

זאב הרטבי / M.jur
מירה בורנשטיין / LL.B, B.A
דוד בסון / LL.B
חגי מידן / LL.M
עזרא קוקיא / LL.B
סימון טוסון / LL.B
אלעד סטופל / LL.B
אברהם בבג'נוב / LL.B, B.A
דנה שטיר / LL.B
יהושע יצחקי / נוטריון, LL.B
יוסי קליין / LL.B
צבי דורות / LL.M
יהודה שטרן / LL.B
עידו לס / LL.B
הראל בן-דוד / LL.B
אסתי נצר / LL.B
דוד ישראלי / LL.B

הרטבי-בורנשטיין-בסון ושות' | משרד עורכי דין
Hartavi - Bornstein - Basson & Co | Law offices



רח' דניאל פריש 3, תל-אביב, 6473104
טלפון: 03-6967272 | פקס: 03-6967276
דוא"ל: www.hbb.co.il | Office@hbb.co.il

תאריך: 30 נובמבר, 2021

לכבוד

הוועדה המחוזית לתכנון ובניה - מחוז מרכז

הרצל 91,

קריית הממשלה

רמלה 7243003

א,ג,נ,

הנדון: התנגדות לפי סעיף 106 (ב) לתכנית המתאר מספר 457-0112086 - יישוב קדימה - צורן

מרשתי, המועצה המקומית קדימה - צורן (להלן - "המועצה") מתכבדת להגיש את התנגדות המועצה לתכנית המתאר (להלן - "התכנית"), והכל כפי שיפורט להלן.

נספחים:

תצהיר ראש המועצה גב' קרן גרין כתמיכה להתנגדות, רצ"ב כנספת א'.

החלטת הוועדה המחוזית להפקדה לפי סעיף 106 ב' מיום 20.11.2019, רצ"ב כנספת ב'.

דו"ח החוקר מצ"ב כנספת ג'.

העתק הערר מצ"ב כנספת ד'.

החלטת המועצה הארצית מיום 25.7.2019 מצ"ב כנספת ה'.

בה"ת אחרון מיולי 2021 כנספת ו'.

דוח המומחה אייל אשבל בהיבטי התחבורה מצ"ב כנספת ז'.

חוות דעת של יועצות התנועה נורית כספית וורד לוריא מצ"ב כנספת ח'.

תקנון תכנית המתאר של אבן יהודה, נספת ט'

תשריטים עם הסימונים שיש לתקן בתכנית, המצ"ב כנספת י'.

תוכן עניינים:

- א. מבוא**
- ב. הרקע העובדתי תכנוני של תכנית המתאר**
- ג. תיקון הכשלים התחבורתיים בתכנית המתאר - תוספת יח"ד יחד עם פיתוח תשתיות - "זה לצד זה"**
- ג.1 היעדר הבה"ת - בסיס הכשל העיקרי בתכנית המתאר בכל הנוגע להיבטי התחבורה**
- ג.2 היבטי התחבורה בקדימה צורן - כללי**
- ג.3 שני עורקי התחבורה הראשיים של היישוב נמצאים כבר עתה בכשל מוחלט, שרק יחמייר לאחר אישור התכנית**
- ג.4 שני עורקי התחבורה שחייבים להתווסף למערך התחבורה של קדימה צורן**
- ג.5 מפרידן הדסים כחלק מתכנון תחבורתי של מחלף אילנות**
- ד. שלבי הביצוע**
- ד.1 שלב ביצוע ראשון - הרחבת כביש 562 והתקנת נתיב תחבורה ציבורית וחיבור ישיר לכביש 553 לטובת תוספת יח"ד נוספות מאושרות (כ - 1,000 יח"ד) בשלב ב' של תכנית מח/309**
- ד.2 שלב ביצוע שני - תנאי להוספת יח"ד במרכז היישוב (כ - 3,000 יח"ד) והתחדשות עירונית (כ - 1,350 יח"ד) הוא ביצוע של מחלף אילנות וחיבורו של כביש 561 מערב אל מחלף אילנות או לכל הפחות חיבור ישיר לכביש 4 על מנת לאפשר גישה לעורקי תחבורה ראשיים**
- ד.3 שלב ביצוע שלישי - סלילת כביש 561 מזרח**
- ד.4 סיכום - יש להחליף את טבלת שלביות ביצוע התשתיות אל מול פיתוח יח"ד - בסעיף 6 לנספח היישום**
- ה. נספח היישום צריך להיות מסמך מחייב, תוך צמצום מספר יח"ד וגובה הבינוי בתכנית המתאר, ותוך השינויים כלהלן:**
- ה.1 מצורכי התחבורה החיוניים ושלבי הביצוע, כמפורט לעיל, נגזר גם הצורך בהפיכת נספח היישום למחייב ולכל הפחות יש לעדכן ולקבוע את הטבלה בסעיף 6 כמחייבת מבחינת שלבי ביצוע**
- ה.2 מספר יח"ד בפועל שייבנו בהתאם לתכנית המתאר גבוה ממספר יח"ד שנקבע כיעד בתכנית המתאר**
- ה.3 צמצום מספר יח"ד במתחם 1F**
- ה.4 גודל יחידות הדיוור הממוצע ואחוזי בניה בעיבוי**
- ה.5 גובה הבינוי במתחמים: צפיפות יח"ד שנקבעה בתכנית אינה דורשת בינוי בגובה של 7-9 קומות**
- ו. הערות ותיקונים נוספים הנדרשים בתכנית המתאר**

א. מבוא:

1. תכנית המתאר הינה יוזמה שהמועצה המקומית קדימה צורן מברכת עליה. יחד עם זאת, מטרתה העיקרית של תכנית המתאר היא יצירת מערכת חוקים תכנוניים לעשרות שנים קדימה, שיביאו לידי ביטוי התייחסות לשימושי הקרקע בתחום היישוב, מתוך תפיסה סביבתית לפיתוח כולל של תשתיות נדרשות בשטחי המועצה ולהשגת מטרות שיהיו כלכליות יותר, חברתיות ודמוגרפיות עבור תושבי המועצה וסביבתה.
2. תכנית המתאר החלה את דרכה בועדה המחוזית כבר בשנת 2015, אז דנה הועדה המחוזית בחלופות השונות של תכנית המתאר כפי שהוצגו בפניה. בדרך כלל, היוזמת בפועל של תכנית המתאר הינה הרשות המקומית בעצמה, היא שמובילה את התכנון באמצעות משרד אדריכלים חיזוני שנשכר על ידה, והיא שמתווה את המדיניות התכנונית בתכנית המתאר עד לשלב הפקדתה בועדה המחוזית.
3. במקרה של היישוב קדימה צורן נעשה התכנון של תכנית המתאר באמצעות מנהל התכנון. אדריכלית התכנית היתה קשובה באופן טבעי להוראות מנהל התכנון בכל הקשור למתווה של תכנית המתאר. הבעיה החמורה שנוצרה כתוצאה מכך שלא המועצה המקומית היא שיזמה בעצמה את תכנית המתאר, היתה שבנסיבות העניין המועצה נאלצה להתנגד לתכנית המופקדת, לאחר מכן להגיש את הערר למועצה הארצית, וכעת להגיש התנגדות נוספת בהתאם לסעיף 106 (ב).
4. המצב הטבעי והנכון הוא שהרשות המוניציפלית לא תעמוד בפני הועדה המחוזית כחלק ממתנגדי התכנית, אך בנסיבות העניין זה המצב שנוצר. מכאן גם ההתנגדויות שהוגשו על ידי המועצה בשלבים השונים של תכנית המתאר.
5. בעיה חמורה נוספת שנוצרה מכך שהמועצה המקומית אינה יוזמת התכנית, היא שהתכנית סובלת מאי דיוקים קרדינלים, ויוצאת מתוך הנחות מוצא לא נכונות, שעלולות לפגוע באופן ממשי במתווה תכנית המתאר, בהוראות בתכנית, ובעיקר ביישומה בשטח.
6. גם כיום, לאחר שלב ההתנגדויות, הגשת הערר וחזרה לשולחן הדיונים בפני הועדה המחוזית לפי סעיף 106 (ב), סובלת התכנית מאותם אי דיוקים קרדינלים, ועדיין חסרות בה הוראות מהותיות ביחס לתשתיות נדרשות, שלביות הפיתוח, גובה הבינוי, זכויות בניה וגודל דירות, וכן תיקונים נוספים שיש לעשות בתכנית כפי שיתואר בהתנגדות זו.
7. אחת הטעויות היורדות לשורש תכנית המתאר, היא הצגה לא נכונה של הגידול באוכלוסיית היישוב בהתאם לפיתוח של תכנית המתאר. בסעיף 2 למסמכי התכנית נקבע, כי מגמת תכנית המתאר היא לאפשר את גידולו של היישוב לקיבולת ריאלית של 36,000 נפש עד לשנת 2040 וכי התכנית מספקת מענה תכנוני להיקף אוכלוסייה העומד על כ- 45,000 נפש.

זאת תוך שמירה על פיתוח המאזן בין צביון כפרי לעירוני. התכנית משמרת את אופי הבנייה הכפרי בשכונות הקיימות, ומורה על פיתוח אזורים חדשים בתחומי כתם היישוב עפ"י תמ"מ 21/3, שיכללו תמהיל של יחיד בגדלים שונים, בבנייה רוויה, ובחנתך נמוך, במגמה לאפשר את גידולו של היישוב לקיבולת ריאלית של 36,000 נפש לקראת שנת 2040. על מנת להגיע ליעד זה ובהנחת מימוש ריאלי של כ- 80% מספקת התכנית מענה תכנוני להיקף אוכלוסייה העומד על כ- 45,000 נפש.

