

14.6.2022

לכבוד  
מר שלומי הייזלר  
יו"ר הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של מתחמים מועדפים לדיור ולפיתוח מוטה תחבורה ציבורית

הנדון: תמל/ 1088 – כפר סבא צפון  
התנגדות מטעם אדם טבע ודין

מוגשת בזאת התנגדות מטעם "אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנת הסביבה" (להלן: "המתנגדת"), לתמ"ל 1088 – "כפר סבא צפון – שכונת המוביל" (להלן: "התכנית"). המתנגדת הינה גוף ציבורי מוכר לצורך התנגדות לפי סעיף 100 לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה 1965 (להלן: "החוק"). נימוקי ההתנגדות יפורטו בקיצור המתחייב והמתנגדת שומרת על זכותה להרחיב בנוגע להיבטים התכנוניים והמשפטיים בעת הדיון בהתנגדויות.

**כללי**

המתנגדת מבינה את הצורך בפיתוח באזורי הביקוש ואף רואה בחיוב את הציפוף המוצע, את עקרונות העירוניות המבוטאים בערוב שימושים ועוד. ואולם מיקומה של התכנית אינו עולה בקנה אחד עם עקרונות לפיתוח ראוי במדינה, בה השטחים הפתוחים במרכז הארץ מועטים ומאויימים ונדרשת התמקדות בהתחדשות עירונית ובתכנון משולב תחבורה מקיימת. התכנית אינה מאפשרת תכנון מסוג זה עקב ריחוקה מצירי הסעת ההמונים המתוכננים בעיר. ועוד, גם אם המרחב הבנוי המוצע הינו בעל איכויות, הרי שחוצה אותו הרצועה של המוביל הארצי, המנתקת את שני חלקיו האחד מהשני. חסרון מרכזי נוסף הינו הפיתוח על שטחים חקלאיים וכן פגיעה במסדרון האקולוגי הארצי.

לעמדת המתנגדת, אין לתכנן עוד שכונות מגורים על שטחים פתוחים/חקלאיים, במיוחד במרכז הארץ, וכמו כן אין לתכנן עוד פיתוח כה מסיבי במנותק ממערכות הסעת המונים.

אישור המשך קיומה של הוועדה למתחמים מועדפים לדיור תורץ ע"י הסבתה לקידום תכניות להתחדשות עירונית, תכניות לחברה הערבית וכן תכניות שתהיינה בתכנון משולב תחבורה ציבורית. בעקבות כך שמה שונה ל"הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של מתחמים מועדפים לדיור ולפיתוח מוטה תחבורה ציבורית", אולם תכנית זו מנוגדת לכל עקרונות התכנון הראויים הללו ומקדמת תכנית הפוגעת בעיר הקיימת מבחינה חברתית וכלכלית, בתושביה הקיימים והעתידים ובסביבה ברמה ארצית, בדגש הגברת התלות של תושבי העיר ברכב הפרטי וצמצום קריטי של המסדרון האקולוגי.

**להלן נימוקי ההתנגדות:**

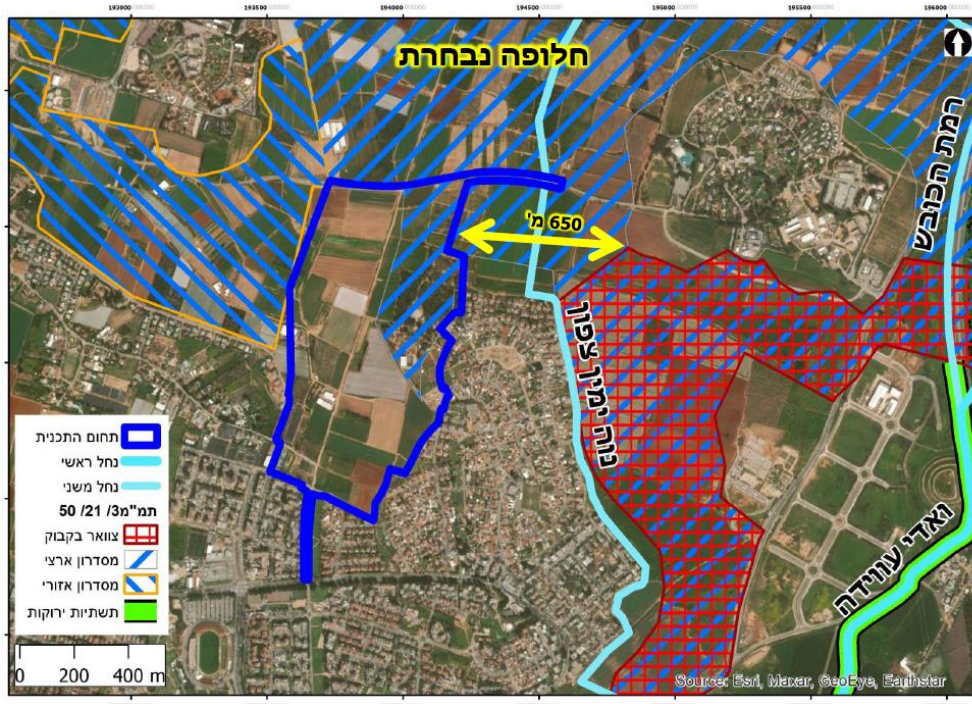
**כיווני פיתוח בכפר סבא – תכנית המתאר**

- תמל/ 1088 הינה תכנית לתוספת של 3,800 יחידות דיור וכן 400 יח"ד בדיור מיוחד בשטח של כ 755 דונם בצפונה של כפר סבא. בנוסף, מתוכננים שטחי מסחר ותעסוקה. אולם אלו אינם כלולים לא בהתניות לביצועם או בשלבויות התכנית. כאמור לעיל, בניגוד לעקרונות התכנון הרווחים והמקובלים כיום, ביניהם ציפוף, התחדשות עירונית ומילוי השטחים הפנויים (מילואות) בערים הקיימות, התכנית פורסת בינוי חדש כמעט במנותק מהעיר, בהמשך לשכונות שכבר כיום אינן מקושרות למרכז העיר באופן ראוי ומרוחקות מהסעת ההמונים העוברת בו.

