



חוות דעת תכנונית להתנגדות לתכנית
תת"ל/101ב' M-1 | "העיר" | הוד השרון



תוכן העניינים

4.....	מבוא.....
6.....	מערכת תחבורה עתירת נוסעים.....
7.....	מצב סטטוטורי.....
15.....	מערכת תחבורה עתירת נוסעים ביחס לעיר.....
19.....	היבטים של ביצוע התחנות.....
26.....	בחירת חלופות לתוואי.....
38.....	סיכום.....

אני החתום מטה, פרופסור IAAM דמיטרי מזו, נותן את חוות דעתי המקצועית התומכת בהתנגדות העירייה והועדה המקומית הוד השרון לתכנית תת"ל/101ב' "קו מטרו M-1 –מקטע הצפוני", הוד השרון.

אני אדריכל הרשום כדין בפנקס המהנדסים והאדריכלים בהתאם לחוק המהנדסים והאדריכלים, תשי"ח-1958, נושא רישיון תקף מס' 51794. בעלים של משרד האדריכלים ומתכנני ערים DMazo. בעברי מלאתי תפקידים:

- מהנדס העיר והועדה המקומית הוד השרון.
- מהנדס הועדה המקומית "הדרים"- הוד השרון ורמות השבים.
- אדריכל המועצה המקומית הר אדר.
- משרד הפנים, לשכת התכנון מחוז תל אביב- מ"מ מתכנן מחוז, ראש צוות תכנון תל אביב.
- משרד הבינוי והשיכון מחוז המרכז (כולל מחוז תל אביב)- אדריכל מחוזי לבינוי ערים.

תואר פרופסור מהאקדמיה הבינלאומית לאדריכלות, International Academy of Architecture, Moscow Branch.

[https://he.wikipedia.org/wiki/דמיטרי מזו](https://he.wikipedia.org/wiki/דמיטרי_מזו)
www.dmazo.com





מערכת תחבורה עתירת נוסעים הינה צורך חיוני במטרופולין תל אביב ואנחנו מברכים על קידומה. בעיר הוד השרון הקו מטרו 1-M מעניק שרות ע"י ארבע תחנות, כאשר אחת מהן נמצאת מערבית לכביש 4 בתחום תע"ש השרון ומרוחקת מריכוזי האוכלוסייה. בהשוואה בין הוד השרון לשרת הרשויות הגובלות אליה, כפר סבא ורמת השרון, נמצא כי ברשויות הגובלות, רמת השרון שהמטרו מספק גבוהה בהרבה מרמת השרון בהוד השרון. העיר כפר סבא, -מקבלת שרות מ- 7 תחנות בשני קוים (1-M והמזרחי) ורמת השרון מקבלת שרות מ- 7 תחנות בשני הקוים (1-M ו-M-3).

לעיר הוד השרון פוטנציאל גדול לפיתוח. עובדה זו מתבססת על שטחה הגדול כ-19,000 דונם, ועל כך ששטחים מרובים לא בנויים וזמינים לבנייה, הנגישות מכבישים ארציים ועוד. על אף זאת, העיר הוד השרון, במשך שנים רבות היוותה "חוליה מחברת" של מרכז המטרופולין לערי השרון ובראשם לכפר סבא. כך גם בתכנית זו – במטרה לתת שרות ע"י התחנות הרבות בכפר סבא, הקו נמתח לכ- 14 ק"מ ובדרך חולף על פני הוד השרון עם 3 תחנות בלבד תוך אי מתן שרות לרוב מוקדי העניין בעיר.

כאמור, אחת מהתחנות ממוקמת מערבית לכביש 4 בתחום תע"ש ועוד שתי תחנות ממוקמות באחד האזורים הדלילים ביותר.

במסגרת חוות הדעת ייבחנו נתוני השטח, מצב סטטוטורי וייבחנו חלופות לתוואי המטרו ומיקום התחנות.

כל הבדיקות נועדו לבחון באם החלופה המופקדת הינה המיטבית ממספר היבטים וביניהם:

- בחינת התוואי ברמת המאקרו, בעיקר מההיבט של שרות למוקדי העניין.
- הצגה ובחינת החלופות לשיפור התפקוד של הקו.

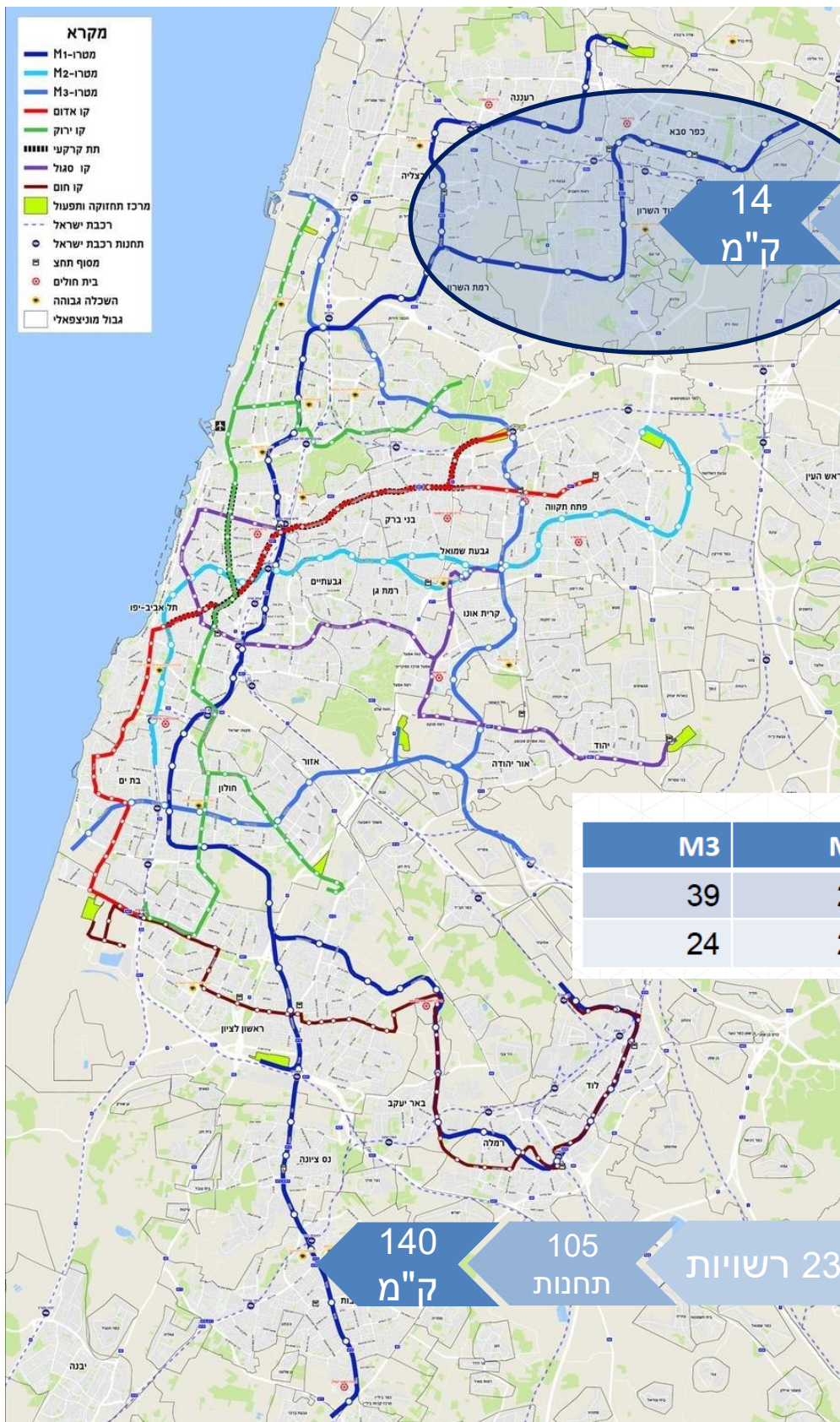
מטרת חוות דעת זו הינה למצוא פתרון לפיו הביצוע של הקו ישיג את מטרתו המרכזית – לשפר את איכות השרות התחבורתי למירב התושבים של מטרופולין תל אביב ולשנות את הרגלי הנסיעה לטובת השימוש בתחבורה הציבורית. מזווית זו גם תבחן השאלה של עלות-תועלת וברור שעלות הביצוע של מערכת המטרו במטרופולין הינה נטל כבד על הקופה הציבורית אך מאידך הנגשת המערכת והרחבת קהל המשתמשים הקיימים והעתידים מצדיקה בהחלט את ההשקעה. בהיבט זה חשוב ביותר שהקו לא רק יתבסס על מתן שרות לריכוזי מקבלי שרות הקיימים, אלא יהווה מנוף לפיתוח מתחמים עתידיים.

העצמת הפיתוח לאורך קווי מתע"ן הינה מדיניות הממשלה והמועצה הארצית לתכנון ובנייה. במסגרת חוות הדעת יוצגו הצעות לשיפור המנוף שמביא קו המטרו לפיתוח העיר הוד השרון ובמענה לו איך העיר הוד השרון תוכל לתת תמיכה לפיתוחה והזנה של מערכת תחבורה עתירת נוסעים.

יחד עם זאת ולא פחות חשוב – הדרך שבה ניתן למזער את הפגיעה בבניינים הקיימים, לבחור את התוואי הנוח לביצוע ולמזער את עלות ההקמה הישרה והן העלויות הנלוות כגון פיצוים ותביעות מזקין.

בבחינת החלופות ניתן משקל גם להיבט של הוזלת הביצוע וקיצור זמן ההקמה.





- מקרא**
- M1-מטרו
 - M2-מטרו
 - M3-מטרו
 - קו אדום
 - קו ירוק
 - תת קרקעי
 - קו סגול
 - קו חום
 - מרכז תחזוקה ותפעול
 - רכבת ישראל
 - תחנות רכבת ישראל
 - מסוף תחצ
 - בית חולים
 - השכלה גבוהה
 - גבול מוניציפאלי

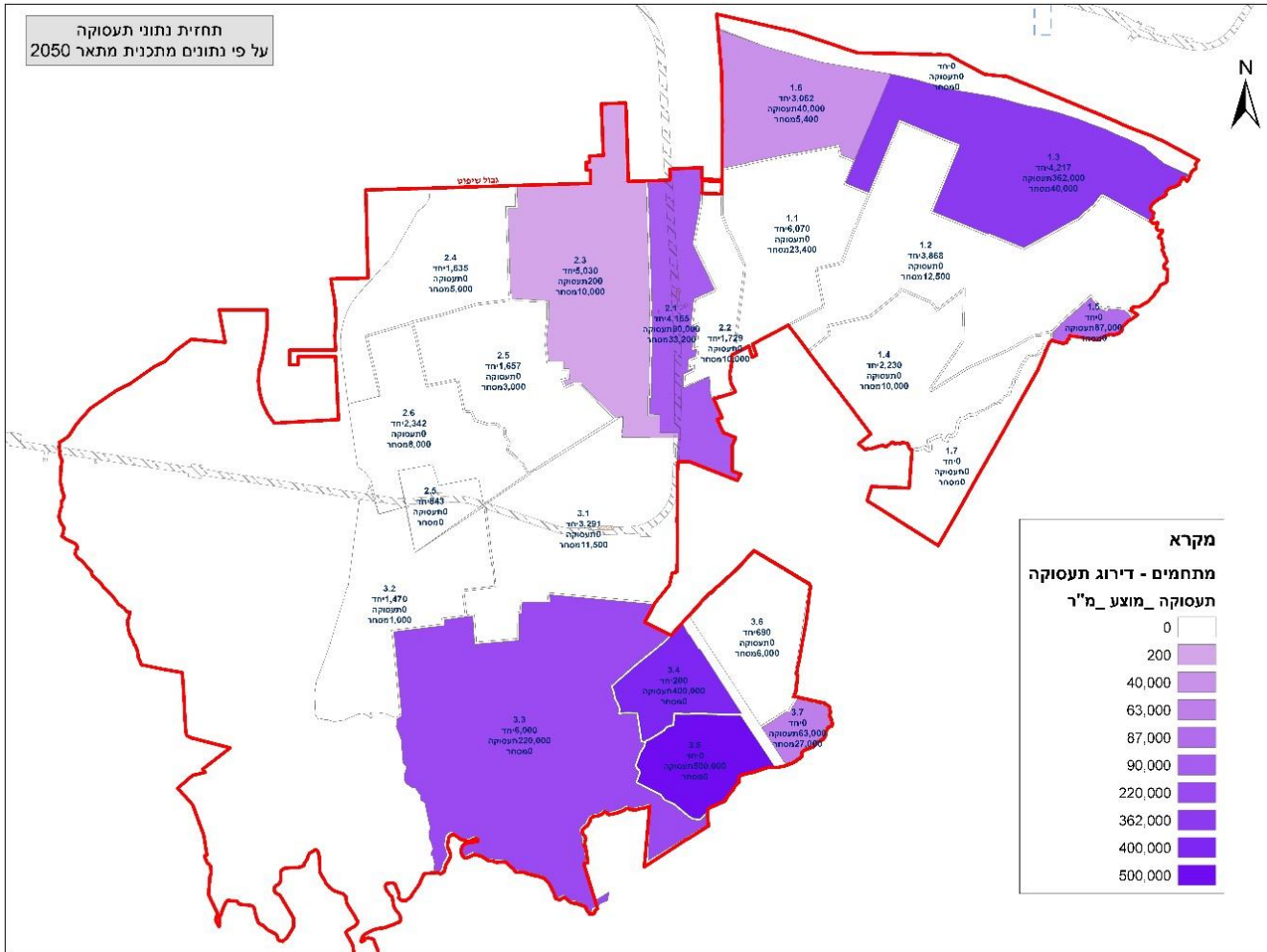
M3	M2	M1	
39	23	80	אורך
24	23	59	מס תחנות