8. זאת בעוד שנתונים אלה שגויים באופן מהותי. לא מדובר בטעות חישוב קלה בתכנית המתאר. סעיף 2 הנ"ל הינו נקודת המוצא. ממנו נגזרו שלבי הפיתוח של התכנית, התשתיות הנדרשות וכיוצ"ב. אך לצערנו, המספרים המוצגים בסעיף 2 אינם נכונים כלל ועיקר ולכן הם מעוותים את כל המתווה התכנוני בתכנית המתאר.
9. כן, כבר כיום ולא בשנת 2040, בהתאם לתוכניות המאושרות ביישוב וקידום תכנית התחדשות עירונית, ניתן להגיע במימוש מלא, לקיבולת אוכלוסייה של כ - 36,000 תושבים. יותר מכך, בדיקה של מימוש ריאלי של כל יחיד המוצעות בתכנית המתאר מביא לכך כי במימוש ריאלי של 80% קיבולת, **האוכלוסייה ביישוב תגיע לכ - 49,500 תושבים (!!!), קרי כ - 13,500 נפש יותר ממה שתכנית המתאר התכנונה ביישום התכנוני שלה ביעד לשנת 2040.**
10. על כן, טעות זו בתכנית ביחס לקיבולת התושבים, משפיעה באופן משמעותי על המתווה התכנוני בתכנית המתאר ובעיקר על השלבויות שחסרה בו. כבר כיום סובל היישוב מחוסר תשתיות מהותי במערך התחבורה בתוך היישוב, בכניסות אליו וביציאות ממנו, וזאת בנוסף לכך שהאזור כולו נמצא בכשל אזורי תחבורתי קרדינאלי. הטעות הנגררת אף משפיעה על מתווה התכנון בכך שהתשתיות המוצעות בתוכנית מתייחסות לקיבולת אוכלוסייה של כ - 36,000 תושבים בטווח זמן של כ - 20 שנה, אך בפועל התכנית מייצרת יחיד עבור קיבולת אוכלוסייה גבוהה יותר, בתקופה קצרה יותר, אך נעדרים ממנה תשתיות ופיתוח המחויבים קודם לתוספת יחיד הנ"ל.
11. טעויות נוספות שקיימות בתכנית במתכונתה הנוכחית, הן היעדר בה"ת עדכני, אשר חיוני על מנת להבין את המשמעויות החמורות של מצב התחבורה האזורי והפנימי ביישוב; העובדה שנספח היישום ושלבי הביצוע בו אינם מחייבים, בעוד שהדבר נדרש על מנת שלא יהיה גידול במספר התושבים ללא תשתיות ראויות שיוכלו לקלוט את הגידול באוכלוסייה; הגדלת צפיפות וגובה בניי שאינם נדרשים בהכרח בתכנית; וכן תיקונים נוספים הנדרשים כפי שיפורטו בהתנגדות זו.
12. פטור בלא כלום אי אפשר. המועצה מברכת על תכנית המתאר, וסבורה כי מאז הופקדה לראשונה עודכנה תוכנית המתאר בחלק מהמקומות שהיה דרוש בהם עדכון. עם זאת, כעת, בשלב מתקדם זה של התכנית, ישנם עוד עדכונים נוספים חשובים שלאחריהם תוצג תוכנית מתאר טובה יותר שתהווה מערכת חוקים תכנונית סדורה שתלווה באופן ראוי את נציגי המועצה והתושבים לעוד שנים רבות קדימה!.

ב. הרקע העובדתי תכנוני של תכנית המתאר

13. על מנת שלא להאריך להלן השתלשלות האירועים בתכנית כפי שהוצגה בהחלטת הוועדה המחוזית מיום 20.11.2019 (החלטת הוועדה מצ"ב כנספח ב' לעיל):

השתלשלות האירועים בתכנית:

דיון בחלופות והחלטה להפקדה	ועדה מחוזית	26/10/15
עדכון החלטה להפקדה	ועדה מחוזית	4/4/2016
דיון בהקלות באזור יער חולות קדימה, שמורת טבע קדימה, שמורת נוף עפ"י תממ 21/3, שמורת טבע יער אילנות מערב	מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע	22/9/2016
הבהרת החלטה בנוגע לכתם המיועד בתממ 21/3	ועדה מחוזית	14/11/2016
אישורים בנושאי תמא 8, תמא 3, תמא 2/8, תוספת ראשונה לחוק.	ועדה ארצית-ולנת"ע	15/11/2016
	התכנית פורסמה להפקדה	
	ועדה מחוזית-ועדת משנה להתנגדויות	3/9/2017
	ועדה מחוזית-ועדת משנה להתנגדויות	22/10/2017
	ועדה מחוזית-ועדת משנה להתנגדויות	29/10/2017
מינוי חוקר לשמיעת התנגדויות	ועדה מחוזית-ועדת משנה להתנגדויות	14/1/2018
	שמיעת התנגדויות בפני חוקר	14/2/2018
	שמיעת התנגדויות בפני חוקר	21/2/2018
	שמיעת התנגדויות בפני חוקר	28/2/2018
	שמיעת התנגדויות בפני חוקר	6/3/2018
	קבלת תשובות צוות התכנון והעברה למתנגדים	24/3/2018
	קבלה אחרונה של השלמות המתנגדים	2/5/2018
	קבלת דו"ח החוקר	

14. לאחר קבלת דוח החוקר, ביום 16.7.2018, ניתנה החלטת הוועדה המחוזית אשר אימצה חלק מהמלצות החוקר, בעוד שחלק אחר נדחה על ידה.
דו"ח החוקר מצ"ב כנספח ג'.
15. בהתאם לכך, ביום 25.12.2018 הוגש על ידי המועצה המקומית ערר למועצה הארצית בקשר החלטת הוועדה המחוזית.
העתק הערר מצ"ב כנספח ד'.
16. לאחר הגשת הערר הגיעו המועצה המקומית והוועדה המחוזית להסכמה, לפיה התכנית תחזור לדיון בפני ועדת המשנה להתנגדויות. בהתאם להסכמה הנ"ל ניתנה ביום 25.7.2019 החלטת המועצה הארצית לתכנון ובניה על מחיקת הערר והחזרת הדיון בתכנית לוועדת המשנה להתנגדויות בועדה המחוזית.
החלטת המועצה הארצית מצ"ב כנספח ה'.
17. בהמשך, התקיים שיח בן המועצה המקומית, לשכת התכנון והוועדה המחוזית, בקשר לשורה של נושאים שעלו במסגרת הערר של המועצה. חלק מהשינויים התקבלו בהחלטת הוועדה המחוזית ביום 20.11.2019 ובכפוף לפרסום השינויים לפי סעיף 106 (ב) לחוק התכנון והבניה.
החלטת הוועדה המחוזית מצ"ב כנספח ב' לעיל.

18. לאחר תיקון מסמכי התכנית בהתאם להחלטה הנ"ל פורסמה התכנית לפי סעיף 106 (ב) ומכאן ההתנגדות דן.

ג. תיקון הכשלים התחבורתיים בתכנית המתאר - תוספת יח"ד יחד עם פיתוח

תשתיות - "זה לצד זה"

1. הבה"ת - בסיס הכשל העיקרי בתכנית המתאר בכל הנוגע להיבטי התחבורה

19. תכנית מתאר צריכה לקבוע מערכת התפתחות מתודולוגית ומסודרת, המנחה את התפתחות היישוב בצורה מושכלת ואחראית. התכנית מתעלמת מצורך חשוב זה. בכך התכנית הינה בלתי סבירה, ואינה עומדת בשום קנה מידה של תכנון בחשיבה קדימה.

20. מעקב יום יומי על החמרת המצב התחבורתי בישוב, הבא לידי ביטוי גם בבה"ת המעודכן והאחרון שעשתה חברת PGL, הביא את המועצה ותושבי היישוב למסקנה נחרצת כי הטיפול בתחבורה מחויב להתבצע כתשתית הכרחית ומוקדמת, בטרם פיתוח איזורי מגורים נוספים ביישוב. בה"ת אחרון מיולי 2021 כנספח ו'.

21. תכנית המתאר, שהופקדה כבר בשנת 2018, לא התבססה כלל על בדיקה תחבורתית (בה"ת) עדכנית והיא נעדרת כזו גם היום. היעדר הבה"ת בתכנית המתאר משפיע באופן משמעותי על התכנית, והיעדרו של הבה"ת יגרום בהכרח לקבלת החלטות שגויות בקשר לפיתוח היישוב בהתאם לתכנית המתאר.

22. הבה"ת הינו מסמך חסר בתכנית, אך מחויב המציאות. בלעדיו לא ניתן לקבל החלטות תכנוניות מושכלות הקשורות בפיתוח היישוב לעשרות שנים קדימה - והדבר משמעותי במיוחד משום שהמצב התחבורתי הקיים, לא מוצג בכלל במסגרת תכנית המתאר. התכנית במתכונתה לא מציגה פתרונות תחבורתיים אזוריים מקיפים ומקומיים, קיימים בה פגמים שנוולדו מהנחות בסיס שאינן נכונות ביחס ליישוב והתפתחותו העתידית, **ואשר לא נבדקו במסגרת תסקיר סביבה ובה"ת שהיו הכרחיים לתכנון נכון של תכנית המתאר.**

23. נכון להיום, ההצעות התכנוניות בקשר לפיתוח התחבורה האזורית והמקומית, שאמורות לכאורה לשפר במעט את המצב התחבורתי באזור וביישוב, הינן הצעות עקרוניות שאינן מתוכננות לביצוע בפועל. ראה לדוגמא, כביש 561 מזרח, שאינו מתוכנן לביצוע לעת הזו, מחלף אילנות אינו מתוכנן בעת הזו, הרחבת כביש 562 אינה מתוכננת לביצוע. על כן, כל ההצעות שתכנית המתאר מתיימרת להיתלות בהן אינן קרובות למימוש, ואין אף צפי ברור למימושן. מכאן, שהמציאות התכנונית של היישוב מחייבת שלביות שבין פיתוח היישוב ובניית יח"ד נוספות לבין פיתוח תשתיות הכרחיות לתחבורה. כל אפשרות אחרת תיצור קטסטרופה תחבורתית.

24. ברור, כי על פי הנתונים המפורטים לעיל וכפי שעוד יפורטו בהרחבה להלן, הכשל התחבורתי בו נמצאת קדימה צורך והאזור כולו רק צפוי להחמיר, ולכן מתחייב לערוך בה"ת בטרם אישור תכנית שמשמעותה שינוי כל כך דרסטי בגודל אוכלוסיית היישוב, בהיקף של עשרות אלפים, ולמצער לקבוע שלביות שבין פיתוח יח"ד לתשתיות התחבורה, תוך התחשבות גם בגידול הקיים והעתיד של יישובים אחרים באזור.