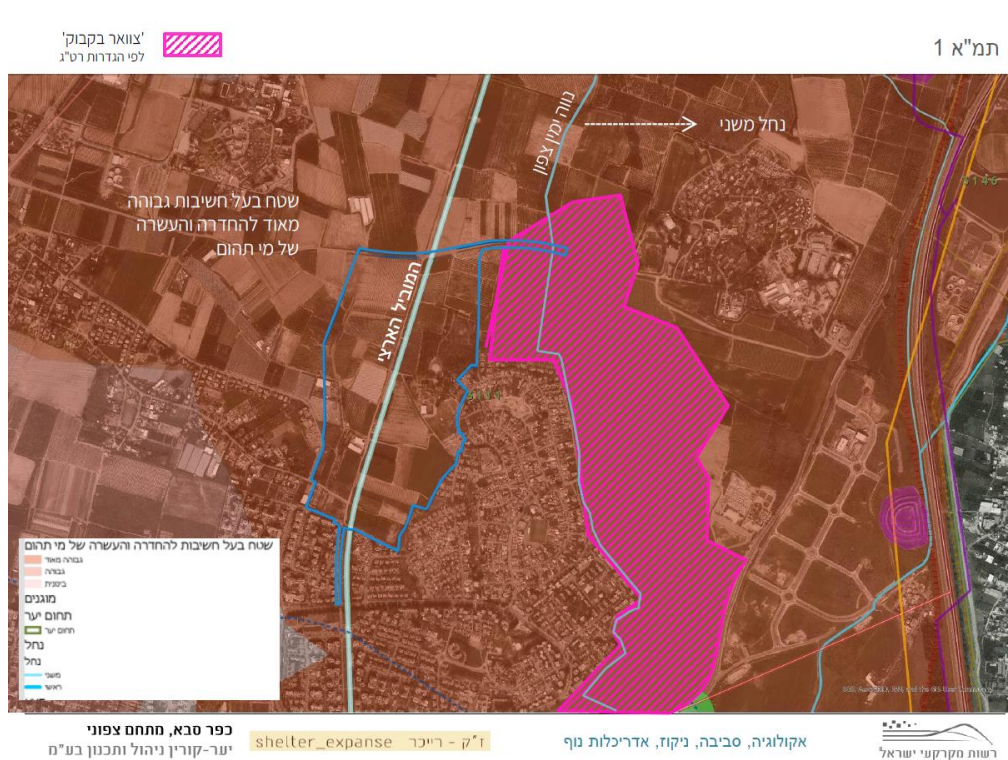
- לכפר סבא, עיר מרכזית בשרון, מופקדת מזה כמה שנים תכנית מתאר כוללנית, אולם זו טרם אושרה. התכנית, על ההתחדשות העירונית המודגשת בה, לא תוכל להתממש אם כל מאמצי הפיתוח יופנו להקמת השכונה הגדולה החדשה. ביצוע תכנית זו מחייב תשתיות רבות, לא רק תשתיות חשמל, מים וכד' אלא גם השקעה עירונית אדירה במוסדות ציבור ובשטחים פתוחים. נראה כי הלקח מהקמת השכונות "הירוקות" במערב כפר סבא לא נלמד. שכונות אלו מתפקדות היום כשכונות פרווריות, אשר הקשר ביניהן למרכז העיר חלש ביותר. רבים ממוקדי הפיתוח העירוניים החדשים מוקמים בהם וההתחדשות העירונית, כמו גם פיתוח בינוי במילואות בעיר, אינו מתקדם בשנים האחרונות.
- תוכנית מושא התנגדות זו, גרועה מהשכונות הירוקות בכפר סבא, שכן הן צמודות לנתיב ראשי בעיר, רח' בן יהודה, המשמש כניסה/יציאה על כביש 4, ואילו התכנית המוצעת ממוקמת מעבר לשכונות קיימות, שכבר כיום אינן מקושרות באופן רגלי או ע"י תחבורה ציבורית ראויה למרכז העיר.
- חיזוקה של העיר ומרכזה אמור להיות השיקול המרכזי בפיתוח במרחב זה. התכנית הינה "נטע זר" בעיר, בה רב הפעילות היא במרכז העיר. עקב המרחק הגדול ממנו והעדר קשר למערכות הסעת ההמונים שמאושרות ואף מבוצעות כיום ברחובה הראשי - הן "מהיר לעיר" והן קו המטרו (הכולל 4 (!) תחנות על רחוב ויצמן), המלווה בתמ"א 70, לפיה מתוכנן בינוי מסיבי בלב העיר. זהו הבסיס לתכנון שיכול לשרת עוד עשרות אלפי תושבים באופן הראוי. בניית שכונה כה גדולה במנותק ממערכות אלו הינה בבחינת דרדורה של העיר, מעשה חלם.
- במקום לחזק את העיר הקיימת, התכנית מתוכננת לפי עקרונות התכנון הארכאיים של בנייה על שטחים פתוחים, מנותקת מצירי תחבורה מקיימת ויוצרת פרוור שינה אופייני לשנות ה-90. לפיכך, גם אם בהוראות התכנית הוטמעו עקרונות תכנון ראויים (הלקוחים בחלקם מ"שכונה 360"), הרי שאין בכל כדי לכפר על מיקומה של התכנית.
- החלופות קיימות – אם זה פיתוח בשטחים מצפון לרח' בן יהודה, התחדשות עירונית מסיבית או תוספות מגורים באזורי התעסוקה, תכנית שכבר מקודמת ככל הידוע לנו. עוד מקודמות תכניות רבות להתחדשות עירונית, ביניהן תכניות לאלפי יח"ד כמו לב העיר, מסביב לצירים העיקריים במסגרת תמ"א 70. תכנית זו סותרת לאפשרות לממש באופן ראוי תכניות אלו ודינה להיגנז.