נתונים כלליים	
אורך	כ- 80 ק"מ
תחנות	59
רשויות מקומיות לאורך התוואי	סה"כ 13 רשויות רעננה, כפר סבא, הרצליה, הוד השרון, רמת השרון, ת"א, חולון, ראשון לציון, נס ציונה, רחובות, באר יעקב, רמלה, לוד
מוקדי עניין מרכזיים	<p>אזורי תעסוקה מרכזיים: אזור תעסוקה צפוני רעננה א.ת. ישן כפר סבא א.ת. נווה נאמן? מע"ר ת"א, מע"ר בן צבי פארק המדע רחובות, צומת בילו</p> <p>מתחמי פיתוח גדולים: תע"ש השרון, צפון הרצליה, ושד"ת המתפנה, גלילות, מע"ר איילון, מע"ר בן צבי, ח/500, מחנה צריפין</p> <p>מוקדי אוכלוסייה: בי"ח מאיר המרכז הבינתחומי הרצליה אוניברסיטת ת"א, סמינר הקיבוצים מכון וייצמן, בי"ח קפלן בי"ח אסף הרופא</p>



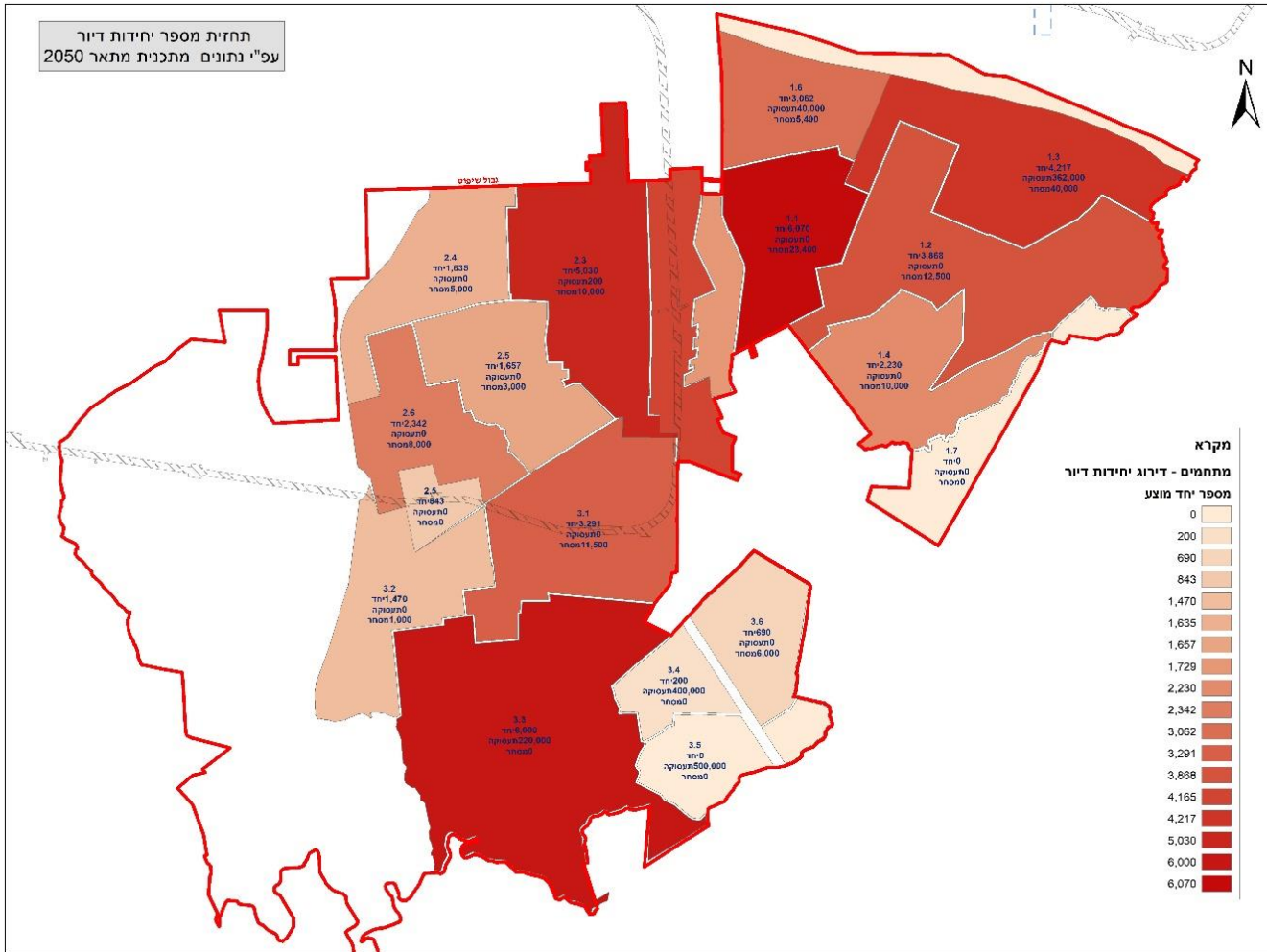
מצב סטטוטורי





לעיר הוד השרון מע"ר שממוקם לשני צידי דרך רמתיים במרכז העיר - מתחם 19 בתכנית הר/במ/600 ו-3 אזורי תעסוקה מרכזים -אזור צפון מזרחי לאורך כביש 531 במסגרת התכנית 1202, אזור גיל עמל והמשמעותי ביותר הינו אזור תעסוקה נווה נאמן בדרום העיר.
הקו אמנם נותן שרות למרכז העיר ע"י תחנת "הבנים" אך מפספס לחלוטין את שני האזורים האחרים וברובו עובר בשטחים ללא תעסוקה כלל. משתי התחנות "רמת הדר" ו"בוטינסקי" אין שרות כלל לאזורי תעסוקה.



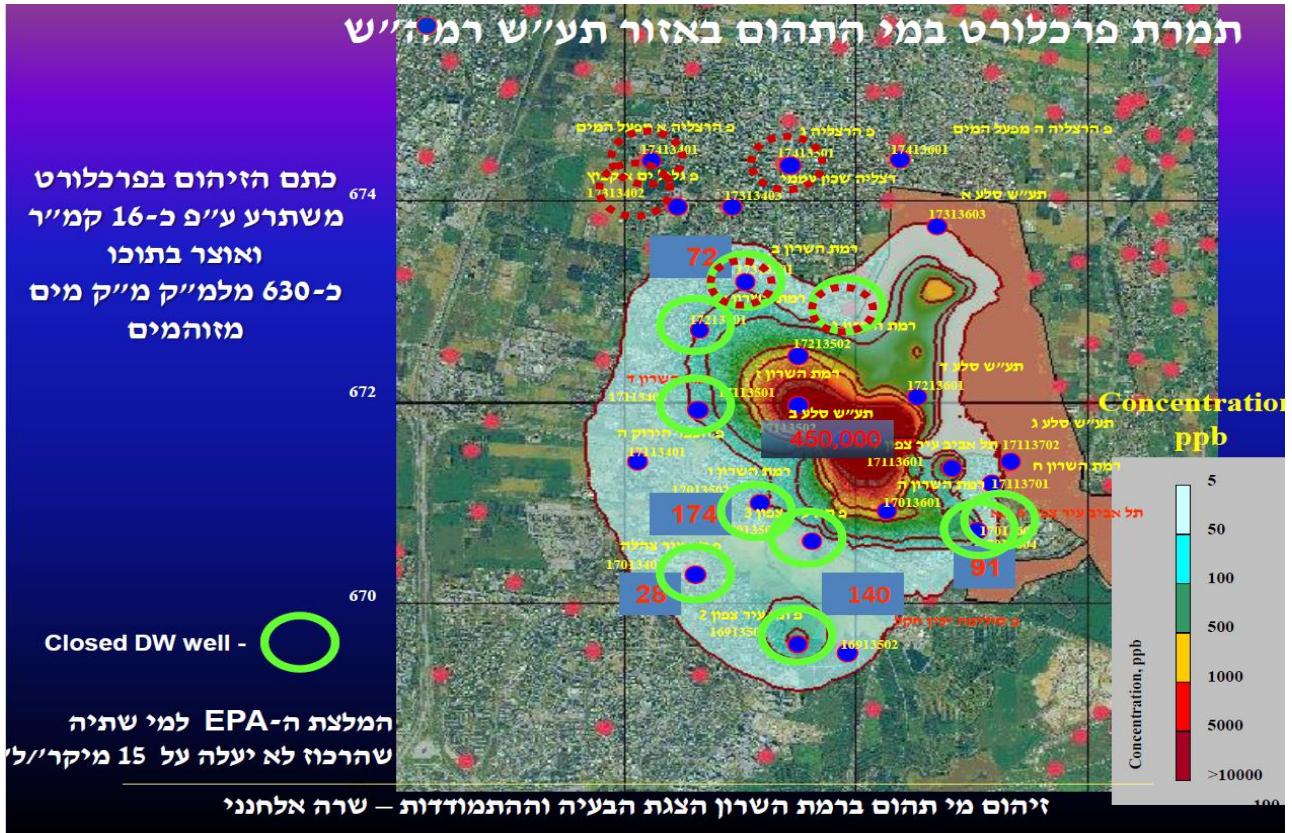


האזור של מערב העיר מאופיין בבנייה לא צפופה ובעיקר בצמודי הקרקע. האזורים של בנייה רוויה הם במרכז העיר ובעיקר בצפון מזרח. הפוטנציאל הגדול ביותר להוספת דירות חדשות הינו בדרום מערב העיר. מזה שנים מקודמת תכנית הר/400 ותכנית המתאר מייעדת בשטח זה כ-6000 יח"ד. בנוסף, בקרקעות "תע"ש מזרח" מתוכננת עוד כ-2000 יח"ד.

מוקדי העניין למגורים נמצאים באזורים שאינם מקבלים שירות ע"י מתע"ן.



התפשטות זיהום לשטח נרחב, כ-24 קמ"ר:



תע"ש נמצא בתכנון משנת 1994 (כ-27 שנה). אזור זה הינו המזוהם ביותר במדינת ישראל הן מבחינת זיהום הקרקע והן מבחינת זיהום המים. לאחר התחלת הביצוע לטיהור המים נחוצות לפחות 20 שנה. לא ברור כמה זמן נחוץ להחלפת הקרקע המזוהמת. קיים קושי גדול בפינוי שטח תע"ש ובניית מגורים במקום למשך מספר הדורות הקרובים באם בכלל. סוג זיהום המים והקרקע בתע"ש הינו היחידי בעולם שמשלב דלק טילים, חומר נפץ, שמנים ודלקים מסוגים שונים. העברת קו מטרו במרכז שטחי תע"ש מסכנת את עצם הקיום של כל המקטע המזרחי של הקו 1-M של מטרו ועלולה פשוט למנוע או לעכב לשנים רבות את ביצועו. לאור האמור אני תומך בכל הצעה שמצמצמת את התחום בו יעבור הקו בשטחי תע"ש וממליץ על בחינה נוספת למיקום המתקנים ההכרחיים להקמת הקו - פיר שילוח, אתר התארגנות וכו'.

