תאריך : 18.05.2025
מס' בקשה : 493-2025
ערר מס' : עררים מאוחדים פת/0124/9001-9005
מספרנו : 8893-4

לכבוד

ועדת ערר לתכנון ובניה פיצויים והיטלי השבחה מחוז מרכז

לכבוד

העוררים,

מר יצחק פרץ
גב' יפעת פרץ

באמצעות
ב"כ עו"ד גלעד שמעון
דוא"ל: gilad@shimon-law.com

מר גלעד ניר שמאי מקרקעין
דוא"ל: giladnir21@gmail.com

המשיבה,

הוועדה המקומית לתכנון ובניה פתח תקווה

דוא"ל: yarony@ptikva.org.il

באמצעות
ב"כ עו"ד מיכל אגסי
דוא"ל: michala@fsrlaw.co.il

ב"כ עו"ד אדוה זגון
דוא"ל: advaz@fsrlaw.co.il

גב' רחל פרנקו שמאית מקרקעין
דוא"ל: rafranco@walla.com

ג.א.נ.,

חוות דעת בכתב

בחינת תביעת פיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965

עקב אישור תכנית תמ"ל/1076 "רובע סירקין, פתח תקוה"

בהתאם להחלטת כבוד ועדת ערר בתיקים מאוחדים פת/0124/9005–9001

גוש : 6319 חלקה : 76 [בשלמות]

רחוב נווה רעים 3, שכונת בילינסון, פתח תקוה

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

דוד דדון – שמאי מקרקעין, עו"ד (LL.M)

שמאי מכריע ומייעץ לפי חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה – 1965

1. כתב מינוי

בהתאם להודעת מינוי מס' 493-2025 מיום 25.02.2025, התמניתי ע"י יו"ר מועצת שמאי המקרקעין כשמאי מייעץ בהתאם לתיקון 84 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה-1965 לנכס הנדון, לפי בקשת כבוד יו"ר ועדת הערר עו"ד דביר סגלוביץ' ע"פ הוראת סע' 14(ג)(2) לתוספת השלישית לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965.

בהתאם להחלטה שניתנה ביום 11.02.2025, נתבקשתי לחוות את דעתי המקצועית בכתב לנכס מושא הערר, בשאלת "דבר קיומה של הפגיעה הנטענת בקשר לראשי הנזק הנזכרים ושיעורה"[1], וזאת בכפוף להנחיות שניתנו לשמאי המייעץ בהחלטה האמורה.

2. מטרת חוות הדעת

מתן חוות דעת בכתב לוועדת הערר במחלוקת שבין הצדדים, בדבר אומדן ירידת הערך וההשבחה אשר חלה במקרקעין הנטענת ע"י העוררים, כהגדרתה בסעיף 197 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 ובכפוף להנחיות שניתנו לשמאי המייעץ בהחלטה האמורה.

הגורם הנבחן: חלקה מס' 76, לפי התכניות תמ"ל/1076.

מועד קובע לאומדן[2]: מועד הפרסום השני של התכנית תמל/1076 ברשומות – 14.12.2020[3].

3. מועד קיום דיון מקצועי

התקיים דיון מקצועי ביום 27.04.2025, בהסכמת הצדדים באמצעות שיחת וועידה בווידאו (אפליקציית Zoom) להבהרת הטיעונים, העובדות והסוגיות השנויות במחלוקת.

במהלך הדיון המקצועי הוצג לצדדים הפרוטוקול, ולאחר מכן הופץ העתק הפרוטוקול לצדדים.

4. מועד ביקור בנכס ובסביבתו

ביקור בנכס ובסביבתו נערך ביום 23.04.2025 ע"י הח"מ.

הנכס הוצג ע"י שמאי הצדדים, מטעם המשיבה - הגב' רחל פרנקו, מטעם העורר - מר גלעד ניר, והעורר מר יצחק פרץ.

---

[1] **ראשי הנזק הנטענים בקשר לתמל/1076, כמפורט להלן: מפגעי רעש, מפגעי זיהום אוויר ואיכות סביבה, פגיעה בנוף.**

[2] **לפי סעיף 119(ב) לחוק התו"ב "מועד פרסום ההודעה ברשומות יהיה המועד הקובע לענין תביעת פיצויים לפי סעיף 197."**

[3] **תמ"ל/1076 פורסמה בי.פ. 8596 מיום 23.12.2019 ובשנית בי.פ. 9293 מיום 14.12.2020.**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

5. פרטי המקרקעין

כתובת	:	רחוב נווה רעים 3, שכונת בילינסון, פתח תקוה.
גוש	:	6319.
חלקה	:	76 (בשלמות).
שטח חלקה רשום[4]	:	1,482.00 מ"ר.
שטח מגרש נטו[5]	:	1,424.00 מ"ר בהתאם לאתר ה- GIS של הוועדה המקומית לתו"ב ודף מידע תכנוני לחלקה 2003 לפי אתר ה- GIS של הוועדה. לחילופין כ- 1,451 מ"ר לפי הערה על הפקעה סעיפים 5 ו- 7 בשטח של 31 מ"ר, בהתאם לנסח רישום מקרקעין.
זכויות[6]	:	זכויות חכירה.
מהות הנכס	:	חלקה בייעוד מגורים א', עליה מצויים בתי מגורים צמודי קרקע, סככה וגינון.

6. עיקרי המסמכים

6.1 החלטת ועדת הערר לפיצויים והיטל השבחה מחוז מרכז מיום 30.01.2025.

6.2 החלטת ועדת הערר לפיצויים והיטל השבחה מחוז מרכז מיום 11.02.2025.

6.3 שומה מטעם העוררים, נערכה על ידי שמאי המקרקעין מר גלעד ניר.

6.4 שומה מטעם המשיבה, נערכה על ידי שמאית המקרקעין הגב' רחל פרנקו.

6.5 מכתב התייחסות משלים מאת שמאי העוררים לשומת המשיבה.

6.6 כתבי ערר עם נספחים.

6.7 כתבי תשובה לעררים.

6.8 מסמך מדיניות התחדשות עירונית שכ' עמישב.

6.9 מכתב בקשה למינוי מומחים מאת בא כוח העוררים מיום 28.04.2025.

6.10 מכתב תגובה לבקשה למינוי מומחים מאת באי כוח המשיבה מיום 29.04.2025.

6.11 העתק נסח רישום מקרקעין אינטרנטי.

6.12 תעודת היוון בניה, פסק דין בית משפט לענייני משפחה.

6.13 חוות דעת אקוסטית מאת העוררים שנערכה ע"י מר דרור שיש.

6.14 חוות דעת סביבתית מאת העוררים שנערכה ע"י הגב' קארין טננצאפ.

6.15 דף מידע תכנוני.

6.16 חוות דעת מומחה סביבתית ואקוסטית מטעם המשיבה שנערכה ע"י ד"ר אסנת ארנון.

6.17 תוכניות בנין עיר החלות על המקרקעין.

6.18 מסמכי התכנית הפוגעת לכאורה, לרבות תשריט, תקנון, נספחים מנחים ומסמכי בחינת השפעה תחבורתית ונספח סביבתי.

6.19 עסקאות השוואה שהוצגו על ידי הצדדים, קביעות שמאים מכריעים בסביבה הקרובה והחלטות ועדות ערר ובית משפט רלוונטיות.

6.20 ומסמכים נוספים.

---

[4] **בהתאם להעתק נסח רישום מקרקעין לחלקה 76 ומידע העולה מ- govmap.**

[5] **אין בהחלטה זו כל קביעה לגבי שטח המגרש נטו.**

[6] **פירוט נוסף לגבי הזכויות והסתייגויות בעניין זה ראה בפרק המשפטי.**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

7. מועד קובע

מועד קובע, יום תחילת התכנית.

סעיף 119 (ב) לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965 " *מועד פרסום ההודעה ברשומות יהיה המועד הקובע לעניין תביעת פיצויים לפי סעיף 197* ".

המועד הקובע לבחינת ירידת הערך [שווי מצב קודם ושווי מצב חדש], כדלהלן:

הגורם הפוגע	מועד פרסום אישור התוכנית/מועד קובע[7]
תכניות תמ"ל/1076	14.12.2020

8. תיאור הנכס והסביבה

לטענות הצדדים, אין מחלוקת לגבי המצב הפיזי של הנכס.

8.1 תיאור סביבת הנכס

מיקום הנכס

הנכס נשוא חוות הדעת מצוי ברחוב נווה רעים 3, שכונת בילינסון, פתח תקוה.

תיאור הסביבה[8]

הנכס ממוקם מעברו הצפוני של רח' הרב עובדיה יוסף (כביש מס' 4713), אשר מוצאו במערב בעיר פתח תקווה מצומת סירקין, ובסיומו במזרח מתחבר לרחוב האילנות בכפר סירקין.

שכונת בילינסון ממוקמת בצידה המזרחי של העיר פתח-תקוה, בסמוך לכביש פ"ת-לוד-ירושלים.

מקור שם השכונה ע"ש ד"ר משה בילינסון.

שכונת בילינסון נוסדה בשנת 1938.

השכונה הוקמה בעזרת קרן בילינסון, שהייתה משותפת לסוכנות היהודית ול"ניר"- בשביל פועלי המושבות.

78 בתי-דירות נבנו לפי מתכונת אחת, בטור ארוך.

כל משתכן קיבל חלקת אדמה של דונם וחצי ובית קטן בן שני חדרים, מטבח ומרפסת.

גבולות סביבת הנכס

מצפון וממערב - שטחי מחנה סירקין המתפנה על גביו מוקמות שכונות מגורים, מסחר, מבני ציבור וכד'.

ממזרח ומדרום - כפר סירקין וכביש עוקף עמישב המוצע בתכנית תמל/1076.

תיאור סביבת הנכס

שכונת הנכס הנדון מהווה שכונה מבוקשת למגורים, הכוללת בניה צמודת קרקע, ותיקה לצד חדשה בגובה שכיח של עד 2 קומות וגג.

הנכס מושא ההחלטה ממוקם בחלק הדרומי-מערבי של השכונה, בסמוך לדרך הראשית של רחוב הרב עובדיה יוסף (כביש מס' 4713).

רחוב נווה רעים הינו אחד מצירי הכניסה לשכונה מרחוב הרב עובדיה יוסף הראשי.

---

[7] **תמ"ל/1076 פורסמה בי.פ. 8596 מיום 23.12.2019 ובשנית בי.פ. 9293 מיום 14.12.2020.**

[8] **הנתונים מאתר מוזיאון ראשונים לתולדות פתח תקווה.**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מושא ההחלטה ממוקם בחלק הדרומי של הרחוב ובקרבה לפינת רחוב הרב עובדיה יוסף, בפאה המערבית של הרחוב.

פיתוח: בסביבה קיים פיתוח עירוני מלא [פיתוח: כבישים, מדרכות, חשמל, תאורה, מים, ניקוז, תיעול].

נגישות לנכס: מהרחוב הסמוך ממזרח.

8.2 תיאור המגרש

גוש	:	6319.
חלקות	:	76 (בשלמות).
שטח חלקה רשום[9]	:	1,482.00 מ"ר.
שטח מגרש נטו	:	1,424.00 מ"ר בהתאם לאתר ה- GIS של הוועדה המקומית לתו"ב ודף מידע תכנוני לחלקה 2003 לפי אתר ה- GIS של הוועדה. לחילופין כ- 1,451 מ"ר לפי הערה על הפקעה סעיפים 5 ו- 7 בשטח של 31 מ"ר, בהתאם נסח רישום מקרקעין.
צורת המגרש	:	אי-רגולרי דמוי טרפז עם פינה דרום-מזרחית מעוגלת ומידותיו: אורך חזית מזרחית לרחוב כ- 31 מ'. עומק (ממזרח למערב) כ-46 מ'.
טופוגרפיה	:	פני הקרקע הטבעיים מישוריים.
בינוי	:	מגרש מגורים עליו בנויים מבני מגורים ותיקים וסככות.

8.3 תיאור הנכס

הנכס

מושא חוות הדעת מהווה זכויות חכירה בחלקה הנדונה בשטח של 1,482 מ"ר רשום, כאשר עיקר שטחה מהווה מגרש מגורים בשטח נטו של כ- 1,424 מ"ר לפי מידע מהוועדה המקומית או לחילופין כ- 1,451 מ"ר לפי הערה על הפקעה בנסח הרישום.

לפי היתרי בניה שאותרו בתיק הבניין ובהתאמה לגישת המשיבה, ניכר כי ברישוי מותרים 2 בתי מגורים חד קומתיים על המגרש.

בפועל ניכר כי על המגרש בנויים 2 מבני מגורים, אחד חד קומתי והשני דו-קומתי וכן מבנה נוסף בחלק המערבי של המגרש.

סוג בניה:

2 המבנים הבנויים על החלקה כאמור בנויים בבנייה קונבנציונאלית, מבנים הבנויים משלד בטון וקירות חוץ מבלוקים בחיפוי טייח וגג רעפים משופע.

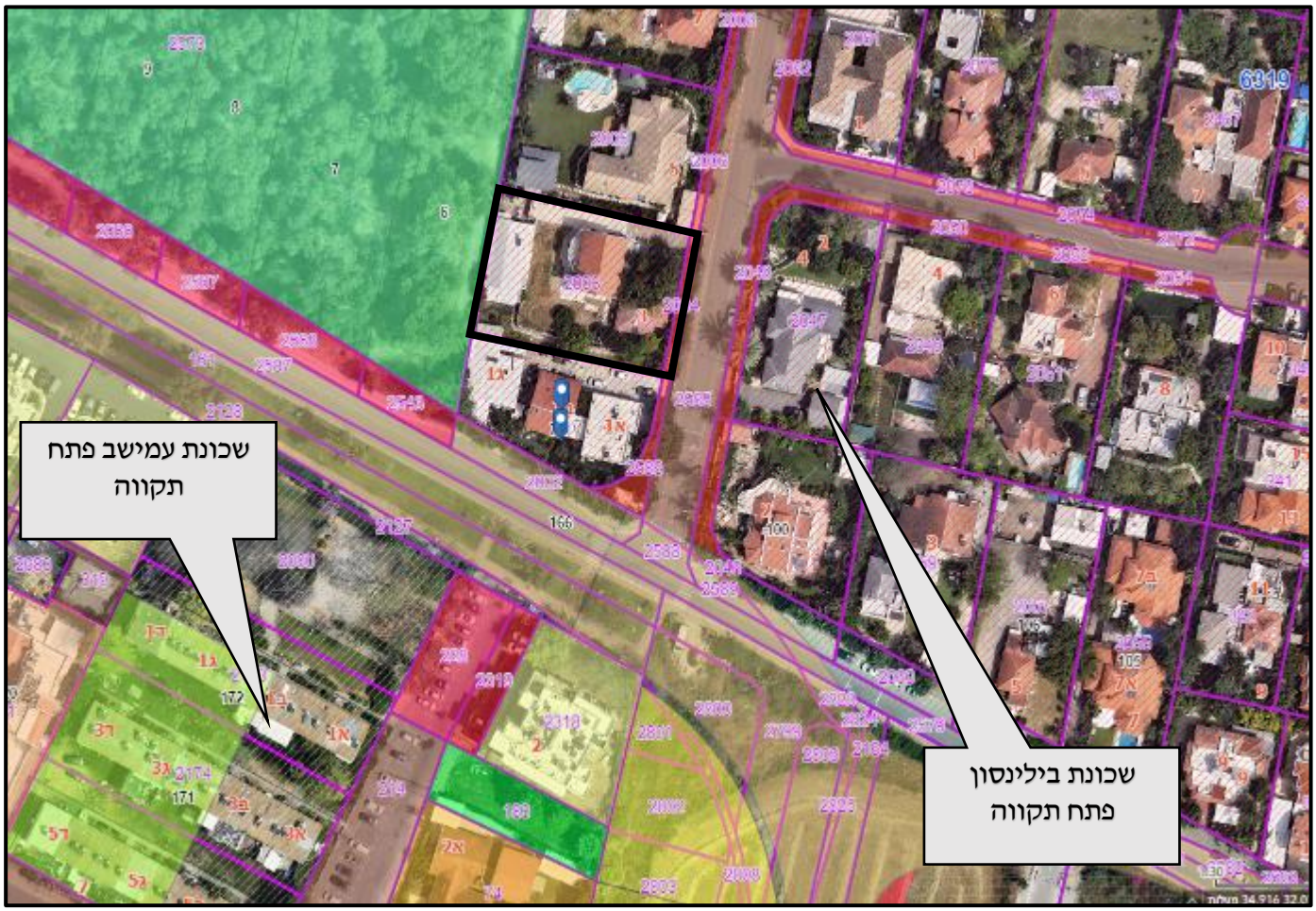
מצב פיזי ותחזוקתי:

המבנים במצב פיזי ותחזוקתי טוב התואם לגילם הכרונולוגי.

[9] בהתאם להעתק נסח רישום מקרקעין לחלקה ומידע העולה מ- govmap.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תצ"א של החלקה וסביבתה מאתר ה– GIS של הוועדה המקומית פתח תקווה (מתוחם בשחור) עם ייעודי קרקע



רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תצ"א של החלקה וסביבתה מאתר GOVMAP על רקע תשריט תכנית תמל/1076



תמונת חזית החלקה (מבט מצפון–מזרח)



רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02–6569085 | פקס' 02–5853464 | נייד 052–5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

9. מצב משפטי (בהתאם לשומות הצדדים)

לטענות הצדדים, אין מחלוקת לגבי המצב המשפטי.

9.1 נסח רישום מקרקעין

בהתאם למידע העולה מהעתק נסח רישום מקרקעין אינטרנטי מס' 324507 שהועבר לידי מהצדדים, מיום 04.12.2022, המהווה העתק רישום מפנקס הזכויות, המתנהל בלשכת רישום מקרקעין פתח תקווה, עולים הפרטים כדלהלן:

גוש	:	6319.
חלקה	:	76.
שטח חלקה	:	1,482.00 מ"ר.
בעלויות	:	קרן קיימת לישראל בשלמות.
חכירה	:	שכונת הפועלים ע"ש משה בלינסון אגודה שיתופית בע"מ בשלמות. תאריך סיום החכירה: 31.03.2037.
חכירת משנה	:	פלח דוד והדס על החוכר הראשי עד 31.03.2037.
הערות	:	הערה על צו ניהול ע"י כונס נכסים על חוכרי המשנה. הערת אזהרה לפי סעיף 126 לטובת פרץ יצחק ויפעת. הערת אזהרה לפי סעיף 126 לטובת בנק דיסקונט על שם פרץ יצחק ויפעת. הערה על אי התאמה תקנה 29 לטובת הוועדה המקומית (אי התאמה להיתר). הערה על הפקעה סעיפים 5 ו- 7 לטובת הועדה המקומית לתכנון ולבניה פתח-תקוה (ראה ילקוט פרסומים מס' 2889 התשמ"ג עמוד 307 בשטח של 31 מ"ר).

9.2 תעודת היוון בניה צמודת קרקע מיום 11.08.2008

זכות החכירה בגין יח"ד אחת בשטח מבונה של 160 מ"ר בגו"ח 6319/76 הינה מהוונת עד לתאריך 31.03.2036.

9.3 פסק דין בית משפט לענייני משפחה מיום 11.08.2008

ע"פ פסיקתא של בית המשפט לענייני משפחה בכפר סבא מיום 11.12.2008, אושר הסכם המכר שנחתם בין כונסי הנכסים לבין ה"ה יצחק ויפעת פרץ, לפיו נמכר הנכס לקונים, בנווה רעים 3, גו"ח 6319/76 תמורת 3,080,000 ₪.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>הערות הח"מ למצב המשפטי</u>

חוות דעת זו אינה מהווה חוות דעת משפטית.

יודגש כי חוות דעת זו אינה בוחנת את זכויותיהם החוזיות ו/או הקנייניות של העוררים במקרקעין.

הבחינה הינה בחינה כלכלית לשינויים במישור התכנוני בלבד.

חוות דעת זו הינה ביחס להנחיות המשפטיות כפי שכתבו בהחלטת ועדת הערר.

חלק היחסי להגדרת זכויות הנישום ומהות הזכויות האמור בחוות דעת זו הינו בהתאם להגדרת העוררים והמשיבה בחוות דעתם ובהתאם להחלטת ועדת ערר, הגדרה זו הינה עניין משפטי וככל שהעוררים/המשיבה חולקים על כך עומדת בפניהם האפשרות לציין זאת בפני ועדת הערר.

נתבקשתי לאומדן גובה ירידת הערך בלבד ביחס למקרקעין ולא לשאלות המשפטיות בכל עניין.

למען הסר ספק, אין באמור בחוות דעת זו לקבוע את הזכויות הקנייניות ו/או החוזיות במקרקעין.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

10.מצב תכנוני ורישוי

לטענות הצדדים, אין מחלוקת לגבי המצב התכנוני והרישוי.

בהתאם למידע שנמסר על ידי הצדדים, על הנכס חלים נתוני התכנון והרישוי הרלוונטיים[10], כדלהלן:

תכנוני – מצב קודם

תכנית פת/1254 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 2889 מיום 03.02.1983.

תשריט התכנית:

ניכר כי התכנית מסמנת את חלק הארי של החלקה בייעוד "אזור מגורים א' מיוחד" וכמו כן מסומנות הפרשות מחזית החלקה להרחבת רחובות נווה רעים בייעוד דרך חדשה.

ניכר כי חלקה 76 מהווה את ייעודי הקרקע כשטח ברוטו טרם הפקעה[11].

הוראות התכנית:

זכויות הבניה בייעוד "מגורים א' מיוחד" הינן:

שטח מינ' - 750 מ"ר.

זכויות בניה - 30% שטח בניה בקומה.

מס' קומות - 2 קומות.

- סה"כ שטח בניה 30%.

מס' יח"ד - 2 יח"ד למגרש ובבניין אחד.

קווי בניין - קדמי - לרח' נווה רעים- 7 מ' לרח' הרב עובדיה יוסף - 5 מ', צדדי – 4 מ', אחורי – 6 מ'.

תכנית פת/2000/2 פורסמה למתן תוקף בי.פ 3478 מיום 06.09.1987.

מטרת התכנית הינה לקבוע שטחי בניה למרתפים באזורי הבניה, בתחום מרחב התכנון המקומי פתח תקווה.

הוראות - הוועדה המקומית רשאית להתיר בניית מרתף לשימושים הבאים:

בבתי מגורים חד או דו משפחתיים או טורי צמודי קרקע, תותר בנית מרתף לשימושים של מקלט, חדרי מכונות והסקה, חניה פרטית, חדרי משחקים או פינות תחביב למשפחה.

שטח המרתף לא יעלה על 50 מ"ר.

חניה - תותר חנייה תת קרקעית בקו בניין 0 בהסכמת השכן.

[10] יודגש כי פירוט התכניות, לפי שומות הצדדים.

[11] יודגש כי זה לפי תצלום אוויר בלבד וללא מפת מדידה מפורטת, שלא הוצגה בפני במקרה הנדון.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תכנית פת/2000</u> פורסמה למתן תוקף בי.פ 4004 מיום 14.05.1992.
סעיף 1.4.4 לתכנית, נקבע כי תכנית פת/1254 נשארות בתוקף כל עוד לא סותרות הוראות תכנית זו.

ייעוד - צפיפות מגורים נמוכה.

<u>הוראות לגבי ייעוד אזור מגורים א' מיוחד:</u>

שטח מגרש מינ' - 500 מ"ר.

אורך חזית מינ' - 18 מ'.

היקף בינוי - 25% X 2 קומות + 10% עליית גג + 50 מ"ר מרתף.
סה"כ 60% + 50 מ"ר מרתף ליחידה.

בניין עזר - 9 מ"ר ליח"ד בבניה צמודת קרקע.

מס' קומות - 2 קומות+ עליית גג+ מרתף.

צפיפות - 2 יח"ד לדונם נטו.

קווי בניין - קדמי – כפי שסומנו בתכנית מתאר או תכנית בניין עיר קיימת, צדדי – 3 מ', אחורי – 6 מ'.

<u>תכנית פת/מק/2000/ד</u> פורסמה למתן תוקף בי.פ 4490 מיום 11.02.1997.
תכנית זו באה לקבוע שינויים בהוראות הבניה.

גובה בניין - גובה בניין מקסימלי באזור מגורים א' ואי מיוחד:
גג שטוח – 6.5 מ'.
גג רעפים – 9.0 מ' (גובה הבניין נמדד ממפלס הכניסה עד שיא גג רעפים).

פרגולות - בבתים ובדירות צמודי קרקע תותר הקמת פרגולה עד 2/3 מקו הבניין האחורי ועד מחצית מקו הבניין הצדדי. בחזית תותר פרגולות וגגוני כניסה עד למחצית מקו הבניין הקדמי.

העברת בינוי - באזורי מגורים א' ואי מיוחד תותר העברת אחוזי בניה עיקריים מקומה לקומה, בכפוף למס' תנאים, ביניהם, לא תותר הגדלת שטחי הבניה, אין חריגה מקו בניין, אין חריגה מגובה ועוד.

תכסית קרקע - 45% (עיקרי ושירות).

קווי בניין למרתף- במגורים א' ואי מיוחד, קו הבניין של המרתף יהיה לפי קונטור הבניין או לפי קווי הבניין עפ"י התכנית החלה על המגרש, לפי הגדול שביניהם.

מספר מבנים - באזורי מגורים א' ואי מיוחד, וכן במגרשים באזורי מגורים אחרים המוקמים בהם בנינים צמודי קרקע עד 2 קומות ועליית גג, תותר הקמת מספר מבנים על חלקה אחת בתנאים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תכנית פת/2000/א פורסמה למתן תוקף בי.פ 4745 מיום 28.04.1999.

מטרת התכנית קביעת היקף שטחי שירות במגורים צמודי קרקע ושינויים בהוראות הבניה ביחס לחדרים על הגג וביחס למרתפים.

מחסן - מחסן כמבנה נפרד מהמבנה הראשי - נותר ללא שינוי מהוראות תכנית פת/2000.
במידה ויבנה מרתף מתחת להיטל כל קומת הקרקע של המבנה, לא תותר בניית מחסן כמבנה נפרד.
מחסן כחלק מהמבנה הראשי - תותר הקמת מחסן בשטח של עד 12 מ"ר כחלק מהמבנה הראשי ללא חריגה מקווי הבניין.

חניה מקורה - תותר הקמת חניה מקורה בשתי חלופות:

א. חלופה 1 – חניה עילית: מקום בו מותר לבנות חניה מקורה לרכב אחד, ניתן יהיה להוסיף חניה מקורה נוספת בכפוף למס' תנאים (רוחב הרחוב פחות מ- 28 מ', גודל חניה לא יעלה על 15 מ"ר וגודל שתי החניות עד 30 מ"ר, כניסה אחת לשתי החניות).

ב. חלופה 2 – חניה תת קרקעית: חניה תת קרקעית תותר בשטח של עד 36 מ"ר לשני כלי רכב. מרתף הממוקם בתחום המרווח הצדדי ו/או האחורי – לא יבלוט שום חלק מהמרתף מעל מפלס הקרקע הסופיים.

מרתפים - תותר בניית שטח מרתף אשר ישתרע מתחת לכל שטח קונטור הבניין בקומת הכניסה ויהווה שטח בנייה עיקרי. מפלס קומת הכניסה לא יעלה על 1.2 מ' מפני הקרקע ופני תקרת המרתף הבולט מקו היטל קומת הקרקע לא יחרוג מעל 45 ס"מ מפני הקרקע הסופיים.

תכנית פת/מק/2000/ד1 פורסמה למתן תוקף בי.פ 4926 מיום 12.10.2000.

התכנית מתירה בבתים משותפים בניית פרגולה עד מעקה הגג.

התוכנית מתירה באזורי מגורים צמודי קרקע (בתי מגורים בגובה של עד 2 קומות ועליית גג בצפיפות של עד 4 יח"ד לדונם נטו) הקמת בריכות שחיה, בקווי בניין צדדי ואחורי "0".

תכנית פת/מק/2000/ד2 פורסמה למתן תוקף בי.פ 5019 מיום 17.09.2001.

מטרת התכנית הינה שינוי קו בניין לחזית עבור מוסך באזור מגורים צמוד קרקע מ- 1 מ' ל- 0 מ'.

הוראות בניה - באזור מגורים א' ו- א' מיוחד יותר קו בניין "0" למוסך לחזית הרחוב, בתנאי ששער החניה לא יפתח לכיוון המדרכה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תכנית תמ"מ/21/3 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 5236 מיום 12.11.2003.

מטרת התכנית:

1. יצירת התנאים הנאותים מבחינת מגורים, תעסוקה ותשתיות לקליטת תוספת האוכלוסייה במחוז עד לשנת היעד של התכנית שבה תגיע אוכלוסיית מדינת ישראל ל- 8 מיליון תושבים (להלן: שנת היעד).
2. יצירת התנאים הנאותים שיאפשרו תמורות במבנה התעסוקה ואת קליטתם של המועסקים החדשים במחוז עד לשנת היעד של התכנית.
3. שיפור רווחת התושבים במגורים, בתעסוקה, בתחבורה, בדגש על התחבורה הציבורית, באפשרויות לפנאי ונופש ובנגישות למגוון שירותים ציבוריים ואישיים.
4. שמירה על רצף של שטחים פתוחים גדולים בכלל, ועל עתודות קרקע לעיבוד חקלאי בפרט, אף מעבר לשנת יעד התכנית על ידי הגדלת צפיפויות באזורים בנויים והרחבת הבניה צמודת הדופן.

תשריט התכנית:

מעיון בתשריט התכנית, ניכר כי הנכס בסביבת ייעוד אזור פיתוח עירוני, כאשר לצידו קיים ייעוד אזור פיתוח כפרי בתחום כפר סירקין והשטחים הפתוחים הקרובים אליו מדרום-מזרח.

הוראות התכנית:

באזור לפיתוח עירוני ניתן לקבוע בתכנית מתאר לשטחה של רשות מקומית ייעוד קרקע ובין השאר למטרות מגורים, תעשייה, מלאכה, תעסוקה ומסחר, נופש, פנאי ותיירות, שטחים פתוחים, חינוך ועוד.

באזור פיתוח כפרי יותרו שימושים לפי תכנית מתאר מקומית או מפורטת הכוללת: מגורים, מבני משק חקלאי, מבני ציבור, מתקני ספורט, דרכים, מבנים ומתקנים לנופש ואירועים, נופש פנאי ותיירות, מבני מסחר, תעשייה ומלאכה ועוד.

בתכנית מתאר מקומית ייקבעו ייעדי האוכלוסייה, השטח המיועד למגורים ואופי בינוי באזור פיתוח כפרי, תוך מניעת גלישה לשטחים חקלאיים ושמירה על האופי הכפרי של היישובים בהתאם לעקרונות תכנית זו.

הרחבת יישובים למטרת מגורים ולשימושים המותרים, תותר רק בתוך אזור פיתוח כפרי, כפי שהוגדר בתכנית, תוך מתן משקל לצורך לשמור על משאב הקרקע.

תותר אף הרחבת אזור פיתוח כפרי, תוך שהרחבה זאת תהיה בתחום אזור חקלאי/נוף כפרי פתוח, תוך כך שההרחבה מהווה המשך רצוף וצמוד דופן.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תכנית תמ"א/35 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 5474 מיום 27.12.2005.

תשריט התכנית:

מעיון בתשריט ניכר כי המקרקעין בתחום "מרקם עירוני".

יתרה מכך ניכר כי כל האזורים הסמוכים לנכס הנדון ממערב, מדרום וממזרח לרבות כפר סירקין בייעוד "מרקם עירוני".

דברי ההסבר:

מרקם העירוני אליו יכוון עיקר הפיתוח של שימושי הקרקע, ומראש או במקביל יובטחו התשתיות הדרושות במיוחד תחבורה ציבורית והסעת המונים.

הפיתוח יהיה ברובו עירוני קומפקטי, מושתת על יתרונות לגודל תוך הבטחת שטחים פתוחים עירוניים ובינעירוניים ושמירה על שטחים ומסדרונות המיועדים לתשתית לטווח ארוך.

עוד נקבע כי התמ"א אינה קובעת את מיקומם המדויק של השטחים בתוך המרקם אלא מותירה זאת לתכניות מחוזיות ומקומיות, עם זאת יש בהגדרת סוג המרקם באזור תכנון מסוים משום קביעה של כללים מחייבים לתכנון ולפיתוח עתידי.

מרקמים עירוניים "נדיבים" יחסית בהיצע הקרקעי מחזקים את סיכויי תמ"א 35 לעמוד ביעד המרכזי של יצירת מלאי תכנוני התואם את הביקושים החזויים בטווח התכנון.

תכנית פת/מק/2000/ד3 פורסמה למתן תוקף בי.פ 6253 מיום 23.06.2011.

מטרת התכנית הינה קביעת גובה מקסימלי למבנים צמודי קרקע ביעוד אזור מגורים א' וקווי בניין באזור זה.

במבנה בעל גג שטוח:

גובה רצפת קומת הגג תהיה עד 7 מ' ממפלס 0.00.

גובה המעקה מעל הקומה השנייה יהיה עד 8.1 מ' ממפלס 0.00.

מרחק הנסיגה מהמעקה עד לחדרי עליית הגג יהיה מינימום 1.80 מ'.