### המסדרון האקולוגי

- המתנגדת מודעת לכך ששטח התכנית סומן כאופציה לפיתוח במסגרת התכנית האסטרטגית לדיור באופן הפוגע עוד יותר מהמתוכנן במסדרון האקולוגי וכי פגיעה גדולה יותר בצוואר הבקבוק נמנעה ע"י התכנון המוצע. למרות זאת, אין בכך כדי לבטל את הפגיעה הצפויה.
- כפי שניתן לראות בשקופית המובאת להלן מתוך המצגת שהוצגה בותמ"ל בעת הדיון בהפקדת התכנית מיום 4.1.2022, עקב התכנון להרחיב את כביש 5503, לא רק שהבינוי עצמו פוגע במסדרון האקולוגי, אלא גם צוואר הבקבוק המסומן בתמ"מ 50/21/3 נפגע וקטן אף הוא :



- כלומר, הרחבת הכביש מסבה נזק רב לא רק לעיר עצמה ולצורך בהעברת הציבור לתחבורה מקיימת והפסקת תלותו ברכב פרטי, אלא גם פוגעת בצוואר הבקבוק של המסדרון האקולוגי הארצי ומעמידה בסכנה את תפקוד המסדרון.
- כך בשקופית נוספת מתוך המצגת לעיל:



- המעבר האקולוגי המתוכנן אינו בבחינת מענה מספק. ניתן לראות בהוראות התכנית המובאות להלן כי למעשה מובטח מעבר אקולוגי אחד בלבד ואילו המעברים האחרים אינם מובטחים (סעיף 4 (ז)).

- עוד ניתן לראות כי הרוחב המעבר הינו 10 מטרים בלבד, לעומת המעבר האקולוגי על כביש 1 שרוחבו כ 50 מטרים!

#### 4. מעברים אקולוגיים :

- א. פיתוח דרך 5503 יכלול הסדרת מעבר אקולוגי מקורה בקטע הכביש באזור המסומן בנספח התנועה וכך שיתאפשר חדירת אור טבעי לקרקע, ככל שניתן.
- ב. מיקומו המדויק של המעבר יקבע לעת התכנון לביצוע ובתיאום עם רט"ג.
- ג. המעבר ימוקם על פני הקרקע כאשר מקטע דרך 5503 יחלוף מעליו.
- ד. מידות נטו של המעבר האקולוגי במקטע הנחל יהיו לפחות 10 מטר רוחב ו-4 מטר גובה.
- ה. המעבר יכלול אמצעים טבעיים למניעת מעבר כלי רכב מכל סוג למעט אופניים. מסלול מעבר אופניים יוגבל לצד אחד בלבד ויופרד באמצעות בולדרים משאר שטח המעבר.
- ו. לא תאושר התקנת תאורה בשטח המעבר האקולוגי.
- ז. תוסדר תשתית חשמל במעבר האקולוגי לשימוש אמצעי ניטור בע"ח ומעקב בלבד.
- ח. עבודות תחזוקה, ככל שיידרשו בכביש 5503 בסביבת המעבר האקולוגי יתואמו ויפוקחו על ידי רט"ג או מי מטעמם.
- ט. הרחבת הכביש, ככל שיידרש, תחייב עדכון של הסקר האקולוגי ואישור ממצאיו על ידי רט"ג.
- י. יתוכננו שני מעברים נוספים על בסיס מעבירי מים למעבר חיות קטנות ומיקומם יקבע בתיאום עם רט"ג.

- בתקופה זו הוכרה חשיבותם של המסדרונות האקולוגיים כחלק חיוני בהערכות למשבח האקלים, ע"י הבטחת מעבר המינים ושלמות בתי הגידול, בין היתר. המסדרון תלוי כמובן בחיבור ראוי בין שטחים פתוחים נרחבים יותר – וככל שהמסדרון רחב יותר, כך מובטח החיבור בין אלו.
- ונדגיש, גם אם הרצף בנוי משטחים חקלאיים ולא משטחים המוכרזים כשמורת טבע או גן לאומי, הרי שיש להם חשיבות רבה אקולוגית לשמירת מגוון המינים ושלמות בתי הגידול.
- כך, סותרת התכנית לכל הפעילות העכשווית של מנהל התכנון להגדרת מסדרונות אקולוגיים במחוזות חיפה (תמ"מ 20/6) וכמובן במחוז מרכז (תמ"מ 50/21/3). התכנית לבנות על מסדרון אקולוגי ועוד לצמצמו ע"י הרחבת הכביש בצוואר הבקבוק שלו מעידה על חוסר הסבירות שבהמשך קיומה של הותמ"ל, הממשיכה לקדם תכניות הסותרות למאמצי מנהל התכנון לפתח את הארץ באופן שיקנה לנו חוסן אקלימי בשנים הבאות.

