

בס"ד

דו"ח חוקר בתוכנית תמ"ל 1082 - הרצליה קריית שחקים
עו"ד חן עמידור



12 נובמבר 2019

י"ד חשוון תש"פ

תוכן עניינים

רקע כללי

4.....	על התוכנית
5.....	אבני דרך בקידום התוכנית
6.....	החקירה
	ההתנגדויות
7.....	המלצות עיקריות
7.....	חיבור הקו הירוק של הרכבת הקלה עם מרכז התחבורה
7.....	רמפת העלייה מנתיבי איילון למתחם קריית שחקים
8.....	ביטול הטרמינל בתחנת הרכבת הקיימת והארכת המעבר התת-קרקעי
8.....	תקן חניה במרכז התחבורה ובסביבתו, חניון "חנה וסע"
8.....	הכביש המחבר בין גליל ים לקריית שחקים
8.....	גובה הבינוי והצללה
9.....	תשתיות על: מים, ביוב וניקוז
10.....	פירוט המלצות לשינויים בתוכנית
10.....	1. התנגדות בעלי קרקע פרטיים בתא שטח 2000
10.....	עיקרי טענות המתנגדים
10.....	משיבים להתנגדות
11.....	המלצות
11.....	2. אייל פביאן - בשם תושבים שונים בהרצליה
11.....	עיקרי טענות המתנגדים
12.....	משיבים להתנגדות
13.....	המלצות
14.....	3. אליהו רובינשטיין
14.....	עיקרי טענות המתנגדים
14.....	משיבים להתנגדות
14.....	המלצות
14.....	4. אריאל שרעבי
14.....	עיקרי טענות המתנגדים
15.....	משיבים להתנגדות
15.....	המלצות
15.....	5. איי די איי אוטומציה ופיתוח תעשייתי בע"מ
15.....	עיקרי טענות המתנגדים
16.....	משיבים להתנגדות
16.....	המלצות
16.....	6. קו צינור אירופה אסיה בע"מ
16.....	עיקרי טענות המתנגדים

16	משיבים להתנגדות
16	המלצות
17	7. תשתיות נפט ואנרגיה בע"מ וחברת קו צורי דלק בע"מ
17	עקרי טענות המתנגדים
17	משיבים להתנגדות
17	המלצות
17	8. רכבת ישראל
17	עקרי טענות המתנגדים
18	משיבים להתנגדות
19	המלצות
20	9. נתיבי איילון
20	עקרי טענות המתנגדים
21	משיבים להתנגדות
21	המלצות
22	10. הוועדה המקומית לתכנון ובנייה הרצליה
22	עקרי טענות המתנגדים
28	משיבים להתנגדות
37	המלצות
48	11. רשות מקרקעי ישראל וסיטי-טק בע"מ
48	עקרי טענות המתנגדים
50	התייחסות אדריכלית עיריית הרצליה גב' מוניקה זר-ציון להתנגדות רמ"י
51	המלצות

על התוכנית:

תוכנית תמ"ל/ 1082 – קריית שחקים, משתרעת על פני כ- 180 דונם וממוקמת במשולש שבין נתיבי איילון ממערב, שד' שבעת הכוכבים בדרום ופארק הרצליה מצפון. התוכנית מחולקת לשני מתחמי איחוד וחלוקה.

מתוך דברי ההסבר לתוכנית:

"המתחם שבמרכזו שכונת מגורים ייחודית אשר כוללת מבני ושטחי ציבור מתאפיין בעירוב שימושים, הכוללים בנוסף ליח"ד גם תעסוקה ומסחר, ונשען על מרכז תחבורה ייחודי המרכז את כל אמצעי התחבורה הציבורית בהרצליה באופן שמעודד שימוש בתחבורה ציבורית במתחם עצמו, ובעיר כולה.

תכנון המתחם כולל הפרדה מוחלטת בין תנועת כלי הרכב, לבין תנועת הולכי הרגל ורוכבי האופניים, זאת באמצעות מערכת צירים עירוניים מעל הקרקע המשמשים להולכי רגל ורוכבי אופניים בלבד, כשכל התנועה המוטורית מתנהלת ברחוב עירוני שכולו מתחת לפני הקרקע.

המתחם נמצא מזרחית לכביש 2 (חיפה-תל אביב) ודרך איילון, צפון מזרחית למחלף שבעת הכוכבים בסמוך לתחנת הרכבת, בין פארק הרצליה לפארק גליל ים. בלב המתחם מוצע ציר ירוק מטרופוליני ראשי החוצה אותו בכיוון צפון-דרום. הציר הירוק מחבר את פארק הרצליה מצפון עם פארק גליל ים מדרום, ובכך מושלם בפועל רצף ירוק מטרופוליני. כמו כן, המתחם כולל חיבור מתארי בין המתחם לבין התחנה הצפונית של הקו הירוק ברחוב אבא אבן לצורך העברת מתע"ן בתחום רצועה זז.

התוכנית מייצגת את השטח להקמת מתחם משולב שיכלול שטחי תעסוקה ומסחר לצד שכונת מגורים, שטחים למבני ציבור, מרכז תחבורה ושטחים פתוחים. התוכנית קובעת זכויות בנייה ל- 1,650 יחידות דיור בצפיפות ממוצעת של כ-90 יחידות לדונם נטו ובהיקף של 165,000 מ"ר למגורים, 250 יח"ד לדיור מוגן, כ-200,000 מ"ר עבור תעסוקה ומסחר וכן שטחים נוספים למבני ציבור ולמרכז תחבורה.

בהתכתב עם הוראות תמ"מ 5, האזור מוגדר כמתחם לבנייה ולפיתוח חדש, בתוך אזור עירוני בדגש מגורים, ומסומן כאזור תעסוקה ראשי, מוטה תחבורה ציבורית דרכו חוצה ציר ירוק מטרופוליני. השטח מיועד לאזור תעסוקה ראשי הכולל משרדים ומסחר, תעשייה קלה, אחסנה ומלאכה ושימושים נוספים, כגון: מוסדות ציבור, שטחים פתוחים, מרכז ספורט, מלונאות, מגורים, שירותי בידור והסעדה ומרכז תחבורה המקשר בין תחנת הרכבת, מסוף אוטובוסים, ציר ה-BRT / מהיר לעיר, צירי תנועה ראשיים ושבילי אופניים.

בתוכנית הוראות להקמת מרכז תחבורה שיכלול מסוף אוטובוסים, חניה למשתמשי הרכבת, חיבור לרכבת תחתית או רכבת קלה עתידיים ולמערכת אוטובוסים מהירה, הוראות לפיתוח השטחים הציבוריים הפתוחים והמעברים להולכי הרגל.

התוכנית קובעת שטחים נוספים למבני ציבור ולמרכז תחבורה לרבות שטח ציבורי לבית ספר יסודי, שטחים מבונים ציבוריים בקומות הקרקע לצרכי ציבור, כגון גני ילדים מעונות יום ובתי כנסת. כמו כן, מעל מרכז התחבורה ייבנה היכל ספורט עירוני משולב לאירועי ספורט ותרבות שיכיל מקומות ישיבה לכ- 5000 איש.

התוכנית כוללת הוראות לפיתוח השטח כולל שטחים ציבוריים פתוחים ומעברים להולכי רגל. התוכנית מייצרת חיבור בין "פארק הרצליה" ל"פארק הדרומי" (גליל ים) ולשכונות המגורים מדרום, כציר ירוק מטרופוליני- שדרה ירוקה; בנוסף, התוכנית מייצרת ציר מסחרי מרכזי העובר ממזרח למערב ביעוד כיכר עירוני, המחבר בין מזרח העיר לבין הטרמינל התחבורתי - שדרה עירונית. בתוך הפרויקט, תנועת הרכבים תהיה תת-קרקעית ובמפלס הקרקע יתאפשר חופש תנועה ונגישות מרבית להולכי רגל, דרך המתחם המחבר בין שני מוקדים עירוניים: קניון שבעת כוכבים ותחנת הרכבת.

המתחם מתוכנן כשילוב בין צירים ראשיים ומשניים, רצף של מרחבים פתוחים מגוונים, מקומות בילוי, עבודה, מבני ציבור ומגורים, שילוב של בניה נמוכה בגובה 2 קומות המלווה את הציר המסחרי המרכזי, בניה לגובה של כ- 20 קומות לצד מגדלים בגובה של עד 50 קומות, מרקם אורבני המשלב ומערב מגוון שימושים בפיתוח אינטנסיבי.

תקופת הפקדת התוכנית - החל מיום 22/07/19 ועד ליום 22/09/19. לאור חגי תשרי תש"פ נערך דיון פומבי לשמיעת התנגדויות מיד לאחר שמיני עצרת, ביום 22/10/19.

אבני דרך בקידום התוכנית:

תאריך	מהות
14/08/17	תאריך הכרזה על המתחם בקבינט
,31/10/17 ,02/05/18 23/01/18	דיוני שולחן עגול
04/03/19	עמידה בתנאי סף וקליטה
13/03/19	דיון בהפקדת התוכנית
22/07/19	פרסום התוכנית להתנגדויות
22/09/19	מועד אחרון להגשת התנגדויות
22/10/19	דיון פומבי לשמיעת התנגדויות

החקירה:

לתוכנית הוגשו 20 התנגדויות. הללו כוללות מתנגדים פרטיים, גופים ממשלתיים, הוועדה המקומית הרצליה והתנגדות עצמית של יוזמי התוכנית. הדיון הפומבי בהתנגדויות התקיים ביום 22/10/19.

דו"ח החוקר כולל תקציר של עיקרי טענות המתנגדים, מענה צוות התכנון והיועצים הרלוונטיים בכל סוגיה, מענה צוות הותמ"ל והמלצות החוקר בכל סעיף שהוצג. בראשית הדו"ח יובאו הנושאים העיקריים והחשובים שעלו במסגרת ההתנגדויות והמלצותיו המנומקות של הח"מ.

לאור העובדה כי התנגדות יוזמי התוכנית לא הייתה מונחת בפני נציגות הוועדה המקומית במועד שמיעת ההתנגדויות, ניתנה לוועדה המקומית אפשרות להתייחס בכתב להתנגדות זו. בהתאם, להתנגדות של רמ"י נוסף מענה מטעם אד" העיר הרצליה, גב' מוניקה זר ציון.

שלמי תודה לעו"ד דפנה רוזנר, שסייעה בידי במהלך החקירה.

המלצות עיקריות

מרכז התחבורה הכלול בתוכנית הינו הלב הפועם של הרובע המוצע; מרכז התחבורה צפוי להזרים אל הרובע ואל העיר את באי מרכז התעסוקה, ומהם את תושבי הרובע, העיר והסביבה המחפשים את דרכם באמצעי תחבורה ציבורית אל מרחבי המטרופולין ומעבר להם. מהירות הקמתו, ריבוי וגיוון אמצעי התח"צ שיעברו בסביבתו וכושר הספיקה של מרכז התחבורה ישמשו אבן בוחן להצלחת התוכנית ולהגשמת מטרותיה.

חיבור הקו הירוק של הרכבת הקלה עם מרכז התחבורה

נציגות הוועדה המקומית, חבר מועצת העיר ותושבים טענו בפני כי על התוכנית לכלול סטטוטוריקה להתוויית הקו הירוק של הרק"ל למרכז התחבורה.

אין צורך להכביר במילים אודות חשיבות חיבור הקו הירוק של הרק"ל למרכז התחבורה והתעסוקה שיוקמו בתחום התוכנית. קיימת תמימות דעים רחבה בין כל גורמי התחבורה שהופיעו במהלך שמיעת ההתנגדויות וכן בקרב יועצי הותמ"ל כי חיבור מרכז התחבורה למערכת הקווית של הרק"ל במטרופולין תל אביב יעצים את השימוש בתחבורה ציבורית, יגביר את הרב-גונית של אמצעי התחבורה העומדים לרשות באי מרכז התעסוקה, דיירי הרובע, תושבי הרצליה ואוכלוסיית המטרופולין כולו.

בחזון שמציגה חברת נת"ע האמונה מטעם משרד התחבורה על קידום תכנון והקמת הרכבת הקלה, "מטרופולין תל-אביב" משתרע מנתניה בצפון ועד אשדוד בדרום. הנה כי כן, הרצליה נמצאת בעיבורו של המטרופולין ומרכז התחבורה המוצע בתוכנית יכול לשמש את תושבי השרון והבאים ממזרח, תוך הצגת אלטרנטיבה ראויה ורב-גונית של אמצעי תחבורה וקישוריות מעולה עם המערכת הקווית של הרק"ל וזרועותיה השונות.

חיבור מערכת הרק"ל הנו אפוא מפתח חשוב (אך לא יחיד כמובן) להצלחת מרכז התחבורה ולמתן פתרונות תחבורה אפקטיביים על-ידו. נוכח חשיבותו, ראתה הוועדה חשיבות בהפקדת תוכנית הכוללת תוואי אפשרי בייעוד "שטח לתכנון בעתיד" (על-פי הנמסר לי מיועץ התחבורה של הותמ"ל, מר רמי מנור, תוואי זה נבדק עקרונית על-ידי נת"ע ונמצא, בכפוף לבחינה ולתכנון מפורטים כמובן, כמתאים להתוויית הקו הירוק).

עם זאת, מבלי לגרוע כמלוא הנימה מחשיבות האמור לעיל, ואף שסמכות הוועדה למתחמים מועדפים לדיור רחבה, תוכנית מועדפת לדיור אינה האכסניה המתאימה לתכנון מפורט של הקו הירוק. לשם כך דרושה תוכנית לתשתיות לאומיות.

רמפת העלייה מנתיבי איילון למתחם קריית שחקים

חברת נתיבי איילון טענה בפני כי אין צידוק לחיבור נתיבי איילון אל מרכז התחבורה מתוך עיקול הרמפה במחלף שבעת הכוכבים. לטענתה, מיקום החיבור בעיקול הרמפה מהווה אף סיכון בטיחותי.

הנגשת היציאה מכביש 20 אל מרכז התחבורה באמצעות חיבור ייעודי מגשימה את המטרה הלאומית של העדפת תחבורה ציבורית על פני פרטית.

האלטרנטיבה לחיבור מרכז התחבורה לנתיבי איילון, קרי, הכנסת כל תנועת האוטובוסים דרך שדרות שבעת הכוכבים אינה מתקבלת על הדעת וקרוב לוודאי תגרום להעצמת גלישת תורים מרמפת העלייה למחלף שבעת הכוכבים אל תוך כביש 20.

המתח בין הנגשת מרכז התחבורה לתח"צ למול סיכון בטיחותי, ככל שקיים, ייושב באמצעות גמישות המוצעת בדו"ח זה לוועדה המקומית במיקום הגשר לעת תכנון מפורט לביצוע.

באותו עניין סברתי כי אין מקומה של הגבלת השימוש ברמפת העלייה לתח"צ בלבד בתוכנית מתאר. הגבלה זו נכון שתעשה בסמכות רשות תמרור מוסמכת. נכון שיש לבכר תחבורה ציבורית ולתת לה עדיפות גם בכניסה למרכז התחבורה, אך הגבלה זו בתוכנית תשלול את האפשרות לעשות שימוש רחב יותר ברמפת העלייה בתקופת הביניים, בשנים הראשונות להפעלת מרכז התחבורה ולקיום הרובע, באופן שיקל על באי העיר דרך נתיבי איילון.

ביטול הטרמינל בתחנת הרכבת הקיימת והארכת המעבר התת-קרקעי

רכבת ישראל טענה בפני כי הריסת הטרמינל הקיים והארכת המעבר התת-קרקעי תביא לפגיעה בציבור הנוסעים שיעדיפו אמצעי תחבורה אחרים על פני רכבת נוכח כברת הדרך שתהא עליהם ללכת ממרכז התחבורה ועד לרציפי הרכבת. נציגי הרכבת בקשו אפוא להותיר את הכניסה הקיימת ואת הטרמינל על-מכונם.

במהלך שמיעת ההתנגדויות הוברר כי הותרת הכניסה הקיימת של תחנת הרכבת תסכל את מטרת קיומה של דרך לתחבורה ציבורית בצידה המזרחי של מסילת הברזל, תאט את תנועת המתע"ן (BRT) ותסכן את בטיחות באי התחנה. כן הוברר כי צרכי רכבת ישראל (800 מ"ר) נלקחו בחשבון במרכז התחבורה בהתאם לפרוגרמה שנמסרה על-ידי מר יגאל ש"ץ וכי בתכנון המפורט ניתן יהיה לייחד לרכבת כניסה עצמאית ונפרדת במרכז התחבורה לצורך בידוק ביטחוני, מכירת כרטיסים וכרטוס. עוד הוברר כי המעבר התת-קרקעי יוארך אך בכ- 70 מ' ויסתכם בסך-כולל כ- 130 מ' ממרכז התחבורה ועד לרציפי הרכבת. לבקשת הח"מ בדק צוות הותמ"ל אורך המעבר בין רציפי הרכבת לבין היציאה מתחנת רכבת מרכז-סבידור לבורסה ברמת גן ומצא כי מעבר זה נאמד בכ- 150 מ'. צוות התכנון מטעם יוזם התוכנית הוסיף כי חתך המעבר התת-קרקעי מאפשר הקמת מסוע שיקל על משתמשי הרכבת.

תקן חניה במרכז התחבורה ובסביבתו, חניון "חנה וסע"

הוועדה המקומית ויוזמי התוכנית, כל אחד בתורו, טענו בפני כי יש לאמץ הסכמות מוקדמות ביניהם בדבר הקמת 2,500 חניות בנוסף לתקן החניה במרכז התחבורה והתעסוקה לטובת משתמשי המתע"ן. כן טענה העירייה כי אל לתקן חניה לתעסוקה לעלות על 240:1.

לאחר ששמעתי את עמדת הצדדים ואת יועץ התחבורה של הותמ"ל, מר רמי מנור, קבלתי את עמדת משרד התחבורה כי תוספת 2,500 חניות תיצור גודש של כלי רכב פרטיים במרכז התחבורה ותהווה אבן שואבת לבאי מרכז התעסוקה. לפיכך, סברתי כי יש להבטיח בהוראות התוכנית כי יוקמו 500 מקומות חניה במרכז התחבורה שינהלו כחניון ציבורי ל"חנה וסע" בלבד. כן סברתי כי 850 חניות נוספות ל"חנה וסע" יוקמו במפלסים עליונים של החניונים התת-קרקעיים של מגרשי התעסוקה. החניות התת-קרקעיות במגרשי התעסוקה יהיו בבעלות אחידה וינהלו כחניונים ציבוריים בבעלות פרטית. תותר רכישת מנויים, למעט לחניות שיוקמו למטרת "חנה וסע" כאמור. מגרשי התעסוקה יחוברו למערכת אלקטרונית שתכוון את התנועה לחניונים על-פי העומס.

על-מנת לממש את יעד השימוש בתחבורה ציבורית לבאי מתחם התעסוקה, סברתי כי נכון שתקן חניה לתעסוקה לא יעלה על 240:1.

הכביש המחבר בין גליל ים לקריית שחקים

הוועדה המקומית וחלק מתושבי הרצליה טענו בפני כי יש לנתק את שכונות גליל ים מכביש 9 מחשש לעומס תנועת רכבים וחניית רכבים של באי מרכז התחבורה בשכונות אלו.

לא ראיתי אפשרות להיעתר למבוקש נוכח העובדה כי חיבור הכביש התת-קרקעי מהשכונות הדרומיות באזור גליל ים למרכז התחבורה ובחזרה נועד בראש ובראשונה לאפשר לשכונות הדרומיות גישה באמצעות תחבורה ציבורית אל מרכז התחבורה וממנו

גובה הבינוי והצללה

חלק מן המתנגדים בקשו לצמצם את גובה הבינוי המוצע בתוכנית (60-40 קומות) על-מנת להתאימו לחלקי העיר האחרים. כך, סברו המתנגדים, תימנע גם הצללה על בתי תושבי שכונת הרצליה ב'.

גובה הבינוי המוצע בתוכנית משקף מגמות תכנוניות קיימות להעצים בזכויות בנייה באתרים המתאימים לכך במיקום ובזיקה לסביבתם. הבינוי המוצע מהווה בינוי "אייקוני" בשערה של עיר, בחטיבת קרקע תחומה בדרכים אזוריות וארציות ומסילת ברזל.

כמו-כן, על פי דו"ח ההצללה שנלווה לנספח הסביבתי לתוכנית ועל-פי נתונים שמסר בדיון ד"ר רון לשם, יועץ סביבתי לתוכנית, הבינוי (המתוקן) המוצע בתוכנית אינו משנה את היקף שעות חשיפת בתי השכונה לאור השמש מן המצב השורר כעת, ערב אישור התוכנית, זולת חשיפת בית אחד בודד,

הניצב בשטח פתוח, אשר לבעליו עומדים האמצעים החוקיים על פי חוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965.

תשתיות על: מים, ביוב וניקוז

מים וביוב: קיימת תמימות דעים בקרב הטוענים במהלך שמיעת ההתנגדויות כי מצב תשתיות העל (מים וביוב) בהרצליה על סף בלימה.

פתרון לסילוק שפכים מוצע במסגרת תמ"ל/1096 וכולל חיבור מערכת הביוב של הרצליה לשפד"ן. סעיף 6.1 (ו) לתוכנית מתנה הוצאת היתר בניה בפתרון ביוב להיקף היחידות המבוקש בהיתר ומהווה מענה הולם.

לא כך המצב בתחום הספקת המים. אמנם, חיבור נוסף של מקורות מכיוון צפון נראה באופק, אולם לאור הערכת אדריכלית העיר הרצליה ולנוכח העובדה כי הספקת מים סדירה היא תשתית אלמנטרית לקיום אנושי, ראיתי אל נכון להרחיב את סעיף 6.1 (ו) כך שיכלול גם פתרון הספקת מים סדירה בלחץ ובכמות הדרושים להיקף היחידות המבוקש.

ניקוז וניהול נגר עילי: הוברר בפני כי אף שחלק מפארק גליל ים בקו הכחול של התוכנית, חישובי המתכננים לעניין ניקוז וניהול הנגר העילי אינם מביאים בחשבון את שטחי החלחול בפארק גליל ים.

הפתרון הזמני האזורי מתבסס כיום על-כך שנחל גלילות גליל ים גולש דרומה לכיוון השטחים החקלאיים של רמת השרון (במקום להציף ולזרום לכיוון מנהרת הרצליה). המערכת האזורית מקודמת במסגרת תמ"א/47 (המצויה בשלבים מקדמיים), אך היא אינה משפיעה על התוכנית ואינה מושפעת הימנה, שכן עודפי נגר מנחל גלילות יזרמו אל מובל שיונח לאורך רח' בן ציון מיכאלי ולא ישהו באזור התוכנית.

הפתרון שמציעה התוכנית מתבסס על ניהול מי נגר והשהייתם לפרקי זמן מסויימים בתחומה (בהתחשב במקרה קיצוני של סופה בת שעה, בהסתברות של 1%). באופן האמור, באמצעי היוסות שמציעה התוכנית, ניתן יהיה לאגום את הנגר ולשחרר אותו בצורה מבוקרת למובל לאורך רח' בן ציון מיכאלי ומשם לכיוון מנהרת הרצליה.

שלביות ביצוע

מתוקף האחריות הרובצת לפתחה לספק תשתיות עירוניות מתאימות להקמת ולשרות יחידות הדיור שיוקמו בתחום התוכנית (בעיקר), ביקשה הוועדה המקומית להוסיף תנאים שונים להוצאת היתרים במתחם שיבטיחו שלביות מימוש התוכנית.

שלביות מימוש התוכנית צריכה להיות נתונה בידי הצוות המלווה אשר יורכב מנציג מנהל תכנון, נציג רמ"י, נציג משרד האוצר, נציג משרד התחבורה, נציג משרד האנרגיה והמים ונציג עיריית הרצליה.

מתכונת של צוות מלווה לתוכנית נקבעה לראשונה בתוכניות בסמכות הוועדה ביחס לתוכניות בבקעת אונו במרחב התכנון של הוועדות המחוזיות מרכז ותל-אביב (תמ"ל/1001, תמ"ל/1002, תמ"ל/1046, תמ"ל/1023 וכו'). מתכונת זו נמצאה כיעילה, לא רק לקביעת שלביות פסיבית, אלא להנעה ולקידום מהלכים אינטר-מיניסטריאליים, בין משרדי הממשלה וזרועות המדינה השונות. במקרים רבים יוצר הצוות המלווה אינטגרציה בין גופים מדינתיים (וגם מוניציפליים) שאין דומה לה בקידום מימוש תכניות אחרות. לא זו אף זו; הרשות המקומית חברה בצוות המלווה ומשקלה בו אינו מבוטל.

עסקינן בתוכנית שהיא - לכל הדעות - תוכנית סבוכה, הכרוכה בתכנון, הקמה ותחזוקה של תשתיות מורכבות (וחדשניות) מבחינה תכנונית, תפעולית וכלכלית. על-כן, עולה צורך בגמישות מימוש התוכנית בצד יד מכוונת ומדריכה.

אשר על האמור, סברתי להרחיב את סמכותו של הצוות המלווה, כך שהלה יאשר מסמך כולל לשטח התוכנית. במסמך זה תיקבע שלביות ביצוע למימוש הוראות התוכנית שתבטיח מענה לצרכים הנובעים מהיקף הבניה בכל שלב, וזאת ביחס לנושאים הבאים: (1) היבטים תשתיתיים ותחבורתיים, לרבות מים, ביוב, ניהול מי נגר וחשמל; (2) קיומם של מוסדות ציבור, שטחים ציבוריים פתוחים; (3) פתרונות תחבורה ציבורית.

הצוות המלווה יהיה רשאי לעדכן את המסמך מעת לעת וככל הנדרש. למען הסר ספק, לא יינתן היתר בנייה (למגורים) אלא בהתאם לשלביות הפיתוח שתיקבע על-ידי הצוות המלווה במסמך.

פירוט המלצות לשינויים בתוכנית

להלן התייחסות מפורטת להתנגדויות כפי שבאו לידי ביטוי בכתב ובדיון לשמיעת ההתנגדויות. ההתייחסות כוללת תגובת המשיבים לכל התנגדות ולבסוף את המלצות הח"מ:

1. התנגדות בעלי קרקע פרטיים בתא שטח 2000

מספרי חלקה	בעלים בגוש 6521
128	אלו אוולין
59	מורין גילוני
60	רינה זלזניאק
60	גל זלזניאק
58	ביאטריס כהן
58	אילון ננסי
59	קרן סלע
128	בת שבע פבלוביץ
60	דנה ספיר צרפתי ורוני צרפתי
59	מרדכי ריס

הופיעו לדיון: גבי רינה זלזניאק ומר גל זלזניאק.

עיקרי טענות המתנגדים:

א) התוכנית כוללת חלק משטח שבבעלות המתנגדים בגוש 6521 (חלקות 58, 59, 60, 128). יש לפרט את בעלויותיהם הפרטיות הנכללות בתחום רצועת המתע"ן בתא שטח 2000 בהוראות ובתשריטי התוכנית.

ב) מבקשים לקבל הסבר על אופן השפעת התוכנית על תושבי הרצליה ב'. המטרו צפוי לגבול בבתי הפרטיים של תושבי הרצליה ב', מה שיוביל לירידת ערך מחירי הדירות. התוכנית "תוקעת" את פיתוח הכניסה לשכונה.

ג) לא נבחנו אופציות נוספות למעבר הרק"ל/ המטרו.

להתנגדות משיבים:

צוות התכנון

תא שטח 2000 מסומן כ"שטח לתכנון בעתיד". בסעיף 4.12.1 להוראות התוכנית נקבע כי השימושים וההוראות לגבי תא שטח זה יקבעו בתוכנית עתידית. עד לאישור התוכנית, השימושים וההוראות הקיימים יהיו בתוקף. יתר על כן, מגישי ההתנגדות אינם נכללים בתחום תא שטח 2000, אלא בסמוך לו.

בתקופת ביצוע העבודות תחול עצירה או ירידה של ערך הנכסים, אולם לכשיעבור קו הרק"ל יעלה ערך הנכסים הגובלים לאין ערוך, כפי שקורה במקומות אחרים בארץ ובעולם. אלמלא גיבושה של התוכנית, לא היה נמצא פתרון עתידי שיביא לצמצום בעיות התחבורה בהרצליה.

צוות הותמ"ל

- (א) מוצע לתקן ולדייק את התחום המתארי של תא שטח 2000 כך שישומן מחוץ לגבול החלקות.
(ב) לעניין הבעלות על הקרקע- התוכנית תתוקן כך שהקו ימצא מחוץ לחלקות.
(ג) בנושא ההשפעות- התוכנית מגדירה רצועה מתארית לצורך חיבור אפשרי. היא אינה מאפשרת הוצאת היתרים ותחייב תוכנית מפורטת אם וכאשר יוחלט לחבר את הקו הירוק למתחם התחבורה. התוכנית רק משמרת שטח כדי לתת מענה לצורך עתידי במידה שיהיה צורך כזה.
(ד) התוכנית קובעת כי שימושי הקרקע הקיימים והתכנויות הקיימות ימשיכו להיות בתוקף ולכן לא מהווה כל שינוי של המצב הקיים בשטח.

המלצות :

- (א) התוכנית כוללת חלק משטח שבבעלות המתנגדים בגוש 6521 (חלקות 58, 59, 60, 128). יש לפרט את הבעלויות הפרטיות הנכללות בתחום רצועת המתע"ן בתא שטח 2000 בהוראות ובתשריטי התוכנית.
לקבל את ההתנגדות בחלקה. מומלץ לתקן התוכנית באופן שגבול תא שטח תא שטח 2000 יצומצם ולא יעבור בתחום חלקות המתנגדים.
(ב) קבלת הסבר על אופן השפעת התוכנית על תושבי הרצליה ב'.
לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי בסעיף ד' להתנגדות מר אייל פביאן להלן.