גובה נטו לחדרי עליית הגג יהיה 2.5 מ'.

במבנה בעל גג עם שיפוע לצדדים:

גובה הקיר בחזית הצד יהיה עד 8.1 מ' ממפלס 0.00 ושיפוע גג של 30-35 מעלות.

קו בניין צדדי מינימלי 3.00 מ'.

גובה נטו לחדרי עליית הגג יהיה מינימום 2.5 מ'.

תכנית תמ"א/1/35 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 7299 מיום 07.07.2016.

תשריט התכנית:

מעיון בתשריט ניכר כי המקרקעין וסביבתו הקרובה כולל השטחים מדרום וממזרח בתחום "מרקם עירוני".

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 6569085–02 | **פקס'** 5853464–02 | **נייד** 5573232–052 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תכנוני – מצב חדש

תכנית תמ"ל/1076 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 8596 מיום 23.12.2019 ובשנית בי.פ. 9293 מיום 14.12.2020.

מטרת התכנית:

התווית מסגרת תכנונית להקמת רובע עירוני תוסס ומגוון מבחינה חברתית, תרבותית ודמוגרפית, הכולל כ-8,500 יח"ד (כולל 600 יחידות דיור מוגן ולא כולל דיוריות) וכ- 300,000 מ"ר מרבי לשטחי מסחר ותעסוקה.

קביעת מגרשים למגורים, מגורים מסחר ותעסוקה, דיור מיוחד, מסחר ותעסוקה, מבנים ומוסדות ציבור, שטחים פתוחים, שטחים ציבוריים פתוחים, כיכר עירונית, פארק/גן ציבורי, ספורט ונופש, דרך מוצעת, דרך ו/או טיפול נופי, מרכז תחבורה, מתקנים הנדסיים.

עיקרי הוראות התכנית:

1. קביעת הנחיות והוראות לבניית שכונת מגורים הכוללת כ-8,500 יח"ד וכ- 300,000 מ"ר למסחר ותעסוקה.
2. קביעת הנחיות לבנית שכונה ירוקה.
3. קביעת הנחיות והוראות למבנים ולמוסדות ציבור.
4. קביעת הנחיות והוראות למרחב הציבורי הפתוח, דרכים, שטחי פארק ורצועת נחל.
5. קביעת הוראות בינוי בשטחים המיועדים לבנייה: קביעת שימושים מותרים, הנחיות, זכויות ומגבלות בנייה לרבות קווי בניין ומספר קומות.
6. התווית מערך דרכים להולכי רגל, רוכבי אופניים וכלי רכב ממונעים ותחבורה ציבורית.
7. קביעת הנחיות לעיצוב אדריכלי.
8. קביעת הוראות לתיעוד, שימור ותחזוקה למתחם היסטורי ומבנים שהוגדרו לשימור.
9. קביעת הוראות לשמירה וטיפוח עצים וערכי טבע.
10. קביעת הנחיות למזעור השפעות שליליות על הסביבה.
11. קביעת הוראות להקמת תשתיות.
12. קביעת תנאים למתן היתר בנייה.
13. קביעת זיקות הנאה למעבר הולכי רגל ורוכבי אופניים במגרשים לבינוי.
14. קביעת הוראות להיקף ושטח יחידות דיור קטנות נדרשות וכן מנגנון להקמת דיוריות.
15. קביעת הוראות למערכת ניהול מי נגר, ניקוז, ביוב ומים.
16. מינוי "צוות מלווה", הרכבו, תפקידו וסמכויותיו.

תשריט התכנית:

מעיון בתשריט, ניכר כי רחוב הרב עובדיה יוסף אשר בקרבה מדרום (כביש מס' 4713), מהווה ברובו דרך קיימת ועל כן נותר בעיקר רוחבו המקורי, כאשר חלקו האחר מורחב לסביבות כ- 30 מ' רוחב ממוצע.

עם זאת, מוצעת התפצלות הדרך לכיוון דרום למחלף עמישב בכביש מס' 471, דרך כביש חדש שרוחבו כ- 23 מ' "כביש עוקף עמישב".

פיצול הדרך החדשה מוצע במרחק יחסית מהמקרקעין הנדונים.

יצוין כי בתכנית הנדונה נקבע ייעודו של שטח נרחב צמוד דופן למקרקעין הנדונים, כשטח פתוח עם חורשה לשימור, תא שטח 658, שאכן שטחו לפי מדידה גראפית מתשריט התכנית על גבי GOVMAP כ- 66 דונם.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

לפי תקנון התכנית שימושים בשטחים פתוחים, כדלהלן:

חורשת אקליפטוסים (תא שטח 658):

א. נטיעות , גינון.

ב. שבילי הליכה ושבילי אופניים.

ג. מתקנים נדרשים לשהייה ופעילות בפארק ומצללות.

ד. גישה לרכב תחזוקה וחירום.

ה. מתקנים לניהול מי נגר.

ו. שירותים ציבוריים.

ז. מחסן לצורכי תחזוקה.

ח. פנאי, מסחר ושימושים ציבוריים במבנים לשימור.

הוראות פיתוח לפי סעיף 6.6 ז' בתקנון:

1. לעת התכנון לביצוע של עוקף עמישב תבוצע בדיקה אקוסטית חוזרת אשר תיקח בחשבון את חתך הכביש המעודכן ומצב סטטוטורי מעודכן בכל הקשור לשימושים בקרבת הכביש אשר מושפעים מהכביש. בדיקה זו תקבע את נחיצותו של מתרס אקוסטי ואת מאפייניו המדויקים.

כמו כן, בדיקה זו תקבע את הצורך במיגון דירתי.

2. התכנון המפורט של המתרס האקוסטי והמיגון הדירתי יאושרו ע"י הגורם הסביבתי המוסמך ברשות המקומית. תכנון המתרס יכלול נספח פיתוח נופי של שני צדדיו של המתרס.

הוראות איכות סביבה לפי סעיף 6.9 אקוסטיקה:

לאחר סלילת כביש עוקף עמישב, תיערך בחינה אקוסטית שתבחן את הפגיעה בבתים הקיימים מדרום לו וברחוב עובדיה יוסף, ובהתאם לממצאיה יבוצעו הפתרונות הנדרשים.

הוראות מימוש התכנית לפי סעיף 7.2 איכות סביבה:

המגורים יבוצעו בד בבד עם ביצוע מערכות התשתית הנדרשות לצורך ההרחבה המוצעת בתכנית זו, לרבות תשתיות תחבורה, מוסדות ציבור והשטחים הציבוריים הפתוחים הנדרשים לפי העניין.

יוקם צוות מלווה לתכנית.

הצוות יאשר מסמך כולל לשטח התכנית, שבו תקבע שלביות ביצוע למימוש הוראות התכנית שתבטיח מתן מענה לצרכים הנובעים מהיקף יחידות הדיור בכל שלב וזאת בין היתר ביחס לנושאים הבאים:

- בחינת הצורך במיגונים אקוסטיים למבנים קיימים כתוצאה מהקמת עוקף עמישב והקמתם בד בבד עם הכביש במידת הצורך.

<u>מסמך סביבתי עוקף עמישב:</u>

בהתאם למסמך "מתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים", מאי 2011 (בהמשך "המתודולוגיה"), המהווה עדכון של הנחיות הועדה הבין - משרדית לקביעת קריטריונים לרעש מכבישים מ- 2/99 (להלן "ההנחיות"), יש לנקוט באמצעים אקוסטיים להפחתת רעש מדרך חדשה או קיימת בה מתוכנן שינוי פיזי במסגרת הליך סטטוטורי, כאשר מפלס הרעש החזוי ב- 1 מ' מחוץ למבנה גבוה מהקריטריון של L_{eq} = 64 dB(A) למבנים המוגדרים כמבנה ב' (מגורים).

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

עפ"י "המתודולוגיה", במידה ולא ניתן לעמוד בקריטריונים המפורטים לעיל מחוץ לבניין, נדרש לבצע מיגון אקוסטי הניתן לבצוע בעלות סבירה על- ידי קירות/סוללות אקוסטיים או לנקוט באמצעים אקוסטיים במסגרת טיפול במעטפת הבניין (מיגון דירתי) בהתאם לתוצאות חישובי הרעש ושיעור החריגה מהקריטריון, כדלהלן:

רמה א': חריגה של 0 – 2 dB(A) – התקנת מזגן.

רמה ב': חריגה של 2 – 5 dB(A) – החלפת חלונות/דלתות הזזה בחלונות/דלתות ציריים והתקנת מזגן.

רמה ג': חריגה מעל 5 dB(A) – נקיטת אמצעים אקוסטיים כדי שמפלס הרעש בתוך חדר יהיה 40 dB(A) בשעת השיא כאשר החלונות סגורים.

<u>מדידות רעש במצב קיים:</u>

המדידות בוצעו על מנת לאפיין ולתעד את מצב הרעש הקיים בעת עריכת המדידה טרם אישור התכנית.



ניכר כי בנקודה מס' 1M מפלס הרעש הנמדד המשוקלל הינו 62.0 Leq.

<u>מסקנות:</u>

נקודה M1 – מפלס הרעש מתנועה בכביש 4713 בשעת שיא גבולי, אך נמוך מקריטריון 64 dB(A) לרעש מכבישים. יצוין כי מפלס הרעש הנמדד בנקודת המדידה בעקבות המיקום שלה (בקרבה לכביש) רלוונטית גם לקומות העליונות של בניין המגורים בן 5 קומות הסמוך **ולבתים צמוד קרקע לאורך הכביש**.

<u>בעמוד 67 למסמך מפורטות נתוני התנועה לחיזוי רעש מכבישים:</u>

לצורך בצוע החישובים האקוסטיים של מפלסי הרעש המרביים האפשריים הצפויים מכבישים במצב הצפוי בשנת היעד 2030 נעשה שימוש בנפחי התנועה המרביים החזויים ברמת שירות C עפ"י תחזית שהתקבלה מיועץ התנועה של הפרויקט (ש. קרני מערכות תנועה ותחבורה בע"מ) בדצמבר 2018.

<u>בעמוד 69 למסמך מפורטות תוצאות חיזוי רעש מכבישים:</u>

תוצאות חיזוי מפלסי הרעש על פי מודל TNM ביחידות Leq, dB(A) עבור קולטי הרעש המתייחסים לקומה העליונה של המבנים ללא מיגון אקוסטי ושיעור הפחתה/עליית הרעש הצפויה בעקבות בצוע פרויקט (עבור קולטים החשופים כיום לרעש מכבישים) כביש עוקף עמישב מוצגים בטבלה להלן.

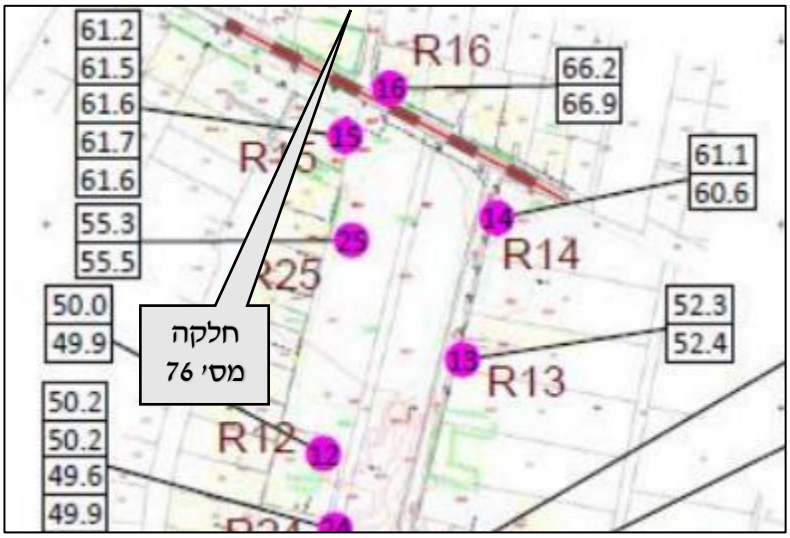
קולט רלוונטי להבנתי הינו **בעיקר קולט R16.**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

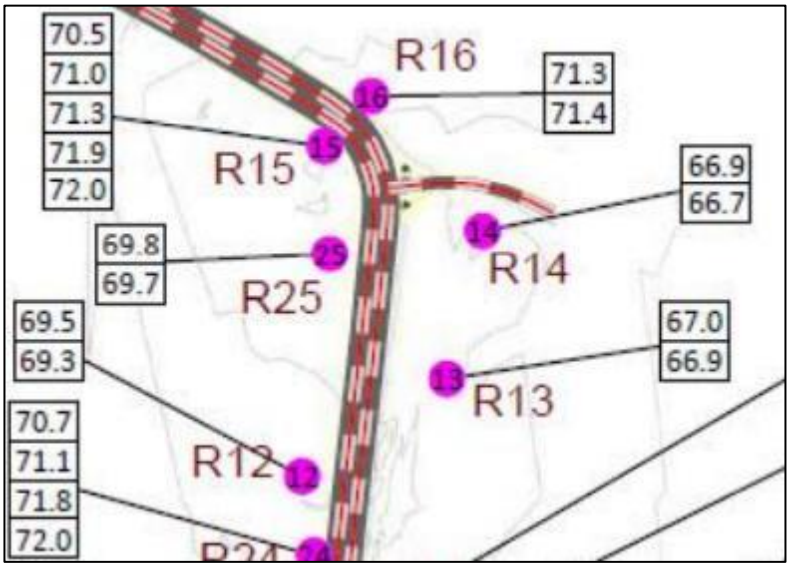
טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

טבלה 12 - כביש עוקף עמישב - מפלסי רעש החזויים בקולטים ללא מיגון אקוסטי						
קולט	שכונה	יעוד	קומה	מפלס רעש חזוי ללא פרויקט, dB(A)	מפלס רעש חזוי עם פרויקט, dB(A)	תוספת/הפחתת רעש בעקבות הפרויקט, dB(A)
R14	כפר סירקין	מגורים צמ' קרקע עתידיים	2	61.1	66.9	+5.8
R16	הדר גנים-עמישב פ"ת	מגורים צמ' קרקע קיימים	2	66.2	71.3	+5.1

לפי איור 38 (מצב חזוי ללא מימוש התכנית):



לפי איור 39 (מצב חזוי לאחר מימוש התכנית אך ללא מיגון אקוסטי):



ניכר כי קיימת עלייה במפלס הרעש בסביבה (קולטנים 14 ו- 16), ברם הנ"ל ניכר כי תחת הנחה שללא מיגון אקוסטי.

<u>כמו כן יודגש כי עלייה זו הינה להבנתי בהשוואת הכביש הקיים במצב הקיים בפועל ולא מצב סטטוטורי קודם, שמהווה רוחב כביש גדול יותר.</u>

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>מסקנות מתוצאות חיזוי רעש מכבישים ללא מיגון אקוסטי:</u>

<u>מבני מגורים בעמישב – הדר גנים הסמוכים לכביש 4713 (קולטים R15,R16)</u>

מפלס הרעש הצפוי במצב מימוש הפרויקט גבוה מקריטריון 64 dB(A) בשיעור עד – 7.3 dB(A) (16R) כאשר צפויה עלייה נכרת ברעש בשיעור של עד 9.3 dB(A) (15R) בעקבות הפרויקט.

לאור זאת נדרש למבנים הנ"ל מיגון אקוסטי להפחתת הרעש.

יצוין הפתרון של קיר אקוסטי לא יהיה יעיל עבור קומות הגבוהות של המבנה הרב קומתי ולכן נדרש פתרון משולב הכולל מיגון דירתי לקומות הגבוהות.

<u>מבנים ומגרשים המיועדים למגורים צמוד קרקע בכפר סירקין (קולטים R6,7,11,13,14):</u>

בקולטים אלו צפויה חריגה מקריטריון A(dB 64) בשיעור עד 5.8 dB(A) (11R) בהתאם למיקום ומרחק מהכביש. לכן נדרש מיגון אקוסטי להפחתת הרעש ברמה של כ- 6 dB(A) פחות.

<u>מבנים ומגרשים המיועדים למגורים צמוד קרקע בגני הדר, עמישב והדר גנים לאורך תוואי כביש עוקף עמישב (קולטים R4,R5,R9,R10,R12,R25)</u>

בקולטים אלו צפויה חריגה מקריטריון 64 dB(A) שיעור עד 5.8 dB(A) (25R), בהתאם למיקום ומרחק מהכביש. לכן נדרש מיגון אקוסטי להפחתת הרעש ברמה של כ- 6 dB(A) לפחות.

<u>מיגון אקוסטי מוצע:</u>

מערך המיגון האקוסטי המוצע כולל מרכיבים הבאים:

<u>ממערב לכביש</u>

קיר אקוסטי בשולי הכביש בגובה 5 – 6 מ' מעל כביש. הקיר בגובה 5 מ' יוקם מתחנה 0 בצפון מערב עד תחנה 27 ומתחנה 31 עד 56 ובגובה 6 מ' מתחנה 27 עד 31, סה"כ באורך של כ- 1100 מ'.

<u>ממזרח לכביש</u>

קיר אקוסטי בשולי הכביש בגובה 4 – 5 מ' מעל כביש. הקיר יוקם מתחנה 0 בצפון עד תחנה 8 עד 21 בצפון ומתחנה 25 עד 54 בדרום ובגובה 5 מ' מתחנה 21 עד תחנה 25. סה"כ באורך של כ- 900 מ'.

<u>מצפון לכביש</u>

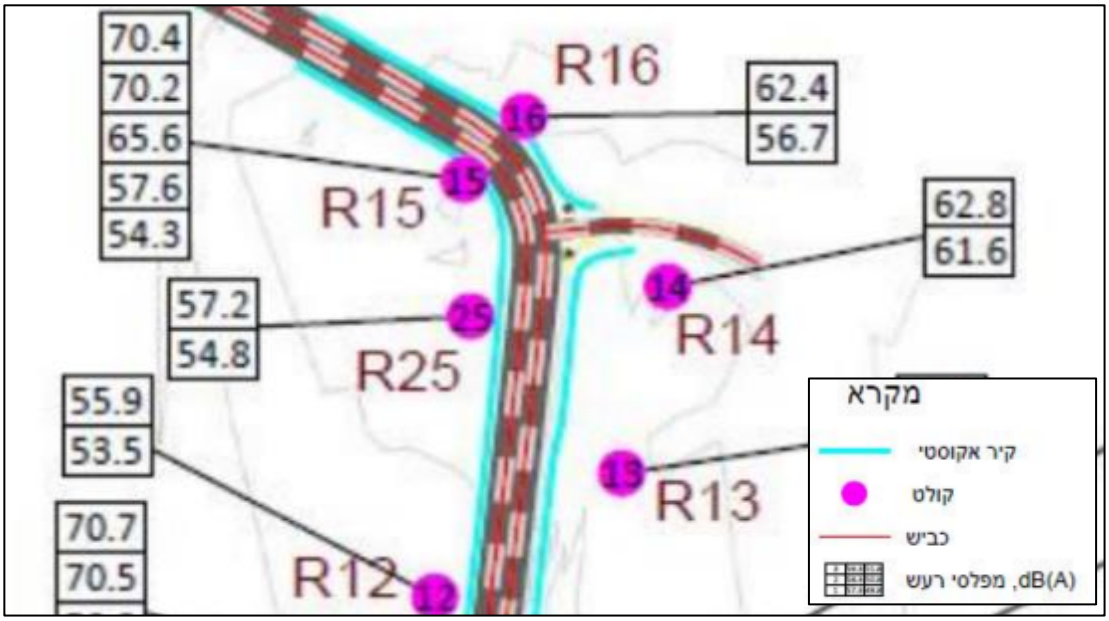
קיר אקוסטי בשולי הכביש בגובה 4.5 מ' מעל כביש. הקיר יוקם מתחנה 0 במערב עד תחנה 8. סה"כ באורך של כ- 170 מ'.

הקירות לעיל יתכננו כקירות בולע קול בדופן הפנימי (מצד הכביש) ע"מ למנוע הגברת הרעש בעקבות החזר הקול לכיוון הקולטים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

איור 40 - מצב חזוי לאחר מימוש התכנית עם מיגון אקוסטי:



מפלסי רעש חזויים עם מיגון אקוסטי:

טבלה 13 - כביש עוקף עמישב - מפלסי רעש חזויים עם מיגון אקוסטי

קולט	שכונה	יעוד	קומה	מפלס רעש חזוי ללא מיגון אקוסטי, dB(A)	מפלס רעש חזוי עם מיגון אקוסטי מיגון אקוסטי, dB(A	יעילות הקיר האקוסטי הצפויה, dB(A)
R14	כפר סירקין	מגורים צמ' קרקע עתידיים	2	66.9	62.8	4.1
R16	הדר גנים-עמישב פ"ת	מגורים צמ' קרקע קיימים	2	71.3	62.4	8.9

נובע כי:

מערך הקירות האקוסטיים המוצע מביא לעמידה בקריטריון לרעש המותר בכל קולטי הרעש של מבנים הקיימים ועתידיים עפ"י תבע מאושרת למעט קולט R15 (מבנה קיים בן 5 קומות בעמישב - הדר גנים, בכתובת עזרא ונחמיה 2). למבנה הבודד הנ"ל נדרש מיגון אקוסטי דירתי בשלוש חזיתות הפונות אל כביש עוקף עמישה4713/ בקומות 3 – 5 ע"מ לעמוד בקריטריון הנדרש של A(dB 40) בחדר עם חלון סגור.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

הגבלות על מפלסי רעש במהלך ההקמה:
ניכר כי הנספח קובע גם הוראות למניעת רעש בשלב עבודות ההקמה.

מאפייני כביש עוקף עמישב:
כביש עירוני ראשי המחבר בין אזורים בעיר.
שיפוע כביש מקסימלי – +/- 2%
אורך הכביש– כ- 3,000 מ'.
מהירות נסיעה מותרת: 70 קמ"ש.
מצב התנועה: Stop and Go.

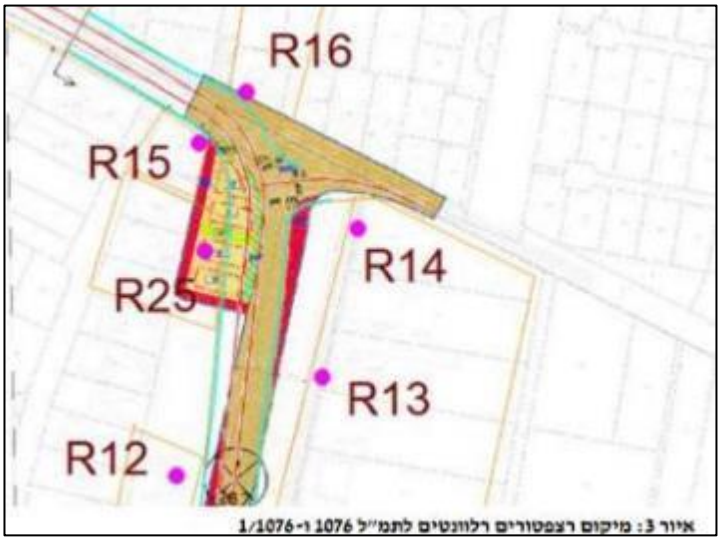
לאינדיקציה בלבד – תכנית תמ"ל/1076/1 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 11589 מיום 27.08.2023 ובשנית בי.פ. 11795 מיום 14.11.2023.
תכנית מתקנת – מגרשים פרטיים עוקף עמישב.
דברי הסבר לתכנית:
התכנית מהווה תיקון לתמל/1076 ומטרתה הסדרת 4 מגרשי מגורים, זכויות הבניה בהם והגישה אליהם ע"י שינוי בתוואי דרך "עוקף עמישב" אשר אושר בתמ"ל/1076.
מטרת התכנית:
הסדרת תצורת מגרשים, זכויות בנייה וגישה לרכב למגרשי המגורים הכלולים בתכנית תוך דיוק תוואי דרך "עוקף עמישב" ביחס לתוואי המאושר בתמ"ל 1076.

חוות דעת סביבתית:
תמ"ל 1076 - איכות אוויר:
נתוני התנועה בכביש עוקף עמישב נתקבלו מיועץ התנועה לתוכנית אינג' דימיטרי איבלב מחברת ש. קרני מערכות תנועה ותחבורה בע"מ.
הוגדרו 2523 קולטנים לחישוב ריכוזי ריח ומזהמים בשטח ייחוס בעל מידות של 2.5 ק"מ על 2.5 ק"מ, כאשר 23 קולטנים נבחרים הוגדרו באזור בתי המגורים הקיימים והמתוכננים כיום במסגרת תכנית שכונת דרום כפר סירקין.
תוצאות מידול פיזור המזהמים הראו כי לא נמצאו חריגות במזהמים חנקן דו חמצני ו PM-2.5.
ניתן היה להבחין מתוצאות המודל שתוספת פליטת המזהמים לריכוזי הרקע הקיימים, נמוכה ואינה משמעותית.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 6569085–02 | **פקס'** 5853464–02 | **נייד** 5573232–052 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תמ"ל 1076 – אקוסטיקה:</u>

נערכה בדיקה דומה לחוות הדעת שנערכה בתכנית תמ"ל/1076.



איור 3: מיקום רצפטורים רלוונטים לתמ"ל 1076 ו-1/1076

יש לשים לב לכך שרצפטור R15 נלקח כמבנה בעל 5 קומות.

להלן תוצאות המודל לרצפטורים הרלוונטים ללא מיגון אקוסטי.

קולט	שכונה	יעוד	קומה	מפלס רעש חזוי ללא פרויקט, dB(A)	מפלס רעש חזוי עם פרויקט, dB(A)	תוספת/הפחתת רעש בעקבות הפרויקט, dB(A)
R13	כפר סירקין	מגורים צמ' קרקע עתידיים	2	-	67.0	-
R14	כפר סירקין	מגורים צמ' קרקע עתידיים	2	61.1	66.9	+5.8
R15	הדר גנים-עמישב פי"ת	מגורים בנייה רוויה קיימים	5	61.2	70.5	+9.3
R16	הדר גנים-עמישב פי"ת	מגורים צמ' קרקע קיימים	2	66.2	71.3	+5.1
R25	כפר סירקין	מגורים צמ' קרקע עתידיים	2	-	69.8	-

הוצע מערך קירות אקוסטיים אשר יביאו לעמידה בקריטריון לרעש המותר בכל קולטי הרעש של המבנים הקיימים והעתידיים, למעט קולט יחיד (R15) שבו נדרש גם מיגון אקוסטי דירתי.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

להלן תוצאות המדגם עם הקמת קיר אקוסטי:

קולט	שכונה	יעוד	קומה	מפלס רעש חזוי ללא מיגון אקוסטי, dB(A)	מפלס רעש חזוי עם מיגון אקוסטי מיגון אקוסטי, dB(A	יעילות הקיר האקוסטי הצפויה, dB(A)
R13	כפר סירקין	מגורים צמ' קרקע עתידיים	2	67.0	58.6	8.4
R14	כפר סירקין	מגורים צמ' קרקע עתידיים	2	66.9	62.8	4.1
R15	הדר גנים-עמישב פ"ת	מגורים בנייה רוויה קיימים - בכתובת עזרא ונחמיה 2	5	70.5	70.4	0.1
R15	כנ"ל	כנ"ל	4	71.0	70.2	0.8
R15	כנ"ל	כנ"ל	3	71.3	65.6	5.8
R15	כנ"ל	כנ"ל	2	71.9	57.6	14.3
R16	הדר גנים-עמישב פ"ת	מגורים צמ' קרקע קיימים	2	71.3	62.4	8.9
R25	כפר סירקין	מגורים צמ' קרקע עתידיים	2	69.8	57.2	12.6

השוואה בין תמ"ל 1076 ותמ"ל /1076א':

כאמור בפסקה למעלה, תמ"ל /1076א' מבקש להסדיר הקמת 4 בתי מגורים. כתוצאה מכך נדרשת העתקת כביש עוקף עמישב מזרחה. ניתן לראות באיור 5 כי התזוזה מזרחה בצדו הצפוני של הכביש הינה זניחה ונקודתית בלבד. בצדו הדרומי של הכביש התזוזה היא משמעותית יותר.

התייחסות סביבתית – תמ"ל 1/1076:

איכות אוויר:

הריכוזים הצפויים להתקבל בבתי המגורים הקרובים לכביש צפויים להיות כמו אלו שהתקבלו ברצפטור 18 בבחינה שנעשתה במסמך הסביבתי עבור תמ"ל 1076.

הריכוזים תקינים ואינם מהווים חריגה מערכי הסף המצויים בתקנות חוק אוויר נקי.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

רישוי – מצב קודם

שמאי העוררים לא מפרט היתרי בניה ומציין כי "סעיף זה אינו רלוונטי מאחר והשימוש היעיל בקרקע הוא כקרקע ריקה."

בהתאם לעמדת המשיבה ומעיון בתיק הבניין האינטרנטי מאתר וועדה, אותר ע"י המסמכים הבאים:

היתר בניה מס' 1198 מיום 17.03.1971

מבוקש תוספת לדירה.

שטח קיים: 53.38 מ"ר.

שטח נוסף: 50.92 מ"ר.

סה"כ: 104.30 מ"ר.

היתר בניה מס' 184 מיום 31.05.1994

מבוקש להקים בית דירה.

הריסת מבנה עץ קיים ובניית מבנה מגורים חד קומתי.

שטח קיים עיקרי: 52.26 מ"ר.

שטח נוסף עיקרי: 84.96 מ"ר.

סה"כ עיקרי: 137.22 מ"ר.

מקלט: 7.59 מ"ר.

מרפסת: 13.5 מ"ר.

פרגולה: 6.3 מ"ר.

בקשה להיתר מס' 20221146 שטרם אושרה – לאינדיקציה בלבד

מבוקש תוספת קומה א'+ הריסת מבנה בחזית אחורית.

ניכר כי קיימות מס' בקשות להיתרי בניה נוספות ומאוחרות יותר ע"ש יצחק פרץ, שגם הן טרם הבשילו לכדי היתר בניה.

הערות הח"מ למצב התכנוני והרישוי

האמור אינו מהווה חוות דעת אדריכלית/הנדסית.

המצב התכנוני והרישוי הינו בהתאם להסכמות הצדדים ובהתאם למידע שהועבר לידי בלבד.

נתבקשתי לאומדן ירידת הערך בלבד ולא לשאלת "עצם החיוב", קרי לפרשנות התכנונית.

למען הסר ספק, אין באמור בחוות דעת זו לקבוע את הזכויות התכנוניות והרישוי במקרקעין מושא חוות הדעת.

האמור הינו בהתאם לעמדות הצדדים ולפי מסמכים שהוצגו בפני בהליך.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

11. עקרונות גורמים ושיקולים

באומדן ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965 ובכפוף להחלטת האמורה, הובאו בחשבון בין היתר העקרונות, הגורמים והשיקולים, כדלהלן:

11.1 נתבקשתי לחוות את דעתי המקצועית במחלוקת שנתגלעה בין הצדדים בדבר השבחה או ירידת ערך המקרקעין כתוצאה משינוי מצבם התכנוני של המקרקעין עקב אישורה של תכנית.

11.2 בהתאם להוראות סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965:

11.2.1 תביעת פיצויים - נפגעו על ידי תכנית, שלא בדרך הפקעה, מקרקעין הנמצאים בתחום התכנית או גובלים עמו, מי שביום תחילתה של התכנית היה בעל המקרקעין או בעל זכות בהם זכאי לפיצויים מהועדה המקומית, בכפוף לאמור בסעיף 200.

במקרה הנדון התכנית הנבחנת הינה תכנית תמ"ל/1076.

11.3 החלטת כבוד יו"ר ועדת ערר עו"ד דביר סגלוביץ' בעררים מאוחדים פת/9001-9005/0124 מיום 11.02.2025.

11.4 טענות הצדדים והעובדות השנויות במחלוקת.

11.5 ביקור בנכס ובסביבתו.

11.6 מסמכים אשר הוצגו על ידי הצדדים.

11.7 מאפייני הנכס [הנתונים הפיזיים ותכנונים של הנכס].

11.8 מאפייני סביבה.

11.9 רמת הפיתוח והתשתיות.

11.10 המועד הקובע.

11.11 מצב תכנוני ורישוי – לצורכי חוות דעת זו בלבד, האמור אינו מהווה חוות דעת אדריכלית/הנדסית.

11.12 מצב משפטי – אין באמור בחוות דעת זו לקבוע את הזכויות הקנייניות ו/או החוזיות בנכס נשוא חוות הדעת, חוות דעת זו אינה מהווה חוות דעת משפטית, האמור הינו בהתאם להסכמות הצדדים ובהתאם לתביעת העוררים ועמדת המשיבה לרבות הגדרת הזכויות בהחלטה.

11.13 חוות דעת זו נועדה למטרתה זו בלבד.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

12. עמדות הצדדים, דיון והכרעה

אומדני ירידת ערך המקרקעין בהתאם לשומות הצדדים, כדלהלן:

הגורם הפוגע	מועד קובע	ירידת ערך [שמאית משיבה]	ירידת ערך [שמאי עוררים]
תמ"ל/1076	14.12.2020	₪ 0	₪ 3,276,000

העובדות שאינן שנויות במחלוקת

תיאור הנכס והסביבה.

המצב הפיזי.

המצב המשפטי.