#### הרחבת כביש 5503 ותמ"א 42

- כאמור, הפגיעה במסדרון ע"י הבינוי צומצמה לעומת גרסה מוקדמת יותר של התכנית, אולם הרחבת כביש 5503 מקטינה או מבטלת פעולה זו. הכביש, שכיום הינו דו מסלולי עם נתיב לכל כיוון ואינו מואר, משמש ציר תנועה משני באזור ומקשר בעיקר בין ניר אליהו, בית ברל והיישובים הסביבה, בואכה כביש 554.
- הרחבת הכביש לרוחב 30 מטר, שצפוי להוביל תנועה מסיבית במשך כל שעות היממה, יפגע במרחב ערכי זה. בינוי כה מסיבי לצידו, הן של שכונת יוספטל והן של השכונה המוצעת, יגרום לשינוי כל המרחב הפתוח ששמר על אופי כפרי והוגדר כבעל "ערכיות גבוהה" במסמך הסביבתי לתכנית וכאמור יפגע אנושות במסדרון האקולוגי.

- התחזיות לתנועה בו לפי הבה"ת אינן משקפות את המצב לאשורו וזאת עקב תכנון בלתי מספק ובלתי מובטח בכלל של התחבורה הציבורית. מן הסתם, אם תאוכלס השכונה ללא מתן מענה ראוי של תחבורה ציבורית, כזה שלא ניתן לצפות לו עקב הנתונים שיובאו בהמשך, השימוש ברכב הפרטי יוותר גבוה והשימוש בכביש יהיה מסיבי לכל אורך שעות היממה.
- תמ"א 42, תכנית שקודמה מזה שנים, טרם אושרה ע"י הממשלה אך אמורה להוביל את תכנון התחבורה היבשתית לאחר אישורה ע"י המועצה הארצית, אינה מסמנת דרך זו כדרך ארצית! רק מכביש 554 עד כביש 4 מסומנת דרך ארצית 541 ואילו חלק זה של הדרך אינו ברמת התכנון המופקדת בתכנית זו!
- מדובר בסתירה נוספת של התכנון בותמ"ל אל מול תכניות ארציות ומחוזיות, שנערכות מזה שנים בראיה כוללת, תוך נסיון להבטחת פיתוח נכון של השטחים הפתוחים שנותרו במדינה.

#### **הפגיעה בשטחים הפתוחים**

- חשיבות השטחים הפתוחים, ביניהם השטחים החקלאיים, בעיקר במרכז הארץ, היא בעלת כמה ראשים. הראשון, כאמור לעיל, הוא כי שטחים אלו הינם חלק מרצף השטחים פתוחים היוצרים את המסדרונות האקולוגיים, המבטיחים את המשך קיומנו כאן באופן שוטף ע"י מעבר המינים, האבקה, עמידות המינים וכד'. השני הוא חוסן אקלימי וחוסן של אספקת מזון מקומי, אחד האמצעים כנגד הפגעים הצפויים עקב משבר האקלים. השלישי הוא צביון הארץ והאפשרות לקשר הכה חשוב בין האוכלוסיה לנוף המקומי. הרביעי הוא שמירת יישובים ושטחים על צביונם החקלאי בכל שטחי המדינה, לרבות באזור המרכז, ומניעת הפיכתם לשטחי נדלן, תוך מתן אפשרות למגזר החקלאי להמשיך באורח חייו.
- התכנון המוצע אינו עומד בעקרונות השמירה על השטחים הפתוחים. הפגיעה בשטחים אלו, שכאמור הוגדרו כבעלי ערכיות גבוהה ברובם במסמך הסביבתי שנערך לתכנית, אינו ראוי, סותר לתכנון מוטה חוסן אקלימי ולתכנון סביבתי-חברתי.
- יש לציין כי במידה והיה נערך לתכנית תסקיר השפעה על הסביבה או מסמך סביבתי לפי הנחיות תמ"א 1, הפגיעה היתה מפורשת ומוצגת באופן ברור הרבה יותר, גם לפני חברי מוסדות התכנון וגם לפני הציבור. עוד היו נדרשות חלופות ובדיקה של חלופת אפס – מה שהיה מציג את תמונת המצב האמיתית והמלאה במקרה זה ומוביל, לדעת המתנגדת, לביטול התכנית.