2. אייל פביאן - בשם תושבים שונים בהרצליה

הופיעו לדיון : מר אייל פביאן

עקרי טענות המתנגדים :

- (א) ציר הרב קוק- שבעת הכוכבים, המנקז תנועה מכל שכונות מזרח העיר הוותיקות בהרצליה, אל צומת הסירה, מתאפיין בעומס חריג לכל אורכו בשעות השיא באופן שמכביד על חיי היומיום של רבים מתושבי העיר והאזור. הציר ישמש גם את השכונות החדשות אשר מוקמות כעת או שיוקמו בעתיד, באופן שעתידי לגרור עומס תחבורתי חריג, על אף שאין פתרון תחבורתי אפקטיבי בתכנון. מתבקשת הגבלת תוספת יחידות הדיור לאורך הציר הנ"ל בהתאם למציאות הקיימת מבחינה תשתיתית, ולא להסתמך על תוכניות סטטוטוריות הכוללות פתרונות תיאורטיים כגון ה"קו הירוק" שאינו צפוי להגיע למרכז העיר.
(ב) יש להביא בחשבון שהמט"ש של הרצליה נמצא מעבר לקיבולת המקסימלית שלו. כפועל יוצא לכך- אין להעמיס על תשתיות הביוב של העיר פרויקט בממדים המתוכננים כיום במסגרת התוכנית לפני מתן פתרון דחוף לטיפול בשפכים ותשתיות הביוב של העיר.
(ג) יש לקחת בחשבון את אופייה של העיר הרצליה, אשר מתאפיינת בבנייה נמוכה : בנייה צמודת קרקע לצד בנייני מגורים של עד 10-12 קומות. גובה הבנייה המוצע במסגרת התוכנית חריג מאוד ביחס לקו הרקיע של העיר ולסביבתו המיידית, כך שהתוכנית תפגע בנוף של כל הסביבה, בצביון העיר הקיים ובשכונות הסמוכות לתוכנית. מבוקש להגביל את מספר הקומות בתוכנית, הן בשל אופייה של העיר והן בשל חסרונות אינהרנטיים לציפוף והעירוניות שמציעה התוכנית : קשיים בתחזוקה ויצירת סיכון בטיחותי.
(ד) רוב תושבי הרצליה הביעו דעתם בהליך התכנוני הכוללני של הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה (במסגרת שיתוף הציבור) שאין להקים "מגדלים" בהרצליה, וכי יש להגביל את הבנייה למגורים למקסימום של 9 קומות.
לסיכום, מבוקש להגביל את גובה בנייני המגורים לגבהים המקובלים בעיר, דהיינו עד 10 קומות ובכל מקרה לא יותר מ-20 קומות. כמו כן, להגביל את גובה בנייני המשרדים עד לגובה של בנייני

משרדי ההייטק והעסקים בהרצליה פיתוח, קרי עד 30 קומות. עוד יש להתייחס למגבלות הטיסה באזור כיום בהתאם לתמא/ 15/ ב המסדירה את הפעלתו הזמנית של שדה התעופה בהרצליה, עד אשר ימצא שטח להקמת שדה תעופה חלופי.

משיבים להתנגדות:

מענה צוות התכנון

- (א) לעניין התנועה/תחבורה: התוכנית נמצאת בסמיכות לכל אמצעי התחבורה הציבורית הקיימים והעתידיים, לרבות רכב, רכבת קלה, אוטובוסים, מהיר לעיר וכו' ובסמיכות לנתיבי איילון. במסגרת התוכנית בוצעה בה"ת, שלפי מסקנותיה השפעתו של הפרויקט על התשתיות הקיימות אינה משמעותית. יתרה מזו, במסגרת התוכנית מתוכנן מרכז תחבורה אשר עתיד לתת מענה לכלל העיר, מעבר לצרכי הפרויקט. לעניין הגובה, הפרויקט מנותק משכונות המגורים.
- (ב) לעניין תשתית הביוב העירונית: התוכנית תוכננה כך שמי"ש הרצליה יבוטל ויפונה. חיבור שפכי העיר יופנה לקו איגודן אשר יונח לאורך נתיבי איילון. קיבולת הקו מביאה בחשבון את כלל הפיתוח המתוכנן בעיר.
- (ג) לעניין גובה הבנייה: אין כל שכונות מגורים הסמוכות לתוכנית. הבינוי בתוכנית מוקף פארקים, דרכים ומסילות ברזל בלבד. לכן, הטענה לגבי "אי השתלבות" היא טענה סתמית אשר נעדרת כל בסיס במציאות. גובה הבינוי נקבע בשיתוף פעולה עם כל הגורמים הרלוונטיים לרבות הועדה המקומית. למותר לציין שעלייה לגובה במיקום אסטרטגי תאפשר משחק עם גובה הקומות בבניינים אחרים.

גב' גילי טסלר – מתכנתת מרחב תל אביב, רמ"י

- (א) לעניין גובה הבנייה: השטח הזה הוא שטח שיודע להכיל בנייה גבוהה מאוד. בוורסיה הקודמת שהוגשה לוועדה המחוזית- גם שם היה שיתוף של תושבי הרצליה, הוצעה בנייה גבוהה. זו המדיניות הנוהגת במרכזי תחבורה בעולם, ונעשה בנושא שיתוף מלא עם עיריית הרצליה כבר שנים מספר. יש לשקלל את כל הנתונים בראייה אזורית ולא דווקא פנימית שמתמקדת בפרויקט עצמו. אנחנו לא רואים אותו כעומד בפני עצמו בלבד אלא ככזה שמחבר את הכול אליו. הוא מועצם בגלל המיקום המיוחד שהוא נמצא בו.
- (ב) לעניין הרק"ל: הקו הירוק עבר כמה תהפוכות והגיע במקור עד קצה הרצליה פיתוח. העירייה סברה שעל מנת לחברו בצורה מיטבית לעיר, יש לחבר אותו גם לצד מזרח. נתבקשנו לסמן את החיבור ואת המקום שלדעת היועצים שלנו מהווה אופציה של חיבור הרק"ל או אמצעי אחר למרכז התחבורה שיוקם. לא צריך לתלות את ההתנגדות רק באם מטרו קיים או לא: המדינה מתאמצת וגם העירייה מתאמצת מאוד מבחינתה כדי למשוך אליה תשתיות במטרה להקל על התושבים.
- (ג) מים וביוב: אנו לא אחראים לטיפול בביוב בעיר הרצליה אך כן נעטרנו לבקשות ולניסיונות של אחרים שלא צלחו; לקחנו על עצמנו טיפול בתשתיות הניקוז והביוב. תוכנית תמ"ל/1096 העוסקת במתחם המט"ש "בין ערים" למעשה מציעה לבטל את מי"ש הרצליה ולחבר את הרצליה לשפד"ן. מערכות התשתיות נבנות במקביל להתקדמות של התוכניות עצמן אבל אינן יודעות להתחבר לתוכנית ספציפית זו או אחרת.

ד"ר רון לשם- יועץ הסביבה של התוכנית

לעניין השפעת הצל על הסביבה: על-אף שהצל מגיע לאזור הרצליה ב', הוא לא מחמיר את המצב הקיים בשל מבנה השכונה אשר בנויה מצפון לדרום, ומצלה על עצמה. יש הצללה טבעית של הבניינים אחד על השני. ההצללה מתרחשת על החזיתות הדרומיות של הבניינים. במצב הקיים היום, עוד לפני ביצוע התוכנית, היקף ההצללה הוא כזה שיש חריגות ב-15 מבנים אשר נובעות מההצללה ההדדית שיש לבניינים על עצמם. אין תוספת של הצללה כתוצאה מהבינוי שלנו, מלבד בניין אחד שעומד בלב שטח פתוח ושחורג מהקריטריונים של חשיפת הגג שלו ושל החזית הדרומית. כעת יש לו פחות מ-4 שעות חשיפה לאור.

מענה צוות הותמ"ל

- (א) לעניין התנועה/תחבורה: תוספת יח"ד מתוכננת בצמוד לתחנת רכבת פעילה ולמסלולי המהיר לעיר. המתחם צפוי להתבסס על תחבורה ציבורית בעיקרו ועל מרכז התחבורה המטרופוליני.

- מתחם מסוג זה הוא המנוע למשוך את הקו הירוק באופן ריאלי למזרח העיר. המתחם יצמצם את השימוש ברכב הפרטי לאזור כך שיאפשר הגעה נוחה למבני התעסוקה באמצעות התחבורה הציבורית. תחבורה ציבורית 24/7 תלויה במדיניות ממשלתית. מן הסתם לא ניתן זאת בתוכנית.
- (ב) לעניין תשתית הביוב העירונית: התוכנית מגדירה כי "תנאי להיתר בנייה יהא פתרון ביוב להיקף יחידות דיור המבוקשות בהיתר." חיבור איגודן להרצליה מתוכנן באמצעות תמל/1096, הכוללת את ביטול המט"ש.
- (ג) לעניין תשתית הניקוז העירונית: פתרון ההגלשה הוא חלק מהפתרונות המוצעים על מנת התמודד עם מי הניקוז ונבחן ע"י הוועדה המחוזית. הוא אינו בהכרח הפתרון שיבחר בסוף התהליך.
- (ד) לעניין גובה הבנייה: התוכנית מתבססת על מתחם התחבורה משולב ועל עירוב שימושים של תעסוקה, מגורים בידור ופנאי. יש צורך בניצול מלוא פוטנציאל הבינוי בנקודה.
- (ה) לעניין מגבלות גובה הקשורות בתעופה:
- התוכנית אינה סותרת את תמא/15 ב משום שאינה תוכנית מאושרת, אך ההכנה של תמ"א 15/ב לקחה בחשבון באופן מובהק את קריית שחקים וקריית מסלול. עסקינן במתחם שקודם על ידי העירייה, ולבקשתה הוגש לטיפול הותמ"ל.
 - מגבלות הגובה בתחום התוכנית אינן חלות בגלל שדה התעופה של הרצליה (שמיועד לפינוי), אלא בשל מסלולי תעופה ארציים. רמ"י פועלת בשיתוף משרד הביטחון למציאת מסלולים חלופיים. נושא זה נדון וקיבל התייחסות בדיון להפקדה של תמל 1083 (קריית מסלול).

המלצות:

- (א) להגביל את תוספת יחידות הדיור לאורך ציר הרב קוק – שבעת הכוכבים. **לדחות את ההתנגדות.** תוספת יחידות דיור במיקום המוצע, בסמוך לנתיבי איילון, לכביש החוף, לתחנת רכבת כבדה, למסלולי המהיר לעיר ובסמיכות למרכז תחבורה מטרופוליני, מהווה מענה לצורך לאומי בתוספת אינטנסיבית של יחידות דיור באזורי ביקוש, במיקום אופטימאלי.
- (ב) אין להוסיף יחידות דיור לפני מתן פתרון דחוף לטיפול בשפכים ותשתיות הביוב של העיר. **לקבל את ההתנגדות בחלקה.** סוגיית טיפול השפכים בעיר הרצליה היא סוגיה אקוטית לכל הדעות. פתרון תכנוני לסוגיה זו מוצע בגדרי התוכנית המתגבשת בסמכות הותמ"ל, תמל/1096. סעיף 6.1 להוראות התוכנית קובע כי פתרון ביוב להיקף יחידות הדיור המבוקש באותו היתר יהווה תנאי להוצאת היתר בנייה. ברי, כי הוועדה המקומית הרצליה לא תתיר הקמת יחידות דיור שאין פתרון להולכת ולסילוק השפכים מהן. אמנם תמל/1096 שתאפשר את חיבור העיר הרצליה עם השפד"ן טרם אושרה למתן תוקף, אולם נוכח גודל המצוקה הקיימת בעיר, על רשויות המדינה והרשות המקומית להזדרז ולפעול להשגת תקציב, וכן תכנון וקידום הפתרון בפועל.
- (ג) מבוקש להגביל את גובה בנייני המגורים לגבהים המקובלים בעיר, דהיינו עד 10 קומות ובכל מקרה לא יותר מ-20 קומות. כמו כן, להגביל את גובה בנייני המשרדים עד לגובה של בנייני משרדי ההייטק והעסקים בהרצליה פיתוח, קרי עד 30 קומות. **לדחות את ההתנגדות.** גובה הבינוי משקף מגמות תכנוניות קיימות להעצים בזכויות בנייה באתרים המתאימים לכך במיקום ובזיקה לסביבתם. הבינוי המוצע מהווה בינוי "אייקוני" בשערה של עיר, בחטיבת קרקע תחומה בדרכים אזוריות וארציות. ראו הרחבה במסגרת הדיון בסוגיות העקרוניות, תחת "גובה הבינוי והצללה".
- (ד) לעניין ההשלכות על בתי תושבי הרצליה ב'. **לדחות את ההתנגדות.** על פי דו"ח ההצללה שנלווה לנספח סביבתי לתוכנית ועל-פי נתונים שמסר ד"ר לשם, יועץ סביבתי לתוכנית, הבינוי המוצע בתוכנית (המתוקן) אינו משנה את היקף שעות חשיפת בתי השכונה לאור השמש מן המצב השורר כעת, זולת חשיפת בית אחד בודד, הניצב בשטח פתוח, אשר לבעליו עומדים האמצעים החוקיים על פי חוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965.

(ה) התכנון סותר את תמא/15 ב.

לדחות את ההתנגדות. תוכנית תמא/15 ב נדונה במועצה הארצית והומלצה על ידה לאישור הממשלה בכפוף לסייגים. מהחלטת המועצה מס' 632, מדברי ההסבר לתוכנית ומעיון בתשריט

מגבלות על-פי התוכנית, עולה כי אין סתירה בין הוראת תמ"א/15/ב לבין הוראת התוכנית. תחום התוכנית מחוץ למישור הקוני של שדה התעופה בהרצליה. אף-על-פי-כן, נכללו בהוראות התוכנית סייגים מתאימים.

3. אליהו רובינשטיין

לא הופיע לדיון

עקרי טענות המתנגדים:

- (א) התוכנית לא מתאימה לתוכנית המתאר הכוללנית.
- (ב) קביעת גובה מירבי של 9 קומות.
- (ג) מבוקש כי לא יוקטן תקן החניה.
- (ד) קביעת צפיפות תושבים ובניינים בהתאם לבדיקה יסודית ומקיפה של אלטרנטיבות לפיזור האוכלוסייה במדינה להקטנת סיכוני פגיעה המונית.

משיבים להתנגדות:

מענה צוות התכנון

פרוייקט קריית שחקים תואם את תוכנית המתאר הכוללנית המקודמת. בכל מקרה, תוכנית המתאר הכוללנית חסרת תוקף סטטוטורי והתוכנית הנדונה אינה כפופה לה.

- (א) התוכנית תואמת את מדיניות התכנון הלאומית, גם בנוגע להקטנת סיכוני פגיעה המונית.

מענה צוות הותמ"ל

מקבלים את עמדת צוות הותמ"ל.

המלצות:

- (א) התוכנית לא מתאימה לתוכנית המתאר הכוללנית.
לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסות להתנגדות מר אייל פביאן בסעיף דלעיל.
- (ב) קביעת גובה מירבי של 9 קומות.
לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסות להתנגדות מר אייל פביאן בסעיף דלעיל.
- (ג) מבוקש כי לא יוקטן תקן החניה.
לדחות את ההתנגדות. תקן החניה ייקבע על פי תקן החניה התקף בעת הוצאת היתר הבנייה. ככל שבמועד הוצאת ההיתר אכן יופעל קו מתע"ן יש להקפיד על צמצום תקן החניה, כחלק ממדיניות עידוד השימוש בתחבורה ציבורית על-פני שימוש בכלי רכב פרטיים.
- (ד) קביעת צפיפות תושבים ובניינים בהתאם לבדיקה יסודית ומקיפה של אלטרנטיבות לפיזור האוכלוסייה במדינה להקטנת סיכוני פגיעה המונית.
לדחות את ההתנגדות. עסקינן בלב אזור הביקוש, בסמוך למרכז תעסוקה קיים ומתוכנן, המתאים לעוצמות הבניה המבוקשות בתחומו. תוספת/הפחתת 1650 יחידות דיור בלב אזור ביקוש אינה מהווה משקל במדיניות ביזור האוכלוסייה במדינת ישראל.

4. אריאל שרעבי

לא הופיע לדיון

עקרי טענות המתנגדים:

ביטול כביש 9 (תא שטח 834) כדרך המיועדת למעבר רכב, מהסיבות שלהלן:

- הוספת החיבור בין שכונת גליל ים לקריית שחקים תסיט תנועה של רכבים לכבישים המקומיים המשרתים את המגרשים 150 ו-151 בתוכנית הר/מק/1985.

- בהתחשב בתקן החניה הנמוך בקריית שחקים, כל תנועת כלי הרכב הפרטיים תתכנס בגליל ים לצורך מציאת פתרונות חניה בתוך השכונה והללו יהוו סכנה בטיחותית.
- בבה"ת אין ספירות תנועה חזויות מותאמות המתייחסות לשינוי המתוכנן ולהשפעות שייווצרו על שכונת גליל ים.

משיבים להתנגדות:

מענה צוות התכנון

החיבור נקבע על פי דרישת יועץ התנועה של הותמ"ל, זאת על מנת לחבר תחבורה ציבורית משכונת גליל ים לפרויקט קריית שחקים.

אבירם אגאי - יועץ התנועה מטעם צוות התכנון

יש באזור גליל ים הרבה תבע"ות חדשות. ככל שלא יבוצע החיבור המוצע, העומס על צומת שבעת הכוכבים יגדל. שורשיו של החיבור נטועות בתוכנית המתאר לעיר (בגרסתה המקורית).

מענה צוות הותמ"ל

כביש 9 נועד לצורך חיבור של תחבורה ציבורית ישירות מהשכונה לתוך מתחם התחבורה ותשתיות המתע"ן שבה. החיבור ישפר את רמות השירות והנגישות של אלפי תושבי השכונות הדרומיות המוקמות בימים אלו. כמו כן, החיבור יעודד שימוש בתחבורה ציבורית.

המלצות:

ביטול כביש 9 (תא שטח 834) כדרך המיועדת למעבר רכב.
לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי להתנגדות הועדה המקומית הרצליה בסעיף טו' להלן.

5. איי די איי אוטומציה ופיתוח תעשייתי בע"מ

הופיעו לדיון: עו"ד קרן קמחי נדולני בשם אוטומציה

עקרי טענות המתנגדים:

אוטומציה היא הבעלים הרשום של חלקה 48 גוש 6525. זו חלקה שהייתה בעבר חלקה חקלאית, הופקעה בעבר ע"י הרשות המקומית לצורך דרך. כעת מתבקש שהחלקה תיכנס לטבלת ההקצאה והאיזון באמצעות מנגנון שחזור זכויות- בהתאם לייעודה הקודם- כך שהיא תיכנס במצב נכנס בייעוד חקלאי (ולא דרך) מעל הקו ויוקצו בגינה זכויות סחירות במצב היוצא. כך נעשה עם פרץ אהרון בעליה של חלקה 91. השימוש במנגנון שחזור הזכויות יירפא את "חוסר הסמכות" שבהכללת חלקה 48 כקרקע שבבעלות רשות מקומית לצורך עמידה בתנאי החוק לקידום הבנייה במתחמים מועדפים לדיון (הוראת שעה). למותר לציין שהכיכר שמיועדת לקום בחלקה 48 אינה ניתנת להפרדה מיתר חלקי הפרויקט, באופן שמעצים את ההיגיון שבהחלת שחזור הזכויות.

משיבים להתנגדות:

מענה צוות התכנון

- (א) אין מקום לתקן את ההקצאה מהסיבה הבאה: חלקה 48 הופקעה ונחתם הסכם שקיבל תוקף של בית משפט לגבי תשלום פיצויי הפקעה.
- (ב) לעניין הטענה כי חלקה 91 קיבלה הקצאה בגין השטח המיועד לדרך: הטענה אינה נכונה. חלקה 91 לא הופקעה בשלמות. זו האחרונה קיבלה הקצאה אך ורק בגין החלק בייעוד חקלאי.

מר מוטי זייד – שמאי מטעם הותמ"ל

הקרקע הנדונה הופקעה לפני 25 שנה וניתנו בגינה פיצויים. פורסמו הודעות לפי סעיפים 5,7 ו-19 לפקודת הקרקעות [1943] ס' 19 לפקודת הקרקעות סתם את הגולל על בקשת שחזור הזכויות.

המלצות:

תיקון טבלאות האיזון באופן שחלקה 48 בגוש 6525 תיכנס במצב נכנס בייעוד חקלאי מעל הקו ויוקצו בגינה זכויות עבור אוטומציה במצב היוצא.
לדחות את ההתנגדות. חלקה 48 הופקעה על ידי הוועדה המקומית לתכנון ובניה - הרצליה על פי דין. לפיכך, עסקינן בחלקה בייעוד ציבורי, בבעלות הרשות המקומית, ומכאן שמקומה בחלק הלא סחיר של הטבלה ("מתחת לקו"), במצב המאושר ובמצב המוצע.

6. קו צינור אירופה אסיה בע"מ

הופיעו לדיון: עו"ד דינה בראון.

עקרי טענות המתנגדים:

- בתחום התוכנית עובר קו צינור נפט בקוטר של 16' אשר לא סומן בתשריט ולא בנספחים (הצינור חוצה את תחום המסדרון המתארי לתכנון בעתיד של הקו הירוק). מתבקש:
- (א) תיקון התשריט, התוכנית ונספח התשתיות באופן שקו צינור הנפט יסומן, ובהתבסס על כך:
- איסור בניה בתחום מגבלות התוכנית.
 - תיקון **סעיף 6.4 (ח)** – יש לציין את האיסורים החלים ברצועת הדלק באופן הבא "אסורים כל בניה, חפירה או שתילת עצים ברצועת הקרקע בה מונח קו צינור הנפט, בתחום מגבלות בניה של 10 מ' (5 מ' מכל צד של קו הנפט)".
- (ב) דרישת תיאום עם קצא"א כתנאי למתן היתרי בנייה:
- תיקון **סעיף 6.1 (ו)** – "תנאי למתן היתר בנייה בתא שטח 2000 יהא תיאום עם קצא"א".

משיבים להתנגדות:

מענה צוות הותמ"ל

ממליצים לקבל את דרישות קצא"א לעניין התשריט, כמו גם את דרישת התיאום מולם (אך בנוסח שונה מזה שהציעו).

המלצות:

(א) תיקון התשריט, התוכנית ונספח התשתיות.
לקבל את ההתנגדות במלואה.

(ב) דרישת תיאום עם קצא"א כתנאי למתן היתרי בנייה.

לקבל את ההתנגדות באופן שסעיף 6.4 (ח) להוראות התוכנית יתוקן כך: "אסורים כל בניה, חפירה או שתילת עצים ברצועת הקרקע בה מונח קו צינור הנפט, בתחום מגבלות בניה של 10 מ' (5 מ' מכל צד של קו הנפט)". סעיף 6.1 (ו) יתוקן באופן שתנאי למתן היתר בנייה בתא שטח 2000 יהא תיאום עם קצא"א.

7. תשתיות נפט ואנרגיה בע"מ וחברת קו צורי דלק בע"מ

הופיעו לדיון: גבי ליאת סידון

עקרי טענות המתנגדים:

בתחום השטח לתכנון בעתיד, ממערב לכביש 2, עוברים שני קווי דלק מרכזיים של חברת קו מוצרי דלק ותש"ן. נדרש סימון של רצועת הדלק בתשריטי התוכנית, ובהתבסס על כך:

- איסור ביצוע עבודות בתחומי רצועת הדלק שרוחבה כ- 20 מ', המהווה רצועת בטיחות לקווי הדלק, אלא לאחר תיאום עם החברה וקבלת אישורה מראש.
- הקמת הגשר אשר עתיד להיבנות מעל רצועת הדלק תיעשה בתיאום מלא עם החברה ובכפוף לאישורה.
- הותרת רצועת הדלק פנויה ופתוחה על מנת לאפשר לתש"ן ומי מטעמה נגישות באופן רציף ושוטף לקווי הדלק, וזאת לצורך בדיקות תקינות ובטיחות, כמו גם ביצוע עבודות תחזוקה שונות.

משיבים להתנגדות:

מר אנדרי פייר – יועמ"ש סיטי-טק

קודם כל חשוב לדייק ולהצביע על כך שאין עסקינן בגשר כי אם במעבר תת - קרקעי לצורך הרכבת הקלה. אין בעיה לסמן גם את קווי תש"ן כמו גם את קווי קצא"א, אבל אין להטיל מגבלות נוספת מעבר למגבלות קיימות ככל שהללו קיימות היום. מדובר בשטח לתכנון בעתיד שלא מוציאים בו היתר בנייה ולמעשה לא משנים את השימושים הקיימים כיום בשטחים האלה הנמצאים בתא שטח 2000.

מענה צוות התמ"ל

אין מניעה לקבל את ההתנגדות, אבל שהגופים יחליטו האם התיאום יעשה מול קצא"א או מול תש"ן. לא גם וגם.

המלצות:

(א) יש לציין את קיומה של רצועת הדלק במסמכי התוכנית ולסמנה בתשריטים. לקבל את ההתנגדות.

(ב) תיקוני הוראות בתוכנית. לקבל את ההתנגדות בחלקה. סעיף 6.1 (ו) יתוקן באופן שתנאי למתן היתר בנייה בתא שטח 2000 יהא תיאום עם קצא"א.

8. רכבת ישראל

הופיעו לדיון: עו"ד רון צין, מר יגאל ש"ץ מאגף תכנון ברכבת ישראל

עקרי טענות המתנגדים:

אין לבטל את התחנה הקיימת. מרכז התחבורה החדש אינו יכול לבוא במקום אותה תחנה, אלא בנוסף לה. על מנת לחבר את מרכז התחבורה לתחנה יש לוודא כי כניסה הנוספת תתוכנן בהתאם להנחיות משרד התחבורה ולפרוגרמה. התוכנית כפי שהיא אינה ישימה. להלן הנימוקים ודרישות הרכבת:

- לא נקבעו הוראות מפורטות היכן יוקם מבנה שליטה ובקרה (שו"ב) אשר מתקניו מצריכים שטח של כ- 500 מ"ר, כיצד תמומן הקמתו והוראות נוספות בעלות היבטים תפעוליים ובטיחותיים.

- עלות הקמת תחנת הרכבת החדשה צריכה להיות מוטלת על היזם. יש להבטיח בהוראות התוכנית כי היזם אחראי על ביצועם של מרכז התחבורה וטרמינל הרכבת, וכי הרכבת לא תישא בעלויות אלו. יש להבטיח את זכויות החכירה של הרכבת בכל המתקנים הנחוצים במסגרת מרכז התחבורה וטרמינל הרכבת המתוכננים.
- יש להבטיח כי זכויות החכירה וזכויות הבניה של הרכבת בתחנת רכבת הרצליה יירשמו על שם הרכבת.
- יש להטמיע במסמכי התוכנית את הפרוגרמה ולקבוע הוראות אשר יבטיחו כי הקמתה של תחנת רכבת חדשה במסגרת מרכז התחבורה תבוצע על פי דרישות הפרוגרמה ובכפוף אליה, בכדי לאפשר את המשך פעילותה התקינה של תחנת הרצליה, מבלי לפגוע ברמת השירות והבטיחות אותה נדרשת רכבת ישראל לספק לציבור הנוסעים.
- התוכנית אינה בסמכות הותמ"ל ולחלופין לא סביר שותמ"ל ידון בתוכנית מסוג זה שעיקרה אינו בתחום הדיור.
- התוכנית משנה תת"ל 15/ ולפיכך כפופה לאישור ממשלה.
- יש לתקן את התשריט כד שטרמינל הרכבת לא יסומן להריסה ותחת זאת יסומן בייעוד מסילה ולחלופין בייעוד על פי תוכנית מאושרת אחרת.
- יש למחוק את סעיף 4.10.2 (א) הקובע כי תנאי להריסת טרמינל הרכבת הישן יהיה הפעלת מרכז התחבורה.
- הוספת הוראות במסמכי התוכנית שיבטיחו כי לא תיפגע פעילותה של הרכבת במסגרת הקמת מרכז התחבורה :
- בשטח טרמינל הרכבת הקיים, יותרו השימושים בהתאם לתכניות המאושרות כיום : תוכנית מאושרת 1645 א ותת"ל 15.
- בסעיף 6.6 יש להוסיף הוראה המתירה זיקת הנאה להולכי רגל ולמעבר רכב בין טרמינל הרכבת הקיים, לבין רציפי הרכבת.
- יש להוסיף הוראה השומרת את זכויות הבנייה של הרכבת מכוח תת"ל 15.
- יש לקבוע כי תוכנית הבינוי והפיתוח וכן היתרי הבניה המתייחסים למרכז התחבורה ולחיבורים ממנו את מסילת הרכבת, יותנו באישור רכבת ישראל, וכי לא יינתן היתר בניה ראשון בפרויקט, מבלי שיאושרו הבינוי והפיתוח כאמור.
- יש לקבוע כי שלבי הביצוע של הפרויקט יקבעו כך שבכל עת תהיה קיימת תחנת רכבת תקינה בהרצליה, לרבות גישה מתאימה לכלי רכב וחניות בהיקף מספק.
- יש להוסיף זכויות בניה שיאפשרו את חיבור המרכז התחבורתי לתחנה הקיימת כאמור במכתב של מר יגאל קליימן.

משיבים להתנגדות:

מענה צוות התכנון

- א) לעניין הקביעה כי אין מדובר בתוכנית מועדפת לדיור שבסמכות הותמ"ל :
- המתחם נשוא התוכנית הוכרז כדין כמתחם מועדף לדיור, במסגרת צו לקידום הבנייה במתחמים מועדפים לדיור (הוראת שעה) (הכרזה על מתחם מועדף לדיור – הרצליה – קריית שחקים), תשע"ט – 2019. בהתאם לסעיף 4(א) 1 לחוק הותמ"ל תוכנית מועדפת לדיור תכלול לפחות 750 יח"ד. תוכנית קריית השחקים כוללת הקמתן של 1,650 יח"ד ובנוסף כ-250 יחידות של דיור מוגן. מדובר בכמות של כמעט פי 3 יח"ד לעומת הרף הקבוע בחוק.
 - מדובר ביח"ד המתוכננות בלב ליבו של אזור הביקוש במרכז הארץ ובסמיכות לציירי תחבורה מרכזיים. העובדה כי בנוסף ליחידות הדיור מתוכננים במסגרת התוכנית גם שטחי תעסוקה ומבני ציבור, זאת בהתאם לעקרונות תכנון אורבני הנדרשים במתחמים מסוג זה, לא מורידה ולא מאיינת את סמכותה של הוועדה לדון בתוכנית.
- ב) שטח התחנה הקיימת מסומן כ"דרך קיימת" הן בתשריט תת"ל/ 15 והן בתשריט תוכנית "קריית השחקים" ולא משנה את ייעודו, ולפיכך אין סטייה מהוראות תת"ל/ 15.
- ג) לעניין מתקני השו"ב: נושא זה יתואם בין הרכבת למדינה בהסכמה מחוץ לתוכנית ועל פי הגדרות שינוסחו ביניהם טרום מכרז.
- ד) לעניין העלויות: עלות הקמת מרכז התחבורה צריכה להיות מוטלת על הגוף שיקבל את מגרש מרכז התחבורה במסגרת טבלת ההקצאות.

