תאריך עברי	ג' כסלו תשפ"ד
תאריך לועזי	16 נובמבר 2023
מס' אופק	46396
תיק רמ"י	207027177

לכבוד

המשיג:
מר אהרון הופמן
באמצעות מר ראובן כהן, שמאי מקרקעין
דוא"ל: ruvkan@gmail.com

המשיבה:
רשות מקרקעי ישראל
באמצעות מר דב וידר, ראש תחום שמאות מרחב מרכז
דוא"ל: dovv@land.gov.il

החלטת ועדת השגות[1]

חלקה 28 (חלק) וחלקה 23 בגוש 6815, משק מס' 18, נחלה מפוצלת, רחוב המייסדים 13 ורחוב היוגב 9 (בהתאמה), מושב מזור

ההשגה שלפנינו הוגשה על החלטה בהשגה ראשונה שניתנה ביום 19.10.2021 על ידי שמאי המקרקעין, מר יהונתן קמר (להלן: "**השמאי המחוזי**") בעניין שווי המקרקעין שבנדון.

השמאי המחוזי בחן את השומה מטעם רשות מקרקעי ישראל שנערכה ביום 18.04.2021, על ידי שמאי המקרקעין מר עופר נקש (להלן: "**שמאי המשיבה**") ואת השומה מטעם המשיג שנערכה ביום 02.09.2021 על ידי שמאי המקרקעין מר ראובן כהן (להלן: "**שמאי המשיג**").

ההשגה השנייה הוגשה בחוות דעת של שמאי המשיג ביום 15.12.2021.

בתאריך 31.01.2023 נערך דיון באמצעות מערכת "זום" בפני הוועדה[2].

1. מטרת ההחלטה:

אומדן שווי מרכיב הבעלות בקרקע, כולל מע"מ וכולל פיתוח, לצורך גביית דמי חכירה 3.75%, בחלופות הבאות:

חלופה א': אומדן שווי לחלקת המגורים בשטח של 2.2 דונם לבינוי של 375 מ"ר או עפ"י תב"ע מאושרת, הנמוך מבינהם.

חלופה ב': אומדן שווי הזכויות לשטח עיקרי בגודל 24.87 מ"ר.

2. המועד הקובע:

המועד הקובע להחלטה זו הוא 18.04.2021 (המועד המפורט בהחלטה בהשגה ראשונה).

3. ביקור בנכס:

ביום 11.05.2023 נערך ביקור על ידי מר בועז קוט, חבר הוועדה, בנוכחות המשיג, מר אהרון הופמן.

[1] בהתאם לקובץ החלטות מועצת מקרקעי ישראל, סעיף 4.20, סימן ב'.
[2] לפני הרכב שכלל חבר אחד אחר. הוועדה הודיעה לצדדים על החילופין. מובן, כי חבר ההרכב החדש עיין בסיכום הדיון ובכל יתר חומרי ההשגה.

4. תמצית תיאור הנכס:

אין מחלוקת בעניין זה. ליתר פירוט ראו בהחלטת השמאי המחוזי.

5. מצב תכנוני:

אין מחלוקת בעניין זה. ליתר פירוט ראו בהחלטת השמאי המחוזי.

להלן סיכום המצב התכנוני וזכויות הבנייה במגרשים הנדונים:

חלקה:	28	53
מס' מגרש:	18 עפ"י תכנית גז/במ/2/92	18א עפ"י תכנית גז/במ/2/92
ייעוד:	מגורים באזור חקלאי משקי (נחלות)	אזור לבעלי מקצוע
מספר יח"ד:	2 (מגורים למתיישב ולהוריו)	1
שטח עיקרי:	יחידת המתיישב - 220 מ"ר ועליית גג בשטח 23 מ"ר עיקרי. הורי המתיישב - 55 מ"ר.	220 מ"ר בשתי קומות.
שטחי שירות עיליים:	יחידת המתיישב - 30 מ"ר הורי המתיישב - 20 + 30 מ"ר. (כולל ממ"ד, מחסן וכיוצ"ב, לא כולל חניה מקורה).	מבני עזר - 45 מ"ר. סוכה וחדר כביסה על גג שטוח - 25 מ"ר.
מרתף:	יחידת המתיישב - תותר בנית מרתף בשטח של עד 50 מ"ר.	קונטור קומת קרקע.
מספר קומות:	יחידת המתיישב - 2 + מרתף+ עליית גג. הורי המתיישב - קומה אחת.	2

6. מצב משפטי:

אין מחלוקת לעניין סעיף זה, ליתר פירוט ראו בהחלטת השמאי המחוזי.

7. קביעת השווי בשומות הצדדים:

להלן מסקנת השווי כולל מע"מ והוצאות פיתוח, כפי שנקבע בשומות הצדדים:

חלופה	שמאי המשיבה	שמאי המשיג	השמאי המחוזי
א'	₪ 7,580,000	₪ 3,463,000	₪ 6,690,000
ב'	₪ 250,000	₪ 132,000	₪ 220,000

8. החלטת השמאי המחוזי:

להלן עיקרי העקרונות, הגורמים והשיקולים בהחלטת השמאי המחוזי, בדגש על הקביעות השנויות במחלוקת:

8.1 <u>גישת השומה ובסיס נתוני ההשוואה</u>:

שווי מ"ר מבונה למגורים בהחלטת השמאי המחוזי נקבע בהסתמך על עסקות השוואה לנכסים בנויים משכונת ההרחבה במושב מזור, תוך חילוץ מרכיב הקרקע.

להלן עסקות ההשוואה וקביעת השווי למ"ר מבונה:

מס"ד	תאריך	גו"ח	שטח מגרש (במ"ר)	שטח בנוי (במ"ר)	תמורה מדווחת	שנת בניה	שטחא קוו'	התאמה לזמן	התאמה לבעלות	שווי מ"ר מבונה אקוו' מתואם
1	21/02/2021	7248/65	524	169	₪ 4,600,000	1998	329.8	1.01	1.045	₪ 9,939
2	02/02/2021	7248/48	509	227	₪ 4,550,000	2002	328.1	1.01	1.045	₪ 8,824
3	23/12/2020	6816/9	744	219	₪ 5,200,000	2004	349.8	1.01	1.045	₪ 10,026
4	17/02/2020	7248/143	531	184	₪ 4,891,999	2000	330.5	1.05	1.045	₪ 10,564
5	15/09/2019	7248/92	518	213	₪ 4,560,000	1996	29.1	1.07	1.045	₪ 9,286
6	07/06/2019	7248/109	506	260	₪ 4,200,001	1995	327.7	1.08	1.045	₪ 7,931
שווי מ"ר מבונה אקוו' ממוצע, במעוגל										**₪ 9,400**

8.2 <u>התאמה בגין רעש מטוסים</u>:

מהביקור בנכס הנדון ובסביבתו ניכר כי מושב מזור אכן סובל ממטרד רעש המטוסים בשל קרבתו לנמל התעופה בן גוריון. יחד עם זאת, לאור כך כי שומת ההכרעה מבוססת על נתוני השוואה לנכסים המצויים במושב הנדון, הרי שבנתונים אלו מגולמת השפעה זו ואין להביא בחשבון התאמה נוספת בגין כך.