25. מערך התחבורה האזורי, והמערך המוצג בתכנית, לא מתוכננים באופן שייתן פתרונות לשנים הבאות וישקף פתרונות ביחס לתוספת יחידות הדיור הרבות המתוכננות. מערך התחבורה המוצג בתכנית אפילו לא נותן מענה ליעד הריאלי של מספר התושבים שמציגה התכנית, שגם הוא כמפורט לעיל אינו נכון.
26. קיים פער משמעותי בין היעד של מספר תושבים (הריאלי - היינו 80% מימוש) אליו מכוונת תכנית המתאר - 36,000 תושבים, לבין הפוטנציאל התכנוני בתכנית, שיכול להביא לתוספת של כ- 13,500 תושבים מעבר ליעד שקבעה התכנית, וזאת בהנחה של 80% מימוש מיח"ד הפוטנציאליות בתכנית המתאר. **למגינת ליבם של ראש המועצה, הצוות המקצועי והתושבים, התכנית עדיין מתווה דרך של בניית יח"ד תחילה, ורק אחר כך בנייה של תשתיות, ובעוד שהמציאות מחייבת את ההפך. קרי, קודם ביצוע תשתיות, ורק אז ביצוע יח"ד.**
27. הנספח התחבורתי שנעשה עבור התכנית אינו מספק, ואינו מהווה בה"ת ממנו ניתן ללמוד על תשתיות התחבורה הקיימות כיום ועל אלה שנדרשות במקרה של התפתחות היישוב בהתאם לתכנית המתאר, ולהתפתחות היישובים הנוספים באזור. על כן, גם בשלב זה של קידום התכנית יעסקו עיקרי הטענות בהתנגדות זו, בהיבטי התנועה בתכנית.
28. המועצה המקומית מברכת על כך, שצוות התכנון קיבל באופן חלקי את טענת השלבויות לעניין התחבורה, אך הפתרון המוצע בתכנית עדיין לוקה בחסר. היישוב סובל כיום מהיעדר דרכים המחברות את היישוב - לכל הכיוונים - מה שגורם לפקקי תנועה כבדים מדי יום ביומו בדרכים המובילות החוצה מהיישוב ובדרכים המובילות אליו פנימה (ובמיוחד מצומת בני דרו, בכניסה לכביש 562, וכן בכניסה מכביש 4). **בפועל, חסרים לישוב חיבורים תחבורתיים ראויים לכיוון צפון, דרום, מזרח ומערב.**
29. כפי שיפורט להלן, ובחוות הדעת של מומחה התנועה המצורפת להתנגדות זו, חובה לטפל בהיבטי התחבורה באופן מיידי וכשלב ראשון לפני בניית יחידות דיור נוספות והגדלת אוכלוסיית היישוב. הפתרון הנדרש בעת הזו הוא קודם לכל, בדיקה מקיפה של כל תשתיות התחבורה והתאמת התשתיות האזוריות והמקומיות להתפתחות היישוב הצפויה. חוות דעת המומחה מצ"ב **כנספח ז'.**
30. לאור כשלי התחבורה האזוריים, ולאור השינויים המשמעותיים הצפויים מבחינת התחבורה בתוכניות ההיקפיות ליישוב, ולדוגמא תכנית המתאר של היישוב אבן יהודה המגדילה את הצפיפות וכמות יח"ד, התפתחותה של העיר כפר יונה, תכנית "הבננה" בנתניה, תכנית המתאר של היישוב תל מונד ותכנית המתאר של מועצה איזורית לב השרון, הרי שקיימת חובה מקצועית כלפי תושבי היישוב ליתן את הדעת בנוגע לפתרונות התחבורה בטרם יתווספו יח"ד נוספות ליישוב. המתודה צריכה להיות קודם פיתוח תשתיות תחבורה, ורק לאחר מכן הגדלת היישוב ותוספת יח"ד.
31. התכנית במתכונתה אינה מכילה ראיה מרחבית של היבטי התנועה והתחבורה ביישוב ומחוץ ליישוב ומתעלמת מלוחות הזמנים שבין פיתוח יח"ד לבין פיתוח תשתיות.
32. כפועל יוצא מכך, יש לקבוע שלביות תחבורתית למימוש יח"ד המבוקשות אשר תותנה ביצירת הפתרונות התחבורתיים שיפורטו להלן.

2.ג היבטי התחבורה בקדימה צורן - כללי

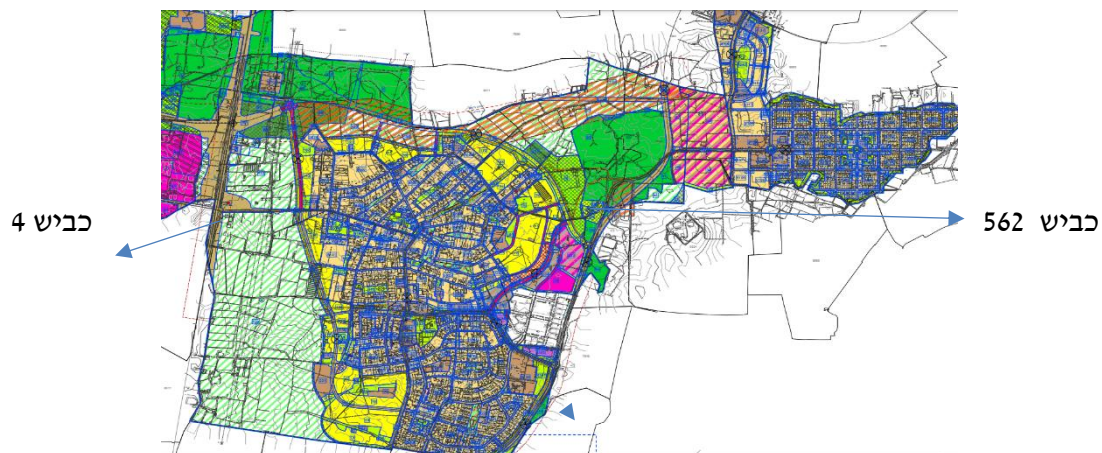
33. לצורך הצגת הכשל התחבורתי בו נמצא היישוב והפתרונות שניתן למצוא במסגרת תכנית המתאר צורפה להתנגדות זו חוות דעתנו של המומחה ד"ר אייל אשבל מחברת pgl. מתוך בחינה של הפיתוח המוצע במסגרת תכנית המתאר ופריסתו המרחבית, מציע ד"ר אשבל פתרון איכותי המשלב בין פיתוח היישוב לבין קידום הפרויקטים התחבורתיים המקודמים ביחס לאזור כולו וביחס ליישוב קדימה צורן. השלביות המוצעת היא בבחינת "זה לצד זה" ואין קדימות דווקא לתוספת יח"ד על פיתוח התשתיות ההכרחיות כל כך מבחינת התחבורה. לחילופין - יש להסדיר את התשתית התחבורתית תחילה.

34. אין כל ספק, כי הכשל העיקרי שנוצר בתכנית גם לאחר התיקונים שנעשו בה, נוגע להיבטי התחבורה ולמערכת הדרכים המובילה אל ומתוך היישוב, אשר כפי שהיא מתוכננת בתכנית, מגלמת כשלים מהותיים שיפגעו באופן קשה ביותר באיכות החיים ביישוב.

35. ללא תכנון מיטבי של דרכי התחבורה ביחס לתכנון הצפוי למגורים, התכנית תביא לקריסה מוחלטת של תנועה ותשתיות קיימות. לא ניתן לחלוק על העובדה כי אף אם יתווספו רק חלק קטן מיח"ד המתוכננות בתכנית לפני פיתוח תשתיות לתחבורה, המצב יוביל לכאוס מוחלט מבחינה תחבורתית, ובמיוחד שכבר במצב כיום, הכאוס קיים ופתרונות אין.

3.ג שני עורקי התחבורה הראשיים של היישוב נמצאים בכשל מוחלט

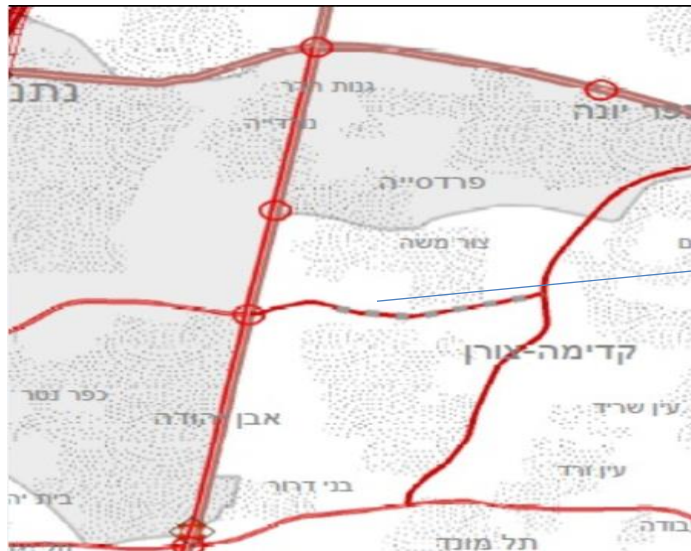
36. היישוב קדימה צורן מחובר לשתי דרכים בלבד השייכות למערכת הדרכים הארצית והאזורית, כביש 4 ממערב וכביש 562 ממזרח. שני נתיבי התחבורה הנ"ל נמצאו בכל בה"ת שנעשה בשנים האחרונות בכשל מוחלט. בשעות השיא סובלים צירי תחבורה אלה מעומסי תנועה משמעותיים ביותר.



37. **כביש 562**: מדובר בכביש אזורי המקשר בין כביש 57 וכביש 553 בדרום. הכביש דו סטרי חד נתיבי! החיבור הנ"ל הוא החיבור היחידי של תושבי צורן (וחלק מתושבי קדימה) למערכת הכבישים הארצית, קרי לכיוון כביש 4 דרומה. דא עקא, כי בנוסף לתושבי צורן הכביש מהווה ציר ראשי לכיוון דרום עבור יישובים נוספים, כפר יונה, ינוב, גאולים, צור משה, עין שריד וכו'.
כי גידול האוכלוסיה ביישובים הסמוכים משפיע באופן ישיר על קדימה צורן, היות וכביש 562 שנפתח מכיוון צפון (כפר יונה) לכיוון דרום (צורן), נועד לאפשר את גידול האוכלוסיה בכפר יונה, ואיכלוס של אלפי יחידות דיור בכפר יונה. התוצאה היא, שבארבע השנים האחרונות כל התנועה הזורמת מכיוון צפון מעמיסה על קדימה צורן, מגבירה את הכשל הקיים כבר היום, ויוצרת פקקי תנועה כבדים.
38. כבר כיום, על מנת לצאת דרומה מצורן או מהחלק המזרחי של קדימה, התושבים נאלצים לעמוד זמן ארוך באופן בלתי סביר בצומת כביש 562 המתחבר לכביש 553, וכך גם השבים הביתה בשעות אחר הצהריים. בכל בדיקת בה"ת שנעשתה בקשר לצומת כביש 562 נמצא כי מדובר בצומת בכשל מוחלט ברמה F. רצ"ב בדיקת בה"ת שנעשתה על ידי חברת pgl לאחרונה כנספח ו' לעיל.
39. **כביש 4**: מדובר בכביש ארצי המקשר את היישוב צפונה ודרומה. בכביש 4 באזור היישוב עומסי תנועה כבדים ומשמעותיים ביותר. הצומת המרכזי בו יכולים תושבי היישוב לצאת דרומה וצפונה דרך כביש 4 הינו צומת הדסים אשר גם הוא נמצא בכשל מוחלט תחת עומסי תחבורה משמעותיים. רוצה לומר, כי היציאה דרך רחוב הרצל לכיוון מערב וכביש 4 ייקח בשעות הבוקר, בסביבות חצי שעה.
40. כיום החיבור היחיד של הישוב אל הכביש הראשי הוא דרך רחוב הרצל, שהינו רחוב חד מסלולי שהופך לדו מסלולי רק במרחק של מטרים ספורים מהרמזור, לעבר היציאה מהיישוב אל כביש 4, כשהמעבר בצומת הוא תלוי רמזור. מובן מאליו, כי לאחר הגדלת אוכלוסיית הישוב, כפי שצפוי בעקבות תכנית המתאר, קשיים אלה רק ילכו ויחמירו. כל תושבי קדימה (למעט אלה המתגוררים בחלק המזרחי ותושבי צורן) יוצאים מדי בוקר לעבודתם דרך צומת הדסים ולכן ברור כי מדובר בעומס משמעותי.
41. המצב התחבורתי הולך להיות גרוע עוד יותר עם הקדמת הקמתו של מפרידן הדסים ללא מחלף אילנות, כפי שיתואר בהמשך.
42. **עד כאן תיאור המצב בקדימה צורן, שיש לה כניסות ויציאות משני נתיבי תחבורה בלבד הנמצאים בכשל מוחלט, וזאת לפני שנוספה יח"ד אחת מתוך כ - 3,000 יחידות דיור מתוכננות הזמינות לביצוע מיידית, וקל וחומר כאשר מדובר על תוספת של 7,500 יחידות דיור נוספות!! בהתאם לתכנית המתאר.**