ה) לעניין זכויות הבנייה והחכירה של הרכבת: התוכנית לא משנה את זכויות הקניין בשטח תחנת הרכבת הקיימת. חלף התחנה הקיימת, יוקצו לתחנת הרכבת שטחים במרכז התחבורה. בכל מקרה אין שינוי בייעוד השטח של התחנה הקיימת – "דרך מאושרת". התוכנית לא משנה ייעוד ולא מוסיפה זכויות בניה בייעוד דרך קיימת. הזכויות המוקצות במסגרת תת"ל/ 15 מספקות לביצוע החיבור.

ו) לעניין הטמעת הפרוגרמה במסמכי התוכנית: השטח שמוקצה לתחנה תוכנן בהתאם לפרוגרמה. לא סביר להצמיד את הפרוגרמה להוראות התוכנית.

ז) התוכנית לא משנה את הייעוד של מקרקעי תחנת הרכבת הישנה. סעיף 6.5 לתת"ל 15 מאפשר לשנות ייעוד של דרכים שאין בהן צורך. הוקצו שימושים לטרמינל הרכבת החדש חלף הטרמינל הישן. תנאי להריסה בפועל של הטרמינל הישן הוא קיומו של טרמינל הרכבת החדש. תנאי להפעלת הטרמינל החדש הוא הריסת הטרמינל הישן, כך שלא יוצר מצב של שני טרמינלים פעילים בו זמנית. בין הטרמינל הקיים לבין רציפי הרכבת לא חל כל שינוי לעומת הוראות התכניות התקפות.

גב' גילי ססלר – מתכנתת מרחב תל אביב, רמ"י

בתכנון הבינוי של מרכז התחבורה ניתן יהיה לקבוע כבר את כל הכללים. למשל, אם צריך כניסה נפרדת, איפה תהיה בדיוק אותה כניסה וכיצד תתבצע הגישה. רמ"י נעתרה לכל דרישות הרכבת מבחינה פרוגרמטית. הדברים צריכים להיעשות לא רק מול הרכבת, אלא גם מול משרד התחבורה בגלל האמצעי התחבורה השונים בתוך מרכז התחבורה.

מענה צוות הותמ"ל

הרכבת שתפעל במרכז התחבורה תאפשר גישה ישירה מהחניה לתחנה וזה כשלעצמו חשוב כשעוסקים בהפעלת מתחם תחבורתי: נגישות וחיבור בין אמצעי התחבורה. לפני שהתוכנית הגיעה לותמ"ל נעשו תיאומים עם הרכבת. לאחר מכן גם נעשה ניסיון יחד עם הותמ"ל לתאם את המהלך, אך האחרון לא צלח. חשוב להבהיר שאם התוכנית תאושר במתכונת הנוכחית, לא ניתן יהיה להרוס את הטרמינל הישן לפני שיעמוד טרמינל מתפקד, וכך נקבע בהוראות. התוכנית מתואמת עם משרד התחבורה, ובשלב הבא (שהוא לא שלב תב"עי) יסוכמו עניינים נוספים כגון היבטים קנייניים, הסכמים ותקציבים. כלומר, דברים שחשובים לא רק בהיבט התב"עי.

המלצות:

א) חוסר סמכות הותמ"ל לדון בתוכנית ולבטל את התחנה.

לדחות את ההתנגדות. סמכות הותמ"ל לדון בתוכנית הוכחה למעלה מכל ספק. התוכנית עומדת בתנאי סעיף 4(א) לחוק. למעלה מן הדרוש יצוין כי לאחרונה ביטל בית המשפט העליון פס"ד של בית המשפט לעניינים מנהליים בתל אביב אשר קבל טענה בדבר בחוסר סמכות בנסיבות דומות (עע"מ 7741/18 מדינת ישראל נ' אגודה שיתופית כפר אז"ר ואח'). בשולי הדברים, אך לא בשולי העניין, נכון וראוי יהיה אם ישקלו גופים מדינתיים שבעתיים טרם יאחזו בטענת חוסר סמכות כלפי גופים מדינתיים אחרים בפורום אחר שאינו היועץ המשפטי לממשלה.

ב) התחנה מעוגנת בתת"ל 15 ולפיכך ביטולה מחייב את אישור הממשלה.

לדחות את ההתנגדות. התוכנית המוצעת אינה משנה את ייעוד שטח התחנה הקיימת המופיעה בתת"ל/ 15 כ"דרך קיימת". מכאן, אין סתירה בין הוראות התוכנית לבין הוראות תת"ל/ 15.

ג) הותרת התחנה הקיימת ואת מתקני השו"ב שבה על כנם.

לדחות את ההתנגדות בחלקה. על-פי התשובה שנמסרה על-ידי צוות התכנון, שלא נסתרה בשום שלב על-ידי נציגי רכבת ישראל ובאי כוחה, מתקני השליטה והבקרה (שו"ב) אינם מופיעים על-גבי סימון מבנה הטרמינל להריסה ואינם מיועדים כלל להריסה. אף-על-פי-כן, נוכח ההסכמה שהובעה בפני כי מתקני השו"ב לא יהרסו, יש לבחון תשריטת התוכנית, ולהסיר סימון צהוב מעל מבנה השו"ב (ככל שסומן) על פי מיקום מדויק שיימסר על ידי רכבת ישראל.

ד) חיבור מרכז התחבורה לתחנה: הכניסה הנוספת צריכה להיות מתוכננת בהתאם להנחיות משרד התחבורה ולפרוגרמה.

לדחות את ההתנגדות בחלקה. על חיבור הרכבת למרכז התחבורה להיעשות בתאום עם משרד התחבורה ובהתאם לפרוגרמה שנמסרה על-ידי מר יגאל ש"ץ. הותרת כניסה קיימת לתחנת הרכבת תסכל את מטרת קיומה של דרך לתחבורה ציבורית בצידה המזרחי של מסילת הברזל, תאט את תנועת המתע"ן (BRT) ותסכן את בטיחות באי התחנה.

(ה) הארכת המעבר התת-קרקעי ב- 70 מ' תגרום למשתמשים להעדיף אמצעי תחבורה פרטיים על-פני שימוש ברכבת.

לדחות את ההתנגדות. במהלך שמיעת ההתנגדויות הוברר כי המעבר התת-קרקעי יוארך בכ- 70 מ' ויסתכם בסך-כולל כ- 130 מ' ממרכז התחבורה ועד לרציף. לבקשת הח"מ בדק צוות הותמ"ל אורך המעבר בין הרציף לבין היציאה מתחנת רכבת מרכז-סבידור לבורסה ברמת גן ומצא כי מעבר זה נאמד בכ- 150 מ'. צוות התכנון הוסיף כי חתך המעבר מאפשר הקמת מסוע שיקל עם משתמשי הרכבת.

(ו) תכנון מרכז התחבורה חייב להיעשות בשיתוף פעולה עם הרכבת.

לדחות את ההתנגדות בחלקה. על תכנון מרכז התחבורה להיעשות בתאום עם משרד התחבורה ובשיתוף רכבת ישראל. אף על פי כן, אין מקום בהוראת התוכנית להוראה כגון דא.

(ז) הוספת הוראות במסמכי התוכנית שיבטיחו כי לא תיפגע פעילותה של הרכבת במסגרת הקמת מרכז התחבורה.

לדחות את ההתנגדות. פעילותה השוטפת של תחנת הרכבת בהרצליה היא לא פחות מאינטרס מטרופוליטני-אזורי ואפילו לאומי. סעיף 2.10.2(א)2. להוראות התוכנית מבטיח כי תנאי להריסת הטרמינל הקיים יהיה הפעלת מרכז התחבורה באופן שיבטיח רציפות השימוש בתחנת הרכבת בהרצליה.

(ח) עלות הקמה.

לדחות את ההתנגדות. תוכנית מתאר מפורטת תכלול הוראות תכנוניות בלבד. חלוקת נטל מימון והקמת מתקנים חיוניים בתחומי התוכנית, נושא חשוב ונכון ככל שיהיה, אין מקומו בהוראות תוכנית מתאר מפורטת.

9. נתיבי איילון

לא הופיעו לדיון

עקרי טענות המתנגדים:

- (א) אין הצדקה לחיבור ייעודי לתחבורה ציבורית מרמפת היציאה מכביש איילון.
- (ב) נתיבי איילון מתנגדת לאפשר רמפה ישירה מרמפת העלייה של המחלף, מיקום החיבור לרמפה הייעודית בתוך עיקול הרמפה העולה להרצליה מהווה סיכון בטיחותי. בנוסף קיים חשש לגלישת התור אחורה הרמפה לתוך נתיבי איילון.
- (ג) ככל שהועדה תחליט לאשר את הרמפה המבוקשת יש הוסיף בהוראות התוכנית סעיף סטייה ניכרת הקובע כי השימוש ברמפה המחברת את מחלף שבעת הכוכבים עם תא שטח 502 יהיה לתחבורה ציבורית בלבד.
- (ד) תנאי להקמת החיבור מרמפת כביש איילון כאמור, יהיה הקמת מרכז תחבורה כולל מסוף אוטובוסים.
- (ה) תותר גמישות תכנונית למיקום הרמפה.
- (ו) יש להוסיף חתכים שמראים את חיבור הרמפה לתחבורה ציבורית בהתייחס לרמפות הקיימות.
- (ז) יש להבטיח כי לא יושתו על חברת נתיבי איילון עלויות של הקמת הרמפה.
- (ח) הפרוגרמה למסוף האוטובוסים לא תואמת את הצרכים כפי שנקבעו בתוכנית האב לתשתיות תפעוליות במטרופולין תל-אביב (על ידי חטיבת תוכנית אב בנת"א). על פי תוכנית האב נדרש במתח"מ שטח לפעול אוטובוסים בהיקף של כ-65 עמדות. ככל שינתן מענה לעמדות הנדרשות בתמ"ל 3006 הרובע הצפוני – הרצליה ניתן לצמצם את המסוף בתוכנית זו.
- (ט) תנאי להיתר בניה יהיה אישור רשות תמרוך נתיבי איילון.
- (י) תנאי להיתר בניה בשטחים המיועדים למרכז התחבורה יהיה אישור חברת נתיבי איילון.
- (יא) יש להוסיף בהוראות התוכנית שימוש לחדרים טכניים, וחדרי מנוחה לנהגים, מודיעין וכ"ו הנדרשים לתפעול ושירות מסוף התחב"צ.
- (יב) בסעיף 5 לתקנון בתאי שטח 502 ו-503 הטבלה מאפשרת זכויות בניה בתת הקרקע אך מפנה להערה לפיה מספר הקומות בתת הקרקע יהיה פועל יוצא של תקן חניה. נזכיר שהשטח למסוף

התחבורה האמור להיכלל במרכז התחבורה, נקבע בפרוגרמה בהתאם לצורכי תוכנית האב כאמור לעיל.

משיבים להתנגדות:

מענה צוות התכנון

- (א) התכנון והחיבור של הרמפה למסוף התחבורה נקבעו על פי המלצות יועץ התנועה של הותמ"ל.
- (ב) מקובל על צוות התכנון כי יש להוסיף בנספחים חתכים המראים את חיבור הרמפה לתחב"צ בהתייחס לרמפות הקיימות.
- (ג) לעניין עלויות האחזקה: התוכנית לא עוסקת בנושא השתת עלויות על גוף זה או אחר.
- (ד) לעניין מסוף האוטובוסים: הפרויקט אינו מהווה את המיקום המתאים לחניון הלילה. התכנון נעשה בהתאם לפרוגרמה המעודכנת, ללא חניון לילה.
- (ה) אין בסיס כי היתר בנייה של מרכז התחבורה יותנה באישורה של נתיבי איילון שכן כלל אינו בתחום סמכותה של זו.
- (ו) ממליצים להוסיף בהוראות התוכנית את השימושים הנדרשים לתפעול ושירות מסוף התחב"צ.

אבירם אגאי, יועץ התחבורה מטעם המתכננים

החיבור מהרמפה מנתיבי איילון למרכז התחבורה מתוכנן כבר לפני 20 שנה. התוכנית הזאת עברה כמה גלגולים. במקום שהתחבורה הציבורית שתגיע מאיילון תכנס לכל המערכת הפנימית כל הזמן, תהיה לה האפשרות להיכנס ישר לתוך המתחם דרך הרמפה של נתיבי ישראל.

מענה צוות הותמ"ל

- (א) לעניין ההצדק בחיבור ייעודי לתחבורה ציבורית- אין משמעות למספר העמדות אל מול הפרוגרמה לנסיעות הצפויות.
- (ב) לעניין היתר הבנייה של מרכז התחבורה: אין צורך להתנות את יח"ד בתוכנית בגוף חיצוני, בייחוד כזה שאינו סטטוטורי והינו שלב מאוחר לתבע. על כך יש להוסיף כי התוכנית קובעת כי יוקם צוות מלווה (הכולל גם את נציג משרד התחבורה) שתפקידו ללוות את הקמת מרכז התחבורה.
- (ג) לעניין הוספת הוראות הקובעות שימושים הנדרשים לתפעול ושירות מסוף התחב"צ- הדרישה מתייגרת נוכח ההוראה בפרק 4.5: "מסוף תחבורה ציבורית וכל השימושים הנלווים לפעילותו".
- (ד) לעניין זכויות הבנייה בתת הקרקע: התוכנית מאפשרת להקים עד 7 קומות חניה בתת הקרקע בהתאם לתקן.
- (ה) בשאר ההיבטים נוטים לקבל את דעת צוות התכנון.

המלצות:

- (א) אין הצדקה לחיבור ייעודי לתחבורה ציבורית מרמפת היציאה מכביש איילון.
לדחות את ההתנגדות. הנגשת היציאה מכביש 20 אל מרכז התחבורה באמצעות חיבור ייעודי מגשימה את המטרה הלאומית של העדפת תחבורה ציבורית על פני פרטית.
ודוק; הגבלת השימוש ברמפת העלייה אין מקומה בתוכנית מתאר. הגבלה זו נכון שתעשה בסמכות רשות תמרור מוסמכת. אמנם, נכון שיש לבכר תחבורה ציבורית ולתת לה עדיפות גם בכניסה למרכז התחבורה, אך הגבלה זו בתוכנית תשלול את האפשרות לעשות שימוש רחב יותר ברמפת העלייה בתקופת הביניים, בשנים הראשונות להפעלת מרכז התחבורה ולקיום הרובע, באופן שיקל על באי העיר דרך נתיבי איילון.

- (ב) אין לאפשר רמפה ישירה מרמפת העלייה של המחלף. מיקום החיבור בתוך עיקול הרמפה מהווה **סיכון בטיחותי.**

לדחות את ההתנגדות. האלטרנטיבה לחיבור מרכז התחבורה לנתיבי איילון, קרי, הכנסת כל תנועת האוטובוסים דרך שדרת שבעת הכוכבים אינה מתקבלת על הדעת וקרוב לוודאי תגרום להעצמת גלישת תורים מרמפת העלייה למחלף לתוך כביש 20. המתח בין הנגשת מרכז התחבורה לתח"צ למול סיכון בטיחותי, ככל שקיים, ייושר כאמור בסעיף ה' להלן.

- (ג) יש לקבוע כי שימוש אחר ברמפה המחברת את מחלף שבעת הכוכבים עם מרכז התחבורה שאינו שימוש לתחיצה יהווה סטייה ניכרת.
לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי סעיף (ב) לעיל.
- (ד) לקבוע תנאי כי חיבור מרמפת כביש איילון יהיה הקמת מרכז תחבורה.
לדחות את ההתנגדות. לוחות הזמנים להקמת 2 המבנים (מרכז תחבורה ורמפה) אינם מונחים בהכרח על אותו ציר זמן, כמו-גם המשאבים להקמתם.
- (ה) להתיר גמישות תכנונית למיקום הרמפה.
לקבל את ההתנגדות. מיקום סופי של הרמפה צריך להיקבע על פי תכנון הנדסי מדויק שיגיע לרמת בטיחות מרבית. הוועדה המקומית תהא רשאית להתיר סטייה מן הסימון הקבוע בתוכנית להגברת הבטיחות.
- (ו) יש להוסיף חתכים שמראים את חיבור הרמפה לתחבורה ציבורית בהתייחס לרמפות הקיימות.
לקבל את ההתנגדות.
- (ז) יש להבטיח שעלויות הקמת הרמפה לא יושתו על נתיבי איילון.
לדחות את ההתנגדות. התוכנית אינה דנה בחלוקת עלויות הקמה של מתקנים בתחומה.
- (ח) להתאים מתחם התחבורה לתוכנית אב לתשתיות תפעוליות במטרופולין תל אביב.
לדחות את ההתנגדות. אין משמעות למספר העמדות (16) אל מול הפרוגרמה לנסיעות צפויות. מקובלת עלי העמדה כי מרכז התחבורה אינו מהווה מקום מתאים לחניון לילה.
- (ט) להתנות היתר בניה באישור רשות תמרור נתיבי איילון.
לדחות את ההתנגדות. אין מקום להתנות הוצאת היתר בניה בגוף שאינו רלוונטי למתן ההיתר המבוקש ואינו בסמכותו.
- (י) להתנות היתר בניה במרכז התחבורה באישור נתיבי איילון.
לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי בסעיף (ט) לעיל.
- (יא) להוסיף לתא שטח מרכז התחבורה שימושים לחדרים טכניים ואח'.
לדחות את ההתנגדות.
הוראות סעיף 4.5 להוראות התוכנית מאפשרות שימושים הנלווים לפעילות של מרכז התחבורה.
- (יב) קיים חוסר בהירות בקשר למספר הקומות בתת-הקרקע בתאי שטח 502 ו-503.
לדחות את ההתנגדות. טבלה 5 להוראות התוכנית מתירה הקמה של עד 7 קומות חניה בתת הקרקע. עם זאת, כמות מקומות החניה (וכנגזרת מספר הקומות שיוקמו ויכילו כמות זו) תיקבע על פי תקן תקף בעת הוצאת היתר.

10. הוועדה המקומית לתכנון ובנייה הרצליה

הופיעו לדיון: מהנדסת העיר, גב' חנה חרמש ואדריכלית העיר, גב' מוניקה זר ציון

על-פי בקשת מה"ע נרשמה מפיה הערה כללית: עיריית הרצליה הייתה חלק מתהליך התכנון של התוכנית תוך תמיכה מלאה בה. התנגדות הוועדה המקומית הוגשה מאחר שישנן הערות עקרוניות רבות. בנוסף, הוועדה סבורה כי התוכנית לא הגיעה לבשלות מספקת ועל כן נדרשות השלמות רבות: יש חילוקי דעות לגבי מה צריך להופיע בתב"ע, אך קיימים חוסרים רבים בתוכנית בהיקף ובמורכבות כה גדולה. תוכנית קריית שחקים כפי שהופקדה אינה יורדת לרוזולציות של תכנון מפורט ואינה נותנת מענה למגוון אספקטים תכנוניים כפי שיובהר בהתנגדות שלהלן.

עקרי טענות המתנגדים:

- (א) תיקון מטרות התוכנית:
1. לציין במטרות התוכנית כי 20% מכלל יחיד יוקצו לטובת פרויקטים של פינוי בינוי ודירור מוגן כגון – דירור בר השגה, מעונות סטודנטים, דירור לזוגות צעירים, השכרה לטווח ארוך.
 2. קידום מתחם התעסוקה והדירור כפוף לפיתוח מרכז התחבורה וקו הרכבת הקלה.

- (ב) הרחבת הקו הכחול באופן שיכלול את הרכבת הקלה וקביעה חד משמעית כי הגדלת הקו הכחול (אותו שטח לתכנון בעתיד) מיועדת להארכת הקו הירוק מנקודת הקצה באבא אבן למרכז התחבורה.
- (ג) הצגת נספח תחבורה ציבורית מפורט הכולל את המפלסיות השונה של כל אמצעי התחבורה ואת הקישוריות ביניהם ע"י הצגת התחנות ומסלולי הולכי הרגל בין אמצעי התחבורה השונים.
- (ד) הרחבת הקו הכחול כך שיכלול את תחנת הרכבת החדשה ממערב, לרבות המעבר התת קרקעי המחבר ביניהם.
- (ה) חיבור לתשתיות על:
1. השלמת הנחת קו ביוב מתחום התוכנית למכון שפכי גוש דן (שפד"ן), ביצוע החיבור לשפד"ן כולל מאסף ביוב, זאת כתנאים להגשת תיק מידע.
 2. אין לכלול בשטחי החלחול את שטח פארק גליל ים. בנוסף, התוכנית מציעה חיבור לשכונת גליל ים על חשבון הקטנת שטחי האיגום של הפארק שכבר בוצעו ובכך למעשה פוגעת בחלחול של שכונת גליל ים. על התוכנית למצוא פתרונות נוספים לניהול נגר עילי והשחיית נגר עילי בתחום המגרש, לבחון קיבולות מערכת הניקוז אל מול הערכה של כמות הנגר המיוצרת בשטח התוכנית ולהציגם לאישור אגף תשתיות בעיריית הרצליה.
 3. עוד מתבקש חיבור נוסף של מקורות להרצליה מכיוון צפון.
 4. אישור סטטוטורי של כלל תשתיות העל לתוכנית בינוי ופיתוח 1: 500.
 5. מציאת פתרונות נוספים לניהול נגר עילי והשחיית הנגר העילי בתחום המגרש.
 6. יש להרחיב את זכות הדרך כך שתכלול את מנהרת התשתיות לכל אורכה ולהוסיף חתך עקרוני של הדרך ומנהרת התשתיות המפרט את תיאום מערכות בתוך המנהרה.
 7. הוספת נספח חשמל הבוחן את הצורך בהקמת תחמ"ש חדשה.
 8. הוספת נספח אשפה הכולל פתרונות אשפה בתת קרקע של המגרשים הסחירים, ולהקצות לכך זכויות בניה. תנאים מפורטים יכללו בתוכנית בינוי ופיתוח לתשתיות 1: 500.
- (ו) הגדרת התוכנית ככפופה לתמ"מ 5.
- (ז) שלביות ביצוע:
- קביעת שלביות ההקמה כך שתחילה יוקם מרכז התחבורה, לאחר מכן קמפוס חינוכי ורק לאחר מכן יוצא היתר לדירות מגורים. עוד מבוקש כי השצ"פ שעובר במגרשים 672-772 יבוצע רק לאחר סיום ביצוע המגרשים במתחם ב' הסמוכים אליו.
 - התניית הוצאת היתרי הבנייה לזכויות הסחירות (מגורים, מסחר, תעסוקה) בביצוע בפועל של הפרוייקטים התחבורתיים עליהם מסתמך הבה"ת.
 - ביצעו בפועל של כל פתרונות הקצה של תשתיות העל לפני מתן היתרי בנייה במגרשים.
- (ח) תוכנית קריית שחקים היא תוכנית סבוכה הכרוכה בתכנון, הקמה ותחזוקה של תשתיות מורכבות מאד מבחינה תכנונית, תפעולית וכלכלית אשר מחייבות שת"פ בין מספר רב של גורמים ומימון משמעותי של גורמים חיצוניים ציבוריים. תנאי לאישור התוכנית יהיה חתימה על הסכמים שיעגנו ויבטיחו שת"פ בין הגורמים השונים.
- (ט) ביטול כל תכנון וסימון בגוש 6523 חלקה 92. תיקון טבלאות ההקצאה והכללת חלקה 92 הכלול בתוכנית כקרקע סחירה ולא "מתחת לקו". בגינם של המקרקעין זכאית העירייה לקבל קרקע חליפית סחירה, כמו כל בעלים אחר בתחום התוכנית.
- (י) הרחבת ציר ההליכתיות הראשי של המתחם לכדי 20 מ'.
- (יא) קביעה כי תנאי לקבלת מידע לבקשה ראשונה בכל מתחם יהיה אישור תוכנית בינוי ופיתוח אדריכלי בקני"מ 1: 250 ע"י מהנדס העיר.
- (יב) מגרש 501- התנגדות למיקום אשכול החינוך במגרש המוצע.
- (יג) הותרת מספר יחידות הדיור על 1,500 יח"ד, בהתאם להסכם הגג. דרישה כי 20% מכלל יח"ד יוקצו בתיקון מטרות הפרוייקט לעיל.
- (יד) גובה הבנייה- דרישה להנמיך את גבהי הבנייה כך שישתלבו בבינוי הקיים והמאושר באזור. נטען כי התוכנית מהווה חריגה משמעותית וצורמת בנוף ההרצליני.
- שינוי מיקום המגדלים הגבוהים למרכז המתחם על מנת למזער הצללות על הרצליה ב'.
 - התייחסות למגבלות המוטלות מכוח תמ"א 15/ב והמשך פעילותו של שדה התעופה בהרצליה.
 - הכנת תשריטים וחתכים בקני"מ מפורט מספיק על מנת ללמוד את המוצע בה. יש לתת מענה בחתכים לטופוגרפיה ולגבהים כפי שהם מוצגים בתוכנית + הוספת חתכים תלת מימדיים של פריסת "ייעדוי קרקע תלת מימדיים".
 - מתן מענה להיתכנות הגשר לכיוון צפון- מעל בן ציון מיכאלי לרבות נגישותו להולכי רגל ורוכבי אופניים.
- (טו) ביטול החיבור המוצע לגליל ים.

טז) הקצאת שטחים וסטטוריקה מלאה להארכת הקו הירוק, למיקום התחנה לקו הירוק והמטרו וכיצד היא תשורת. כמו כן, מתבקשת הצגת קישוריות תת קרקעיות בין תחנת המטרו, הרק"ל ומסוף התחבורה הציבורית.

יז) חיבור רכב פרטי מנתיבי איילון למתחם קריית שחקים.

יח) התייחסות לזמן הביניים שבין תפעול תחנת הרכבת החדשה והריסת הקיימת.

יט) תקן החנייה:

- תקן החנייה המירבי למגרשי הבנייה ייקבע עפ"י התקן שיהיה תקף לכל אחד מהשימושים במגרש בעת הבקשה להיתר בניה, למעט תעסוקה (שם תקן החניה יהיה 1:240).
- לפחות 30% ממקומות החנייה בכל מגרש הדרושים עפ"י תקן החניה שבתוקף, יוסדרו כחניון ציבורי עפ"י הגדרתו בתקנות התכנון והבניה- התקנת מקומות חנייה. הנגישות לחניון הציבורי תהיה ברורה ונוחה. שטח החניון הציבורי יתוחם בנפרד מיתר שטחי החניה הדרושים עפ"י התקן התקף לשאר השימושים ולא יוצמד.
- "חנה וסע" לו הוקצו 2,500 מקומות חנייה יהיה בניהול משותף ללא הצמדה ורק בתנאי שהחיבור מאיילון יהיה גם עבור רכבים פרטיים.
- הסבת חניונים לשימושים סחירים או ל"חנה וסע" למקומות חנייה קיימים שיבוטלו עת יקבע תקן עבור המטרו/ הרכבת הקלה.

כ) בה"ת:

1. התניית התוכנית במימוש של פרויקטים של תחבורה ציבורית שבאחריות משרד התחבורה.
2. לכלול פתרונות כניסה ויציאה של כלי רכב מנתיבי איילון לפרוייקט, הן מדרום והן מצפון.
3. עריכת בה"ת חדש וקביעת שלביות תחבורתית לתוכנית המתבססת על ביצוע בפועל של הפתרונות המוצעים בבה"ת אשר אינם קיימים כיום.
4. הסתמכות על הפעלת תחב"צ בתדירות של 20 נסיעות לשעה (כל 3 דקות), אינה סבירה ואינה ישימה.