המצב התכנוני.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

העובדות השנויות במחלוקת

עמדת שמאי העוררים בהתאם לשומת העוררים מיום 08.11.2022

1. מתודולוגיה - גישות שומה

1.1 קיימות שלוש גישות עיקריות לשומת שווי נכסי מקרקעין:

1.1.1 גישת ההשוואה (גישת השוק).

1.1.2 גישת ההכנסה (גישת היוון הכנסות).

1.1.3 גישת העלות (גישת השווי הפיזי).

במצבי שוק שונים (גאות, שפל וכדומה) עשויה התוצאה, המתקבלת על ידי שימוש בכל אחת מהגישות, להיות שונה. בתנאי שוק אופטימליים יביא השימוש בכל אחת משלוש הגישות האמורות לתוצאות קרובות זו לזו.

1.2 פרוט שלושת הגישות

1.2.1 גישת השוואה (או גישת השוק) מבוססת על אומדן שווי השוק של הנכס הנשום בהסתמך על עסקאות שנעשו בנכסים אחרים הדומים לו במיקומם, אופיים, רמת הסיכון הגלומה בם ומידת סחירותם. השומה הסופית מתבצעת תוך שימוש במקדמי השוואה רלוונטיים לנכס הנשום ביחס לעסקאות ההשוואה.

1.2.2 בגישת ההכנסה (או גישת היוון ההכנסות - "היוון" מהשורש "הון") אומדים את שווי השוק של הנכס מושא השומה על ידי היוון ההכנסה המתקבלת או שעשויה להתקבל ממנו לאורך זמן. פעולת ההיוון נעשית בעזרת שער ריבית ששיעורו נקבע עפ"י אופי הנכס, רמת הסיכון הגלומה בהכנסה וגורמים נוספים.

1.2.3 בגישת העלות (גישת השווי הפיזי) שמים את שווי הנכס על בסיס העלות הצפויה ליצירת נכס אחר הדומה בכל לנכס הנשום. כלומר, השווי המתקבל בגישה זו הוא סיכום של שווי הקרקע בהתאם לשוויה בשוק החופשי אילו הייתה ריקה ופנויה בהתאם ליעודה או רמת ניצולה הקיים בתוספת עלות הקמה מחדש של המבנה וההשבחות הנוספות שנעשו בנכס ובניכוי פחת על סוגיו השונים (פיזי, כלכלי ופונקציונלי).

1.2.4 מקובל לבצע שילוב והצלבת נתונים ממספר גישות וזאת בהתאם למטרת השומה, אופי הנכס ונסיבות השומה.

2. תבחינים לשומה

בעת הכנת השומה נשקל השימוש בגישות השומה האמורות, תוך מתן תשומת הלב, בין היתר, לנקודות הבאות:

2.1 סוג הנכס – חלקה 76 בגוש 6319 בייעוד מגורים א' מיוחד בכתובת נווה רעים 3, פתח תקווה.
שטח החלקה נטו הוא 1,424 מ"ר.

2.2 עפ"י הוראות סעיף 197 לחוק התכנון והבניה: **"נפגעו על ידי תכנית, שלא בדרך הפקעה, מקרקעין הנמצאים בתחום התכנית או גובלים עמו, מי שביום תחילתה של התכנית היה בעל המקרקעין או בעל זכות בהם זכאי לפיצויים מהועדה המקומית, בכפוף לאמור בסעיף 200".**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

2.3 <u>שווי במצב הקודם</u>

2.3.1 אומדן השווי במצב הקודם נערך על בסיס סקר מחירים למגרשים ביעוד מגורים א' מיוחד בסמוך לחלקות הנשומות. הנחת העבודה היא כי המבנים הבנויים אינם תורמים לשווי הנכס ומשכך נערכה הערכה לחלקה כקרקע ריקה.

להלן ריכוז עסקאות במגרשים (גם בתים ישנים מאוד) בייעוד מגורים א' מיוחד בסביבת הנכס:

תאריך	גו"ח	מחיר עסקה	שטח נטו	מחיר למ"ר קרקע		מספר יח"ד
20/01/2022	6319/251, 252	₪ 9,750,000	1578.5	₪	6,177	2
03/03/2022	6319/116	₪ 7,300,000	1303	₪	5,602	2
13/04/2022	6319/198	₪ 2,900,000	488	₪	5,943	1
18/02/2022	6319/98	₪ 7,356,250	1412	₪	5,210	2
			ממוצע	₪	5,733	

מתקבל ממוצע של כ- 5,750 ₪ למ"ר קרקע למועד הקובע שהינו משקף לדעתי את שווי הקרקע בנכס הנשום.

כך שאומדן השווי במצב הקודם הוא: 1,424 מ"ר **X** 5,750 ₪/מ"ר =8,190,000 ₪ (במעוגל).

2.4 <u>שווי המקרקעין במצב החדש, שיעור הפגיעה</u>:

במקרה הנדון מדובר הן בפגיעה ישירה והן בפגיעה עקיפה שנגרמו למקרקעין עקב אישורן של התכניות הפוגעות. הפגיעה היא בתכונות המקרקעין, כאשר ברור שהקונה הפוטנציאלי האובייקטיבי יעדיף לרכוש חלקות זהות ללא המפגעים שיפורטו, כלומר - חלקות בעלות אותן זכויות שאינן סובלות מהמפגעים שיפורטו להלן.

כהערה מקדימה, יודגש, כי בניגוד למקרקעין הנמצאים לדוג' בעיבורה של עיר, שביחס אליהם עשויה להיות ציפייה לפיתוח, לסלילת כבישים, להקמת בניינים וכיו"ב, הרי שבענייננו, מדובר על מקרקעין הנמצאים בקצה גבול השיפוט ומרחב התכנון העירוני של העיר פתח תקווה, כאשר מצויים שטחים חקלאיים פתוחים המהווים חלק ממרחב התכנון "דרום השרון", אשר ערב אישור התכנית, היו מיועדים לשטחים חקלאיים ו/או כפריים, על פי כלל התכניות שחלו, לרבות תכנית המתאר המחוזית תמ"מ 21/3. במצב דברים זה, מובן כי המצב הקודם של המקרקעין שהתאפיין בסביבה כפרית ובשטחים פתוחים בסמיכות רבה למקרקעין, לא היה צפי לשינוי, ודאי לא כה מהותי מבחינה סביבתית, כפי שארע בפועל בעקבות אישור התכנית הפוגעת.

2.4.1 <u>פירוט ראשי הנזק</u>

קיימים מספר ראשי נזק שגרמו לירידת שווי בנכס הנשום והם:

פגיעה עקיפה כתוצאה מתמ"ל 1076:

א. מפגעי רעש.

ב. מפגעי זיהום אוויר ואיכות סביבה.

2.4.2 <u>מפגע הרעש</u>

התכנית הפוגעת – תמ"ל 1076, מסמנת כדרך מוצעת, שטח סמוך לחלקה. הנזק הישיר/העקיף למקרקעין מהווה שינוי מהותי ממצב קודם של סביבה שקטה, כפרית, חקלאית ופסטורלית ("ריאה ירוקה"), לעומת מצב חדש בו תעבור דרך ראשית/כביש סואן ורועש בו יעברו בכל יום אלפי כלי רכב מסוגים שונים, בסמוך למקרקעין.

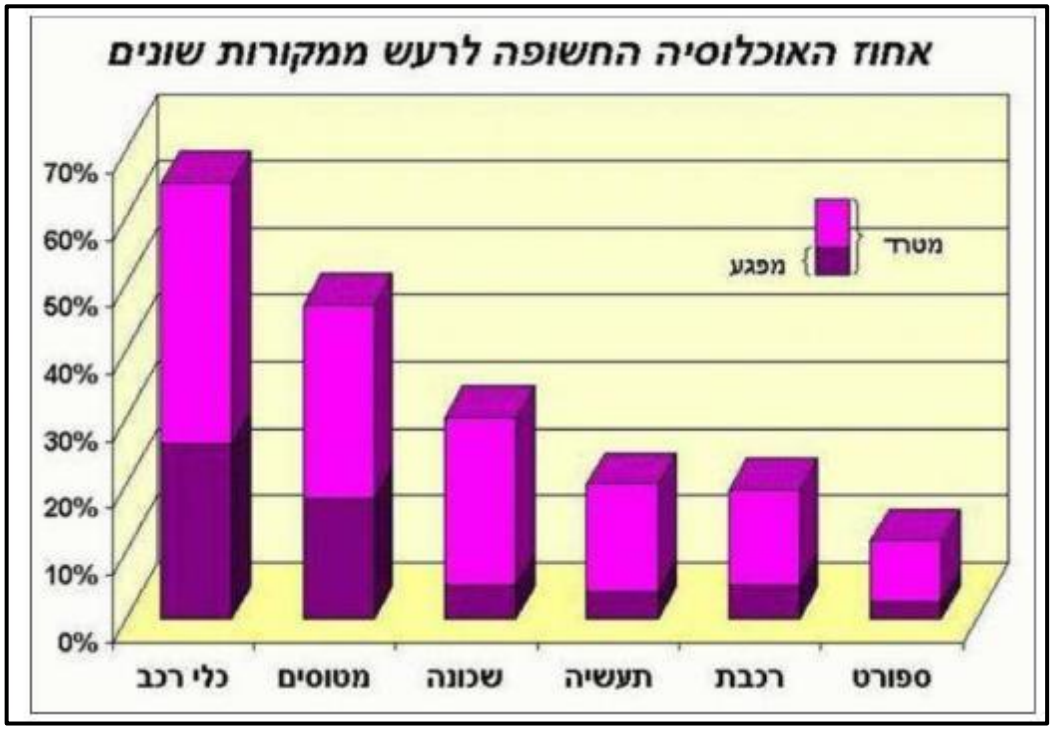
רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

א. <u>כללי</u>

"רעש" הוא בעיה סביבתית המשפיעה על חיי היום יום של אנשים רבים והוא אף הוגדר על ידי האיחוד האירופאי כ"זיהום סביבתי" (**"Noise Pollution"**).

בהתאם למידע (איור להלן) מאתר המשרד להגנת הסביבה, המקור העיקרי והנפוץ ביותר לרעש מדרכים (כבישים) הינו כלי רכב (קשור במישרין לתכנית הפוגעת שבנדון):



השפעותיו השליליות העיקריות של רעש מדרכים על האדם הן: גרימת תחושת מטרד, הפרעות לשינה וירידת ערך של בתים במקומות רועשים. רעש מוגדר כ"צליל בלתי רצוי הגורם להפרעה". נזקי רעש אקוסטי מוגדרים, בין היתר:[12]

<u>"נזק לשמיעה"</u>: גלי קול חודרים לאוזן ועוברים דרך מערכת עדינה ומורכבת אל המוח ... הרס האוזן הפנימית בלתי ניתן לריפוי, ניתן רק למנוע אותו. כל רעש בעל עוצמה חזקה עלול לגרום לנזקים קבועים בשמיעה. **רעש שעוצמתו מעל 70 דציבלים נחשב רעש מזיק, רעש מעל 65 דציבלים נחשב רעש הפוגע באופן משמעותי באיכות החיים, ורעש מעל 60 דציבלים נחשב רעש מפריע. רעש מזיק יכול להיות רעש מתמשך או רעש התקפי חזק.**

<u>עוגמת נפש</u>: רעש חזק ופתאומי עלול לגרום לבהלה, למתיחת שרירים, להזרמה של אדרנלין רב לדם, להאצת קצב הלב, להעלאת לחץ הדם ולהזעת יתר. תופעות אלה מזכירות התקפי לב. **בנוסף לכך, מגורים או עבודה במקום רועש עשויים להוות מטרד שתוצאותיו הן עצבנות כרונית, מגרנות וקושי לנהל אורח חיים תקין**.

ב. <u>מחקר השפעת הכבישים על שוויין של דירות מגורים: כיוונים והשלכות (שנת 2002)</u>

בהתאם למחקר זה, אשר נערך על ידי גב' לריסה פליישמן, מנהלת מחלקת המחקר והמידע במשרד המשפטים והשמאי הממשלתי הראשי דאז, מר יעקב אודיש:

[12] מקור: אתר "ויקפדיה"

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

המחקר אישש את המסקנה העיקרית, אליה הגיעו מחקרים רבים בעולם, כי לגורם הרעש המהווה מטרד ומפגע סביבתי יש מחיר כלכלי. הממצא העיקרי של המחקר הוא כי רעש שנגרם מתחבורה בכבישים עירוניים מקטין את ערך הדירות בבנייה רוויה בממוצע בכ- 0.95% לדציבל אחד בטווח הרעש שבין 48 דציבלים עד 75 דציבלים (עמוד 3 למחקר), בהתבסס על הנוסחה הבאה:

$$P_v = (1-\Delta)^v * 100\%$$

כאשר:

כאשר:

P_v - מחיר הדירה לאחר ירידת ערכה עקב עלייה ברמת הרעש (באחוזים).

V - רמת הרעש בדציבלים.

$\Delta = 0.0095353$

עוד עולה מהמחקר, כי בהסתברות של 95% ששני מקורות הרעש (כבישים), להם חשופה הדירה ברמה זו או אחרת, יכולים להוריד ממחירה עד לכ- 10% , בעוד שכביש ראשי אליו פונה הדירה יכול להוריד ממחירה עד לכ- 8% (עמוד 42 למחקר).

ג. <u>גורמי השפעה ושיטות הערכת שטחים פתוחים ציבוריים (שנת 2004)</u>

בהתאם למחקר זה, אשר נערך על ידי גב' לריסה פליישמן, מנהלת מחלקת המחקר והמידע במשרד המשפטים והשמאי הממשלתי הראשי דאז, מר יעקב אודיש, עולה בין היתר לפי המודל המאוחד, כי (עמודים 55-54 למחקר):

כביש "שקט" פנימי העובר בקרבה לבניין בו מצויה הדירה הנבדקת, או אף חוסר כביש כלשהו ליד הבניין, מוסיף לשוויה של הדירה כ- 9.6% בהשוואה לשווי הדירה ליד כביש סואן.

ד. <u>דוח סופי של הצוות הכלכלי לבחינת המשמעויות הכלכליות ביישום רמות תקן שונות לרעש מכבישים שהוגש לוועדה הבינמשרדית לתקן רעש מכבישים</u>:

בהתאם לדוח ממשרד עמוס לביא, אשר נערך על ידי הצוות הכלכלי הכולל את: ד"ר אסנת ארנון - יועצת אקוסטית, אינג' רמי מנור יועץ הנדסי, ד"ר ניר בקר יועץ כלכלי, דורון לביא יועץ כלכלי ומרכז הצוות, אבי צרפתי כלכלן משרד לביא, עולים בין היתר הפרטים הבאים:

קיים הבדל בחישוב התועלות משקט, כאשר משווים בין אזור בנייה רוויה (דירות רגילות בבניינים עד 4-8 קומות ויותר) לעומת אזור בניה צמודת קרקע (כמו באזור התכנית הפוגעת דנן).

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

השינוי בערך נאמד על פי הדוח בשיעור של 1.4% לכל dB(A) (דציבל) ביחס לבנייה רוויה, השינוי בערך נאמד על פי הדוח בשיעור של 2.4% לכל dB(A) (דציבל) ביחס לבניה צמודת קרקע, על פי הנוסחה הבאה המיוחסת לפירוט החישובים באזור בניה צמודת קרקע (עמוד 90 לדוח):

3. פירוט החישובים - חישוב תועלת ל- 1 מטר באזור בנייה צמודת קרקע

צפיפות הדיור באזור בנייה צמודת קרקע : כל 20 מטר בית.
שינוי בערך הרכוש של 2.4% לכל dBA.

$$\Delta B = (1{,}000 / 20)\ 0.024^*\ \Delta\ dBA$$

כלומר:

$$\Delta B = 1.2^*\ \Delta\ dBA$$

ΔB - שינוי בתועלת.
Δ dBA - שינוי ברמת הרעש.
X - ערך הבית.

בנספח 10 לדוח זה, בנוגע להשפעת רעש מתחבורה על מחירי הדירות (ניתוח התועלת משקט) על ידי ד"ר ניר בקר, נקבע בין היתר בפרק הסיכום (עמוד 132 לדוח):

"הבדיקה שנערכה היא מציאת התועלת משקט או חוסר התועלת מקירבה לרעש שמקורו בציר תנועה ראשי. כפי שמלמדים המחקרים בתחום זה בעולם, קיימת ירידת ערך ממוצעת של כ- 0.4% לכל דציבל במחירי הדירות. על מנת לבדוק תקפותו של ערך זה בישראל נבדקו מחירי דירות חזיתיות ועורפיות בבניינים הסמוכים לכבישים ראשיים באזור המרכז והתקבלו תוצאות דומות ברב המקרים. השפעות נוספות שהתגלו הן ההשפעה השכונתית של 1% בשכונה "רועשת" וכן הבדלים בזמן המכירה של הדירות הסמוכות לכביש."

ובהמשך:

"באופן כללי, ניתן לחשב ממוצע של כל ממוצעי התוצאות שהתקבלו:
ההשפעה הישירה ביותר היא 1.25%-0.375% בין דירה עורפית לחזיתית. אמרנו כי קיום קיר מנטרל חצי מהשפעה זו (במקרה הנדון לא מנטרל כפי שיפורט) ולכן התחום בו נשתמש הוא: 0.625%-0.1875% כעת נותר להוסיף את ההבדלים בין דירה חזיתית לעורפית ואת ההשפעות השכונתיות. כפי שצוין קודם, ברחוב שקט דירה חזיתית יקרה מדירה עורפית ב- 5%-10%.
שתי סיבות להפרש זה: האחת היא ההבדלים עצמם בין דירה חזיתית לעורפית והבניה היא ההשפעה השכונתית שנדונה בסעיף 2.1.1 למחקר (אם ניקח רחוב סואן, נגדר אותו ונהפוך אותו לשקט אזי ערך כל הדירות ברחוב יעלה - זו ההשפעה השכונתית, וכן ערך דירה חזיתית יעלה יותר מערך דירה עורפית בגלל מאפייני הדירה).
אם נסכם את שתי ההשפעות הללו יחדיו נקבל טווח השפעה של 1.9%-0.8% וממוצע ניתן לאמר [כך במקור] כי רעש מוריד את ערך הדירות בכ 1.4%- לדציבל".

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

ה. <u>שומות מכריעות שונות על צמודי קרקע בהן נקבעה הפחתה בשווי בגין חזית/קרבה לכביש</u>

בשומות מכריעות על צמודי קרקע נקבעו הפחתות על שווי בגין חזית לכביש, להלן שומות מכריעות (יצוין, השומות הנ"ל מתייחסות לאזור עירוני בתל אביב, ובנוסף - שם רוחב הכביש אף קטן מהמוצע בתכנית הפוגעת, ולכן יש להניח כי הפגיעה בעניינו – שכונה כפרית שקטה, וכביש רחב יותר – הינה משמעותית יותר):

שמאי/ת מכריע/ה	גו"ח	עיר כתובת	רוחב הכביש מדוד גרפית	מרחק הנכס מהכביש	שיעור הפחתה בשווי מ"ר מבונה
רן וירניק	6792/90	תל אביב שד' קק"ל 163	כ-21 מטר	חזית לכביש	55%
שאול אשרת	6623/950	תל אביב פנחס רוזן 54	כ-24 מטר	חזית לכביש	45%

בשומה מכרעת של השמאי המכריע ניקי פרימו, בגו"ח 6627/572, ברחוב הרכש 2 פינת שד' קק"ל 89, שיעור ההפחתה בשווי מ"ר מבונה שנקבע - 45%.

שומות מכריעות נוספות, בגוש 6627 בחלקות 110,155,560,562 בתל אביב, שם נקבעו שיעורי הפחתה על **חלקות המופרדות ברצועת שצ"פ וחומה אקוסטית (בשונה מהנכס שבנדון),** כלומר בגין קרבה לכביש (לא חזית), שיעורי הפחתה הנעים בין 15% ל- 25% ובממוצע 20%, כמובן שהשפעת כבישים המופרדים ברצועת שצ"פ וחומה אקוסטית קטנה מהדוגמאות של חזית.

השמאי המכריע יהודה פלד הביא בחשבון מקדם הפחתה בשיעור 25% לחלקה 329 בגוש 6371 בשכונת נווה עוז בפ"ת בשל קרבה לכביש ראשי. מדובר על כביש מקומי ושקט (צומת הרחובות קפלן-דגל ראובן) לעומת הכביש הראשי הצמוד לנכס הנשום. האמור ממחיש עד כמה רגישים מחירי נכסים יוקרתיים למפגעים הנובעים מקרבה לכביש. יצוין כי השמאי המכריע קבע כי מדובר במקדם הנכון למועדים קובעים היסטוריים (בין שנת 1987 לשנת 2011) כאשר סקר מחירים שנערך לנכסים דומים סמוך למועד המכירה הראו מקדם הפחתה ממוצע בשיעור של 36%!!!

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

להלן חלק רלוונטי מתוך השומה המכרעת הנ"ל:

לאחר ביקורי בנכס קיבלתי את עמדת הצדדים כי הנכס הנדון נחות ביחס לנכסים הממוקמים בתוך השכונה. לאור ייחודו של הנכס הנדון, ולצורך אומדן השפעות הגורמים המפורטים לעיל, בחנתי את יחס השווי בין עסקאות שאינן חשופות למטרדים המפורטים לעיל לעומת הנכס הנדון. הבחינה נערכה ל-2 עסקאות שונות ולמועדים שונים. העסקה בנכס הנדון ועסקה של נכס במיקום דומה המושפע ממטרדים כמפורט להלן וזאת ביחס למגרשים פנימיים כמפורט בטבלאות הבאות:

- השוואה בין עסקת המכר שנערכה בנכס הנדון (גו"ח 6371/329) המשקפת את מכלול מאפייני הנכס לבין עסקאות שאינן מושפעות מהמטרדים:

תאריך	גו"ח	כתובת	שטח מגרש	תמורה מוצהרת	סה"כ שטח אקוי'	מקדם התאמה לגודל עסקה	שווי מ"ר מבונה
19.6.2021	6371/329	קפלן 55–**הנכס הנדון**	671	4,100,000	671.245	1	**6,108**
22.8.2021	6371/117	הזמיר 17	323.5	3,250,000	323.6825	0.95	9,539
24.12.2020	6371/58	הניצנים 4	646	5,750,000	646.37	1	8,896
24.9.2020	6371/203/1	אשכול לוי	295	3,100,000	295.325	0.95	9,972
16.9.2020	6371/159	האביב	304	3,450,000	304.28	0.95	10,771
8.9.2020	6371/416	הזית 17	348.5	3,100,000	348.5575	0.95	8,449
9.8.2020	6371/159	האביב	304	3,575,000	304.28	0.95	11,162
16.3.2020	6371/381/1	האביב	315	3,200,000	315.225	0.95	9,644
31.12.2019	6371/226		301	2,500,000	301.295	0.95	7,883
ממוצע							**9,539**
יחס השווי							**0.64**

יצוין, כי ועדת ההשגות במשרד המשפטים בהרכב השמאית המכריעה דורית פריאל, סגן השמאי הממשלתי הראשי אור לוי ועו"ד עינת הלר לוי קבע מקדם הפחתה בשיעור 20% למגרשי מגורים ביישוב רקפת בקו ראשון לכביש 784. יצוין כי באותו מקרה, המרחק מהכביש הוא כ- 130 מטר וכי המגרשים לא צמודים לכביש ובכל זאת נקבעה הפחתה כאמור. למגרשים בשורה השניה נקבע מקדם הפחתה בשיעור 16.66%, ובשורה השלישית 13.33%.

לעומת זאת, במקרה הנדון בעניינו, מדובר בכביש שעובר בצמוד לנכס הנשום ולא במרחק של 130 מטר ממנו.

בשומה מכרעת של השמאי המכריע מנחם מלוכנא, בתפקידו כשמאי מייעץ בערר (מרכז) 9003/11, בגוש 6407 חלקה 104, רחוב החלוצים 4 בהוד השרון, נקבע באותו מקרה רק בגין הפרש בין רוחב דרך של 12 מ' המהווה תכנון סביר לאזור מגורים ב' לעומת רוחב דרך של 22 מ', שיעור פגיעה בשל ראש נזק זה (רוחב כביש גדול יותר מהצפוי) **ירידת ערך מקרקעין (קרקע + בנוי) בשיעור – 15%,** ובהיקש למקרה שבנדון:

כאמור, בעניינו מדובר בסביבה שקטה ופסטורלית, בשכונת צמודי קרקע, הממוקמת בשולי העיר פתח תקוה, כאשר לא היה צפוי כל דרך חדשה ראשית וסואנת, כל שכן כביש חדש ברוחב של כ- 28 מ' באזור שקט, כפרי, חקלאי ופסטורלי, לכן שיעור ההפחתה במקרה דנן חייב להיות דרמטי יותר.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

ו. <u>חוות דעת אקוסטית לחלקה הנשומה</u>

כאמור, במסגרת המסמכים הסביבתיים שצורפו לתכנית הפוגעת, צוינו נתונים המעידים על עלייה משמעותית במפלסי הרעש הצפויים בקרבת כביש עוקף עמישב לאחר ביצועו.

לחוות דעתי זו, מצורפת חוות דעת אקוסטית שנערכה מטעם בעלי הזכויות ביחס לחלקה הנדונה, ע"י המומחה האקוסטי מר דרור שיש. חוות הדעת בחנה את השפעת כביש עוקף עמישב על האקלים האקוסטי בחלקה.

מחוות הדעת עולה כי מפלס הרעש המדוד המשוקלל בחלקה לפני בניית כביש עוקף עמישב, ואשר משקף את המצב התכנוני הקודם, ערב אישור תמ"ל 1076, עומד על 55.7 דציבלים. לעומת זאת במצב החדש לאחר הקמת כביש עוקף עמישב, שיעור הרעש הצפוי הוא כ- 68.7 דציבלים כלומר עליה של כ- 13 דציבלים. מדובר בהפרש משמעותי, שמשמעותו יותר מהכפלה של עוצמת הרעש.

<u>טבלה מספר 6.1 – מפלסי הרעש החזויים לאחר הפרוייקט וללא קיר אקוסטי</u>

מבנה / קולט	מפלס רעש נמדד משוקלל Leq	מפלס רעש חזוי dB(A) קומה תחתונה	הפער הצפוי במפלס הרעש לאחר הפרוייקט dB(A)	מפלס רעש חזוי dB(A) קומה שניה	הפער הצפוי במפלס הרעש לאחר הפרוייקט dB(A)
75	51.5	74.9	+23.4	-	
76	55.7	68.7	+13	69.8	+14.1
106	61.6	69.6	+8	-	
344	57.5	69.7	+12.2	69.4	+11.9

הפרש של +10 dB(A) - משמעותו הכפלה של עוצמת הרעש – Perceived Loudness

כפי שצוין לעיל, מסמכי התכנית המחייבים אינם קובעים הוראות חד משמעיות בנוגע להקמת קיר אקוסטי ביחס לחלקה הנדונה ובכלל, פרט לאמירה כללית ובלתי קונקרטית לגבי "פתרונות אקוסטיים" שאפשר כי יבוצעו, בהתאם לבדיקות עתידיות שתבוצענה.

משמעות הדבר, הינה כי נכון למועד הקובע, לצד העלייה הצפויה עקב אישור התכנית, במפלסי הרעש בחלקה, אין כל ודאות כי יוקם איזשהו מיגון אקוסטי, אשר עשוי להפחית את עוצמות הרעש הצפויות בחלקה בעקבות מימוש התכנית, אין כל וודאות לגבי מאפייני אותו מיגון האקוסטי, ככל שיבוצע בעתיד, ומה תהיינה השפעותיו על רמות הרעש בנכס, וקיים לכל הפחות ספק באשר לאפשרות הפיזית להקמתו של מיגון אקוסטי כאמור, בפרט לאור הסמיכות הרבה בין הכביש ובין הנכס.

למרות האמור, ולמעלה מן הצורך, בחן המומחה האקוסטי מר שיש, גם את השפעתו הצפויה של הקמת קיר אקוסטי בגובה 4.5 מ', **ככל שייבנה**.

מבדיקת המומחה עולה כי גם קיר אקוסטי בגובה כאמור, **לא יפחית כלל את עוצמות הרעש הצפויות.**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

כאמור, בדיקה זו נערכה בבחינת למעלה מן הצורך, שכן התכנית **אינה** מסדירה בניית קיר אקוסטי ואינה קובעת נכון להיום כל **חובה** להקמת קיר אקוסטי בהיקף כאמור, ולמעשה כלל לא ברור אם ניתן יהיה מבחינה פיזית, לבנות קיר אקוסטי כאמור, והדבר לא נבחן כלל במסגרת התכנית כאמור.

להלן חלק רלוונטי מחוות הדעת האקוסטית של המומחה מר דרור שיש:

טבלה מספר 6.2 – מפלסי הרעש החזויים לאחר הפרוייקט כולל קיר אקוסטי

מבנה / קולט	מפלס רעש נמדד משוקלל Leq	מפלס רעש חזוי dB(A) קומה תחתונה	הפער הצפוי במפלס הרעש לאחר הפרוייקט dB(A)	מפלס רעש חזוי dB(A) קומה שניה	הפער הצפוי במפלס הרעש לאחר הפרוייקט dB(A)
75	51.5	61.5	+10	-	
76	55.7	61.1	+5.4	65.3	+8.6
106	61.6	60	-1.6	-	
344	57.5	59.5	+2	66.8	+9.3

הפרש של +10 dB(A) - משמעותו הכפלה של עוצמת הרעש – Perceived Loudness

טבלה מספר 6.3 – מפלסי הרעש החזויים לאחר הפרוייקט בקומות שאינן בנויות

מבנה / קולט	מפלס רעש חזוי dB(A) קומה שנייה	מפלס רעש חזוי dB(A), קומה שנייה כולל קיר אקוסטי	מפלס רעש חזוי dB(A) קומה שלישית	מפלס רעש חזוי dB(A), קומה שלישית כולל קיר אקוסטי
75	74.9	73.4	74.7	74.7
76	-	-	70.3	68.3
106	70.5	69.9	70.3	70.4
344	-	-	69.4	68.5

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

ז. <u>ירידת ערך בקרקע ריקה (מ"ר מבונה) לעומת דירות בנויות (מ"ר בנוי)</u>

כאמור לעיל, המחקרים בנוגע לירידת ערך בגין רעש מצביעים על ירידה בשיעור יחסי של כ- 2.4% משווי הנכס **כבנוי** בבניה צמודת קרקע, לכל עליית רעש של 1 דציבל. לעומת זאת, הראינו לעיל שבשומה מכרעת בישוב רקפת הובא בחשבון מקדם הפחתה בשיעור של כ- 20% לחלקות ריקות הרחוקות מאוד מהכביש, ובשכונת נווה עוז פ"ת, נמצא כי המגרש בקפלן 55 נמכר במחיר הנמוך בכ- 36% ממגרשים דומים שפחות חשופים לרעש.

הסיבה לפער המשמעותי בין הפגיעה היחסית בשווי הנכס, נעוצה בנקודת הייחוס השונה - למקרקעין כבנויים או כמבונים, שכן כל ירידת ערך **יחסית** בעקבות רעש, המתייחסת למ"ר **בנוי**, הינה גבוהה משמעותית וכמעט כפולה מבחינת אחוזי פגיעה, כאשר מדובר בפגיעה למ"ר **מבונה**.

נמחיש זאת באמצעות דוגמא: אם נניח כי שווי מ"ר מבונה בנכס הנשום לפני הפגיעה הוא כ- 7,000 ש"ח למ"ר[13]. נניח שעלות בניה למ"ר היא כ- 10,000 ₪ ונניח רווח יזמי של כ- 10% בבניה צמודת קרקע יוקרתית. נקבל שווי מ"ר **בנוי** של כ- 18,700 ₪ למ"ר בנוי[14].

ירידה של 10% בשווי מ"ר בנוי היא כ- 1,870 ₪.

מאחר שהכביש לא מוריד את עלות הבניה והרווח היזמי שלא משתנים, יוצא שערך הקרקע (הריקה) ירד בכ- 1,870 ₪, שהם כ- 26% משווי מ"ר **מבונה**.

כלומר, מבלי לקבוע מסמרות, מובן כי הירידה **היחסית** בשווי הקרקע הפנויה, תהיה דרך כלל גבוהה באחוזים משמעותית לעומת הירידה **היחסית** בשווי הבנוי.

האמור קיבל גם תוקף בהחלטה של השמאית המכריעה דנה שחור בעניין גו"ח 39631/23 שם קבעה ירידת ערך כפולה בגין רעש לקרקע לעומת בנוי בהתבסס על מחקרו של אודיש:

> אשר תאפשרנה שימוש במודל המוצע במחקר, שכן אני סבורה כי במקרה הספיציפי ניתן לעשות שימוש בממצאי המחקר הנוספים שפורטו לעיל לצורך קביעת שיעור הפגיעה כתוצאה מתכנון הכביש המוצע, כמפורט בסעיף 19.102 לעיל, מהם עולה כי שיעור ירידת הערך בשווי הדירה הינו 4%-5%, בהתאמה. בתרגום השיעורים הנ"ל לירידת ערך מדירת מגורים בבנייה רוויה לבנייה צמודת קרקע מתקבל שיעור ירידת ערך של כ-6.85% ושל כ-8.57%, בהתאמה[19].
>
> 19.106 מאחר והשיעורים הנ"ל מתייחסים לירידת ערך בדירות בנויות ולא בקרקע, ובהנחה כי שווי המגרש מהווה כמחצית משווי בית המגורים, מתקבל כי שיעור ירידת הערך הינו של כ-13.7% ושל כ-17.14% משווי המגרש, בהתאמה.