4.ג שני עורקי התחבורה שחייבים להתווסף למערך התחבורה של קדימה צורן

43. **כביש 561 ומחלף אילנות כחלק מתמ"א 42**: מאושר בתמ"א 42, כביש רוחב ארצי ממחלף השלום בנתניה במערב (כביש 2) ועד לדרך 562 במזרח. הכביש אמור ליצור בכביש 4 את מחלף אילנות שיאפשר ציר גישה ראשי מצורן וקדימה במזרח לכביש 4 ולכביש 2. מחלף אילנות אמור ליצור למעשה את הכניסה הצפונית של מערב היישוב. להלן הקטע הרלוונטי מתוך תמ"א 42:



כביש 561

5.ג מפרידן הדסים כחלק מתכנון תחבורתי של מחלף אילנות

44. מפרידן הדסים, לא היה אלמנט תחבורתי ידוע בעת שהופקדה התכנית לראשונה, וכעת, כ-4 שנים לאחר הפקדת התכנית, מצב התחבורה ועומס הכבישים הינו חמור הרבה יותר. יצוין, כי מפרידן זה, לכשייבנה, לא יפתור את הבעיה של היציאה מהישוב ככל והוא בלבד ייבנה, מבלי בניה מקבילה של מחלף אילנות וחיבור כביש 561 מערב באופן ישיר לכביש 4.
45. מפרידן הדסים, שאמור לפתור לכאורה את מצב העומס בצומת הדסים הקיים כיום, הינו חלק מתכנון תחבורתי שנעשה כמקשה אחת יחד עם מחלף אילנות וכביש 561 בתת"ל 43. ברם בנת"י החליטו להקדים את הביצוע שלו יחד עם הנת"צ לאורך כביש 4, ולהופכו לכניסה והיציאה היחידים של קדימה מצד מערב לכיוון כביש 4. החלפת צומת הדסים במפרידן הדסים, תהיה בבחינת החלפת הרע ברע עוד יותר, ככל והדבר לא ישתלב באופן הומוגני עם ביצוע של מחלף אילנות וחיבור כביש 561 מערב ישירות למחלף אילנות או ישירות לכביש 4.
46. ככל והמפרידן ייבנה ללא הקמת מחלף אילנות וחיבור של כביש 561 מערב ישירות לכביש 4, התנועה המגיעה מהישוב תתנקז למעגל תנועה, אליו מגיעה התנועה העמוסה מכיוון אבן יהודה ונתניה (לרבות תוספת יח"ד שתהיה בתכנית "הבננה" - כ - 3,000 יח"ד), ותצטרך להשתלב במעגל התנועה שבו יש זכות קדימה למגיעים מכיוון מערב.

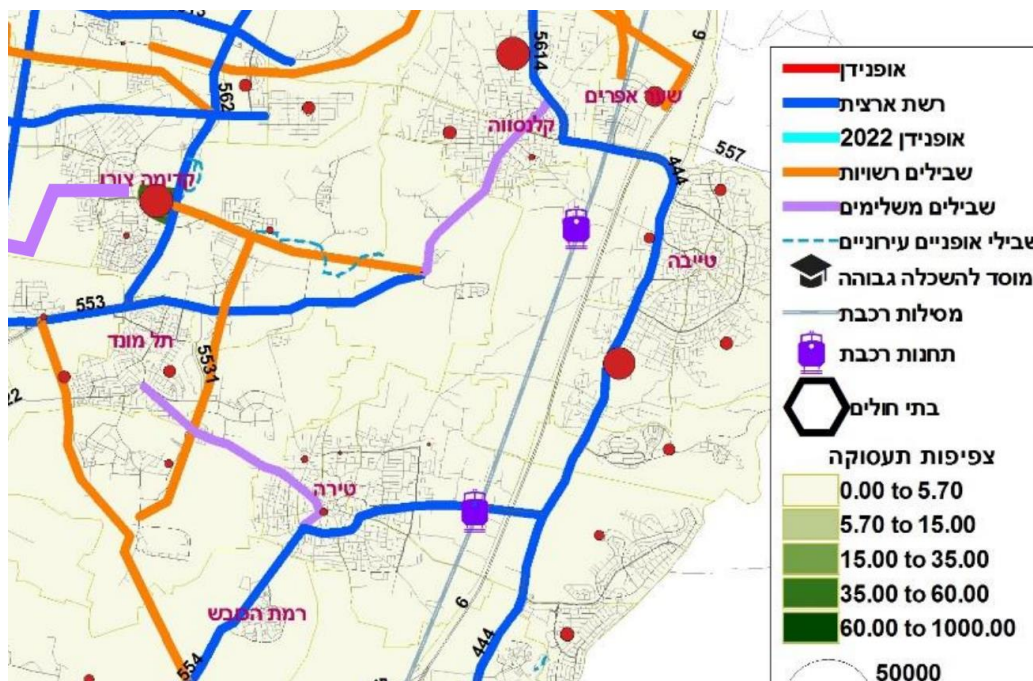


47. מכאן, שהקמת מחלף אילנות וסלילת כביש 561, וחיבור זמני של כביש 561 מערב ישירות לכביש 4, היא קרדינלית ליישוב עד כדי כך שבלעדי פתרונות אלה, תשתית התחבורה ביישוב עלולה לקרוס באופן מוחלט. לאור זאת, יש חובה להרחיב את המפרידן לדו מסלולי ודו נתיבי, על מנת שישמש באופן ראוי את היוצאים מקדימה לכביש 4.

48. **כביש 553:** כביש רוחב אזורי המוביל מכביש 2 במערב ועד לאזור כפר יעבץ במזרח. הכביש הוא אחד מצירי הרוחב החשובים בשרון, והוא מתוכנן להתחבר לכביש 6. ליישובי לב השרון (עין ורד, פורת, עזריאל, בני דרור) יש חיבור לכביש 553, כשנכון להיום, **היישוב קדימה צורן הינו היישוב היחידי באזור השרון שאינו מתחבר באופן ישיר לכביש 553.**

49. מתוך הפירוט לעיל למדנו כי החיבור של קדימה צורן דרומה נעשה רק דרך כביש 4 ו/או בדרך של כביש 562, המתחבר לכביש 553 ממזרח לכיוון מערב ואז דרומה. החיבור של קדימה צורן ישירות לכביש 553 דרומה הינו הכרחי, והוא אף יפתור את המצוקה הקשה שיש בשתי היציאות האחרות מזרחה ומערבה. ראה בעניין זה חוות דעת של יועצות התנועה נורית כספית וורד לוריא, רצ"ב **כנספת ח'.**

50. סוכס, כי ציר שישמש מסלול אופניים, מקדימה לכיוון בית יהושע, יעבור בחיבור ישיר לכביש 553, במסגרת התכנון ברשת המטרופולינית של שביל האופניים. עם זאת, באופן תמוה עולה כי שביל זה נמחק! להלן הקטע הרלוונטי מתוך מסמך של מת"ל, מנהלת תכנון תחבורתי לישראל המפרטת את הרשת הארצית של שבילי האופניים.



51. **ישנה חשיבות עצומה לקביעת שבילי אופניים, שיובילו באופן מושכל ממרכז הישוב לתחנת הרכבת בדרך הקצרה ביותר, והנוחה ביותר. תכנית המתאר היא המקום המדויק והראוי לעסוק בכך ולהסדיר נושא זה.**

52. כמו כן, משרד התחבורה ממילא בוחן בימים אלה הרחבת מנדט התכנון בקשר לכביש 553 מצומת דרורים ועד כביש 6. לכן, יציאה מקדימה צורך דרומה נדרשת כיום ותהיה קרדינלית לאחר התפתחות היישוב וגידולו בהתאם לצפי בתכנית המתאר.

53. אין כל הצדקה, הגיון או סבירות, בכך שלישוב השכן אבן יהודה תהיינה 2 יציאות, לישוב תל מונד תהיינה שתי יציאות, ואילו לקדימה צורך - שהינה היישוב הגדול ביותר באזור בעל פוטנציאל הגידול הרב ביותר - לא תהיה אפילו יציאה אחת דרומה לכביש 553.

ד. שלבי הביצוע

1.ד. שלב ביצוע ראשון - הרחבת כביש 562 והתקנת נתיב תחבורה ציבורית וחיבור ישיר לכביש 553

לטובת תוספת יח"ד נוספות מאושרות (כ - 1,000 יח"ד) בשלב ב' של תכנית מח/309

54. כאמור בחוות הדעת של ד"ר אשבל, כביש 562 מרכז כ- 33% מהתנועות היוצאות מקדימה ומהווה את ציר היציאה היחיד מצורך. נכון להיום, ציר זה הינו חד נתיבי. בחוות דעתו נראה כי הרחבת כביש 562 הינה הכרחית להמשך בניית יח"ד נוספות במתחם מח/309.

55. הרחבת כביש 562 הינה הכרחית למערך התחבורה וכדי לאפשר את המשך הפיתוח בקדימה צורך, ולכן יש להרחיב את כביש 562 משני הכיוונים כך שבכל כיוון הוא יהיה דו נתיבי. יצוין כי הרחבתו היא במסגרת תכנית מאושרת.

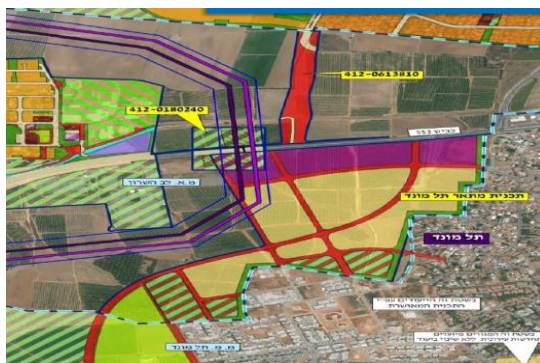
56. לא זו אף זו, כאמור לעיל, מקדימה צורך - הישוב הגדול ביותר באזור - אין יציאה דרומה ישירות לכביש 553. ברור כי על מנת שניתן יהיה להקל על עומסי התנועה הכבדים לכיוון דרום, עומס שרק יחמיר עם תוספת יח"ד נוספות בהתאם לשלב ב' בתכנית מח/309, יש ליצור את החיבור המתחייב וההכרחי של קדימה דרך כביש מס' 23 שבתכנית אל כביש 553, באופן שייצור נקודת יציאה נוספת מהישוב לכיוון דרום כתנאי להמשך תוספת יח"ד.

57. **התכנית מתעלמת מכך שישנה תוספת משמעותית של תנועה אשר חוצה את הישוב מצפון לדרום, מפוטנציאל תוספת יח"ד הצפויה בשנים הקרובות באזור ובקדימה צורך (בהתאם ליח"ד הקיימות בתוכניות מאושרות), בעיקר על כביש 562.**

58. ההסתמכות על כביש 562 לבדו **מיצתה את עצמה בתכניות אחרות**, ובישובים אחרים, ולא ניתן למחזר את אותו הטיעון על כך שניתן להישען על כביש 562, מבלי לקבץ את כל ההחלטות והתכניות התקפות והמתוכננות באזור אשר נשענות על כביש זה.