כא) תיקונים טכניים:

- תיקונים נדרשים בזכות הדרך התת קרקעית, רדיוסים, הרחבת הרמפות לרוחב זכות הדרך ואיחוד חניונים.
- יש לתת בזכות הדרך התת קרקעית זכויות לטובת רצועת תשתיות היקפית למערכות תחזוקת והפעלת הכביש לרבות זכויות לחדרי בקרה וכיוצא ב.
- תשריט ייעודי הקרקע התת קרקעית חייב להיות מותאם במלואו לפתרון זכות דרך תת קרקעית מוסכמת לרבות רוזטות ורדיוסים
- נספח התנועה חסר פרטים רבים כדי לוודא יכולת מימוש שלו: יש לצרף חתכים של הדרכים לרבות הדרכים התת קרקעיות, לפרט רוזטה או לכל הפחות מהו התוואי המוצע לאורך כל התוכנית.
- יש לדאוג לתכנון הדרך התת"ק התואמת למעבר רכב כבד, רדיוסים, גובה וכדומה.
- יש לוודא כי רישום השטחים הציבורים לטובת הדרך התלת מימדית יעשה רק לאחר אישור סופי של תוכנית התנועה.
- רקע של משרד התחבורה לפרוייקט מהיר לעיר איננו מעודכן.
- מסוף התחבורה- אינו מאפשר כניסה / יציאה לפניות שמאליות. הפתרון שניתן אינו ישים.
- הירידות לתת הקרקע בסמוך לכיכר בן ציון מיכאלי: יש להציג פתרון צומת כניסה / יציאה לרכב תפעולי + פרטי.
- התנועות מתנגשות בשל חציית תוואי מהיר לעיר.
- כמו-כן בבדיקה התחבורתית מופיע כניסות תפעולי + פרטי לעומת בנספח התנועה תפעולי בלבד. יש לעדכן נספחים.
- רדיוס הירידה התת קרקעית מהרחוב לתת הקרקע יהיה לפחות רדיוס של 30 מ'. הנ"ל לא נלקח בחשבון וניתנה זווית של *90 כך שרכב לא יכול לבצע פניה זו. יש לדאוג סטטורית בכל החיבורים לדרך התת"ק לשמירת שדה ראייה ורדיוסים לרכב.
- פתרון הכניסה מגליל ים אינו ישים.
- חיבור התחבורה הציבורית דרומה לגליל ים בדרך התת קרקעית מחוץ לקו הכחול לא נראה ישים בפועל.
- יש לשמר את רחוב יוסף נבו ביעוד של דרך ולא דרך משולבת.
- פניות ימניות משבעת הכוכבים יש לעדכן רדיוסים ולהתאימם לרכב

- יש להוסיף חתכים טיפוסיים לכל הרחובות העוטפים
 - יש להדגיש כי התפעול / החרום / פינוי האשפה / חצר המשק יהיו פנימיים ולא יפגעו בתפקוד הדרך.
 - כניסות ויציאות מהדרך התת"ק – בקרות הכניסה למבנים יהיו בשטחי המגרש בלבד.
 - לשלב קווי זכות דרך בתכניות (בהתאמה לתשריט התת קרקעי שהתבקש מעלה).
 - עדכון רקע "מהיר לעיר" מאושר.
 - עדכון בקרות הכניסה שיהיה מרוחקות מהכניסה.
 - כל הכניסות יותאמו מבחינת גובה ורדיוסים לרכב כבד.
 - יש לסמן ברקע את מעבר הולכי הרגל לרכבת לכיוון מערב (הרצליה ב')
 - יש לסמן את מנהרת התשתיות המשרתת את הכביש התת קרקעי בנספחי הבינוי ובנספח התנועה, לרבות שטחים עיקריים ככל שידרשו: חדרי בקרה, מערכת ניהול כיבוי אש, בטיחות ובקרה וכל תשתית אחרת שתדרש.
 - פריקה וטעינה לכל השימושים תיעשה אך ורק בתת הקרקע ובאישור מח' כבישים והיחידה הסביבתית.
 - יש להציג כיצד מרכז תחבורה משורת על ידי גישות אופניים יש להציג את שבילי האופניים דרך המתחם אל מרכז התחבורה והקשר למערכת העירונית, לרבות פתרון לדופן צפונית של שדרות שבעת הכוכבים.
 - יש להציג חניון עילי ותת קרקעי לאופניים סביב מרכז התחבורה.
 - קשר לעיר הקיימת מזרח מערב פתרון הולכי רגל בדופן שבעת הכוכבים צפון עד לצומת הסירה לרבות פתרון מערב דו מפלסי להולכי רגל שצריכים לחצות את נתיבי איילון ואת רמפות הכניסה למרכז התחבורה.
 - כלל החניונים התת קרקעיים יופעלו כחניונים ציבוריים ללא הצמדות.
 - יש לציין כי החניה תוסדר בתחומי המגרשים בקומות המרתפים בלבד בתחומי המגרשים בלבד.
- (ב) תיקון הפרוגרמה :
- מגרש 501- הצגת תוכנית בינוי בקני"מ 500 :1 המציג את היתכנות מימוש המגרש, כולל ביי"ס היסודי והקצאת מתחם מתחם המשטרה בהרצליה ב' לחינוך על יסודי.
 - תנאי לאישור התוכנית יהיה אישור משרד החינוך.
 - רישום הגג של קומת המסחר הצמודה לשטחים עירוניים לשימוש בית הספר.
 - שצ"פ- הגדלת שטחי השצ"פ בעוד 20 דונם לפחות.
 - מתן מענה לחינוך הבלתי פורמאלי – הוספת שטחים מבונים לטובת הציבור במגרש 801 עבור החינוך הבלתי פורמלי.
 - הכללת שטחי ציבור כלל עירוניים בתוכנית לטובת היכל ספורט רב תכליתי.
 - גמישות בתוכנית להמרת שטחים ציבוריים לשימוש ציבורי אחר כלל עירוני.
- (ג) סביבה :
- רוחות : הטמעת מסקנות הדו"ח בהוראות התוכנית לגבי שתי נקודות הכשל שנמצאו בדופן המערבית. הנספח הסביבתי שהופקד מתייחס לבינוי שונה מהתשריט באופן שלא ניתן לקבוע כי אין נקודות כשל בדומה לאלו שנמצאו בדופן המערבית.
 - מציאת מתחם שאינו המגרש המוצלל בשטח 501 לטובת בית הספר.
 - איתור מגרש מתאים עבור ביה"ס וגני הילדים כך שיהיו ללא מטרדים של איכות אוויר ורעש.
 - בכל השטח התוכנית יש לבצע בדיקה של גזי קרקע ולא רק בתחום תחנת הדלק עצמה, זאת בטרם אישורה.
 - התייחסות לשכונה ירוקה.
 - השפעה והוראות כדי שלא תהיה השפעה על ציפורים ונדידתן.
 - הוספת סעיף לעניין בנייה ירוקה בהתאם לתקן, כולל התייחסות למתחם תחבורה ירוקה.
 - התייחסות להיבטים נופיים: אדמה לשתילה מעל קומת החניונים, ציר הליכה של 3 מ' לפחות ותיאום תעלת הניקוז הפתוחה, התאמת החתכים ליחס תת הקרקע, אי החשבת שטחי פארק גליל ים בשטחי החלחול של התוכנית, פתרון לניהול מי נגר בתחתית השיפועים, שטחי ספורט לטובת בתי הספר היסודיים, הוספת סכמת צירי הליכה, לאפשר עומק

שתילה של 1.5 מ' מעל תקרת המרתף, שמירה על מבט פתוח לכיכר העירונית מציר ההליכה המוביל מהגשר לשצ"פ והוספת שימוש לשביל אופניים, חיזוק הקישוריות לפארקים להולכי הרגל גם במזרח התוכנית.

(כד) רישום שטחים ציבוריים:

- יש לכלול בסעיף 16.6 ב.1. אפשרות גם לשימושים לצרכי חינוך, קהילה ומשרדי עירייה בכל המגרשים בהם הוקצו זכויות למבנה ציבור.
- לקבוע כי כלל השטחים הציבוריים המבונים יירשמו על שם עיריית הרצליה.
- תיקון טבלאות ההקצאה והאיזון כך שיבטאו במגרשי התמורה הפרטיים המשולבים עם שטחי ציבור מבונים במצב היוצא גם את כל בעלי הזכויות.
- תוכנית לצרכי רישום תעשה בכפוף לאישור הוועדה המקומית לתוכנית הבינוי והפיתוח בקנ"מ 500:1 ובהתאמה אליה.

(כה) ייעודי קרקע:

- הרחבת הקו הכחול והוספת נספח שינוי לתמ"א 4/א/23 הארכת הקו הירוק בסמכות ותמ"ל. שטח מיועד לקו מתע"ן.
- סימון את מתחמי איחוד וחלוקה על התשריט.
- צירוף נספח של מתחמי האיחוד וחלוקה ברור.
- לצורך הוראות התלת מימדיות יש להוסיף תשריט של קומות על קומות המסחר והציבור.
- הקצאת מגרש למתקני תשתית/וגו טבעי.
- בחירת פתרונות פסולת פנאומטי, ייעוד מיקום נגיש למשאיות למגרש המרכז את הפסולת במתחם במסגרת נספח האשפה המבוקש.
- הקצאת מגרש לטובת תשתיות מרכזיות כגון תחמ"ש/ חדרי השנאה גדולים במסגרת נספח החשמל.
- הוראות למתחמים המסומנים בתשריט לצורך תכנון מפורט. כל מתחם יכלול גם את השטחים הפתוחים הצמודים לו.
- הסבר על אודות הייעודים הנקראים "זיקת הנאה למעבר רגלי" אשר מסומנים בשני צבעים שונים.
- הסבר מהו ייעוד "הנחיות מיוחדות" ולמה הוא מתייחס.

(כו) תוכנית בינוי ופיתוח בקנה מידה 1:500

- תוכנית הבינוי תכלול נספח תשתיות בקנה מידה 1:500 לאשור מהנדס העיר אשר יהיה חלק בלתי נפרד מתוכנית הבינוי ויכלול את הנושאים הבאים: תחבורה, ביוב, מים, ניקוז, החדרה וחלחול, תקשורת, חשמל. יפורטו בנספח המגרשים הייעודיים עבור מתקני התשתית שיידרשו כגון חשמל, גז, טיפול באשפה וכד'. כמו כן, יסומנו דרכי הגישה והטיפול בהם.
- מבוקש כי תוכנית הבינוי והפיתוח תתייחס גם לאספקטים הבאים הקשורים בדרך התת קרקעית ובמנהרת התשתיות: חומרי הגמר למסעות ולמדרכות, חניות, תאורה, והחדרת אור טבעי, שילוט, טיפול אקוסטי, אורור, תחזוקת הדרך והמערכות שבא, הנחיות ביטחון ומיגון וכל פרט נוסף לפי דרישת מהנדס העיר.
- תוכנית הבינוי תכלול נספח סביבתי אשר יטמיע את הדו"ח הסביבתי.
- הצגת נספח נופי אשר יכלול, בין היתר: הוראות לשתילת עצים בוגרים וצמחייה תומכת פתרונות הצללה, את החיבור עם המתחמים הצמודים, את פתרונות ההשגחה, את שבילי האופניים. יש לחייב בפרוגרמת השצ"פ המרכזי שביל אופניים.
- יש לקבוע כי רישום תוכנית לצרכי רישום תלת מימדי בהתאם לחוק המקרקעין תעשה רק לאחר אישור תוכנית הבינוי הנ"ל.
- במסגרת אישור תוכנית הבינוי והפיתוח יש להציג פרוגרמת גני ילדים והמעונות וכל שטח מבונה ציבורי אחר, ולבחון אותם על רקע דרישות איכות הסביבה.

(כז) תיקונים בהוראות התוכנית:

- התוכנית קובעת את הקמתן של 1650 יח"ד בעוד שהתוכנית שהומלצה על ידי הוועדה המקומית היא 1500 יח"ד וזאת בהתאם להסכם הגג.
- מבוקש כי 20% מכלל יח"ד יסומנו ויוקצאו לטובת פרויקטים של פינוי בינוי ודיור מיוחד, כגון דיור בר השגה, מעונות סטודנטים, דיור לזוגות צעירים, השכרה לטווח ארוך וכד'.
 - תנאי למתן תוקף התוכנית הינו הארכת הקו הירוק עד למרכז התחבורה.
 - לעדכן את דברי ההסבר לתוכנית ולפתוח:
- "תוכנית תמ"ל 1082- הר 2051, קריית שחקים" היא תוכנית היוצרת בסיס תכנוני למרכז תחבורה ייחודי, המרכז את כל אמצעי התחבורה הציבורית בהרצליה ולפיתוח אזור עירוני אינטנסיבי בעירוב שימושים לצידו"

- סימון מתחמי האיחוד והחלוקה על גבי תשריט ייעודי הקרקע או נספח המורה על איזה שטח נמדד ונכנס לכל טבלה
- יש להוסיף כפיפות לתמ"א 34 על שינוייה.
- להכפיף את התוכנית לתמ"מ 5.
- יש להוסיף נספח חשמל למסמכי התוכנית.
- יש להוסיף נספח מתחמי איחוד וחלוקה.
- בשטח התוכנית יש גם בעלי קרקע פרטיים. ככל שמפרטים את המדינה, העירייה ואת קיבוץ גליל ים, יש לפרט את הפרטיים.
- הגדרת "יחידות דיור קטנות": הוועדה המקומית דורשת כי ירשם " דירות ששטחן הכולל המותר לבנייה הוא עד 80 מ"ר לרבות מרחב מוגן דירתית"
- עדכון מטרת התוכנית כדלקמן "קביעת הוראות וזכויות להקמת מרכז תחבורה ראשי לעיר הרצליה במתחם משולב שיכלול שטחי תעסוקה, מסחר, מגורים, שטחי למבני ציבור, שטחים מבונים ציבוריים ושטחים פתוחים".
- תשריט שיראה בבירור את מתחמי האיחוד והחלוקה על רקע מדידה אנליטית.
- ככל שלא תתקבל דרישת הוועדה להקצות תא שטח לצרכי ציבור לטובת גנים ומעונות, יש להוסיף לשימושים המותרים: צרכי חינוך בלתי פורמלי, קהילה, בריאות, משרדי עירייה ותרבות בכל ייעודי הקרקע אשר בהם מוקצים לגני ילדים ומעונות.
- פירוט המתקנים יופיע בתקנות ו/או יופיע בצורה מפורטת ב500:1 ובכל מקרה תתווסף ההוראה: "מתקנים הנדסיים...נלווים לשימוש העיקרי אשר לא יהווה מטריד או סכנה לשימושי הראשי ובאישור היח' לאיכות הסביבה".
- להוסיף לסעיף קטן 8 לתקנון מסחר ותעסוקה "לרבות אולמות כינוס, בריכה, מתקני כושר, גלריות וכד"
- בנתונים הכמותיים בטבלה 2.3 במבא"ת מצוינות 80 יח"ד דיור מיוחד – יש להבהיר האם הכוונה לדיור מוגן ולהגדיר זאת במדויק.
- 4.2.2, סעיף ב: יירשם כי גג המבנה במגרש 604 ירשם ע"ש העירייה במסגרת הרישום התלת מימדי. כמו כן יש לחייב את השימוש בגג כגג ירוק. הוספת הוראות לעניין הבעלות והרישום בהתאם.
- תא שטח 802 - יש להוסיף הוראות לגמישות לשימור זיקת הנאה לנושא של קבלת תחנה עתידית של מטרו.
- הוועדה המקומית מתנגדת נחרצות לשימושים של מתקנים הנדסיים אשר תכליתם אינה ברורה מתקנון זה במגרשים המיועדים למבני חינוך. יירשם כי מתקנים הנדסיים הינם לטובת מבני הציבור בלבד, וככל שיהיה צורך בתשתיות כלליות למתחם יש לייעד מגרש תשתיות לצורך זה.
- יש להוסיף לשימושים המותרים במבנים ומוסדות ציבור: קיוסק, מסעדה, בית קפה. שטחי שימושים אלו לא יעלו על 20% מסך השטחים העיקריים.
- סימון זיקות ההנאה בהתאם להנחיות הרשות המקומית
- יש להוסיף לשימושים בסעיף 2 לתקנון התחבורה הציבורית: רכבת קלה, מטרו וכל קווי מתע"ן עתידיים. הוועדה המקומית דורשת לשמור שטח ייעודי לתחנת המטרו במסגרת התוכנית.
- יתווסף לסעיף 4.6.1.3 לתקנון מבנים, מוסדות ציבור ותחבורה "לרבות שימושי אירועי תרבות ועסקים". יתווסף השימוש לרכבת קלה, לתחנת מטרו ולכל סוגי התח"צ האפשריים.
- יש להוסיף לשימושים בנספח לשטחי ציבור "גינת כלבים ומתקנים לחניית אופניים". בסעיף 4.7.2 לנספח להוסיף את המשפט "ובכפוף להבטחת בית גידול מספק לעצים לפי הנחיות הרשות
- להוסיף להוראות כי בית גידול לעצים יהא מיני 9 מ"ק ו-1.5 מ' עומק שתילה.
- להוסיף להוראות כי יש לאפשר עומק שתילה של 1.5 מ' מעל תקרת המרתף, יש לשמור על מבט פתוח לכיכר העירונית מציר ההליכה המוביל מהגשר לשצ"פ.
- בסעיף 4.8 לתקנון כיכר עירונית ירשם כי מתקני תשתית יהיו לטובת צרכי ציבור בלבד לרבות לטובת הדרך התת קרקעית.

- לעניין מתקני אנרגיה ככל שיש צורך במתקני אנרגיה לתפעול המתחם יש להקצות שטח בייעוד תשתיות מיועד לשם כך . אם יוקמו מתקני אנרגיה חלופית במסגרת המגרשים הפרטיים לתעסוקה, יהיה צורך להגיש נספח סביבתי לאישור המשרד להגנת הסביבה.
- יש להוסיף שימוש של שבילים ומדרכות .
- יש להוסיף במגרש 801 שימוש של מוסדות ציבור .
- עדכון גובה הבינוי יעודכן בהתאם לשינוי הבינוי כפי שנדרש ע"י הוועדה המקומית.
- יש להוסיף שטחים עיקרים בתת הקרקע עבור השימושים במופיעים בסעיף 4.1 לתקנון – זכויות בנייה.
- יש להוסיף שטחים עיקריים בתת הקרקע לשימוש משרדים עבור הדרך התת קרקעית.
- טבלה 5 איננה תואמת לחתכים. בנספחים השונים יש להתאים את החתכים למוצע בטבלה.
- בנוסף לקיים בתקנון התוכנית הוועדה המקומית דורשת את הטמעת כלל הדרישות להתניית היתרי הבנייה כפי שמובאים בהתנגדות זו.
- תנאי להיתר בנייה ראשון למגרשים הסחירים יהא ביצוע הדרך התת קרקעית במלואה לרבות מנהרת התשתיות ובהתאם לרוחב המתוקן.
- תנאי להיתר בנייה ראשון בכל מתחם יהא אישור תוכנית בינוי ופיתוח בקני"מ 1: 250 למתחם ע"י מהנדס.
- תנאי להיתר בנייה הנו אישור הוועדה המקומית לתוכנית לצורכי רישום
- יש לקבוע כי תנאי לאיכלוס התוכנית ביצוע קישורי הולכי רגל לפארק מצפון ומדרום.
- יש להוסיף לסעיף ו'- הוראות בינוי בתת הקרקע: משרדים לתפעול ובקרה של הדרך התת קרקעית.
- הוראות תלת מימדיות לתוכנית יבואו לידי ביטוי לעניין הדרך התת קרקעית ורישום השטחים הציבוריים המבונים בתחום התוכנית בעירוב שימושים.
- יש להוסיף לחתכי הבינוי חתך "ייעודי קרקע" להסבר הרישום התל מימדי.
- יש להוסיף למסמכי התוכנית הוראה שאומרת כי רק לאחר אישור הוועדה המקומית לתוכנית בינוי ופיתוח בקני"מ 1: 500 יוכן תצ"ר לתוכנית לרבות רישום החלקות התלת מימדיות/ נספח רישום תלת מימדי.
- בכפוף למורכבות הפרויקט ולתיקון חוק המקרקעין לרישום תלת מימדי להלן נוסח הסעיף המוסכם על עיריית הרצליה: "בכפוף לאמור בסעיף ב' כל השטחים המיועדים לפי תוכנית זו לצרכי ציבור יופקעו על פי סעיפים 188, 189, 190 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 בפרק ח' וירשמו על שם הרשות המקומית"
- להחזיר לתקנון סעיף בנושא תחזוקה.

משיבים להתנגדות:

מענה צוות התכנון

- (א) לעניין מטרות התוכנית: דברי הסבר ומטרת התוכנית משקפים נאמנה את התוכנית, בהתאם להנחיות הותמ"ל. בהתאם להערה "ד" ל"טבלת זכויות והוראות בניה – מצב מוצע" סך של 20% מיחידות הדיור בכל תא שטח בייעוד מגורים ד' ומגורים מסחר ותעסוקה, תהינה יחידות דיור קטנות. החלטת מועצת מקרקעי ישראל ביחס לקרקע משלימה דנה בקרקע ולא בכמות יחידות דיור. קרקעות אלה אינן מוגדרות בתקנונים אלא מוחלטות על פי מתחמי בינוי כל מתחם לגופו בהסכמים מחוץ לתוכנית.
- (ב) לעניין הארכת הקו הירוק עד למרכז התחבורה: בהתאם להנחיות הותמ"ל, במסגרת התוכנית לא תתוכנן הארכת הקו הירוק ואולם תישמר רצועה "לתכנון בעתיד".
- (ג) לעניין נספח תחבורה ציבורית: במסגרת נספח התנועה נכללו כל הרכיבים שנדרשו על ידי הותמ"ל. התחבורה הציבורית במרחב התוכנית היא באחריות משרד התחבורה ואינה נקבע במסגרת התוכנית. שינויים ותיאומים אשר ידרשו בעתיד לפי התפתחויות של משרד התחבורה בפרוייקטים השונים יצטרכו בין השאר להתחשב בעובדת תוכנית זו. סימונם של קווי הרק"ל והמטרו מצויים בתוכנית בהתאם לתיאומים שנערכו מול המתכננים. תנועת כלי הרכב בתחומי הפרוייקט תתקיים בדרך התת קרקעית. הדרכים בסביבות הפרוייקט באחריות במשרד התחבורה.

ד) לעניין הרחבת הקו הכחול: הקו הכחול של התוכנית המופקדת אושר הן על ידי הותמ"ל והן על ידי הועדה המקומית הרצליה ואין הצדקה תכנונית להרחבתו.

ה) לעניין התניית הגשת תיקי המידע בהשלמת הנחת קו ביוב מתחום התוכנית לשפד"ן, חיבור נוסף למקורות ואישור סטטוטורי של תשתיות על נדרשות:

- אין סמכות להתנות מתן תיק מידע בהיתר מכיוון שזהו לא שלב סטטוטורי לתנאים. כמו כן, קו איגודן לכל אורכו מקודם במסגרת תוכנית תמ"ל 1096 הרצליה "בין ערים", אשר אושרה להפקדה ביום 03/07/19. עוד יצויין כי סעיף 6.1. ו' להוראות התוכנית קובע כי תנאי למתן היתר בניה יהיה "פתרון ביוב להיקף יחידות דיור מבוקשות בהיתר".
- קו מקורות לחיבור אספקת מים לעיר הרצליה (הן מצפון והן מדרום) נמצא בביצוע בימים אלה ואמור להסתיים תוך 3-5 שנים, טרם תחילת אכלוס הפרויקט נשוא התוכנית.
- נושא התשתיות מוסדר בפרק התשתיות ובתנאים להיתר בניה. כל הקווים המסומנים כקווים חדשים/מועתיקים במסגרת הפרויקט מתחברים לקווים מתוכננים/קיימים מחוץ לפרויקט.

ו) נושא הניקוז וניהול הנגר העילי: התוכנית אינה מביאה בחשבון את שטחי החלחול בפארק גליל ים, למרות שחלקו נכלל בתחום הקו הכחול של התוכנית. התכנון של מערכת הניקוז והסטת הנחל מתואמת עם הפתרון התנועתי של קריית שחקים עוד בעת הכנת תוכנית הר/1985. מערכת הניקוז של הפרויקט תואמה עם מערכת הניקוז של הפארק ועם הסטת הנחל. יתר על כן הפתרון התחבורתי מופיע כבר בתוכניות קודמות לתוכנית הזאת, ניתן לראות את סימונו ברקע תוכנית הר/1985. בוודאי התוכנית איננה מציעה הקטנת שטחי האיגום של הפארק כפי שאוזכר לעיל.

פרויקט הסטת נחל גלילות לקח בחשבון כי עודפי הנגר יוזרמו אל מובל שיונח לאורך רחוב בן ציון מיכאלי ולא ישהו בתחום פרויקט קריית שחקים. כושר ההולכה של המובל נגזר מתוך ספיקות התכן של נחל גלילות אשר מביא עמו נגר מכל אגן הניקוז של אזור מרכז העיר. נעשו כל הבדיקות הנדרשות ונלקחו מקדמי ביטחון של אירועי קיצון בהסתברות של 1%. תוספת הנגר מתוכנית קריית שחקים קטנה בסדר גודל מהניקוז העירוני. התכנון תואמו ואשרו על ידי יועץ הניקוז של הותמ"ל ורשות ניקוז ירקון. מתכנני הניקוז של פרויקט זה הינם מתכנני הניקוז העירוניים של הרצליה. לדחות את ההתנגדות.

פתרון הקצה של התוכנית הוא למנהרת הניקוז המתנקזת למוצא קיים ואינה תלויה בתוכנית האזורית. תכנון אחרות מתקשרות למערכות אחרות על פי תוכנית לניהול מי נגר צפון מערב מרחב תל אביב. תוכנית קריית שחקים תוכל להתנקז לפי המערכת הקיימת כך נלקח בחשבון עוד תרום קידומה של המערכת האזורית המקודמת במקביל. ניתן להוסיף הנחיות במסגרת תוכנית העיצוב האדריכלי בהתאם לסעיף 6.1. א. 5. להוראות התוכנית.

בנושא מנהרת התשתיות: בהתאם להתנגדות העצמית מטעם יזמי התוכנית, מוצע להוסיף הוראות המאפשרות להרחיב את מנהרת התשתיות במידת הצורך, באמצעות זיקות הנאה. הוראות מפורטות לפרוזדור התשתיות ייקבעו במסגרת התכנון המפורט ותיאומים במסגרת הצוות המלווה.

ז) לעניין נספח החשמל המבוקש: נושא תשתיות החשמל סוכם מול כל הגורמים הרלוונטיים לרבות הועדה המקומית, בדיונים שקדמו להפקדת התוכנית.

ח) לעניין נספח הפסולת המבוקש: הפירוט יעשה במסגרת תכנון הדרך התת קרקעית ובכל מקרה יינתנו זכויות בתת הקרקע למתקנים אלו על מנת לאפשר בחינתם בעת תכנון פיתוח התשתיות, בהתאם להנחיות שמופיעות בהוראות התוכנית. מתקן קולט יתווסף לזכויות תת קרקעיות באחד ממגרשי הבנייה לתעסוקה.

ט) לעניין הגדרת התוכנית ככפופה לתמ"מ 5: תכנון ותמ"ל אינן כפופות לתכנון מתאר מחוזיות התוכנית איננה כפופה לתמ"מ 5.

י) לעניין שלביות הביצוע: השלבויות ייקבעו במסגרת התכנון המפורט לבינוי ופיתוח ותאומים במסגרת הצוות המלווה.

- תאי השטח לשימושים ציבוריים הם תאי שטח עצמאיים לחלוטין ולכן אין כל הצדקה להתניה בין הקמתם לבין הקמת השימושים הסחירים. הקמת השטחים הציבוריים הינה

באחריות ובשליטת העירייה אשר מתפקידה לדאוג לכך שאלה יוקמו בלוחות הזמנים התואמים את אכלוס הפרויקט.

● שלביות תחבורתיות: בפרויקטים כלל-מטרופוליניים שהוסכמו בין עורכי הבה"ת לעיריית הרצליה נקבע כי הם ייכללו במודל. במסגרת הבה"ת נבחן כמקובל תפקוד רשת הדרכים בתחומי הבדיקה שנקבע לפי השפעה ישירה של הוספת פרויקט קריית שחקים על נפחי התנועה. מכיוון שהפרויקטים הנ"ל נמצאים מחוץ לתחום הבדיקה אין הצדקה להוסיף התניות. כמו כן, חשוב לזכור שפרויקטים אשר מוזכרים בבה"ת מיועדים לשנת יעד 2030-2040.

● שלביות בפועל ביחס לתשתיות על: נושא התשתיות תואם עם המערכות הכוללות. ניתן יהיה לבצע לפי תכנון מפורט לפיתוח לפי התקדמות הפרויקט. תיאומים יעשו בליווי הצוות המלווה.

א) לעניין הסדרי שת"פ בין הגורמים השונים: הוראות התוכנית נותנות מענה לאופן יישומה בפן התכנוני ואין להתנות את הוצאת התוכנית בפועל בהסדרים מסוג זה. הסדרים אלו מקומם בעבודה ותיאומים בין רשויות מחוץ לתוכנית ואיננה מהווה תנאי. יש לבחון את אזור מתחם תחנת המשטרה. יש לזכור שקיימת דרישה של המשרד לביטחון פנים והדיוור הממשלתי להקצאות משלו. התיאומים הבין משרדיים לבין הרשות המקומית צריכים להיבחן בנפרד. התחייבויות בין העירייה והיזם לא צריכות להוות תנאי לאישור התוכנית. על העירייה לבחון את סוגיית היטלי ההשבחה אשר תגבה בפרויקט ולפעול בהתאמה לכך. יצוין כי האגרות וההיטלים אותם צפויה העירייה לקבל במסגרת מימוש התוכנית צפויים לכסות את כל ההוצאות הצפויות לעירייה והועדה הקשורות לתוכנית. המדינה אינה מניחה בפני הועדות המקומיות כתבי שיפוי.

ב) נושא הבינוי:

- הרחב הקיים של ציר ההליכתיות הראשי של המתחם הוא 21 מ'
- תכניות בינוי ופיתוח מתחם קני"מ 1: 500, 1: 250: בהתאם לסעיף 6.1 א. להוראות התוכנית, תנאי למתן היתר בניה ראשון בשטח התוכנית יהיה אישור הוועדה המקומית של תוכנית בינוי ופיתוח בקני"מ 1: 500 לכל שטח התוכנית, או לחלקים ממנה.
- לעניין מגרש 501: מיקומו של מגרש 501 נקבע בתיאום עם הוועדה המקומית ובין היתר נכלל בהחלטת המליאה של הוועדה המקומית להמליץ על אישור התוכנית. המיקום המדויק של בית הספר וגני הילדים בתא שטח יקבע בשלב התכנון המפורט לביצוע באופן שיהיה מרוחק ככל הניתן ממטרדים סביבתיים ויינתנו אמצעים למניעת מטרדי רעש, ככל הנדרש בהתאם לנספח האקוסטי שיוכן בשלב הוצאת היתר הבניה.

ג) מספר יח"ד: מספר יח"ד וייעודן נקבעו בהליכי התכנון, בתיאום ובשיתוף פעולה עם הוועדה המקומית, לרבות בדיוני שולחן עגול וההחלטה להפקדה. מבקשים לקבוע כי לא תינתנה הקלות במתחם זה וכי כל סטייה מהמספר הנקוב בתוכנית תהווה סטייה ניכרת. לא ניתן להקצות יח"ד לפינוי בינוי. לרשות המקומית שטח ציבורי בבעלותה בגבול התוכנית המהווה מגרעת בתחום הקו הכחול ואשר לפי דרישת העירייה הוצא מקו הכחול (חלקה 92). על פי החוק ניתן לקבוע בשטחי ציבור דיוור בר השגה כמו גם 20% המיועד למסחר. על פניו נראה כי בשטח זה ניתן להקים יח"ד לשימושים המבוקשים על ידי הוועדה. שיטת שיווק המגרשים תבחן על ידי המדינה בהתאמה להחלטות שיחולו באותה עת.

לעניין גובה הבנייה וההשפעה על שכונות המגורים הצמודות לתוכנית: אין שכונות מגורים שסמוכות לתוכנית. הבינוי כפי שהוצג בתוכנית מוקף פארקים, דרכים ומסילות ברזל בלבד, ולכן הטענה לגבי "אי השתלבות" היא טענה סתמית שנעדרת כל בסיס במציאות. הרצליה ב' מרוחקת מאות מטרים מהבינוי בתוכנית ואין כל הצללה עליה. מיקום מגדלי התעסוקה בצמידות לנתיבי איילון ומרכז התחבורה הוא המיקום הנכון מבחינה תכנונית. גובה הבינוי עצמו נקבע בשיתוף פעולה עם כל הגורמים הרלוונטיים לרבות הוועדה המקומית. על פי מדיניות הציפוף והבנייה לגובה של מחוז תל אביב מותאמת התוכנית לסביבות מתע"ן, רק"ל, מטר, רכבת ואי לכך אין מתאימה יותר ממנה להוות תוכנית צפופה וגבוהה. עניין התשריטים והחתכים בקני"מ מפורט יוסדר במסגרת תוכנית העיצוב האדריכלי. שאר הסוגיות הטכניות יתוקנו במסגרת הערות טכניות, כפי שפורט בהתנגדות העצמית.

יוער לעניין תמ"א 15/ב והמשך פעילותו של שדה תעופה הרצליה - בהתאם לסעיף 6.8 להוראות התוכנית, תנאי להוצאת היתרי בניה לבניינים בגובה מעל 97 מ' יהיה הפסקת פעילות שדות התעופה המטילים מגבלות על שטח התוכנית.