9. טיעוני / עמדת המשיג:

שמאי המשיג מציין כי מקבל את החלטת השמאי המחוזי בכל הקשור למועד הקובע, מצב תכנוני, ניתוח הזכויות וקביעת שווי למ"ר מבונה בסיסי למגורים. ההשגה השנייה מתמקדת בנושא אחד שלגביו לא ניתנה התייחסות בשומת השמאי המחוזי - מקדם הפחתה בגין רעש מטוסים.

להלן עיקרי העקרונות, הגורמים והשיקולים כפי שעולים משומת ההשגה השנייה מיום 15.12.2021 ומהדיון שהתקיים ביום 31.01.2023, בדגש על טענה זו:

לטענת שמאי המשיג, המגרשים מושא השומה ממוקמים בתחום "קונוס" רעש המטוסים שבו מטרד הרעש הוא גבוה במיוחד, וזאת בשונה מנתוני ההשוואה, ולכן יש לבטא הפחתה בשיעור של 30% לשטח המבונה ו- 50% לכל שטחי החצר (מאחר שלא ניתן להנמיך את מפגעי הרעש בחצרות הבית באמצעות מיגון אקוסטי).

שמאי המשיגים הציג בשומתו תשריטים, מהם לטענתו ניתן לראות באופן חד משמעי כי הנכס הנדון מצוי בתוך אזור "קונוס" רעש המטוסים עם אזור הרעש הגבוה של נתיב הנחיתה (משפך זה כולל בתוכו רק 25% מהמושב הישן) בעוד שנתוני ההשוואה מצויים מחוץ לו. לטענתו, מאחר שמיקום הנכס בתוך תחום רעש המטוסים הוא דבר שבעובדה, נותר אם כן להכריע מהו שיעור ההפחתה שיש לקבוע בנכס.

- <u>רקע תכנוני רלוונטי</u>:

הנכס נכלל בתוכנית מתאר ארצית מס' תמ"א/2/4 - נמל התעופה בן - גוריון, אשר דבר אישורה פורסם בי.פ. 4559 מיום 15.7.97.

התוכנית הוכנה בעקבות מספר החלטות של המועצה הארצית לתכנון ולבנייה אשר ראתה צורך בשינוי תוכנית המתאר הקיימת לנמל התעופה בן - גוריון, תמא/ 1/4, וזאת לאור הגידול הצפוי בשירותי התעופה במטענים ובנוסעים.

מטרת התוכנית היא להרחיב ולהתאים את נמל התעופה הבינלאומי הראשי של ישראל לצורכי שנות האלפיים, תוך שמירה על איזון בין צורכי המשק לבין איכות הסביבה.

מבין מטרות התוכנית: **מזעור רמת החשיפה לרעש מטוסים של האוכלוסייה בתחום ההשפעה של נתב"ג.**

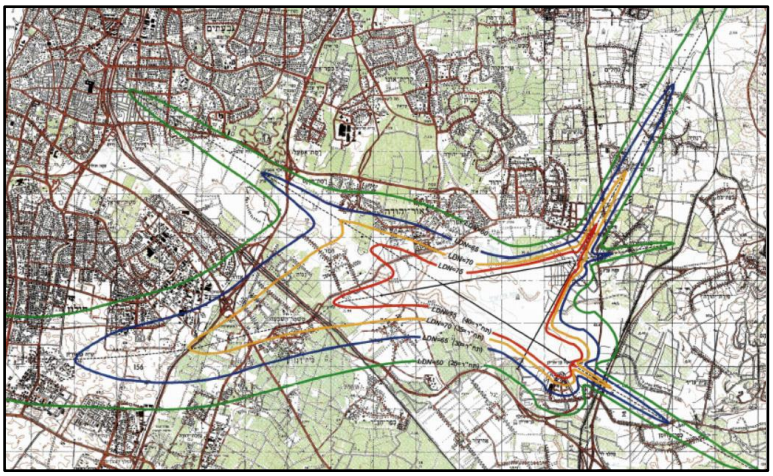
צוין, כי התוכנית איננה עוסקת רק בהיבטים התכנוניים של מבנה נמל התעופה כמתקן תשתית לאומי, אלא בנוסף, מתייחסת להיבטים של הפגיעה באוכלוסייה ובסביבה כתוצאה מתוכנית זו.

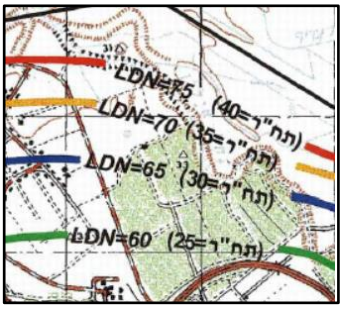
המועצה הארצית, בהחלטותיה בעניין תמ"א/2/4, בעת הליכי תכנונה, היתה מודעת לנושא מטרד רעש המטוסים בסביבת נמל התעופה ולצורך למצוא מענה ופתרונות הולמים לאזורים החשופים למטרד הרעש וקבעה הוראות בדבר אופן עריכת התוכנית בהתייחס למטרד הרעש.

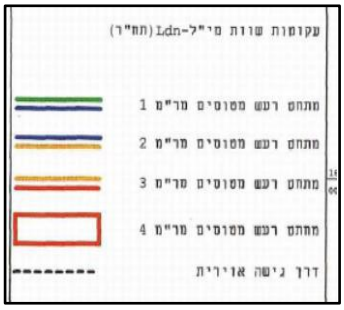
המועצה הארצית הנחתה את עורכי התוכנית לסווג את האזורים החשופים למטרד הרעש לפי עוצמות הרעש השונות של מטוסים, וכן להצביע על פתרונות פיקוח על אי סטייה של מטוסים מנתיבי הטיסה.

בהתייחס לנושא מטרד רעש המטוסים קבעה התוכנית ארבעה מתחמים לפי מידת חשיפתם לרעש מטוסים.