59. היציאה לכביש 562 שנוספת במסגרת תכנית מח/309, אינה משרתת את מערך התחבורה ביישוב, שכן בתכנית הוצע לסלול כביש שיתחבר ממתחם התכנית ישירות לכביש 562 ואז חזרה דרך כביש 553 מערבה ודרומה לכיוון כביש 4. ברור שמצב זה אינו מועיל למערך התחבורה ורק מחמיר את הכשל התחבורתי הקיים בצומת כביש 562/553.

60. **בהקשר זה, ניתן למצוא את הפתרון דווקא דרך תכנית המתאר של היישוב השכן תל מונד.**



61. בתכנון המוצע של תכנית המתאר בתל מונד מוצעות מספר נקודות התחברות לכביש 553. חיבור ישיר מהשכונה החדשה (מתחם A) בהתאם לתוכנית מח/309 בקדימה צורן יכול להתחבר לציאות מתל מונד לכביש 553 ויצירת צומת משותף לשני היישובים וחיבורם לכביש 553. צומת כזה יכולה לחסוך את הצומת הקיים כיום בהמשך כביש 553 לפני צומת כביש 562 שמאפשרת אך ורק כניסה לתל מונד.
62. בנוסף, גם תכנית תמ"א 10/ג/10, ככל ותאושר, מתכננת להעביר תשתיות חשמל רבות בסמוך לדרך הישירה המוצעת על ידי קדימה צורן לחיבור לכביש 553, וכך יתאפשר שילוב של תשתיות חשמל ודרכים באזור אחד ובכביש אחד.
63. אשר על כן, תנאי מתחייב להוספת יח"ד נוספות (כ - 1,000 יח"ד) בהתאם לשלב ב' של תכנית מח/309, הוא הרחבת כביש 562 מזרח וחיבור ישיר של קדימה צורן לכביש 553.

2.ד. שלב ביצוע שני: תנאי להוספת יח"ד במרכז היישוב (כ - 3,000 יח"ד) והתחדשות עירונית (כ - 1,350 יח"ד) הוא ביצוע של מחלף אילנות וחיבורו של כביש 561 מערב אל מחלף אילנות או לכל הפחות חיבור ישיר לכביש 4

64. בהתאם לאמור לעיל ברור כי לאור הגידול המשמעותי בשימושי הקרקע בהתאם לתכנית המתאר ולאור מצב התחבורה הקיים כבר כיום ביישוב ואשר עשוי להחמיר עוד יותר את רמת השירות התחבורתי באזור, הרי שיש לפתח את היישוב לצד פיתוח התשתיות בשלבויות, זה לצד זה ומתוך מטרה למצות את שימושי הקרקע מבלי להביא לקריסה של המערך התחבורתי והתשתיות ביישוב.
65. יש לקבוע שלבויות בין הקמת מחלף אילנות וכביש 561 מערב עם חיבור ישיר לכביש 4 לתוספת יח"ד נוספות במרכז היישוב. בהתאם לחוות הדעת של המומחה ד"ר אשבל, היציאה המרכזית מהיישוב הינה לכיוון מערב (67% בשעות השיא בבוקר). הקמת מחלף אילנות יחד עם כביש 561 מערב וחיבור ישיר לכביש 4 מהווה שדרוג של היציאה הנוכחית ובהתאם לכך, יש לקשור את הפיתוח של 4,350 יח"ד נוספות במרכז היישוב לפיתוחו וביצועו בפועל של מחלף אילנות וכביש 561 מערב עם חיבור ישיר לכביש 4.

66. פיתוחו של מפרידן הדסים הנמצא בהליכי קידום משמעותיים **ללא** תכנון של מחלף אילנות, יחד עם כביש 561 מערב **ללא** חיבור ישיר של כביש 561 מערב לכביש 4, הוא אסון מוחלט מבחינה תחבורתית. לכן יש לתקן כבר עכשיו את המצב ולחבר את כביש 561 מערב באופן ישיר לכביש 4. לא יעלה על הדעת שיהיה חיבור של כביש 561 מערב ישירות למפרידן הדסים במקום ישירות לכביש 4, שכן במקרה זה יאפשרו לאלפי כלי רכב ממזרח נתניה, קריית השרון, תכנית הבננה, אבן יהודה וקדימה צורך להגיע תוך מעגל תנועה אחד במפרידן הדסים כאשר הוא חד נתיבי ומשתלב לכביש 4, וכאשר תושבי קדימה צורך הם "האחרונים בתור" להשתלב בתנועה.
67. גם אזור התעסוקה המתוכנן באנ"מ אילנות מחייב את חיבור כביש 561 מערב עם חיבור ישיר למחלף אילנות, או בהעדרו חיבור ישיר לכביש 4, שכן בשום אופן לא ניתן לאפשר את חיבורו של כביש 561 לאזור התעסוקה של קדימה צורך או למפרידן הדסים ולאחר מכן לכביש 4. זאת היות ומדובר בכמות רכבים גדולה באופן חריג שתיכנס לכיוון כביש 4 דרך אזור תעסוקה.
68. לאור האמור, יש לקבוע בתכנית כי התנאי למימוש 3,000 יח"ד מאושרות במרכז היישוב והתחדשות עירונית במרכז היישוב עם תוספת של כ - 1,350 יח"ד נוספות חדשות, יהיה הקמת מחלף אילנות וחיבורו של כביש 561 מערב אל מחלף אילנות או עם חיבור ישיר לכביש 4.

3.ד שלב ביצוע שלישי - סלילת כביש 561 מזרח

69. הגישה היחידה של תושבי צורך למערכת הדרכים הארצית היא מכביש 562. כאמור לעיל, בכביש הנ"ל שהינו חד נתיבי דו סיטרי משתמשים יישובים רבים נוספים, ולרבות כפר יונה, יישוב, צור משה, פרדסיה וכיוצ"ב.
70. על כן, סלילת כביש 561 מזרחה, באופן שיהווה עורק תחבורה משמעותי, תאפשר גישה ישירה של תושבי צורך למערכת הדרכים הארצית כביש 4. אמנם בתכנית המתאר סומן ה"ראסטר" של כביש 561 מזרח, אך אין בכך כדי להחיש את ביצועו. על כן, סלילת כביש 561 מזרח המהווה תשתית תחבורתית משמעותית ליישוב צריכה להיעשות לפני תוספת של יח"ד אשר כביש זה עתיד לשמש אותם.
71. יש לקבוע כי בניית יח"ד נוספות במתחם F בצורך (כ - 1,000 יח"ד נוספות), ובמתחם H (כ - 1,271 יח"ד) תהיה לאחר סלילה בפועל של כביש 561 מזרח.
72. כביש 561 מזרח יהיה עורק החיים המתחבר אל קדימה ובהמשך אל צורך, ומבלי שייסלל בהתאם לתמ"א 42, ויתחבר אל כביש 4 במחלף אילנות, לא ניתן להמשיך לפתח ולהגדיל את הישוב ובמיוחד לא ניתן להוסיף יח"ד נוספות בצורך.
73. לאחר פיתוח התשתיות המפורטות בשלבי הביצוע הקודמים, יהיה ניתן להתחיל לתכנן את ציר הדרך מספר 2 בתכנית והשלמת תכנונו תאפשר את תכנון המתחמים החדשים a1-a3.
74. יצוין, כי במרחב שבצורך (מתחם F1) מתוכננות כ-1,000 יחידות דיור חדשות ובמתחם H (כ - 1271 יח"ד) ביחד עם מתחמי a1-a3 שם מתוכננות כ - 1,127 יח"ד, הפוטנציאל התכנוני הכולל יביא לתוספת של 2,127 יח"ד. יח"ד אלה לא יוכלו להתקיים מבלי שיתווסף נתיב המחבר אותם על עורק התנועה הארצי כביש 4. לכן, סלילתו של כביש 561 מזרח לצורך הפיתוח במתחמים אלה מחויב המציאות ובלעדיו לא ניתן יהיה לפתח את המתחמים.

4.ד סיכום - להלן טבלת שלביות ביצוע תשתיות אל מול פיתוח יח"ד - שתחליף את הטבלה בסעיף 6

לנספח היישום:

<u>שלב ביצוע</u>	<u>מתחמים</u>	<u>תנאי</u>
<u>1</u>	קידום בניית 1C מח/309 תוספת 1,381 יח"ד (שלב ב')	הרחבת כביש 562 והתקנת נתיב תחבורה ציבורית וחיבור ישיר לכביש 553. בהעדר מחלף אילנות הרחבת מפרידן הדסים לדו נתיבי דו מסלולי
<u>2</u>	קידום תכנית מפורטת לאזור תעסוקה מערבי לפי תכנית 3/21/36 אנ"מ אילנות	תכנית בסמכות מחוזית
<u>3</u>	התחדשות עירונית במתחמים 2 C ו B (ניוד זכויות למתחם F)	ביצוע של מחלף אילנות וחיבורו של כביש 561 מערב אל מחלף אילנות או לחילופין חיבור ישיר לכביש 4
<u>4</u>	הכנת תכנית מפורטת למרקם הקיים בקדימה מתחמים B ו 4A	ביצוע של מחלף אילנות וחיבורו של כביש 561 מערב אל מחלף אילנות או לחילופין חיבור ישיר לכביש 4
<u>5</u>	הכנת תכנית מפורטת למתחמים H ו- 1F	סלילת כביש 561 מזרח וחלק רלוונטי מכביש 2
<u>6</u>	<u>3A</u>	סלילת כביש 561 מזרח, השלמת תכנון כביש 2, הסדרת מוצא ניקוז תעלת קדימה כולל מאגר וויסות
<u>7</u>	<u>1A</u>	סלילת כביש 561 מזרח, השלמת תכנון כביש 2, הסדרת מוצא ניקוז תעלת קדימה כולל מאגר וויסות
<u>8</u>	<u>2A</u>	סלילת כביש 561 מזרח, השלמת תכנון כביש 2, הסדרת מוצא ניקוז תעלת קדימה כולל מאגר וויסות

ה. נספח היישום כמחייב וצמצמוס מספר יח"ד וגובה הבינוי בתכנית המתאר

1.ה. מצורכי התחבורה החיוניים ושלבי הביצוע, כמפורט לעיל, נגזר גם הצורך בהפיכת נספח היישום