יד) נושא התנועה:

- לעניין החיבור המוצע לגליל ים - החיבור נקבע על פי דרישת יועץ התנועה של הותמ"ל על מנת לחבר תחבורה ציבורית משכונת גליל ים לפרויקט.
- לעניין הקצאת שטחים וסטטוריקה מלאה להארכת הקו הירוק, ולהצגת הקישוריות התת קרקעית בין אמצעי התחבורה: כל עוד אין תכנון מפורט לא ניתן לתכנן את המיקום המדויק של תחנת הקו הירוק. על כל פנים, תוכנן חיבור לפרויקט וכן הוגדר שטח עקרוני מתחת לתחום הדרך ברחוב בן ציון מיכאלי שאמור להיות מקודם במסגרת הותמ"ל. אין כרגע תכנון מפורט של קו המטרו, אך ככל שיתקבל תכנון כזה, הוא יפורט במסגרת אישור תוכנית העיצוב האדריכלי.
- לעניין הדרישה לחיבור רכב פרטי מנתיבי איילון למתחם קריית שחקים: לא נקבע חיבור שכזה עקב התנגדות נתיבי איילון.
- לעניין זמן הביניים שבין תפעול תחנת הרכבת החדשה והריסת הקיימת: בסעיף 4.10 להוראות התוכנית מובהר כי תנאי להריסת טרמינל תחנת הרכבת המסומן להריסה יהיה הפעלת טרמינל התחבורה ובו מסוף לשימוש רכבת ישראל בתאי שטח 802 ו 502, כל זאת בתיאום עם רכבת ישראל.
- לעניין תקן החניה- תקן החניה נקבע בהתאם לתקן התקף. החניון הציבורי לא יכול לבוא על חשבון התקן התקף. לצורך חניה ציבורית הוגדר בנוסף חניון חנה וסע. אין הצדקה לאסור הצמדת שטחי חניה לשימושי תעסוקה.
- מוסכם להקצות 2,500 חניות לחנה וסע, בהתאם לנספח התנועה ובלבד שחניות אלה יהיו בנוסף לחניות על פי התקן שכן מטבע הדברים חניות חנה וסע אינן משמשות את הפרויקט. לא ניתן לקבוע ניהול משותף, שכן כל מבנה מוקם באופן עצמאי. ההוראות לעניין חניות חנה וסע בכל מגרש יתאימו לשימוש כחניות ציבוריות, בהתאם לסעיף 6.7 להוראות התוכנית. לעניין גובה החניונים והסבת שטחי החניונים לשימושים סחירים או לחניונים מסוג "חנה וסע": הגובה בקומת מרתף 1- מאפשר כל שימוש. ניתן להוסיף סעיף המרה בתקנון משטחי חניונים לשטחים עיקריים למסחר או לכל שימוש אחר רלוונטי.
- בעניין השינויים המבוקשים בבה"ת: הבה"ת מבוסס על מודל תל-אביב, שלוקח בחשבון את הפיתוח החזוי לשנת היעד 2030-2040 ברמה הכלל-מטרופולינית. אין אפשרות להתייחס לכל פרויקט בנפרד באופן נקודתי, זאת בשל חוסר הוודאות הכרוכה בכך. בהתאם לבה"ת, הפרויקט אינו מותנה בביצוע פרויקטים תחבורתיים מחוץ לתחום ההשפעה של התוכנית. הסתמכות על תדירות של 20 נסיעות בשעה בנתיב ייעודי מופרד היא אפשרות שיממה. כמו כן, פתרונות הכניסה והיציאה מנתיבי איילון לפרויקט מכיוון צפון ודרום אינם בתחום הפרויקט ואינם ישימים.
- לעניין התיקונים הטכניים המבוקשים:
- הדרך התת קרקעית: מוצע לאפשר הרחבת הדרך התת קרקעית באמצעות זיקות הנאה, זאת בהתאם להתנגדות העצמית של היזמים.
- נספח התנועה יעודכן כך שיוספו כל הפרטים המבוקשים בהתנגדות העירייה על מנת לוודא יכולת מימוש שלו.
- לעניין רישום השטחים הציבוריים לטובת הדרך התלת מימדית: ככל שיהיה צורך בהרחבת הדרך התת קרקעית הדבר יעשה באמצעות זיקות הנאה שיירשמו לאחר קביעת התוואי הסופי במסגרת תוכנית העיצוב האדריכלי.
- לעניין הירידות לתת הקרקע בסמוך לכיכר בן ציון מיכאלי: הכניסות מבן ציון מיכאלי יכולות לשמש גם לרכב פרטי.
- פתרון הכניסה מגליל ים: נתקבל בהנחיית יועץ התנועה של הותמ"ל.
- לעניין שמירה על רחוב יוסף נבו בייעוד של דרך ולא דרך משולבת: רצוי לתת עדיפות להולכי רגל.
- לעניין התאמת הכניסות כך הכניסות שיותאמו מבחינת גובה ורדיוסים לרכב כבד: הכניסה מדרך שבעת הכוכבים היא לרכב פרטי בלבד.
- לעניין סימון מעבר הולכי הרגל לרכבת לכיוון מערב (הרצליה ב'): המעבר הינו באמצעות הגשר הקיים.

- לעניין הצגת שבילי האופניים דרך המתחם אל מרכז התחבורה והקשר למערכת העירונית: ניתן להמשיך את שביל האופניים בציר המטרופוליני כך שיעבור דרך המבנה בהמשך הציר המטרופוליני ויתחבר אל רשת שבילי האופניים.
 - יצירת קשר לעיר הקיימת מזרח מערב: קיים חיבור רציף של הולכי רגל מזרח-מערב. ניתן לראות את החיבור בנספח כולל התייחסות לאזור ממותן תנועה בצומת המזרחי ליצירת רצף הליכה בטוחה ונוחה להולכי רגל.
 - לעניין החניונים הציבוריים: רק חניון חנה וסע יתפקד כחניון ציבורי.
 - לעניין הסדרת החניה בתחומי המגרשים בלבד: על מנת לעמוד בתקן החניה ובהקצאת חניות לחנה וסע, תוך ניצול אופטימלי של השטח, חלק מהחניות נמצאות מתחת לכיכר העירונית.
 - יתר הבקשות לתיקון הנספחים מקובלות על צוות התכנון: רקע "מהיר לעיר" מעודכן, תיקון כניסה/יציאה לפניות שמאליות במסוף התחבורה, תיקון רדיוס הירידה לדרך התת קרקעית, עדכון רדיוסים בפניות ימניות משבעת הכוכבים, הוספת חתכים לרחובות העוטפים, הדגשה כי תפעולים למניהם לא יפגעו בתפקוד הדרך, סימון כניסות יציאות מדרך התת"ק בשטחי המגרש בלבד, שילוב קווי זכות דרך בתכניות, פריקה וטעינה לכל השימושים תעשה אך ורק בתת הקרקע, הצגת חניות לאופניים סביב מרכז התחבורה.
- (ז) תיקון הפרוגרמה:
- לעניין הצגת תוכנית בינוי במגרש 501 בקני"מ 500:1- התכנון הוא של הרשות המקומית. הוצגה לוועדה המקומית, היתכנות ופרוגרמה חינוכית ותכנונית.
 - לעניין אישור משרד החינוך: קבלת אישור משרד החינוך הינו באחריות הרשות המקומית בשלב קבלת היתר בניה, אין מקום להתנות את אישור התוכנית בכך.
 - לעניין הגדלת שטחי השצ"פ: השטחים הנדרשים של כ-13 דונם שצ"פ המהווה תשתית ירוקה ועוד כ-3 דונם תשתית קשיחה קיימים בתוכנית.
 - לעניין רישום הגג: האפשרות של רישום הגג על שם הרשות המקומית הוסדרה במסגרת התוכנית.
 - לעניין הקמת בית הספר תחילה: הקמת בית הספר הנו באחריות העירייה באופן שיתאם את אכלוס הפרויקט. למוצר לציין שבית הספר מקבל הקצאה ייעודית וכל שאר השימושים מקבלים מענה בשטחים בנויים בתוכנית עצמה ולא מחוצה לה.
 - מתן מענה לחינוך הבלתי פורמאלי: היקף השטחים למבני הציבור שהוקצה במסגרת התוכנית מספק את כל הצרכים הפרוגרמטיים של התוכנית ואין הצדקה לתוספת שטחים נוספים.
 - הכללת שטחי ציבור כלל עירוניים בתוכנית לטובת היכל ספורט רב תכליתי: אולם הספורט, לרבות היקף השטחים והשימושים בו, הוכתבו על ידי העירייה, כנתון. זהו צורך עירוני שאינו נובע מצרכי הפרויקט עצמו. לפיכך, לא היה מקום כלול אותו במסמך הפרוגרמטי.
- (ח) נושא הסביבה: הוטמעו ההוראות שבפרק ה' לחוות הדעת הסביבתית, בהתאם להנחיות הותמ"ל.
- לעניין הרוחות: נעשתה בדיקה מעודכנת על פי הבינוי החדש. בבדיקה נמצא כי קיימת הגברת רוח מתונה בשתי נקודות, ואלה תיבדקנה שוב בשלב התכנון המפורט.
 - לעניין מציאת מתחם אחר לטובת בית הספר וגני הילדים: נעשתה בדיקת הצללה על בסיס תוכנית הבינוי המעודכנת. כתוצאה מהשינוי בבינוי: 1. שופרה ההצללה על גגות המבנים המשמשים למגורים, כך שכל גגות המבנים הרגישים עומדים בקריטריון. 2. שופרה ההצללה בשטח בית הספר. מתקיימת עמידה בקריטריונים לגגות, לחזיתות דרומיות ולחצר בית הספר. 3. מיקום מבני המגורים בני ה-40 שבמרכז התוכנית, מייצר הצללה עצמית על רוב החזיתות הדרומיות שלהן. 4. אין הבדל מהותי בהשפעות ההצללה על סביבת התוכנית.
 - לעניין הבקשה לבצע בדיקה מקיפה של גזי קרקע: נעשו בדיקות מדגמיות ולאור התוצאות אין צורך לבצע בדיקות נוספות.
 - לעניין התייחסות לשכונה ירוקה: יש התייחסות.
 - השפעה והוראות כדי שלא תהיה השפעה על ציפורים ונדידותן: במדינת ישראל גובה הבינוי מגיע ל-100 קומות ואף למעלה מזה, ואין פתרון ידוע ישים למניעת פגיעת הציפורים במגדלים גבוהים.
 - לעניין בנייה ירוקה: קבועות הוראות לכך בסעיף 6.11.
- (ט) התייחסות להיבטים נופיים: 1. עומק שתילה של 1.5 מ' קיים בכל המקומות הרלוונטיים וקיימות הוראות מתאימות בתכנון התוכנית ונספחיה. העניין יפורט במסגרת תוכנית העיצוב האדריכלי. עומק האדמה מוגדר בהוראות התוכנית ומתאפשר מעל תקרות המרתף. 2. פירוט

הנדרש בנושא החתכים מופיע בגיליון החתכים. 3. שטחי פארק גליל ים הוצאו מחישוב השטחים. 4. במסגרת תוכנית העיצוב האדריכלי יתוכננו חתכים מתואמים בין הפיתוח, הבינוי והניקוז. פתרון הניקוז בתחתית השיפועים הוא חיבור למערכת התייעול העירונית. הפארק המרכזי מתנקז צפונה, למובל הניקוז. 5. מפלסי הפיתוח מוצגים הן בתוכנית והן בחתכים בנספח הפיתוח ובנספח הולכי הרגל ומותאמים לכל הכניסות, המעברים ומפלסים לפי תוכנית הבינוי. 6. נעשתה הדמיה אדריכלית אשר עומדת בתקני השטחים הפתוחים והבנויים הנדרשים לבתי הספר. 7. סכמת ציר ההליכה מופיע בנספח הולכי רגל. 8. החיבור הירוק ממזרח כולל ציר הליכה ושביל אופניים.

(כ) לעניין המחלוקת השמאית, מובאת להלן התייחסותו של שמאי התוכנית, מר שאול רוזנברג: הדרישה כי חלקה 92 תיכלל בתוכנית כקרקע סחירה: בגין חלקה 92 חל הליך הפקעה אשר אך תמורתו ניתנה בקרקע חליפית במקום בכסף מזומן, מתן תמורה בקרקע חליפית אינה מבטלת את אירוע ההפקעה. בהסכם שנערך בין עיריית הרצליה למשה אביב ביום 6.7.97 נקבע במפורש: עפ"י תוכנית הר/ 1873 מיועדים המקרקעין לצורכי ציבור ולהפקעה. ביום 1.5.96 פורסמו ברשומות הודעות עפ"י סעיפים 5 ו-7 לפקודת הקרקעות (רכישה לצורכי ציבור) לפיהן מופקעים המקרקעין לצורכי ציבור. הצדדים הסכימו ביניהם כי כפיצויים בגין המקרקעין המופקעים תעביר העירייה לבעלותם של הבעלים מגרשים בתחום תוכנית הר/ 1737.... כעולה מחו"ד המשפטית שניתנה לעיריית הרצליה ע"י עו"ד אילנה בראף – שניר עולה כדלקמן: המקרקעין הופקעו לצורכי ציבור. הרשות המפקיעה חייבת בתשלום פיצוי הפקעה. עפ"י סעיף 191 לחוק הת"ב שמורה לוועדה המקומית הזכות לפיה במקום תשלום כסף בגין ההפקעה, יועברו לבעלים מקרקעין אחרים. לצורך פיצוי בעלי החלקה המופקעת, הוסכם עם הבעלים כי במקום תשלום כסף תמורת הקרקע יעברו לבעלים מגרשי מגורים עפ"י תוכנית הר / 1737.

מהאמור לעיל עולה בבירור כי עקב ההפקעה, החלקים מחלקה 92 הנכללים באיחוד וחלוקה ממוקמים "מתחת לקו" כטבלת ההקצאות ולוח האיזון, לשון אחר, אינן באיחוד וחלוקה הכלכלי. במסגרת עת"מ 30440-12-17 הועדה לת"ב רעננה נ' ועדת הערר המחוזית לת"ב מחוז מרכז נפסק, בנסיבות דומות כי "...הכללת מגרש בבעלות הרשות המקומית שהוא בייעוד ציבורי מעל הקו בטבלת ההקצאה והאיזון, תעמוד בניגוד לתכלית האובייקטיבית של דיני התכנון והבניה..." עוד נפסק שם כי תשלום תמורה על ידי הרשות המקומית בגין רכישת הזכויות במגרש, אין בה כדי לשנות מן המסקנה לפיה זכויות העירייה יכנסו "מתחת לקו" הן במצב הנכס והן במצב היוצא.

(כא) לעניין השטחים הציבוריים: סעיף 6.16 לתקנון התוכנית קובע כי כל השטחים הציבוריים יירשמו על שם הרשות המקומית או המדינה. בנושא התיקון המבוקש בטבלאות ההקצאה והאיזון: ניתן לתקן את הטבלאות באופן שיבטאו את החלק היחסי הציבורי. בנושא מועדי הרישום של התוכנית לצרכי ציבורי: סעיף 125 לחוק התכנון והבניה קובע כי תוכנית לצרכי רישום תירשם בתוך 8 חודשים מאישור התוכנית.

(כב) לעניין ייעודי קרקע:

- הארכת הקו הירוק: בדיון בהפקדה הוחלט כי הותמ"ל לא יקבל החלטה לעניין הארכת הקו הירוק ולא תישמר עתודת קרקע המאפשרת את הארכת התוואי, ככל שיוחלט על כך בעתיד.
- בענייני איחוד וחלוקה: קיים תשריט מתחמי איחוד וחלוקה.
- לעניין ההוראות התלת מימדיות: שטחים בנויים לא נרשמים במסגרת רישום תלת מימד אלא במסגרת רישום הבית המשותף.
- פתרונות פסולת פנאומטי ייקבע במסגרת תוכנית העיצוב האדריכלי.
- אין צורך להקצות מגרש למתקני תשתית/ גז טבעי.
- הוראות בעניין המתחמים המסומנים: התוכנית מאפשרת להקים כתא שטח באופן עצמאי ללא תלות בין תאי השטח השונים וללא חלוקה למתחמים.
- הבדלי גוונים בתשריט בין הייעודים הנקראים "זיקת הנאה למעבר רגלי" נובעים מכך שמדובר במפלסים שונים.
- ייעוד "הנחיות מיוחדות" מתייחס לייעוד דרך תת קרקעית המפורט בנספח לתשריט מוצע – מפלס מרתף עליון.

(כג) לעניין תוכנית בינוי ופיתוח 1: 500 - מועד רישום התוכנית לצרכי רישום, בין אם מדובר ברישום "רגיל" ובין אם מדובר בתוכנית לצרכי רישום תלת מימדי, נקבע במסגרת סעיף 125 לחוק הת"ב. יתר הבקשות יישקלו על ידי הותמ"ל.

(כד) לעניין התיקונים המבוקשים בהוראות התוכנית: לכל נושא שכבר הוזכר, ניתן מענה מפורט. להלן מספר התייחסויות נוספות:

- זהות בעלי הקרקע הפרטיים מפורטת במסגרת טבלאות האיזון וההקצאה. בשל ריבוי הבעלים הפרטיים אין מקום לפירוט נוסף במבוא להוראות התוכנית.

- בהיעדר מיקומים וצרכים למתקנים הנדסיים בשלב זה של התכנון, בשלב התכנון המפורט ינתנו הנחיות למתקנים הבאים: מערכות ארנגיה (קוגנרציה, וגנרציה, השנאה), איגום מים, פסולת, אחסון דלקים.
- ככל שהועדה המקומית תחליט להוסיף שימושים שאינם שימושים ציבוריים עליה להגיש תוכנית בהתאם לסעיף 62(א)(11) לחוק התו"ב ובהתאם לתנאי החוק.
- לעניין מתקני התשתית: סעיף 4.8.3 קובע כי השימושים של המתקנים הם לצורך המגרש של הכיכר העירוני לרבות הדרך התת קרקעית. כמו כן, אין מקום בתוכנית להקצאת מגרש נפרד לתשתיות. בהתאם לסעיף 6.4.3. בתחום הדרך התת קרקעית תותר הקמת מתקן ליצור אנרגיה, לרבות שימוש במערכות נלוות ותומכות.
- השימושים המפורטים בסעיף 4.1 זה שימושים למגורים. לא ניתן להוסיף שטחים עיקריים למגורים בתת הקרקע.
- מוצע להקצות זכויות בניה תת קרקעיות במגרשים הציבוריים לטובת המשרדים/חדרי הבקרה המשרתים את הדרך התת קרקעית.
- לעניין התנאים למתן היתרי בנייה: לכל מגרש קיים פתרון הכולל את המקטע הרלוונטי של הדרך התת קרקעית. אין סיבה לחייב ביצוע של הדרך בטרם מתן היתרי בניה.
- לעניין הדרך התת קרקעית נקבע בסעיף 6.16 להוראות התוכנית, כי הדרך התת קרקעית תירשם על שם הרשות המקומית ותירשם עליה זיקת הנאה לטובת מעבר לרכב ולהולכי רגל. לעניין השטחים המבונים, נקבע כי אלה יירשמו על שם הרשות במסגרת רישום הבית המשותף ועד לרישום כאמור תירשם חכירה לטובת הרשות המקומית.
- בנושא רישום השטחים הציבוריים: כפי שמוגדר בסעיף 6.16 א. השטחים הציבוריים יופקעו ויירשמו על שם המדינה/הרשות המקומית, בהתאם לדין.

גב' חגית ברב, תגם מהנדסים – יועצת הניקוז מטעם צוות התכנון

תוספת הנגר מהפרוייקט למערכת הניקוז העירונית היא לאחר שהיה וויסות. כלומר, ההשפעה שיש לה על כל מערכת הניקוז העירונית היא לא משמעותית.

מענה צוות הותמ"ל

- (א) לעניין מטרות התוכנית: אין קשר להוראות תבע. על פי חוק, 30% מיחידות הדיור מיועדות להשכרה.
- (ב) לעניין הרחבת הקו הכחול והחיבור לרק"ל: התכנון המפורט יקודם בתוכנית נפרדת והרצועה משמרת אפשרות זו לעת צורך.
- (ג) לעניין נספח התחבורה ציבורית: ממליצים לציין שפירוט בנספח זה יהא חלק מתוכנית הפיתוח של מרכז התחבורה. לגבי הדרישה לאישור הנספח ע"י משרד התחבורה- המשרד שותף לצוות ההקמה. נת"ע אינה קשורה לעניין.
- (ד) לעניין הרחבת הקו הכחול כך שיכלול את תחנת הרכבת החדשה: יש זכויות לחיבור הצד המערבי של התחנה בתת"ל 15. כמו כן, החיבור נמצא מחוץ לקו הכחול של התוכנית.
- (ה) לעניין התנאים המתבקשים על ידי העירייה טרם ימסרו תיק מידע: תיקי מידע אינם רלוונטיים לתב"ע. הבקשה מהווה הוספת מכשול מיותר בדרך למימוש המתחם, שהוא ממילא מורכב ביותר. בנושא החיבור לשפד"ן, ממילא נקבע בסעיף 6.1 (ו) להוראות התוכנית כי היתר בנייה יינתן ע"י הוועדה המקומית ובסמכותה.
- (ו) מנהרת התשתיות: מוצע להוסיף הוראות המאפשרות להרחיב את מנהרת התשתיות במידת הצורך, באמצעות זיקות הנאה, בהתאם לבקשה שהגישה רמ"י בהתנגדות העצמית שהגישה. עם זאת, הוראות התוכנית כוללות מענה לדרך התת קרקעית ואין צורך בעיגון ההוראות המפורטות את מנהרת התשתיות.
- (ז) לעניין התיאום מול חברת החשמל: בוצע תיאום. אין צורך בתחמ"ש חדשה לתוכנית.
- (ח) לעניין הפסולת: אין מניעה להוסיף הצגת נספח אשפה כחלק מהתנאים לתכנון המפורט. כמו כן התוכנית מחייבת התייחסות לפסולת ואשפה במהלך התכנון המפורט בהתאם לפרק לתמ"א 4/א/23 בהוראות התוכנית וכן בסעיף 6.2 - תנאים להיתר בנייה. מבחינת פתרונות אשפה – קיים מענה בסעיף 11 - פירוט הסדרים ובידוד מתקני אשפה בכל תא שטח הכולל מסחר (זכויות הבנייה הן חלק משטחי השירות). תנאים מפורטים לפינוי אשפה מופיעים כתנאי להיתר בנייה (סעיף 11): אישור תוכנית בינוי ופיתוח בקנ"מ 500:1 ... "ככל שנדרש גישת רכב לפינוי אשפה ומענה לאשפה פנאומטית."
- (ט) בנוגע לכפיפות לתמ"מ 5- ממליצים לקבל את מענה הצוות. בנוסף התוכנית מגדירה תנאים למתן היתר בנייה בהתייחס לתשתיות ואין צורך בכפיפות לתמ"ל 5.

- (ז) בנוגע לשלביות המוצעת ע"י הוועדה המקומית: הוראות התוכנית נותנות את המענה לעת צורך. פרק 7 בהוראות התוכנית מגדיר שלביות הכוללת את הקמתו של מרכז התחבורה בד בבד עם הצרכים הציבוריים בתוכנית. בנוסף אין היגיון ביצועי ותכנוני בהתניית סיום הקמה של מתחם ציבורי לתנאי להיתר למתחם המגורים. לפי השלביות המוצעת ע"י העירייה- לאחר הקמת מבני הציבור רק אז יותר להוציא תנאי להיתר בניה למבני המגורים- נוצר מצב שבו המבנים יעמדו שוממים עוד מספר שנים עד להשלמת מבני המגורים. הדבר נכון גם למרכז התחבורה שלא ישרת את המרחב הקרוב לו. ביחס לתשתיות העל, התנאים להיתר בנייה מוגדרים בהוראות התוכנית, וכן ניתן מענה לכל צרכי התוכנית. אין תפקיד התב"ע לקבוע ולהתנות אילו תשתיות קצה ישמשו לצורך זה.
- (יא) בנושא הסכמים ומנהלות: התוכנית מגדירה את הקמתו של צוות מלווה שילווה את הקמת מרכז התחבורה. התב"ע לא יכול לחייב הסכם ממון חוץ תכנוני. בידי הוועדה המקומית הסמכות להוצאת היתרי הבנייה לשביעות רצונה, בהתאם לכל התנאים שפירטה ואין צורך להוסיף לתב"ע, כאשר לחלקם אין קשר ישיר לתוכנית כלל.
- (יב) בנוגע לדרישה לבטל כל תכנון וסימון מכלל מסמכי התוכנית בקשר לגוש 6523 חלקה 92 אשר הינו בבעלות עירונית: כרגע החדירה היא לקצה המגרש ע"י הדרך התת קרקעית.
- (ג) בינוי:
- לעניין ציר ההליכות הראשי: כרגע אין חתך תלת מימדי של הציר ולכן קשה לברר כמה נשאר להולכי הרגל. לפי הנספח הנופי יש תעלת ניקוז ורוחב הרצועה עומד על בערך 13.5 מ' עד למפגש עם התעלה. אם יהיו שם שטחי מסחר וגינון צריך להבטיח רוחב מספק גם למעבר רגלי וגם לאופניים. היות שאין בהוראות חיוב על שמירת רוחב מינימלי של הציר, יש לשקול להוסיף חיוב מינימלי של 6-8 מטרים. תוכנית בינוי ופיתוח מתחם קנ"מ 1: 500 ו1: 250: מופיעה בהוראות.
 - בנוגע למיקום אשכול החינוך בשב"צ 501: הפרוגרמה לבית הספר נערכה ואושרה ע"י העירייה שביקשה להרחיב את המגרש ל- 6 דונם. כיום מוקצים כמעט 7 דונם. חשוב לציין כי בית הספר נותן מענה ל-300 יח"ד נוספות של העירייה (עליהן תוכנן במקום מבנה ציבורי). בעקבות התוספת, בית הספר הורחב ל-30 כיתות במקום 24 כיתות.
 - בנוגע למספר יח"ד: הוראות התוכנית כוללת 20% יחידות דיור קטנות.
 - לעניין גובה הבנייה: התוכנית צמודה לתחנת רכבת וצירי תחבורה ארציים. זהו המקום הנכון ביותר לציפוף. יש לוודא שוב את נושא ההצללות.
 - לעניין תיקון ההדמיות: ההדמיות הן כלי עזר בלבד, ותשריט 1: 500 הוא חלק מהתנאים להיתר בנייה.
 - נספח הבינוי יותאם לטבלה 5 בתקנון, כמו גם ההתאמה בין נספח הבינוי ונספח הנופי לעניין גובה הקרקע והחתכים.
 - היתכנות הגשר מעל בן ציון מיכאלי: מקובל כי על צוות התוכנית להציג כיצד הגשר ישים.
 - יתר סעיפי ההתנגדות הקשורים לנספח הבינוי אינם מובנים דיים.
- (ד) לעניין החיבור התנועתי לגליל ים: המטרה היא לאפשר גישה של תחבורה ציבורית למתחם התחבורה וממנו, לשכונות הדרומיות באזור גליל ים. לפי התכנון הקיים השכונות הללו מנותקות ממרכז התחבורה.
- (ט) לעניין הארכת הקו הירוק: הנושא תואם עם מהנדס העיר היוצא.
- (ז) בנושא כניסת רכב פרטי מכביש 20: אין חיבור גם בהסתמך על עמדת יועץ התנועה של הותמ"ל: עידוד שימוש בתחב"צ.
- (ז) בנושא תקן החניה: לקבל את מענה צוות התכנון לכלל הנושאים, למעט המלצת הצוות לנושא חניון ה"חנה וסע". החלטת הוועדה להפקדת התוכנית קבעה כי יש לצמצם את מספר החניות בתוכנית- אין סיבה לייצר עומס תנועתי פרטי ולא סביר על מרכז תחבורה ציבורית שנהנה מנגישות תחבורתית גבוהה ומטרתו לעודד תחבורה ציבורית ולא תנועת רכב פרטי. 2500 חניות ציבוריות עתידות ל"סתום" לגמרי את הפרויקט.
- (ח) נושא הבה"ת- ממליצים לקבל את המלצת צוות התכנון.
- (ט) בכל הסוגיות הטכניות הקשורות לתת הקרקע, מומלץ לקבל או לדחות את ההתנגדות בהתאם לעמדת צוות התכנון.
- (כ) לעניין הפרוגרמה: ממליצים לקבל את מענה הצוות לכל העניינים. יוער בעניין מגרש 501 כי אין צורך באישור משרד החינוך כתנאי לאישור התוכנית. הדבר נכון לשלב ההיתר ולא לתב"ע. כמו כן, התוכנית מאפשרת להשתמש בגג המבנה כחצר בית הספר.
- (כא) בנושא הגדלת שטחי השצ"פ: בדיון הוצג כי יש מספיק שטחים. התוכנית נמצאת בצמוד לשני פארקים עירוניים.

כב) בנושא החינוך הבלתי פורמאלי: ממליצים לקבל את מענה צוות התוכנית כי אין מקום לתוספת שטחים מעבר לשטחים שכבר הוקצו לבקשת העיריה. כמו כן, התוכנית מאפשרת שימושים לצרכים ציבוריים כשימוש משני במרכז התחבורה וההיכל. לפי טבלה 5 הזכויות עומדות על 5,000 מ"ר. לא ברור מה חסר ברשימת השימושים המופיעה ב 4.6.1 (4).

כג) שטחי הציבור המבונים תואמים למלוא הדרישות הפרוגרמטיות. ראוי לציין כי התוכנית נותנת מענה ל-300 יח"ד נוספות של העירייה הנמצאות מחוץ לתוכנית.

כד) לעניין הרוחות: הדו"ח יתוקן בהתאמה לבינוי החדש. בתאי השטחי בהן ימצא חשש למטרדי רוח יידרש פתרון מתאים בשלב הכנת תוכנית הבינוי ובשלב ההיתר.

כה) לעניין ההצללות על בניין ביי"ס: הדו"ח הסביבתי אכן מציין כי חלק מבית הספר מוצל בחורף. עם זאת, הוא מציג את הבינוי הישן. בבינוי הקיים, המגדל שהצל על מבני הציבור הוסט מזרחה ואינו מייצר הצללות מדרום.

כו) לעניין איכות האוויר והרעש: ממליצים לאמץ את מסקנות הדו"ח הסביבתי עבור גני הילדים.

כז) לעניין גזי קרקע: אין סיבה לבדיקות גזי קרקע.

כח) מבקשים שתנאי להיתר בניה, יהא הגשת ממצאי בדיקות רוח והצללה.

כט) נוף:

- לעניין ההתייחסות לעומק האדמה לשתילה: בהוראות אין התייחסות פרטנית לשצ"פ המרכזי אבל יש למרחב הציבורי. ממליצים לקבל את ההתנגדות. עם זאת, מעל החניונים יכול להיות שתהיה בעיה לחייב 1.5 מטר עומק שתילה.

- לעניין ציר ההליכה בחזית המסחרית: לבקש להציג חתך ברור של ציר ההליכה. יש לציין שמהנספחים קשה להבין בדיוק כמה שטח פנוי נשאר בציר מזרח מערב.