ח. <u>סיכום פרק בחינת פגיעה במקרקעין עקב ראש עליית מפלס הרעש</u>

הנכס הנדון הינו נכס יוקרתי, המיועד לבנייה צמודת קרקע יוקרתית. מחקרים מראים שהתועלת משקט בבניה צמודת קרקע גבוה לעומת בנייה רוויה ולפי המחקרים כ- 2.4% לכל 1 דציבל בשווי הבנוי בבניה צמודת קרקע לעומת כ- 1.4% לכל 1 דציבל בשווי הבנוי בבניה רוויה. מכאן ניתן להסיק כי ככול והאזור יוקרתי יותר, כך הרגישות לעליית הרעש וכפועל יוצא ירידת הערך כתוצאה הימנו, גבוהה יותר. כמו כן מאחר ומדובר בעניינו בקרקע **ריקה**, יש להביא בחשבון ירידת ערך **יחסית** כפולה, בשיעור 4.8% לכל 1 דציבל.

---

[13] **זהו גם השווי בקירוב בנכס הנשום.**

[14] **(7,000 ש"ח למ"ר + 8,000 ₪ למ"ר) X 1.1 = 18,700 ש"ח למ"ר.**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

2.4.3 <u>מפגע איכות סביבה ופגיעה באיכות אוויר</u>

כעולה בין היתר מן הנתונים שנכללו בנספחים הסביבתיים שצורפו לתכנית תמ"ל 1076, עולה כי הקמת שכונת המגורים החדשה וכביש עוקף עמישב, צפויים להשפיע לרעה ובאופן משמעותי על איכות האוויר בסביבת החלקה הנדונה, ביחס למצב איכות האוויר על פי המצב התכנוני ערב אישור התכנית. במילים אחרות, כפועל יוצא של הקמת שכונת סירקין החדשה וסלילת כביש עוקף עמישב צפויה עליה משמעותית בזיהום האוויר בחלקה הנדונה. ויודגש כי מדובר באזור שקט ופסטורלי ולא בסביבה עירונית ולכן השינוי לגבי החלקה הנשומה הוא דרסטי.

מחוות דעת מומחה, שנערכה מטעם התובעים ע"י גב' קרין טננצפ - מומחית איכות סביבה ויועצת סביבתית המתמחה באיכות אוויר ומצורפת כנספח וכחלק בלתי נפרד מחוות דעתי זו, עולה כי הערכת זיהום האוויר הצפוי בעקבות סלילת הכביש שנערכה ע"י עורכי התכנית (ואשר מצביעה לכשעצמה על עלייה משמעותית ברמות זיהום האוויר כתוצאה ממימוש התכנית) היא הערכת **חסר** וכי רמות זיהום האוויר בחלקה צפויות לעלות באופן משמעותי הרבה יותר, בעקבות מימוש התכנית.

מחוות דעת המומחית עולה בין היתר, כי ירידת איכות האוויר הצפויה אינה רק בחצרות הבתים אלא גם בתוך הבתים. גם אם נניח כי הכביש יעמוד בתקן איכות האוויר המאפשר את הקמתו על פי דרישות המשרד להגנת הסביבה, אי אפשר להתעלם מהעובדה כי איכות האוויר עומדת להיפגע באופן משמעותי בשל עליית ריכוז מזהמים, דבר שיגרום לירידה בביקוש מצד רוכש פוטנציאלי אובייקטיבי שיכול לרכוש חלקה דומה ללא מפגעי זיהום (ומטבע הדברים יהיה מוכן לשלם עבורה יותר) בדומה לחלקה הנשומה לפני אישור התכנית ותכנון הכביש.

מחוות דעת המומחה המצ"ב, עולה בין היתר, כי הנתונים שנבחנו ע"י עורכי התכנית התייחסו אמנם להקמת השכונה החדשה לחוד ולכביש עוקף עמישב לחוד, אולם עורכי התכנית לא ערכו שיקלול של השפעותיהם **המצטברות** הן של הקמת השכונה החדשה והן של כביש עוקף עמישב, על החלקות המצויות בתפר בין שני חלקי התכנית, כדוגמת החלקה שבעניינו.

עוד עולה מחוות הדעת, כי נקודת הייחוס של עורכי התכנית ביחס לנתוני איכות האוויר הקיימים ערב אישור התכנית, הינה בצומת סירקין, שהיא צומת ראשית וסואנת, המרוחקת כ-1.2 ק"מ מן החלקה הנדונה, וגם מטעם זה, הם אינם משקפים נכונה את נתוני איכות האוויר בחלקה הנדונה.

מחוות דעת המומחית מטעם התובעים, עולה כי השינוי הצפוי לרעה באיכות האוויר בחלקה הנשומה, עקב אישור התכנית הפוגעת ומימושה, יהיו בשיעור של כ- 10% לרעה לכלל המזהמים, לעומת המצב הקיים באזור החלקה כיום, המשקף את המצב התכנוני שחל במצב הקודם, ערב אישור התכנית.

עלייה בזיהום האוויר הינו מפגע אשר הוכר כראש נזק בר פיצוי במסגרת הליכים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה, ואשר מחקרים בעולם הראו שפוגע במחירי נכסים. הגם שלא ידוע על מחקר שנערך בישראל לעניין זה ולא ידוע על מדד איכות סביבה אותו ניתן לקשר באופן ישיר לירידת ערך נכסים, שמאים מכריעים רבים התייחסו למפגע זה כגורם לירידת ערך מקרקעין. ר' לדוגמא שומה מכרעת של השמאית המכריעה לבנה אשד הביאה בחשבון במסגרת שומה מכרעת בעניין גו"ח 11658/46 הפחתה בשיעור 15% בין היתר בגין מפגע זה.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

מניסיוני המקצועי כשמאי המתמחה בנכסי יוקרה בעיר פתח תקווה בכלל ובאזור כפר סירקין-שכונת בלינסון בפרט (שהינו אזור המאופיין ככפרי וירוק), ולאור החלטת לבנה אשד כאמור לעיל, הנני בדעה כי ירידת הערך המינימאלית בגין ראש נזק זה נאמדת בענייננו, בכ- 5%, וזאת על הצד הזהיר.

3. **<u>סיכום: בחינת ראשי הנזק – פגיעה עקיפה במקרקעין עקב אישור תמ"ל 1076</u>**

כפי שהראינו לעיל, בענייננו קיימים מספר ראשי נזק **מצטברים** כגון רעש, וזיהום אוויר, אשר הפגיעה מהם מצטברת.

על פי חוות דעת המומחה האקוסטי מטעם התובעים, שיעור העלייה הצפוי ברעש לחלקה הנדונה כתוצאה מאישור תמ"ל 1076 וכביש עוקף עמישב, הוא כ- 13 דציבלים. כאמור לעיל שיעור הפגיעה לכל עליה בדציבל 1 בבתים צמודי קרקע הוא כ- 2.4%. מאחר שבמקרה הנדון מדובר בקרקע ולא בנכס בנוי שיעור הפגיעה גבוה יותר. על הצד הזהיר, אני מעריך את הפגיעה בשיעור שמרני של כ- 3% ל-1 דציבל (מה שאומר פגיעה של 1.5% בלבד לכל דציבל לנכס בנוי). **מכן עולה שהפגיעה בגין מפגע הרעש היא בשיעור של 39% משווי המגרש. עוד יובהר כי הפגיעה האקוסטית בחלקה היא חסרת תקדים היא בשל ההפרש בין 2 מצבי התכנון והן בשל רמת הרעש במצב החדש על סך של כ- 69 דציבלים.**

הפגיעה בגין מפגע זיהום האוויר כתוצאה מהקמת השכונה הסמוכה וכביש עוקף עמישב, היא בשיעור של 5% משווי החלקה במצב הקודם כאמור לעיל.

לאור האמור, סה"כ שיעור ירידת הערך המצטבר בגין ראשי הנזק, גבוהה מ-44%.

הנני בדעה כי על שמאי המקרקעין להפעיל שיקול דעת שמאי במיוחד במקרים מעין אלו בהם קיימים ראשי נזק רבים, אשר חלקם מצטברים וחלקם חלים כאמור באופן חלופי. אציין כי ערכתי חוות דעת שמאיות רבות בשכונת בלינסון והסביבה וכי אני מכיר כל חלקה וחלקה בה.

לטעמי מקדם ההפחתה הראוי במקרה זה המשקלל את כלל ראשי הנזק הוא **בשיעור 40%** מהשווי במצב הקודם. יודגש, כי מדובר על מקדם מעט גבוה (בכ- 4%) יותר מאשר חושב ע"י השמאי יהודה פלד בגו"ח 6371/329 על צומת הרחובות דגל ראובן/קפלן שם הפגיעה היא נמוכה יחסית לנכס הנשום. המקדם האמור הינו בשים לב כי כאשר מדובר בנכסי יוקרה, כדוגמת הנכס שבענייננו, הרגישות למפגעים גדולה יותר מאשר בדירות מגורים רגילות שכן הביקוש צונח במהירות.

שווי הנכס במצב הקודם הוא 8,190,000 ₪ וערך הפגיעה כתוצאה מאישור תמ"ל 1076, מוערכת בשיעור 40% ובסך של 3,276,000 ₪.

<u>התייחסות לאלמנטים משביחים בתכנית</u>:

בהתאם לפסיקה, במסגרת חוות דעת שמאית הבוחנת פגיעה לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה, על שמאי המקרקעין, לבחון את מכלול תכונות המקרקעין לפני אישור התכנית הפוגעת ולאחריה, לרבות התייחסות לאלמנטים משביחים, ככל וקיימים בתכנית.

בחנתי את מסמכי התכניות הפוגעות, ומצאתי כי קיים אלמנט אחד, אשר נדרשת התייחסות לגבי אפשרות השפעתו לטובה על תכונות המקרקעין:

- **קיצור דרך הגישה ברכב מן החלקה לכביש 471 ולכביש 6 והפוך**: כאמור, כביש עוקף עמישב, נועד לקשר בין שכונת סירקין החדשה, לבין כביש מס' 6 וכביש 471. לכאורה, הדבר עשוי להוות אלמנט משביח, שכן גם הנכס הנדון, ייהנה כביכול מגישה מהירה יותר אל הכבישים הראשיים הנ"ל.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

עם זאת, נכון להיום, קיימת כבר דרך גישה מהירה יחסית אל כביש 471, דרך המשך רח' הרב עובדיה יוסף, וכביש מס' 40 וממנה גם אל כביש 6. כמו כן, כביש עוקף עמישב מוביל למחלף עמישב וממנו ניתן לפנות **מערבה בלבד** ולא מזרחה, כלומר אין גישה מכיוון החלקה לכביש 6. כלומר, שבפועל לבעלי הנכס שבנדון אין כל תועלת מסלילת הכביש שכל תכלית סלילתו היא עבור עשרות אלפי התושבים החדשים שיתווספו לסביבת הנכס בעקבות תמ"ל/1076.

כלומר הצורך בכביש נוצר אך ורק בעקבות התכנית ולא מכל סיבה אחרת, ואינו מהווה גורם משביח ביחס לחלקה הנדונה.

4. <u>השומה</u>

בהתאם למפורט לעיל, להלן תחשיב המפרט את שיעור הפגיעה בשווי זכויות החכירה המהוונת בנכס הנשום בגין אישור תכנית תמ"ל/1076:

שווי המקרקעין ערב אישור התכניות הפוגעות ונכון ליום 14/12/2020: 8,190,000 ₪.

3.1 הפגיעה בשווי המקרקעין בעקבות אישור תמ"ל 1076 (40%), הינה בסך 3,276,000 ₪, ליום 14/12/2020.

שווי הקרקע במצב החדש הוא 4,914,000 ₪.

3.2 הערכים הנ"ל אינם כוללים מע"מ. יובהר, כי הפגיעה בשווי המקרקעין מתייחסת לזכויות החכירה בלבד. יצוין כי כל עסקאות ההשוואה הינם מהסביבה מנכסים דומים בהם הזכות הנמכרת היא זכות חכירה מהוונת ולא זכות בעלות ולכן אין צורך לבצע התאמות נוספות.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

עמדת שמאית המשיבה בהתאם לתגובת המשיבה מיום 18.05.2023

1. עקרונות, גורמים ושיקולים:

בהכרעת השפעת אישור תכנית תמ"ל 1076 על שווי המקרקעין שבנדון, הובאו בחשבון העקרונות הגורמים והשיקולים הבאים:

1.1. מיקום הנכס הנדון, ברח' נווה רעים 3, בילינסון במזרח העיר, ואופי הסביבה הקרובה.

1.2. שטח החלקה הנדונה, צורתה והבינוי הקיים עליה.

1.3. יעוד החלקה בשני מצבי התכנון, כמפורט בפרק מצב תכנוני.

1.4. הזכויות בנכס, המהוות זכויות חכירה.

1.5. המועד הקובע לשומה הינו מועד פרסום אישור תכנית תמ"ל 1076 למתן תוקף ברשומות, ביום 14.12.2020.

1.6. חוות הדעת כוללת התייחסות נקודתית לגורמי ירידת הערך הנטענים בשומת התובע, והשפעת התכניות על שווי הנכס.

1.7. מחירי שוק המקרקעין בסביבה הקרובה, במועד הקובע, ובהתאמה לנכס הנדון.

2. בסיס נתוני שווי ועסקאות השוואה

להלן ריכוז עסקאות מכירה לדירות מגורים, ממספר מבנים בבניה ותיקה בסביבה הקרובה, מתוך מערכת מידע נדל"ן. המבנים הנ"ל הינם סמוכים לתוואי כביש "עוקף עמישב" המתוכנן, ובנויים על חלקות אשר משיקות ברובן לתחום תכנית תמ"ל 1076:

מבנה בן 4 קומות הבנוי על חלקה 229 בגוש 6320, רח' עזרא ונחמיה 2:

תאריך	שטח	קומה	מס' חדרים	מחיר מכירה	מחיר למ"ר
12/12/2018	88	1/4	4	₪ 1,325,001	₪ 15,057
07/07/2019	82	2/4	4	₪ 1,270,000	₪ 15,488
05/04/2022	91	3/4	4	₪ 1,680,000	₪ 18,462
26/06/2022	88	2/4	4	₪ 1,775,000	₪ 20,170

מבנה בן 2 קומות הבנוי על חלקה 172 בגוש 6320, רח' עזרא ונחמיה 1:

תאריך	שטח	קומה	מס' חדרים	מחיר מכירה	מחיר למ"ר
20/12/2017	46	1/2	3	₪ 1,275,000	₪ 27,717
28/10/2021	46	1/2	3	₪ 1,350,000	₪ 29,348
04/04/2022	46	2/2	3	₪ 1,400,000	₪ 30,435

מבנה בן 4 קומות הבנוי על חלקה 220 בגוש 6320, רח' שבט נפתלי 5:

תאריך	שטח	קומה	מס' חדרים	מחיר מכירה	מחיר למ"ר
06/03/2019	60	3/4	3	₪ 1,159,998	₪ 19,333
04/02/2020	60	1/4	3	₪ 1,190,000	₪ 19,833
07/01/2021	60	4/4	3	₪ 1,195,000	₪ 19,917
28/10/2021	60	1/4	3	₪ 1,220,000	₪ 20,333

מהעסקאות המפורטות לעיל, ניתן ללמוד כי עוד בטרם הפקדת תכנית תמ"ל 1076 ב-18/7/2019 ועד המועד שלאחר אישורה, לא חלה ירידת מחירים בנכסים הסמוכים לתוואי הכביש החדש.

ההיפך הוא הנכון, ניכר כי קיימת עליית מחירים מתמשכת.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

3. <u>המסגרת המשפטית</u>

לפי ס' 197(א) לחוק התו"ב, תשכ"ה-1965: "נפגעו על ידי תכנית, שלא בדרך הפקעה, מקרקעין הנמצאים בתחום התכנית או גובלים עמו, מי שביום תחילתה של התכנית היה בעל המקרקעין או בעל זכות בהם זכאי לפיצויים מהועדה המקומית, בכפוף לאמור בסעיף 200".

סעיף 200 לחוק מבהיר כדלקמן:

"לא יראו קרקע כנפגעת אם נפגעה על ידי הוראה שבתכנית הנמנית עם אחת ההוראות המפורטות להלן <u>ובלבד שהפגיעה אינה עוברת את תחום הסביר בנסיבות הענין ואין זה מן הצדק לשלם לנפגע פיצויים</u>:

(1) שינוי בתחום אזורים ובתנאי השימוש בקרקע שבהם;

(2) קביעת המירווח מסביב לבנינים וביניהם;

(3) הגבלת מספר הבנינים בשטח מסויים;

(4) הסדרת אתריהם של בנינים, גדלם, גבהם, תכנון צורתם או מראם החיצוני;

(5) איסור הבניה או הגבלתה, לצמיתות או לשעה, במקום שהקמת בנינים על הקרקע עלולה, בגלל מקומה או טיבה, להביא לידי סכנת שטפון, סחף קרקע, סכנה לבריאות או סכנת נפשות או לידי הוצאה יתירה של כספי ציבור להתקנת דרכים או ביבים, להספקת מים או לשירותים ציבוריים אחרים;

(6) איסור השימוש בקרקע או הגבלתו שלא בדרך איסור בניה או הגבלתה, כשהשימוש עלול להביא לידי סכנה לבריאות, סכנת נפשות או פגיעה רצינית אחרת לרעת הסביבה;

(7) הגבלת דרכי השימוש בבנינים;

(8) קביעת קו במקביל לדרך, שמעבר לו לא יבלוט שום בנין;

(9) חיוב להתקין על יד בנין המיועד לעסק, למלאכה או לתעשיה מקום לטעינת כלי רכב, פריקתם וציודם בדלק, הכל כדי למנוע חסימת דרך לתעבורה;

(10) חיוב להתקין בבנין המיועד לעסק, למלאכה או לתעשיה, למגורים, לבית לינה או לשימוש על ידי הציבור, או על יד בנין כאמור, מקום לחניית כלי רכב, למקלט או למחסה בפני התקפה אווירית;

(11) הוראה בתכנית שחל עליה סעיף 81."

בעניין זה, מתוך ההלכה הפסוקה עולה כי נטל השכנוע להוכחת טענה מסוימת מוטל על הצד שהטענה מקדמת את עניינו, דהיינו הצד התובע:

ראו ע"א 210/88 **החברה להפצת פרי הארץ בע"מ נ' הועדה המקומית לתכנון ולבניה כפר סבא**, פ"ד מו(4) 627, 642 (1992):

"נטל השכנוע, שיסודותיו של סעיף 197 (א) התקיימו, מוטל על מי שתובע פיצויים על פי סעיף זה. הווה אומר, על התובע להרים את נטל השכנוע, שהמקרקעין נפגעו על-ידי תכנית, לרבות כמובן, הוכחת שיעור הפגיעה. כן גם עליו נטל השכנוע, שאין מדובר בהפקעה, שהמקרקעין נמצאים בתחום התכנית או גובלים עימו, וכן שביום תחילתה של התכנית היה התובע בעל המקרקעין או בעל זכות בהם".

חזר על כך בית המשפט בע"א 600/89 **גדעון וכרמלה בע"מ נ' הועדה המקומית לתכנון ולבניה נתניה**, פ"ד מז(2) 402, 409 (1993) (להלן: "עניין **גדעון וכרמלה**"):

"גם נטלי הראיה נחלקים: נטל השכנוע לטענתו, שהמקרקעין נפגעו, מוטלת על בעל הזכות התובע פיצויים, וכדי להעמיד את עילתו על כנה מוטל עליו להוכיח גם את שיעור הפגיעה".

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

הלכה פסוקה היא, כי פגיעה כמשמעה בסעיף 197 לחוק היא גריעת שווי המקרקעין בהשוואה לערך שהיה להם קודם להחלתה של התכנית הפוגעת. התייחס לכך כב' השופט שמגר בע"א 474/83 **הועדה המקומית לתכנון ולבניה ראשון לציון נ' חממי**, פ"ד מא (3) 370, 381 (1987):

"שינוי הייעוד מזכה בפיצויים על יסוד השוואה של השווי של המקרקעין לפי מצבם ערב תחילתה של התכנית עם המצב אחרי תחילתה של זו".

התייחס לכך בית המשפט גם בעניין **גדעון וכרמלה**, הנ"ל:

"מהלכות אלה עולה, כי ההשוואה הנדרשת היא קונקרטית. עליה להתייחס לתכנית הפוגעת ולחלקת הקרקע הנפגעת. את שווי החלקה אחרי תחילתה של התכנית הפוגעת יש לבחון על יסוד תכונותיה וסגולותיה המיוחדות של החלקה המסוימת ערב תחילתה של התכנית. בחינה זו יש לקיים מתוך התחשבות בכל גורמי השפעתה של התכנית הפוגעת ורק בהם".

במקרה של פגיעה עקיפה, נקבע רף גבוה יותר של נטל הוכחה. ראו האמור בעש (י-ם) 7163/99 **הוועדה המקומית לתכנון ולבניה ירושלים נ' חברת עמית את מאיר בע"מ** (פורסם בנבו, 21.9.2000):

"כשמדובר בפגיעה עקיפה הרי הפגיעה יכולה להיות עקיפה ביותר ולכן נזקקים למבחן של קשר סיבתי, כפי שנאמר ב<u>ע"א 1188/92</u> הנ"ל, שם, עמ' 475:

'ככל שהקשר הסיבתי בין התכנית לבין הפגיעה מתרופף, כך גם נחלשת ההצדקה לתשלום פיצויים. אם הקשר הסיבתי רופף עד כדי כך שניתן לומר כי הפגיעה נגרמה כולה או בעיקרה על ידי גורם אחר, לא תהיה יותר הצדקה לתשלום פיצויים.

במקרה כזה ניתן יהיה לומר כי המקרקעין לא נפגעו על ידי התכנית כנדרש בסעיף 197, אם משום שהפגיעה אינה נחשבת פגיעה ואם משום שהפגיעה נגרמה על ידי גורם אחר' [ההדגשה במקור]".

לאופן ההוכחה התייחסה ועדת הערר מרכז בערר (מרכז) 384/07 **אדם עמל ועוד 97 עוררים נ' הועדה המקומית לתו"ב פ"ת** (פורסם בנבו, 23.7.2013):

"אין מדובר ב'נטל ראיה ראשוני'.... לפיכך לא די בעצם צירוף חוות דעת שמאית כשלעצמה כדי להרים את נטל ההוכחה המוטל על התובע. חוות דעת שמאית המצורפת לתביעה ולאחר מכן לערר, והמהווה את הראיה העיקרית, אם לא היחידה, בתביעות לפי סעיף 197 לחוק, צריכה לפרט, לבסס ולנמק את הפגיעה הנטענת. זאת, בין היתר, על ידי השוואת כלל רכיבי המצב התכנוני שקדם לתכנית נשוא התביעה, לכלל רכיבי המצב התכנוני שלאחר אישורה, תוך בחינת הקשר הסיבתי בין התכנית לבין הפגיעה הנטענת.

<u>חוות הדעת השמאית צריכה לבסס את ירידת הערך הנטענת ואת שיעורה, בין על ידי פירוט עסקאות השוואה לפני ואחרי אישור התכנית, ניתוחן ועריכת התאמות למקרקעין נשוא התביעה ובין על ידי פירוט נתונים אחרים, במקרה בו אין או יש קושי במציאת עסקאות השוואה...".</u>

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

4. <u>התייחסותי לחוו"ד גלעד ניר מטעם התובעים:</u>

שמאי התובעים טוען כי בעקבות אישורה של תכנית תמ"ל 1076, הקובעת בין היתר את סלילתו של כביש חדש "עוקף עמישב", נגרמת פגיעה עקיפה למקרקעין נשוא השומה ולתכונותיו, אותה הוא מחלק לשני ראשי נזק עיקריים:

- מפגעי רעש.
- מפגעי זיהום אוויר ואיכות הסביבה.

<u>תכנית תמ"ל 1076</u>

4.1 סוגיית הוכחת הפגיעה הנטענת:

כאמור לעיל, מתוך ההלכה הפסוקה עולה כי נטל השכנוע להוכחת טענה מסוימת מוטל על הצד שהטענה מקדמת את עניינו, דהיינו הצד התובע, וכאשר מדובר בפגיעה עקיפה נטל ההוכחה גובר אף יותר. בין היתר, חוות הדעת השמאית צריכה לבסס את ירידת הערך הנטענת ואת שיעורה, על ידי פירוט עסקאות השוואה לפני ואחרי אישור התכנית, ניתוחן ועריכת התאמות למקרקעין נשוא התביעה. עם זאת, לא הובאה בשומת התובעים כל הוכחה ממשית לירידה בשווי הזכויות בחלקה, לאחר מועד אישור התכנית, בהשוואה למצב הקודם. בבסיס הנתונים של שומת גלעד ניר הוצגו 4 עסקאות השוואה בלבד למכר של מגרשים צמודי קרקע, אשר נערכו כולן לאחר המועד הקובע. עסקאות אלו שימשו כבסיס להערכת שווי הנכס במצב הקודם. כאמור, אין בעסקאות הנ"ל שום הוכחה לטענתו של שמאי התובע לירידת ערך בחלקה, ויתרה מכך, הן כלל אינן מהוות נתון השוואה מייצג ובעלות תוקף נמוך להערכת שווי הנכס. העסקאות נלקחו מחלקות הפונות לרחובות פנימיים ושקטים בהרבה בשכונת בלינסון (רח' הלימון, רח' אופקים, רח' אליקים, חלקו הצפוני של רחוב נווה רעים) בהשוואה למיקום הנכס הנדון בסמוך לרח' עובדיה יוסף.

בסעיף 10 לשומתי הוצגו עסקאות השוואה לדירות מגורים בסביבתו הקרובה של הנכס נשוא השומה, לפני ואחרי המועד הקובע לתכנית תמ"ל 1076. מעסקאות אלו ניתן ללמוד כי אפילו לאחר תוספת של התאמה לזמן לעסקאות שלפני המועד הקובע, לא ניתן לראות ירידת ערך בשווי הדירות במבנים בסביבה הקרובה, אשר גם החלקות שלהם ממוקמות בסמוך לכביש החדש וגובלות בתכנית. ואם לא די בכך, **ניתן אף לראות עלייה במגמת המחירים באזור.**

4.2 ציפייה לשינוי אופי האזור במצב הקודם:

שמאי התובעים טוען כי במצב הקודם תכנית תמ"מ /21/3, שפורסמה לתוקף בי.פ. 5236 מיום 12/11/2003, מסווגת את השטח הסמוך לנכס שמדרום לרח' הרב עובדיה יוסף (בו צפוי לעבור כביש עוקף עמישב לפי תמ"ל 1076) בייעוד "פיתוח כפרי". על כן, נטען כי "לא היתה כל ציפייה עתידית לשינוי היעוד לדרך ראשית חדשה" וכי הדרך "נחתה על המקרקעין כרעם ביום בהיר, בעקבות אישור תמ"ל 1076".

כמפורט בפרק מצב תכנוני לשומתי, **בתמ"א 35 - תכנית מתאר ארצית לבניה פיתוח ושימור**, שפורסמה למתן תוקף בי.פ מס' 5474 מיום 27.12.2005, האזורים הסמוכים לנכס הנדון ממערב ומדרום (כולל חלקו הצפוני של הכביש החדש המוצע "עוקף עמישב") כלולים בתחום "**מרקם עירוני**". התכנית נועדה להגדיר את מדיניות התכנון ופריסת היישובים בישראל עד שנת 2020. המטרות המוצהרות של התוכנית הן "לתת מענה לצורכי הבנייה והפיתוח של המדינה תוך שמירה על השטחים הפתוחים ועל עתודות הקרקע לדורות הבאים". התכנית מחלקת את המדינה ל-5 סוגי מרקמים שונים, שבכל אחת מהם מדיניות פיתוח שונה: מרקם עירוני, מרקם כפרי, מרקם שימור ארצי, מרקם שימור משולב ומרקם חופי.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מרקם עירוני, ע"פ התכנית, מטרתו לאכלס את מרבית הפיתוח העתידי. האזורים הללו יפותחו תוך הבטחת התשתיות הדרושות (כולל כבישים, מים וחשמל). הפיתוח ברובו עירוני קומפקטי, תוך הבטחה על שמירת שטחים פתוחים עירוניים ובין עירוניים.

כלומר, בניגוד לנטען בחוו"ד גלעד ניר, כן קיימת במצב הקודם איזו שהיא ציפייה לשינוי היעוד בסביבה מאזור כפרי לעירוני. כמו כן, כעולה מתמ"א 35, הפיתוח העתידי, המתוכנן במרקם העירוני, מחייב הקמה של התשתיות הדרושות וביניהן כבישים.

יתר על כן, במצב התכנוני הקודם (טרם אישור תכנית תמ"ל 1076), ניתן לראות גם בתכניות בנין עיר ציפייה להרחבת הכבישים באזור הסמוך לנכס והגדלת נפח התנועה.

ע"פ תב"ע פת/1254, שפורסמה למתן תוקף בי.פ. 2889 מיום 3.2.1983, מסווג שטח להפקעה מעברו הצפוני של רחוב עובדיה יוסף עבור הרחבת הדרך.

להלן העתק מתוך תשריט התכנית "מצב מוצע":



להלן תשריט התכנית על פני תמונת לווין של הסביבה הקרובה, לצורך המחשה:



רוחב הדרך (רח' עובדיה יוסף) לפי תכנית זו (המצב הקיים), הינו כ- 20 מ' ואף 30 מ'[15] מדרום לחלקה הנדונה.

אע"פ שכיום קיימים ברחוב שטחי מדרכה נרחבים, העירייה רשאית להשתמש בשטח הנ"ל לכל אחד משימושי הדרך המותרים ולהרחיב את השטח לנסיעת כלי רכב על חשבון המדרכה הקיימת.

[15] ע"פ מדידה גראפית מתשריט קומפילציה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

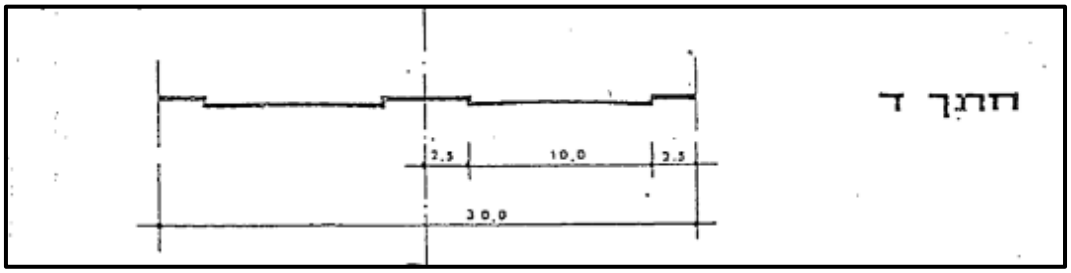
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

בנוסף, ע"פ תכנית מתאר פת/2000, שפורסמה למתן תוקף בי.פ. 4004 מיום 14/5/92, מסווג רחוב עובדיה יוסף (רח' ועד ארבע ארצות לשעבר), בחלקו הסמוך לנכס נשוא השומה, ל-"דרך עורקית ראשית".

להלן העתק מתוך תשריט התכנית:



בע"מ 31 לתקנון התכנית מצוין כי ברח' ועד ארבע ארצות החתך המומלץ לדרכים עורקיות ראשיות הינו חתך ד', בו רוחב הכביש הינו 30 מ':



כלומר, כבר במצב הקודם, רח' עובדיה יוסף הכלול בתחום תכנית תמ"ל 1076 וסמוך לנכס הנדון, מסווג כדרך עורקית ראשית שרוחבה צפוי לעמוד על כ- 30 מ'.

זאת לעומת הכביש המוצע "עוקף עמישב" שרוחבו כולל מדרכות, בקטע הרלוונטי לשומה אינו עולה על 29 מ'[16].

[16] ע"פ נספח תנועה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

4.3 חשיבותו ותרומתו של כביש "עוקף עמישב" החדש:

כביש "עוקף עמישב" החדש ייצור קישוריות ושיפור נגישות בין מחלפון עמישב לבין תחנת הרכבת הכבדה המתוכננת לקום דרומית לכביש 471 וכן יאפשר קישור לכביש 6 לכיוון דרום. הכביש יהווה עורק כניסה ויציאה ראשי לרובע סירקין החדש והינו חיוני לפיתוח האזור. בהקשר זה, חשוב להבהיר כי הקמתן של שכונות מגורים חדשות, כדוגמת רובע סירקין, המוצע בתכנית הנדונה וצפוי לכלול כ- 8,500 יח"ד חדשות, חייבת לכלול גם פתרונות תחבורתיים ושדרוג התשתיות הקיימות. אם לא, הדבר יוביל לעליה משמעותית בעומסי התחבורה באזור אשר יכבידו מאוד גם על התושבים הקיימים. המרחב בו מצוי רובע סירקין סובל כבר היום מעומסי תחבורה קשים[17]. לכן, נערכה בחינת השפעה תחבורתית מרחבית (מצורפת לחוות דעתי זו) לאזור אשר לקחה בחשבון את הפיתוח הצפוי בכל המרחב (מאור יהודה בדרום ועד הוד השרון בצפון) ב-15 השנים הקרובות. בהתאם למסקנות הבה"ת הוחלט לכלול בתכנית את כביש עוקף עמישב. כמו כן, עולה מהמסמך כי "המקטע הצפוני של העוקף צפוי לשפר מהירות ממוצעת במרחב. המקטע הדרומי של העוקף צפוי להביא לשיפור מבחינת ק"מ ושעות רכב במרחב".