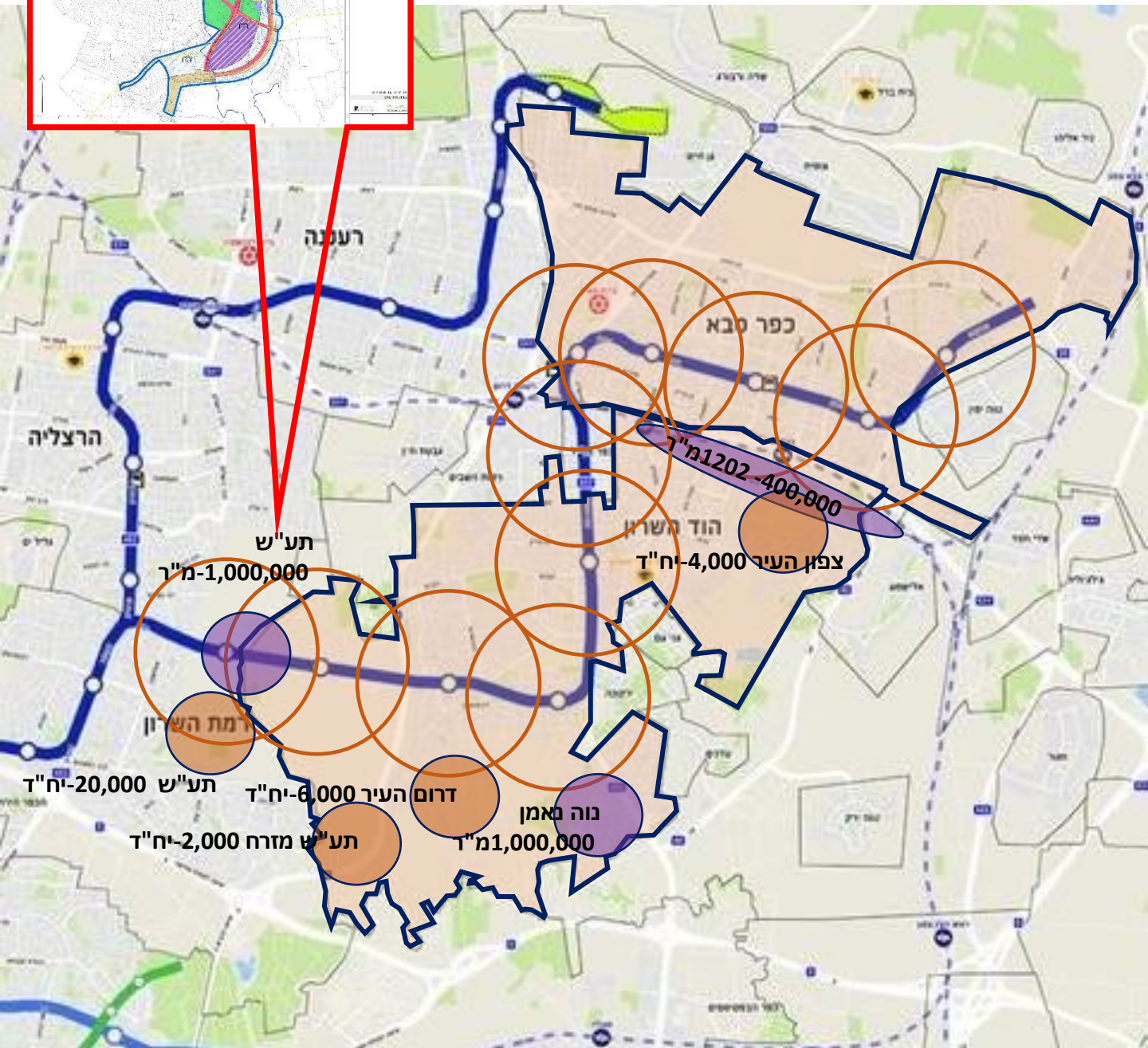
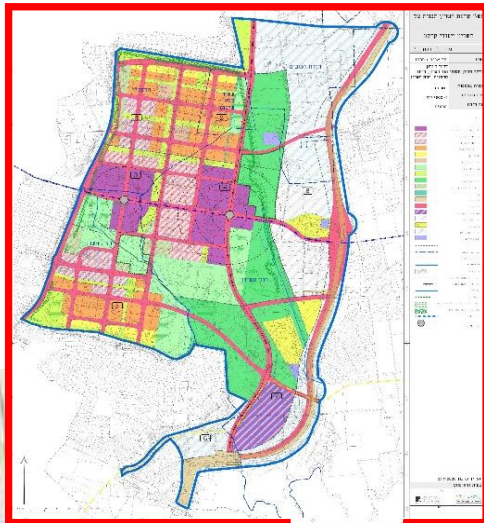
היבט נוסף אך לא פחות חשוב, הוא פיזור הגזים הרעילים בזמן ההקמה וההפעלה. אפקט ה"בוכנה" שיוצרת הרכבת במעבר במנהרה צרה, דוחף את הגזים לתוך שתי הערים - הוד השרון ורמת השרון. פיר שילוח של מכונת TBM מוצע בשטחי תע"ש ולכן לכל זמן החפירה בתוואי, הבור יהיה פתוח והוא יפתח בשלב הראשון וייסגר לאחר ההשלמה.



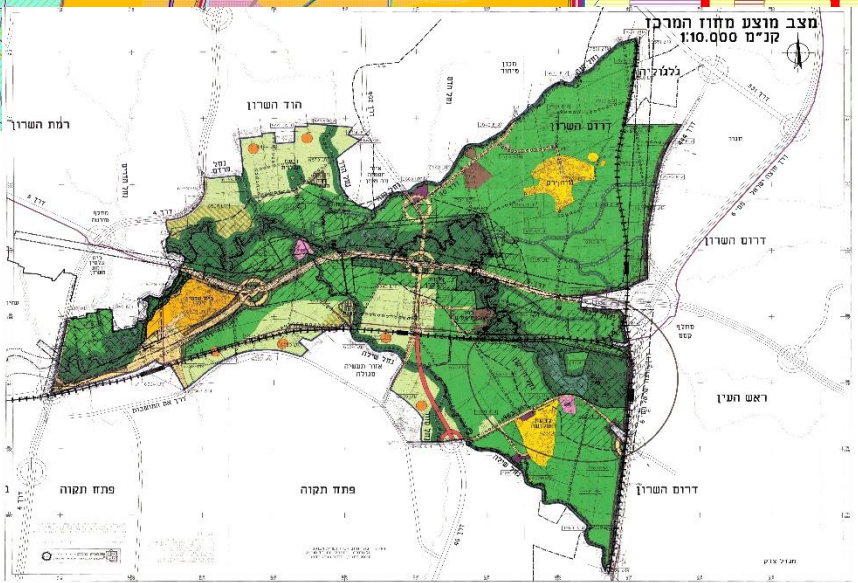
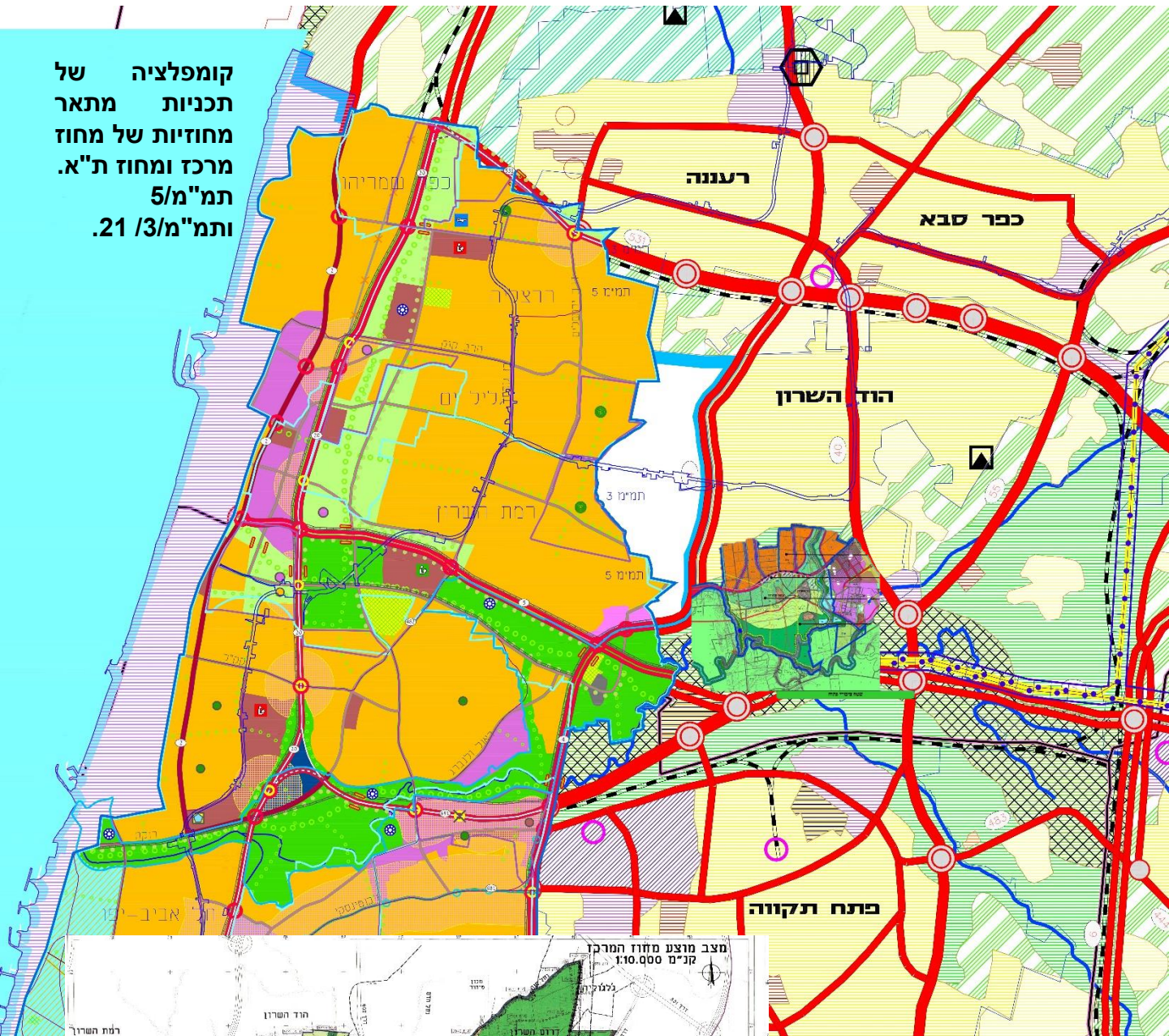
הערים המשורתות ע"י הזרוע המזרחית של הקו M-1

הזרוע הצפון-מזרחית של הקו משרתת את תע"ש השרון ואת שתי הרשויות – הוד השרון וכפר סבא. רעננה משורתת רובה ככולה ע"י הקטע השני - הצפוני של הקו M-1. לשטחי דרום השרון הסמוכים לקו השפעה זניחה. אורך הזרוע הצפון-מזרחית כ-14 ק"מ.

באחת משתי הרשויות והגדולה מביניהן, הקו לא משרת את מוקדי הפיתוח הראשיים של העיר.



קומפליציה של
תכניות מתאר
מחוזיות של מחוז
מרכז ומחוז ת"א.
תמ"מ/5
ותמ"מ/3/21.