ל) בעניין שטחי הספורט בבתי הספר: הפרוגרמה התייחסה גם למגרש העתידי שטרם תוכנן [של העיריה].

לא) בעניין הדרישה לחזק את הקישוריות לפארקים להולכי הרגל גם במזרח התוכנית: מסומנת שם דרך וטיפול נופי המרחיבה את המדרכה וזאת על מנת לאפשר שטח נוסף להולכי הרגל לחזק את תנועת הולכי הרגל גם לכיוון צפון.

לב) ממליצים לקבל את מענה שמאי התוכנית לעניין חלקה 92.

לג) לעניין רישום שטחים ציבוריים: אם יש מקרים של שימושים מבונים אשר רחבים יותר ממעונות יום וגני ילדים, ניתן לאפשר רישום לצרכי חינוך, קהילה ומשרדי עירייה.

לד) לעניין ייעודי קרקע: ממליצים לקבל את מענה צוות התכנון לכל הסעיפים. לכך יש להוסיף:

- התוכנית מאפשרת הקמת תשתיות לגז- טבלה 5 (5מ"ר לתא שטח בכל הייעודים) וכן כשימוש פרק 6.12.

- התוכנית מאפשרת הקמת מערכת פנאומטית: פרק 6.3 (הוראות בינוי)

- אין צורך בהקמת תחמ"ש. חדרי השנאה ניתן להקים בהתאם למפורט בהוראות התוכנית.

לה) בנושא תוכנית בינוי ופיתוח 500:1

- ההוראות כיום מחייבות את מרבית הנושאים כחלק מהוראות בינוי ותנאים להיתר בנייה אבל לא כחלק מה- 500:1.

- הוראות התוכנית כבר כוללות התייחסות לנושאי הסביבה השונים בהתאם לנספח הסביבתי- רעש, טיפול במטרדים, אוורור מים, בדיקות גזי קרקע, זיהום, תאורה וכו'

- ממליצים להוסיף נספח נופי: ההוראות מפנות כרגע לנספח הנופי בכל הנוגע לשתילת עצים (פרק 6.5- סעיף ה'). יחד עם זאת, יש פירוט שמתאים לתוכנית בינוי ואולי כן ניתן להוסיף.

- מומלץ לקבל את הדרישה כי במסגרת אישור תוכנית הבינוי והפיתוח יידרש להציג ולקבוע את פרוגרמת גני ילדים והמעונות וכל שטח מבונה ציבורי אחר.

לו) לעניין השינויים המבוקשים בהוראות התוכנית, ממליצים לקבל את מענה צוות התכנון, ולהוסיף:

- תמא/ 34- בסעיף 1.6 מצוינת תוכנית ארצית או מחוזית רק במידה והתבע מציעה בה שינוי, במקרה הזה אין זה המצב. ולגבי תממ/ 5, התבע אינה כפופה לתממ, לכן זוהי תוספת שאינה נכונה.

- אין מניעה להוסיף לסעיף קטן 8 בסעיף 4.2 פירוט שימושים נוספים, אלא אם "מסחר, תרבות ופנאי" כולל כבר את השימושים המוצאים.

- המונח "דיוור מיוחד" המצוי במבא"ת הוא טעות. הוראות התוכנית בטבלה 5 מגדירות כי ניתן להקים 250 יח"ד – גודל יחידה ממוצעת 70 מ"ר. זכויות הבנייה הן 17500.

- מתקנים הנדסיים: סעיף 4.41 (3) מאפשר שימוש של "מתקנים הנדסיים לצרכי השימושים במגרש עצמו ולדרך התת קרקעית." בנוסף מדוע לקשור מתקנים הדרושים למגרש אחד במגרשים אחרים כגון תעסוקה כאשר ייתכן שהללו לא יפותחו במקביל.
- בסעיף 4.5 לתקנון- אין מניעה להוסיף שימוש של קו מתע"ן, אם ההגדרה כוללת גם רכבת קלה ומטרו.
- לעניין השצ"פ: שימושים של ייעוד ציבורי פתוח מכסים כל שנדרש לפארק ואין צורך להוסיף עוד פירוט.
- לא מקובל להקצות שטחים ציבוריים בתת קרקע כמבוקש בהתנגדות.
- לא מגדירים תנאים לאכלוס. קישור הולכי רגל לפארק מצפון ומדרום מופיע כחלק משלבי הביצוע בפרק 7.

מר אייל שליו – יועץ הניקוז של הותמ"ל

התכנון כיום הינו תכנון של ניהול מי נגר והשהייתם לפרקי זמן. במקרה של קריית שחקים, המתחם יכול לפתור את עצמו. קריית שחקים לא צריכה להיות בת ערובה של סוגיות עירוניות שאינן פתורות: המערכת האזורית מקודמת היום במסגרת תמ"א / 47. תוכנית זו נמצאת בשלבים יותר מקדמיים. היא לא משפיעה על תוכנית קריית שחקים ואינה מושפעת ממנה. כיום הפתרון האזורי הזמני הוא כזה: ברגע שנחל גלילות גליל ים מגיע למפלס מסוים, במקום להציף ולזרום לכיוון מנהרת הרצליה – הוא גולש דרומה לכיוון השטחים החקלאיים של רמת השרון. יש מאגר ויסות שעשו במסגרת התוכנית שהרצליה מקדמת עכשיו, ויש עוד מאגר זמני של 25 אלף קו"ב במסגרת התמ"ל של רמת השרון. למעשה, כל נחל גלילות מטופל ולא קשור לתוכנית קריית שחקים. התוכנית הזאת למעשה תורמת פחות נגר לכיוון מנהרת הרצליה, אותה הנקודה הבעייתית. על - ידי ויסות, הצוות לקח בחשבון מקרה קיצון של סופה שמשך הזמן שלה הוא שעה. גם במקרה זה יהיו מספיק אפשרויות לאגום את הנגר ולשחרר אותו בצורה מבוקרת למערכת התיעול העירונית. המובל נמצא בצפון התוכנית ומשם הוא ממשיך לכיוון מנהרת הרצליה. התוכנית עצמה, כאמור, מווסתת את הנגר ומשחררת אותו בצורה מבוקרת.

המלצות:

(א) תיקון מטרות התוכנית:

1. לציין במטרות התוכנית כי 20% מכלל יח"ד יוקצו לטובת פרויקטים של פינוי בינוי ודיוור מוגן כגון – דיוור בר השגה, מעונות סטודנטים, דיוור לזוגות צעירים, השכרה לטווח ארוך.
 2. קידום מתחם התעסוקה והדיוור כפוף לפיתוח מרכז התחבורה וקו הרכבת הקלה.
- לדחות את ההתנגדות בחלקה.** יצירת קרקע משלימה (או יח"ד משלימות כבקשת העירייה) היא מטרה ראויה לעידוד פרויקטים של פינוי ובינוי ואחרים, אולם אין מדובר בהוראה תכנונית שמקומה בהוראת התוכנית. הסדרת קרקע משלימה כאמור תבוא לידי ביטוי במערכת היחסים החוזית שבין רמ"י לבין עיריית הרצליה, על-פי החלטות מועצת מקרקעי ישראל והוראות הדין. מבלי לגרוע מן האמור, מאליו יובן כי על-פי סעיף 4(ב)1 לחוק, 30% מיחידות הדיוור בתחום התוכנית מיועדות להשכרה. ניסוח מטרות התוכנית משקף אפוא נכונה את תוכנה, אולם נכון להבליט את חשיבות מרכז התחבורה.

- (ב) הרחבת הקו הכחול באופן שיכלול את הרכבת הקלה וקביעה חד-משמעית כי הגדלת הקו הכחול (אותו שטח לתכנון בעתיד) מיועדת להארכת הקו הירוק מנקודת הקצה באבא אבן למרכז התחבורה.

לדחות את ההתנגדות. אין צורך להכביר במילים אודות חשיבות חיבור הקו הירוק של הרק"ל למרכז התחבורה והתעסוקה שיוקמו. בתחום התוכנית קיימת תמימות דעים רחבה בין כל גורמי התחבורה שהופיעו במהלך שמיעת ההתנגדויות וכן בקרב יועצי הותמ"ל כי חיבור מרכז התחבורה למערכת הקווית של הרק"ל במטרופולין תל אביב יעצים את השימוש בתחבורה ציבורית, יגביר את הרב-גונית של אמצעי התחבורה העומדים לרשות באי מרכז התעסוקה, דיירי הרובע, תושבי הרצליה ואוכלוסיית המטרופולין כולו. בחזון שמציגה חברת נת"ע האמונה מטעם משרד התחבורה על קידום תכנון והקמת הרכבת הקלה, "מטרופולין תל-אביב" משתרע מנתניה בצפון ועד אשדוד בדרום. הנה כי כן, הרצליה נמצאת בעיבורו של המטרופולין ומרכז התחבורה המוצע בתוכנית יכול לשמש את תושבי השרון והבאים ממזרח, תוך הצגת אלטרנטיבה ראויה ורב-גונית של אמצעי תחבורה וקישוריות מעולה עם המערכת הקווית של הרק"ל וזרועותיה השונות. חיבור מערכת הרק"ל הנו אפוא מפתח חשוב (לא יחיד כמובן) להצלחת מרכז התחבורה ולמתן פתרונות תחבורה אפקטיביים על-ידו. נוכח חשיבותו, ראתה הוועדה חשיבות בהפקדת תוכנית הכוללת תוואי אפשרי בייעוד "שטח לתכנון בעתיד" (על-פי הנמסר לי מיועץ

התחבורה של הותמ"ל, מר רמי מנור, תוואי זה נבדק עקרונית על-ידי נת"ע ונמצא, בכפוף לבחינה ולתכנון מפורטים כמובן, כמתאים להתוויית הקו הירוק).

עם זאת, מבלי לגרוע כמלוא הנימה מחשיבות האמור לעיל, ואף שסמכות הוועדה רחבה, תוכנית מועדפת לדיור אינה האכסניה המתאימה לתכנון מפורט של הקו הירוק. לשם כך דרושה תוכנית לתשתיות לאומיות.

(ג) הצגת נספח תחבורה ציבורית מפורט הכולל את המפלסיות השונה של כל אמצעי התחבורה ואת הקישוריות ביניהם ע"י הצגת התחנות ומסלולי הולכי הרגל בין אמצעי התחבורה השונים. לקבל את ההתנגדות בחלקה. נספח תחבורה ציבורית מפורט, הכולל את המפלסיות השונה של כל אמצעי התחבורה ואת הקישוריות ביניהם ע"י הצגת התחנות ומסלולי הולכי הרגל בין אמצעי התחבורה השונים, יהווה חלק מתוכנית בינוי ופיתוח בקני"מ 1:500 על-פי סעיף 6.1 להוראות התוכנית.

(ד) הרחבת הקו הכחול כך שיכלול את תחנת הרכבת החדשה ממערב, לרבות המעבר התת קרקעי המחבר ביניהם.

לדחות את ההתנגדות. זכות לחיבור לצד המערבי של תחנת הרכבת קיימת במסגרת תוכנית תת"ל/15.

(ה) חיבור לתשתיות על

לדחות את ההתנגדות בחלקה.

הפקת תיק מידע היא אמנם תנאי במערכת רישוי מקוון לקליטת בקשה, אך מקורה נטוע בחובת הרשות לספק לציבור מידע תכנוני כחלק מזכות חופש המידע שממנה נהנה הציבור כלפי הרשות המנהלית. אין מניעה להוציא תיק מידע שהרי מכוחו לא ניתן להוציא היתר.

1. מים וביוב: קיימת תמימות דעים בקרב הטוענים במהלך שמיעת ההתנגדויות כי מצב תשתיות העל (מים וביוב) בהרצליה על סף בלימה. פתרון לסילוק שפכים מוצע במסגרת תמ"ל/1096 וכולל חיבור מערכת הביוב בהרצליה לשפד"ן. סעיף 6.1 (ו) לתוכנית מתנה הוצאת היתר בניה בפתרון ביוב להיקף היחידות המבוקש בהיתר ומהווה מענה הולם. לא כך המצב בתחום הספקת המים. אמנם, חיבור נוסף של מקורות מכיוון צפון נראה באופק, אולם לאור הערכת אדריכלית העיר הרצליה ונוכח העובדה כי הספקת מים סדירה היא תשתית אלמנטרית לקיום אנושי, מומלץ להרחיב את סעיף 6.1 (ו) כך שיכלול גם פתרון הספקת מים סדירה בלחץ ובכמות הדרושים להיקף היחידות המבוקש.

2. ניקוז וניהול נגר עילי: הוברר בפני כי אף שחלק מפארק גליל ים בקו הכחול של התוכנית, חישובי המתכננים לעניין ניקוז וניהול הנגר העילי אינם מביאים בחשבון את שטחי החלחול בפארק גליל ים. הפתרון הזמני האזורי מתבסס כיום על-כך שנחל גלילות גליל ים גולש דרומה לכיוון השטחים החקלאיים של רמת השרון (במקום להציף ולזרום לכיוון מנהרת הרצליה). המערכת האזורית מקודמת במסגרת תמ"ל/א/47 (המצויה בשלבים מקדמיים), אך היא אינה משפיעה על התוכנית ואינה מושפעת הימנה, שכן עודפי נגר מנחל גלילות יזרמו אל מובל שיונח לאורך רח' בן ציון מיכאלי ולא ישוהו באזור התוכנית.

הפתרון שמציעה התוכנית מתבסס על ניהול מי נגר והשהייתם לפרקי זמן מסויימים בתחומה (בהתחשב במקרה קיצוני של סופה בת שעה, בהסתברות של 1%). באופן האמור, באמצעי הויסות שמציעה התוכנית, ניתן יהיה לאגום את הנגר ולשחרר אותו בצורה מבוקרת למובל לאורך רח' בן ציון מיכאלי ומשם לכיוון מנהרת הרצליה.

3. רצועת תשתיות: מומלץ לתקן את סעיף 6.3 (ו) להוראות התוכנית, כך שהועדה המקומית תורשה להרחיב את רצועת התשתיות התת-קרקעית ו/או לשנות את הגיאומטריה של זו בשלב התכנון המפורט, לרבות באמצעות קביעת זיקת הנאה להולכת תשתיות ברוחב של עד 1.5 מ' לאורך המגרשים הסחירים בתחום התוכנית בגבול עם הדרך התת-קרקעית. זיקת הנאה תוענק אך ורק במפלס רצועת התשתיות ולא תפגע ו/או תגרע מיתר השימושים והייעודים בתחומי המגרשים הסחירים. חתך עקרוני של הדרך ומנהרת תשתיות המפרט תיאום מערכות עקרוני בתוך המנהרה יהווה חלק מנספחי תוכנית הבינוי על-פי סעיף 6.4 להוראות התוכנית.

4. הספקת חשמל: על-פי הנמסר על-ידי צוות הותמ"ל, נושא הספקת החשמל נבחן מול חברת חשמל אשר מסרה בכתב כי יש בידיה לספק את צרכי התוכנית ללא הקמת תחנת חשמל חדשה. ענין זה ייבחן שוב על ידי הצוות המלווה.

5. פינוי פסולת: סעיף 6.2 (יא) נותן מענה מלא לכל מגרש בזכות עצמו. אף-על-פי-כן, מומלץ כי שיטת הפינוי לכל הרובע, במיוחד אם תבחר מערכת פנאומטית, תהווה נספח לתוכנית בינוי ופיתוח שתאושר ע"י הוועדה המקומית, וצרכיה יקבלו ביטוי בהוראות שילוו תוכנית זו.

(ו) הגדרת התוכנית ככפופה לתמ"מ 5.

לדחות את ההתנגדות. כוחה של תוכנית מועדפת לדיור יפה מכוחה של כל תוכנית מתאר אחרת. אין צורך בכפיפות לתוכנית במדרג נורמטיבי נמוך יותר.

- (ז) שלביות ביצוע.
לדחות את ההתנגדות בחלקה. שלביות מימוש התוכנית צריכה להיות נתונה בידי הצוות המלווה אשר יורכב מנציג מנהל תכנון, נציג רמ"י, נציג משרד האוצר, נציג משרד התחבורה, משרד האנרגיה והמים ועיריית הרצליה.
 מתכונת של צוות מלווה לתוכנית נקבעה לראשונה בתוכניות בסמכות הוועדה ביחס לתכנית בבקעת אונו במרחב התכנון של הוועדות המחוזיות מרכז ותל-אביב (תמ"ל/1001, תמ"ל/1002, תמ"ל/1046, תמ"ל/1023 וכו'). מתכונת זו נמצאה כיעילה, לא רק לקביעת שלביות פסיבית, אלא להנעה ולקידום מהלכים אינטר-מיניסטריאליים, בין משרדי הממשלה וזרועות המדינה השונות. במקרים רבים יוצר הצוות המלווה אינטגרציה בין גופים מדינתיים (וגם מוניציפליים) שאין דומה לה בקידום מימוש תכנית אחרות. לא זו אף זו; הרשות המקומית חברה בצוות המלווה ומשקלה בו אינו מבוטל.
 עסקינן בתוכנית שהיא - לכל הדעות - תוכנית סבוכה, הכרוכה בתכנון, הקמה ותחזוקה של תשתיות מורכבות (וחדשניות) מבחינה תכנונית, תפעולית וכלכלית. על-כן, עולה צורך בגמישות מימוש התוכנית בצד יד מכוונת ומדריכה. אשר על האמור, מומלץ להרחיב את סמכותו של הצוות המלווה, כך שהלה יאשר מסמך כולל לשטח התוכנית. במסמך זה תיקבע שלביות ביצוע למימוש הוראות התוכנית שתבטיח מענה לצרכים הנובעים מהיקף הבניה בכל שלב, וזאת ביחס לנושאים הבאים: 1) היבטים תשתיתיים ותחבורתיים, לרבות מים, ביוב, ניהול מי נגר וחשמל; 2) קיומם של מוסדות ציבור, שטחים ציבוריים פתוחים; 3) פתרונות תחבורה ציבורית. הצוות המלווה יהיה רשאי לעדכן את המסמך מעת לעת וככל הנדרש. למען הסר ספק, לא יינתן היתר בנייה (למגורים) אלא בהתאם לשלבויות הפיתוח שתיקבע על-ידי הצוות המלווה במסמך.
- (ח) תוכנית קריית שחקים הינה תוכנית סבוכה הכרוכה בתכנון, הקמה ותחזוקה של תשתיות מורכבות מאד מבחינה תכנונית, תפעולית וכלכלית אשר מחייבות שת"פ בין מספר רב של גורמים ומימון משמעותי של גורמים חיצוניים ציבוריים. תנאי לאישור התוכנית יהיה חתימה על הסכמים שיעגנו ויבטיחו שת"פ בין הגורמים השונים.
לדחות את ההתנגדות. אף שברור לכל כי קיים צורך בהסדרים בין המדינה ורמ"י, הן כשלטון מרכזי והן כבעלת הזכות העיקרית בשטח התוכנית, לבין הרשות המקומית, אין מדובר בהוראות תכנוניות שמקומן בתוכנית מתאר.
 (ט) ביטול כל תכנון וסימון בגוש 6523 חלקה 92. תיקון טבלאות ההקצאה והכללת חלקה 92 הכלול בתוכנית כקרקע סחירה ולא "מתחת לקו". בגינם של המקרקעין זכאית העירייה לקבל קרקע חליפית סחירה, כמו כל בעלים אחר בתחום התוכנית.
לדחות את ההתנגדות. חלקה 92 בבעלות העירייה ומיועדת לצרכי ציבור. תשלום במסגרת רכישה לצרכי ציבור באמצעות הקניית קרקע חלופית על-פי סעיף 191 לחוק התו"ב אינו גורע מתוקף ההפקעה לפי סעיפים 5 ו-7 לפקודת הקרקעות. אשר על האמור, מקומה בחלק ה"לא סחיר" של לוח ההקצאה ("מתחת לקו").
 (י) הרחבת ציר ההלכתיות הראשי של המתחם לכדי 20 מ'.
לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש להוסיף כי רוחב ציר הלכתיות להולכי רגל ולרוכבי אופניים יוותר פנוי ממבנים ומכשולים לכל אורכו ברוחב של 7 מ'. תוכנית בינוי ופיתוח מוסדרת בסעיף 6.1 להוראות התוכנית.
 (יא) קביעה כי תנאי לקבלת מידע לבקשה ראשונה בכל מתחם יהיה אישור תוכנית בינוי ופיתוח אדריכלי בקני"מ 1:250 ע"י מהנדס העיר.
לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסות לס"ק (ח) לעיל.
 (יב) מגרש 501- התנגדות למיקום אשכול החינוך במגרש המוצע.
לדחות את ההתנגדות. המיקום המדויק של ביה"ס וגני הילדים 501 ייקבע בשלב התכנון המפורט.
 (יג) הותרת מספר יחידות הדיור על-סך 1,500 יח"ד, בהתאם להסכם הגג. דרישה כי 20% מכלל יח"ד יוקצו למטרות עירוניות (פינוי בינוי/ דיור בר השגה וכו').
לדחות את ההתנגדות בחלקה. מספר יחידות הדיור המוצע בתוכנית אינו נדרש לעמוד בהלימה להסכמים ממוניים/תקציביים ואחרים בין רמ"י לבין הרשות המקומית. על מספר היחידות להלוו את התנאת התכנוניים שמציעים התוכנית וסביבתה.
 הוראות התוכנית בסעיף 1.9 כוללות הגדרת "יחידות דיור קטנות". מומלץ לתקן הגדרה זו באופן שתמהיל הדירות יכלול 20% יחידות בנות 63 מ"ר שטח עיקרי.
 (יד) גובה הבנייה - דרישה להנמיך את גבהי הבנייה כך שישתלבו בבינוי הקיים והמאושר באזור. נטען כי התוכנית מהווה חריגה משמעותית וצורמת בנוף ההרצליני.
 • שינוי מיקום המגדלים הגבוהים למרכז המתחם על מנת למזער הצללות על הרצליה ב'.
לדחות את ההתנגדות. על פי דו"ח ההצללה שנלווה לנספח סביבתי לתוכנית ועל-פי נתונים

שמסר ד"ר לשם, יועץ סביבתי לתוכנית, הבינוי (המתוקן) המוצע בתוכנית אינו משנה את היקף שעות חשיפת בתי השכונה לאור השמש מן המצב השורר כעת, זולת חשיפת בית אחד בודד, הניצב בשטח פתוח, אשר לבעליו עומדים האמצעים החוקיים על פי חוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965.

- התייחסות למגבלות המוטלות מכוח תמ"א 15/ב והמשך פעילותו של שדה התעופה בהרצליה.
לדחות את ההתנגדות. תוכנית תמ"א/15/ב נדונה במועצה הארצית והומלצה על ידה לאישור הממשלה בכפוף לסייגים. מהחלטת המועצה מס' 632, מדברי ההסבר לתוכנית ומעיון בתשריט מגבלות בניה על-פי התוכנית, עולה כי אין סתירה בין הוראת התמ"א לבין הוראת התוכנית. תחום התוכנית מחוץ למישור הקוני של שדה התעופה בהרצליה. אף על פי כן, נכללו בהוראות התוכנית סייגים מתאימים.
- הכנת תשריטים וחתכים בקני"מ מפורט מספיק על מנת ללמוד את המוצע בה. יש לתת מענה בחתכים לטופוגרפיה ולגבהים כפי שהם מוצגים בתוכנית + הוספת חתכים תלת מימדיים של פריסת "ייעודי קרקע תלת מימדיים".
לדחות את ההתנגדות. הגם שהתוכנית מנצלת את המימד התת-קרקעי בצורה חדשנית (ומיטבית), אין היא מציעה ריבוד בעלויות בהתאם לתיקון 33 לתיק המקרקעין, תשכ"ט - 1969.
- מתן מענה להיתכנות הגשר לכיוון צפון (מעל בן ציון מיכאלי לרבות נגישותו להולכי רגל ורכבי אופניים.
לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש להוסיף לנספח הבינוי חתך עקרוני לגשר לכיוון צפון (מעל ברח' בן ציון מיכאלי).

מומלץ להתאים את נספח הבינוי לטבלה 5 בהוראת התוכנית. כן מומלץ לבצע התאמה בין נספח הבינוי והנספח הנופי לעניין גובה הקרקע והחתכים.

(טו) ביטול החיבור המוצע לגליל ים.

לדחות את ההתנגדות. חיבור הכביש התת-קרקעי מהשכונות הדרומיות באזור גליל ים למרכז התחבורה ובחזרה, נועד לאפשר גישה לתחבורה ציבורית לשכונות, אל מרכז התחבורה וממנו.

(טז) הקצאת שטחים וסטטוטוריקה מלאה להארכת הקו הירוק, למיקום התחנה לקו הירוק והמטרו וכיצד היא תשורת. כמו כן, מתבקשת הצגת קישוריות תת קרקעיות בין תחנת המטרו, הרק"ל ומסוף התחבורה הציבורית.

לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי בסעיף ב' לעיל. התוכנית אינה מהווה אכסניה מתאימה לסטטוטוריקה עבור הרק"ל.

(יז) חיבור רכב פרטי מנתיבי איילון למתחם קריית שחקים.

לדחות את ההתנגדות בחלקה. ראו התייחסותי בסעיף ב' לעיל בעניין נת"א.

(יח) התייחסות לזמן הביניים שבין תפעול תחנת הרכבת החדשה והריסת הקיימת.

לדחות את ההתנגדות. על פי סעיף 4.10 להוראות התוכנית, התנאי להריסת טרמינל תחנת הרכבת המסומן להריסה יהיה הפעלת הטרמינל החדש בתאי שטח 802 ו-502.

(יט) תקן החנייה

- תקן החנייה המירבי למגרשי הבנייה ייקבע עפ"י התקן שיהיה תקף לכל אחד מהשימושים במגרש בעת הבקשה להיתר בניה, למעט תעסוקה (שם תקן החנייה יהיה 1:240).
- לפחות 30% ממקומות החנייה בכל מגרש הדרושים עפ"י תקן החנייה שבתוקף, יוסדרו כחניון ציבורי עפ"י הגדרתו בתקנות התכנון והבניה- התקנת מקומות חנייה. הנגישות לחניון הציבורי תהיה ברורה ונוחה. שטח החניון הציבורי יתוחם בנפרד מיתר שטחי החנייה הדרושים עפ"י התקן התקף לשאר השימושים ולא יוצמד.
- "חנה וסע" לו הוקצו 2,500 מקומות חנייה יהיה בניהול משותף ללא הצמדה ורק בתנאי שהחיבור מאיילון יהיה גם עבור רכבים פרטיים.
- הסבת חניונים לשימושים סחירים או ל"חנה וסע" למקומות חנייה קיימים שיבוטלו עת יקבע תקן עבור המטרו/ הרכבת הקלה.

לקבל את ההתנגדות בחלקה.

מומלץ לתקן את סעיף 6.7 להוראת התוכנית, כדלקמן:

1. תקן חניה ייקבע על פי התקן התקף בעת הוצאת היתר בניה. אף על פי כן, תקן חניה לתעסוקה לא יעלה על 240: 1 (על מנת לממש את יעד השימוש בתחבורה ציבורית לבאי מתחם התעסוקה).
2. החניות התת-קרקעיות במתחם התעסוקה יהיו בבעלות אחידה וינהלו כחניונים ציבוריים בבעלות פרטית. תותר רכישת מנויים, למעט לחניות שיוקמו למטרת "חנה וסע", כפי שיפורט להלן.
3. בתא שטח 502 (מרכז התחבורה) יוקמו במפלסי חניה עליונים, ככל האפשר, 500 מקומות חניה שינהלו כחניון ציבורי ל"חנה וסע" בלבד. 850 חניות נוספות ל"חנה וסע" יוקמו, ככל שיתאפשר, במפלסים עליונים של החניונים התת-קרקעיים של מגרשי התעסוקה. מגרשי התעסוקה יחוברו למערכת אלקטרונית שתכוון את התנועה לחניונים על-פי העומס.
4. הוועדה המקומית תהא רשאית להתיר שימושים ציבוריים ו/או מסחריים במפלסים התת-קרקעיים, ככל שיפחת תקן החניה עם התקדמות פיתוח המתע"ן ברובע ובקרבתו.
5. כן מומלץ להוסיף שימושים וזכויות בניה במפלסים התת-קרקעיים של תאי שטח 801 ו- 802 למלתחות ולמקלחות לטובת רוכבי אופניים.

(כ) בה"ת:

1. התניית התוכנית במימוש של פרויקטים של תחבורה ציבורית שבאחריות משרד התחבורה.
2. **לדחות את ההתנגדות.** הבה"ת נערכה על בסיס מודל מקובל במשרד התחבורה, מודל תל-אביב, המביא בחשבון את הפיתוח החזוי לשנות היעד 2030-2040 ברמה הכלל מטרופולינית. לכלול פתרונות כניסה ויציאה של כלי רכב מנתיבי איילון לפרוייקט, הן מזרזים והן מצפון.
3. **לדחות את ההתנגדות בחלקה.** לדיון בנושא חיבור לנתיבי איילון ראו סעיפים א' + ב' להמלצותיי בעניין נת"א.
4. עריכת בה"ת חדש וקביעת שלביות תחבורתית לתוכנית המתבססת על ביצוע בפועל של הפתרונות המוצעים בבה"ת אשר אינם קיימים כיום.
5. **לדחות את ההתנגדות.** לדיון בנושא התניות תחבורתיות ראו סעיף ז' לעיל.
6. הסתמכות על הפעלת תחב"צ בתדירות של 20 נסיעות לשעה (כל 3 דקות), אינה סבירה ואינה ישימה.
7. **לדחות את ההתנגדות.** תדירות של 20 נסיעות בשעה (לאו דווקא בקו אחד) במסלול ייעודי לתחב"צ אינה בלתי ריאלית.