<u>תחבורה ציבורית</u>: כאמור לעיל, הכביש החדש יאפשר חיבור נוח לתחנת הרכבת הכבדה "אלעד" המתוכננת לקום מדרום לכביש 471. בנוסף, תכנון הכביש יאפשר הכנסת נתיב ייעודי לתחבורה ציבורית לאורך הכביש (כפי שניתן לראות בנספח התנועה), אשר יחבר בצורה יעילה את תחנת הרכבת עם שכונת סירקין.

לסיכום, כביש עוקף עמישב הינו חלק חשוב במערכת התחבורתית בתכנית ובמרחב. לסלילתו חשיבות בתפקוד מערכת התח"צ ,נגישות לעיר פתח תקווה, נגישות לישובים סמוכים נוספים ולתחנת הרכבת העתידית.

כמו כן, ע"פ שומת התובע, עולה מנספח התנועה של התכנית כי רוחב הכביש המוצע "עוקף עמישב" בקטעים הרלוונטיים לשומה נע בין 27 מטר ל-29 מטר. אולם, **רובו של רוחב הכביש כלל אינו מיועד לנסיעת כלי רכב.** הכביש כולל ברובו 2 נתיבי נסיעה לכל כיוון, שטח הפרדה, רצועה להולכי רגל ושבילי אופניים בחלקו המערבי. כמו כן, מתוכננת שתילת עצים וצמחיית כיסוי לעיצוב/ייצוב נופי. זאת ניתן לראות בתמונות מהנספח שהוצגו בעמודים 20-19 לשומת גלעד ניר. עוד עולה מהנספח, כי רוחב השטח המיועד למסעה (נסיעת כלי רכב) הינו 13 מ' – 14.8 מ' בלבד מתוך כלל השטח ביעוד דרך (שרוחבו 27-29 מ').

[17] אלה עמדו בבסיס מחאות שנשמעו נגד התכנית מצד תושבי האזור. כראיה צורפה לשומתי כתבה בנושא מעיתון "דה מרקר" משנת 2019.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>גורמים משביחים לחלקה הנדונה</u>

1. **הקלה בעומסי תנועה וקיצור זמן נסיעה**- בהתאם לאמור לעיל, בעקבות סלילת הכביש החדש, גם החלקה הנדונה תהנה משיפור נגישות לכביש 471 ולכביש 6, הכולל קיצור של זמן הנסיעה ע"י שיפור מבחינת מהירות ממוצעת במרחב ומבחינת ק"מ. לצד זאת, הכביש החדש צפוי להקל על גודש התנועה הקיים במרחב התכנית (ממנו סובלת גם החלקה הנדונה).
2. **שיפור במערך התחבורה הציבורית**- החלקה הנדונה תהנה משיפור נגישות גם באמצעות השדרוג שהתכנית מציעה במערך התחבורה הציבורית, הכולל בין יתר נתיבי תחבורה ציבורית בכביש החדש וקישור לתחנת הרכבת החדשה "אלעד" שתוקם בעתיד.

ממחקרים שונים שנערכו בעולם עולה כי באזורים בהם גישה נוחה לקווי מסילת רכבת מחירי הנדל"ן רק עולים. לטענת מומחים הסיבה לכך נעוצה ביתרונות הנובעים מקרבה למערכת תחבורה מסילתית. מדובר באלמנטים רבים, שהחשובים בהם הינם נגישות לתחבורה הציבורית, קישור יעיל ומהיר לאזורים שונים, הפחתת רעש וזיהום אויר וכו'.

<u>ממחקרים אמפיריים שנערכו בעולם עולה כדלקמן</u>:

מחקרים מראים כי כאשר חל שיפור בנגישות בעקבות הקמת הרכבת, חלה עלייה בערכי הקרקע אשר מובחנת יותר באזורים סביב תחנות הרכבת[18].

Diaz[19] סקר 11 מחקרים שונים שבדקו את השפעתן של רכבות (כבדות וקלות) על נכסי מגורים בצפון אמריקה (בערים סן פרנסיסקו, מיאמי, אטלנטה, טורונטו, קליפורניה ופורטלנד).

נמצא כי ערך הנכסים שבטווח הליכה עד כ-500 מטר מתחנת הרכבת, גבוה יותר מהנכסים המרוחקים יותר מהתחנה בשיעורים שבין 3% -40%.

בנוסף, נמצא כי גם כאשר הובאו בחשבון השפעות שליליות ומפגעים סביבתיים שיוצרת הרכבת, ערך הדירות עלה.

בפורטלנד, אורגון נבדקה השפעת הרכבת הקלה שנתיים לאחר הפעלתה בהתבסס על 325 עסקאות מכר שנבחנו בשני מודלים.

נמצאה השפעה חיובית מובהקת של קירבה לתחנות, כאשר מחיר הנכסים ברדיוס 500 מטר מהתחנות היה גבוה בממוצע בכ-10.6% ממחיר הנכסים שבמרחק 1,000 מטר לאורך הקו.

בטווחים הקרובים יותר לתחנה ההפרש היה מתון יותר, כנראה בשל המטרדים הסביבתיים המתגברים.

מחקר נוסף בוצע בפורטלנד, בתקופה של 6-8 שנים לאחר הפעלתה של הרכבת אשר התבסס על עסקאות מכר מהשנים 1992-1994.

ערך הנכס הקרוב ביותר לתחנה היה גבוה ב- 10% מערכו של נכס דומה המרוחק 430 מטר מהתחנה[20].

Debrezion (2006) ניתח את השפעת הקרבה לרכבת על מחירי בתים בהולנד.

הוא מצא כי מחירי בתים אשר היו ממוקמים קרוב לתחנת רכבת היו יקרים בכ- 25% בממוצע לעומת

---

[18] Landis, J., et al., (1995). Rail Investments, Real Estate Values, and Land Use Change: A Comparative Analysis of Five California Rail Transit Systems. Berekeley, CA: Transportation Center, University of California.

[19] Diaz. R.B., (1999). Impacts of Rail Transit On Property Values. Business and Community Development. 3. pp. 1-8

[20] Chen, H., et al., (1998). Measuring the Impact of Light Rail Systems on SingleHedonic Approach with Geographic Information System Application. TRR.1617. pp. 38-43.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מגורים במרחק 15 ק"מ או יותר.

כמו כן, נמצא כי הכפלה של תדירות הרכבת העלתה את ערכי הבתים בכ- 2.5%, כאשר העלייה במחיר נעה בין 3.5% לבתים בקרבת התחנה ו- 1.3% לבתים מרוחקים יותר[21].

מאחר וקצרה היריעה לפרט כל מאמר ומאמר, להלן טבלה המרכזת תוצאות של מחקרים נוספים בתחום:

מס"ד	החוקר	המקום	יעוד הנכס הנבדק	סוג רכבת	תוצאות
1	Lewis-Workman and Brod, 1997	סן-פרנסיסקו, ארה"ב	מגורים	BART	מחירי הנכסים ירדו בכ-1,600 $ לכל 30 מ' התרחקות מהתחנה.
2	Lewis-Workman and Brod, 1997	ניו-יורק, ארה"ב	מגורים	City MTA	ירידת מחירים של כ-2,300 $ לכל 30 מ' התרחקות מהתחנה.
3	Landis et al., 1995	סן- פרנסיסקו אזור המפרץ, ארה"ב	מגורים	BART	ירידת מחירים של 1 $- 2 $ לכל מטר של התרחקות מהתחנה.
4	Benjamin and Sirmans, 1996	וושינגטון, ארה"ב	מגורים	Metro	ירידה בדמי השכירות של 2.4%-2.6% לכל 160 מ' התרחקות מתחנה.
5	Armstrong, 1994	בוסטון, ארה"ב	מגורים	MBTA	בתים חד משפחתיים אשר היו ממוקמים בקהילות עם תחנת רכבת היו בעלי שווי שוק גבוה ב-6.7% בהשוואה לקהילות ללא תחנות רכבת.
6	Voith, 1993	פילדלפיה, ארה"ב	מגורים	SEPTA	בתים עם גישה לתחנת רכבת היו יקרים יותר ב-7.5%-8% לעומת ערכו של בית ממוצע.
7	Lewis-Workman and Brod, 1997	פורטלנד, ארה"ב	מגורים	LRT: MAX	ערכי הנכסים ירדו בממוצע ב-75$ לכל 30 מ' התרחקות מתחנה.
8	Landis et al., 1995	סן-דיאגו, ארה"ב	מגורים	LRT: San Diego Trolley	בית טיפוסי נמכר ב-272 $ יותר לכל 100 מ' התקרבות לתחנת הרכבת הקלה.
9	Weinberger, 2001; 2000	מחוז סנטה קלרה, ארה"ב	מסחר	LRT: Guadalupe line	שטח מסחרי במרחק של עד 400 מ' מתחנה קיבל בממוצע 7.5 עד 16.4 סנט יותר למ"ר לעומת שטחים מסחריים במיקום של יותר מ- 1200 מ' מהתחנה.

[21] Debrezion, G. The Impact of Rail Transport on Real Estate Prices: Empirical Study of the Dutch Housing Market. Transportation Research Board Annual Meeting, Paper #06-1979, 2006.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

מס"ד	החוקר	ייעוד הנכס	המשתנה שנבדק	סוג רכבת	מיקום	שיעור השינוי / הפרש במחיר
1	Voith (1991)	מגורים	מחיר מכירה לנכס בנוי	פרברים	פנסילבניה וניו ג'רסי	3.8-10%
2	Laasko(1992)	מגורים	מחיר מכירה לנכס בנוי	מטרו	הלסינקי , פינלנד	3.5-6%
3	Al-mosaind (1993)	מגורים	מחיר מכירה לנכס בנוי	קלה	פורטלנד, ארה"ב	10.60%
4	Chen et al (1997)	מגורים	מחיר מכירה לנכס בנוי	קלה	פורטלנד, ארה"ב	10.50%
5	Cloer & Weinstein(2002)	מגורים	מחיר מכירה לנכס בנוי	קלה	דאלאס, ארה"ב	7.2%-18%
6	Gibbons & Machin(2003)	מגורים	מחיר מכירה לנכס בנוי	תחתית	לונדון , אנגליה	לכל ק"מ קירבה עלייה של 1.5%
7	Yankaya and Celik (2004)	מגורים	מחיר מכירה לנכס בנוי	מטרו	איזמיר, טורקיה	13.70%
8	Duncan (2008)	מגורים	מחיר מכירה לנכס בנוי	קלה	סאן דייגו, ארה"ב	5.7%-16.6%
9	Agostini and Palmuchi(2008)	מגורים	מחיר מכירה לנכס בנוי	מטרו	סנטיאגו, ארה"ב	3.8%-7.4%
10	Barzilay, Portnov and Genkin(2009)	מגורים	מחיר מכירה לנכס בנוי	מטרו	חיפה, ישראל	באופטימום 13% ואח"כ יורד
11	Weinberger(2001)	משרדים	דמי שכירות לנכס בנוי	קלה	סנטה קלרה, ארה"ב	7%-10%
12	Cloer & Weinstein(1999)	מסחר	מחיר מכירה לנכס בנוי	קלה	דאלאס, ארה"ב	4.60%
		משרדים	מחיר מכירה לנכס בנוי	קלה		22.70%
13	FTA (2000)	מסחר	מחיר מכירה לנכס בנוי	מטרו	וושינגטון, ארה"ב	כל 300 מ' קירבה , עלייה של 2%
14	Cloer & Weinstein(1999)	מסחר	מחיר מכירה קרקע	קלה	דאלאס, ארה"ב	23%
		משרדים	מחיר מכירה קרקע			10.10%
15	Carvero and Duncan(2002)	מסחר	מחיר מכירה קרקע	קלה	סנטה קלרה, ארה"ב	23%

3. שינוי יעוד השטח הגובל בחלקה הנדונה מכיוון מערב מ-"אזור חקלאי" ל-"חורשה לשימור"- ע"פ תכנית פת/2000, במצב הקודם, השטח הגובל מכיוון מערב מסווג ליעוד "אזור חקלאי, בו יותרו שימושים כמפורט להלן:

א. השמושים המותרים בהתאם למוסכם בהוספה הראשונה לחוק התכנון והבניה בכפר.

ב. עיבוד הקרקע לצורכי גידול עציץ וצמחים ושיפור לצורך ניקוד והשקייה.

ג. בניה או שמוש בקרקע הדרושים ליצור חקלאי, לעיבוד חקלאי של האדמה או לגידול בעלי חיים, כולל בתי אריזה ובתי קירור לתוצרת חקלאית הקשורה בעיבודן לשטח.

ד. בניה לצורך גידול בעלי חיים מעונה אישור מיוחד של הועדה המקומית ובכפוף שכא יגרום מפגע סביבתי בהתאם להגדרתו בתכניות זו.

לעומת זאת, במצב החדש ע"פ תכנית תמ"ל 1076, מסווג השטח הנ"ל ליעוד "חורשה לשימור" ומוגדר בתכנית כחלק מ-"חורשת האקליפטוסים" (תא שטח 658). השימושים המותרים בשטח זה יהיו כמפורט להלן:

א. נטיעות , גינון.

ב. שבילי הליכה ושבילי אופניים.

ג. מתקנים נדרשים לשהייה ופעילות בפארק ומצללות.

ד. גישה לרכב תחזוקה וחירום.

ה. מתקנים לניהול מי נגר.

ו. שירותים ציבוריים.

ז. מחסן לצורכי תחזוקה.

ח. פנאי, מסחר ושימושים ציבוריים במבנים לשימור.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מחקרים מראים כי מגורים בקרבה לשצ"פ כגון: פארקים, חורשות, יערות וכיוצ"ב, מובילים לעליה במחירים של יחידות מגורים בסביבה.

(1) **במחקר דלפי** שנערך ע"י לשכת שמאי המקרקעין בפברואר 2017 נבחנה הסוגיה: *"בהנחה ששווי מגרש לבנייה צמודת קרקע שאינו גובל בשימושים ציבוריים הוא 100%, מה יהיה המקדם באחוזים לשווי של אותו מגרש כאשר הוא גובל בשצ"פ"*, התוצאה שהתקבלה הינה 102% בממוצע.

(2) **במחקר דלפי** שנערך ע"י לשכת שמאי המקרקעין ביולי 2002 נבחנה הסוגיה: *"מהו שיעור הגדלת הערך הראוי (הפוך מהפחתה), של יחידת מגורים עקב צמידותה לשצ"פ בשימוש כגן ציבורי"*, התוצאה שהתקבלה הינה 9% בממוצע.

(3) **במאמר מקצועי** שפורסם ע"י שמאי המקרקעין מר יובל דנוס וגב' אסתר כהן שעניינו *"שיקולים בהערכת שווי שטח ציבורי פתוח (שצ"פ)"* הועלו ההיבטים השונים בהערכת שווי שצ"פ ובין היתר נקבע כי: *"...ניתן לומר **שקיימת תמימות דעים באשר לתרומתו החיובית של השצ"פ לסביבתו, תרומה המעלה את שווי הקרקע בסביבה** (ד.ש).*

...

תרומתו של שצ"פ לערכי השווי בסביבה יכולה לנוע בשיעור שבין 2% ועד 20%, ע"פ מידת הקרבה לשצ"פ והתועלת ממנו".

מחקר שבוצע רק לאחרונה בישראל על-ידי שמאי המקרקעין שמוליק כהן ממשרד SK שמאות במהלך משבר הקורונה[22], מצא כי בשנים 2020-2021 חלה עלייה בביקוש למגורים בקרבת פארקים עירוניים בישראל, שהובילה בפועל לזינוק של עשרות אחוזים במחירי הדירות בשכונות הצמודות לפארקים. לדברי כהן, "במרבית השכונות הצמודות לפארקים מחירי הדירות עלו פי כמה וכמה יותר מהעלייה הכללית בעיר, ובו-בזמן שבחלק מהערים אף נרשמו ירידות מחירים בתקופה הנבדקת – מה שמאשש אף יותר את הממצאים".

<u>תרומתה של הקרבה לשצ"פ עולה גם מהחלטות שמאים מכריעים:</u>

) בשומה מכרעת של שושי שרביט שפירא לנכס בגו"ח 6712/26 הידוע כמגרש 105 ברח' ויצמן, פתח תקווה, נקבע במסגרת חישוב ההשבחה לתכנית פת/48/1216 מקדם 1.05 בשל קרבה לשצ"פ. מהוראות התכנית עולה כי בשצ"פ המצוי בתחום תכנית זו הותרו שימושים לנופש, נוי, משחק ומרגוע, גנים לרבים, חורשות ושדרות, מגרשי ספורט ומשחקים ולרבות כיכרות ורחבות, שבילים להולכי רגל ופיתוח מתאים, שימוש במפרצי חניה ברח' ויצמן לצורך העלאה והורדת נוסעים, וכן לא תותר הקמת מבנים בתחום השצ"פ.

) בשומת השמאית המכריעה נאוה סירקיס לנכס בגו"ח 6712/24 עבור מגרש 105 הנ"ל, נקבע במסגרת חישוב ההשבחה לתכנית פת/48/1216 מקדם זהה של 1.05 בשל קרבה לשצ"פ.

באשר ליעוד החקלאי במצב הקודם, תרומתו לחלקות הגובלות פחותה באופן ניכר מזו של שטח שצ"פ לחורשה. ע"פ תמ"א 35, כמפורט לעיל, השטח הגובל בחלקה הנדונה ממערב כלול בתחום "מרקם עירוני". כלומר, במצב הקודם לתכנית תמ"ל 1076, קיים פוטנציאל לשינוי יעוד של שטח זה והפשרתו לבנייה, כך שהחלקה הנדונה כבר לא תגבול בשטח פתוח. לחילופין, גם במקרה בו הקרקע תשמש לעיבוד חקלאי, ע"פ יעודה במצב הקודם, תיתכן הקמתם של מבנים שונים לשימוש זה כמפורט מעלה.

[22] פורסם בעיתונות באתר "MIGDALIM"- האתר הישראלי להתחדשות עירונית, בתאריך 29.3.2021.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

כמו כן, קרקע חקלאית מעובדת הינה לרוב קרקע שערכה הנופי הינו נמוך לעומת שטח ירוק לחורשה או לפארק.

לעניין זה יפים הם דברי בית המשפט בעניין **גדעון וכרמלה:**

"במניין כלל גורמי התכנית, שהם בעלי השפעה על שווי המקרקעין, אין לכלול רק את הגורמים "הפוגעים" במקרקעין, אלא גם יסודות המצויים בתכנית המשביחים את שוויים."

חזר על כך בית המשפט בבר"מ 11612/05 **מרכז ע"ש ורה סלמונס נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה כפר סבא**:

"כידוע, על מנת להעריך את גובה הפיצוי לו יהיה זכאי התובע לפי סעיף 197 לחוק התכנון ובניה יש להשוות בין שווי המקרקעין ערב אישור התכנית, שנטען כי היא פוגעת, לבין שווי המקרקעין לאחר האישור (ע"א 1968/00 חברת גוש 2842 חלקה 10 בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, נתניה, פ"ד נח(1) 550, 561; ע"א 6826/93 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה כפר-סבא נ' חייט, פ"ד נא(2) 286, 295). ברי, כי שווי המקרקעין לאחר אישור התכנית נקבע על יסוד כל ההוראות הרלוונטיות בתכנית ועל כן יש לבחון את ההשפעה הכוללת של התכנית על שווי המקרקעין ואין לבודד רכיבים מסוימים בלבד מתוך התכנית."

4.4 התפתחות עירונית טבעית אשר אינה מזכה בפיצוי:

פיתוח האזור ע"י הקמת רובע מגורים חדש וכן סלילת הכביש המוצע הינם חלק מהתפתחות עירונית טבעית, אשר תואמת את המגמות המוצעות בתמ"א 35. כאמור לעיל, הקמת השכונה ללא הכביש החדש תוביל לעומסי תנועה כבדים מאוד באזור ועל כן הקמתו היא חיונית ומהווה חלק בלתי נפרד מההתפתחות העירונית המוצעת בכפר סירקין.

בעניין זה קיימות פסיקות רבות בהן נדחו תביעות פיצויים לפי ס' 197, בין היתר בגין טענות לפגיעה בנוף ועליה במפלס הרעש, בטענה כי התפתחות עירונית טבעית אינה מזכה בפיצוי וכי יש לשמור על האיזון בין טובת הציבור לבין הזכות לתביעת פיצויים. "לאזרח אין זכות קנויה כי הסביבה העירונית תקפא על שמריה, כך שכל עוד השינוי התכנוני במקרקעין הגובלים תואם מגמות פיתוח סבירות, לא יהיה האזרח זכאי לפיצוי בגין שינוי זה"[23]. להלן ריכוז החלטות ועדות ערר ופסיקות אשר עמדו על רעיונות אלו:

- לעניין התפתחות עירונית טבעית שאינה מזכה בפיצוי לפי ס' 197 לחוק התו"ב:

ערר מס' בי/95065/13, ועדה מקומית לתו"ב בת ים נ' שרה גוטמן ואח'.
בר"מ 8609/08 דרייזין ברנובר נ' הועדה המקומית לתו"ב ירושלים ואח'.
ערר מס' ים/9-267/12, ועדת המערבים נ' משה שחר ואח'.
ערר מס' גב/95007/11, קליר זהר ואסתר נ' הועדה המקומית לתו"ב גבעתיים.

ערר מס' תא/95013/08, חוה אקירוב ואח' נ' הועדה המקומית לתו"ב ת"א.

- פסיקה לעניין איזון הנדרש בין טובת הציבור לבין הזכות לתביעת הפיצויים:

בע"א 8797/99, הועדה המקומית לתו"ב רעננה נ' הורוביץ.
בר"מ 8609/08, ברונבר נ' הועדה המקומית לתו"ב ירושלים.
בר"מ 10510/02, עע"מ 10549/02, ועדה מקומית לתו"ב חדרה נ' יוסף כהן ואח'.

[23] ערר מס' ים/9-267/12, ועד עדת המערבים נ' משה שחר ואח' והו. המ. לתו"ב ירושלים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

נדמה כי בדיוק על מקרה זה נפסק העיקרון שהפך מאז למעין "נכס צאן ברזל", בדבר מגמות הפיתוח העירוני - **בפס"ד ברעלי**[24] ע"י כב' השופט זמיר, לאמור:

"עם זאת, אפשר שפגיעה כזאת לא תעבור את המחסום של סעיף 200, כלומר, שהפגיעה לא תעבור את תחום הסביר ולא תצדיק תשלום פיצויים. כל מי שבא להתגורר בעיר צריך לקחת בחשבון, בצד התועלת הצומחת לו ולאחרים מרשת הכבישים, גם את הרעש והזיהום הנגרמים על-ידי המכוניות. כך אם רחוב נעשה סואן ורועש יותר, בעקבות התפתחות של אזור מסוים, וכך גם אם נסלל כביש בפאתי העיר מכוח תכנית חדשה. גם מי שבא להתגורר במקום שקט בפאתי העיר צריך לקחת בחשבון שהעיר תתפתח, כבישים חדשים ייסללו, ורעש המכוניות ישיג גם אותו. זהו מטרד שכל תושב בעיר נחשף לו, ואין הציבור בעיר חייב לפצות עליו. תוצאה הכרחית היא של האיזון הראוי בין האינטרס הפרטי לבין האינטרס הציבורי. אך כך רק עד גבול מסוים. אם מטרד הרעש עובר את תחום הסביר, ואפילו אם אינו עובר את תחום הסביר, אך אם קיימות נסיבות מיוחדות המצדיקות פיצוי על הרעש, זכאי הנפגע לפיצויים בהתאם לסעיף 200 ".

יש לזכור גם כי בעניין שלפנינו מדובר על פגיעה עקיפה במקרקעין להבדיל מפגיעה ישירה בהם.

ב**ערר 47/06 אמיר לירן ואח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה ראש העין**, ועדת הערר קבעה כי:

"התביעה שבפנינו עניינה הרחבתו של ישוב, אשר נטען כי תסב נזק וירידת ערך לנכסי תושביו הותיקים יותר של הישוב המתגוררים בסמיכות לתחום ההרחבה. מצב דומה לתביעה שבפנינו עלה כאמור בפני ועדת הערר במס' מקרים קודמים ונדמה כי לאור הניסיון, ולאור עמדת ועדת הערר כולה אשר מורכבת הן מאנשי מקצוע והן מנציגי ציבור, הגיעה העת לגבש מדיניות באשר לתביעות כגון זו שבפנינו העוסקות בהרחבה של ישוב קיים.

נראה כי בישראל של העת הזו, שהיא מדינה הקולטת עלייה, גדלה ומתפתחת ומצויה בהתהוות ועיצוב דרכה, מוחזק הציבור כמי שיודע כי ישובים צפויים ויכולים להתרחב. במיוחד נכון הדבר באשר למרכז הארץ. צפייה כללית זו נכונה בכל סוגי הישובים הן במגזר הכפרי והן במגזר העירוני. משנראה הדבר בעינינו כציפייה סבירה ומוטמעת היטב בתודעה הציבורית הרי סביר להניח כי ציפייה זו מגולמת בערכים של הנכסים המצויים בשולי הערים והיישובים השונים. מכל מקום אין לאדם זכות קנויה כי פיתוח היישוב ייעצר בקצה מגרשו או כי בעלי הזכויות במקרקעין סמוכים לא יהיו זכאים לפתחם ולנסות לממשם, וככל שהדבר נעשה בסבירות תוך שמירת אופיו של הישוב והסביבה ולא בשינוי מהותי או חריג שלהם, ומבלי שעולות נסיבות או אלמנטים פוגעניים מיוחדים, הרי שיש לטעמנו למנוע הגשת תביעות מעין אלה".

עוד נאמר **בפס"ד רומן ברג ואח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה ראשון לציון (בר"מ 16/5898) בבית המשפט העליון**: "יש לזכור כי סעיף 197 אינו מקיף- ואינו מתיימר להקיף- את כל קשת הנזקים העשויים להיגרם לפרט כתוצאה מפעילות התכנון השלטונית. כידוע, הוא אינו יוצר משטר פיצויים מוחלט אלא יחסי, שביסודו איזון בין ההגנה על קניין הפרט לבין האינטרסים הציבוריים המגוונים שנועד התכנון להגשים. מאיזון זה נובע כי לעיתים תהיינה פגיעות שלטוניות בקניין שתיוותרנה ללא פיצוי:

[24] ע"א 1188/92 הוועדה המקומית לתכנון ולבניה ירושלים נ' גלעד ברעלי, פ"ד מ"ט (1) 463, שם בעמ' 481.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

"סיכומו של דבר, הזכות לקניין היא זכות חוקתית שההגנה עליה מונחת בבסיס סעיף 197, והיא שיקול מרכזי בפרשנות הסעיף. עם זאת ההגנה עליה אינה מוחלטת, וגבולות הפיצוי ייקבעו באמצעות איזון בין זכות זו לבין העקרונות האחרים העומדים בבסיס סעיף 197" (עע"ם 2775/01 ויטנר נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה "שרונים", פ"ד ס(2) 230, 252 (2005) (להלן: עניין ויטנר)).

71. תפיסה זו מבטאת את ההכרה בכך שפרט המבקש ליהנות מן התועלות של חיים בקהילה, ייאלץ לעתים "לספוג" פגיעות בקניינו שיוותרו ללא פיצוי. עמדה זו מבטאת "העדפה בולטת של טובת הכלל על זו של הפרט", והיא חלק אינהרנטי מהסדר הפיצויים הנוהג על פי סעיף 197 (ד"נ 28/79 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה ירושלים נ' וארון, פ"ד לה(1) 561, 568 (1980); ראו גם לוינסון-זמיר, בעמ' 127-128). כפי שנפסק:

"לא ניתן לכמת באופן מתמטי את היתרונות שבעל מקרקעין מפיק עקב היותו חבר בקהילה אל מול העלויות הכרוכות בכך. מתוך רעיון זה, שאין לאדם זכות כי ערך מקרקעיו אך יעלה כתוצאה מפיתוח בידי הציבור, אלא כרוכה בהחזקת מקרקעין גם חובה כלפי הציבור, קובע המחוקק כי אין אדם זכאי לפיצוי בגין כל נסיגה שנסוג ערך מקרקעיו ובגין כל פגיעה שהוסבה להם. כל עוד פגיעה זו אינה בלתי פרופורציונית ואינה בלתי צודקת, על בעל המקרקעין לספוג עלות זאת כחלק מהמחיר שהוא משלם על היותו חבר בקהילה" (דנ"א 1333/02 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, רעננה נ' הורוויץ, פ"ד נח(6) 303-302 (2004) (להלן: דנ"א הורוויץ).

הדברים שנאמרו לעיל בהקשרו של סעיף 200 לחוק התו"ב, רלוונטיים גם לענייננו.

עוד חשוב לציין, כי בין הנכס נשוא השומה לבין הבניה הרוויה למגורים, המוצעת ע"פ תכנית תמ"ל 1076, מתוכננת חורשה לשימור, באורך של כ-400 מ'. החורשה תהווה "ריאה ירוקה", אשר תיצור הפרדה בין שכונת בילינסון הסמוכה, שהינה בעלת אופי כפרי צמוד קרקע, לבין הבניה הרוויה המתוכננת. כך למעשה נשמר אופיו של היישוב/השכונה הסמוכה לרובע החדש ולא נוצר שינוי מהותי שלה, המזכה בפיצוי לפי ס' 197.

4.5 כביש "עוקף עמישב" המתוכנן, אשר מהווה הגורם הכמעט בלעדי לירידת הערך הנטענת בשומת התובעים (בשל מפגעי רעש וזיהום אוויר), כלל אינו גובל בנכס הנדון:

החלקה הנדונה גובלת בתחום תכנית תמ"ל 1076 בכיוון מערב בלבד בשטח נרחב המיועד לשצ"פ (חורשה). בין החלקה הנדונה לבין הדרך המוצעת קיימות חלקות נוספות ביעוד "אזור מגורים א' מיוחד" וכן כביש דו סטרי קיים מס' 4713, בו השטח המשמש בפועל לנסיעת מכוניות הינו ברוחב 11-8 מ', לא כולל מדרכות. יתר על כן, ע"פ ייעוד השטח במצב הקיים[25], רוחב הדרך הקיימת מגיע עד לכ- 30 מ'.

[25] שטח ביעוד "דרך מאושרת" לפי תשריט תכנית תמ"ל 1076.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

לפיכך, בהנחה והיה מתוכנן כביש "עוקף עמישב" בתכנית נפרדת, לא היו זכאים התובעים לפיצוי, שכן לא היה סביר לכלול את הנכס הנדון בהגדרת "מקרקעין גובלים". בשל כך, יש לומר כי הפגיעה הנטענת בגין הקמת הכביש החדש אינה עוברת את מחסום סעיף 200, שכן, בנסיבות בעניין, אין זה מין הצדק כי ישולמו פיצויים בגין אלמנט "פוגע" שכלל אינו גובל במקרקעין התובעים .

בפס"ד בית המשפט העליון **עע"מ 2775/01 בעניין ויטנר** שניתן בתאריך 4.9.2005, נדונה סוגיית המקרקעין הגובלים ונקבע כי ככל גוברת הפרשנות הדווקנית לחוק, לפיה על מנת לעמוד בקריטריון הנ"ל יש צורך **<u>בגבילות של ממש (השקה פיזית) בין המקרקעין הפוגעים לנפגעים</u>**, אולם בית המשפט הוסיף כי קיימים שני חריגים מצומצמים לכלל הנ"ל, והם: כאשר ההשקה מופרעת ע"י שטח פתוח צר, בדר"כ מטרים ספורים, או חציצה ע"י כביש שכונתי צר.

פס"ד ויטנר אינו מגדיר את מס' המטרים המדויק, אך קובע כי יש להניח שחריג זה יפורש ע"י ועדות הערר ובתי המשפט בצמצום.