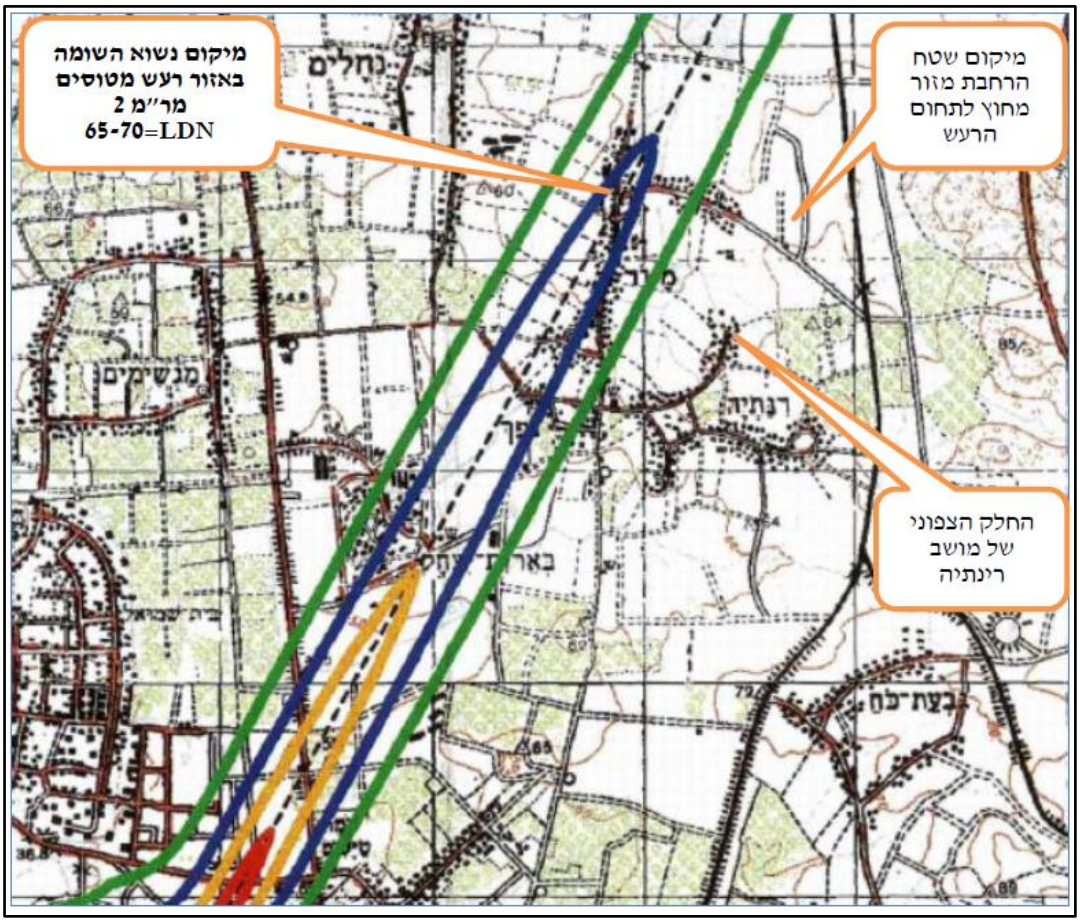
להלן תרשים החשיפה לרעש (נספח 3 לתוכנית)







איתור נשוא השומה על רקע תשריט הרעש



<u>הגדרות (מתוך אתר רשות שדות התעופה)</u>:



התמ"א הגדירה וחילקה את שימושי הקרקע ל - 3 קבוצות, על פי מידת רגישותם כלהלן:

קבוצה	הגדרת השימושים	השימושים
א'	שימושים בעלי רגישות גבוהה לרעש	**מגורי קבע.** מבני ציבור לשהייה ממושכת, כמו: בתי אבות ובתי חולים, מבני חינוך, בתי תפילה ומתקני בידור ותרבות פתוחים.
ב'	שימושים בעלי רגישות בינונית לרעש	מלונות ואכסניות, אולמות בידור, ספריות ומרפאות. משרדים ותעשיות שאינן יוצרות רעש, כמו: אלקטרוניקה וכו'. מסחר קמעונאי, מסעדות. שטחים ציבוריים פתוחים, חניונים, גני שעשועים ומתקני ספורט.
ג'	שימושים בעלי רגישות נמוכה לרעש	מסחר סיטונאי, מספר קמעונאי לחומרי בניה וחקלאות, תעשיה ומלאכה רועשת. מתקני תחבורה, מתקני תשתית, חקלאות. מבנים או מתקנים הקשורים להפעלת שדה התעופה.

מחלוקת השימושים על פי רגישותם לרעש על פי התוכנית עולה, כי בתי מגורים מהווים שימושים בעלי רגישות גבוהה לרעש. בנוסף, קבעה התוכנית הוראות ביחס לשימושים הנ"ל בהתאם למתחמי רעש מטוסים (מר"מ) בהם הם נכללים.

להלן טבלת ריכוז הגבלות והוראות בניה ושימושי קרקע לפי מתחמי חשיפה לרעש מטוסים ביחידות LDN ותח"ר לפי קבוצת רגישות לרעש.

מתחם חשיפה ביחידות (LDN) (תח"ר)	קבוצת שימושי קרקע לפי רגישותם לרעש	תוצר ההליך התכנוני			
		תכנית לייעוד חדש מחייבת	תכנית לייעוד מאושר מחייבת	היתר בניה מחייב	תוספת בניה למבנה קיים מחייבת
מתחם רעש מטוסים מר"מ 1 (60-65) (25-30)	קב' א' - גבוהה קב' ב'-בינונית	בניה אקוסטית	בניה אקוסטית	בניה אקוסטית	בניה אקוסטית אם גדלה עולה על 1/3 משטח המבנה הקיים
מתחם רעש מטוסים מר"מ 2-3 (65 -75) (30-40)	קבוצה א'-גבוהה קבוצה ב'-בינונית	איסור. למעט במושבים כאמור בפרק ז' סעיף 4 ב' (1). בניה אקוסטית	בניה אקוסטית בניה אקוסטית	בניה אקוסטית בניה אקוסטית	בניה אקוסטית
מתחם רעש מטוסים מר"מ 4 (מעל 75) (מעל 40)	קב' א' -גבוהה קב' ב' -בינונית קב' ג' -נמוכה	איסור איסור בניה אקוסטית רק באזור משרדים וקהל	איסור איסור* בניה אקוסטית	איסור* בניה אקוסטית בניה אקוסטית	איסור* איסור*

כלומר, התוכנית קבעה שבמתחם מר"מ 4 שבו הרעש עולה על 75 LDN לא יותרו מגורים כלל, הן קיימים והן חדשים ואילו ביתר המקומות יותרו בהגבלות המפורטות בטבלה ותוך דרישה לבניית מיגון אקוסטי.

בנוסף יש לתת את הדעת לכך כי בנספח א 2 - סעיף 1, נאמר כלהלן. יש לזכור כי השפעת אמצעי המיגון מוגבלת לפנים המבנה, ומחוצה לו יהיו מפלסי הרעש ללא שינוי. משמע שהורדת מפלס הרעש לאזור שניתן לגור בו יהיה רק בתוך המבנים ולאחר בניית מיגון אקוסטי, אולם בחצרות הבתים עוצמת הרעש נותרת ללא שינוי.

- <u>רעש מטוסים כמקור נזק לאדם</u>:

המאפיין העיקרי של רעש מטוסים הוא עובדת היותו רעש חולף בעל משך זמן קצר. האוכלוסייה השוכנת בקרבת נמלי תעופה חשופה לסדרת אירועי רעש קצרים, אשר ביניהם יורד מפלס הרעש למפלס רעש הרקע.

מכיוון שתנועת המטוסים ליד נמלי תעופה גורמת לאירועי רעש רבים, בכל שעות היממה, יש לתאר את תמונת הרעש הכוללת סביב נמל התעופה כאשר נקודת המוצא לתיאור התמונה הכוללת הם מאפייני האירוע הבודד המתוארים לעיל.

