



# מועצה אזורית דרום השרון

קרית המועצה | ת.ד. 500 נוה ירק, 4994500 | טל': 03-9000500 | פקס: 03-9000501  
20 דצמבר 2018 [www.dsharon.org.il](http://www.dsharon.org.il)  
י"ב טבת תשע"ט  
93213

לכבוד  
שר התחבורה – ישראל כץ  
כנסת ירושלים

שלום רב,

אייל  
אלישמע  
בית ברל  
גבעת השלושה  
גבעת חן  
גן חיים  
גני עם  
גת רימון  
חגור  
חורשים  
ירחיב  
ירקונה  
כפר מלל  
כפר מעש  
כפר סירקין  
מגשימים  
מתן  
נווה ימין  
נווה ירק  
נחשונים  
ניר אליהו  
נירית  
עדנים  
עינת  
צופית  
צור יצחק  
צור נתן  
רמות השבים  
רמת הכובש  
שדה ורבורג  
שדי חמד

**הנדון: בקשה לדחיית דיון הצעת החלטה בעניין הכרזה על מתחמים מועדפים לדיוור ותיקוני הכרזה סירקין א' ותמ"ל 1081, אלעד**

כחבר בוועדת קבינט הדיור:

בסדר היום של קבינט הדיור ליום 24.12.18 יעלו לדיון שתי התכניות שבנדון אשר נמצאות בתחום המועצה האזורית דרום השרון לתיקון הכרזה. המועצה האזורית דרום השרון מתנגדת לקיום הדיון במועד זה ומבקשת לאפשר למועצה לבדוק את הנתונים לפני קיום דיון בנושא כמפורט להלן:

22. תמ"ל 1081 – אלעד. תיקון ההכרזה למעשה מכפיל בסדרי גודל את שטח ההכרזה הקיים מ 1300 דונם ל 3300 דונם. תמ"ל 1076 – סירקין מתחם א', מגדיל את שטח ההכרזה ב – 500 דונם המהווים שטחים חקלאיים של המועצה האזורית.

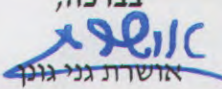
23. כידוע לך רק לאחרונה נבחרה הח"מ לשמש כראש מועצה אזורית דרום השרון ונכון יהיה כי קידום התכניות יעשה בתיאום מלא עם המועצה האזורית תוך בחינה מעמיקה ויסודית של כל ההיבטים, בעיקר היבטים תחבורתיים. מצ"ב חו"ד יועצת התחבורה של המועצה להיבטים תחבורתיים במרחב התכנון.

24. אוסיף כי מעיון ראשוני בהכרזה עולה כי:

טו. צירוף 500 דונם נוספים לשטח תמל/1076 מגדיל את שטח ההכרזה שהינו 2100 דונם בשיעור החורג מהמותר בחוק (ראה סעיף 3(ז) הקובע כי השטח הנוסף לא יעלה על 20% משטח ההכרזה). כמו כן חלק מהשטח המבוקש כלול בתכנית סירקין דרום אשר הועברה לסמכות הועדה המחוזית מרכז בהתאם להחלטת ועדת הפנים של הכנסת מיום 11.3.18, שם נקבע כי שטחי תכנית סירקין דרום לא ידונו במסלול ותמ"ל.

טז. צירוף שטח של 2000 דונם לשטח תמ"ל/1081 למעשה משנה את מהות ההכרזה של תכנית אלעד וכולל שטחים שאינם מיועדים למגורים כלל – בניגוד למטרת הותמ"ל. השטח הנוסף כולל שטח המיועד לתחנת רכבת ושטחים חקלאיים נרחבים בתחום המועצה האזורית דרום השרון.

**לאור האמור לעיל אבקש כי ההכרזה הנ"ל בנושא סירקין ואלעד תידחה בשלב זה ותוגש רק לאחר שהנושא ילובן עמנו.**

בברכה,  
  
ראש המועצה



16 לדצמבר 2018

לכבוד  
אד' נילי יוגב  
מהנדסת הועדה לתכנון ובניה  
דרום השרון

### הנדון: תכנית מפורטת רובע סירקין מערב – חוות דעת תחבורתית

נתבקשתי לתת חוות דעת ראשונית בנושא תחבורתי לתכנית זו לאחר בחינה של בחינת ההשפעה התחבורתית (בה"ת) מערכתית למחנה סירקין של חברת אמי-מתום – מהנדסים ויועצים בע"מ (ינואר 2018). ולאחר שקראתי גם את ניתוח השלביות ופתרונות תחבורה ציבורית (טיוטה סופית) של חב' גל תיכנון וניהול מערות אורבניות בע"מ. ומתוך היכרותי את מערכת התחבורה המשפיעה ומושפעת בכל המועצה האזורית דרום השרון עקב היותי יועצת התחבורה של תכנית המתאר הכוללנית של דרום השרון ולהלן חוות דעתי המקצועית:

1. בניתוח התחבורתי שהוצג בכל העבודות שנעשו, יש מסקנה חד משמעית כי הקמת השכונה הכוללת יחידות דיור ואזורי מסחר ותעסוקה צריכה להיות בשלבים עם התקדמות הפתרונות התחבורתיים. כלומר, יש להתנות הפיתוח בשלבי הפיתוח התחבורתיים אחרת לא ניתן יהיה לצאת ולהיכנס לשכונה ולמושב כפר סירקין בשעות העומס בבוקר ואחה"צ אפילו אם ישפרו את מערך התחבורה הציבורית כבר בשלב א המוגדר בבחינות אלו. רמת השרות המוצגת בתרחישים אלו היא רמת שרות F המדברת בעד עצמה.
2. הניתוח התחבורתי המוצג בעבודות אלו, לקח בחשבון שיפורים במערך התחבורה הציבורית שלוח הזמנים שלהם אינו תואם המציאות. המשמעות שהמצב המוצג בתרחישים הנ"ל יהיה הרבה יותר גרוע. כבר היום קשה מאוד לצאת מכפר סירקין בשעות השיא לכביש 40 הקיים. בינוי השכונה יחמיר בצורה משמעותית את המצב.
3. כל התחזיות מדברות על שנת 2030 ושנת 2035 כאשר פיצול הנסיעות של 30:70 לא ישקף את המצב בפועל. ואפילו אם נסתכל על תחזיות אופטימיות אלו מתקבל כי גם אז היציאות מהשכונה ומכפר סירקין יהיו ברמת שרות F
4. הצבת התנועה ע"פ התחזיות על מערך הדרכים הסופי ופיצול נסיעות של 30:70 עדיין מראות כי הדרכים לתחנת רכבת אלעד והחיבור לכביש 444 יהיו ברמת שרות F. מצב בלתי סביר שאליו מתכננים.
5. בהכרזה מראים, על החיבור השכונה דרומה לתחנת הרכבת באלעד, צמתים בשטח שעדיין לא הוגשה אליו תכנית. לא ברור למה הם מתחברים ומדוע יש להראות אותם בהכרזה. לכשתוגש תכנית היא תוכל להראות החיבורים שלהם לדרך זו.

6. החיבור המזרחי לכביש 444 ולראש העין חוצה שטחים חקלאיים במפלס גבוה , מה שיגרום לרצועות דרך מאוד רחבות ולא ברור אם החלופה שמוצגת בו היא החלופה המיטבית. כבר בהצבות התנועה בתרחיש הסופי מתקבל כי החיבור לכביש 444 המוצע יהיה ברמת שרות F וגם יגרום לרמת שרות זו על כביש 444. אם לא ימוחלף.

7. לאור האמור לעיל , מבלי פיתוח של מערכת תחבורה ציבורית במרחב מערכת הדרכים לא תוכל לספק רמת שירות סבירה. ההכרזה כפי שמוצעת, צריכה להבחן שנית מאחר ואפילו אם פיצול הנסיעות האופטימי ביותר, שמוצג בבחינה התחבורתית, יהיה כפי שנבדק בבחינה הנ"ל, כבישים המוצגים בהכרזה אינם בהכרח הפתרון התחבורתי לתכנית זו ויהיה צורך לשנות התוואי והפתרון התחבורתי. הצמתים המופיעים בהכרזה צריכים להימחק, רוחב הכביש המחבר לכביש 444 והתוואי שלו צריכים להיבדק שנית, החיבור לכביש 444 אינו פתור על מנת לתת רמת שרות סבירה וגם החיבור לתחנת הרכבת אלעד צריך להבחן שנית על מנת לתת רמת שרות טובה כדי לעודד תחבורה ציבורית ולהגיע ליעד של מקסום השימוש בתחבורה הציבורית. כמו כן, חייב להיות מנגנון בתכנית הקובע את השלבויות וכיצד עוברים משלב לשלב מותנה בפיתוח התחבורתי הן של התחבורה הציבורית והן של מערכת הדרכים.

בברכה

רחל ברקן

מהנדסת תחבורה Msc