להלן מס' פסיקות רלוונטיות אשר ניתנו לאחר פס"ד ויטנר ועסקו בסוגיית המרחק עבור מקרקעין גובלים:

- ערר י.מ. 10/05 בעניין מאושר מיום 6.9.2005: עבור נכס בשכ' גבעת שאול בירושלים נדחתה תביעה בשל חציצת כביש דו סטרי ברוחב 8 מ' בין המקרקעין הפוגעים לנפגעים.
- ערר מס' הר/95027/11 וולף סילבי ואח' נ' ועדה מקומית לתו"ב הרצליה בפני ועדת ערר מחוזית: ועדת הערר קבעה כי במקרקעין שאינם מקבילים לגבול התכנית אין לקרוא לתוך פס"ד ויטנר אפשרות למבחן של גבילות נכס על פי מדידת המרחק הקצר ביותר בינם לבין הנקודה הקרובה בתחום התכנית. בהמשך לאמור לעיל, קבעה ועדת הערר כי במקרה בו מקרקעי העוררים נמצאים במרחקים משתנים מגבול התכנית , בחלקם "מתקרבים" למרחק של 10 מ' לפחות בנקודה הקרובה ביותר וחלקם מתרחקים עשרות מטרים (מרחק ממוצע של כ- 25.5 מ'), לא מתקיים החריג של שטח פתוח צר שנקבע בפס"ד ויטנר. עוד נקבע בהקשר זה כי ספק עם מרחק של 10 או 12 מ' יכול להיחשב מטרים "ספורים בלבד" וקל וחומר כאשר אין מדובר במרחק קבוע של 10 מ' לאורך החלקה.
- עמ"נ 41444-09-12 ו-עמ"נ 26260-11-12 (ערעורים מנהליים על החלטת ועדת ערר מחוזית), עבור נכס בהרצליה: נדחתה תביעה לפיצויים בטענה כי אין לבחון את התקיימות החריג "שטח פתוח צר" לפי המרחק הקרוב ביותר, הואיל ואין זה עולה בקנה אחד עם פרשנות מצמצמת של החריג. ראוי וסביר לבסס את הקביעה בהתאם למרחק הממוצע. בפסיקה קודמת קבעה ועדת הערר המחוזית, על בסיס החלטות קודמות שלה, כי חציצה העולה על 10 מ' איננה נכללת בחריג של שטח פתוח בן מטרים ספורים.

במקרה שלפנינו בין המקרקעין ה"פוגעים" (הכביש החדש) ל"נפגעים" (הנכס הנדון) קיים מרחק של כ- 90 מ'.

4.6 <u>התייחסותי לטענה באשר למפגעי רעש</u>

שמאי התובעים טוען בשומתו כי כביש "עוקף עמישב" המוצע בתכנית תמ"ל 1076, יוביל לעלייה משמעותית במפלס הרעש בנכס הנדון ובשל כך העריך ירידת ערך בשיעור של 39% משווי החלקה. זאת בהתבסס, בין היתר, על חוות דעת מומחה אקוסטי מטעם התובעים, מר דרוש שיש.

ע"פ סעיף 10 לשומת גלעד ניר, הפגיעה הוערכה ב- 3% הפחתה בשווי לכל דציבל נוסף במפלס הרעש, עבור עלייה של 13 דציבלים, כמפורט בטבלה שערך המומחה כדלהלן:

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

טבלה מספר 6.1 – מפלסי הרעש החזויים לאחר הפרוייקט וללא קיר אקוסטי

מבנה / קולט	מפלס רעש נמדד משוקלל Leq	מפלס רעש חזוי dB(A) קומה תחתונה	הפער הצפוי במפלס הרעש לאחר הפרוייקט dB(A)	מפלס רעש חזוי dB(A) קומה שניה	הפער הצפוי במפלס הרעש לאחר הפרוייקט dB(A)
75	51.5	74.9	+23.4	-	
76	55.7	68.7	+13	69.8	+14.1
106	61.6	69.6	+8	-	
344	57.5	69.7	+12.2	69.4	+11.9

כמוזכר לעיל, תקנון התכנית המחייב קובע הנחיות למזעור השפעות שליליות על הסביבה, וביניהן מתייחס גם למפלס הרעש. באשר לכביש חדש "עוקף עמישב" נקבע:

1. לעת התכנון לביצוע של עוקף עמישב תבוצע בדיקה אקוסטית חוזרת אשר תיקח בחשבון את חתך הכביש המעודכן ומצב סטטוטורי מעודכן בכל הקשור לשימושים בקרבת הכביש אשר מושפעים מהכביש. בדיקה זו תקבע את נחיצותו של מתרס אקוסטי ואת מאפייניו המדויקים. כמו כן, בדיקה זו תקבע את הצורך במיגון דירתי.

לאחר סלילת כביש עוקף עמישב, תיערך בחינה אקוסטית שתבחן את הפגיעה בבתים הקיימים מדרום לו וברחוב עובדיה יוסף, ובהתאם לממצאיה יבוצעו הפתרונות הנדרשים.

כמו כן, עבור התכנית נערכה ע"י מומחים חוות דעת סביבתית, הבוחנת את השפעותיו הקונקרטיות של כביש "עוקף עמישב" המתוכנן על הנכסים שבסביבה.

במסגרת חוות הדעת, נבחנו מפלסי רעש קיימים וחזויים על קולטי הרעש הרגישים בסביבה, אשר יכולים להיות מושפעים כתוצאה ממימוש התכנית.

התכנון האקוסטי בוצע על פי הנחיות המתודולוגיה לתכנון אקוסטי של רעש מכבישים והמלצות הועדה הבין משרדית והנחיות שהתקבלו מיועץ אקוסטי של ותמ"ל מר אלי קובי.

קריטריונים אקוסטיים[26]

בהתאם למסמך "מתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים", מאי,2011, (בהמשך "המתודולוגיה") המהווה עדכון של הנחיות הועדה הבין - משרדית לקביעת קריטריונים לרעש מכבישים מ- 2/99 (להלן "ההנחיות"), יש לנקוט באמצעים אקוסטיים להפחתת רעש מדרך חדשה או קיימת בה מתוכנן שינוי פיזי במסגרת הליך סטטוטורי, כאשר מפלס הרעש החזוי ב- 1 מ' מחוץ למבנה גבוה מהקריטריון של **Leq = 64 dB(A)** למבנים המוגדרים **כמבנה ב'** (מגורים) ו-**Leq = 59 dB(A)** למבנים המוגדרים **כמבנה א'** (מבנה ציבור המשמש כבית חולים, בית הבראה, בית אבות עם מחלקה סיעודית, מוסד חינוך).

עפ"י "המתודולוגיה", במידה ולא ניתן לעמוד בקריטריונים המפורטים לעיל מחוץ לבניין, נדרש לבצע מיגון אקוסטי הניתן לבצוע בעלות סבירה על- ידי קירות/סוללות אקוסטיים או לנקוט באמצעים

[26] כמפורט בנספח לתכנית.

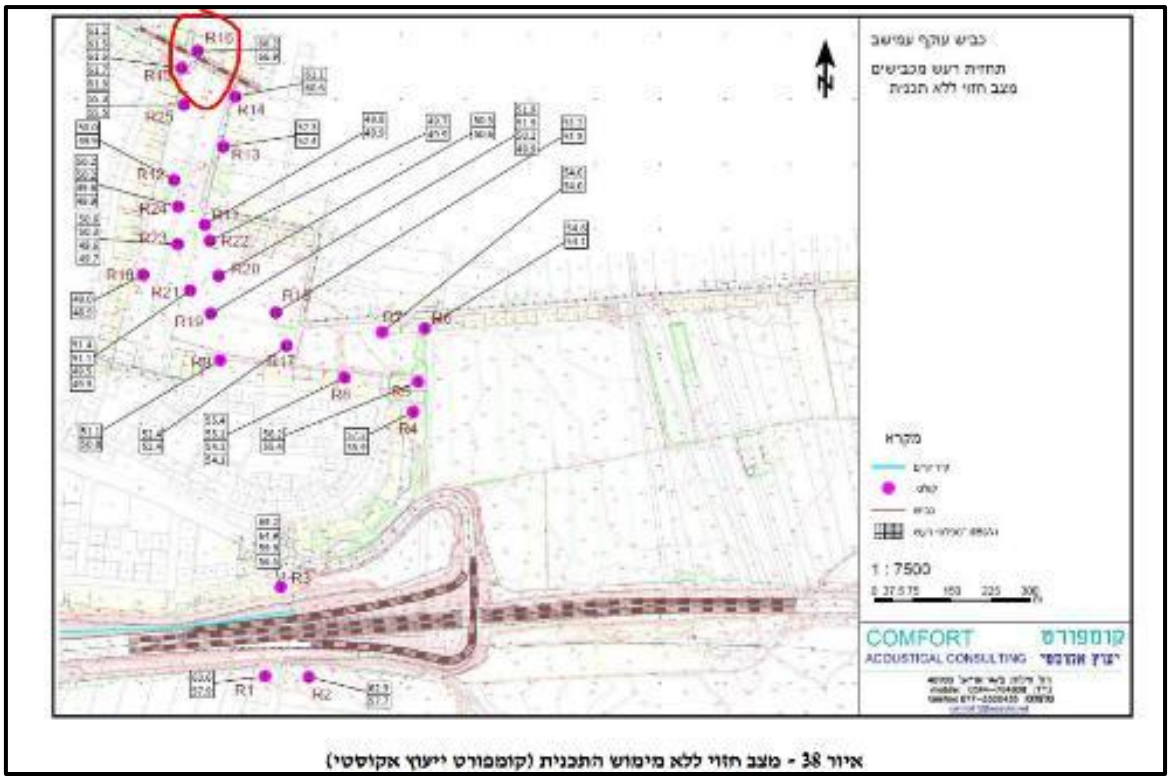
רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

אקוסטיים במסגרת טיפול במעטפת הבניין (מיגון דירתי) בהתאם לתוצאות חישובי הרעש ושיעור החריגה מהקריטריון.

<u>חיזוי הרעש הצפוי מהכביש החדש</u>:

מפלס הרעש במצב החדש (לאחר הקמת כביש החדש) נמדד במספר נקודות התייחסות:



איור 38 - מצב חזוי ללא מיגוש התכנית (קומפורט ייעוץ אקוסטי)

נקודת ההתייחסות הרלוונטית והקרובה ביותר לנכס הנדון הינה R16 המסומנת על גבי איור 38 לעיל. יש לציין כי נקודה זו ממוקמת על רח' עובדיה יוסף (חלק מכביש דו סטרי 4713) ובמיקום קרוב יותר לנקודת המוצא של הכביש החדש, ביחס לחלקה הנדונה, ולפיכך מפלס הרעש בה צפוי להיות גבוה יותר.

טבלה 12 בנספח- כביש עוקף עמישב - מפלסי רעש החזויים בקולטים ללא מיגון אקוסטי:

קולט	שכונה	יעוד	קומה	מפלס רעש חזוי ללא פרויקט, dB(A)	מפלס רעש חזוי עם פרויקט, dB(A)	תוספת/הפחתת רעש בעקבות הפרויקט, dB(A)
R16	הדר גנים- עמישב פ"ת	מגורים צמ' קרקע קיימים	2	66.2	71.3	+5.1

מן הטבלה לעיל, עולה כי בנקודת ההתייחסות הנ"ל **העלייה החזויה במפלס הרעש, כתוצאה מהפרויקט, ללא מיגון אקוסטי, צפויה לעמוד על 5.1 דציבלים בלבד**.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

ובכל זאת, הנספח לתכנית קובע כי, בהתחשב בתוצאות חיזוי הרעש, יש לנקוט באמצעי מיגון אקוסטי כדלקמן:

> מפלס הרעש הצפוי במצב מימוש הפרויקט גבוה מקריטריון 64 dB(A) בשיעור עד 7.3 dB(A) (R16) כאשר צפויה עלייה נכרת ברעש בשיעור של עד 9.3 dB(A) (R15) בעקבות הפרויקט. יצוין כי עבור מבני צמוד קרקע הקרובים ביותר לכביש 4713 גם במצב ללא מימוש פרויקט צפויים מפלסי רעש החורגים מקריטריון 64 dB(A) בשיעור של 2.2 dB(A) (R16).
>
> לאור זאת נדרש למבנים הנ"ל מיגון אקוסטי להפחתת הרעש: עבור מבנים צמוד קרקע ברמה של כ- 8 dB(A) לפחות ולמבנה הרב קומתי (R15- בכתובת עזרא ונחמיה 2) ברמה של כ- 7 dB(A) לפחות.

<u>מיגון אקוסטי מוצע</u>:

מצפון לכביש

קיר אקוסטי בשולי הכביש בגובה 4.5 מ' מעל כביש. הקיר יוקם מתחנה 0 במערב עד תחנה 8. סה"כ באורך של כ- 170 מ'.

ממערב לכביש

קיר אקוסטי בשולי הכביש בגובה 5 – 6 מ' מעל כביש. הקיר בגובה 5 מ' יוקם מתחנה 0 בצפון מערב עד תחנה 27 ומתחנה 31 עד 56, ובגובה 6 מ' מתחנה 27 עד 31. סה"כ באורך של כ- 1100 מ'.

ממזרח לכביש

קיר אקוסטי בשולי הכביש בגובה 4 – 5 מ' מעל כביש. הקיר יוקם מתחנה 0 בצפון עד תחנה 8 עד 21 בצפון ומתחנה 25 עד 54 בדרום ובגובה 5 מ' מתחנה 21 עד תחנה 25. סה"כ באורך של כ- 900 מ'.

הקירות לעיל יתכננו כקירות בולע קול בדופן הפנימי (מצד הכביש) על מנת למנוע הגברת הרעש בעקבות החזר הקול לכיוון הקולטים.

<u>מצב חזוי לאחר מימוש התכנית עם מיגון אקוסטי</u>:

בטבלה 13 להלן מוצגים מפלסי רעש החזויים לאחר הקמת המיגון האקוסטי בקולטים הרלוונטיים ויעילות הקיר הצפויה. הערכים בטבלה חושבו ללא אספלט שקט.

טבלה 13 - כביש עוקף עמישב - מפלסי רעש חזויים עם מיגון אקוסטי

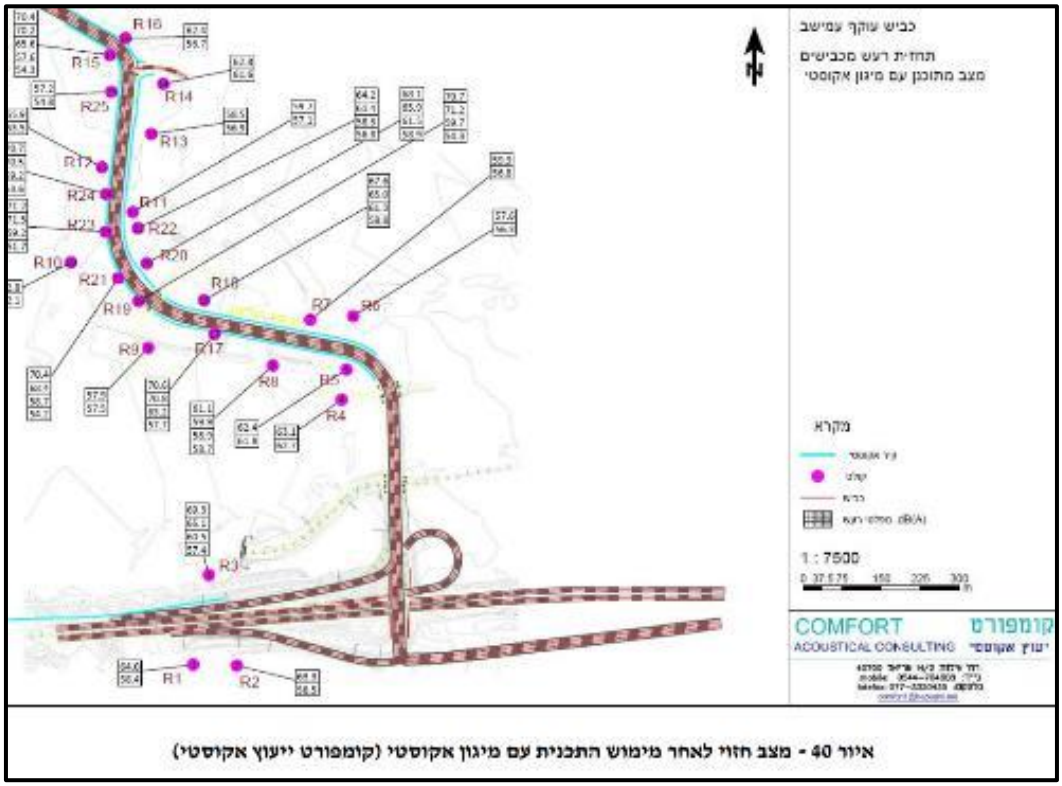
קולט	שכונה	יעוד	קומה	מפלס רעש חזוי ללא מיגון אקוסטי, dB(A)	מפלס רעש חזוי עם מיגון אקוסטי מיגון אקוסטי, dB(A	יעילות הקיר האקוסטי הצפויה, dB(A)
R16	הדר גנים-עמישב פ"ת	מגורים צמ' קרקע קיימים	2	71.3	62.4	8.9

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מהטבלה הנ"ל עולה כי מערך הקירות האקוסטיים המוצע מביא לעמידה בקריטריון לרעש המותר (Leq 64 dB(A) =). ואם לא די בכך, **מפלס הרעש במצב החדש, עם מיגון אקוסטי, צפוי להיות אף נמוך יותר ממפלס הרעש החזוי, ללא הפרויקט** (66.2 dB(A) בנקודת התייחסות R16).

באשר לוודאות להקמת הקיר האקוסטי, נמסר לי כי **האגף לאיכות הסביבה בעיריית פתח תקווה עומד על כך שהמיגון יבוצע יחד עם הכביש כפי שמצוין במסמך הסביבתי** :



איור 40 - מצב חזוי לאחר מימוש התכנית עם מיגון אקוסטי (קומפורט ייעוץ אקוסטי)

4.7 **<u>התייחסותי לטענה באשר לזיהום אוויר:</u>**

שמאי התובעים טוען כי מימוש תכנית תמ"ל 1076 והקמת כביש "עוקף עמישב" יביא לירידה באיכות האוויר בחלקה הנישומה, אשר תוביל לירידת ערך אותה הוא אומד בכ-5%. במסגרת חוות דעת סביבתית לתכנית, שנערכה ע"י מומחים בהתייחס לכביש עוקף עמישב, נבחנו ריכוזי המזהמים הצפויים כתוצאה מנסיעת הרכבים בכביש עוקף עמישב וחיבוריו לכביש 471, כביש 6, 471 ובמסילת הרכבת.

תוצאות הבדיקה העלו כי ביחס לריכוזי הרקע, תוספת פליטת החלקיקים לסביבה מהכבישים וממסילת הרכבת הינה נמוכה וכי אין חריגות מהתקן (תקנות איכות אוויר) ברצפטורים הרגישים. כמו כן, עולה כי באזור הנכס נשוא השומה, אשר אינו מוגדר כרצפטור רגיש, רמת זיהום האוויר הינה מינימאלית וזניחה.

לפיכך, אין פגיעה בחלקה בהיבט זה, וככל שחלה פגיעה כל שהיא, היא בהחלט אינה עולה על תחום הסביר ואינה מזכה בפיצויים.

12. **<u>מסקנות:</u>**

לאור כל האמור לעיל, הגעתי לכלל דעה כי לא נגרמה ירידת ערך לנכס שבנדון עקב אישורה של תכנית תמ"ל 1076.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

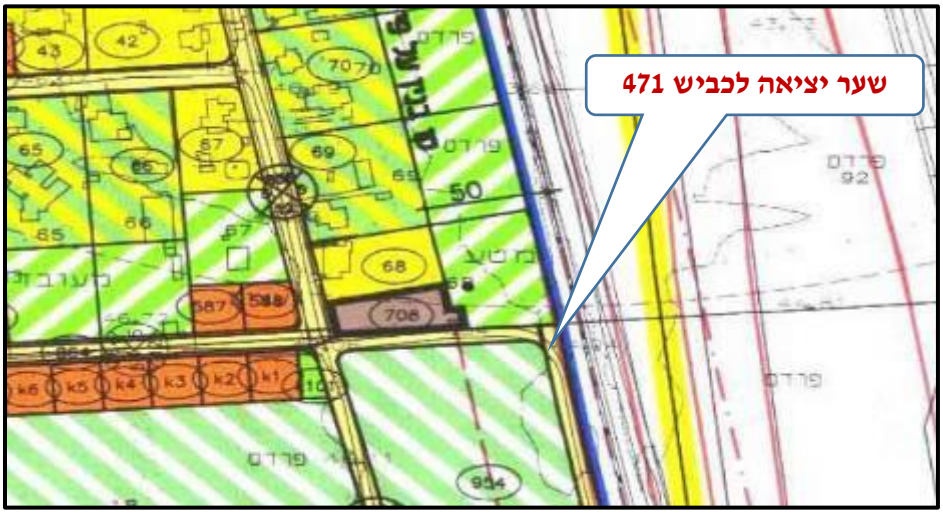
מסמך התייחסות משלים – תשובת שמאי העוררים לשומת המשיבה מיום 13.03.2025

1. התייחסות למצב הסטטוטורי הקודם:

הכביש העיקרי הקיים ערב אישור התכנית הפוגעת בסמוך למגרשי העוררים - רחוב הרב עובדיה יוסף, הינו ברוחב סטטוטורי של כ- 30 מטר עד למפגש עם הר ציון ולאחריו לכיוון מזרח, ברוחב של 20 מטר בלבד. עם זאת כמות הרכבים ברחוב דלילה מאוד בהתאם למצב הסטטוטורי הקיים בסביבה אותה הכביש משרת. למעשה, רוב השטח בייעוד כביש בקטע הרחוב הסמוך למגרשי העוררים משמש בפועל מזה עשרות השנים לגינון וכ"טיילת" ושביל אופניים כאמור גם בשומת המשיבה.

יצוין כי הכביש משמש ככביש גישה לכפר סירקין ולשכונת בלינסון בלבד והינו "ללא מוצא" ומשכך התנועה בו כה דלילה. תכנית פת/2000 אושרה לפני כ- 33 שנים ומעולם לא עלה צורך להרחיב את כביש הרב עובדיה יוסף, שנותר כביש צר ודו מסלולי בלבד, כבר מהחיבור עם רח' מנחם בגין ומזרחה לכיוון שכונת בילינסון ומגרשי העוררים. בביקור בנכס ניתן יהיה להתרשם כי התנועה ברחוב דלילה מאוד ברוב שעות היום.

יש לציין, כי גם אילו רח' הרב עובדיה יוסף היה נסלל במלוא רוחבו הסטטוטורי האפשרי, אין לדבר כמעט משמעות מבחינת נפח התנועה, המושפע כמובן מכמות הרכבים התושבים במקום, וממילא גם רמות הרעש וזיהום האוויר הנובעות מהיקף התנועה ברחוב, היו דומות למצב הקיים בפועל. נציין, כי הפוטנציאל לתוספת יח"ד בכפר סירקין ובשכונת בלינסון נמוך מאוד ולא יותר מתוספת 100-200 יח"ד ביחס למצב הקיים כיום, בתרחיש מחמיר. כפר סירקין הוא מושב אשר לפי תמ"א 35 כמות היחידות המקסימאלית בו הוא של 300 יח"ד, עם זאת לפי התב"ע בתוקף שד/969/ג' שהכנתה החלה לפני אישור תמ"א 35 ולכן הוחרגה ממנו ניתן לבנות סה"כ 650 יח"ד. יצויין כי רוב יח"ד כבר מומשו. בשכונת בלינסון יש כ- 80 חלקות כאשר בכל חלקה ניתן לבנות עד 2 יח"ד כך שהפוטנציאל הוא עד 160 יח"ד ובשיכון בלינסון כ- 300 יח"ד כלומר סה"כ לכל היותר כ- 1,100 יח"ד במרחב הרלוונטי לקטע דרך זה של רח' הרב עובדיה יוסף, בתרחיש מקסימאלי עתידי, אשר ממצות באופן מקסימלי את המצב הסטטוטורי המאושר במצב הקודם, ערב אישור תמ"ל 1076.עוד יצויין כי רוב חברי כפר סירקין ושכונת בלינסון לא עוברים בכביש הרב עובדיה בסמוך למגרשי העוררים, אלא יוצאים ונכנסים מהשער החקלאי לכיוון כביש 471 ולכביש 6 כאשר השער נפתח ע"י מנוי פרטי המופעל ע"י הטלפון הנייד רק לתושבי הכפר ושכונת/שיכון בלינסון (ולאורחיהם),[27] עובדה המפחיתה אף יותר את נפח התנועה בסמיכות למגרשי העוררים במצב הקודם:



[27] לתושבי הכפר ללא עלות ולתושבי שכונת/שיכון בלינסון עלות סימלית של 200 ש"ח בשנה.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

להלן התוואי בו משתמשים רוב תושבי כפר סירקין:



כלומר, שהמצב הקיים כיום בפועל, של נפח התנועה העובר ברח' הרב עובדיה יוסף בסמיכות למגרשי העוררים, על כל הנגזר ממנו, הן בהיבט של רמות רעש ושל זיהום אוויר, משקף במידה טובה גם את המצב הסטטוטורי הקיים ערב אישור התכנית הפוגעת.

כך או כך, יודגש כי ממילא היקפי התנועה, רמות הרעש וזיהום האוויר במצב הקודם, "בטלים בשישים" ביחס לתוספת התנועה, הרעש וזיהום האוויר כתוצאה מן התכנית הפוגעת ומהסדרת תוואי כביש עוקף עמישב בסמוך למגרשי העוררים.

2. <u>התייחסות למצב החדש</u>

לשם השוואה להיקף יחה"ד המקסימליות בכפר סירקין ושכונת בילינסון במצב הקודם ולתנועה הדלילה הנובעת מכך ברחוב הרב עובדיה יוסף, ובסמוך למגרשי העוררים במצב הקודם כפי שצוין לעיל, נזכיר כי התכנית הפוגעת - תמ"ל 1076 לבדה, הוסיפה כ-8,500 יח"ד (בנוסף לשטחי תעסוקה ומסחר רבים), כלומר – כמעט פי 8 יח"ד ביחס למקסימום יחה"ד שעשויות היו לעשות שימוש ברחוב הרב עובדיה יוסף על פי המצב הסטטוטורי התקף ערב התכנית, אלמלא התכנית הפוגעת.

נוסף לכך, יש להביא בחשבון ולהוסיף מספר תכניות נוספות המצויות בהליכי תכנון (כגון - פת/מק/76/1202, 410-0773234 ועוד אך מן הראוי לבחון את מסמך המדיניות של העירייה לשכונת עמישב המוסיף כ- 2,900 יח"ד לשכונה בפינוי בינוי ותמ"א 38 הריסה בניה ומתבסס על כביש עוקף עמישב כפתרון תחבורתי), הצפויות להוסיף למרחב עד אלפי יח"ד רבות נוספות, הצפויות אף הן לעשות שימוש בכביש עוקף עמישב, ולהעמיס עוד יותר על נפח התנועה בו.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

ר' להלן קטע רלוונטי ממסמך בה"ת המהווה חלק ממסמכי תמ"ל 1076:

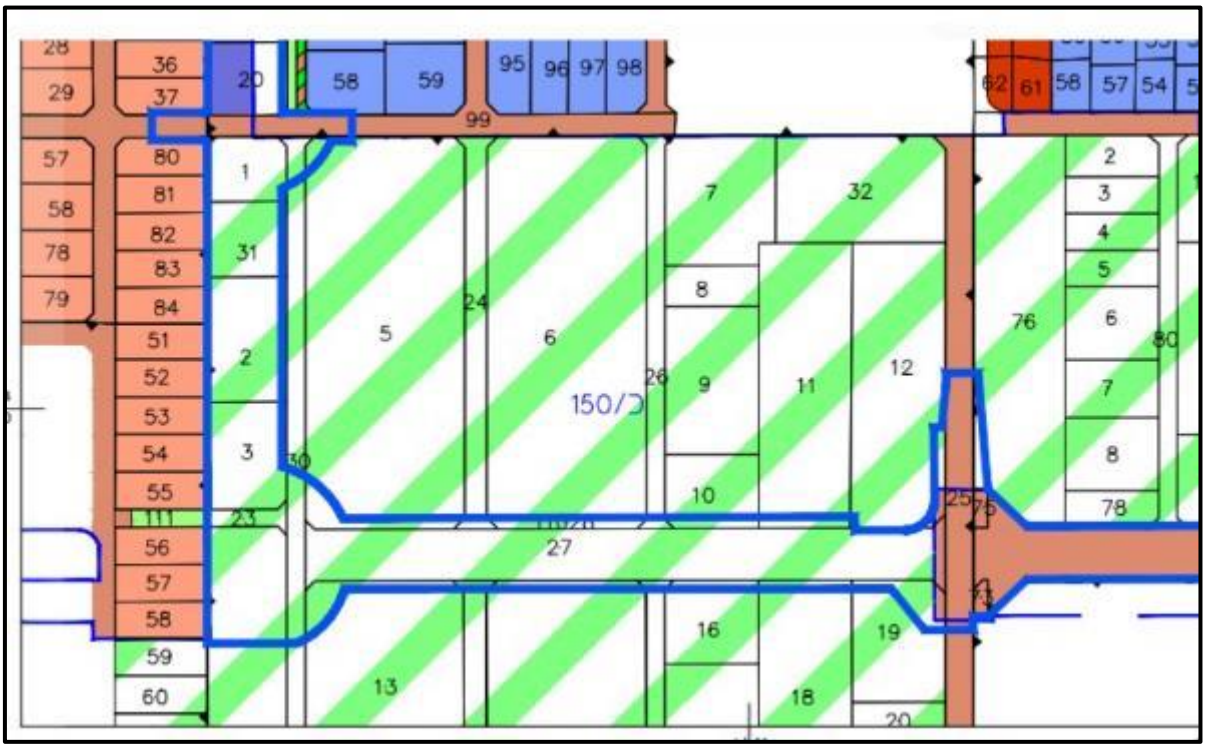
- עוקף עמישב: החיבור המוצע עשוי להזרים תנועה של סירקין הקטנה והשכונות הדרומיות של פ"ת לכיוון צפון ולציר 4713 תוך הגברת עומסים שם. השלמת מחלף עמישב אינו צפוי לפתור את הבעיה.

ברור לחלוטין אם כך שכביש עוקף עמישב שהוסדר בתכנית הפוגעת – תמ"ל 1076, הצפוי לשרת ולנקז אליו חלק נכבד מן התנועה, הן של השכונה החדשה שהוסדרה בתכנית הפוגעת עצמה, והן של תכניות נוספות המקודמות במרחב וצפויות להוסיף בשנים הקרובות עוד אלפי יח"ד נוספות, ולשמש עורק תנועה עירוני ראשי המחבר בין כביש 6 ו-471 לשכונת סירקין החדשה ולצומת סירקין, עם תנועה של אלפי ואף עשרות אלפי כלי רכב בכל יום, צפוי לשנות לחלוטין את פניו ואת אופיו של המרחב, ממרחב שקט ופסטורלי, המתאפיין בתנועה דלילה ביותר, ברמות רעש וזיהום אוויר נמוכות, לאזור סואן ורועש לכל אורך שעות היממה, המתאפיין ברמות זיהום אוויר גבוהות, כתוצאה מפיח ועשן הנפלטים ממנועי הרכבים שיעברו במקום.

נציין, כי לאחרונה נדונו בוועדת הערר במחוז חיפה עררים שונים שעסקו בתביעות ירידת ערך שונות שהוגשו ביחס לתכנית פוגעת - תמ"ל/1024.

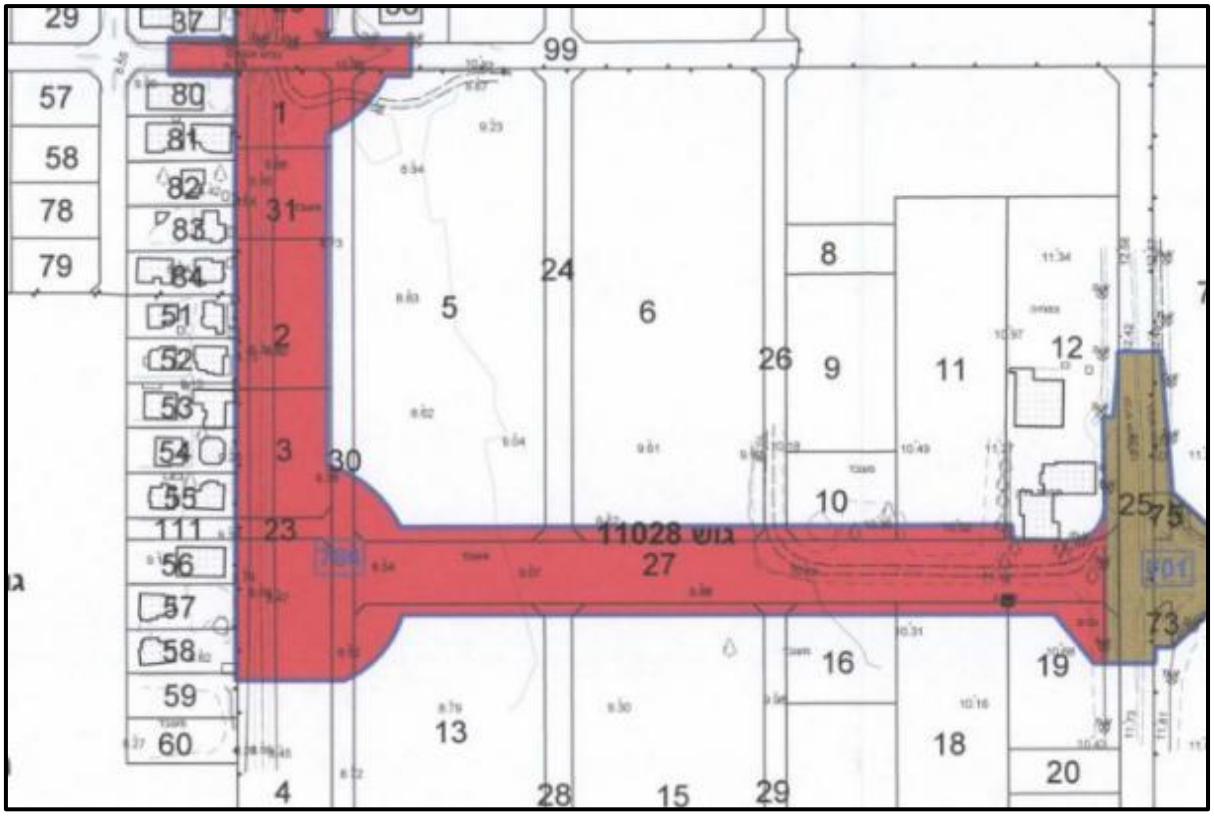
באותו מקרה מדובר היה בין היתר בכביש עוקף עירוני ראשי, אשר הוסדר על גבי שטחים חקלאיים פתוחים במצב הקודם, באופן שגרם לפגיעה עקיפה למגרשי המגורים הצמודים לתוואי הכביש החדש, בין היתר בעלייה משמעותית ברמות הרעש, בדומה מאוד למקרה הנדון בענייננו.