לצורך תיאור תמונת הרעש סביב השדה נעשה שימוש בסולם הימ"ל – רעש ממוצע שנתי יום - לילה

Yearly Day-Night Average Sound Level. = Ldn

סולם Ldn על פי הגדרתו, הוא סולם של רעש מצטבר ומתייחס, למעשה, למכפלה של מספר האירועים הרועשים במפלס הרעש הממוצע של כל אירועי הטיסה, במשך היממה.

להלן טבלה המסכמת את תגובת הקהילה הממוצעת לאזור חשוף לרעש מטוסים:

מפלס רעש Ldn dB(A)	תגובת הקהילה הממוצעת	יחס הקהילה לאזור
55 ומטה	חלשה עד בינונית	הרעש אינו חשוב משאר הגורמים הסביבתיים.
60-55	בינונית	הרעש עלול להיחשב גורם שלילי.
65-60	משמעותית	הרעש הוא גורם שלילי משמעותי בסביבה.
70-65	חריפה	הרעש הוא הגורם השלילי המשמעותי בסביבה.
75-70	חריפה מאוד	הרעש הוא הגורם השלילי המשמעותי ביותר בסביבה. האזור אינו ראוי למגורים.
75 ומעלה	חריפה ביותר	הרעש הוא המשמעותי ביותר והמשפיע ביותר מכל הגורמים השליליים בסביבה. האזור אינו ראוי למגורים.

- <u>מחקרים שקובעים כי רעש מטוסים הוא מקור נזק לאדם (להלן יוצגו תמצית המחקרים)</u>:

- במחקר שפרסם ארגון הבריאות העולמי נבחנו רמות מפלסי הרעש בלילה והשפעתן על בריאות הציבור. המחקר הראה שבמצבים של חוסר שינה הנגרמים מרעש בלילה, נוצרות מגוון בעיות בריאותיות ביניהן מחלות לב וכלי דם. נמצא שמפלס הרעש המוגדר כבעל סיכון גבוה לבריאות הציבור הוא רעש לילה של 55 דציבל ומעלה.
- מחקר נוסף הראה כי חשיפה לרעש מטוסים פוגעת בבריאות במגוון רחב של היבטים ובין היתר: מצב נפשי, סטרס, חרדה, לחץ דם, הפחתת יעילות המוח, התקפי לב, ליקויי שמיעה, הפרעות דיבור ועוד.
- מחקר נוסף בחן את השפעת רעש המטוסים על איכות השינה וקבע כי הפגיעה באיכות השינה בלילה נגרמת כתוצאה מרעשי המטוסים בלילות בצורה ישירה, ומעבר לכך היא מושפעת בצורה עקיפה גם מרעשי המטוסים שנשמעו במהלך היום.
- מחקר נוסף נערך על השפעת הרעש על איכות למידה במוסדות ההשכלה ובתי הספר, ובו נמצא קשר בין רעש לבין פגיעה ביכולות ילדים ללמוד ולספוג מידע.
- מחקר שנערך על השימוש במתחמי פנאי ופארקים מראה כי רעש הוא מרכיב משמעותי המשפיע על טיב המנוחה בעת שהייה במתחמי פנאי ופארקים, וכי רעש המטוסים יוצר הפחתה בשימוש בהם. מעבר לפגיעה

ברמת החיים של המקומיים, יש לציין כי גם נוצרת פגיעה עבור העסקים עקב ירידת הגעת הצרכנים למתחמים.

בעוד שישנה מודעות ציבורית מוגברת בנוגע להשפעות השליליות, הנגרמות מרעש באזורי דיור הממוקמים בקרבת מסלולי רכבות וכבישי תחבורה, נמצא דווקא כי רעש הנגרם מעומס תנועה אווירית יוצר את ההשפעה השלילית ביותר על מחירי הדיור.

- במחקר שנערך בפוזנן, פולין, ופורסם בחודש דצמבר 2017, עולה כי ערך מדד הפחת הנגרם כתוצאה מרעשי מטוסים, בבתים צמודי קרקע היה משמעותי יותר, בהשוואה לדירות באזורים סמוכים לשדות תעופה. המחקר גורס כי הסיבה לכך טמונה בשוני בין רגישות החשיפה לרעש של אלו המתגוררים בבתים צמודי קרקע, לעומת המתגוררים בדירות.
- בנוסף מפנה שמאי המשיגים למחקר בעניין השפעת הכבישים על שווין של דירות מגורים: כיוונים והשלכות/ מחקר של השמאי הממשלתי יעקב אודיש וד"ר לריסה פליישמן.

המחקר עוסק בהשפעת כבישים עירוניים על שווי דירות בשלוש שכונות בירושלים באמצעות מודל המחירים ההידוניים. הממצא המרכזי של המחקר הוא כי: "הרעש הנגרם מתחבורה בכבישים עירוניים מקטין את ערך הדירות בבנייה רוויה בממוצע בכ - 0.95% לדציבל אחד בטווח הרעש שבין 48 דציבלים עד 75 דציבלים, כאשר ממדיה של ירידת ערך זו נעים בטווח שבין 0.11% ל - 1.79% ". הממצאים די דומים לאלה של מחקרים אחרים בעולם בהם נמצא כי קיימת ירידת ערך ממוצעת של כ-0.4% לכל דציבל.

מחקרו של השמאי הממשלתי עוסק, ובצדק, בהערכת הפגיעה **"נטו"** בשווי הנכס. זאת, בהתאם לכלי המדידה והניתוח המודרניים, שלוקחים בחשבון גם את התועלת של סלילת כבישים חדשים, או הרחבת כבישים קיימים עקב שיפור הנגישות של התושבים למקום עבודתם, מרכזי קניות ובילוי וכו' . תועלות אלה, לאחר כימותן, מחושבות כפקטור המעלה את ערכו של הנכס ומצמצמות בכך את הפגיעה בשוויו, בעוד להשפעת הנזק בגין רעש מטוסים אין כלל תרומה חיובית לנכס.

- מחקר/דו"ח נוסף, הוא דו"ח סופי של הצוות הכלכלי - "בחינת המשמעויות הכלכליות ביישום רמות תקן שונות לרעש מכבישים": המחקר מצביע על כך כי "יש שוני בין הרגישות לרעש באזור 'בניה רוויה' לבין הרגישות לרעש באזור בנייה 'צמודת קרקע'. התוצאה שהתקבלה היא כי עבור הפחתת דציבל אחד ישנה עליה של 1.4% בערך דירות ב'בניה רוויה', ובאזור בניה כפרית בכ-2.4% לדציבל אחד בממוצע."

- <u>פסיקות שונות בנושא</u>:

- **ערר 22/06 בורשטיין[3] נ' הועדה המקומית הוד השרון:**

המדובר בתביעת ירידת ערך לפי ס' 197 בגין פגיעה שיצר כביש חוצה ישראל בשורה של בתים במושב כפר סירקין. במסגרת התביעה נתבעו ירידת ערך בין פגיעה נופית ומפגעי רעש.