#### **העדר "פיתוח מוטה תחבורה ציבורית" – כשם הוועדה**

- התכנית אינה עומדת בדרישות לתכנון משולב תחבורה ציבורית. לעמדת המתנגדת זהו אופן התכנון העירוני הנדרש בכל הארץ, בדגש הערים. כאמור, שם הוועדה אמור היה לשקף את פעילותה וחתימתה ליישום אופן תכנון זה אולם תכנית זו אינה עונה על כך, בלשון ההמעטה.
- ככל הנראה, הבה"ת נערך לפי ההנחיות הקיימות. המתנגדת פועלת למתן הנחיות לפי יעד פיצול ייעודי ולא תוצאתי. במקרה זה, עורכי תכנית התנועה היו חייבים במתן תשובות להשגת יעד פיצול של כ 60-70% שימוש בתחבורה מקיימת, לפי יעדי הפיצול שפרסם משרד התחבורה בדצמבר 2021. לצערה של המתנגדת, מסמך זה אינו מחייב ומנהל התכנון טרם אימץ הנחיות אלו. אולם, גם ללא יעד פיצול שאפתני, התמונה העולה מתוך הבה"ת ותכנון התנועה היא של הפסד ענקי של זמן ועלות לכל התושבים העתידיים והקיימים.

- מסקנות הבה"ת, המצורפות בהמשך, נוגעות בכשלים העיקריים של תכנית זו – העדר קשר להסעת המונים, הסתמכות על הרחבת כביש לשם העברת התנועה ברכב הפרטי, הסתמכות על הארכת נת"צים והגברת תנועת האוטובוסים ע"י הארכת קווים – כל הפעולות שאינן מותנות בתכנית, אינן חלק מהתכנון המקודם בה ושגם אם ימושו יום אחד, הרי שזה לא יהיה בסנכרון עם הבינוי ולא יספק לתושבים את הנדרש – תחבורה מקיימת.
- כאמור, לפי עקרונות של תכנון משולב תחבורה מקיימת התכנית לא היתה יכולה כלל להמשיך ולהיות מקודמת. כך מתוך מצגת התכנית בותמ"ל:

## סיכום

- תחבורה ציבורית ואמצעים לא ממונעים:
  - מתחם הפרויקט כולו מצוי בטווח סביר להליכה, בעוד שחב העיר כפר סבא מצויה בטווח סביר לרכיבה באופניים
  - הפרויקט אינו עושה שימוש משמעותי במטר/רכבת. עם זאת נדרשת תשתית שרות אוטובוסים לתחנות על מנת לעודד את השימוש באמצעים אלה.
  - קווי האוטובוס המקשרים בין המטר והאזור התעשייה בכפר סבא לפרויקט בעלי ביקוש רב ומומלץ לתכנן אותם מעבר לשמונה קוויים בשעה
  - קו המטר והמטרות את כפר סבא בעל מספיק מקומות על מנת לענות על הביקוש לנסיעות אל כפר סבא וממנה
  - התחבורה הציבורית המתוכננת לשנת היעד מספקת לפרויקט נגישות טובה בעיקר לשכונות הסמוכות בעיר, כמו גם לכל העיר כפר סבא, רוב רעננה והוד השרון
- רכב פרטי:
  - למעט החיבורים הישירים של הפרויקט לרחוב בן יהודה, הפרויקט אינו משיפע באופן משמעותי על רמות השיחה בדרכים
  - עם זאת, בהתאם לבדיקת הצמתים המפורטת, מומלץ לכצע שינוי גיאומטרי בחלק מהצמתים בסביבת הפרויקט ותיאום בין הרחובים

32

המוסד ותכנון תחבורה בע"מ  
 Transportation Engineering and Planning Ltd.

כפר סבא, מתחם צפוני  
 ישר-קורין ניהול ותכנון בע"מ

תוצאות בה"ת  
 רשות מקרקעי ישראל

- ראשית, הקשר לעיר בשבילי אופניים הינו בבחינת פתרון חלקי ביותר. לא כל האוכלוסיה משתמשת באמצעי זה ובודאי שלא לכל יעד. חיוב סלילת שבילי האופניים כחלק מהכבישים לפי הוראות התכנית נכון אך אין כל המשכיות של שבילים אלו מחוץ לתכנית אל מרכז כפר סבא.
- שנית, תשתית שרות האוטובוסים אינה מובטחת – הנת"צים אינם מחייבים, אין כל תאום עם תכנית משרד התחבורה לקווים כאן או הבטחה שאלו יהיו יעילים וכן הקמת המסוף אינה מובטחת. ועוד, במסמך מוזכר נת"צ בבן יהודה ואילו במציאות מדובר על כביש בן 2 נתיבים בחלק זה של העיר ללא נת"צ.
- לכל הפחות, במידה ואכן התכנית תאושר, יש להטמיע בה תנאים מחייבים לתחבורה הציבורית הראויה – חובת פיתוח הנת"צים כרשת, התניית היתרי בנייה בתכנית מפורטת לקווי האוטובוס המוגברים והתניית היתרי האכלוס הראשוניים בתחילת הפעלתם.
- המתנגדת פיתחה בין השנים 9-2018 כלי מדידה לתכנון משולב תחבורה ציבורית, אחריו הוציא מנהל התכנון את התבחינים לבדיקת תכניות, בשיתוף משרד התחבורה, משהב"ש ורמ"י. למותר לציין כי התכנית אינה עומדת בתבחינים אלו.