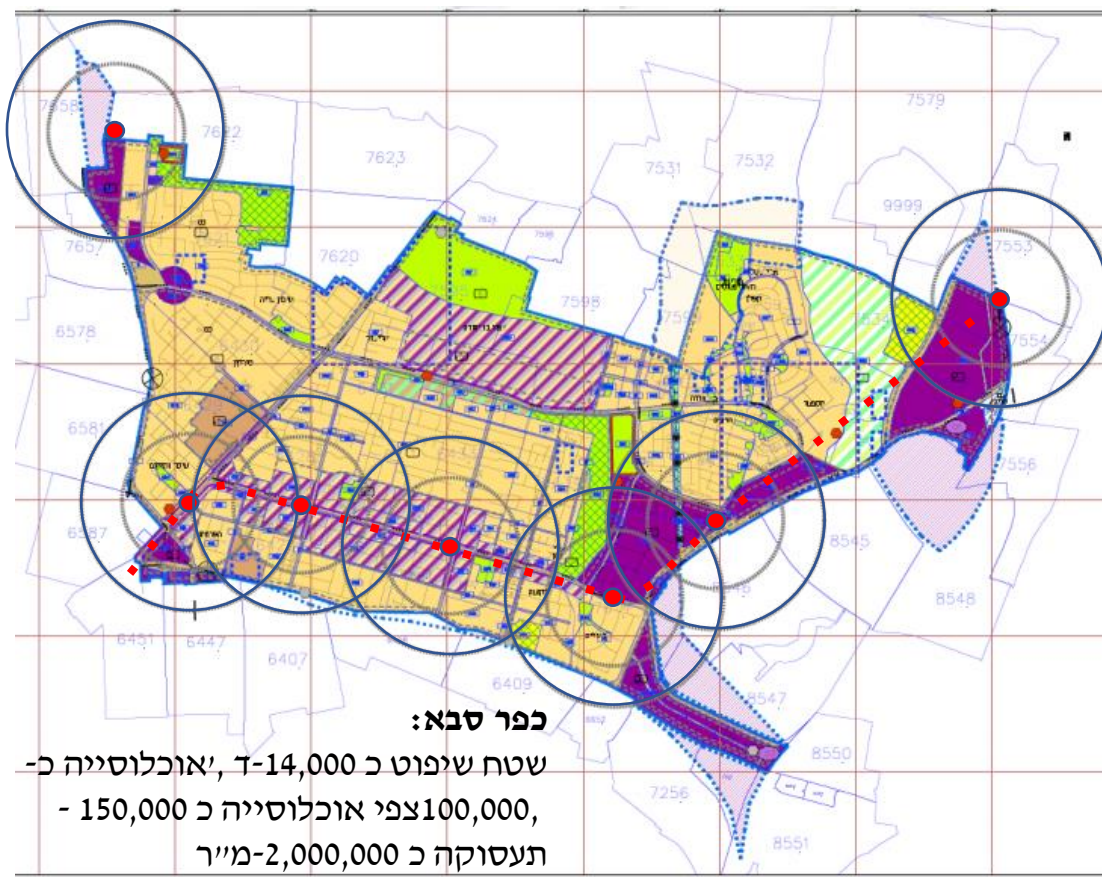
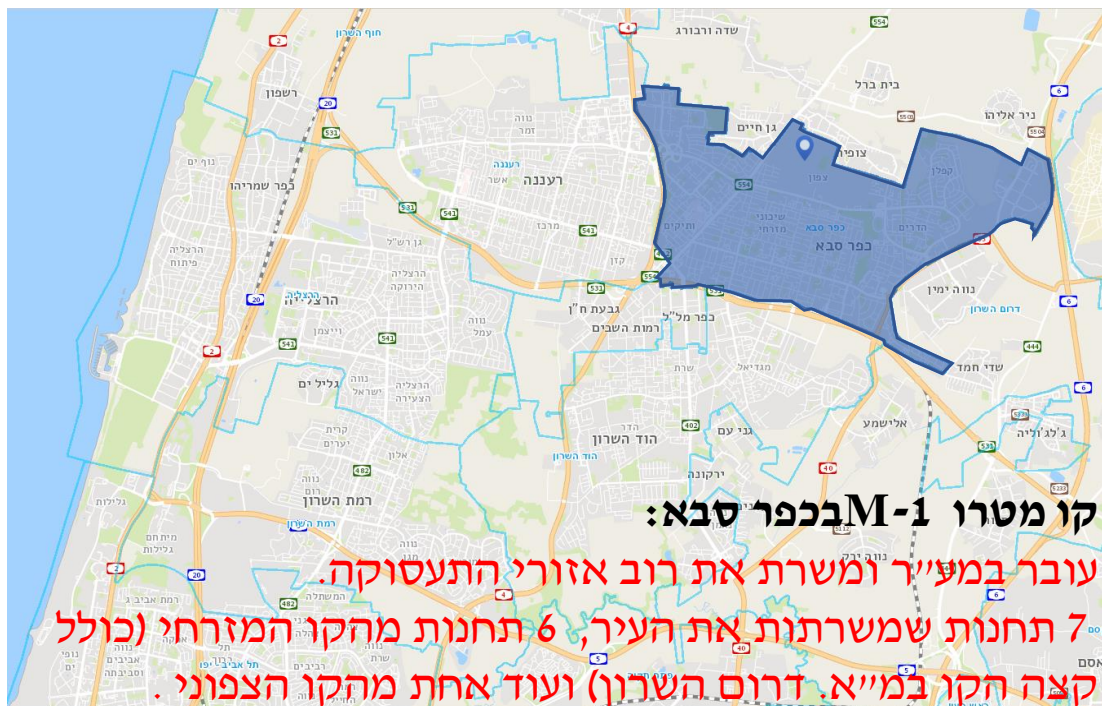


לא סומנה תכנית
מאושרת לנחל הירקון
תמ"מ/3/10 אשר
קובעת את אזור דרום
העיר לפיתוח. על
בסיסה הוכנה תכנית
הר/400 - "נוף
הירקון".

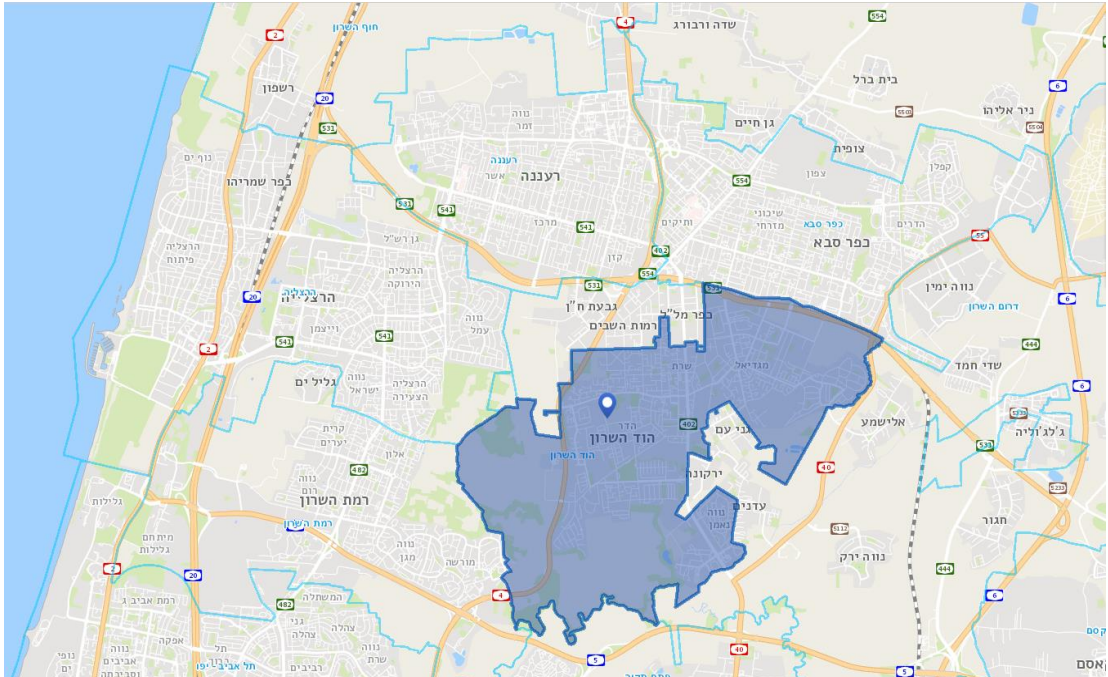
מערכת תחבורה עתירת נוסעים ביחס לעיר



כפר סבא

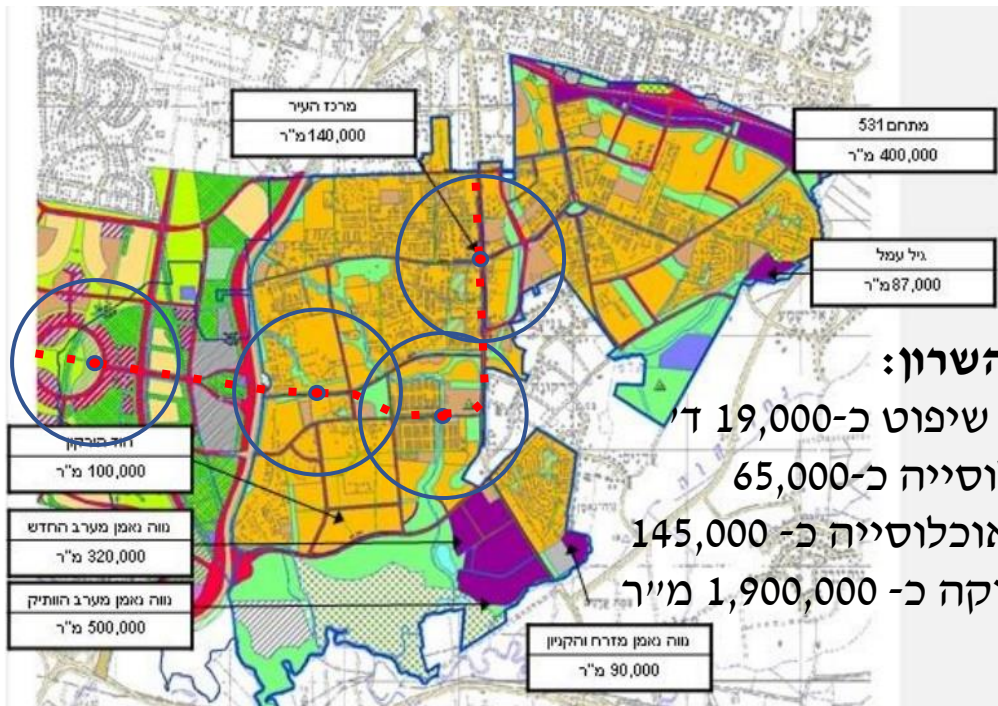


הוד השרון



קו מטרו M-1 בהוד השרון:

עובר באזורים לא צפופים ומפספס את רוב מוקדי התעסוקה למעט מע"ר.
3 תחנות שמשרתות את העיר.

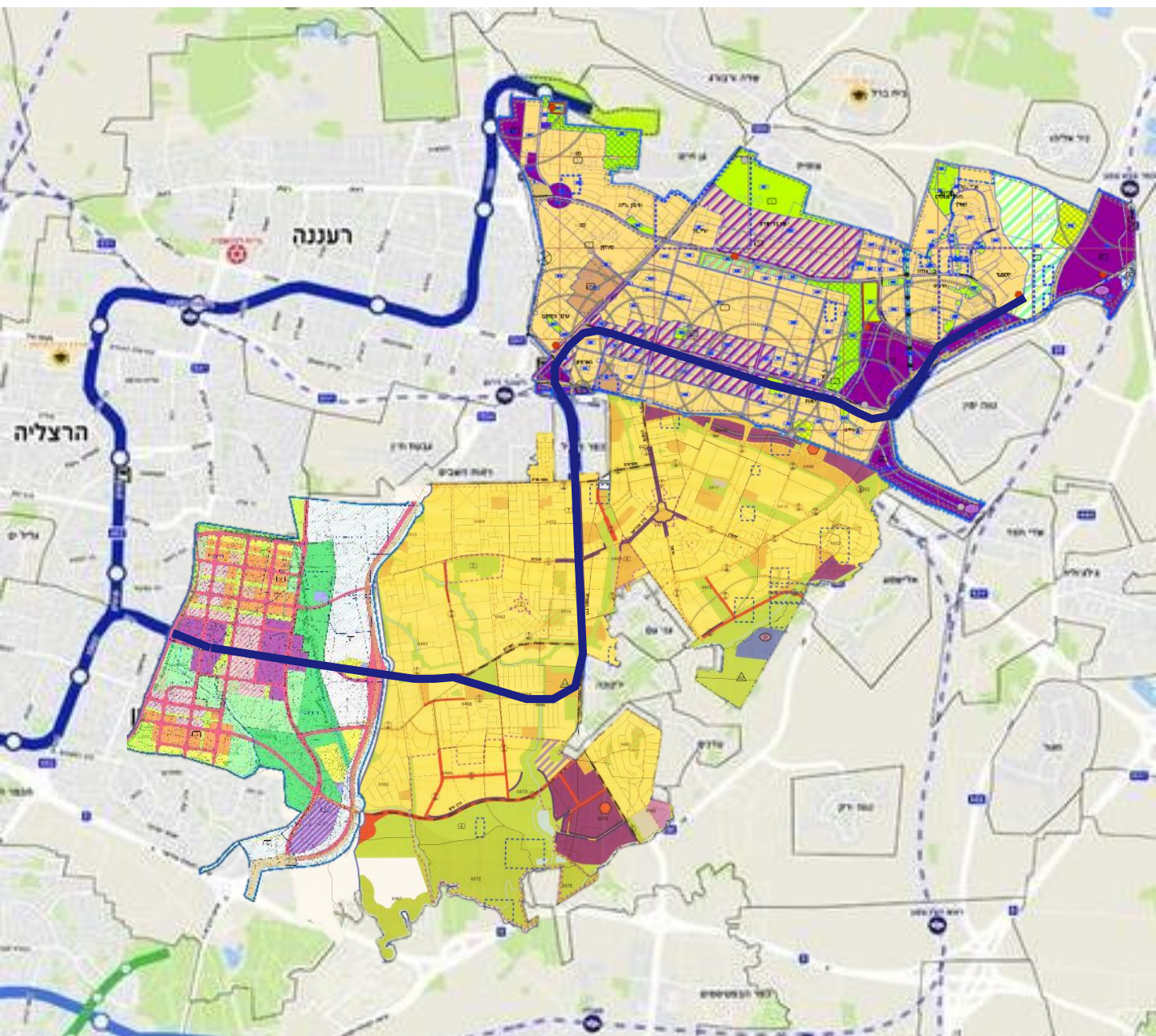


הוד השרון:

שטח שיפוט כ-19,000 ד'
אוכלוסייה כ-65,000
צפי אוכלוסייה כ-145,000
תעסוקה כ-1,900,000 מ"ר

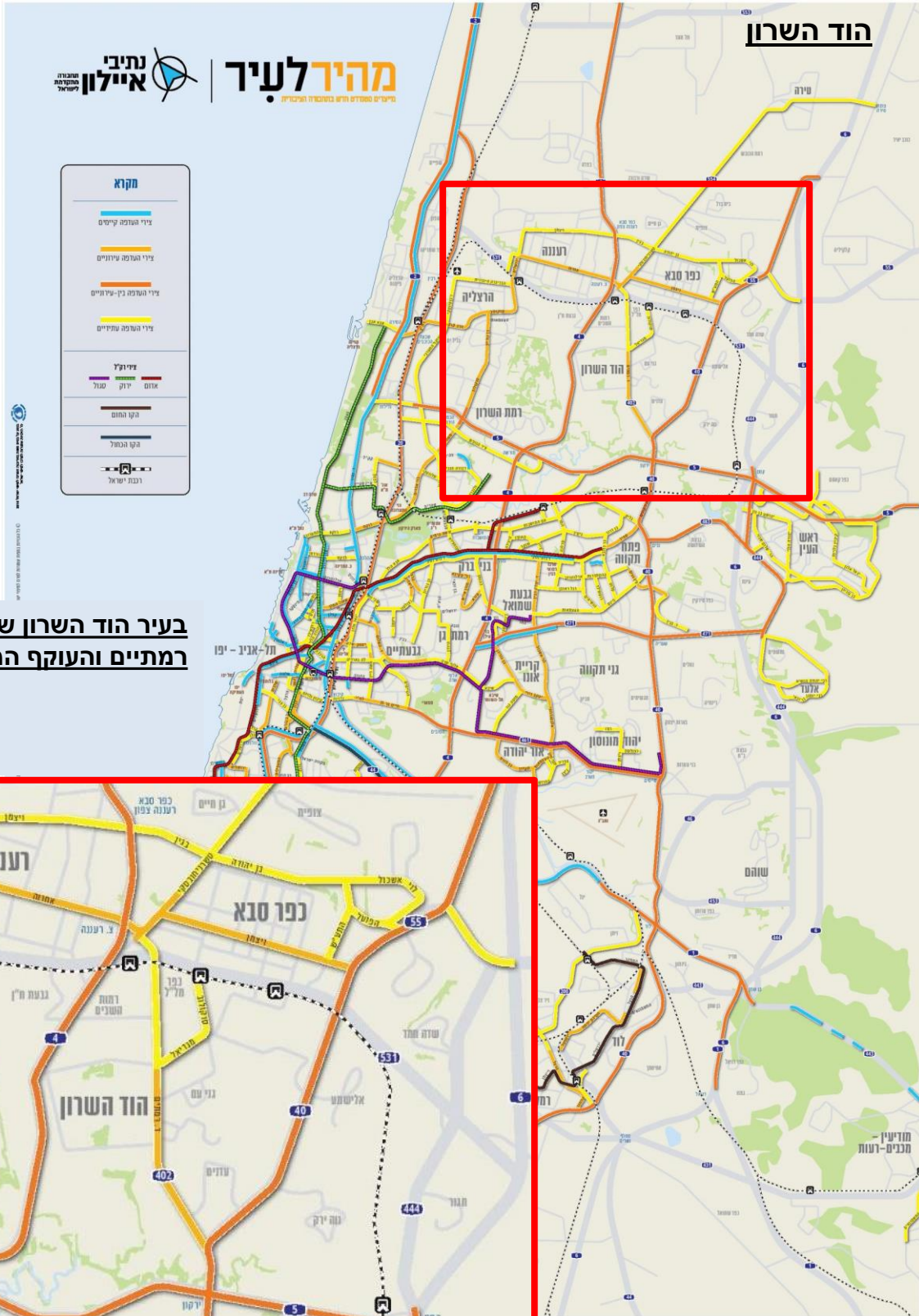


הזרוע המזרחית של הקו 1-M המקטע הצפוני

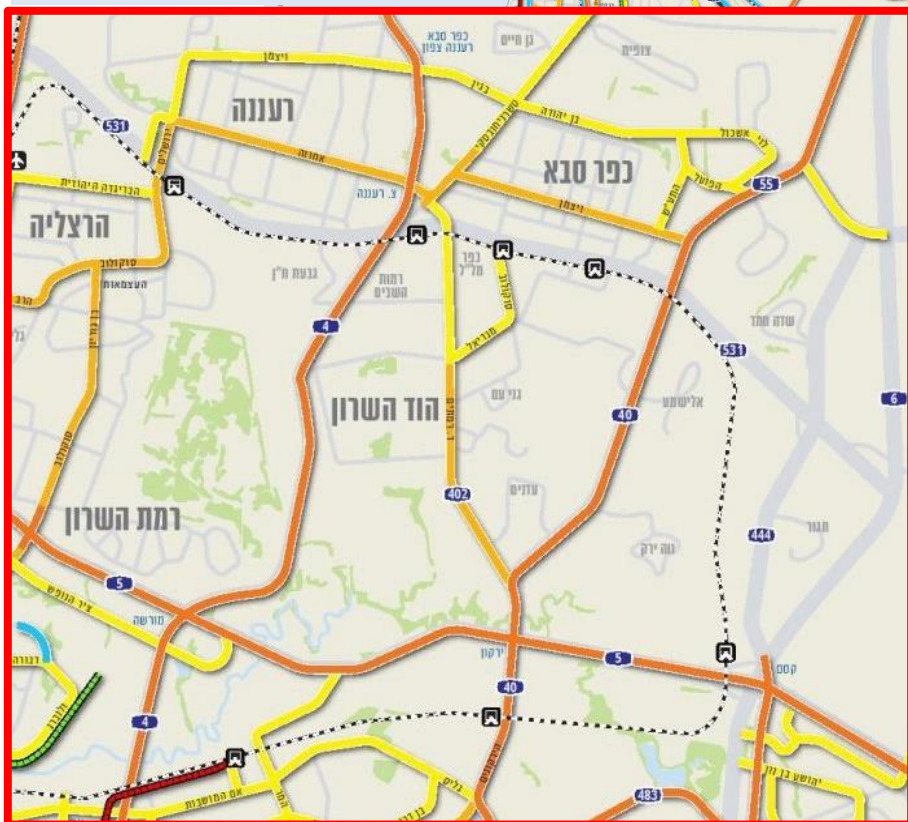


ע"פ תנוחת הזרוע המזרחית, אני מגיע למסקנה כי המטרה המרכזית בתכנית הינה להגיע לצפון מזרח כפר סבא בדרך הקצרה ביותר. מיקום פיצול התוואי נקבע בעיקר מרצון להטיב את השרות לשטחי תע"ש העתידיים. משם התוואי עבר בדרך הקצרה ביותר לכפר סבא למעבר בעיר הוד השרון, רק בשביל לצאת ידי חובה. במילים אחרות – לסלול 14 ק"מ תוואי כדי להגיע למזרח כפר סבא זה הגיוני ולהוסיף לתוואי עוד קילומטר כדי לתת שרות גם לעיר הוד השרון זה כבר לא הגיוני?





בעיר הוד השרון שני תוואים - דרך רמתיים והעוקף המזרחי - כביש 40.



הוד השרון

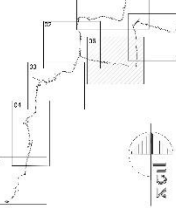
נספח תנועה על
רקע תצ"א
תכנית חשתית לאומיות מס' 101 ב'
תת"ל 101/ב'
קו מטרון MIN

רמת
תצ"א עם שינוי תחומי
מסלול
08/2020

מספר
1:5,000

מסות ומחשבות
מדינת ישראל
משרד התחבורה

משרד
משרד התחבורה

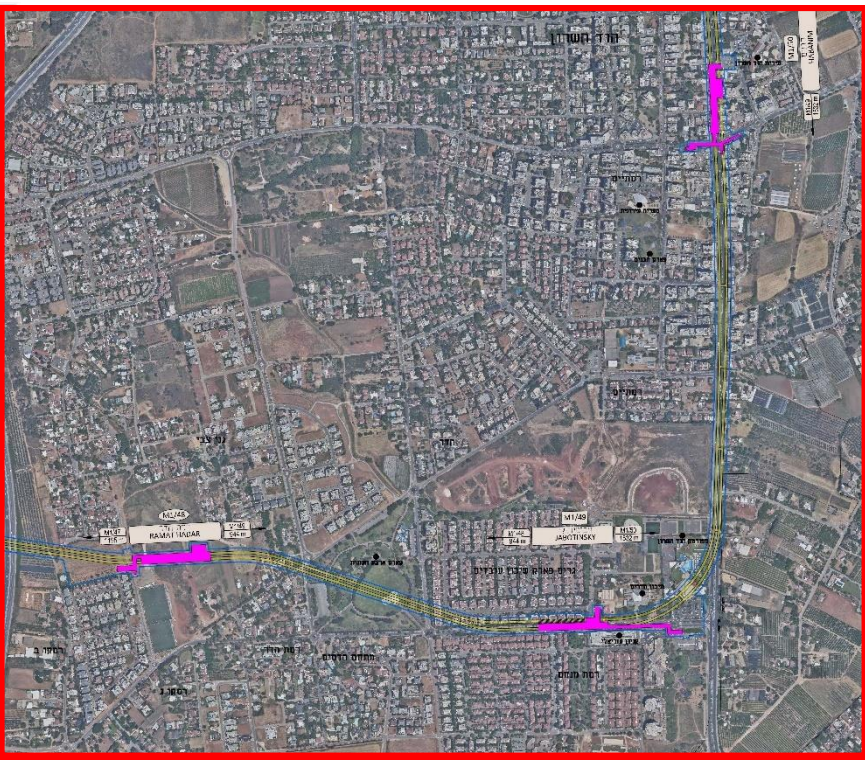
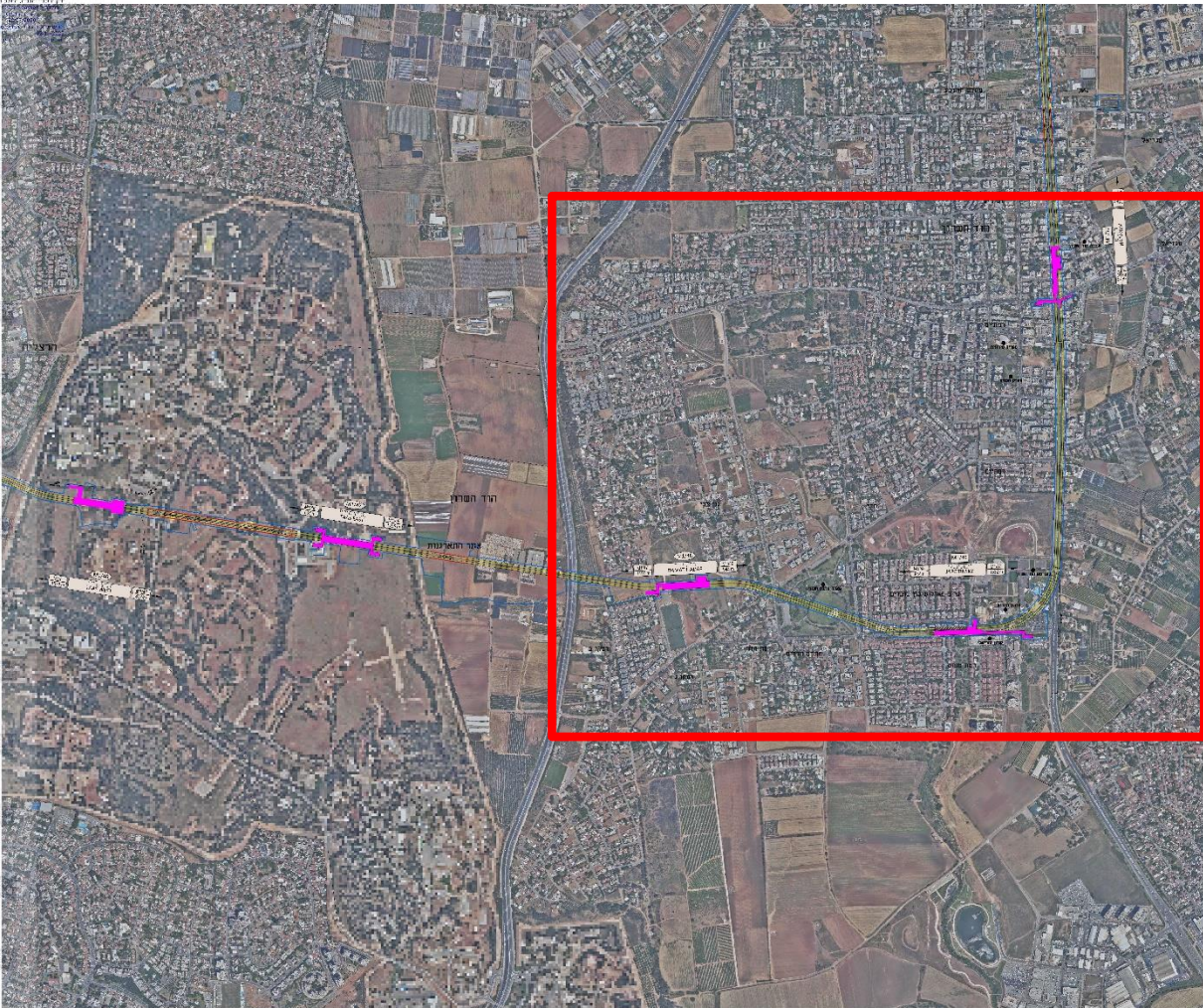


מפת
שם תחנה - סמל התחנה
"גודות" לוחות מסומנות

נבול רשתות מוניציפליות



קו נבול תחנות



בתחום השיפוט הוד השרון מוצעות 4
תחנות. אחת בשטחי תע"ש מערבית
לכביש 4, השנייה ברמת הדר,
השלישית ליד תיכון הדרים והרביעית
בצומת דרך רמתיים רח הבנים.
מבחינת שירות לתושבי העיר ותמיכה
בפיתוח אפשר להגיד שרק תחנה
אחת במרכז העיר בצומת הבנים-
רמתיים ממוקמת נכון מההיבט זה.