מסקנתו של השמאי המכריע מר יגאל אברמוב לאחר ששקל וניחת את טענות הצדדים היא כי קיימת פגיעה בשווי הנכסים ויש לפצות בסכומים שנעו בין 90,000 ל - 400,000 ₪.

צוין כי באשר לפגיעה הנופית הכריע השמאי כי אינה קיימת למעט 2 חלקות כך שמירב ירידת הערך נקבעה בין מפגעי הרעש שנותחו באמצעות מומחי אקוסטיקה.

- **ת"א 42618/00 ענבר דני ואח' נגד עיריית תל אביב, מינהל מקרקעי ישראל, משרד השיכון והבינוי, המשרד**

[3] תוקנה טעות סופר של שמאי המשיגים - מדובר בערר 22/06 ולא 22/09, והשם הוא בורשטיין ולא בורנשטיין.

לאיכות הסביבה ואגודת בני יהודה תל אביב:

התובעים מתגוררים בארבע יחידות דיור חד קומתיות צמודות קרקע ברח' יורם בשכונת התקווה בתל - אביב במשך עשרות שנים. מוקד התביעה הוא המרכז הקהילתי שנבנה על ידי עיריית תל אביב – "בית דני", בסמוך להם, הכולל בין היתר אולם כדורסל, מגרש כדורגל המשמש את קבוצת הילדים והנוער של "אגודת בני יהודה" וקפיטריה.

התובעים טוענים כי הרעש המתמיד הנובע מהפעילות המתרחשת בבית דני בשעות הלילה ומהאימונים והמשחקים הנערכים במגרש הכדורגל כל ימות השבוע ובמיוחד בשבתות, פוגע בשגרת חייהם, בבריאותם ובצורכיהם המינימליים למנוחה ולשינה ברמה סבירה.

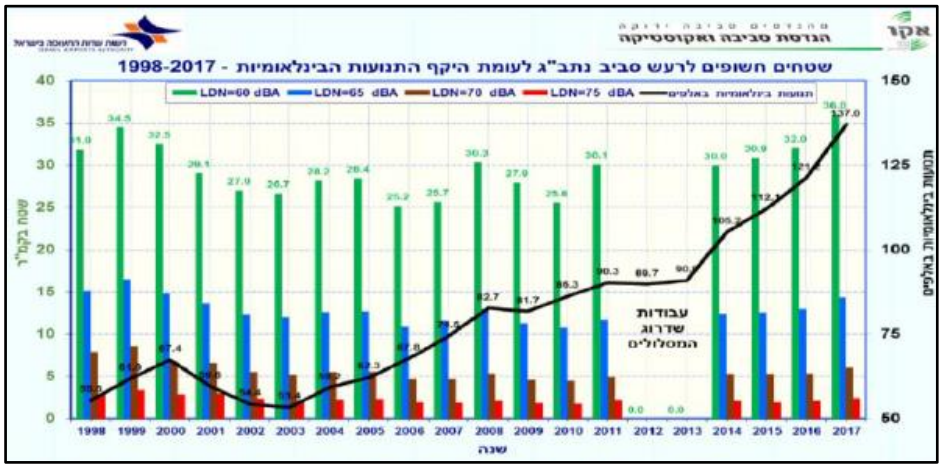
עיריית תל אביב ואגודת בני יהודה תל אביב יפו, נמצאו אחראיות ביצירת המטרד, אי צמצומו ואי הקטנת שעות הפעילות, על כן נגזר עליהן לפצות את התובעים בסכום כולל של 359,600 ₪ - הן בגין ירידת ערך דירותיהם והן בגין הסבל שסבלו בעבר ממטרדי הרעש.

- **שומה מכרעת להיטל השבחה גוש 6223 חלקה 67 רחוב לנדאו 34 , אור יהודה:**

מדובר על בית מגורים המצוי בתחום LND60 . השמאי המכריע אמנון נזרי פסק כי יש להפחית בגין מטרד הרעש 5%. יוער כי הנכס הנדון מצוי בתחום רעש גבוה מנשוא שומה מכרעת זו.

- <u>הצגת המצב כיום</u>:

- מצבה הגיאופוליטי הייחודי של מדינת ישראל גורם לכך שמבחינת התעופה וקשרי התובלה האווירית הבין - לאומית שלה היא מוגדרת מדינת "קצה", דהיינו מדינה הנמצאת בקצה נתיבי הטיסות המסחריות הבין - לאומיות הפועלות אליה וממנה. משך הטיסה מישראל לאירופה, העומד על כארבע שעות בממוצע, מכתיב המראה מישראל בשעות הבוקר המוקדמות. האינטרס של חברות התעופה הוא לנצל את המטוס ולצמצם ככל האפשר את זמן שהייתו על הקרקע. לכן, חלק ניכר מחברות התעופה הזרות הטסות לישראל מעדיפות לנחות בשעות הלילה ולהמריא לאירופה בשעות הבוקר המוקדמות.
- לאור התפתחות הקדמה והגלובליזציה, חל גידול טבעי בביקושים לפעילויות כלי תעופה, בין אם מדובר על פעילות תעשייתית כמו שינוע סחורות, ייבוא וייצוא, פעילות עסקית ושיתופי פעולה בינלאומיים, פעילות צבאית וההכרה בחשיבות האסטרטגית הטמונה בכלי תעופה (על אחת כמה וכמה במדינת ישראל) וכמובן פנאי ונופש שנעשו זמינים ותכופים הרבה יותר מבעבר.
- בסקר שנערך ע"י רת"א הוצגה עלייה דרמטית בהיקף התפעולי של השדה במיוחד נתיב 21-03 שנתיבו עובר מעל נשוא השומה שכתוצאה ממנו נגזרים עליה המוקד הרעש. יצוין כי ניתוח הרעש ותכנון הרעש נבנה בהתאמה לתוכנית נתב"ג שאושרה כאמור לפני כ-25 שנה. יוער כי באשר לתוספת נפח טיסות זה, לא עודכן נספח הרעש משנת 2017 עד היום. להלן תרשים היקף התנועה בשדה:



כמו כן, לא ניתן להתעלם מהעובדה כי שוק התעסוקה הישראלי עובר מהפכה של ממש לכיוון של עבודה מהבית, זה רלוונטי כבר לגבי היום, ויהיה רלוונטי עוד יותר בעתיד.

מדובר בשינוי שנוצר מהרבה גורמים – ראשית, השינוי בשוק התעסוקה שהולך יותר ויותר למקצועות ההייטק. שנית, שינויים בתפיסה ובנורמות החברתיות, בעיקר הודות להתפתחות הקדמה, ובנוסף היתרונות הכלכליים שיש בכך.

הדבר בא לידי ביטוי בצורה המשמעותית ביותר עקב התפשטות הקורונה, ואט אט הבינו גם בממשלה ובנציבות שירות המדינה את היתרונות הטמונים בעבודה מהבית: יתרונות הכוללים הפחתת גודש בכבישים והפחתת זמני נסיעה, נזקים סביבתיים הנגרמים מתחבורה, ניצול זמן בצורה אפקטיבית יותר ועוד. השינוי כמובן מתחולל לא רק בישראל, וניתן לראות זאת בכל העולם.