למחייב ולכל הפחות את הטבלה בסעיף 6 כמחייבת מבחינת שלבי ביצוע

75. בהתאם להחלטת הוועדה המחוזית מיום 20.11.2019, נוסף לנספחי התכנית - נספח היישום, אשר נכון לעתה מופיע במסמכי התכנית כנספח מנחה, ולא מחייב. כפי שיפורט להלן יש להפוך את נספח היישום למחייב וזאת על מנת לאפשר מתווה תכנוני ארוך טווח, ברור ועקבי, וכן כדי למנוע מחלוקות עתידיות בנוגע אליו. למצער, יש לקבוע כי סעיף 6 בנספח היישום אשר קובע את שלבי הביצוע בתכנית המתאר, כפי שהוא מוצע בהתנגדות זו, יהיה מחייב.
76. נספח היישום משקף את שלבי הפיתוח ביישוב כאשר פיתוח המתחמים בהתאם לשלבי הביצוע כמפורט בטבלה בסעיף 6 לנספח, לוקח בחשבון את פיתוח התשתיות הנדרש וכן את ההכנה המוקדמת שיש לעשות לפני הפיתוח של כל מתחם בנפרד, כגון מסמך מדיניות, תכנון מפורט וכיוצ"ב.
77. כאמור, כיום בהתאם לתכניות המאושרות, ובתוספת ההתחדשות העירונית, יכול היישוב להגיע לפיתוח וביצוע בפועל של למעלה מ-4,000 יח"ד נוספות, שבהתאם לכך מספר תושבי היישוב יכול להגיע כבר כיום ל 36,000 תושבים ומעלה!.
78. לפיכך, השלבויות שבתכנית, על מנת שתיצור ודאות תכנונית גם לתושבי היישוב וגם לבעלי הקרקעות ובעיקר תיצור סדר עבור ראשי המועצה בשנים הקרובות, היא מתחייבת בנסיבות העניין. השלבויות אינה ניסיון לעכב את הפיתוח, שכן כאמור לעיל כבר כיום קדימה ערוכה מבחינה תכנונית לתוספת יח"ד שתביא את היישוב לקיבולת של כ - 36,000 תושבים.
79. שלבויות זו היא תנאי לשימוש נכון בתכנית המתאר וככלי עבודה תכנוני יעיל עבור ראשי המועצה עד לשנת היעד שבתכנית.
80. תכנית המתאר יוצרת מערכת חוקים תכנוניים אשר אמורים להתאים את עצמם לעשרות שנים קדימה. על כן, חשיבות נספח היישום היא גבוהה שכן הוא זה שמקנה את העקרונות לפיתוח העידי ולמעשה מהווה את "התקנות" לביצוע של תכנית המתאר. נספח היישום ולאחריו מסמכי המדיניות אמורים להוות את העקרונות לביצוע של כל חלק בתכנית המתאר.
81. ברור כי באופן טבעי כל מתחם שמסומן לפיתוח עידי במסגרת תכנית המתאר יצור "מירוץ" של יזמים ובעלי קרקע פרטיים כדי לפתח את המתחם שלהם קודם ולפני כולם.
82. תכנית המתאר צריכה לייצר יציבות וודאות, כיום וגם בעתיד, וכן אמורה ליצור לראשי המועצה ולעובדי המועצה שיהיו אחראים על התכנון, סדר הגיוני לתכנון שלא ניתן לערער עליו. כך, אגב, נספח היישום גם יוצר וודאות ליזמים ולבעלי הקרקעות הפרטיים שהם יכולים לדעת מתי יגיע שלב התכנון של המתחם בו הם מצויים.
83. בהתאם לכך יש להפוך את נספח היישום כולו למחייב. למצער, החלק החשוב בשלבויות של פיתוח היישוב נמצא בתוך סעיף 6 לנספח היישום ואותו יש לסמן כמחייב. כמו כן, כמפורט בפרק התחבורה, שלבי הביצוע המופיעים בטבלה בסעיף 6 לנספח היישום במתכונתו דורשים עדכון והתאמה כמוצע על ידי המועצה.
- רוצה לומר - כיום מתגוררים ביישוב 23,000 תושבים (לפי נתוני הלמ"ס, בעוד שבפועל המספר גדול עוד יותר). יעד התכנית הוא להגדיל את האוכלוסיה ל-36,000 תושבים בפועל.

לאמור, התוספת היא של 13,000 תושבים.
 כדי להשיג יעד זה, נדרשות עוד 3,700 יחידות דיור (לפי חישוב של 3.5 נפשות ליחידת דיור).
 כבר כיום, קיימות תב"עות מאושרות, המאפשרות הקמת 3,000 יח"ד (לרבות 1C).
 התכנית מדברת על תוספת של כ- 9,500 יח"ד.
 המסקנה של נתונים אלה, היא כי חייבים לקבוע בתכנית התניות תחבורתיות ותעסוקתיות
 שיאפשרו הגדלה משמעותית כזו של מספר התושבים.

ה. פוטנציאל מספר יח"ד המיועדות לבניה בהתאם לתכנית המתאר גבוה ממספר יח"ד שנקבע כיעד

תכנית המתאר

84. מלבד הקושי של העדר תשתיות נדרשות לצורך תוספת יח"ד ביישוב, הרי שבתכנית המתאר קיימת טעות בספירת יח"ד שניתן להוסיף מכוחה. בדיקה מדויקת של מספר יח"ד שיתווספו מכוח התכנית מביאה למסקנה כי סך הגידול באוכלוסיה הצפוי על סמך יח"ד אלה גבוה משמעותית מהיעד של - 36,000 תושבים.
85. פוטנציאל יחידות הדיור לבניה הצפוי למימוש במתחמים 1C (תכנית מח/309), 4A ו-B (מרזו היישוב הקיים), יחד עם תוספת במתחמי התחדשות עירונית, הינו כ- 4,121 יח"ד. בהנחה של 80% מימוש מהפוטנציאל של מתחמים אלה, יכולים להתווסף לקיבולת האוכלוסייה ביישוב למעלה מעשרת אלפים תושבים.
86. כאשר מוסיפים את קיבולת האוכלוסייה הצפויה מכוח פוטנציאל זה לקיבולת האוכלוסייה הקיימת, הרי שכבר מגיעים ל- 36,000 תושבים בקדימה צורן, וזאת עוד בטרם תוספת יחידות דיור חדשות מכוח תכנית המתאר.
87. לכן, התכנית אינה לוקחת בחשבון את פוטנציאל התכנון שלה לתוספת יח"ד, ודבר זה עלול לגרום לבעיות משמעותיות בתכנון היישוב לאורך השנים הבאות. החוסר בתשתיות עבור יח"ד המאושרות נמצא כבר כיום בכשל, ואם התכנית תממש את מלוא הפוטנציאל שלה הרי שהכשל יהיה עוד חמור יותר.
88. לאור האמור מבוקש לתקן במסגרת התכנית את מספר יח"ד שנקבעו בכל מתחם בהתאם ליעד שנקבע כמו לדוגמא במתחם 1F כפי שיפורט להלן וכן לצמצם את השטחים המיועדים לבניה חדשה במתחמים השונים ובכך יצומצמו מספרי יח"ד על מנת שיהיה אפשר לעמוד ביעד קיבולת האוכלוסייה.
89. לחילופין מבוקש לדחות את יעד מימוש הבנייה ביישוב בהתאם לתכנית המתאר לשנת 2050 וזאת בכפוף כמובן לשלביות מחייבת במסמך היישום. וחילופי חילופין להוסיף במסמכי המדיניות הוראה כי על מסמך המדיניות למתחם יהיה להתייחס גם לקיבולת האוכלוסייה והתאמתו ליעד שנקבע בתכנית המתאר.
90. לאור העובדה כי ברור שקיימות בתכנית המתאר הרבה יותר יח"ד מהיעד שנקבע לקיבולת האוכלוסייה של היישוב, מבוקש להוסיף הוראה במסמכי התכנית, כי כל שטח נוסף שיתווסף לתחום המוניציפלי של המועצה המקומית אם וככל שיתווסף יהיה ליעודים ושימושים שייקבעו על ידי המועצה המקומית בלבד ובכל מקרה הוא לא יהיה ליעוד מגורים בפרק הזמן של תכנית המתאר קרי עד לשנת היעד.

ה.3 צמצום מספר יח"ד במתחם 1F

91. מתחם 1F ממוקם בין קדימה לבין צורן. כבר כיום הוא נראה כמעין חוצץ מלאכותי בין שני חלקי היישוב. תכנית המתאר שכיוונה לכך כי יהיה חיבור טוב יותר בין קדימה לצורן מייעדת למתחם זה 1,000 יח"ד נוספות.
92. יצוין, כי בתחילת התכנון של תכנית המתאר כלל לא ייעדו לשטח זה יח"ד נוספות. במסגרת תשריט התכנית המופקדת נודע לראשונה למועצה כי במתחם 1F צפויות להתווסף כ- 1,000 יח"ד.
93. במסגרת התנגדות המועצה לתכנית נדרש לצמצם את השטח לבניה במתחם, שכן בחציו הצפוני הוא אינו שייך לשטח המונציפלי של היישוב.
94. טענה זו התקבלה במסגרת ההתנגדות, אך משום מה מספר יח"ד שהוצע לכל שטח המתחם נותר בעינו למרות ששטח הקרקע צומצם כאמור.
95. מלבד הטענה כי בהתאם ליח"ד המאושרות כיום אין צורך להוסיף יח"ד נוספות בקדימה צורן, הרי שהצפיפות הגבוהה במתחם הנ"ל פוגעת גם בחיבור שנדרש בין קדימה לצורן ומגדילה את החיץ הקיים בין חלקי היישוב. לא זו אף זו, שגם התכנון המפורט למתחם יהיה ראוי יותר ומרווח יותר עם שטחים ירוקים ושב"צים כאשר הצפיפות תתאים מאת עצמה לשטח הקרקע המיועד לה.
96. בנסיבות אלה יש להפחית את מספר יח"ד שנקבע למתחם אשר צומצם מבחינת שטחו לאחר ההתנגדות, אך הצפיפות בו נותרה בעינה. במתחם זה יש להפחית את מספר יחידות הדיור, מ-1,000 יח"ד ל- 400 יח"ד לכל היותר.

ה.4 גודל יחידות הדיור הממוצע

97. בהתאם להחלטות קודמות של הועדה הנכבדה במסגרת תוכניות מתאר ובכלל, יש להגדיל את שטח הדירה ברוטו שנקבע במסגרת התכנית לשטח של 135 מ"ר וכמפורט להלן.
98. במסגרת הדיונים בפני החוקר, המליץ צוות התכנון בקשר לגודל יחידות הדיור כדלהלן:

יש להגדיל את שטח היחידות הדיור הממוצע

- 1) מוצע כי גודל ממוצע של יח"ד במתחמי הפיתוח החדשים יעלה ל-125 מ"ר ברוטו (במקום 110 מ"ר ברוטו).
- 2) לשנות את היקף יח"ד הקטנות במתחמי הפיתוח החדשים ל-20% (במקום 33%) ולהתאים את היקפי הבינוי בהתאמה בכל מתחם.
- 3) להבהיר את הרשום בסעיף 6.1.6 ב.6 ולייחס אותו לתוספת יחידות דיור במרקם הקיים. לקבוע כי במתחמי הפיתוח החדשים תתאפשר בניית יחידות דיור קטנות גם כיחידות עצמאיות וגם כיחידות סמך המהוות יחידת בעלות אחת בהתאם להוראות התכנון המפורט.
- 4) בכל מתחמי התכנון החדשים יש לחשב את היקף הבינוי למגורים בהתייחס לגודל יח"ד ממוצעת.