(כא) תיקונים טכניים:

- תיקונים נדרשים בזכות הדרך התת קרקעית, רדיוסים, הרחבת הרמפות לרוחב זכות הדרך ואיחוד חניונים.
- יש לתת בזכות הדרך התת קרקעית זכויות לטובת רצועת תשתיות היקפית למערכות תחזוקת והפעלת הכביש לרבות זכויות לחדרי בקרה וכיוצ"ב.
- נספח התנועה חסר פרטים רבים כדי לוודא יכולת מימוש שלו: יש לצרף חתכים של הדרכים לרבות הדרכים התת קרקעיות, לפרט רוזטה או לכל הפחות מהו התואי המוצע לאורך כל התוכנית.
- תשריט ייעודי הקרקע התת קרקעי חייב להיות מותאם במלואו לפתרון זכות דרך תת קרקעית מוסכמת לרבות רוזטות ורדיוסים.
- יש לדאוג לתכנון הדרך התת"ק התואמת למעבר רכב כבד, רדיוסים, גובה וכדומה.
- לשלב קווי זכות דרך בתוכנית (בהתאמה לתשריט התת קרקעי שהתבקש מעלה).
- לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש להוסיף סימון גרפי ברור של כל מרכיבי דרכי הגישה לדרך התת קרקעית. תוסף הצגה ברורה של הסדרי החיבור התנועתיים של דרכי הגישה המשופעות עם מערכת הדרכים ההיקפית בנספחי התנועה. תיערך התאמה בין כל נספחי התוכנית בהם מופיעים מרכיבי התנועה, ובין היתר הדרך התת קרקעית. (ראו המלצתי בעניין התנגדות רמ"י להלן)
- יש לוודא כי רישום השטחים הציבוריים לטובת הדרך התלת מימדית יעשה רק לאחר אישור סופי של תוכנית התנועה.
- לדחות את ההתנגדות. ראו סעיף כ"ה להלן.
- רקע של משרד התחבורה לפרוייקט מהיר לעיר איננו מעודכן. יש לעדכן.
- לקבל את ההתנגדות. יעודכן.

- מסוף התחבורה - אינו מאפשר כניסה / יציאה לפניות שמאליות. הפתרון שניתן אינו ישים. לקבל את ההתנגדות; בהתאם להמלצת צוות התכנון.
- הירידות לתת הקרקע בסמוך לכיכר בן ציון מיכאלי: יש להציג פתרון צומת כניסה / יציאה לרכב תפעולי + פרטי.
 - התנועות מתנגשות בשל חציית תוואי מהיר לעיר.
 - כמו-כן בבדיקה התחבורתית מופיע כניסות תפעולי + פרטי לעומת בנספח התנועה תפעולי בלבד. יש לעדכן נספחים.
- לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש לעדכן נספחים לצורך הלימה ביניהם.
- רדיוס הירידה התת קרקעית מהרחוב לתת הקרקע יהיה לפחות רדיוס של 30 מ'. הנ"ל לא נלקח בחשבון עת נקבעה זווית של 90° כך שרכב לא יוכל לבצע פניה זו. יש לדאוג סטטוטורית בכל החיבורים לדרך התת"ק לשמירת שדה ראייה ורדיוסים לרכב.
- לקבל את ההתנגדות. בהתאם להמלצת צוות התכנון.
- פתרון הכניסה מגליל ים אינו ישים + חיבור התחבורה הציבורית דרומה לגליל ים בדרך התת קרקעית מחוץ לקו הכחול לא נראה ישים בפועל.
- לדחות את ההתנגדות. ראו סעיף ט"ו לעיל.
- יש לשמר את רחוב יוסף נבו ביעוד של דרך ולא דרך משולבת.
- לדחות את ההתנגדות. מקובל עליי כי יש לתת העדפה להולכי רגל.
- פניות ימניות משבעת הכוכבים - יש לעדכן רדיוסים ולהתאימם לרכב.
- לקבל את ההתנגדות; בהתאם להמלצת צוות התכנון.
- יש להוסיף חתכים טיפוסיים לכל הרחובות העוטפים.
- לקבל את ההתנגדות. בהתאם להמלצת צוות התכנון.
- יש להדגיש כי התפעול/ החרום/ פינוי האשפה/ חצר המשק יהיו פנימיים ולא יפגעו בתפקוד הדרך.
- לקבל את ההתנגדות.
- כניסות ויציאות מדרך התת"ק – בקרות הכניסה למבנים יהיו בשטחי המגרש בלבד.
- לקבל את ההתנגדות.
- עדכון בקרות הכניסה שיהיו מרוחקות מהכניסה.
- לדחות את ההתנגדות. הבקרה תמוקם במסגרת תוכנית בינוי ופיתוח.
- כל הכניסות יותאמו מבחינת גובה ורדיוסים לרכב כבד.
- לקבל את ההתנגדות.
- יש לסמן ברקע את מעבר הולכי הרגל לרכבת לכיוון מערב (הרצליה ב').
- לקבל את ההתנגדות.
- יש לסמן את מנהרת התשתיות המשרתת את הכביש התת קרקעי בנספחי הבינוי ובנספח התנועה, לרבות שטחים עיקריים ככל שידרשו: חדרי בקרה, מערכת ניהול כיבוי אש, בטיחות ובקרה וכל תשתית אחרת שתדרש.
- לדחות את ההתנגדות. יעשה במסגרת תוכנית בינוי ופיתוח.
- פריקה וטעינה לכל השימושים תיעשה אך ורק בתת הקרקע ובאישור מח' כבישים והיחידה הסביבתית.
- לקבל את ההתנגדות.
- יש להציג כיצד מרכז תחבורה משורת על ידי נגישות אופניים. יש להציג את שבילי האופניים דרך המתחם אל מרכז התחבורה והקשר למערכת העירונית, לרבות פתרון לדופן צפונית של שדרות שבעת הכוכבים.
- לדחות את ההתנגדות. יעשה במסגרת תוכנית בינוי ופיתוח.
- יש להציג חניון עילי ותת קרקעי לאופניים סביב מרכז התחבורה.
- לקבל את ההתנגדות בחלקה. חניון עילי ו/או תת קרקעי לאופניים יוצג במסגרת תוכנית בינוי ופיתוח.
- קשר לעיר הקיימת מזרח מערב. פתרון הולכי רגל בדופן שבעת הכוכבים צפון עד לצומת הסירה לרבות פתרון מערב דו מפלסי להולכי רגל שצריכים לחצות את נתיבי איילון ואת רמפות הכניסה למרכז התחבורה.
- לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש להציג מיקום אפשרי לבסיס גשר או פתרון אחר לחיבור הולכי רגל ורוכבי אופניים בין המתחם לאזור התעסוקה ממערב לכביש 2.
- כלל החניונים התת קרקעיים יופעלו כחניונים ציבוריים ללא הצמדות.
- לדחות את ההתנגדות. ראו סעיף י"ט לעיל.

- יש לציין כי החניה תוסדר בתחומי המגרשים בקומות המרתפים בלבד בתחומי המגרשים בלבד.
לקבל את ההתנגדות.

כב) תיקון הפרוגרמה :

1. מגרש 501- הצגת תוכנית בינוי בקנ"מ 500: 1 המציג את היתכנות מימוש המגרש, כולל ביי"ס היסודי והקצאת מתחם מתחם המשטרה בהרצליה ב' לחינוך על יסודי.
לדחות את ההתנגדות בחלקה. מאליו יובן כי תוכנית הפיתוח על פי סעיף 6.1 (א) להוראת התוכנית תכלול את מגרש השב"צ. מומלץ כי הפרוגרמה החינוכית תימסר על ידי מחלקת החינוך בעירייה. מגרש המשטרה בהרצליה ב' הינו מחוץ לתחום התוכנית ואינו נתון לדיון.
2. תנאי לאישור התוכנית יהיה אישור משרד החינוך.
לדחות את ההתנגדות. אין צורך חוקי או אחר באישור משרד החינוך בתנאי לאישור התוכנית.
3. רישום הגג של קומת המסחר הצמודה לשטחים עירוניים לשימוש בית הספר.
לדחות את ההתנגדות. התוכנית מאפשרת להשתמש בגג קומת המסחר כחצר בית הספר. סעיף 6.16 (4) נותן מענה לרישום שטח זה ע"ש העירייה.
4. שצ"פ- הגדלת שטחי השצ"פ בעוד 20 דונם לפחות.
לדחות את ההתנגדות. התוכנית צמודת-דופן לשני פארקים עירוניים. היקף השצ"פ על-פי הפרוגרמה עונה לדרישת התקן התקף לשצ"פ רובעי.
5. מתן מענה לחינוך הבלתי פורמאלי – הוספת שטחים מבונים לטובת הציבור במגרש 801 עבור החינוך הבלתי פורמלי.
לקבל את ההתנגדות בחלקה. התוכנית מספקת מענה פרוגרמתי ליחידות המצויות בתחומה ול-300 יח"ד נוספות (שהעירייה מבקשת לתכנן ולהקים בחלקה 92) בגדרי מגרש 501 שהורחב לכ-7 דונם ומספק מענה ל-30 כיתות (במקום 24 כיתות). בנוסף, מציעה התוכנית עודף פרוגרמתי לשטחי ציבור במפלסי הכניסה של הבניינים במגרשים הסחירים (שטחי רצפות). נוכח הפונקציונאליות המוגבלת של שטחי רצפות למבני ציבור במבנה המיועד למגורים ו/או תעסוקה ו/או מסחר, מומלץ להוסיף שטחים למבני ציבור גם בתא שטח 801. הכללת שטחי ציבור כלל עירוניים בתוכנית לטובת היכל ספורט רב תכליתי.
6. לדחות את ההתנגדות. התוכנית מאפשרת שימושים ציבוריים כלל עירוניים כשימוש משני למרכז התחבורה ולהיכל הספורט, בהיקף של 5,000 מ"ר.
7. גמישות בתוכנית להמרת שטחים ציבוריים לשימוש ציבורי אחר כלל עירוני.
לדחות את ההתנגדות. התוכנית קובעת מגוון שימושים מותרים במבני ציבור לצרכי: חינוך, בריאות, דת, רווחה וקהילה, ללא הגבלה במתן השירותים לתחום התוכנית בלבד.

כג) סביבה :

1. רוחות: הטמעת מסקנות הדו"ח בהוראות התוכנית לגבי שתי נקודות הכשל שנמצאו בדופן המערבית. הנספח הסביבתי שהופקד מתייחס לבינוי שונה מהתשריט באופן שלא ניתן לקבוע כי אין נקודות כשל בדומה לאלו שנמצאו בדופן המערבית.
לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש לתקן את הדו"ח הרוחות בהתאם לבינוי החדש, כפי שהוצג על ידי עורך חוות הדעת הסביבתית, ד"ר רון לשם במהלך שמיעת ההתנגשויות. מומלץ להוסיף בסעיף 6.2 תנאי לפיו בתאי שטח בהם חשש למטרדי רוח, המצאת דו"ח תהווה תנאי להיתר.
2. מציאת מתחם שאינו המגרש המוצלל בשטח 501 לטובת בית הספר.
לדחות את התנגדות. יש לתקן את דו"ח ההצללה בהתאם לבינוי החדש, כפי שהוגש על ידי עורך חוות הדעת הסביבתית, ד"ר רון לשם, כך שכל גגות המבנים הרגישים יעמדו בקריטריון.
3. איתור מגרש מתאים עבור ביה"ס וגני הילדים כך שיהיו ללא מטרדים של איכות אוויר ורעש.
לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי לסעיף 2 לעיל. הדו"ח הסביבתי מספק מענה מתאים עבור גני הילדים.
4. בכל השטח התוכנית יש לבצע בדיקה של גזי קרקע ולא רק בתחום תחנת הדלק עצמה, זאת בטרם אישורה.
5. לדחות את ההתנגדות. על-פי צוות התכנון נעשו בדיקות מדגמיות בהתאם להנחיות המשרד לאיכות הסביבה לאורך אין צורך לבצע בדיקות נוספות. אף לו היה צורך בבדיקות נוספות אין מקום להתנות אישור התוכנית באלו.
6. התייחסות לשכונה ירוקה.
7. לדחות את ההתנגדות. סעיף 6.11 להוראת התוכנית קובע הוראות לעניין בניה ירוקה. השפעה והוראות כדי שלא תהיה השפעה על ציפורים ונדידתן.

- לדחות את ההתנגדות.** מדינת ישראל מהווה צומת מרכזי במסלול נדידת ציפורים, ערך ראוי לשימור. אף-על-פי-כן, לא הוצג פתרון ישים למניעת פגיעה בציפורים.
8. **הוספת סעיף לעניין בנייה ירוקה בהתאם לתקן, כולל התייחסות למתחם תחבורה ירוקה.**
- לדחות את ההתנגדות.** ראו התייחסותי לסעיף 6 לעיל.
9. **התייחסות להיבטים נופיים:** אדמה שתילה מעל קומת החניונים, ציר הליכה של 3 מ' לפחות ותיאום תעלת הניקוז הפתוחה, התאמת החתכים ליחס תת הקרקע, אי החשבת שטחי פארק גליל ים בשטחי החלחול של התוכנית, פתרון לניהול מי נגר בתחתית השיפועים, שטחי ספורט לטובת בתי הספר היסודיים, הוספת סכמת צירי הליכה, לאפשר עומק שתילה של 1.5 מ' מעל תקרת המרתף, שמירה על מבט פתוח לכיכר העירונית מציר ההליכה המוביל מהגשר לשצ"פ והוספת שימוש לשביל אופניים, חיזוק הקישוריות לפארקים להולכי הרגל גם במזרח התוכנית.
- לדחות את ההתנגדות בחלקה.** יש לתקן הוראות התוכנית כך שיבטיחו עומק אדמה גנני של 1.5 מ' מעל תקרת מרתף. הוועדה המקומית תהא רשאית להתיר עומק אדמה גנני קטן יותר במקומות המתאים, ובלבד שיוותרו בתי גידול משמעותיים לעצים בוגרים.
- קישוריות לפארקים במזרח התוכנית זוכה למענה בדרך ובטיפול נופי, המרחיבים את המדרכה לטובת תנועת הולכי רגל לכיוון צפון.
- לנספח הבינוי יוסף חתך עקרוני של צירי ההליכה: מזרח- מערב, צפון-דרום.

כד) רישום שטחים ציבוריים:

- יש לכלול בסעיף 6.16.ב.1. אפשרות גם לשימושים לצרכי חינוך, קהילה ומשרדי עירייה בכל המגרשים בהם הוקצו זכויות למבנה ציבור.
- **לקבל את ההתנגדות.** יש לתקן את סעיף 6.16 (ב), כך שיכלול שימושים: חינוך, קהילה, רווחה ודת.
- לקבוע כי כלל השטחים הציבוריים המבונים יירשמו על שם עיריית הרצליה.
- **לקבל את ההתנגדות.** יש לתקן את סעיף 6.16 (ב) כך שיוורה כי ההפרשות המבונות לצרכי ציבור יופקעו על פי הסעיפים 189, 188, 190 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965, וירשמו על שם הרשות המקומית.
- תיקון טבלאות ההקצאה והאיזון כך שיבטאו במגרשי התמורה הפרטיים המשולבים עם שטחי ציבור מבונים במצב היוצא גם את כל בעלי הזכויות.
- **לדחות את ההתנגדות.** לא ניתן לשנות לוח הקצאות באופן המבוקש לאור העובדה כי העירייה לא הייתה בעלת זכויות בחלקות המקור המקבלות זכויות בתאי שטח היוצאים מן התוכנית. שטחים אלו יופקעו ויירשמו על פי סעיף 6.16 (ב).
- תוכנית לצרכי רישום תעשה בכפוף לאישור הוועדה המקומית לתוכנית הבינוי והפיתוח בקנ"מ 500:1 ובהתאמה אליה.
- **לדחות את ההתנגדות.** אין מקום לקשור בין אישור תוכנית לצרכי רישום לבין אישור תוכנית בינוי ופיתוח. קיים מועד חוקי לרישום תצ"פ על פי סעיף 125 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965.

כה) ייעודי קרקע:

1. **הרחבת הקו הכחול והוספת נספח שינוי לתמ"א 4/א/23 הארכת הקו הירוק בסמכות ותמ"ל.** שטח מיועד לקו מתע"ן.
2. **לדחות את ההתנגדות.** ראו התייחסותי בסעיף ב' לעיל.
3. **לקבל את ההתנגדות.** יש להוסיף סימון על גבי תשריט מצב מוצע. צירוף נספח של מתחמי האיחוד וחלוקה ברור.
4. **לדחות את ההתנגדות.** קיים תשריט.
5. לצורך הוראות התלת מימדיות יש להוסיף תשריט של קומות על קומות המסחר והציבור.
6. **לדחות את ההתנגדות.** התוכנית אינה מציעה רישום תלת ממדי על- פי תיקון 33 לחוק המקרקעין, תשכ"ט - 1969. ניתן ליחד זכויות קנייניות לרשות המקומית במסגרת רישום צו בית משותף.
7. הקצאת מגרש למתקני תשתית ורגו טבעי.
8. **לדחות את ההתנגדות.** התוכנית מאפשרת הקמת תשתיות לגז. בגדרי טבלה 5 הוקצו 5 מ"ר לתא שטח בכל הייעודיים. כמו כן, הוסדר שימוש מתאים בסעיף 6.12.
9. **בחנית פתרונות פסולת פנאומטי, ייעוד מיקום נגיש למשאיות למגרש המרכז את הפסולת במתחם במסגרת נספח האשפה המבוקש.**

- לדחות את ההתנגדות.** התוכנית מאפשרת הקמת מערכת סילוק פסולת פנאומטית. תנאי לפרסום התוכנית למתן תוקף יהיה אישור יועץ התחבורה של הותמ"ל לגובה גברית תקין, רדיוס סיבוב מלא לדרך התת-קרקעית. תוכנית בינוי ופיתוח תציג פתרונות פינני פסולת.
7. הקצאת מגרש לטובת תשתיות מרכזיות כגון תחמ"ש/שחדרי השנאה גדולים במסגרת נספח החשמל.
- לדחות את ההתנגדות.** ראו סעיף ה' (4) לעיל.
8. הוראות למתחמים המסומנים בתשריט לצורך תכנון מפורט. כל מתחם יכלול גם את השטחים הפתוחים הצמודים לו.
- לדחות את ההתנגדות.** התוכנית אינה מציעה חלוקה למתחמים. שלביות המימוש וההיתכנות תיקבע ע"י הצוות המלווה.
9. הסבר על אודות הייעודים הנקראים "זיקת הנאה למעבר רגלי" אשר מסומנים בשני צבעים שונים.
- לדחות את ההתנגדות.** הצבעים השונים בסימון זיקות הנאה נובעות מן העובדה כי אלו נמצאת במפלסים שונים.
10. הסבר מהו ייעוד "הנחיות מיוחדות" ולמה הוא מתייחס.
- לקבל את ההתנגדות.** יש להסיר את המילים "הנחיות מיוחדות" בסעיף 4.10.2.

(כו) תוכנית בינוי ופיתוח בקנה מידה 1:500

- תוכנית הבינוי תכלול נספח תשתיות בקנה מידה 1:500 לאשור מהנדס העיר אשר יהיה חלק בלתי נפרד מתוכנית הבינוי ויכלול את הנושאים הבאים: תחבורה, ביוב, מים, ניקוז, החדרה וחלחול, תקשורת, חשמל. יפורטו בנספח המגרשים הייעודיים עבור מתקני התשתית שיידרשו כגון חשמל, גז, טיפול באשפה וכד'. כמו כן, יסומנו דרכי הגישה והטיפול בהם.
 - מבוקש כי תוכנית הבינוי והפיתוח תתייחס גם לאספקטים הבאים הקשורים בדרך התת-קרקעית ובמנהרת התשתיות: חומרי הגמר למסעות ולמדרכות, חניות, תאורה, והחדרת אור טבעי, שילוט, טיפול אקוסטי, אורור, תחזוקת הדרך והמערכות שבא, הנחיות ביטחון ומיגון וכל פרט נוסף לפי דרישת מהנדס העיר.
 - תוכנית הבינוי תכלול נספח סביבתי אשר יטמיע את הדו"ח הסביבתי.
 - הצגת נספח נופי אשר יכלול, בין היתר: הוראות לשתילת עצים בוגרים וצמחייה תומכת פתרונות הצללה, את החיבור עם המתחמים הצמודים, את פתרונות ההשגחה, את שבילי האופניים. יש לחייב בפרוגרמת השצ"פ המרכזי שביל אופניים.
 - יש לקבוע כי רישום תוכנית לצרכי רישום תלת מימדי בהתאם לחוק המקרקעין תעשה רק לאחר אישור תוכנית הבינוי הנ"ל.
 - במסגרת אישור תוכנית הבינוי והפיתוח יש להציג פרוגרמת גני ילדים והמעונות וכל שטח מבונה ציבורי אחר, ולבחון אותם על רקע דרישות איכות הסביבה.
- לדחות את ההתנגדות**
- מרבית הנושאים המבוקשים בהתנגדות מופיעים בתוכנית (סביבה), ברשימת הנושאים הכלולים בתוכנית פינני ופיתוח בקנ"מ 1:500 ואחרים בשלב מתן היתר. אף-על-פי-כן, מומלץ לצרף לתוכנית בינוי ופיתוח נספח נופי. כמו כן, מומלץ לקבוע במסגרת תוכנית הבינוי והפיתוח פרוגרמה עקרונית לשטחים (שטחי רצפות) המיועדים לצרכי ציבור.

(כז) תיקונים בהוראות התוכנית:

- התוכנית קובעת את הקמתן של 1650 יח"ד בעוד שהתוכנית שהומלצה על ידי הוועדה המקומית היא 1500 יח"ד וזאת בהתאם להסכם הגג.
- לדחות את ההתנגדות.** ראו התייחסותי בסעיף י"ג לעיל.
1. מבוקש כי 20% מכלל יח"ד יסומנו ויוקצו לטובת פרויקטים של פינני בינוי ודיור מיוחד, כגון דיור בר השגה, מעונות סטודנטים, דיור לזוגות צעירים, השכרה לטווח ארוך וכד'.
- לדחות את ההתנגדות.** ראו התייחסותי בסעיף א' וי"ג לעיל.
2. תנאי למתן תוקף לתוכנית הינו הארכת הקו הירוק עד למרכז התחבורה.
- לדחות את ההתנגדות.** ראו התייחסותי בסעיף ב' לעיל.
3. לעדכן את דברי ההסבר לתוכנית ולפתוח: "תוכנית תמ"ל 1082- הר 2051, קריית שחקים" היא תוכנית היוצרת בסיס תכנוני למרכז תחבורה ייחודי, המרכז את כל אמצעי התחבורה הציבורית בהרצליה ולפיתוח אזור עירוני אינטנסיבי בעירוב שימושים לצידו".
- לדחות את ההתנגדות.** דברי ההסבר משקפים נכונה את האמור בה, נותנים דגש לקיומו ולחשיבותו של מרכז התחבורה השוכן בתחומה, וממלא איתם חלק ממסמכיה הסטטוטוריים של התוכנית.
4. סימון מתחמי האיחוד והחלוקה על גבי תשריט ייעודי הקרקע או נספח המורה על איזה שטח נמדד ונכנס לכל טבלה.

5. יש להוסיף כפיפות לתמ"א 34 על שינוייה.
לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש לסמן מתחמי האיחוד והחלוקה על גבי תשריט מצב מוצע.
6. להכפיף את התוכנית לתמ"מ 5. ראו התייחסותי לסעיף ו' לעיל.
לקבל את ההתנגדות. יש להחיל הוראת תמ"א/34 על תחום התוכנית.
7. יש להוסיף נספח חשמל למסמכי התוכנית.
לדחות את ההתנגדות. פרוט תשתיות ייעשה במסגרת תוכנית פינוי בינוי ופיתוח.
8. יש להוסיף נספח מתחמי איחוד וחלוקה.
לדחות את ההתנגדות. קיים נספח לתשריט איחוד וחלוקה.
9. בשטח התוכנית יש גם בעלי קרקע פרטיים. ככל שהמדינה, העירייה וקיבוץ גליל ים מצויינים בטבלת ההקצאות, יש לציין גם את בעלי השטח הפרטיים.
לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש לתקן את סעיף 1.8.3 באופן שיירשם "בעלים שונים על-פי לוח הקצאות".
10. הגדרת "יחידות דיור קטנות": הוועדה המקומית דורשת כי ירשם "דירות ששטחן הכולל המותר לבנייה הוא עד 80 מ"ר לרבות מרחב מוגן דירת". הוועדה המקומית דורשת כי ירשם "דירות ששטחן הכולל המותר לבנייה הוא עד 80 מ"ר לרבות מרחב מוגן דירת". לקבל את ההתנגדות. ראו התייחסותי בסעיף יג' שלעיל.
11. עדכון מטרת התוכנית כדלקמן "קביעת הוראות וזכויות להקמת מרכז תחבורה ראשי לעיר הרצליה במתחם משולב שיכלול שטחי תעסוקה, מסחר, מגורים, שטחי למבני ציבור, שטחים מבונים ציבוריים ושטחים פתוחים".
לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי בסעיף א' לעיל.
12. הצגת תשריט שיראה בבירור את מתחמי האיחוד והחלוקה על רקע מדידה אנליטית. לדחות את ההתנגדות. קיים נספח לתשריט איחוד וחלוקה.
13. ככל שלא תתקבל דרישת הוועדה להקצות תא שטח לצרכי ציבור לטובת גנים ומעונות, יש להוסיף לשימושים המותרים: צרכי חינוך בלתי פורמלי, קהילה, בריאות, משרדי עירייה ותרבות בכל ייעודי הקרקע אשר בהם מוקצים לגני ילדים ומעונות.
לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש לתקן את סעיף 6.16 (ב), כך שיכלול שימושים: חינוך, קהילה, בריאות, רווחה, דת ותרבות ומשרדי עירייה.
14. פירוט המתקנים יופיע בתקנות ו/או יופיע בצורה מפורטת ב500:1 ובכל מקרה תתווסף ההוראה: "מתקנים הנדסיים...נלווים לשימוש העיקרי אשר לא יהווה מטריד או סכנה לשימושי הראשי ובאישור היח' לאיכות הסביבה".
לקבל את ההתנגדות במלואה.
15. להוסיף לס"ק 8 לתקנון מסחר ותעסוקה "לרבות אולמות כינוס, בריכה, מתקני כושר, גלריות וכד'".
לקבל את ההתנגדות.
16. בנתונים הכמותיים בטבלה 2.3 במבא"ת מצוינות 80 יח"ד דיור מיוחד – יש להבהיר האם הכוונה לדיור מוגן ולהגדיר זאת במדויק.
לדחות את ההתנגדות. הערה 7 לטבלת זכויות והוראת בניה מבארת כי מדובר בדיור מוגן.
17. 4.2.2, סעיף ב: יירשם כי גג המבנה במגרש 604 ירשם ע"ש העירייה במסגרת הרישום התלת מימדי. כמו כן יש לחייב את השימוש בגג כגג ירוק. הוספת הוראות לעניין הבעלות והרישום בהתאם.
לקבל את ההתנגדות. יש לתקן סעיף 4.4.4 (2) באופן שלפי שיקול דעת הוועדה המקומית, גג המבנה בתא שטח 604 ישמש כחצר לבית ספר. כן יש להוסיף הערה כי בכל מקרה גג המבנה ישמש כחזית חמישית ויכלול גינות אינטנסיבי. אין מקום לרישום תלת מימדי, ניתן לרשום צו בית משותף.
18. תא שטח 802 - יש להוסיף הוראות לגמישות לשימור זיקת הנאה לנושא של קבלת תחנה עתידית של מטרן.
לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי בסעיף ב' לעיל בנוגע לרק"ל.
19. הוועדה המקומית מתנגדת נחרצות לשימושים של מתקנים הנדסיים אשר תכליתם אינה ברורה מתקנון זה במגרשים המיועדים למבני חינוך. יירשם כי מתקנים הנדסיים הינם לטובת מבני הציבור בלבד, וככל שיהיה צורך בתשתיות כלליות למתחם יש לייעד מגרש תשתיות לצורך זה.
לדחות את ההתנגדות. הנחיות למיקום מתקנים, כגון: מערכות אנרגיה (קווגרציה, גנרציה, השנאה), איגום מים, פסולת, אחסון דלקים - יקבעו בשלב תוכנית בינוי ופיתוח, ובמסגרתה.
20. יש להוסיף לשימושים המותרים במבנים ומוסדות ציבור: קיוסק, מסעדה, בית קפה. שטחי שימושים אלו לא יעלו על 20% מסך השטחים העיקריים.
לקבל את ההתנגדות. אין טעם להפנות את הוועדה המקומית לערוך תוכנית לפי ס' 62 (א) (11) לחוק התכנון והבנייה.

21. סימון זיקות ההנאה בהתאם להנחיות הרשות המקומית. לדחות את ההתנגדות. זיקות ההנאה מסומנות בתוכנית.
22. יש להוסיף לשימושים בסעיף 2 לתקנון התחבורה הציבורית: רכבת קלה, מטרו וכל קווי מתע"ן עתידיים. הוועדה המקומית דורשת לשמור שטח ייעודי לתחנת המטרו במסגרת התוכנית.
23. לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי לסעיף ב' לעיל.
24. 4.6.1.3 לתקנון מבנים, מוסדות ציבור ותחבורה "לרבות שימושי אירועי תרבות ועסקים". יתווסף השימוש לרכבת קלה, לתחנת מטרו ולכל סוגי התח"צ האפשריים. לדחות את ההתנגדות. השימושים המותרים ביעוד מרכז תחבורה כוללת את המבוקש.
24. יש להוסיף לשימושים בנספח לשטחי ציבור "גינת כלבים ומתקנים לחניית אופניים". בסעיף 4.7.2 לנספח להוסיף את המשפט "ובכפוף להבטחת בית גידול מספק לעצים לפי הנחיות הרשות.
- לקבל את ההתנגדות. יש להוסיף בסעיף 4.7.1 שימוש ל"גינת כלבים ומתקנים לחניית אופניים".
25. להוסיף להוראות כי בית גידול לעצים יהא מיני 9 מ"ק ו- 1.5 מ' עומק שתילה. לקבל את ההתנגדות. יש להוסיף בסעיף 4.7.2 כי בית גידול לעצים יהיה מיני 9 מ"ר ו- 1.5 מ"ר עומק שתילה.
26. להוסיף להוראות כי יש לאפשר עומק שתילה של 1.5 מ' מעל תקרת המרתף, יש לשמור על מבט פתוח לכיכר העירונית מציר ההליכה המוביל מהגשר לשצ"פ. לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש להוסיף בסעיף 4.7.2 כי יש לאפשר עומק שתילה גנני של 1.5 מ' מעל תקרת המרתף.
27. בסעיף 4.8 לתקנון כיכר עירונית ירשם כי מתקני תשתית יהיו לטובת צרכי ציבור בלבד לרבות לטובת הדרך התת קרקעית. לדחות את ההתנגדות. מתקני תשתית יוקמו בשטחי ציבור עפ"י היתר מהוועדה המקומית וישמשו בהתאם להוראותיה.
28. לעניין מתקני אנרגיה, ככל שיש צורך במתקני אנרגיה לתפעול המתחם יש להקצות שטח ביעוד תשתיות מיועד לשם כך. אם יוקמו מתקני אנרגיה חלופית במסגרת המגרשים הפרטיים לתעסוקה, יהיה צורך להגיש נספח סביבתי לאישור המשרד להגנת הסביבה. לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי בסעיף כ"ז (19) דלעיל.
29. יש להוסיף שימוש של שבילים ומדרכות. לקבל את ההתנגדות. יש להוסיף בסעיף 4.7.2 שימושים של שבילים ומדרכות.
30. יש להוסיף במגרש 801 שימוש של מוסדות ציבור. לקבל את ההתנגדות. ראו התייחסותי לסעיף כ"ב (5) שלעיל.
31. עדכון גובה הבינוי בהתאם לשינוי הבינוי כפי שנדרש ע"י הוועדה המקומית. לדחות את ההתנגדות. גובה הבינוי משקף מגמות תכנוניות קיימות להעצים בזכויות בנייה באתרים המתאימים לכך במיקום ובזיקה לסביבתם. הבינוי המוצע מהווה בינוי "אייקוני" בשערה של עיר, בחטיבת קרקע תחומה בדרכים אזוריות וארציות.
32. יש להוסיף שטחים עיקרים בתת הקרקע עבור השימושים במופיעים בסעיף 4.1 לתקנון – זכויות בנייה. לקבל את ההתנגדות. יש לוודא קיום זכות בניה בשטחים עיקריים בתת הקרקע לשימושים הנקובים.
33. יש להוסיף שטחים עיקריים בתת הקרקע לשימוש משרדים עבור הדרך התת קרקעית. לדחות את ההתנגדות. התוכנית מציעה בסעיף 6.3(ה) שימוש מתאים.
34. טבלה 5 איננה תואמת לחתכים. בנספחים השונים יש להתאים את החתכים למוצע בטבלה. לקבל את ההתנגדות בחלקה. יש לוודא התאמת החתכים לטבלה 5.
35. בנוסף לקיים בתקנון התוכנית הוועדה המקומית דורשת את הטמעת כלל הדרישות להתניית היתרי הבנייה כפי שמובאים בהתנגדות זו. לדחות את ההתנגדות. ראו התייחסותי לעיל בסעיף ה' בנוגע לתנאים להוצאת היתר/תיק מידע.
36. תנאי היתר בנייה ראשון למגרשים הסחירים יהא ביצוע הדרך התת קרקעית במלואה לרבות מנהרת התשתיות ובהתאם לרוחב המתוקן. לדחות את ההתנגדות. דרישה כאמור תגזור סטגנציה ותסכל את מימוש התוכנית. על-מנת להקים את הרובע בזמן קצר ובהינף אחד, דרוש שיתוף פעולה הדוק בין רמ"י לבין הרשות המקומית, לתכנון, מימון וביצוע המתקנים הציבוריים שישרתו את הרובע. עם זאת, אין להתנות בתוכנית תנאים שימנעו גמישות ועלולים לסכל את מימושה.
37. תנאי היתר בנייה ראשון בכל מתחם יהא אישור תוכנית בינוי ופיתוח בקנ"מ 1:250 למתחם ע"י מהנדס.