אופי העבודה מהבית שהולך וגובר, נעשה בעיקר באמצעות טכנולוגיות ממוחשבות כמו "זום" ע"י מצלמה ומיקרופון ומאלצת את העובדים להסתגל למציאות החדשה בשוק התעסוקה, מציאות שאיננה מותאמת עבור כל אחד ועלולה ליצור קשיים.

המכון הישראלי לסטטיסטיקה בדק את הקשיים הנפוצים ביותר בקרב העובדים מהבית, וגילה כי לא פחות מאשר שליש (33%) מכלל העובדים מהבית מדווחים על קושי שנובע מ - "העדר פינת עבודה שקטה."

- <u>סיכום ומסקנות שמאיות לקביעת מקדם ההפחתה בגין רעש מטוסים בנכס הנדון</u>:

מאחר שידוע כי בתחרות משוכללת, בשוק חופשי, המחירים נקבעים בשיווי משקל שבין הביקוש להיצע, יש להכיר בכך שלנדל"ן הנמצא באזור מרובה רעש יש ביקוש נמוך וכתוצאה מכך שוויו יורד.

על מנת לבחון השפעה נקודתית על המחירים בגין פעילות טיס באזורי דיור הממוקמים בקרבת שדות תעופה, ניתן לנרמל את ההיצע לנתון קבוע מכיוון שפעילות טיס איננה משפיעה עליו, ויש לבדוק כיצד התופעה משפיעה על הביקושים לדיור באזורים אלו.

במחקרים שהוצגו לעיל, ניתן לראות באופן ברור כי פעילות ענפה של כלי טיס מעל אזורי דיור משפיעה לרעה על הביקושים לאזורי דיור אלו, ולכן גורמת לפגיעה נקודתית במחירים (מכיוון שההיצע מנורמל ואינו רלוונטי לבדיקה, אזי ירידה בביקוש בהכרח תוביל להשפעה על המחיר).

הדוגמאות והמחקרים מראים באופן ברור כי רמת החיים נפגעת באזורים שבהם יש פעילות כלי טיס ענפה. פגיעה באיכות חיים מושלכת כמעט באופן ישיר על הביקושים לדיור על כל מרכיביה, זאת מכיוון שסגנון ואיכות חיים הם אינדיקטור כמעט עיקרי בבחינת הצרכנים דורשי הדיור ומשפחותיהם לצרכי מגורים, וגם עבור המשקיעים שמהווים חלק בעקומת הביקוש לנדל"ן, אשר בוחנים כדאיות השקעה ומעוניינים

בשוכרים. השלכה זו על הביקושים, כאמור מתורגמת בסופו של דבר למחירים.

בנוסף השפעות חיצוניות רבות הנגרמות מהפעלת שדות תעופה, כגון רעש מטוסים, מייצגות עלויות חברתיות העשויות להיות מזוהות כשינוי בשווי הנכסים הממוקמים באזור המושפע מפעילות זו.

השיטות הנפוצות ביותר להערכת עלויות אלו מבוססות על העדפות ניגלות, המשקפות את בחירת הצרכנים בפועל, תוך הסתמכות ושימוש בנתונים היסטוריים של מכירות נכסים. מבין שיטות אלו, מודל המחירים ההדוני מהווה השיטה הנפוצה ביותר לניתוח השפעת תפעול שדות התעופה על שוק הנדל"ן, ומקובל בשימוש עבור שומת מקרקעין.

במטרה לבודד את עלויות המטרד הנגרם כתוצאה מרעש, נעשה שימוש במדדי פחת - רעש הנקראים "NDI" מדדים אלו למעשה מגדירים את אחוז העלייה באובדן ערכי שוק הנכסים הנגרמים מחשיפה לרעש.

תגובת שוק המקרקעין לגבי מטרדים מהסוג הנדון מתבטאת באחת משתי אלה או בשתיהן ביחד: אי רצון לרכוש הנכס ; הורדת מחירו באופן מהותי.

רמות הרעש הקיימות ביישובים כפריים ביום ובמיוחד בלילה, הן נמוכות ביותר ומצדיקות את המוניטין של איכות חיים באזורים. הנכס הנדון נמצא באזור מגורים שייחודו והמאפיין שלו הוא באיכות החיים הכפרית שניתן היה לקיים בו.

זאת ועוד, מושב מזור נמנה על קבוצת הישובים שמצויים בעמק לוד וייחודו של יישוב כפרי זה הוא, מחד, עובדת מיקומו במרכז הארץ ובקרבה לכל מרכזי הפעילות העסקית העיקרית, מרכזי התעסוקה, הכספים, התקשורת, הבידור וכו', ומאידך, נהנה מאיכויות החיים שמחוץ לעיר.

בעע"ם 683/13 רשות שדות התעופה ואח' נ' אליהו טויטו ואח' שהוגש ע"י כלל הישובים הממוקמים בתחומי הרעש של נתב"ג, פסק ביהמ"ש כי:

"מי שהמקרקעין שלו חשופים לרעש מתחת לסף רעש של Ldn 60, ערך הנכס שלו ירד בשיעור הקטן מ - 5% , אינו זכאי לפיצוי". ומן הלאו נלמד את ההן.

באומדן מקדם בגין מטרד הרעש ההכרה שרעש מטוסים בעוצמה היוצרת מטרד למהלך חיים רגיל מעל Ldn 60 לפי פסיקת בית המשפט, גורר אובדן תועלת ממקרקעין. המסקנה העולה מדברים אלו היא כי רעש בשיעור של Ldn 0-60 אינו מקנה פיצוי, ומנגד רעש בעוצמה העולה על Ldn 75 מקנה פיצוי בשיעור של 100% מאחר ולא ניתן להתגורר כלל באזור עם רעש שכזה. ובהתאם לפסיקת ביהמ"ש ב-עע"ם 683/13, רעש בשיעור Ldn 60 מקנה פיצוי של 5%.

כאמור, נשוא השומה ממוקם באזור מר"מ 2 המשקף רעש בעוצמת Ldn 65-70. לעניין זה יצוין כי עוצמת ההשפעה השלילית השולית על בני אדם מרעש ממטוסים הולכת וגדלה בקצב אקספוננציאלי. כלומר, שאם עוצמת הרעש עולה באחוז מסוים, השפעתו השלילית על בני אדם גדלה באחוז גדול יותר. הפרשיות זו הולכת וגדלה ככל שטווחי הרעש מצויים ברמות גבוהות יותר.

חשוב לציין כי בימים אלו נבחנת אפשרות העתקת בתי המגורים של המושב מזור לשטחים החקלאיים של המושב (ביצוע "הצרחת שטחים"). בהליך זה הושקע ממון רב ע"י חברי המושב וברי כי הוצאת הכספים הגבוהה מעידה על גובה המטרד.

כמו כן ניתן לראות כי בתחום הרעש לא בוצעו עסקות כלל למכירת משקים בעשור האחרון.

במהלך הדיון, המשיג הציג בפני הוועדה סרטון שבו ניתן לראות את הקרבה של המטוסים ולהבין את עוצמת הרעש.