99. החוקר המליץ (בעמ' 54 לדו"ח שלו) לאמץ המלצה זו של צוות התכנון ולמרות זאת, בהחלטת הועדה המחוזית נקבע כלהלן:

תמהיל סוגי המגורים ושטח ממוצע ליחידות דיור :

3.

1. שטח ממוצע של יחידת דיור במתחם - 110 מ"ר ברוטו (כולל שטח עיקרי ושטח שירות על קרקעי לא כולל מרפסות) (בחישוב ממוצע הדירה לא יכללו הדירות הקטנות).
2. 25% מסה"כ יחידות הדיור בכל מתחם מגורים חדש יהיו יחידות מגורים קטנות. שטח דירה קטנה יעמוד על שטח כולל של 80 מ"ר בתוספת מרפסת או כפי שיקבע בתקנות.
3. במתחמי פיתוח חדשים תתאפשר בניית יחידות דיור קטנות גם כיחידות עצמאיות וגם כיחידות סמך המהוות יחידת בעלות אחת בהתאם להוראות התכנון המפורט.
4. מיקום יח"ד הקטנה לא יוגבל לקומת הקרקע.
5. לכל דירה ניתן להוסיף מרפסת בגודל 12 מ"ר.

100. ראוי להבהיר, כי שטח דירות ממוצע של 110 מ"ר ברוטו משמעותו שטח ממוצע של כ-80 מ"ר נטו, שטח שנקבע בהוראות התכנית כשטחה של דירה קטנה. ברור כי שטח דירות שכזה אינו מאפשר תמהיל מגוון של דירות ולמעשה במצב זה כל הדירות שיתוכננו במסגרת התכנית יהיו דירות קטנות וזאת בנוסף ל- 25% מהדירות אשר מלכתחילה בהגדרתן בתכנית הן יחידות קטנות.

101. בעניין זה, לקראת הגשת ההתנגדות מטעם המועצה בשלב הקודם, נערכה סקירה של משרד יעד אדריכלים, לפיה לא מעט תכניות כוללניות שהוכנו לאחרונה והוכנסו למערכת המקוונת (מאושרות ו/או בהליכי תכנון, הפקדה וכו') לא נרשמה בהן הוראה מסוג זה ונדרש היה לבצע חישוב מנתונים אחרים בתכנית (סה"כ מטרז' למגורים וסה"כ כמות יח"ד בתכנית) כדי לחלץ גודל יח"ד ממוצעת.

מחוז	ישוב	תכנית (כוללניות עכשוויות - הוגשו עפ"י מבא"ת מקוון)		גודל ממוצע של יח"ד: עיקרי + שירות (בתכניות השונות אין הוראה כמוצע בקדימה-צורן, לכן החישוב משוער)
		מספר	סטטוס	
מרכז	כפר סבא	405-0412890	מופקדת	כ - 136 מ"ר ליח"ד עיקרי + שירות
	נתניה	408-0242412	החלטה להפקדה	כ - 200 מ"ר ליח"ד עיקרי + שירות
	שהם	421-0485961	החלטה להפקדה	כ - 145 מ"ר ליח"ד עיקרי + שירות
	נס ציונה	407-0528539	דיון ראשון להפקדה	כ - 160 מ"ר ליח"ד עיקרי + שירות
חיפה	אור עקיבא	353-0135988	מאושרת	כ - 141 מ"ר ליח"ד (עיקרי)
	פרדס חנה כרכור	353-0138586	מאושרת	כ - 134 מ"ר ליח"ד (עיקרי)
צפון	מגדל העמק	221-0201715	מאושרת	כ - 124 מ"ר ליח"ד עיקרי + שירות
	יסוד המעלה	259-0394601	מופקדת	כ - 200 מ"ר ליח"ד עיקרי + שירות
תל אביב	בני ברק	501-0308296	מאושרת	לא ניתן לחשב ואין כאמור שום הוראה בנושא.
דרום	אשקלון	604-0382333	החלטה להפקדה	כ - 140 מ"ר (ללא פירוט האם עיקרי / שירות)

102. כמו כן ראה בתכנית המתאר של אבן יהודה בקשר לגודל דירה ממוצעת של 130 מ"ר :

שטח כולל	בנייה	מ"ר	היקף שטחי בניה סופי יקבע בתכנית מפורטת.
מגורים	מ"ר	51,350	לפי גודל דירה ממוצעת של 130 מ"ר.
	יח"ד	293	395

103. דוגמא נוספת ממתחם הצעירים בתכנית אבן יהודה שם נקבע כי גודל דירה ממוצעת יהיה בשטח של 150 מ"ר ברוטו :

מגורים	מ"ר	90,000	90,000	לפי גודל דירה ממוצעת של 150 מ"ר לדירות רגילות (80%) ו-80 מ"ר לדירות קטנות (20%)
בניין				

104. לא ברור מדוע הועדה המחוזית הסכימה להפקיד את תכנית אבן יהודה עם שטח ממוצע לדירה של 150 מ"ר, בעוד שבקדימה צורן אושרו יח"ד בממוצע של 110 מ"ר ברוטו בכל המתחמים. כמו כן לא ברור מדוע לא קיבלה הועדה המחוזית לכל הפחות את עמדת החוקר שהמליץ על גודל יח"ד ממוצעת של 125 מ"ר.

ראה מתקנון תכנית המתאר של אבן יהודה, **נספח ט'**.

105. לאור האמור לעיל וחשיבות גודל יח"ד ביישוב יש לתקן את גודל שטח יח"ד הממוצעת בתכנית **ל-135 מ"ר** (ולכל הפחות בהתאם לעמדת החוקר לשטח של 125 מ"ר).

ה. גובה הבינוי במתחמים : צפיפות יח"ד שנקבעה בתכנית אינה דורשת בינוי בגובה של 7-9 קומות

106. הועדה המחוזית קבעה לאחר שמיעת ההתנגדויות, כי גובה הבינוי בתכנית יהיה בין 7-9 קומות. במתחמים 1A, 2A, 3A, נקבע כי גובה הבינוי יהיה עד 7 קומות, במתחמים H ו-1F נקבע בינוי 9 קומות.

107. לאחר בדיקה שנעשתה, ניראה כי כמות יח"ד במתחמים השונים אינה דורשת בניה בגובה שנקבע בתכנית. במתחמים F ו-H נקבעה צפיפות ממוצעת של 14 יח"ד לדונם. במקרה כזה ניתן לתכנן בדוגמא קיצונית כדלקמן : אם במגרש אחד יתכננו את יח"ד הדיור כך שחלקן יהיה אף בהתאם לצפיפות של 4 יח"ד לדונם ובחלק אחר יהיו 24 יח"ד לדונם שיהיו בבניין של 4 דירות בקומה, כלומר ב-6 קומות לכל היותר. במקרה כזה נשמר הממוצע של 14 יח"ד לדונם ועדיין גובה הבינוי לא עלה מעל 6 קומות.

108. דוגמא אחרת למתחמי A שם נקבע הבינוי לגובה של 7 קומות, במגרש אחד יהיה תכנון של 4 יח"ד לדונם ובמגרש אחר 10 יח"ד שיכולות להיות מתוכננות בבניין בגובה של 5 קומות (2 יח"ד לקומה) או בבניין בגובה של 4 קומות או 3 קומות. בכל מקרה לא נדרש תכנון של בניין בן 7 קומות כדי לשמור על גובה הבינוי ומספר יח"ד הממוצע לדונם שנקבע למתחם.

109. לאור האמור ברור כי יש להקטין את גובה הבינוי במתחם F ו-H לגובה של 6-7 קומות ובמתחמי A לגובה מירבי של 4-5 קומות לכל היותר.

ו. הערות ותיקונים נוספים הנדרשים בתכנית המתאר:

הבטחה שלטונית של מנהל התכנון "כי לא תאושר תכנית מתאר בניגוד לעמדת המועצה" ולכן יש

מקום לקבל הערות תכנוניות חשובות של המועצה המקומית

110. עיקרי החזון של תכנית המתאר שנועד מתוך שיתוף הציבור היה בין היתר, שמירה על צביון של בנייה בחדך נמוך ובנייה רוויה באופן מידתי המתאים לסביבתו, חיזוק והרחבת הפתרונות התחבורתיים, שיפור התחבורה הציבורית, שמירה על שטחים ירוקים והשטחים החקלאים העוטפים את היישוב קדימה צורך ועל נגישות אליהם.
111. בדברי ההסבר של צוות התכנון בתכנית המתאר, נקבע בין היתר, כי צביון היישוב יישמר בצפיפות בנייה נמוכה ובחדך גובה נמוך. הכל, מתוך מטרה לאזן במסגרת התכנית את פיתוח היישוב בצביון שבין כפרי לעירוני.
112. אולם, תכנית המתאר שאושרה על ידי הוועדה המחוזית, אינה מגשימה חזון זה. התכנית עדיין קובעת חתכי גובה של עד 9 קומות כמו גם קבעה צפיפות מינימום של 14 יח"ד!!! ברור כי החלטה זו מנוגדת בתכלית לחזון התכנית של שמירה על צביון שבין כפרי עירוני.
113. ניראה כי התכנית עדיין מושפעת יותר מתוך מדיניות תכנונית ארצית להוספת יח"ד ומתעלמת מהצורך בתשתיות לצורך הוספת יח"ד הנ"ל. כן היא מתעלמת מצביון היישוב הקיים, מהתשתיות הקיימות ביישוב, ומחזון התושבים שבא לידי ביטוי בהליך שיתוף הציבור.
114. על כן, תוספת יח"ד וחדך הבינוי הגבוה שנקבע במסגרת תכנית המתאר, יוצר למעשה מצב שבו עלולות להיבנות עוד אלפי יח"ד ביישוב קדימה צורך מעבר ליח"ד המאושרות ומעל ליעד שנקבע בתכנית המתאר, כאשר ברור כי התשתיות הקיימות לא יכולות כלל לשאת התוספת הנ"ל ואופי היישוב אינו מתאים למדיניות התכנון המואץ של מדינת ישראל.
115. ברור, כי היישוב לא יכול להוסיף ולצמוח כאשר קיים פער בין התפתחות התשתיות הקיימות אל מול תוספת יחידות הדיור ביישוב. על כן שגם הרצון לאזן כאמור, בדברי ההסבר לתכנית, בין יישוב כפרי קיים ליישוב עירוני צומח לא תתאפשר במסגרת יישום של תכנון ראוי ואחראי.

חובה לקבוע בתכנית שלביות בבנייה למגורים בהתאמה לזמינות אזוירי תעסוקה בהיקף ראוי

ביחס שנקבע (12 מ"ר לנפש)

116. הוכחה והסבר לנחיצות של קידום התחבורה, כתנאי להתפתחות היישוב, מצוי בהגבלות התחבורתיות, המונעות אפשרות למימוש זכויות בניה קיימות לתעסוקה, כל עוד לא ימומשו פתרונות תחבורה איזוריים, כגון מפרידן הדסים ומחלף אילנות.
- תכנית 457-0301135 מאושרת, אך אין אפשרות לממש את הזכויות שהיא מעניקה, בשל ההגבלות התחבורתיות שאינן בסמכות הוועדה.
117. לצורך מתן מענה לגידול בהיקף התושבים ביישוב, נדרש כי התכנית תקבע שלביות בין פיתוח יח"ד למגורים לבין פיתוח והקמת שטחי המסחר/תעסוקה.