התכנית המופקדת.

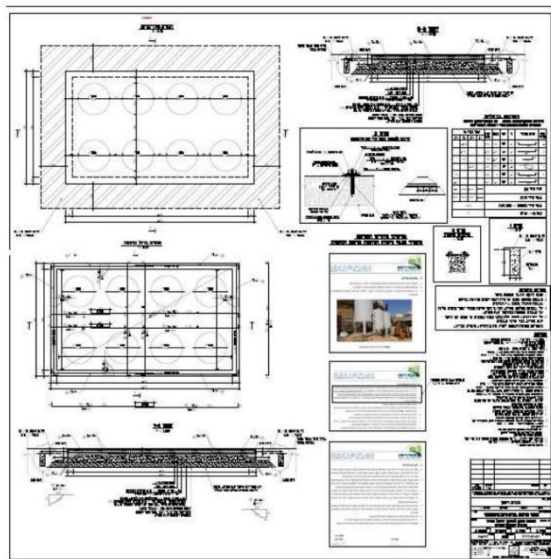
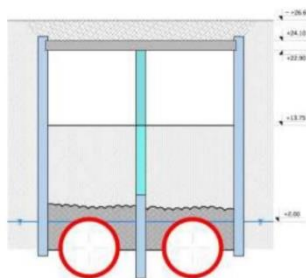
- 2 מתוך שלוש התחנות בתחום העיר – תחנת "ז'בוניסקי" ותחנת "רמת הדר" הם תחנות בכרייה NATM.
- תחנת ז'בוניסקי ממוקמת מתחת ל-6 מבני מגורים משותפים ומעל מובל ניקוז ראשי, תת קרקעי (נחל הדר).



היבטים של ביצוע התחנות



תת"ל 101 בו שלבי הקמה - טיפול במי תהום



טבלה 3.10.6.2: הערכות נפח השאיבה ופתרון לסילוק המים*

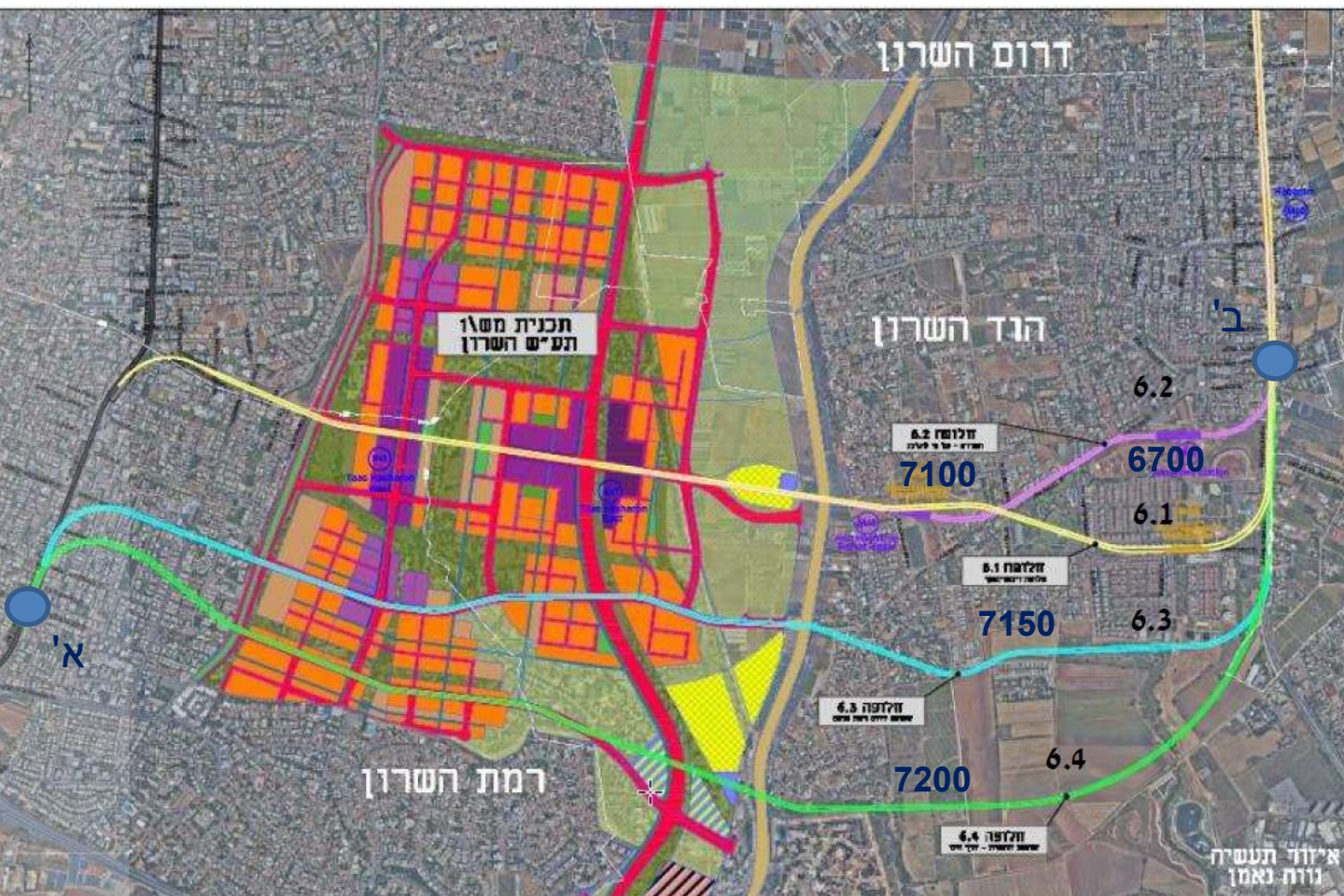
תוספת שאיבה	נפח שאיבה	זמן	זמן חפירה	השפלה דרשת [מ']	תחנה
בגין החדרה [אלף מ"ק]	מוערך ללא החדרה [אלף מ"ק]	רפסודה [חודש]	[חודש]		
-	1,530	2	5	12.8	M1-55 כפר סבא - מזרח
-	1,700	2	5	14.1	M1-54 כפר סבא - אלקלעי
-	550	2	3	6.2	M1-53 כפר סבא - מרכז
696	2,320	2	6	17.0	M1-49 הוד השרון - ז'בוטינסקי
219	730	2	3	8.2	M1-10 מרכז תחבוזה גלילות
657	2,190	2	6	16.1	M1-11 תל אביב - רמת אביב
636	2,120	2	6	15.6	M1-12 תל אביב - אוניברסיטה
327	1,090	2	4	10.5	M1-13 תל אביב - מחנה אביב
1,986	6,620	2	11	30.8	M1-14 תל אביב - הירקון
1,071	3,570	2	8	21.3	M1-15 תל אביב - נמיר
1,941	6,470	2	11	30.1	M1-16 תל אביב - מרכז
825	2,750	2	7	18.1	M1-17 תל אביב - השלום
705	2,350	2	6	17.3	M1-18 תל אביב - יצחק שדה
1,044	3,480	2	7	22.9	M1-19 תל אביב - ההגנה
1,074	3,580	2	8	21.3	M1-20 תל אביב - קריית שלום
11,181	41,050				

חלק מהטבלה 3.10.6.2 עמוד 305 תסקיר השפעה על הסביבה



בחינת חלופות לתוואי





"תסקיר השפעה על הסביבה"

חלופות מאקרו לתוואי					
מס' החלופה	שם החלופה	מעבר ברמת השרון	מפלג דו-מפלסי בציר יבנה רמת השרון	אורך הנסיעה בקטע הקו	
חלופה 6.1 (נת"ע)	"ז'בוטינסקי"	רח' יבנה	לא	7100 מ'	
חלופה 6.2 (נת"ע)	"הפרדס"	רח' יבנה	לא	6700 מ'	
חלופה 6.3 (נת"ע)	"הפשוש"	שד' ביאליק	כן	7150 מ'	
חלופה 6.4 (נת"ע)	"דרך הים" - צפון	רח' הרב אורבוך	כן	7200 מ'	

Dmitry Mazo
architect

Tel. +972 3 5614626.

Fax: +972 3 5614625.

Mob. +972 52 2996814

18 Hahashmal st., Tel Aviv 65117, Israel

Moscow Mob. +7 985 9675715

www.dmazo.com

e-mail: dima@dmazo.com



לסיכום,

בהתאם להשוואת החלופות נמצא כי חלופה **חלופה 6.1 חלופת ז'בוטינסקי** עדיפה מהסיבות הבאות:

1. תוואי חלופה זו אינו מאריך את התוואי ביחס לחלופות הדרומיות המאריכות ב-1 עד 2 ק"מ (דרך מנחם ודרך הים, בהתאמה) והוא נותן שירות מיטבי לעיריית רמת השרון, לעיריית הוד השרון ותכנית מש/1 מבחינת פוטנציאל ביקושים בהתאם למודל ת"א.

1. בחלופה להוד השרון ורמת השרון (הדרומית) אין הארכה של הקו ויותר מכך, התוואי קצר יותר לנסיעה. דווקא התוואי הזה נותן "שירות מיטבי" לשתי הערים ע"פ ההחלטות של הועדות המקומיות. לשטחי תע"ש ניתן לתת שרות טוב גם מהתוואי הדרומי או להאריך את התוואי ע"מ לתת שרות לתע"ש. פוטנציאל הביקושים ע"פ המודל – בחלופה הדרומית כ-3,500,000 נסיעות נוספות לכל כיוון (קרי, 7,000,000 נסיעות) בחלופה הדרומית ע"פ מודל תל אביב.

DM

2. חלופה זו ממוקמת בקרבה רבה לאזורי הבינוי, התעסוקה והמסחר העתידיים של תמ"א 48, תוך שרות מיטבי לאזורי הבינוי, מסחר, פנאי והשכלה הקיימים של הוד השרון. (ברדיוס שירות של התחנה שהינו 800 מ').

2. כנראה בטעות שמדובר כחלופה הדרומית. נימוק זה בהחלט לא מצדיק את החלופה המופקדת אלא את החלופה המוצעת ע"י הועדה המקומית הוד השרון

DM

3. תחנת ז'בוטינסקי נותנת מענה לשכונות הקיימות בסביבתה, ולמתחמי ספורט, בידור ופנאי, מסחר ועתודה גדולה של שטחים למבני ציבור בעיר הוד השרון, ולכן עדיפה על חלופה 6.2.

3. בקרבת תחנת ז'בוטינסקי נמצאים בה"ס תיכון, ספורטן ומרכז מסחרי של 7,500 מ"ר. עתודת הקרקע למבני ציבור ברובה ממומשת למטרות אלה. בחלק הדרומי נמצא אזור תעסוקה נווה גאמן, מרכז מסחרי שונים ומוקדי עניין רבים נוספים.

DM

4. לתחנה זו קישוריות מיטבית למערכות תח"צ משלימות בהשוואה לחלופה 6.2. גישה לתחנות מהיר לעיר במרחק כ-100 מ'.

4. בתחנת ז'בוטינסקי בפועל עד לרציפים המרחק הינו כ-290 מ' מציר מהיר לעיר. לתחנה בדרך הים יתרונות רבים. קרבה אמיתית לציר מהיר לעיר ובנוסף במרחק של כ-200 מ' נמצא מסוף התחבורה הציבורית הראשי של העיר.