לעניין שטחי ההרחבה, ניתן לטעון שהם סובלים מרעש אבל כשבוחנים את המפות והמדידות יש אזור שנמצא בתוך קונוס הרעש ויש אזור שנמצא מול קונוס הרעש. נתוני ההרחבה נמצאים מחוץ לקונוס.

לגבי פער המחירים בין ההרחבה במזור לבין ההרחבה ברינתיה – ההרחבה של מזור נמצאת מחוץ למושב וההבדל בינה לבין רינתיה במחירים הוא בשיעור של כ- 10%, שנובעים מהרעש. אפשר לנהל חיים בהרחבה של מזור, אף כי יש רעש.

שטחו של מושב רינתיה מתחיל מעט בתוך קונוס הרעש הירוק ורובו נמצא בחוץ. רוב המושב מחוץ לקו אבל לא נבדק אם באופן אבסולוטי המחירים בין רינתיה למזור זהים.

מדידת הרעש היא אקספוננציאלית ולא לוגריתמית. ככל שמטוס נמוך, קונוס הרעש קטן. ככל שהוא גבוה, הרעש מתפשט יותר. המטוס אצלנו נמצא בגובה 120 מטר וקונוס הרעש מתמקד בפס מאוד צר ומי שנמצא 100 מטר מהנתיב הזה ההבדל ברעש מבחינתו הוא דרמטי.

בבארות יצחק יש בתים שסובלים מהרעש והם העתיקו את הבתים וכבר לא סובלים מהרעש. אצלם קונוס הרעש הוא נמוך ורק מי שנמצא מתחת לקונוס הזה סבל.

בתשריט קונוס הרעש ניתן לראות את הבתים לאורך מזור, את הבית שאנחנו דנים בו והבית שמצורף אליו שבו גר חתנו של המשיג, והקונוס הוא אך ורק זה. הרוחב הוא לא יותר מאשר כ-80 מטר כי המטוס נמצא בגובה של 120 מטר. אם היו מזיזים את הבית ב-250 מטר, לא היה טעם בהשגה. אבל אנו מצויים באותו קונוס של תחומי הרעש. דו"ח איכות הסביבה לא סתם מלמד שהאזור הזה אינו ראוי למגורי אדם, כך הוגדר שם.

10. טיעוני / עמדת המשיבה:

שמאי המשיבה לא הגיש תגובה להשגה השנייה. להלן עיקרי תגובתו כפי שנאמרה בדיון:

הפער בין רינתיה למזור הוא פחות רלוונטי, מה שרלוונטי זה הפער בין הנחלות שנמצאות בהשפעת הקונוס לבין מגרשי ההרחבה. לטענתו אין הבדל מהותי בין שווי הנחלות במושב רינתיה לבין ההרחבה ברינתיה.

שמאי המשיבה מקבל את הקביעה של השמאי המחוזי שקבע שהשפעת רעש המטוסים מגולמת גם בשווי של הנחלה, ולכן אין מקום להפחתה נוספת. עלו גם טענות לגבי הקונוס. יש לבחון את המחירים בסביבה. הרצועה של הקונוס היא ברוחב של קילומטר.

שמאי המשיבה סבור שכפי שיש רעש ברצועה הזאת, כך גם באופן לינארי יש רעש במגרשים בהרחבה, תלוי היכן המטוס עובר באותו רגע מסוים. גם המטוס לא עובר בדיוק במרכז הרצועה בכל טיסה.

צריך לבחון זאת לאור נתונים שיראו ממושבים שבהם כן יש הבדל כמו רינתיה. אם יימצא שיש פער שאינו נובע מפרמטרים אחרים אלא רק מרעש המטוסים, אז ייתכן שיש להביא בחשבון תוספת להפחתה. כפי שסבר השמאי המחוזי, אין מחלוקת שההפחתה משפיעה על כל המושב ואין מקום להפחתה נוספת.

11. דיון והכרעה:

לאור טענות המשיג בהשגה השנייה, ההחלטה שבנדון תינתן אך ורק בנושא ההפחתה למטרדי רעש המטוסים[4].

11.1 <u>נתוני השוואה וגילום של מטרד הרעש</u>:

בהתייחס לעסקות המכר שהוצגו בהחלטת השמאי המחוזי: העסקות מגוש 7248 הן משכונת ההרחבה של מושב מזור שנמצאת מחוץ לתחום המר"מ (מתחמי רעש מטוסים). חלקן בצד המערבי של ההרחבה וחלקן בצד המזרחי ובדרומי. המרחק בין נכסי ההשוואה לנכס הנדון הוא לא פחות מ-800 מ' בקו אוירי.

ישנה עסקה אחת מגו"ח 6816/9 שהיא בתחום מר"מ 2, כ-280 מ' צפונית מהנכס הנדון. יעוד החלקה אזור מגורים לפי תוכנית גז/8/632.

מניתוח העסקה לא עולה שוני במחיר למ"ר אקוו' בין העסקות בהרחבה לבין אותה עסקה בגו"ח 6816/9, אך אין להתעלם מכך שמדובר בניתוח לפי גישת החילוץ, כאשר ייתכנו עיוותים בהפחתת השווי הבנוי, מה שעלול להביא לקביעת שווי נמוכה/גבוהה מהממוצע.

מאחר שאין עסקות מכר נוספות בתחום מר"מ 2, אלא רק בהרחבה, הרי שלא נוכל לבסס את מקדם ההפחתה למטרד הרעש רק על בסיס העסקה בגו"ח 6816/9.

עוד יצויין, כי לא אותרו עסקות מכר במושבים סמוכים בתקופה הרלוונטית, שמהם ניתן יהיה לעמוד על הפערים בין מיקומים שונים.

11.2 <u>ממצאים מהביקור בנכס ובנכסי ההשוואה</u>:

במהלך ביקור נציג הוועדה בנכס הנישום, ניתן היה להתרשם מעוצמתו החזקה של רעש המטוסים אשר עברו מעל הנכס הנישום. הרעש מורגש היטב גם בתוך הבית. בעת נחיתה ניכר שהמטוס עובר ממש מעל הבית וקשה היה לנהל שיחה עם החוכר הן מחוץ לבית, בגינה, והן בתוך הבית. ניתן להניח כי מעבר מטוס בהנמכה לקראת נחיתה בשעות הלילה, ובפרט בשעות השינה, גורם להפרעה של ממש ללא כל ספק.

הוועדה מסכימה גם שבאופן כזה יש קושי לנהל שיחות טלפוניות או אינטרנטיות, שיחות השכיחות בתקופה זו. עוד יש לציין כי גם בעת נחיתה כשמנועי המטוס הם ברמת תפעול נמוכה, הרי שלקראת נחיתה הטייס מגביר את עוצמת המנועים כדי להגיע למסלול הנחיתה בגובה נשלט. הגברת עוצמת המנוע בשלב זה כפי שניתן היה לשמוע היטב בעת הביקור בנכס קורית ממש מעל הנכס הנדון. רעש זה גם מהווה הפרעה של ממש לפעילות הלא חקלאית שמתבצעת במקום.