- גם אם בוחנים את התכנון לפי התבחינים שמנהל התכנון הוציא בעצמו, הרי שהתכנית אינה ראויה להיקרא "תכנית מוטת תחבורה ציבורית". כך להלן:
  1. ראייה מרחבית – התנאי הוא הצמדת 25% לפיתוח קיים והתכנית עומדת בכך, גם אם יש שטחים שנדרש היה לפתחם עוד לפני. יש חיבורים לכבישים קיימים אולם כמות יח"ד אינה מבטיחה שאלו יספיקו. חלק מהחיבורים הם לכבישים שכונתיים, שלא בטוח כלל כי יוכלו לקלוט את התנועה העתידית.
  2. תפקוד מרחבי – מרחב ציבורי קיים ומתוכנן באופן איכותי.
  3. רשת הליכה – קיימת.
  4. ערוב שימושים והממשק בין הבינוי לרחוב – קיים.
  5. עידוד רכיבה – קיים ואף כלול בהוראות התכנית.
  6. תכנון מוטה שימוש בתח"צ – התכנית אמורה להיות על רקע תכנית התח"צ, אולם התוספת של תנועת אוטובוסים אינה מענה לכך. הבסיס לתכנון כזה הוא תכנון מסביב לקווי הסעת ההמונים, כמו בתמ"א 70. גם לפי הפרוט, 60% מהאוכלוסיה אמורה להיות במרחק הליכה של עד 400 מטר מקו עורקי/BRT/ עורקי מהיר – מה שרחוק, תרתי משמע, מתכנית זו.
  7. ממשקים, קישוריות והמשכיות – אין כל תכנון שמראה קישוריות לקווים קיימים או חדשים אלא סכמה שאינה מצויינת כלל לקווים ולא ברור כלל מה עמדת משרד התחבורה בנוגע לכך.
  8. ציפוף סביב מערכות הסעת המונים - ברי כי תכנית זו נופלת במענה.
  9. מוקדי תחבורה ציבורית – ברור כי תכנית זו נופלת במענה.
  10. הקצאת קרקע לתשתיות תח"צ – ברור כי תכנית זו נופלת במענה – המסוף והנת"צים הם בבחינת "ציור" ואינם מחייבים או מובטחים.
  11. מדיניות חניה מחמירה – ברי כי תכנית זו נופלת במענה זה. לא רק שהתקן "רגיל" יש גם הרבה מאד חניות לאורך הכבישים.
  12. תעדוף בזכות הדרך – ראו סעיף 10 לעיל.
- בעוד התכנית עומדת בחלק מהתבחינים של מנהל התכנון – ברי כי החלק החסר במענה לתבחינים קשור למיקום השכונה והקשרה העירוני ולא זה הפנימי.
- בהתאם לכלי המדידה של המתנגדת, הכולל התייחסות נרחבת יותר למדדים כמותיים ואף שלביות, התכנית אינה יכולה להיקרא תכנית משולבת תחבורה ציבורית. להלן קיצור כלי המדידה:

קטגוריה	מה נמדד <sup>2</sup>
נגישות לתחבורה ציבורית יעילה (תנאי סף)	הימצאותה של תחנת תחבורה ציבורית יעילה במרחק הליכה של עד 500 מטר מרוב המבנים
	אמצעי תחבורה ציבורית למוקדים אחרים כל 12 דקות ומטה
	אמצעי תחבורה ציבורית לסביבה הקרובה כל 12 דקות ומטה
	התניית הוצאת היתר בנייה באישור דו"ח תפעולי לתחום התכנית
צמצום הצורך בנסיעות (35 נקודות)	ריבוי ייעודי קרקע בנויים בשטח התכנית (10)
	שיעור הבניינים בפרויקט בהם מותרים לפחות שני שימושים עיקריים שונים (10)
	חיבור למרקם הבנוי הקיים (5)
	צפיפות מגורים (5)
	תמהיל יח"ד (5)
עידוד תנועה לא ממונעת (30 נקודות)	קישוריות (5)
	רוחב מינימלי של מדרכה (3)
	הוראות לנטיעת עצים (3)
	חזיתות מסחריות מחויבות לאורך ציר תחבורה ציבורית (3)
	מספר דרכי גישה לחניות ל-100 מטר ברחוב (3)
	מרקמיות (3)
	שביל אופניים מגיע לתחנה יעילה (3)
	קרבת המבנים לרשת שבילי אופניים (3)
	חניית אופניים בתחנה יעילה (3)
	הוראה בדבר הגבלת גובה גדרות לאורך גבולות המגרשים הפרטיים ורשת ההליכה עד מטר ועשרים (1)
	מלתחות לרכיבי אופניים במבני תעסוקה (1) בנוס
	הקצאת נתיב (10)
	הבטחת תשתית לתחבורה ציבורית (5)
צמצום השימוש ברכב פרטי (5 נקודות)	תקן החנייה (למכוניות) יעמוד על מקום חנייה אחד לכל היותר לדירה ברדיוס 350 מטר מ"תחנה יעילה" (5)
	הוראות בדבר שלביות - התניית הוצאת היתר הבנייה בתכנון/ביצוע של פרויקט תחבורה ציבורית (נתיב, מוקד תחבורה) שנדרש בתכנית (15)
שלביות (15 נקודות)	

תנאי סף להגדרת תכנית לפי עקרונות של תכנון משולב תחבורה ציבורית הוא כי על כ 80% מהמבנים להיות במרחק של כ 5 דקות הליכה מתחנת תח"צ יעילה, שתביא אותם ליעדיהם היומיומיים בתדירות גבוהה. תחנה יעילה מוגדרת ככזו שתאפשר נסיעה הן ליעדים קרובים והן לתחנה המאפשרת נסיעה למוקדי פעילות רחוקים יותר. ברי כי התכנית אינה עומדת בתנאי הסף.