DM

5. אופן התחברות החלופה לגזע המרכזי, ברחוב יבנה שממערב לתעש, הינו המיטבי מבין כל החלופות, עקב זמינות קרקע טובה יותר להקמת מבנה המפלגים הדו קומתי באזור יבנה סוקולוב. **ולא מחייב הריסת מבנים בהשוואה לחלופות הדרומיות.**

5. בחלופה הצפונית של הועדה המקומית הוד השרון אין שינוי של המפלג מהחלופה המופקדת. בחלופה הדרומית ניתן להקים מפלג חד קומתי, ללא צורך בהריסת מבנים.

DM



6. חלופה זו משמרת את תחנת סוקולוב ברמת השרון שהינה בלב העיר ובעלת פוטנציאל ביקושים גבוהים וכל שינוי במיקומה יפגע בשירות העיר ברמת השרון.

6. בחלופה הצפונית של הועדה המקומית הוד השרון אין שינוי במיקום התחנה מהחלופה המופקדת. בחלופה הדרומית ישנו שיפור ניכר לשירות בעיר רמת השרון מבחינת מתן שרות לשכונות במזרח העיר – מורשה וכו'. העובדה היא שעיריית רמת השרון מבקשת את השינוי. DM

7. חלופה זו משרתת באופן המיטבי ביותר את תכנית מש/1 בה מתוכננים כ-30,000 יח"ד וכ-500,000 מ"ר שטחי תעסוקה ומסחר.

7. בחלופה הצפונית של הועדה המקומית הוד השרון אין שינוי במיקום התחנות בשטחי תע"ש מהחלופה המופקדת. בחלופה הדרומית ישנו שיפור ניכר בישימות התכנית ללא "מעבר התוואי" בשטחים בעלי זיהום גבוה. יחד עם זאת, ניתן לעלות את רמת השרות לתע"ש ע"י מערכות תחבורה תומכות. DM

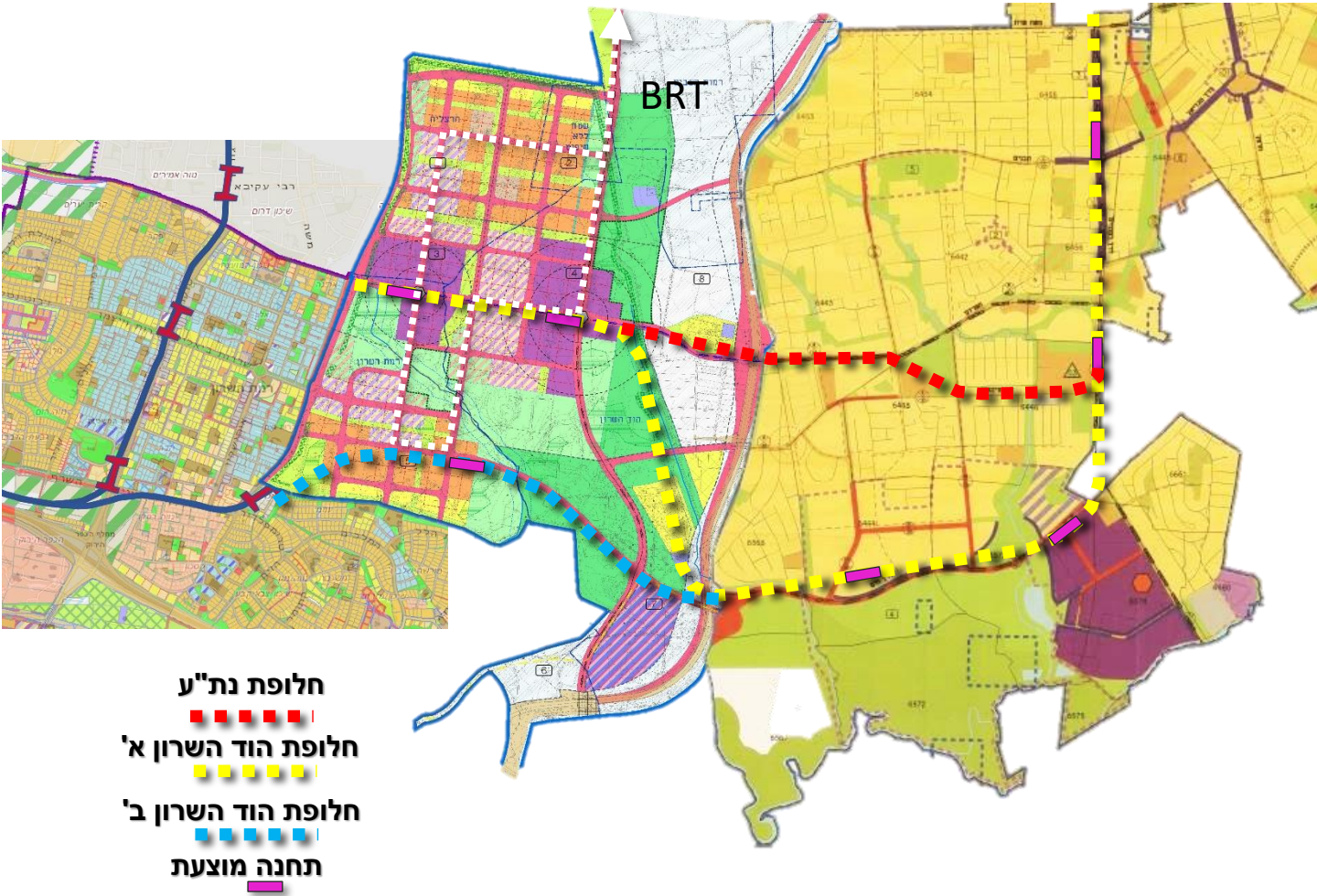
8. חלופה זו משרתת את שכונת רמת הדר הקיימת ואף תכניות לפיתוח עירוני כגון הר/1310/א' הכוללת כ-2,500 יח"ד.

8. החלופות דרך הים משרתות את כ-8000 יח"ד בדרום העיר, את מיליון מ"ר באזור תעסוקה נה נאמן, קניון שרונים (כ-60,000 מ"ר מסחר) ועוד מוקדים רבים. DM

סיכום הניתוח:

הסיכום בניתוח החלופות ע"י יזם התכנית הינו מגמתי ואינו משקף את המצב בשטח. בחירת החלופה נעשתה במטרה לתת שרות מיטבי לתע"ש ולהגיע לכפר סבא בתוואי הקצר ביותר. כל הנימוקים למתן השרות לעיר הוד השרון לוקים בחסר מכל היבט שנבחן.





מוצעות שלוש חלופות לבחינה ולהשוואה – החלופה המופקדת שהוכנה ע"י נת"ע, ושתי חלופות שהוכנו ע"י הועדה המקומית הוד השרון. למעשה, בכל החלופות של הוד השרון התוואי זהה בבואו מכפר סבא ועד לחציית כביש 4 צפונית למתחם "תע"ש מזרח".

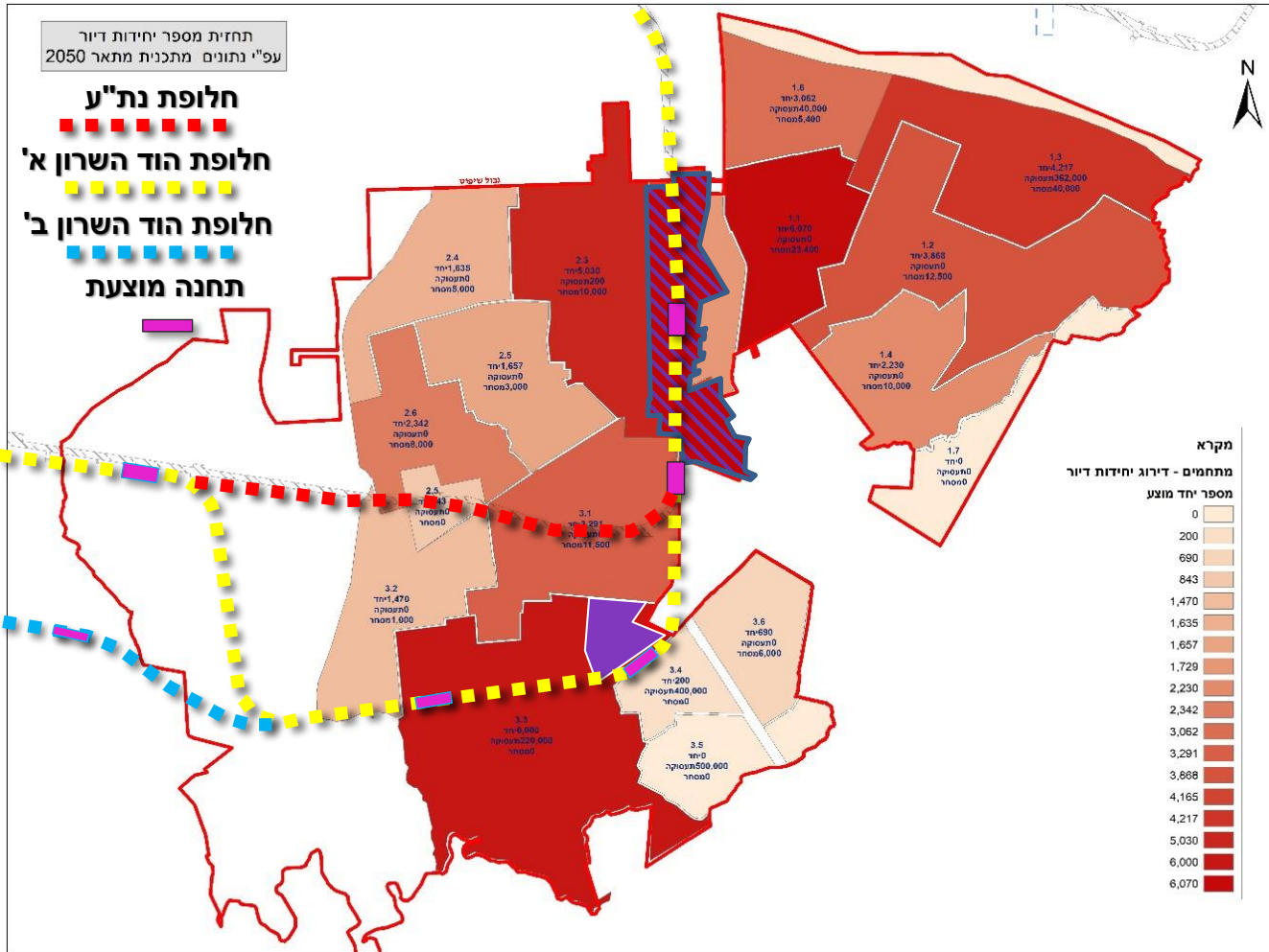
בשטחי תע"ש מוצעות שתי חלופות אך יובהר כי להוד השרון אין העדפה לתוואי כזה או אחר – הועדה המקומית תומכת בתוואי המוצע בחלופות או כל קו אחר שיהיה מקובל על מוסדות התכנון לשטחי תע"ש.

לשתי החלופות המוצגות לעיל יתרונות וחסרונות שונים והם לשיקול דעת המוסדות. לחלופה הדרומית המשותפת עם הועדה המקומית רמת השרון יתרון בולט במזעור החיכוך עם הקרקעות המזוהמות של תע"ש ושרות לדרום מזרח העיר רמת השרון. לחלופה הצפונית יתרון במתן שרות מיטבי לשטחי תע"ש בעתיד ובהנחה שהתכנית תתממש.

- התוואי המוצע ע"י הועדה המקומית הוד השרון הינו דרומה בדרך רמתיים עד לדרך הים ומשם מערבה עד לכביש 4.
- אין להוד השרון התנגדות לכל תוואי בשטחי תע"ש.