נציג הוועדה ביקר גם בשכונת ההרחבה של מושב מזור. בקצה המערבי של ההרחבה נשמע רעש מטוסים אבל משמעותית חלש יותר מאשר בנחלות. ככל שמתרחקים למרכז שכונת ההרחבה, הרעש הולך ופוחת.

הוועדה התרשמה מכך שהנחלה נמצאת במיקום שבו רעש המטוסים מקשה על חיי מגורים נורמטיביים.

11.3 <u>נתונים משומות מכרעות והחלטות ועדת השגות</u>:

בשומה מכרעת של השמאי אמנון נזרי בגו"ח 6223/67 ברח' לנדאו 34 באור יהודה, נקבעה לרמת חשיפה Ldn 60-65 הפחתה בשיעור 5%. כך נקבע גם בשומה מכרעת של השמאית אורית גלן בגו"ח 6223/127

[4] יוער כי שמאי המשיג הגיש את ההשגה השניה רק בנושא הנ"ל ואף ציין שהוא מקבל את יתר קביעות השמאי המחוזי, לרבות השווי הבסיסי למ"ר מבונה מגורים, אך בתחשיב השווי הציג תחשיב שונה מתחשיב השמאי המחוזי. מאחר שלא נטענו טענות מלבד לעניין הפחתה בגין רעש, הוועדה לא תשנה את תחשיב השמאי המחוזי ביתר הסעיפים.

ברחוב הרמ"א 16 אור יהודה (הפחתה זו ניתנה בעיקר מגבלות בנייה ותכנון אקוסטי).

החלטת ועדת השגות בגו"ח 13837/33 בקיבוץ מחניים, החלטה מיום 15.10.2017, מס' אופק 29793, נקבעה הפחתה בשיעור 10% לשטח ביעודים שונים (לא מגורים). מדובר בנכס הנמצא בסמוך לשדה התעופה ראש פינה (מחניים), בהמשך לציר מסלול ההמראה. רמת החשיפה במקום 60-65 Ldn.

החלטת ועדת השגות בגו"ח 8959/23 מושב שדה יצחק, שבה מדובר על נחלה בתחום רעש שבין 65-70 Ldn. נתוני ההשוואה הם ממושב מאור שבתחום של 60-65 Ldn, ולצורך התאמה בין המיקומים ניתנה הפחתה בשיעור של 5%. יודגש שהמנחת בשדה יצחק קטן משמעותית מנתב"ג, וגם גודל המטוסים אשר פעילים בו. מדובר שם על המראות בלבד ולא על נחיתות, וכמו כן, מדובר בתכנית שטרם אושרה ולא ברור אם תאושר ומכאן ההפחתה הנמוכה יחסית.

11.4 <u>סיכום ומסקנות</u>:

בהתאם לתמ"א 2/4/ הנכס הנדון ממוקם בתחום קונוס הרעש מר"מ 2, ברמת חשיפה לרעש 65- Ldn 70, ומוגדר כקבוצה א' - שימושים בעלי רגישות גבוהה לרעש.

הגבלות הבנייה בקבוצה א' בהתאם לתמ"א 2/4, פרק ז', סעיף 4ב(1): "לא תאושר תכנית הכוללת תכנון ליעוד חדש לשימושי קרקע מקבוצה א', אולם עם זאת, מבלי לגרוע מסמכות הועדה למר"מ, רשאית ועדה מחוזית לאשר תכנית לבנייה במושבים בתנאי של בניה אקוסטית". בנייה במקום מחייבת פתרונות אקוסטיים, עובדה שמייקרת את עלויות הבניה.

הוועדה עיינה ב"<u>דו"ח ניטור רעש מטוסים, מושב מזור-2022</u>" של המשרד להגנת הסביבה שממנו עולה, כי בהתאם למדידת רעש שנערכה ע"י מערכת ניטור שהוקמה בתחום הקונוס ובסמיכות מיידית לחלקה 28 מושא השומה, רמת החשיפה לרעש לשנת 2022 היא 61.5 Ldn בממוצע. בימים עמוסים דוגמת 05.08.2022 נמדדה רמת רעש של 70.4 Ldn. מסקנות הדוח דומות למסקנות <u>דו"ח ניטור הרעש משנת 2019</u>.

לאור הנתונים לעיל, ובהתבסס על המחקרים שהציג שמאי המשיג, על ביקור במקום, וכן על רעש המטוסים שנשמע גם בסביבת נתוני ההשוואה (אם כי משמעותית חלש יותר) הוועדה סבורה כי בנכס הנדון, שבו רמת החשיפה לרעש המדודה היא 61.5 Ldn ורמת הרעש בהתאם לתמ"א נעה בטווח של 65-70 Ldn, יש להביא בחשבון שיעור הפחתה של 15% ביחס למיקום שכונת ההרחבה שמחוץ לתחום המר"מ.

הוועדה לא מצאה לנכון לחשב הפחתה שונה לשטח החצר, כמו שלא מצאה לנכון לחשב הפחתה שונה במקרה של מרתף. ההפחתה היא על כלל השטח האקוו' של הקרקע.

11.5 <u>תחשיב</u>:

כאמור, הוועדה לא דנה באופן התחשיב של השמאי המחוזי, מאחר שלא היתה לגביו מחלוקת.

<u>חלופה א'</u> – חלקת המגורים בשטח של 2.2 דונם לבינוי של 375 מ"ר או עפ"י תב"ע מאושרת, הנמוך מביניהם:

שווי כפי שנקבע בהחלטת השמאי המחוזי, כולל מע"מ ופיתוח	₪ 6,690,000
מקדם הפחתה למטרד הרעש	0.85
סה"כ שווי כולל מע"מ ופיתוח	₪ **5,687,000**

<u>חלופה ב'</u> – אומדן שווי הזכויות לשטח עיקרי בגודל 24.87 מ"ר:

שווי כפי שנקבע בהחלטת השמאי המחוזי, כולל מע"מ ופיתוח	₪ 220,000
מקדם הפחתה למטרד הרעש	0.85
סה"כ שווי כולל מע"מ ופיתוח	₪ **187,000**

12. החלטה:

בהתאם לכל האמור לעיל, החלטנו לקבל חלקית את ההשגה שבנדון, ולקבוע את שווי זכות הבעלות של הקרקע כריקה ופנויה, למועד קובע 18.04.2021 כדלקמן:

חלופה א': 5,687,000 ₪ (חמישה מיליון שש מאות שמונים ושבעה אלף ₪)

חלופה ב': 187,000 ₪ (מאה שמונים ושבעה אלף ₪)

הערכים כוללים מע"מ וכוללים פיתוח.

על החלטה זו ניתן לעתור לפני בית המשפט לענייניים מינהליים בתוך 45 ימים מהמועד שבו נשלחה ע"י הוועדה.

_____(-)_____	_____(-)_____	_____(-)_____
נתנאל מלכא	עו"ד מיכל כהן	בועז קוט
שמאי מקרקעין	יו"ר הוועדה	שמאי מכריע
ממונה בכיר ועדת השגות		