גם אם התכנית עומדת בחלק מהתנאים, בחינתה על פי כלי המדידה מוכיחה כי אין תוחלת בתכנון במיקום זה ללא הסעת המונים וכי תכנון מעין זה דן את התושבים לתלות תמידית ברכב פרטי.

נציין מספר מדדים נוספים, המוכיחים את העדר הרלוונטיות של התכנית:

- העדר התייחסות לתמהיל דיור ולדיור להשכרה
- העדר חיוב בהקצאת התשתית הדרושה לתחבורה הציבורית
- והחשוב מכל – העדר שלביות, כלומר ההתניות שהוצעו לעיל, שיבטיחו לכל הפחות את השרות המינימלי של תחבורה אוטובוסים ראויה לתושבי המקום, אם תאושר התכנית.
- מכאן, גם אם כלי מדידה אלו, הן של מנהל התכנון והן שלנו, לא נערכו לתכנית, הרי שהבדיקה התחבורתית שנעשתה לה ממחישה כי התכנית אינה מספקת את הנדרש עבור תחבורה ציבורית



יעילה לתושבים העתידיים וכי אלו יצטרכו להמשיך ולהיות תלויים ברכב פרטי. המרחק בין שכונה זו לקווי הסעת ההמונים בכפר סבא, הן אלו הקיימים או בהתהוות (מהיר לעיר) וכן אלו המתוכננים (המטרו) מראה כי אין השימוש בהם עבור תושבי השכונה אינו רלוונטי. הבדיקה התחברתית מראה זאת באופן ברור ולמענה המתוכנן של הארכת קווי האוטובוס הינו בבחינת לעג לרש.

- בבדיקה התחברתית שנעשתה לתכנית נכתבה כי התכנון נעשה לפי 48% יעד פיצול. אולם המסקנות כי תחבורת אוטובוסים תדירה תספק זאת אינה נכונה. השכונה מרוחקת כמה ק"מ מקו הרכבת הכבדה בין כפר סבא להוד"ש, המשרת תנועה אל מחוץ לעיר, וכן לפחות 2 ק"מ מהרחוב הראשי, שם מתוכנן המטרו. המעבר של כלל תושבי השכונה, כאשר מדובר באוכלוסיה הנוספת לזו הקיימת בשכונת האוניברסיטה ובשכונת המוביל הקיימת, אל קווי המטרו, באמצעי כמו אוטובוסים, כאשר תכנון הנת"צים אינו מובטח ולא בטוח יספק רשת ללא הפרעה, הינו תכנון בעייתי בלשון ההמעטה.
- נסיון של עשרות שנים בארץ מוכיח כי הארכת קווי אוטובוס, תוך מעבר באזורים בנויים קיימים לעבר ציר תחבורה ראשי, אינו מקנה את הנדרש לציבור וזה ממשך בשימוש ברכב פרטי עקב חוסר היעילות של פתרון זה. התכנון של הארכת קווי האוטובוסים הקיימים (!) הינה בבחינת לעג לרש, כלומר לעג לכל החפץ להשתמש בתחבורה ציבורית בעיר או אל מחוצה לה.
- המתנגדת סבורה כי לכל הפחות היה נדרש לתכנון לשכונה כה גדולה רכבת קלה או להאריך לתוכה את קו המטרו. תכנון משולב ציבורית הינו שם הוועדה אך אינו מיושם בתכנית זו. אופן תכנון זה אמור להיות מבוטא בראש ובראשונה בתכנון אינטנסיבי מעבריו של קו תחבורה ראשי וריכוז של ערוב שימושים מסביב לתחנות!
- המתנגדת מקדמת תכנון משולב תחבורה מקיימת מזה כמה שנים. הנדרש לשינוי ההליך התכנוני לשם הטמעת אופן התכנון של תחבורה מקיימת ישנן דרישות בסיסיות – שינוי הבדיקה התחברתית לכזו המבוססת על יעד של פיצול נסיעות מעודכן לטובת תחבורה מקיימת (80% בתחבורה מקיימת ורק 10-20% ברכב פרטי במטרופולונים), תכנון עירוני הבנוי על הליכתיות וכל הנדרש לה, הטמעה במסמכי התכנית באופן מחייב לאחר תאום עם משרד התחבורה וכמובן חיוב במימוש.
- אם כן חפצים להקטין את תקני החניה, להפחית חניה במרחב הציבורי, לעודד הליכתיות ומעל לכל – לגרום למעבר של ציבור מהרכב הפרטי לתחבורה מקיימת – יש להבטיח זאת כבר בתכנית. הזכות לכך היא בסיסית, כמו לגן ילדים או לשרות ציבורי אחר ולכן יש מקום להטמיע בתכניות התניות לתכנון ולמימוש, הפעלה של ממש, של התחבורה הציבורית יחד עם היתרי הבניה ואחריהם היתרי האכלוס.

#### **הערות נוספות במידה והתכנית תאושר:**

##### **מעריך חלוקת גז טבעי**

בהוראות התכנית מופיעים סעיפים העוסקים בהקמה אפשרית של מערכת חלוקת גז טבעי (סעיף 6.13 ס"ק 4). המתנגדת סבורה כי הקמה זו מיותרת ומנוגדת לעקרונות שמירה על בריאות הציבור, כמו גם הערכות למיתון השלכות שינוי האקלים.