לשם המחשה, להלן קטע רלוונטי מתשריט מצב קודם ומצב חדש לתמ"ל 1024:



רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net



באותו מקרה, לא רק שהרעש עלה גם תהיה פגיעה עתידית לכל תוספת בניה בשל הצורך לבידוד אקוסטי. נציין, כי גם באותם עררים שהוגשו ביחס ל-תמ"ל/1024 בדומה לענייננו, התכנית לא הסדירה בניית קיר אקוסטי בסמיכות למגרשי העוררים, באופן שעשוי היה אולי להפחית את עוצמות הרעש כתוצאה מן הכביש החדש.

תמ"ל 1024 קבעה הוראות לגבי עריכת בחינה אקוסטית וביצוע מיגון דירתי לצורך עמידה בקריטריון, כך שמה שניתן היה לעשות באותם מקרים זה אך ורק מיגון אקוסטי דירתי על חשבון הבעלים.

עוד יצוין כי מדובר הן במיגון אקוסטי לגבי המבנים הקיימים והן לגבי המבנים העתידים לגבי ניצול מלוא זכויות הבניה.

יצוין, כי באותו מקרה התכנית אף קובעת כי תנאי לפתיחת הכביש העוקף הוא ביצוע של המיגונים הנדרשים.

יש לציין, כי למרות הדמיון במקרה הנדון לבין תמ"ל/1024, נפח התנועה הצפוי במקרה שלנו כתוצאה מן התכנית הפוגעת ומכביש עוקף עמישב, הינה **משמעותית גבוהה יותר**, מאחר שכביש עוקף עמישב אמור לשרת את כל השכונות המזרחיות של פ"ת הן את שכונת סירקין החדשה והן את תוספת הבניה המשמעותית כתוצאה מפינוי בינוי בשכונת עמישב וניתן לראות שקיימים מספר חיבורים לשכונת עמישב[28].

משמעות הדבר, כי גם ההשפעות השליליות הנובעות מן הכביש החדש – לרבות עלייה בעוצמות הרעש וברמות זיהום האוויר, דרמטיות הרבה יותר בעניינו.

[28] גם בדיון להתנגדויות לתמ"ל 1076, כאשר בעלי חלקה 25 בגוש 6320 ביקשו להיכלל בטבלת איחוד וחלוקה נאמר להם כי מאחר ומדובר בכביש שישרת לא רק את התכנית אלא את כל העיר לא ניתן להכלילם בטבלת איחוד וחלוקה וזאת על אף המלצת החוקר כן להכלילם!

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

לשם המחשת ההבדלים בהיקפי התנועה, להלן התנועה הצפויה במקרה שנדון בשומת סרחאן בגו"ח 11044/56:

- בהתאם לבדיקת פליטות וזיהום אוויר שבוצעה חושבו כמות כלי הרכב לשנת 2025. כמות הרכבים הצפויה במקטע צבר-שלום סלח לכיוון צפון - 284 רכבים פרטיים, 60 מסחרי, 7 מוניות, 2 אוטובוסים, 22 משאיות.
  לכיוון דרום - 283 רכבים פרטיים, 56 מסחרי, 6 מוניות, 4 אוטובוסים, 25 משאיות.
- בהתאם להערכה שבוצעה לכמות כלי הרכב הצפויים לעבור בחלק שבנדון המסומם כמקטע "צבר" בחלק התעלה - כמות כלי רכב שעתיים - פרטי - 428, משאית בינונית - 23, משאית כבדה - 8, אוטובוס - 5
  פרטי - 573, משאית בינונית - 27, משאית כבדה - 9, אוטובוס - 3.

לעומת זאת להלן התנועה הצפויה בכביש עוקף עמישב לפי הנספח הסביבתי לתמ"ל 1076:

טבלה מספר 5.1 – נתוני תנועה לרמה C

מסלול	מספר כלי רכב לשעה (שיא)	מספר כלי רכב אוטובוס לשעה (שיא)	מספר כלי רכב משאית קלה לשעה (שיא)	מספר כלי רכב משאית כבדה לשעה (שיא)	מהירות תנועה קמ"ש
4713 למזרח	1415	30	45	15	50
כביש עוקף חדש למישרד	1549	57	246	38	70

השמאי סרחאן מפרט קביעות שמאים מכריעים בעניין ירידת ערך בשל מפגעי רעש מכבישים:

לפיכך, בחנתי בנוסף החלטות שמאים מכריעים/מייעצים במקרים דומים:

- השמאי המייעץ מר יעקב פז בעניין ערר הד/9009/0418 לנכס במושב ברק קבע ירידת ערך בגין רעש בשיעור של כ- 9.14% על פי הנוסחה המתקבלת מהמחקר השמאי הממשלתי משנת 2002.
- השמאי המייעץ מר מנחם מלוכנא בעניין ערר 9003/11, ברחוב החלוצים 4 הוד השרון קבע ירידת ערך בשיעור 3% בשל כביש צר ברוחב של 12 מ' וירידת ערך בשיעור 15% בשל כביש אחר ברוחב 22 מ', רק על ההפרש בין 12 מ' ל- 22 מ'. סך שיעור ירידת הערך בשל כביש ברוחב 22 מ' הינו 18%.
- השמאי המייעץ מר מוטי דיאמנט בעניין ערר 9005/13, בקרית אתא, קבע ירידת ערך בשיעור 5% מגין רעש מכביש ואובדן פרטיות כתוצאה מהזזת כביש קיים בסמוך לחזית הנכס.
- השמאי המייעץ מר אמנון נזרי בעניין ערר 9018/09, פיצויי ירידת ערך לפי סעיף 197, קבע שיעור פגיעה בנכס בנוי של 10% בגין פגיעה עקיפה של תכנון כביש המהווה עורק תנועה עירוני, בסמוך לחלקה (רעש מכביש כולל מיגון אקוסטי).
- השמאי המייעץ מר בועז קוט בעניין ערר 9-577/17 קבע לבתים מס' 16 ו-12 שיעור פגיעה של 8.2% ולבית מס' 10 שיעור פגיעה של 2% (בשל היותו מרוחק מהכביש המוצע). שיעור ירידת הערך נקבע בהתאם לחישוב של 2% לכל דציבל בהתבסס על שיעור השינוי בדציבלים שנקבע בחוו"ד טומחה + ירידת ערך בשיעור 3% בגין הצמידות לכביש.
- השמאית המייעצת גב' שושי שרביט שפירא בעניין נכס בגו"ח 30590/299, בשכונת פסגת זאב בירושלים קבעה ירידת ערך בשיעור 4% לכביש ברוחב 12 מ' ובמרחק של כ- 25 מ' מהנכס.
- השמאי המכריע מר בועז קוט בעניין נכס בגו"ח 6407/113-119, ברח' השמיר בהוד השרון קבע ירידת ערך בשיעור 20% בגין שינוי יעוד משטח חקלאי לכביש מרכזי (ברוחב 23-28 מ') שיעבור סמוך לערוף החלקות ולשטח לתעסוקה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

- השמאי המכריע מר בועז קוט בעניין נכס בגו"ח 6496/139,171-175 ברח' סעדיה גאון בקרית אונו קבע ירידת ערך בשיעור 2% משווי המקרקעין בהתחשב בציפיות וביעוד הקודם (חקלאי). ההפחתה מגלמת את מטרד החניה, התאורה ומאפייני הכביש.
- השמאית המייעצת גב' אורית גלן בעניין ערר מס' 9005/18 בירושלים קבעה ירידת ערך בגין רעש למס' מבנים בשיעור של כ- 9.74% ו- 12.05%, בהתאם לשינוי מפלס הרעש בהתבסס על הנוסחה ממחקר השמאי הממשלתי משנת 2002.

בנוסף בחן השמאי סרחאן פגיעה בנוף, בפרטיות וזיהום אוויר וקבע כי קיימת פגיעה מסויימת. משכך קבע ירידת ערך בשיעור כולל של 20% משווי הנכס במצב הקודם.

יצוין כי קיימות בנוסף לפסיקת סרחאן פסיקות רבות של השמאית גלן שהתרכזו בעיקר בירידת ערך בשל מפגע רעש.

יצוין, כי לאחרונה ניתנה החלטת ועדת הערר לפיצויים והיטל השבחה במחוז חיפה, בה אומצו ואושרו מסקנות השומות המייעצות הנ"ל (ר' למשל ערר קרא/9517/0122 **מירב גולדשטיין נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה קרית אתא** (החלטה מיום 30/1/25).

אבקש לציין קביעה של יהודה פלד לעניין מקדם הפחתה בשל קירבה לכביש ראשי ומפגעי רעש לגבי בית מגורים צמוד קרקע באזור יוקרתי ברחוב קפלן גו"ח 6371/32955. מדובר בחלקה ביעוד מגורים א' בשכונת נווה עוז הסמוכה לצומת מרכזי (עירוני ופחות סואן מהכביש שבעניינו) השמאי המכריע קבע הפחתה בשיעור של 25% על סמך עסקאות השוואה אך נראה כי ההפחתה היום הינה בשיעור גבוה יותר של 36% ולעומת מועדים היסטוריים בהם הייתה הפחתה קטנה יותר.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

9.3.3. **הכרעה**

הצדדים חלוקים בדבר מקדם ההתאמה לנכס הנדון לאור מיקומו, כמפורט לעיל. שמאית המשיבה הביאה בחשבון הפחתה של 10% ואילו שמאי המבקש קבע מקדם הפחתה של 25% ובשלב מאוחר יותר טען למקדם הפחתה של 50%.

לאחר ביקורי בנכס קיבלתי את עמדת הצדדים כי הנכס הנדון נחות ביחס לנכסים הממוקמים בתוך השכונה. לאור ייחודו של הנכס הנדון, ולצורך אומדן השפעות הגורמים המפורטים לעיל, בחנתי את יחס השווי בין עסקאות שאינן חשופות למטרדים המפורטים לעיל לעומת הנכס הנדון. הבחינה נערכה ל-2 עסקאות שונות ולמועדים שונים. העסקה בנכס הנדון ועסקה של נכס במיקום דומה המושפע ממטרדים כמפורט להלן וזאת ביחס למגרשים פנימיים כמפורט בטבלאות הבאות:

- השוואה בין עסקת המכר שנערכה בנכס הנדון (גו"ח 6371/329) המשקפת את מכלול מאפייני הנכס לבין עסקאות שאינן מושפעות מהמטרדים:

תאריך	גו"ח	כתובת	שטח מגרש	תמורה מוצהרת	סה"כ שטח אקו'	מקדם התאמה לגודל עסקה	שווי מ"ר מבונה
19.6.2021	6371/329	קפלן 55–**הנכס הנדון**	671	4,100,000	671.245	1	**6,108**
22.8.2021	6371/117	הזמיר 17	323.5	3,250,000	323.6825	0.95	9,539
24.12.2020	6371/58	הניצנים 4	646	5,750,000	646.37	1	8,896
24.9.2020	6371/203/1	אשכול לוי	295	3,100,000	295.325	0.95	9,972
16.9.2020	6371/159	האביב	304	3,450,000	304.28	0.95	10,771
8.9.2020	6371/416	הזית 17	348.5	3,100,000	348.5575	0.95	8,449
9.8.2020	6371/159	האביב	304	3,575,000	304.28	0.95	11,162
16.3.2020	6371/381/1	האביב	315	3,200,000	315.225	0.95	9,644
31.12.2019	6371/226		301	2,500,000	301.295	0.95	7,883
ממוצע							**9,539**
יחס השווי							**0.64**

- השוואה בין חלקה 306 בגוש 6371 הממוקמת ממול לנכס הנדון ובקרן הרחובות דגל ראובן וקפלן והגובלת במתחם של מבני ציבור (בית ספר ובית כנסת) לבין עסקאות שאינן מושפעות מהמטרדים:

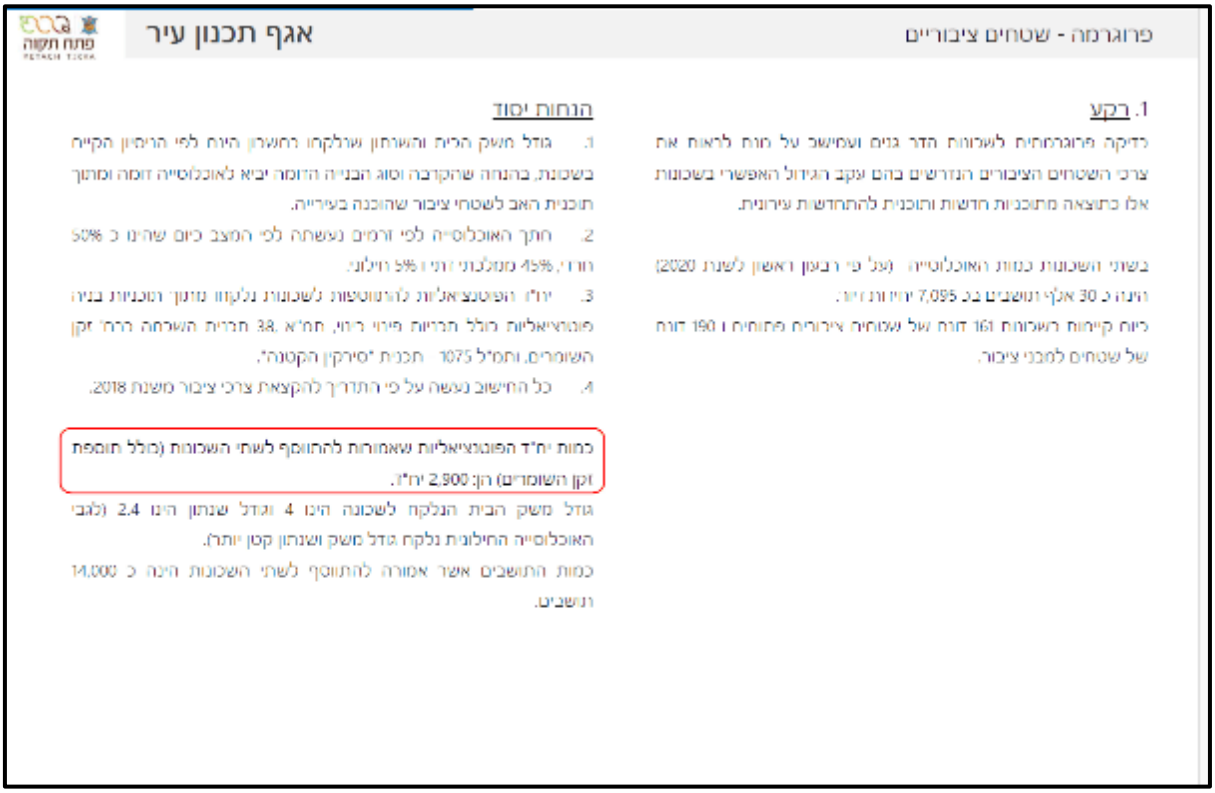
תאריך	גו"ח	כתובת	שטח מגרש	תמורה מוצהרת ב-$	סה"כ שטח אקו'[6]	מקדם התאמה לגודל עסקה/ מיקום	שווי מ"ר מבונה
29.9.2004	6371/306	קפלן 44	609	290,000	609.555	1.1	**523**
25.4.2003	6371/336		250	150,000	250.55	0.95	569
2.5.2003	6371/50/431		253	152,000	251.3	0.95	575
4.6.2003	6371/485		250	150,000	250.55	0.95	569
18.11.2004	6371/53/425		506	350,000	502.6	1	696
23.12.2004	6371/498	אלכסנדר פן	250	156,000	250.55	0.95	591
29.11.2005	6371/53		253	180,000	251.3	0.95	680
31.12.2005	6371/50/428		240	183,000	248.05	0.95	701
ממוצע							**626**
יחס השווי							**0.83**

בהתאם למכלול הנתונים שלעיל תוך משקל גבוה יותר לעסקה אשר נערכה בסמיכות למועדים הקובעים יובא בחשבון מקדם שווי של 0.75 לחלקה נשוא השומה, ביחס לערכי השווי השונים בכלל התוכניות.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

להלן העמודים הרלוונטיים ממסמך המדיניות לפינוי בינוי לשכונת עמישב שנשלח במלואו במקביל



פרוגרמה - שטחים ציבוריים

אגף תכנון עיר

1. רקע

כדיקה פרוגרמתית לעכונות הדר גנים ועמישב על מנת לראות את צרכי השטחים הציבוריים הנדרשים בהם עקב הגידול האפשרי בשכונות אלו כתוצאה מתוכניות חדשות ותוכניות להתחדשות עירונית.

בשתי השכונות כנות האוכלוסייה (עפ"י רבעון ראשון לשנת 2020) הינה כ 30 אלפי נושבים בכ 7,095 יחידות דיור.

כיום קיימות בשכונות 161 דונם של שטחים ציבוריים פתוחים ו 190 דונם של שטחים למבני ציבור.

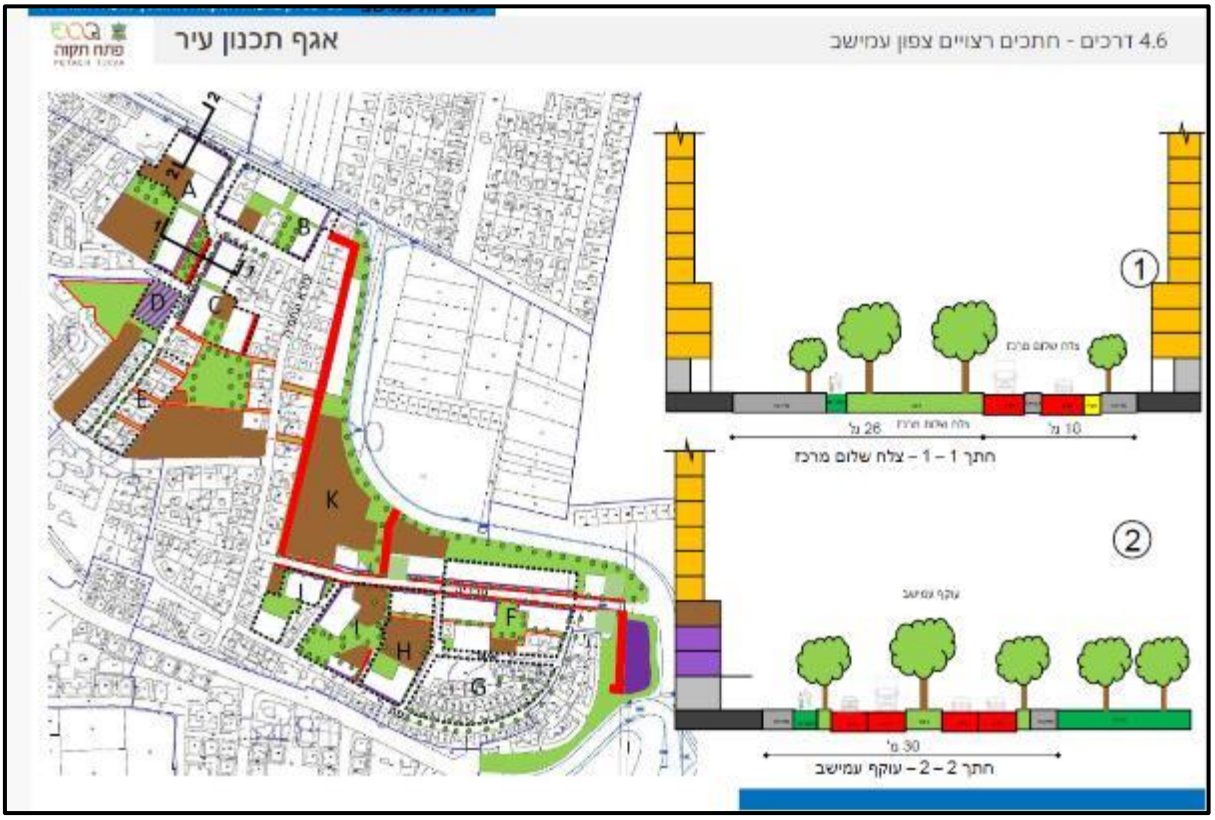
הנחות יסוד

1. גודל משק הבית והארנון שהלקחו בחשבון היות לפי הריכון הקייה בשכונת, בהנחה שהקובה וסוג הבנייה הדומה יביא לאוכלוסייה דומה ומתוך תוכנית האב לשטחי ציבור שהוכנה בעירייה.
2. חתך האוכלוסייה לפי גרמים נעשתה לפי המצב כיום שהינו כ 50% חרדי, 45% מסורתי דתי ו 5% חילוני.
3. יח"ד הפוטנציאליות לתוספות לשכונות נלקחו מתוך התכניות בניה פוטנציאליות כולל תכניות פינוי בינוי, תמ"א 38, תכנית השכחה הרח' זקן השומרים, ותמ"ל 1075 תכנית "סירקין הקטנה".
4. כל החישוב נעשה על פי התדרך להקצאת צרכי ציבור משנת 2018.

כמות יח"ד הפוטנציאליות שאמורות להתווסף לשתי השכונות (כולל תוספת זקן השומרים) הן: 2,900 יח"ד.

גודל משק הבית הנלקח לשכונה היכו 4 וגודל שנתון היכו 2.4 (לגבי האוכלוסייה החילונית נלקח גודל משק ושנתון קטן יותר).

כמות התושבים אשר אמורה להתווסף לשתי השכונות היכה כ 14,000 נושבים.

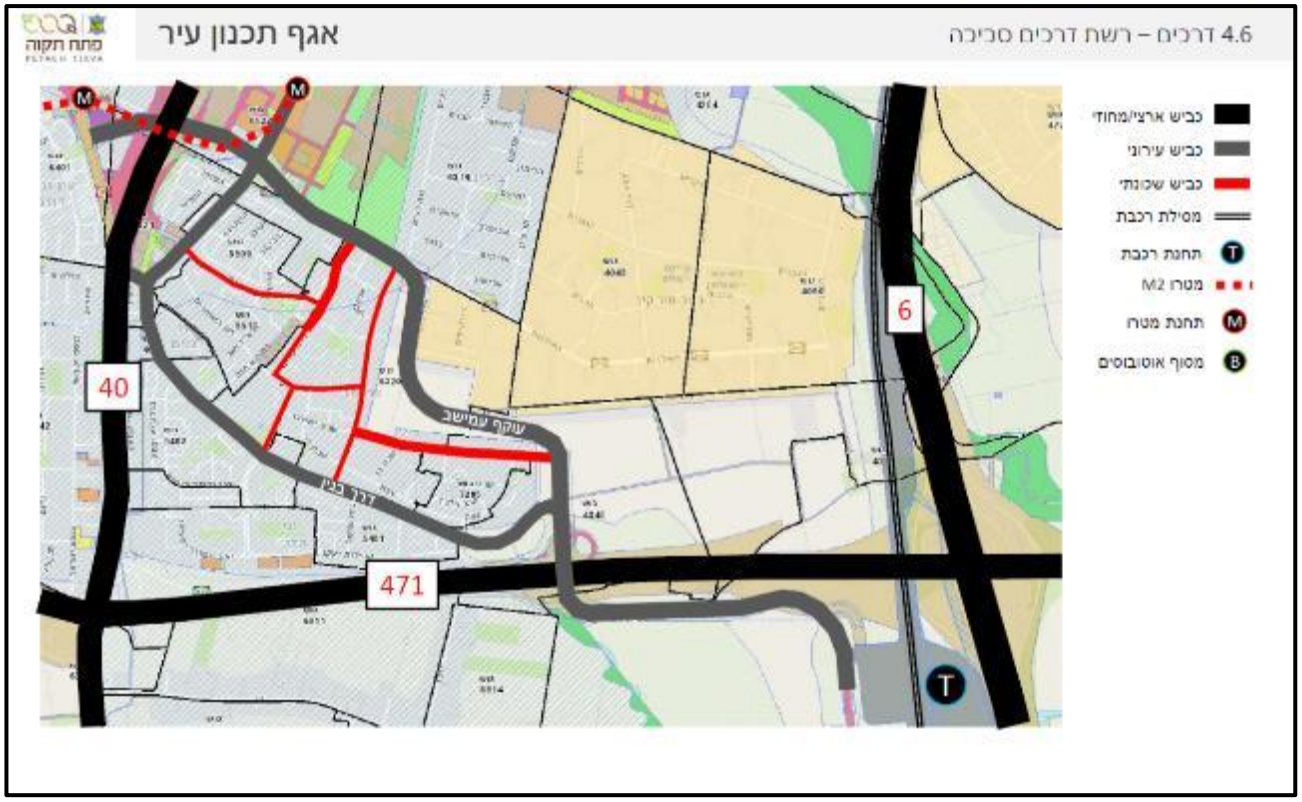


4.6 דרכים - חתכים רצויים צפון עמישב

אגף תכנון עיר

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net





רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>להלן עיטוטי עיקרי טענות העדדים בהתאם לפרוטוקול הדיון שנערך ביום 27.04.2025, כדלהלן:</u>

<u>פרוצדורה כללית</u>

<u>עקרונות הפרוטוקול</u> - העקרונות שדנו עבור חלקה 75 גוש 6319 הינם נכונים גם עבור חלקה 76, כלומר ניתן להשאיר את הטיעונים שנטענו לפרוטוקול עבור חלקה 75 בגוש 6319 כפי שהם, ללא צורך בביצוע שינויים כלשהם לפרוטוקול זה [למעט, דף זה].

<u>נתונים כללים</u>

<u>מהות הנכס</u>: חלקה בייעוד מגורים א', עליה מצויים בתי מגורים צמודי קרקע, סככה וגינון.

<u>גוש</u>: 6319 <u>חלקה</u>: 76 <u>שטח רשום</u>: 1,482 מ"ר.

<u>שטח חלקה נטו</u>: 1,451 מ"ר (קיימת הערה על הפקעה סעיפים 5 ו - 7 בשטח של 31 מ"ר, בהתאם לנסח טאבו).

<u>זכויות בנכס</u>: חוות דעת זו אינה בוחנת את זכויותיהם החוזיות ו/או הקנייניות של העוררים במקרקעין.

הבחינה הינה בחינה כלכלית לשינויים במישור התכנוני בלבד.

<u>מועד קובע</u>: 14.12.2020 [מועד אישור תמ"ל 1076].

תכנית	**מועד קובע**	**גובה ירידת הערך לפי ס' 197**	
		שמאית משיבה	**שמאי עוררים**
תמ"ל/1076	14.12.2020	0 ₪	3,276,000 ₪

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>החלטה</u>

<u>ביום 11.02.2025 ניתנה החלטת כבוד יו"ר ועדת ערר מחוז מרכז, עו"ד דביר סגלוביץ', כדלהלן:</u>

לפנינו עררים שהוגשו בהתאם לסעיף 198(ד) לחוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965 (להלן: "החוק"), על החלטת המשיבה לדחות תביעות פיצויים בגין ירידת ערך נטענת, הנובעת, בין היתר, מאישורה של תוכנית תמל/1076 – רובע סירקין, פתח תקווה (2019) (להלן: "תמל/1076").

לצורך ייעול הדיון בהליכים אלה, הסכימו הצדדים להמלצת ועדת הערר בדבר מינוי שמאי מייעץ, אשר יבחן את ראשי הנזק הנטענים בקשר לתמל/1076, כמפורט להלן:

(-) מפגעי רעש.

(-) מפגעי זיהום אוויר ואיכות סביבה.

(-) פגיעה בנוף.

בהתאם לכך, ובהתאם להמלצתנו, טענות העוררים בדבר פגיעה נטענת שמקורה, לכאורה, בתמל/1081 – הרחבת העיר אלעד (2020), וכן טענות הסף שהעלתה המשיבה בנוגע לתביעות בכללותן, נמחקות בהסכמה ובאופן הדדי, וזאת מבלי לגרוע מטענות המשיבה בדבר אי-קיומה של פגיעה.

אנו מפעילים את סמכותנו בהתאם להוראות סעיף 198(ו)(2) לחוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965, למינוי שמאי מייעץ אשר יבחן את דבר קיומה של הפגיעה הנטענת בקשר לראשי הנזק הנזכרים ושיעורה.

בחינה זו תבוצע תוך השוואת המצב הסטטוטורי התקף ערב אישורה של תמל/1076 למצב התכנוני החדש הנובע מתוכנית זו.

העוררים רשאים לעדכן את סכום תביעתם, והצדדים רשאים להגיש לשמאי המייעץ כל מסמך מטעמם, הכול בהתאם להוראות תקנות התכנון והבנייה (סדרי דין בבקשה להכרעה לפני שמאי מכריע או שמאי מייעץ), תשס"ט-2008.

המזכירות תקבע את התיקים לדיון נוסף לאחר קבלת חוות דעתו של השמאי המייעץ. הצדדים יהיו רשאים להגיש התייחסות בכתב לחוות הדעת בתוך 30 ימים ממועד המצאתה להם.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>עו"ד גלעד שמעון [בא כוח העוררים]</u>

העררים עוסקים ב- 5 מגרשים של העוררים, עקב אישורה של תכנית תמ"ל / 1076.

ראשי הנזק - ראה בהחלטה, הכוללים - מפגעי רעש, מפגעי זיהום אוויר ואיכות סביבה, פגיעה בנוף.

אנו עומדים על כל הטענות שהצגנו בכתב הערר, חוות דעת מקצועיות וכל החומרים שהוצגו לחת"מ.

<u>מפגע רעש</u> – ערב התכנית הפוגעת, מדובר על מצב סטטוטורי המהווה אזור שקט וכפרי, בקצה העירוני של מרחב העירוני פתח תקווה.

רחוב הרב עובדיה יוסף, בעצם מהווה את הגבול בין העיר פתח תקווה לדרום השרון.

מבחינת תמ"מ/21/3 - מדובר על אזור התפר בין פיתוח עירוני לבין אזור פיתוח כפרי.

מבחינת תכניות מקומיות דרום לרחוב עובדיה יוסף - ביעוד חקלאי.

בשטח רואים שדות פתוחים מדרום לרחוב הרב עובדיה יוסף.

<u>תוואי כביש הקיים</u> – רוחב רחוב הרב עובדיה יוסף משרת את כפר סירקין ושכונת בלינסון.

התוואי ממשיך מזרחה עוד מספר מטרים ובעצם מסתיים שם.

בשים לב, לא מתחבר לכביש ראשי ולא מוביל לשכונה אחרת.

כפועל יוצא מזה נפח התנועה באותו רחוב הינו דליל, וזאת לאורך כל שעות היממה ובפרט בשעות הלילה. זה מצב התכנוני הקודם.

<u>לעומת זאת מצב התכנוני החדש</u> – מדובר בכביש חדש, אזורי, בין עירוני שיוצא מתחום שטח השיפוט של העיר ומחבר אזור של שכונה חדשה וכל העיר לכבישים ראשיים, כביש 6 וכביש 471 [מכבית]

הכביש הזה צפוי לשרת אלפים רבים של כלי רכב 24/7 שעות ביממה. הדבר מביא עימו לעליה משמעותית בזיהום אוויר, ברמות הרעש וכן מהווה גם פגיעה נופית.

התכנית הפוגעת אינה מסדירה קיר אקוסטי בסמוך לעוררים כלל.

אין מחלוקת וגם המומחית מטעם המשיבה ציינה זאת בחוות דעתה, מפנה לסעיפים 2.3 ו – 3.2 לחוות הדעת המומחית מטעם המשיבה, שהתכנית הפוגעת לא מסדירה הקמת קיר אקוסטי בסמוך לחלקות העוררים ברחוב הרב עובדיה יוסף.

וכן, מפנה בהקשר זה לנספח היחיד של התכנית הפוגעת שבו מסומן המיקום של הקיר האקוסטי, נספח נופי של כביש עוקף עמישב, גם הוא נספח במעמד שאינו מחייב, שבו ניתן לראות בברור שהקיר האקוסטי צריך להיות בחלק הדרומי של העוקף ומדרום לצומת והוא לא מופיע ברחוב הרב עובדיה יוסף.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

בדיון המקצועי, משתף מסך להמחשה והצגת התשריט, אנו רואים בתשריט, שבחלק הדרומי, משתי צידי הכביש ישנו קו אדום [שמשמעותו, קיר אקוסטי] בניגוד לרחוב הרב עובדיה יוסף שאין כלל קיר אקוסטי.
ראו לדוגמה בחתך 1-1 אין קיר אקוסטי, ומנגד בחתך 2-2 ישנו קיר אקוסטי.