118. ידוע לכל, כי את היקף השירותים הניתנים לתושבי היישוב לא ניתן לממן רק באמצעות גביית ארנונה של דירות המגורים ונדרש לכל יישוב, שטחי מסחר מתוכם נגבים תשלומים לצורך השלמת המימון הנדרש לתושבים ולפיתוח היישוב בכלל. התכנית אמנם מגדילה את שטחי המסחר בתכנית כך שיגיעו ל – 12 מ"ר לנפש, אך התכנית צריכה גם לאפשר למועצה ליישם ולהגיע ליחס שנקבע בתכנית.
119. צפיפות יח"ד במסגרת התכנית במתכונת המופקדת, מגדילה את היקף האוכלוסייה ביישוב באופן משמעותי. ככל ולא תהיה שלביות ויחס הולם בין בניית יח"ד וצירוף תושבים נוספים ליישוב, לבין הגדלת שטחי המסחר והתעסוקה ביישוב הדבר יביא בהכרח לגרעון כלכלי במועצה.
120. עוד בהתנגדות נטען על ידי המועצה, כי במסגרת זו רצוי, כי יחס הארנונה יהיה בהתפלגות של 55% ארנונה למגורים ו 45% ארנונה משטחי התעסוקה. נכון להיום יחס הארנונה ביישוב הינו כ - 83% ארנונה ממגורים ו 17% ארנונה משטחי תעסוקה.
121. תכנית המתאר חייבת להתייחס מבחינת התכנון הכוללני גם לפתרונות הכלכליים שיאפשרו למועצה להעניק בצורה אופטימלית שירותים ראויים לתושבים החדשים. אין כל הגיון בהגדלת שטחי מגורים ללא הגדלת שטחי התעסוקה בהתאם, וחובה לקבוע שלביות שתביא לצמיחה ביישוב ולא ההפך מכך.
122. לאור האמור, מבוקש לקבוע הוראת שלביות בין שטחי המסחר והתעסוקה ביישוב לבין אישור תכניות הבנייה למגורים. ובכל מקרה שיח"ד נוספות ייבנו מעבר לאלה המאושרות כיום, רק לאחר הגעה לסך זכויות לתעסוקה של 12 מ"ר לנפש.

פתרונות לתחבורה ציבורית והסעת המונים

123. התחבורה הציבורית היא האמצעי התחבורתי העיקרי לשנים הבאות. כמו כן היא הפתרון היחיד הקיים לעומס התחבורה ההולך וגדל במדינה בכלל ובאזור השרון בפרט.
124. על כן, טענה המועצה המקומית כי יש להוסיף תחנות להסעת המונים בשטח היישוב עצמו וזאת כדי להפחית מהכשלים התחבורתיים הקיימים בתכנית. לתחנות הסעת המונים יש להוסיף שימושים לחניונים ציבוריים ושטחים מסחריים צמודים התומכים בשירות בתחנה (מזנונים, בתי קפה וכיו"ב).
125. ככל והוועדה הנכבדה תחליט לדחות את הטענה, מבוקש לחילופין, כי יתווסף סעיף שבכל מסמך מדיניות שתכין המועצה המקומית למתחמים, יוחלט על ידה איך לשלב את מערך התחבורה הציבורית בתוך המתחם והשפעתו על יתר המתחמים האחרים.

תיקון סימון השטחים שהוגדרו כשצ"פ לשטחי שב"צ

126. **בתכנית** המתאר סומנו שטחים שהיו בייעוד שב"צ כשטחים ירוקים (שצ"פ). דבר זה פוגע באופן משמעותי באפשרות של המועצה לבנות בשטחים הציבוריים תחת הקצאת חלק משטח השב"צ כשטח ירוק.

127. על כן, יש לתקן את השטחים שהוגדרו בתכנית המתאר כשטחי שצ"פ אשר מוגדרים כיום בתוכניות מאושרות כשטחי שב"צ, תחת הערה שיש לשמור על רצף התנועה להולכי רגל ולרוכבי אופניים ממרכז היישוב לשטחים הירוקים ולשמורות הטבע. כן יש לקבוע להם סימון מיוחד שיאפשר למועצה גמישות תכנונית בתכנון המפורט ביחס שבין השטחים הציבוריים והירוקים הנדרשים בכל מתחם.
- ראה בעניין זה התשריטים עם הסימונים שיש לתקן בתכנית, המצ"ב כנספח י'.
128. על הסימון המיוחד להביע את ריבוי ייעודי הקרקע במתחם ואל לו להסתפק ולהיות ירוק בלבד בשל הטעיה אפשרית בתפיסה אותו כשצ"פ בלבד.
129. במידת הצורך, תוכל המועצה להקצות חלק משטחי השב"צ לשטחי שצ"פ דבר שלא יתאפשר ככל והשטחים הנ"ל יסומנו כשצ"פ. למועצה דרושים שטחים חומים לצרכי ציבור, ובכל אחד מהם תוכל המועצה להקצות גם עבור שטחים ירוקים.
130. כמו כן, יש להקטין את השטח המסומן בתכנית כשמורת טבע, בהתאם למצב בפועל.

שינוי ייעוד החלק המערבי של כביש 4 ליד תחנת הדלק כשטח מסחרי

131. לאורך כביש 4 קיימים מספר מתחמים אשר סמוכים לכביש, המאפשרים שימושי מסחר, וראה לעניין זה מתחם מסחרי בצומת רעננה, בצומת פרדסיה, מתחם רופין וכיוצ"ב מתחמים אשר קיימים לאורך כביש 4 מצפון ומדרום לקדימה צורן.
132. אין מניעה, כי בתכנית המתאר יסומן השטח המזרחי לכביש 4 (שטח מספר K בתכנית המתאר) ליד תחנת הדלק הקיימת כיום, כשטח המיועד למסחר ושירותים. יצוין כי מאז הפקדת התכנית אושרה תת"ל 43 אשר סימנה כחלק ממנה גם את כביש 1 שבתכנית.
133. על כן, שכעת נוצר שטח כלוא שמסומן בתכנית המתאר כחלקאי צמוד לכביש מס' 4 ליד שימוש מסחר ותחנת דלק שמתקיימים בו כיום.
134. על כן, מבוקש לשנות את ייעוד השטח הנ"ל שהינו צמוד דופן לכביש 4, לשימוש למסחר ושטחי ציבור תומכים לאזור וביניהם: תחנת משטרה, מד"א, כב"א. לכל הפחות יש לסמן את השטח הנ"ל לתכנון בעתיד על מנת שהמועצה תוכל לבחון את השימוש המתאים לשטח הזה בשלב מאוחר יותר.

תיקון בגוש 8038 חלקה 28

135. המועצה דורשת, כי יסומן בתכנית את חלקה 28 לשימוש לבית אריזה לתצרוכת חקלאית כפי שקיים כיום בהיתר על חלק מהשטח.

המשך השטח הירוק בצורן (שכונת רמת אמיר)

136. יש לסמן בתכנית את המשך של השטח הירוק שעוטף את צורן גם מדרום לתאי שטח 5106 ו-5109, ממזרח לשכונת רמת אמיר ויש לסמן טיילת בשטח הירוק המסומן בתכנית.

גוש 8041 חלקה 29

137. כמו כן, מבוקש לשנות את המקרקעין בחלקה 29 בגוש 8041 אשר בבעלות המועצה, לשטח בייעוד שב"צ.

עמוד 22 סעיף 4.12.1 - פארק גן ציבורי

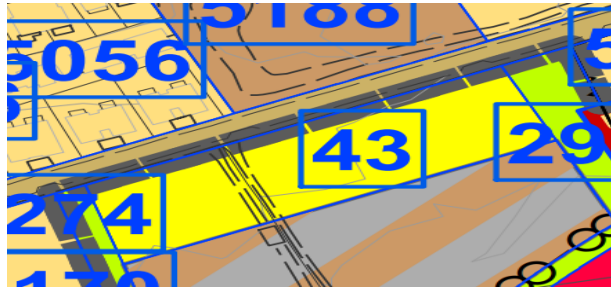
138. המועצה דורשת אפשרות להקמת שטחי מסחר - מסעדות, תיירות, חניונים ציבוריים, שירותים, תיירות.

תא שטח 5020

139. מבוקש לשנות את ייעוד השטח לשטח ציבורי בו ימוקם בית הכנסת ליוצאי לוב.

תא שטח 43

140. מדובר בשטח כלוא שמקבל זכויות בהתאם למתחם 2H למרות שמכל עבריו נמצאים מתחמים ובנייה נמוכה ולכן לא סביר כי בתא שטח צר וקטן זה יהיו זכויות בהתאם ל- 14 יח"ד לדונם ובבנייה לגובה של 9 קומות. ולכן מבוקש כי בתא השטח הנ"ל יהיו זכויות בניה בהתאם לסביבה.

**תא שטח 37**

141. מדובר בתיקון שנעשה בתשריט ולאור שינוי תוואי הטיילת נגרע שטח למגורים. על כן יש ליישר את תוואי הטיילת ולהחזיר את הקרקע שבסמוך לייעוד מגורים וזאת מבלי לפגוע בזכויותיה.

**מחסנים חקלאיים**

142. לאור העובדה, כי ביישוב עדיין קיימים חקלאים אשר מתפרנסים מחקלאות, המועצה דורשת להגדיל זכויות למחסנים חקלאיים בשטחים החקלאים ל- 3% משטח המגרש.

תוספת שטחי מסחר וייעודים נוספים בתכנית המתאר

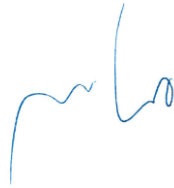
143. לאור העובדה, כי התכנית לא מציגה חלופה איכותית לחיבור שבין שני חלקי הישוב קדימה צורן, מבוקש להגדיר את השטח ממזרח לכביש 562 כשטח ביעוד לנופש פעיל - ספורטק (משולב חום ירוק) במקום השטח שמוגדר ממערב ליער קדימה (תא שטח 4).

144. היתרון של פתרון זה הינו במיקום המחבר בין שני חלקי היישוב והיותו גשר מחבר בין שני היישובים. הואיל ומדובר באחת מהמטרות העיקריות של תכנית המתאר, נראה כי מתחם נופש פעיל יחבר את היישובים בצורת משמעותית יותר.

145. יש להוסיף תנאי, כי השטחים שהינם בייעוד מסחר ומגורים הצמודים לרחוב רוטשילד (ממזרח) יתוכננו ויבנו כך שממול ייעוד המגורים יהיו מגורים והמסחר בשטחים אלה יפנה כולו לאזור התעשייה.



דנה שטיר, עו"ד



סימון טוסון, עו"ד



עזרא קוקיא, עו"ד

הרטבי-בורנשטיין-בסון ושות'
עורכי דין

1135\1\21337