מטרת הקמת המערכת אינה ברורה. אם הכוונה למרכזי אנרגיה, הרי שזו צריכה להיות מסופקת ע"י אנרגיה מתחדשת. אם הכוונה להחלפת גז בישול, הרי שמדיניות משרד האנרגיה היא כי יש לצמצם את השימוש בגז בישול ולעבור לשימוש בערכות בישול חשמליות. בהתאם לכך מופיע סעיף ברוח זו בתכנית הכלכלית (חוק ההסדרים) 2022.

לא ניתן להתעלם מכך שהגז הוא לא "אנרגיה נקייה", אלא דלק פוסילי שיוצר פליטות של זיהום אוויר וגזי חממה, השימוש בו מצריך בניית תשתיות רבות ומורכבות בעלות השלכות סביבתיות נרחבות.

ייצור משק אנרגיה מבוזר המבוסס על גז טבעי במקום על אנרגיות מתחדשות בתוך שכונות מגורים יצריך גם הוא בנייה תשתיות מסוכנות בסמוך לבתייהם של עשרות אלפי תושבים. על סכנת הדליפות לבריאות הציבור מתווספת גם הידיעה כי המרכיב העיקרי בגז הוא מתאן, גז חממה חזק ביותר.

בשל כל האמור לעיל, איננו רואים צורך במתן אפשרות להקמת מתקנים אלו. ככל שיוקמו מתקני חלוקת אנרגיה בעתיד, הרי שאלו חייבים להיות מבוססים על אנרגיה מתחדשת.

#### **אנרגיות מתחדשות**

בהמשך להחלטת הממשלה מס' 542 משנת 2015 (לקראת ועידת האקלים בפריז), לייצור חשמל ממקורות אנרגיה מתחדשים בהיקף של לפחות 30% מסך מקורות האנרגיה עד 2030, המתנגדת סבורה כי ישנה חשיבות קריטית לעמידה ביעד שנקבע על רקע משבר האקלים ולשילוב פתרונות תכנוניים להשגת המטרה בתכניות חדשות. בדומה לעמדת הוועדה המחוזית מחוז דרום בשיבת המליאה מס' 2020005, לעניין שילוב מתקנים פוטו-וולטאיים בתכניות, המתנגדת רואה חשיבות רבה בשילוב המתקנים גם בתמל/1088. שילוב המתקנים בקרבה לצרכן הסופי ובתוך מרקם עירוני מאפשרים לנצל את הקרקע באופן מיטבי תוך שימוש בגגות לניצול אנרגיית שמש לצורך הפחתת פליטות גזי חממה משימוש בדלקים פוסיליים וצמצום הצורך בהובלת החשמל לצרכן הסופי.

אלה יסייעו לייצר שכונה שמקיימת את עצמה (באופן חלקי) מבחינה אנרגטית ובכך יופחת העומס על מערכת החשמל המבוססת על שריפה של דלקים מזהמים. ניצול הגגות מאפשר שחרור של שטחים פתוחים וחקלאיים ולמעשה מנצל שטח שלרוב מבוזבז לצורך הקמת מתקנים פוטו-וולטאיים. בשל כך, מוצע שבתכנית ישולב נספח אנרגיה מפורט שיכלול אסטרטגיה להפקת אנרגיה ממקורות מתחדשים בתחום התכנית בהיקף מינימלי של 30% מסך צריכת האנרגיה השנתית. הנספח יכלול ניתוח היתכנות התקנת מערכות פוטו-וולטאיות ותרמו-סולאריות על גגות וחזיתות דרומיות, הנחיות מחייבות למינימום הספק מותקן והנחיות אדריכליות לשילוב יעיל של מערכות פוטו-וולטאיות בגגות ובחזיתות למניעת הסתרתן מקרינת השמש.

#### **הבטחת הוראות לקידוח המים החליפי**

במידה והתכנית תאושר ותידרש העברת קידוח המים שבה, אם למקום בחליפי המיועד או אחר, הרי שאופן ההעברה וההוראות לגבי המקום צריכות להיות מחייבות. ההוראות המופיעות במסמך הסביבתי הן הבסיס להתייחסות הנאותה ויש להטמיען כמחייבות, כך מתוך עמ' 105 למסמך הסביבתי:

### העתקת קידוח "פ כפר סבא ח" לאזור צוואר הבקבוק:

- באתר הקידוח לא תותר תאורה, למעט תאורת חירום שתופעל באמצעות מתג.
- הדרך התפעולית אל אתר הקידוח תהיה דרך עפר / מצעים, ללא תאורה.
- לאורך גידור אתר הקידוח יש לבצע שיקום אקולוגי הכולל נטיעת מיני שיחים ומטפסים ים-תיכוניים, הטבעיים לאזור.
- מפרט מתקן הקידוח יבוצע בתיאום עם רט"ג.

### מזעור הפגיעה במסדרון האקולוגי ע"י צמצום הבינוי

צמצום והעתקת הפיתוח בסמיכות ליער קפלן והמסדרון האקולוגי מוצע להעתיק את הפיתוח לפי התרשים הבא :



### סיכום

המתנגדת קוראת לותמ"ל לבטל את התכנית עקב סתירתה לעקרונות התכנון של מנהל התכנון כיום, בכל הנוגע לתכנון משולב תחבורה ציבורית, שמירת המסדרונות האקולוגיים וקידום עירוניות, הכוללת גם התייחסות להבטים חברתיים.

לאור זאת, אין לאשר את התכנית במתכונתה הנוכחית.

בברכה,  
יעל דורי,  
ראש תחום תכנון