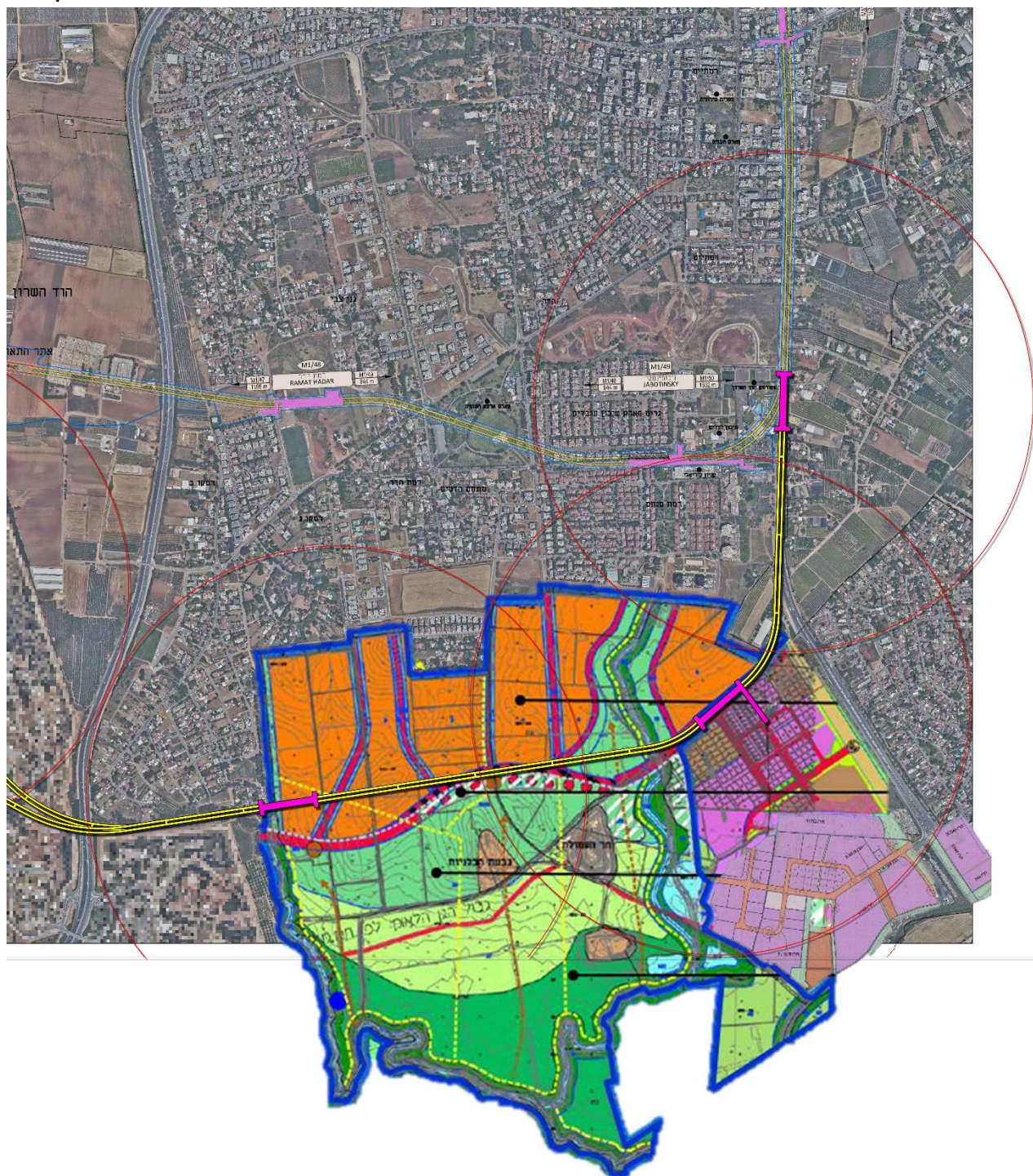


צפיפות מגורים ע"פ הר/2050 - תוכנית המתאר.



תכנית המתאר של העיר הוד השרון נמצאת בשלב ההפקדה בוועדה המחוזית. ע"פ התכנית מוצעים שני מוקדי תעסוקה ומגורים. האחד בצפון מזרח העיר – תכנית 1202 אשר כולל כ-4200 יח"ד וכ-400,000 לתעסוקה. השני בדרום מערב העיר – אזור תעשייה נווה נאמן עם כמיליון מ"ר של תעסוקה וכ-6000 יח"ד. בנוסף, נמצא בדרום מערב העיר שטח "תע"ש מזרח" שבו מתוכננות עוד כ-2000 יח"ד חדשות.

- באזור בו עובר התוואי הצפיפות דלילה מאוד
- ע"פ החלופה המוצעת ניתן שרות לכ-8000 יח"ד בדרום מערב העיר.



- התוואי המוצע יאפשר את מימוש התכנית הר/1400/2 א' והתכנית הר/1400/5 המאושרות כולל הרחבה ושידרוג של אזור התעסוקה נה נאמן הקיים.
- התוואי יאפשר בניית אלפי יח"ד בדרום מערב העיר.
- התוואי ייתן נגישות לפארק מטרופוליני.





מבט פרספקטיבי מדרום העיר לתוואי ופיתוח דרום מערב העיר

טבלת השוואת חלופות
ע"פ אמות המידע והביטים שנבחנו ע"י נת"ע

היבט	הקרטריון	החלופה המוקדמת 6.1. ז'בוטינסקי - נת"ע	החלופה המוצעת א - רח' עיריית הוד השרון	החלופה המוצעת א - רח' יבנה (רמה"ש - דרך הים - עיריית הוד השרון
הסביבה	ארכיאולוגיה ושימור	ל.ר.	ל.ר.	ל.ר.
	רעש	ממוקמת בקרבה לבניינים	אין בניינים בסביבת התוואי	אין בניינים בסביבת התוואי
	רעידות	התוואי עובר מתחת ל 17- מבנים ול 102-יח"ד. התחנה NATM מתחת ל 6-מבנים	אין בניינים בסביבת התוואי	אין בניינים בסביבת התוואי
	איכות אוויר	התחנה נמצאת בקרבת בנייני מגורים	אין בניינים בסביבת התוואי	אין בניינים בסביבת התוואי
	עודפי עפר	1,160,573 מ"ק	התוואי ארוך בכ 1.7-ק"מ על מנת לשרת את תע"ש השרון	התוואי ארוך בכ 600-מ'
	קרינה	ל.ר.	ל.ר.	ל.ר.
	הידרולוגיה	התחנה נמצאת על מובל ניקוז ראשי (נחל הדר (בתוך מי תהום ונדרשת שאיבה של כ 3-מיל ימ"ק מים	התוואי עובר בתחום אזורי מגן ב י-ג של 3 קידוחים לא פעילים. מגבלות הניתנות לביטול מול משרד הבריאות	התוואי עובר בתחום אזורי מגן ב י-ג של 3 קידוחים לא פעילים. מגבלות הניתנות לביטול מול משרד הבריאות
הקשרים העירוניים והתכנון האורבאני	צפיפות עירונית	צפיפות נמוכה. האזור מבונה ולא מיועד לציפוף	האזור מיועד לפיתוח בצפיפויות גבוהות.	האזור מיועד לפיתוח בצפיפויות גבוהות.
	שירות מוקדי מגורים ותעסוקה	לא נותן שרות למוקדי תעסוקה ונותן מעט שירות למגורים	שרות לכמיליון מ"ר א.ת. נוה נאמן ולכ 6000-יח"ד	לא משרת את מש/1 - תע"ש
	נגישות לציבור	נגישות נמוכה לתחנת רמת הדר	נגישות טובה לכל התחנות לאחר השלמת הפיתוח	נגישות טובה לכל התחנות לאחר השלמת הפיתוח
יישומיות וכדאיות	פגיעה חזויה במבנים	התוואי עובר מתחת ל 17- מבנים ול 102-יח"ד. התחנה NATM נבנית מתחת ל 6- מבנים	אין בניינים בסביבת התוואי	אין בניינים בסביבת התוואי
	קונפליקטים	אין קונפליקטים	אין קונפליקטים - מבנה המפגלים ע"פ התכנון	אין קונפליקטים - אין צורך. מבנה המפגלים דו-מפלסי
הנדסה	תנאי הקרקע	תחנה עוברת על מובל ניקוז ראשי ובמי תיהום	אין קשיים מיוחדים	אין קשיים מיוחדים
	התאמה תפעולית	ל.ר.	ל.ר.	ל.ר.
	שלביות ביצוע	ל.ר.	ל.ר.	ל.ר.



סיכום בחינת החלופות:

מניתוח החלופות עולה כי החלופה המועדפת הינה החלופה המוצעת א' – רח' יבנה (רמה"ש) - דרך הים – עיריית הוד השרון. בחלופות "דרך הים" ניכר שיפור של השרות למוקדי פיתוח משמעותיים בעיר ואפשרויות העצמת הבנייה ע"פ ההוראות של המועצה הארצית לתכנון ובנייה ובהתאם לתמ"א/70 שבהכנה. אין בחלופות אלה פגיעה בבניינים קיימים ואין בהן מורכבות הנדסית מיוחדת. החיסרון הבולט בחלופות אלה, הינו הארכת הקו.

החלופה המופקדת לוקה בחסר בהיבטים רבים וביניהם: שרות למוקדי מגורים ותעסוקה, נתוני צפיפות מגורים ומבחינות סביבתיות שונות. בנוסף קיימים קשיים הנדסים בהקמת תחנת ז'בוטינסקי אשר נמצאת על התוואי של מובל הניקוז הראשי (נחל הדר) באזור מונמך מבחינה טופוגרפית ובתוך מי התהום. שיטת בניית התחנה הינה "כרייה (NATM) "השיטה ש"עקב אכילס" שלה זו שאיבת מים ובתחנה זו מדובר על היקפים גדולים של כ- 3,000,000 מ"ק.

התחנה נבנית מתחת ל-6 בנייני מגורים משותפים והתוואי עובר מתחת ל-17 מבנים לאורך רח' ז'בוטינסקי.

ע"פ הניתוח הכלכלי, תוספת העלות בגין הארכת הקו מהווה השקעה כדאית למינוף פיתוח אלפי יחידות הדיור ומאות אלפי מטרים רבועים של התעסוקה בדרום מערב העיר.

מדיניות המועצה הארצית המוצהרת בתמ"א/70 מחייבת להתחשב בפוטנציאל הפיתוח סביב התחנות. המדיניות מוצגת להלן.



12. תמ"א/70 : תכנית מתאר ארצית למרחב מערכת המטרו במטרופולין ת"א

מטרת הדיון : דיון במתן הוראה על עריכת תמ"א

החלט:

- א. המועצה הארצית לאחר שהוצגו בפניה הרקע והנחיצות בקביעת מדיניות כוללת לפיתוח מרחב מערכת המטרו המקודמת במסגרת תכניות לתשתית לאומית, ובתוקף סמכותה לפי סעיף 50 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 מורה על עריכת תמ"א/70- תכנית מתאר ארצית חלקית למרחב מערכת המטרו במטרופולין תל אביב.
- ב. מטרת התכנית הינה להתוות את מדיניות התכנון האורבני והעצמת הפיתוח וההתחדשות העירונית סביב תחנות המטרו המתוכננות ומתחמי הדפו תוך קביעת הנחיות והוראות, זאת על מנת לאפשר העצמת הבניה הנובעת מהקמת מערכת הסעת ההמונים, יישום עקרונות תכנון מוטה תחבורה ציבורית, ייעול השימוש בקרקע ובכך להעצים את השימוש במערכת הסעת ההמונים.
- ג. כרקע להכנת התכנית יבחנו, בין היתר, הנושאים הבאים:
 1. לימוד התכניות למערכת המטרו למטרופולין תל אביב המקודמות כתכניות לתשתית לאומית.
 2. מדיניות הפיתוח והמגמות הקיימות בעולם בנוגע לתכנון מרחב תחנות הסעת המונים.
 3. סקירת מקרי בוחן רלוונטים בעולם לבינוי מעל מתחמי דפו.
 4. סקירה וניתוח של מרחב תחנות המטרו במטרה לזהות הזדמנויות עירוניות וכלכליות ובכלל זה:
 - תכניות גובלות ושימושי קרקע גובלים בסביבת התחנה (תכניות כוללניות, מפורטות ובהכנה).
 - מדיניות התכנון של הועדות המחוזיות תל אביב ומרכז ושל הועדות המקומיות הרלוונטיות.
 - בחינת שלד עירוני, קשרים וממשקים תחבורתיים.
 5. היבטים כלכליים ושמאיים.
- ד. התכנית תכלול:
 1. הגדרת תחומי העצמה סביב תחנות המטרו וסימון מרחבי הפיתוח סביב התחנות.
 2. קביעת הוראות והנחיות להעצמת בניה הנובעת מהקמת מערכת הסעת ההמונים.
 3. קביעת הנחיות לפיתוח רשת תנועה להגברת קישוריות מערכת המטרו לסביבתה ולאמצעי תחבורה משלימים.
 4. קביעת הוראות להכנת תכניות מקומיות במרחב התחנות.
 5. התמ"א תהיה מפורטת בכל הקשור לבינוי מעל ובסביבת מתחמי הדפו המשרתים את קווי המטרו.
- ה. הרכב ועדת העורכים לתכנית יכלול את נציגי מנהל התכנון (יו"ר), משרד התחבורה, משרד האוצר ורשות מקרקעי ישראל. נציגי נת"ע יוזמנו באופן קבוע לדיונים.
- ו. הולנת"ע תשמש כועדת ההיגוי לתמ"א.

אוהד כהן
מזכיר המועצה הארצית לתכנון ולבניה

זאב זילכין
נ לתכנון ולבניה