- 1: 250 **לדחות את ההתנגדות.** תוכנית בינוי ופיתוח בקני"מ 1: 500 למתחם ופירוט בקני"מ 1: 250 מופיעים בסעיף 6.2 (א) ו-6.2 (ג).
38. **תנאי להיתר בנייה הנו אישור הוועדה המקומית לתוכנית לצורכי רישום.** **לדחות את ההתנגדות.** אין צידוק להוסיף על דרישות החוק בנושא.
39. **יש לקבוע כי תנאי לאכלוס התוכנית ביצוע קישורי הולכי רגל לפארק מצפון ומדרום.** **לדחות את ההתנגדות.** מגמה מבורכת במוסדות התכנון ובבתי המשפט היא אי-התניית אכלוס בתנאים חיצוניים. אין מקום לחרוג ממגמה זו, אף שקישור הרובע לעיר ולפארק מצפון הוא חיוני.
40. **יש להוסיף לסעיף ו'- הוראות בינוי בתת הקרקע: משרדים לתפעול ובקרה של הדרך התת קרקעית.**
41. **לדחות את ההתנגדות.** הוראות בינוי כמבוקש יינתנו במסגרת תוכנית בינוי ופיתוח. הוראות תלת מימדיות לתוכנית יבואו לידי ביטוי לעניין הדרך התת קרקעית ורישום השטחים הציבוריים המבונים בתחום התוכנית בעירוב שימושים.
42. **לדחות את ההתנגדות.** ראו התייחסותי בסעיף יד' לעיל. **יש להוסיף לחתכי הבינוי חתך "ייעודי קרקע" להסבר הרשום התל מימד.**
43. **לדחות את ההתנגדות.** ראו התייחסותי בסעיף יד' לעיל. **יש להוסיף למסמכי התוכנית הוראה שאומרת כי רק לאחר אישור הוועדה המקומית לתוכנית בינוי ופיתוח בקני"מ 1: 500 יוכן תצ"ר לתוכנית לרבות רישום החלקות התלת מימדיות/ נספח רישום תלת מימד.**
44. **לדחות את ההתנגדות.** ראו התייחסותי בסעיף כו' לעיל. **בכפוף למורכבות הפרויקט ולתיקון חוק המקרקעין לרישום תלת מימד, להלן נוסח הסעיף המוסכם על עיריית הרצליה: "בכפוף לאמור בסעיף ב' כל השטחים המיועדים לפי תוכנית זו לצרכי ציבור יופקעו על פי סעיפים 188, 189, 190 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 בפרק ח' ויירשמו על שם הרשות המקומית".**
45. **לדחות את ההתנגדות.** סעיף 6.16 נותן מענה לרישום זכויות העירייה. **להחזיר לתקנון סעיף בנושא תחזוקה.**
- לדחות את ההתנגדות.** תחזוקת המגרשים והמבנים תיעשה עפ"י כל דין.

11. רשות מקרקעי ישראל וסיטי-טק בע"מ

הופיעו לדיון: גב' גילי טסלר- מתכנתת מרחב תל אביב, רמ"י, מר מנדי רודברד – מר משה צור אדריכלים, מר דידי ידידיה, עו"ד אנדרי פייר- יועמ"ש סיטי טק

עקרי טיעוני המתנגדים:

- (א) תיקון אי התאמות בתשריט ובנספחים, כדלקמן:
1. הוספת סימון גרפי ברור של כל מרכיבי דרכי הגישה לדרך התת קרקעית.
 2. הצגה ברורה של הסדרי החיבור התנועתיים של דרכי הגישה המשופעות עם מערכת הדרכים ההיקפית בנספחי התנועה.
 3. עריכת התאמה בין כל נספחי התוכנית בהם מופיעים מרכיבי התנועה, ובייחוד הדרך התת קרקעית.
- (ב) העתקת שימושי המגורים מתאי שטח 801 ו-802 לתאי שטח 200 ו-300, מהסיבות שלהלן:
- אין הצדקה תכנונית לערב בתאי שטח ביעוד מעורב שימושי מגורים שאינם דיור מיוחד ביחד עם יתר השימושים. עסקינן בשיעור קטן בלבד של דירות מגורים אשר יכביד באופן ניכר על תכנון ותפקוד הבניינים.
 - ניתן להעביר את כמות שטחי המגורים הכוללים כ-100 יח"ד לתאים המוצעים, זאת מבלי לשנות באופן מהותי את הוראות התוכנית המופקדת. יש לכך השלכה על זיקות ההנאה.
- (ג) מבוקש להגביל את מבני המסחר בשדרה הירוקה לשני קיוסקים לכל היותר, בשטח של עד 20 מ"ר כל אחד.
- (ד) תיקונים במגרש מגורים 200:
- קיימת אי בהירות הנוגעת לגובה המפלסים בינו לבין השדרה הירוקה.

- מבוקש להרחיק את הירידה לדרך התת קרקעית מגבול המגרש בחמישה מטר לפחות לכיוון דרום.
 - מבוקש למקם את גן הילדים במבנה הדרומי בכיוון מערב-מזרח תוך ניצול גג החזית המסחרית.
 - תיקון זיקות ההנאה.
- (ה) תיקונים במגרש השב"צ- תא שטח 501 : על מנת שמוסדות החינוך לא ייצרו הפרעות לדירות המגורים, מבוקש לתקן את קו הבניין בשב"צ לכיוון המגורים ל-10 מ' ולהתיר קו בניין אפס לחזית המסחרית בלבד.
- (ו) תיקונים מבוקשים בהוראות התוכנית :
- מבוקש להוסיף לסעיף 4.3.2 "מגורים, מסחר ותעסוקה" הנחיות מיוחדות תחת ס"ק 3 : "כל השטחים המיועדים לדיר מוגן או לאחסון מלונאי, באותו מגרש, יהיו בעלות אחודה ולא יותר פיצול בעלויות. מובהר כי ניתן לפצל בעלות בין דיר מוגן לבין מלונאות"
 - בטבלה 5 – טבלת זכויות והוראות בניה, בשורה של "מרכז התחבורה", מבוקש להוסיף פירוט זכויות בנייה מעל הקרקע בייעוד של "מבנים ומוסדות ציבור ותחבורה".
 - על מנת למנוע מצב של מטרדים והפרעות לבניינים הצמודים, מבוקש להוסיף בטבלה 5 הערה לגובה המבנים בייעוד מסחר ותעסוקה בתאי שטח 601-604 (בהם קיים בניין של 2 קומות) : "כל הקלה/תוספת קומות וזכויות בנייה תהווה סטייה ניכרת." מבוקש גם להוסיף בסעיף 6.3 להוראות בניין תחת ס"ק 8 : "במגרשי המסחר והתעסוקה בהם בניינים עד שתי קומות, לא תותר הגבהת המבנים ולא תותר תוספת קומות ו/או שטחים מעל הקרקע".
 - במגרשי התעסוקה והמסחר שבהם בניין של 2 קומות, מבוקש להוסיף להוראות התוכנית סעיף המחייב מתן פתרון לנושא האוורור, מיזוג, סילוק הריחות ושחרור העשן, וכן לחזית החמישית, באופן שלא יהווה מטרד למגורים במגרשים הסמוכים, תוך מתן אפשרות לעשות את הדבר דרך מערכות בנייני המגורים ובתיאום איתם.
 - הערה 8 לטבלה 5 (העברת שטחי מגורים ותעסוקה בין תאי שטח 801 ו-801) מיותרת. אין קשר בין שני המגרשים אשר אינם סמוכים זה לזה, כמו גם שבמהלך זה טמון שינוי דרמטי בבניין. אי לכך, מבוקש לבטל את ההערה.
 - בפרק 6 – "תנאים למתן היתר בנייה", מבוקש להוסיף תנאי למתן היתרי בנייה בתוכנית: הכנת תוכנית בניין לביצוע לדרך התת קרקעית אשר תכלול את מרכיביה. (ניתן להחריג את מגרש 400 מאחר שאינו מקבל שירות מהדרך התת קרקעית).
 - ס' 6.1 א'13 : מבוקש להוסיף פירוט של מרכיבי הדרך התת קרקעית בנוסף לפירי האוורור.
 - ס' 6.2 י"ג : לתנאים למתן היתרי בנייה מבוקש להוסיף בסוף הסעיף : "כניסות לחניונים מהדרך התת קרקעית, הסדרי פינוי אשפה וכיוב".
 - ס' 6.3 ב' 2 : "בייעודים בהם יש עירוב שימושים תותר הקמת גלריות בקומת הכניסה כך שלא תיחשב לקומה נוספת", מבוקש להוסיף : "למעט בתאי השטח בהם יש בניין של 2 קומות."
 - לס' 6.3 ו' – הוראות לבנייה ושימושים בתת הקרקע, מבוקש להוסיף את נושא פרוזדור השירות.
 - בס' 6.5 – הוראות פיתוח – מבוקש להוסיף ניסוח המאפשר גמישות והתאמת הפיתוח ומפלסי הבנייה במגרשים הגובלים בגשר הולכי הרגל אשר מתחבר מכיוון דרום.
 - בפרק 6 מבוקש להשלים את הסעיף העוסק ברישום זיקות ההנאה, כך שיכלול את כל סוגי זיקות ההנאה.
 - בפרק 7, סעיף 7.1 "שלבי ביצוע", מבוקש להוסיף פירוט באשר לשלבי פיתוח הדרך התת קרקעית בהתייחסות לפתרונות התנועה, הנגישות והמילוט, האוורור ושחרור העשן, בעיקר במצבי בניינים.
 - תאי שטח 787 ו-7802, בהם ממוקמות רמפות הכניסה לדרך התת-קרקעית, הם בייעוד "כיכר עירונית". יש להוסיף במסגרת השימושים המותרים בייעוד כיכר עירונית (בתאי השטח 787 ו-7802 בלבד), שימוש של "דרך על קרקעית".

התייחסות אדריכלית עיריית הרצליה גב' מוניקה זר-ציון להתנגדות רמ"י :

- 1) תחבורה ותנועה - הדרך התת קרקעית :
ככל שתאושר העברת קווי תשתיות מתחת למגרשים ציבוריים ופרטיים, נדרש שהדבר יהיה מותנה באישור של היחידה הסביבתית ומהנדס העיר.
- 2) העתקת שימושי המגורים מתאי שטי 801 8021 -
חשוב להזכיר כי אחת ממטרות התוכנית היא יצירת מתחם אשר מאופיין, באופן תקדימי לעיר הרצליה, בעירוב שימושים שהאינטנסיביות הגבוהה בו נשענת על מתן נגישות מיטבית לתחבורה ציבורית לסוגיה. על כן, הסכימה הוועדה לעירוב השימושים במגדלי המגורים של שימושים עבור גני ילדים בקומות התחתונות של מבנים אלה. באופן פרטני, העירייה מתנגדת למגדלי מגורים בני 8 יח"ד לקומה. מבנים שכאלו יציגו פרופורציות אי רגולריות וחזיתות אימתניות כלפי הרחוב. לעיר הרצליה אין כל ניסיון עם מבנים מן הסוג הזה. לאור חריגותו של המתחם בנוף העירוני, אני דורשת להימנע מבקשתה של רמ"י לאשר מבני מגורים בעלי 8 יח"ד לקומה.
3) בהתייחס לשטחי מסחר בשדרה הירוקה ובכיכר העירונית :
ברצוני להתנגד לביטול השימושים של בית קפה ומסעדה בשטחי השצ"פ והכיכר העירונית שהרי הללו נועדו לשירות הולכי הרגל המזדמנים והקבועים במתחם, ובכל מקרה, בהתאם להוראות התוכנית, שטחו של קיוסק לא יעלה 20 מ"ר בשצ"פ ו-50 מ"ר בכיכר העירונית - שטחים מינימליים לכל הדעות.
4) בהתייחס לטענתה של רמ"י כי מבחינה תפעולית לא ניתן לשרת שטחים אלה מאחר שדרך הגישה הינה תת קרקעית בלבד, עמדתי הינה כי שיקול זה אינו מהווה עילה לביטול השימושים וכי ניתן למצוא פתרונות בתת הקרקע.
בהתייחס לזיקת ההנאה במגרש 200 :
ברצוני להדגיש את חשיבות שמירת הרצף ההליכתי בין מגרש השב"צ לשצ"פ באמצעות זיקות הנאה במגרשי המגורים בתווך ביניהם. על כן, אבקש לשמור על זיקות הנאה אלה תוך כדי מתן גמישות תכנונית בהתאם לשיקול דעת מהנדסת העיר.
5) בהתייחס לתיקון קו הבניין במגרש השב"צ (501) :
ככל שיוחלט להשאיר שב"צ זה במיקומו כפי שהופקד (למרות התנגדות הוועדה המקומית למיקום ולפרוגרמה), יש לקחת בחשבון כי כבר במצב המוצע המופקד, מגרש זה הוא בעייתי ביותר מבחינת גודלו 7 (דונם) וכמות הכיתות אשר להן הוא נותן מענה (30 כיתות) ולא ברור כיצד יראה ויתפקד מוסד זה.
ככל שיוחלט להשאיר תא שטח זה במתכונתו הנוכחית, הקטנת קווי הבניין בעוד 10 מטרים תעקר כל אפשרות תכנונית עתידית ותיאלץ את קירובו של המבנה לדרך ראשית, דבר אשר המסמך הסביבתי המליץ במפורש להימנע ממנו.
ככל שרמ"י סבורה כי המרחק בין המוסד החינוכי למני המגורים הינו בעייתי, ניתן להגדיל את קווי הבניין של מגרשי המגורים.
6) בהתייחס לתיקונים מבוקשים בהוראות :
מבקשים להתנגד להחרגת מגרש 400 מיתר התוכנית, בהתאם לנאמר בהתנגדות הוועדה המקומית.

מענה צוות הותמ"ל

- ממליצים לקבל את כלל התיקונים המבוקשים על ידי רמ"י, למעט הנושאים שיפורטו להלן :
- א) בנושא סימון זיקת ההנאה במגרשים הפרטיים שבהם הדרך, מרכיביה או אלמנים אחרים חודרים לתחום המגרשים : ממליצים כי יוטמע מנגנון בהוראות התוכנית שמתייחס לצורך זה, תוך התייחסות לתחום מוגבל (גודל מסוים/צרכי הדרך) של מרחב זיקת ההנאה.
 - ב) בעניין העתקת שימושי המגורים מתאי שטח 801 ו-802 לתאי שטח 200 ו-300 : זה פחות משנה אם עירוב השימושים הוא באותו בניין או באותו מתחם, משום שבסופו של דבר מדובר בשטח עקרי מאוד קטן למגורים.
 - ג) אין לקבל את הסעיף על כך שלא תותר כניסה מוטורית, למעט ייעודי חירום והצלה, לשטחי המסחר בשדרה הירוקה.
 - ד) מגרש 200 : אין מניעה לקבל את ההתנגדות לעניין הפניית גן הילדים לחזית צפונית והרחקתו מהדרך.
 - ה) מגרש השב"צ – תא שטח 501 : מקובל בעינינו. ניתן גם לקבל חלקית בהתאם להמלצת העירייה ולקבוע קו בניין של 3 מטר.
 - ו) תיקון זיקות ההנאה המסומנות בתשריט במגרש 200 יכול להיעשות בכפוף להדגשת הקישוריות ההולכי רגל.

(ז) תא שטח 400 : ממליצים לאפשר דרך תת קרקע למגרש, וגם מעלית. יש לבחון את האפשרות להרחבת הדרך התת קרקעית למגרש 400 באופן שייתר את הצורך במעליות. ביישום יוחלט הכיוון הפרקטי.

(ח) הוספת פירוט מרכיבי הדרך התת קרקעית בנוסף לפירי האוורור- ההוראה המחייבת תוכנית בינוי לדרך כתנאי להיתר בנייה ב-6.4 ז' מייתרת את ההתנגדות. אפשר לקבל חלקית ולציין כי כלל מרכיבי הדרך התת קרקעית יופיעו כחלק מהכנת תוכנית הפינוי לדרך (מתוך התנאים להיתר בנייה).

המלצות:

- (א) תיקון אי התאמות בתשריט ובנספחים, כדלקמן:
1. הוספת סימון גרפי ברור של כל מרכיבי דרכי הגישה לדרך התת קרקעית. לקבל את ההתנגדות.
 2. הצגה ברורה של הסדרי החיבור התנועתיים של דרכי הגישה המשופעות עם מערכת הדרכים ההיקפית בנספחי התנועה. לקבל את ההתנגדות.
 3. עריכת התאמה בין כל נספחי התוכנית בהם מופיעים מרכיבי התנועה, ובייחוד הדרך התת קרקעית. לקבל את ההתנגדות.

- (ב) העתקת שימושי המגורים מתאי שטח 801 ו-802 לתאי שטח 200 ו-300, מהסיבות שלהלן:
- אין הצדקה תכנונית לערב בתאי שטח בייעוד מעורב שימושי מגורים שאינם דיור מיוחד ביחד עם יתר השימושים. עסקינן בשיעור קטן בלבד של דירות מגורים אשר יכביד באופן ניכר על תכנון ותפקוד הבניינים.
 - ניתן להעביר את כמות שטחי המגורים הכוללים כ-100 יח"ד לתאים המוצעים, זאת מבלי לשנות באופן מהותי את הוראות התוכנית המופקדת. יש לכך השלכה על זיקות ההנאה.

לדחות את ההתנגדות. ערוב השימושים בתאי שטח 801 ו-802, הכולל גם תעסוקה, גם מגורים וגם דיור מוגן, מספק תמהיל מגוון ומסקרן באפשרויות שהוא מציע למשתמשים. אמנם מדובר ב-50 יח"ד לכל בניין (בסה"כ 100 יח"ד בשני תאי השטח), אך בכ"ז מדובר בכמות יח"ד שיש בה כדי לבחון שילוב רב דורי קרוב ואינטימי (בלי לצאת מן הבניין).

בהקשר זה יוער כי קביעת ייעוד לגני ילדים ומעונות יום (מבנים ומוסדות ציבור) בתאי שטח 801 ו-802 יעצים את התמהיל הרב-גילי. אין לקבל את הטענה כי יחידות דיור למגורים בתאי שטח 801 ו-802 יהיו "בין כה-וכה" דירות יוקרה. מנגד, אין להקל ראש בכמות יחידות הדיור שיכולים תאי שטח 200 ו-300 להכיל ובפגיעה באיכות אלו כתוצאה מעיבוי הבניינים בתאי שטח הללו.

אף-על-פי-כן, מוצע להוסיף בהערות לטבלה 5 כי הוועדה המקומית תהא רשאית לנייד זכויות בנייה ויח"ד מתאי שטח 801 ו-802 לתאי שטח 200 ו-300 במסגרת אותו היתר בניה.

- (ג) מבוקש להגביל את מבני המסחר בשדרה הירוקה לשני קיוסקים לכל היותר, בשטח של עד 20 מ"ר כל אחד.

לדחות את ההתנגדות. מקובלת עלי עמדת הוועדה המקומית כי שטחי המסחר לשימושים של בתי קפה ומסעדות בתחום השצ"פ עתידיים לשרת הולכי רגל וליצור דינמיקה של אזורי שהייה מסחריים קטנים (20 מ"ר בשצ"פ ו-50 מ"ר בכיכר העירונית), שיוסיפו צבע וחיות למרחב הציבורי. פתרונות לדרכי גישה ותפעול יוסדרו בתוכנית בינוי לדרך התת-קרקעית. אין לשלול כניסה מוטורית, לשטחי המסחר בשדרה הירוקה (מוגבלת ליעוד חרום והצלה ולתפעול).

- (ד) תיקונים במגרש מגורים 200:

- קיימת אי בהירות הנוגעת לגובה המפלסים בינו לבין השדרה הירוקה. לדחות את ההתנגדות. גובה המפלסים יקבע במסגרת תוכנית בינוי ופיתוח.

- מבוקש להרחיק את הירידה לדרך התת קרקעית מגבול המגרש בחמישה מטר לפחות לכיוון דרום.
לקבל את ההתנגדות בחלקה. הגיאומטריה של כביש הגישה לדרך התת"ק תקבע ע"י הוועדה המקומית בגבולות זכות הדרך. יש אפוא הצדקה להרחיב את זכות הדרך בחמישה מטרים מדרום על מנת לאפשר לוועדה המקומית גמישות.
- מבוקש למקם את גן הילדים במבנה הדרומי בכיוון מערב-מזרח תוך ניצול גג החזית המסחרית.
לדחות את ההתנגדות. מיקום מבנה הציבור (גן הילדים) יקבע בתוכנית הבינוי לפי סעיף 6.2 (י"ג) להוראות התוכנית.
- תיקון זיקות ההנאה.
לקבל את ההתנגדות בחלקה. תותר גמישות לוועדה המקומית לקבוע מיקום ותוואי זיקת ההנאה במגרש 200 בכפוף להבטחת הקישוריות להולכי רגל בין מגרש השב"צ לשצ"פ.
- ה) תיקונים במגרש השב"צ- תא שטח 501 : על מנת שמוסדות החינוך לא ייצרו הפרעות לדירות המגורים, מבוקש לתקן את קו הבניין בשב"צ לכיוון המגורים ל-10 מ' ולהתיר קו בניין אפס לחזית המסחרית בלבד.
לדחות את ההתנגדות. המרווח בין קווי הבניין בנספח הבינוי עומד על 16 מ'. יש להימנע עד כמה שניתן ממיקום מבנה ביה"ס במגרש 501 בסמוך לדרך. בניין המגורים בתא שטח 200 יכול לבצע נסיגה נקודתית בממשק עם מבנה הציבור.
- ו) תיקונים מבוקשים בהוראות התוכנית:
 - מבוקש להוסיף לסעיף 4.3.2 "מגורים, מסחר ותעסוקה" הנחיות מיוחדות תחת ס"ק 3 :
"כל השטחים המיועדים לדירור מוגן או לאחסון מלונאי, באותו מגרש, יהיו בבעלות אחודה ולא יותר פיצול בעלויות. מובהר כי ניתן לפצל בעלות בין דירור מוגן לבין מלונאות".
לקבל את ההתנגדות.
 - בטבלה 5 – טבלת זכויות והוראות בניה, בשורה של "מרכז התחבורה", מבוקש להוסיף פירוט זכויות בנייה מעל הקרקע ביעוד של "מבנים ומוסדות ציבור ותחבורה".
לקבל את ההתנגדות.
 - על מנת למנוע מצב של מטרדים והפרעות לבניינים הצמודים, מבוקש להוסיף בטבלה 5 הערה לגובה המבנים ביעוד מסחר ותעסוקה בתאי שטח 601-604 (בהם קיים בינוי של 2 קומות): "כל הקלה/תוספת קומות וזכויות בנייה תהווה סטייה ניכרת." מבוקש גם להוסיף בסעיף 6.3 להוראות בינוי תחת ס"ק 8 : "במגרשי המסחר והתעסוקה בהם בניינים עד שתי קומות, לא תותר הגבהת המבנים ולא תותר תוספת קומות ו/או שטחים מעל הקרקע".
לדחות את ההתנגדות. שיקול הדעת למתן הקלה כתוספת קומה יותר בידי הוועדה המקומית.
 - במגרשי התעסוקה והמסחר שבהם בינוי של 2 קומות, מבוקש להוסיף להוראות התוכנית סעיף המחייב מתן פתרון לנושא האוורור, מיזוג, סילוק הריחות ושחרור העשן, וכן לחזית החמישית, באופן שלא יהווה מטרד למגורים במגרשים הסמוכים, תוך מתן אפשרות לעשות את הדבר דרך מערכות בנייני המגורים ובתיאום איתם.
לדחות את ההתנגדות. פתרונית אוורור, מיזוג, סילוק ריחות ושחרור עשן יוסדרו בתוכנית בינוי ופיתוח בקני"מ 1:250. יש לתקן את סעיף 6.2 (יב) בהתאם.
 - הערה 8 לטבלה 5 (העברת שטחי מגורים ותעסוקה בין תאי שטח 801 ו-801) מיותרת. אין קשר בין שני המגרשים אשר אינם סמוכים זה לזה, כמו גם שמהלך כזה טמון בו שינוי דרמטי בבינוי. אי לכך, מבוקש לבטל את ההערה.
לדחות את ההתנגדות. ההערה תוסיף גמישות בדרך למימוש התוכנית.
 - בפרק 6 – "תנאים למתן היתר בנייה", מבוקש להוסיף תנאי למתן היתרי בנייה בתוכנית: הכנת תוכנית בינוי לביצוע לדרך התת קרקעית אשר תכלול את מרכיביה. (ניתן להחריג את מגרש 400 מאחר שאינו מקבל שירות מהדרך התת קרקעית).
לקבל את ההתנגדות. יש לתקן את סעיף 6.1 (א) כך שתנאי היתר בנייה ראשון בתוכנית יהיה אישור הוועדה המקומית לתוכנית בינוי לדרך התת-קרקעית על כל מרכיביה, על-פי סעיף 6.4, וכן לתוכנית בינוי ופיתוח בקני"מ 1:500 וכו'. יש לשאוף לחבר את הדרך התת-קרקעית עם מגרש 400 באופן שייתר את הצורך במעלית. הוועדה המקומית תחליט על פתרון מועדף (חיבור דרך תת-קרקעית או מעלית) במסגרת תכניות הבינוי.

- ס' 6.1 א'13: מבוקש להוסיף פירוט של מרכיבי הדרך התת-קרקעית בנוסף לפירי האוורור **לדחות את ההתנגדות**. אין מקום לפרוט כאמור בתוכנית בינוי ופיתוח 500:1 נוכח דרישת תוכנית בינוי על-פי סעיף 6.4. כלל מרכיבי הדרך התת-קרקעית יופיעו כחלק מהכנת תוכנית הבינוי לדרך.
- ס' 6.2 י"ג: לתנאים למתן היתרי בנייה מבוקש להוסיף בסוף הסעיף: "כניסות לחניונים מהדרך התת-קרקעית, הסדרי פינוי אשפה וכיוב". **לקבל את ההתנגדות**.
- ס' 6.3 ב'2: "בייעודים בהם יש עירוב שימושים תותר הקמת גלריות בקומת הכניסה כך שלא תיחשב לקומה נוספת", מבוקש להוסיף: "למעט בתאי השטח בהם יש בינוי של 2 קומות". **לקבל את ההתנגדות**.
- לס' 6.3 ו' – הוראות לבנייה ושימושים בתת הקרקע, מבוקש להוסיף את נושא פרוזדור השירות. **לקבל את ההתנגדות**. יש להוסיף לסעיף 6.3 (ו)1) "הולכת תשתיות עירוניות".
- בס' 6.5 – הוראות פיתוח – מבוקש להוסיף ניסוח המאפשר גמישות והתאמת הפיתוח ומפלסי הבנייה במגרשים הגובלים בגשר הולכי הרגל אשר מתחבר מכיוון דרום. **לדחות את ההתנגדות**. מפלסי הכניסה ייקבעו במסגרת תוכנית הבינוי והפיתוח.
- בפרק 6 מבוקש להשלים את הסעיף העוסק ברישום זיקות ההנאה כך שיכלול את כל סוגי זיקות ההנאה. **לקבל את ההתנגדות**.
- בפרק 7.1 "שלבי ביצוע", מבוקש להוסיף פירוט באשר לשלביות פיתוח הדרך התת-קרקעית בהתייחסות לפתרונות התנועה, הנגישות והמילוט, האוורור ושחרור העשן, בעיקר במצבי ביניים. **לדחות את ההתנגדות**. את שלביות הביצוע יצטרך לקבוע הצוות המלווה.
- תאי שטח 787 ו-7802, בהם ממוקמות רמפות הכניסה לדרך התת-קרקעית הם בייעוד "כיכר עירונית". יש להוסיף במסגרת השימושים המותרים בייעוד כיכר עירונית (בתאי השטח 787 ו-7802 בלבד), שימוש של "דרך על קרקעית". **לקבל את ההתנגדות בחלקה**. יש לתקן את סעיף 4.8 באופן שיוסיף ס"ק (5) "רמפת ירידה לדרך התת-קרקעית".