרון כי יש לקבוע במסגרת הוראות התכנית כי יינתן כתב שיפוי מלא בגין תביעות לירידת ערך ופיצויי הפקעה ככל שנובעים מהוראותיה של התכנית.

188. יצוין כי במסגרת שמיעת ההשגות לתת"ל/103 בקניין קו מטרו M3 נשמעה עמדת המדינה לפיה כביכול סעיף 119ד' לחוק התכנון והבניה, הקובע חלוקת שיפוי בין המדינה לוועדה המקומית בתביעות לירידת ערך מקרקעין בתוכניות דרך, כך שהמדינה תשפה את הרשות בגין 70% מסכום הפיצויים אשר תחויב בהם הרשות, אינו חל אינו חל על תכניות תת"ל העוסקות בתשתיות תחבורה ודרכים.

189. לאור האמור, ובהנחה כי עמדה זו חלה על כל תוכניות המטרו, תקדים הוד השרון ותאמר כי עמדת



המדינה הינה למעשה הפיכת הנטל הקבוע בחוק, ללא כל עיגון שבדין ובניגוד להיגיון הבריא.

190. עקרון חלוקת השיפוי כפי שמגולם בסעיף 119 ד' לחוק התכנון והבניה – ואשר מצא ביטוי בכל כתב שיפוי המצורף לתכנית תת"ל הכוללת תשתיות תחבורה מכל סוג שהוא, בין מכוח דין ובין מכוח נוהג קיים ומושרש מימים ימימה - הינו עקרון הנגזר מהיבטים משפטיים, תכנוניים, סוציולוגיים, חברתיים, כלכליים ועוד, ואף בו, כידוע, יש משום מעמסה כספית קשה ובלתי אפשרית מנשוא, באופן שהיטלי ההשבחה הנגבים בתוך מרחב התכנון – אין בהם לכסות מלוא תשלום הפיצויים, וכי פעמים רבות נדרשת המדינה לתשלום מלא של כלל הפיצויים וזאת בהעדרה של יכולת כלכלית מצידו של השלטון המקומי לכך. יתרה מזו, אף במבחן הנאת הציבור, נמצא זה מכבר, כי ישנו קושי ממשי לכמת את זהות הציבור המשתמש בתשתיות התחבורה, בין אם אלו עוברות במרכז העיר ובין אם אלו חוצות ערים, ומכאן נקודת המוצא להצדקת תשלום החלק הארי של השיפוי מקופת המדינה, וכאמור לעמדת הוד השרון, הרי שהמקרה דנן דורש שיפוי מלא ומוחלט מצידה של המדינה לתכנית זו.

191. כך, יובהר כי עמדתה של המדינה בדבר הקטנת היקף השיפוי נסמכת למעשה על טענות בדבר התועלות אשר עתידות לצמוח מאישורה של התכנית כפי שפורט בחוות הדעת שנערכה ע"י חברת פז כלכלה מיום 12.8.2020.

192. ואמנם, הרי שחוות הדעת של חברת פז כלכלה נעדרת תשתית עובדתית שהינה הכרחית למסקנותיה וכולה נסמכת על מחקר השוואתי מרחבי העולם אך לא על נתונים רלבנטיים מערים בישראל ובפרט מהוד השרון, איננה מתמודדת כלל עם רוחביות הסוגיה והקשיים הפרקטיים המרובים שביישומה, והיותה חוות דעת תיאורטית שאינה ישימה ומעשית ואיננה נתמכת בנתוני אמת, ואינה בודקת כלל ועיקר את הנתונים הפרטניים של כל מרחב תכנון הכלול בתכנית, אין בה נתונים כמותיים ואף לא סקירה בסיסית הבוחנת את הוד השרון (או כל עיר אחרת הכלולה בתת"ל), ומכאן שיש לדחות את חוות דעת על מסקנותיה לחלוטין.

193. המשוואה לפיה די בעצם סלילת המטרו כמנוף לעליית שווי המקרקעין בסמוך לקו המטרו כדי לגזור מסקנה אודות 'התעשרות' הרשות איננה נתמכת בנתונים עובדתיים ולא בכדי. בדיקה כאמור הינה מורכבת ובעלת רבדים רבים שכלל לא נעשו במקרה דנן, ודי בכך כדי להוציא, לכל הפחות, את סוגיה זו מחוץ להליכי ההתנגדות התכנית ומוטב כי זו תדחה על אתר כדי למנוע צל צילו של ספק בקשר לכך בעתיד.

194. על רקע האמור לעיל ולהלן מבוקש כי יקבע כתב שיפוי המטיל על המדינה את מלוא הפיצוי שאם לא כן ספק גדול מאוד אם הפרויקט דנן אשר חשיבותו עצומה יצא אי פעם מן הכוח אל הפועל.



ח. סיכום

195. לאור כל המפורט לעיל, תתבקש הוועדה הארצית הנכבדה להורות על שינוי תוואי קו המטרו בהתאם לתוואי החלופי המוצע ע"י הוד השרון וכן על תיקון הוראות התכנית בהתאם למפורט לעיל.

חן גרינבלט, עו"ד

רותם ארביב קופלניקוב, עו"ד

שחר בן עמי, עו"ד

העתקים:

מר אמיר כוכבי – ראש עיריית הוד השרון
אדר' סרגיו וולינסקי – מהנדס העיר, הוד השרון
אדר' יואב רוביסה, אדריכל העיר ומהל אגף תכנון, הוד השרון
עו"ד רונן ויניק – יועץ משפטי לעירייה
עו"ד אווה לוי – מנהלת תחום בכירה לתכנון ובניה, עיריית הוד השרון