הצדדים אינם חלוקים, בכך שהתכנית אינה מסדירה בסמוך לחלקות העוררים קיר אקוסטי ולכן לא צפוי להיות קיר אקוסטי למגרשי העוררים.
למעשה, גם המומחית מטעם המשיבה יוצאת מנקודת הנחה בחוות הדעת שלה שלא צפוי להיות קיר אקוסטי ולא מיגון לחלונות הדירות המצויות בחלקות מושא העררים.
למרות מה שטענתי קודם, הלכנו לחומרא, במסגרת חוות הדעת האקוסטית בחנו גם מצב של קיר אקוסטי וגם במצב כזה המומחה מטעמנו מצא שישנה עליה משמעותית בעליית הרעש.
התוואי שאנו דנים בו הינו למעשה **<u>כביש חדש לגמרי</u>**. אין לו שום זכר בתכניות קודמות. לא ברמה מקומית ולא ברמה מחוזית וגם לא ברמה ארצית תמ"א 3 [כבישים].
ולכן, הרחוב סטטוטורי של הרב עובדיה יוסף כלל אינו רלוונטי גם אם ניתן מבחינה תכנונית לסלול ברוחב 30 מטרים.
מה שמשפיע על רמות רעש וזיהום האוויר בעיקר הינו נפח התנועה, כאשר במקרה הנתון ישנו רחוב שבמצב הקודם הינו רחוב ללא מוצא, המשרת לכל היותר כ – 600 יח"ד ראה מכתב נלווה שצורף.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

כמובן, שזה לא דומה בשום צורה לכביש בין עירוני שמחבר כבישים ראשיים גם לשכונה של 8,500 יחידות דיור + 300,000 מ"ר מסחר ותעסוקה, בנוסף לתכניות נוספות שבהם יש אלפי יחידות דיור נוספות הצפויות לעשות שימוש בתוואי הכביש החדש הזה [כביש תמ"ל 1076].
לסיכום - צריך לבצע בדיקת השוואה בין 2 מצבי התכנון כאמור לעיל.

<u>גב' קרין טננצפ – ייעוץ סביבתי, זיהום האוויר [מטעם העוררים]</u>

ראשית, ברצוני לציין, שהנושא שהובא בפני לבחינה, אין לי עניין אישי, הבחינה הינה מקצועית בלבד.
חשוב להגיד וגם אין עוררין על זה לפי הערות בתשובת המשיבה, שאיכות האוויר תהיה גרועה יותר, כלומר צפויה להיות הרעה באיכות האוויר ביחס למצב התכנוני הקודם.
המסמכים הסביבתיים שהוגשו במסגרת התכנית ובחנו את הרעת איכות אוויר אינם מספקים תמונת מצב מצרפית נכונה. ומה זה אומר ? בשום מסמך סביבתי אין תמונת מצב עתידית על הרעת מצב איכות האוויר על פי השכונה ותוספת כלי הרכב שצפויים להתווסף כתוצאה מכביש עוקף עמישב.
שתי התכניות הללו לא נלקחו בחשבון להרעת איכות אוויר.
כלומר, ישנה הערכת חסר במסמכים הסביבתיים.
בנוסף, מצב איכות אוויר לפני אישור התכנית לפי מסמכים סביבתיים אינם מייצגים רחוב ללא מוצא, כפרי שעוברים בו מעט כלי רכב. מצב איכות אוויר של הרב עובדיה יוסף נלקח כרחוב סירקין. לקחו נתונים מצומת סירקין לצורך ניטור ושכמובן אינה רלוונטית.
הפער שנוצר לפני ואחרי התכנית הינו פער קטן יותר.
ולכן, בחוות דעתי מעריכה שהפער אמור להיות יותר גדול מהמסמכים הסביבתיים, במילים אחרות יותר זיהום אוויר ממה שמוצג במסמכים הסביבתיים.
ישנם 2 הערכות חסר, אחד שלא לוקחת בחשבון את התוספת תחבורה משכונה חדשה והשנייה תוספת כביש עוקף עמישב. והערכת החסר בפער, היות והבסיס נלקח מצומת סירקין. ולמרות הערכות חסר הללו, התסקיר מראה שתהיה פגיעה באיכות אוויר עקב מימוש התכנית.
<u>מזהמי אוויר מתחבורה</u> – בחלקם הם מסרטנים. אגודה לחקר הסרטן ומשרד הבריאות אישרו זאת.
<u>בהתייחס לתשובת המשיבה רצפטור 19 [הוא הכי קרוב]</u> – אינו מייצג מספיק. גם הוא מייצג בהערכת חסר עקב מקומו. וגם הוא מראה ירידה באיכות האוויר, מזהם אחד 7 אחוזים לעומת מה שהבאתי שלל המזהמים המהווה תכלול.
תוספת תחבורה, אני מחזקת את מה שנאמר לעיל על ידי עו"ד גלעד שמעון.
גם בחוות הדעת מטעם המשיבה מצוין קיר אקוסטי, גם אם היה ניתן להקימו, ממילא לא רלוונטי או באופן מועט ביחס לקומה שניה והשפעתו על מבנים עורפים הינה זניחה [סעיף 2.3 לחוות הדעת הסביבתית מטעם המשיבה].

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>מר דרור שיש – יועץ אקוסטי, רעש [מטעם העוררים]</u>

התבקשתי להגיש דו"ח עבור השמאי לגבי הכביש החדש המתוכנן לשכונה.
הדרך של יועץ אקוסטי, מסתמך על תוכנה כדי לחזות את המצב העתידי, לתוכנה מכניסים את נפח התנועה שמתקבלים מאת יועץ התנועה של הפרויקט.
הנתונים שאני מסתמך עליהם, הינם נתוני נפחי תנועה המקורי של נספח סביבתי מקורי. לעומת זאת, הצד שכנגד מבסס את חוות דעתו על נתונים שונים וטוען שהם הנתונים הנכונים.
ברגע שהצדדים חלוקים לגבי הנתונים, אין ביכולתי לשכנע אחרת.
הנתונים הם כאלה, מדובר בכביש שהולך לגדול, לפיכך תנועה גדלה, ובנוסף הכביש יתקרב לבת המגורים [בחלקה 75].
כמו כן, אין היתכנות לבניית קיר אקוסטי, והצדדים מסכימים עליו בשלב הזה.
קיר קיים בחלקה 75 הבנוי - הקיר הולך לרדת כחלק מהרחבת הכביש העתידי.
הצד השני טוען **שאין שינויים מהותיים** בין מצב קודם למצב חדש, אני טוען שזה שינוי מהותי, גם אם הכביש לא יגדל אולם מנגד הורסים קיר קיים והתקדמות עם הרכבים לעבר החלקה זה מהווה שינוי מאוד מהותי.
לפי תקנות רעש מדרכים הגדרת שינוי מהותי הינו – שינוי מעל 3 דציבל.
<u>הדמיה</u> – הצד שכנגד טוען ששינוי 3 דציבל הינו שינוי זניח.
נתוני תנועה ב – 2 חוות דעת הם שונים ולכן, קשה מאוד לדעת.
אנו לקחנו נתונים לפי תכנית וצד שני לקח מקור שונה.
<u>קיר אקוסטי</u> – אינו יעיל עבור קומה ראשונה, היות וקיר אקוסטי הינו כ – 4.5 מטר ולכן, הקומה ראשונה / העליונה חשופה לרעש.
בקומות העליונות בכדי למנוע רעש צריך לבצע קיר מאוד גבוה של לפחות כ – 5 מטר, דבר שאינו ריאלי מבחינת איכות החיים בתוך הבית.
ולפיכך, זה לא צפוי להתבצע בחלקת העוררים.

<u>ד"ר אסנת ארנון חב' תו"פ סביבה ואקוסטיקה [מטעם המשיבה]</u>

<u>אקוסטיקה</u>

שבאים להעריך את עליית הרעש לצורך תביעות לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה, חייבים אנו להשתמש בכלים נכונים, הכלים לא יכולים להיות של מדידות וחישובים, מאחר והמדידות סוטות מאוד מהחישובים.
ואנו יודעים זאת בפרקטיקה קיימת. השוואה צריכה להיות בין מדידות מצב קיים לבין מדידות מצב לאחר ביצוע התכנית, אם התכנית לא בוצעה צריך לבצע חישובים למצב קיים מול חישובים למצב חדש.
במילים אחרות, צריך להשוות בין תפוחים לתפוחים ולא בין תפוחים לאגסים.
העקרונות שאני מספרת שלפיהם עבדתי, בחיזוי חישוב הרעש אסור להציב קולט בעלמא, הוא חייב להיות זהה למקום שבו נמצא החלון, למבנה של החזית, כלומר נקודות היחוס צריכות להיות מדויקות וצריך להתייחס לאותם נקודות יחוס / נקודות בסיס זהות.
<u>נפחי תנועה</u> – אסור לעשות שימוש בנתונים בעלמא, לקחת מדו"ח סביבתי היות ואין לו שום רלוונטיות לכבישים שמשפיעים, הכבישים המשפיעים הם עירונים והם לא בין עירוניים. בכבישים עירונים מקומיים כמו הרב עובדיה יוסף, צריך לקחת אפס נפחי תנועה במצב קיים. וזאת ביחס לנפחי תנועה חזויים.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

בנוסף, אנו עובדים בתנאי מיקרו, לא עובדים בת.ב.ע, חייבים לראות שהמודל החישובי שלנו מתאים לתנאי שטח. וזה גם תקנה [אשלח לצדדים].

<u>לפי עקרונות הללו עבדנו</u> – ביצענו מדידות, בדקנו את אמיתות המודל, המודל שלנו נאמן, ובעזרת המודל שלנו עשינו חישוב על פי נפחי תנועה בחלופת אפס ועל פי נפחי תנועה החזויים לאחר ביצוע התכנית שאושרו לנו על ידי יועץ התנועה. גם מרחק לכביש נלקח בחשבון, התקרבות מאוד מעטה, לדוגמה חלקה 75 הינה רק 3 מטרים אבל הכביש מתרחק מרוב הבתים אחרים.

שמשווים את נפחי תנועה בחלופת אפס לבין נפחי תנועה חזויים לאחר ביצוע התכנית מוצאים שהגידול בצד המערבי הוא כ – 30 אחוזים בלבד, שקול לכ – 1.2 דציבל בלבד, וכשמסתכלים על הצד המזרחי ישנו אפס אחוז גידול.

לפי הנתונים הללו בצד המזרחי אפס אחוז גידול תנועה.

תרחיש אחד מעבר תנועה. ותרחיש שני שיש רמזור. בכל החשובים צפויה עליה זניחה פחות מ – 3 דציבל.

רק במקרה אחד עם רמזור [תרחיש סביר שלא יתקיים עקב מעגל תנועה אולי], מצאנו 3.1 דציבל, זה קטן ומצוי בתוך תחום סטיה סביר.

לכן, אני מבקשת להדגיש את רמת הבדיקה שלנו ביחס לחברי שלנו הרבה יותר מבוססת מדו"ח שערך מר דרור שיש.

<u>דוגמה לתוצאה של חברי מר דרור שיש</u> – חברי טוען שבחלקה 75 ישנה עליה של 23 דציבל. איך הגיע לזאת, על ידי השוואה של תפוחים לתפוזים. כלומר, השוואה מדידות וחישובים שאסור לו היה לעשות אותם.

<u>למה שקולה עליה של 23 דציבל</u> ? הדבר אומר הגדלת נפח התנועה פי 200, אם היום יש לנו ברחוב הרב עובדיה יוסף 1,000 כלי רכב, התוצאה אומרת 200,000 כלי רכב, ברור שאין גידול כזה. המדידה מתבצעת שעתי. כלומר 200,000 כלי רכב לשעה. לדוגמה לסבר את האוזן, בכביש 6 עוברים כ – 12,000 כלי רכב לשעה.

<u>מגרש 344</u> – נמצא בצד המזרחי, אין התקרבות של הכביש, יש התרחקות של הכביש, אין גידול בנפח תנועה, ושם עוד טוען חברי מר דרור שיש, לתוספת של 12 דציבל, זה משקף נפח תנועה שגדלה פי 15.

כלומר, כל הגידול במפלס הרעש שנמצאים בחוות חברי הינם שגויים.

חברי משווה מדידה לחישוב.

במודל חישובי שאינו נכון ולא מתאים לסעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה, הוא עשה את החישוב לנקודות המדידה ולא לנקודות החלון [חלון מזרח לעומת חלון דרום], המדידות לא מופיעות כמו שצריך.

ישנה מתודולוגיה מקובלת / מוסכמת שפועלים עליה מוסדות התכנון ונת"י אולם, אין תקנות לרעש תחבורה. התקנות הם בתכנון ובניה והם משמשות לתכנון.

אולם, אין תקנות בנושא רעש היות והדבר יכרוך בתוכו הליך פלילי [לעומת, מזגנים ובתי עסק שלגביהם ישנם תקנות].

הכביש שמשפיע על בתי העוררים הוא רחוב הרב עובדיה יוסף, הוא משתנה רק בחלקו המערבי. עוקף עמישב משפיע רק במערב ולא במזרח.

עוקף עמישב מתרחק מבתי התובעים, הוא אנכית לבתי התובעים.

<u>הטענה כאלו שהסביבה הייתה כפרית</u> – השפעה של רחוב הרב עובדיה יוסף נשארה באותו מצב, גם במצב קיים ובמצב חדש.

<u>הריסת קיר קיים</u> – לא ראיתי זאת בתכנית, להבנתי התכנית לא מחייבת הריסת גדרות קיימים.

למעט, הפקעות קודמות.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

שמסתכלים / בוחנים רעש – מסתכלים על כל המקורות/הכבישים.
לדוגמא - על חלקה 75 משפיע רחוב נווה רעים שגם הוא לא משתנה.
כל מה שעושה התכנית מתקרבת כ – 3 מטר.
לגבי יתר החלקות הכביש מתרחק.
הגידול בצד המערבי כ – 400 כלי רכב לשעת שיא. מקסימום כ – 3.1 דציבל, וזאת בתרחיש רמזור.
שלא לוקחים רמזור הגידול 2.1 דציבל מקסימום. ראה פירוט נרחב בחוות דעתי.
זיהום האוויר – זיהום אוויר, אין תקדים של ירידת ערך על פי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה, בגין זיהום אוויר. למרות שאני מלווה תביעות לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה, כבר למעלה מ - 30 שנה, אני לא מכירה תביעות של זיהום אוויר לפי סעיף 197 לפי חוק התכנון והבניה התשכ"ה [ישנם תביעות נזיקין].
סעיף 200 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – לפי פסיקות לירידת ערך, גם 10 אחוזים בפסק דין הורביץ הינה בתחום הסביר. ראה לדוגמה תביעות שהוגשו על פי סעיף 197 בגין הרחבת שדה התעופה בן גוריון ששם נקבע גידול פי 2 בנפחי תנועות, כלומר כ – 2 דציבל בלבד.
זיהום אוויר – אין תקדים של פיצוי לפי סעיף 197 [בכל ההיסטוריה], למרות שאני מלווה עשרות שנים תביעות הללו. יכול להיות רק בנזקין.
גם לפי חברתי הגב' קרין טננצפ, התוספת הינה שולית, כלומר נכנסת לתוך סעיף 200 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה, במתחם הסבירות.
דוגמה קולט 19 – 7 אחוז שעתי, ו – 2 אחוז בלבד.
אחוזים בודדים כאשר הדומיננטי ריכוז רקע.
של כל הכבישים מסביב וזאת יפחת עקב שיפורים טכנולוגיים, רואים שהזיהום מתחבורה הולך ויורד.
את כל המזהמים הללו לא רואים, צריכה לצאת בת קול שאמורה להודיע שישנה ירידת ערך.
וזאת מכיוון שהשפעות אינם מורגשות ואינם נראות.
לסיכום - זה כמו כל כביש אחר, גידול של 400 כלי רכב שעתי בלבד.
אם אנו רוצים לדבר על נזק בריאותי עדיין זה נמוך מהתקנים.
התרגיל הכלכלי שעשה השמאי ולקח השפעה מצטברת של זיהום אוויר ואקוסטיקה, זה תרגיל שאסור לקבלו, אין שום ביסוס ושום סקר.
אין שום סקר שמאפשר לשמאי לבצע מה שביצע.
לכן, צריך לדחות את חוות דעת השמאי ב- 2 הנושאים, רעש וזיהום אוויר.
כי צריכים להתייחס על תכנית בפרופורציה, לא מדובר בכביש חדש. זה כביש שמרחיבים אותו בקצה אחד ומרחיקים אותו ביתר הבתים עם תוספת תנועה מאוד קטנה של כ – 400 כלי רכב לשעה.
צריך להביא בחשבון את השיפורים הטכנולוגיים ברכבים שמורידים את רמת זיהום האוויר.

עו"ד מיכל אגסי [בא כוח המשיבה]

אני מבקשת לדחות את כל הטענות של בא כח התובעים לגבי כביש חדש.
הטענות הללו נטענו בוועדת הערר ונדחו.
במסגרת החלטה נקבע כי הבחינה אצל שמאי מייעץ "תבוצע תוך השוואת מצב תכנוני התקף ערב אישורה של תמ"ל 1076 למצב תכנוני חדש".
בעקבות זאת העוררים היו רשאים לעדכן את חוות הדעת שלהם.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

החלטה זו נתנה בעקבות חוות הדעת שהוגשו על ידי העוררים שהושתתו כולם במצב קודם כמצב בפועל ולא כמצב תכנוני.
המצב התכנוני הינו כפי שהוצג על ידי המשיבה וכלל דרכים תכנוניות שאושרו במסגרת תכנית פת/2000 אשר הגדירו את הכביש כדרך כביש עורקי ראשית עם חתך ספציפי ברחוב 30 מטר.
בעקבות זאת ניתנה החלטת ועדת הערר, צריך להתייחס לתכניות בלבד.
ולא למצב הקיים כפי שנעשה [חלופת אפס].

<u>גב' קרין טננצפ – ייעוץ סביבתי, זיהום האוויר [מטעם העוררים]</u>

ראשית, ד"ר אסנת ארנון דיברה על תוספת של 400 כלי רכב לשעה, ברצוני לציין שכל תוספת הינה משמעותית ובמיוחד לחלקות הסמכות לכביש.
<u>לעניין שיפור טכנולוגי של כלי רכב</u> – אנו רואים שהם מהווים את מירב הזיהום האוויר בישראל.
התחבורה מהווה זיהום אוויר.
לתחבורה ישנה משמעות מאוד גדולה בסיפור זה.
גם זה יורד, זה עדיין מאוד משמעותי.
<u>לטענה שאין תקדים לעניין סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה בנושא זיהום אוויר</u> – אין זה מעניינה של החלטה שהגשתי. החלטתי מתייחסת לרמת הזיהום האוויר כתוצאה מהגדלת נפח התנועה.

<u>מר דרור שיש – יועץ אקוסטי, רעש [מטעם העוררים]</u>

אני חושב שהבדל בין חוות הדעת נעוץ במתודולוגיה שהצדדים נקטו.
אנו הצדדים מתבססים על נפחי תנועה שונים, היוצר הבדלים.
לדוגמא, חלקה 75 – התוצאות בעקבות מתודולוגיה שונה : אנו ביצענו מדידה אחת בסמוך לכל חלון של הבית, במדידה בסמוך לכביש כנקודת יחוס, בניגוד למדידות ד"ר אסנת ארנון שלא בוצעו מדידות מחלון הבית.
<u>הבדל בתוצאה שקבלתי</u> – חלון הבית ביחס לכביש, במציאות הקיימת יש את הקיר.
עשתי באופן תאורטי שאין קיר.
לכן, יש הבדל בין מצב שאני רואה אותו.
לכן, זה מה שקורה כיום ביחס למצב העתידי.
המרחק בין חלקה 75 [הבית של מר אשר זאדה] – התקרב מ- 10 מטר ל- 7 מטר.
כביש שהולך לגדול מ- 2 מסלולים ל- 4 מסלולים.

<u>מר גלעד ניר שמאי מקרקעין [מטעם העוררים], עיקרי הטיעונים, כדלהלן:</u>

אנו חוזרים על כל האמור בשומתנו המפורטת, המהווה חלק בלתי נפרד מהתייחסותנו זו.

<u>התייחסותנו למכתב תשובת המשיבה, כדלהלן:</u>

<u>כביש עוקף עמישב</u> – מדובר בכביש חדש. כביש הרב עובדיה יוסף מוביל לכפר סירקין. וכביש עוקף עמישב הינו כביש חדש המוביל לכביש 6 ולכביש 471 [מכבית].
המשיבה התעלמה מכביש זה שאינו משפיע !!!
איך יכול להיות שהתנועה בכביש הרב עובדיה יוסף תגדל רק ב – 30 אחוזים, אבל בכביש עוקף עמישב תהיה תנועה אחרת שתשרת 8,500 יחידות דיור + 4,000 יחידות דיור בסירקין מזרח + 300,000 מ"ר תעסוקה ומסחר + כל הפינוי בינוי ברחובות, טבריה, צפת, ועזרא ונחמיה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

התנועה תהיה אחרת של 70 קמ"ש עם 2 מסלולים. הרוחב של כביש חדש 27 מטר, ושל הרב עובדיה יוסף 30 מטר. השאלה אינה רוחב הכביש, אלא נפח התנועה בכביש.
לצורך העניין בכפר סרקין ישנו מחסום סגור משעה 12 בלילה ועד לשעות הבוקר.
וכן, ישנו גם מחסום לשכונת בלינסון.
אף אחד לא מגיע לשם כיום.
כביש עוקף עמישב תהיה תנועה של 24/7 שעות ביממה.
מעבר לכל המתודולוגיות הללו מספיק אופנוע אחד בלילה אשר יעיר את כל השכונה.
כיום אין אופנועים, ואוטובוסים.
<u>במצב הקודם</u> – אני מסכים שישנו רוחב 30 מטר שחברתי גב' רחל פרנקו טוענת. אולם, עם נפח מאוד מאוד דליל. והרחוב משמש בעיקר לשביל אופניים, לגינון, אי תנועה, ואין צורך סטטוטורי לסלול עוד נתיב מהסיבה שכל יחידות דיור שהכביש משמש אותם כיום אינו יותר מ – 1,000 יחידות דיור המצויות בכפר סירקין + שכונת בלינסון + שיכון בלינסון. וזה כולל את כל הפוטנציאל העתידי במצב הקודם [כלומר תמ"א 35 הוספת יחידות דיור בנחלות וכו'].
<u>בכפר סרקין</u> – ישנם 625 יחידות דיור לפי תכנית שד/969ג' יש פירוט מלא בתכנית. תמ"א 35 מותר עד 300 יחידות בכפר סרקין, אבל הוחרג כפר סרקין [רק את תבע שד/696ג הוחרגה].
תכנית תמ"א 35/א הוסיפה עוד יחידה לנחלה. רוב המשקים בכפר סרקין הם משקי עזר ולא נחלות.
בערך כ – 20 נחלות קיימות.
<u>בשכונת בילינסון</u> – ישנם 80 חלקות, של 160 יחידות דיור פוטנציאלי. החלקות בגדלים של עד 1.4 דונם ולא מעגלים כלפי מעלה יחידות דיור [נקבע בערר חיים מסלתי נגד פתח תקווה שלא מעגלים יחידות כלפי מעלה].
<u>בשכון בלינסון</u> – יש בערך עוד 200 יחידות דיור בפוטנציאל, מגיעים מקסימום ל – 1,100 יחידות דיור.
במצב הקודם רוב שטח התמ"ל 1076 על פי תמ"מ/21/3 הינו ברובו חקלאי ובמיעוטו פיתוח כפרי. וכמעט ואין פיתוח עירוני בתחום התמ"ל 1076.
<u>לסיכום מצב תכנוני קודם</u> – המצב בפועל, קרוב מאוד למלוא מיצוי פוטנציאל התכנון.
<u>לעומת זאת במצב החדש</u> – כפי שציינתי לעיל.
ישנה מחלוקת על נפח התנועה ועל מהות הכביש במצב החדש.
הכביש החדש, הכינו את תמ"ל 1076, החוקר המליץ להכניס את בעלי החלקות שהופקעו דרכים מחלקותיהם בתוך תכנית איחוד וחלוקה [בכדי לפצותם בזכויות], אולם נקבע על ידי הותמ"ל שמדובר בכביש אזורי שאמור לשרת את כל האזור ולכן צריך להפקיע אותו [לשלם פיצוי הפקעה] ולא לפצות בהליך של איחוד וחלוקה מחדש [בהענקת זכויות בניה במקום פיצוי הפקעה].
האזור שחלקות העוררים מצויות הינו מאוד שקט ויוקרתי, ולכן, ברגע שיש מפגע כזה הדבר "הורג" את הביקושים לנכסים הללו, אנשים יעדיפו לרכוש נכס בלב השכונה.
<u>נוף</u> – תאורה, כביש חדש כולל תאורה חזקה בלילה. 24 שעות ביממה ישנם צפירות. והדבר מורגש במיוחד שאין קיר אקוסטי. לא קיבלתי עד כה תשובה מהמשיבה שיש קיר אקוסטי. ולכן, צריך לבחון אם יש או אין קיר אקוסטי, אני טוען שאין קיר אקוסטי. ואז מתוך זה לקבוע את שיעור הפגיעה.
<u>רעש</u> – אני ממליץ כן למנות יועץ תנועה ויועץ אקוסטי. לראות מה הבדלים בתנועה ואקוסטיקה.
<u>זיהום אוויר</u> –זיהום האוויר, ישנם הרבה מחקרים על פגיעה מזיהום אוויר בחו"ל אם צריך אשלח. אבל לא ניתן להתעלם מכך שמי שמגיע למקום כפרי "טיפה" של עשן פוגע בשווי הנכס. לדוגמה - כל פעם שמרססים

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

בריסוס ראונדפ על ידי העירייה להדברת העשבים, התושבים מתנגדים לשיטה וזאת ודורשים שיקצרו את העשב.
לאור כל האמור לעיל, ראשי הנזק הינם גם מקבילים וגם טוריים.
השמאי המייעץ צריך לקבוע מה שיעור הפגיעה וכידוע לא הכל ניתן לכמת בנוסחאות. ולכן צריך לתת פה שיקול דעת שמאי. השאלה הינה, מה הקונה הסביר יעשה ?
<u>בחוות דעתו של השמאי המכריע מר עומר סרחאן – בקריית אתא</u>, מקרה די דומה למקרה הנדון, שם אושרה תמ"ל 1024, השמאי המייעץ לקח את מרכיב הרעש, ביחד עם מרכיב הנוף, ובמקרה שלנו צריך להוסיף גם את מרכיב זיהום האוויר, וקבע מקדם משוקלל המגלם את כל השפעות התכנית, למעשה קבע פגיעה של 20 אחוזים. חוות הדעת אושרה על ידי ועדת הערר ולא הוגש ערר מנהלי עליה.
מפנה לחוות דעתו של השמאי המכריע מר יהודה פלד – בחלקה 329 גוש 6371 – בנוה עוז. שם ביצע מחקר בנושא היטל השבחה, ראה נכס שנמצא בשכונה יוקרתית כמו במקרה הנדון הקרוב לכביש ראשי [רחוב דגל ראובן ורחוב קפלן]. מה שהוא מצא שהפגיעה היא בערך 36 אחוז משנת 2020 [עמוד 8 לחוות דעתו].
בבדיקתו עשה בדיקת השוואה נכסים, כביש ראשי לעומת כביש עורפי.
בשומת המשיבה אין כלל סקר מחירים מנכסים בשכונה.
ואני חושב שהסקר שלי מאוד מחמיר ביחס למועד הקובע והיו גם מכרזים.
וזה שווי בסיסי של הנכס.
ומשם הדרך קצרה, גזרת אחוז ירידת הערך.
<u>כללי</u> – כביש חדש נוסף אינו מבטל את כביש הרב עובדיה יוסף הוא לא מתרחק, לא החזירו אותו.

<u>עו"ד גלעד שמעון [בא כוח העוררים]</u>

<u>במבט ממעוף הציפור</u> – אחרי ששמענו את כל המומחים ואנשי המקצוע, שדנו ברמות דציבלים, מספר יחידות דיור והיקף התנועה. צריך לבחון מלמעלה, לבחון את התמונה בכללותה.
<u>מצב קודם</u> – של 1,100 יחידות דיור, טענה זאת לא נסתרה.
<u>מצב חדש</u> – של לפחות 8,500 יחידות דיור + 300,000 מ"ר תעסוקה ומסחר.
<u>מצב קודם</u> – יש לנו יעוד קרקע חקלאי ופיתוח כפרי לפי תכניות מפורטות ומחוזיות.
<u>מצב חדש</u> – דרך סטטוטורית שלא הייתה קיימת באף אחת מהתכניות במצב הקודם, הדרך הזאת כמו שציין השמאי היא דרך אזורית, שהולכת לנקז לתוכה אלפי כלי רכב בכל יום. אלו הם כלי רכב שלא היו עוברים במקום במצב התכנוני הקודם.
לעניין, הטענה לפיה לאירוע הזה/התכנית הזאת אין שום השפעה על חלקות העוררים הינה טענה אבסורדית. היא טענה שלא מתקבלת על הדעת.
גם אם נניח שהייתה עלייה רק של 500 יחידות דיור אנו מדברים על עליה דרמטית בהיקפי התנועה.
הטענה של היועצת מטעם המשיבה שהעלייה בנפח התנועה במצב החדש היא רק 33 אחוזים בלבד ביחס למצב הקודם, פשוט לא מתקבלת על הדעת ולא מתיישבת עם מספר יחידות הדיור.
לדבר הזה יש השלכות דרמטיות גם על רמות הרעש, גם זיהום אוויר וגם נוף.
לטעון, בלי מגון אקוסטי, בלי קיר אקוסטי, בלי מגון דירתי, כאילו לא יורגש דבר ממה שקרה.
זו פשוט טענה שלא מצליחה להתיישב עם השכל הישר.
גם בחוות דעת של המשיבה הגב' רחל פרנקו, מדובר על עליה של 5.1 ל – 5.8 דציבלים בעקבות אישורה של התכנית הפוגעת, ראה בעמוד 34 לחוות דעתה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

ברור שזו עליה משמעותית וניכרת בעוצמות הרעש שמהווה מפגע של ממש. וצריך לפצות בגינה.
ברצוני לציין שבחוות הדעת הסביבתית מטעם המשיבה ד"ר ארנון מסתמכת על נפחי תנועה שלא על פי התכנית, היא טוענת שהנפחים הללו הם שגויים. מפנה לסעיף 3.3.1א לחוות דעתה.
<u>חוות דעת ד"ר אסנת ארנון</u> – בחלקה 100 גם ד"ר ארנון קובעת כי קיימת עליה של עד 5.5 דציבלים, ולמרות זאת היא לא מייחסת לעליה הזאת שום משקל. הדבר ממחיש את המגמתיות ואת חוסר הסבירות של חוות דעתה.
<u>סעיף 200 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965</u> – ראשית, מתחם הסבירות, סעיף 200 הינה טענת סף אשר נמחקה. לכן, ממלא אינה רלוונטית.
שנית – סעיף 200 הינו חריג שניתן במקרים קיצוניים המצריך עמדה בתנאים מצטברים הקבועים בחוק.
טענת המשיבה בהקשר זה נטענה באופן לקוני, מבלי שהורם הנטל המוטל עליה להוכיח את התקיימות החריג בענייננו. מפנה בהקשר זה לסעיפים 267-266 לכתב הערר שהגשנו.
<u>לעניין טענת חברתי עו"ד מיכל אגסי</u> – מלכתחילה, הטענה שלנו הייתה ונותרה שכביש עוקף עמישב הינו כביש חדש לחלוטין מבחינה תכנונית.
בניגוד, לטענת חברתי, הטענה הזאת מעולם לא נדחתה על ידי ועדת הערר, ואין לכך שום רמז בהחלטת הביניים. אנו הסברנו מדוע הבחינה במצב הקודם דומה לבחינת המצב בפועל ומדוע המצב בפועל משקף נאמנה את המצב התכנוני הקודם.
צריך לחדד שגם אם רוחב רחוב הרב עובדיה יוסף [הכביש] היה 30 מטר, זה לא משנה את נפח התנועה במצב הקודם לכאן או לכאן. משום שנפח התנועה נגזר מהיקף יחידות הדיור שהכביש משרת.
בכל מקרה במצב החדש כביש עוקף עמישב צפוי לשרת אלפי כלי רכב חדשים שלא היו עוברים במקום אלמלא התכנית הפוגעת. גם אם הפער מעט שונה. ההבדלים הם של מאות אחוזים במספר יחידות הדיור, ובהיקפי התנועה.
הדבר הזה משפיע ישירות על רמות הרעש, על רמות זיהום אוויר, והדבר הזה מוכרח לבוא לידי ביטוי במסגרת חוות הדעת של השמאי המייעץ [החת"מ].

<u>גב' רחל פרנקו שמאית מקרקעין [מטעם המשיבה], עיקרי הטיעונים, כדלהלן:</u>

אני חוזרת על כל האמור במכתב תשובתי / תגובתי המפורט, המהווה חלק בלתי נפרד מהתייחסותי זו.

<u>התייחסותי לטיעוני שמאי העורר, כדלהלן:</u>

אנו מדברים על מספר חלקות, כאשר כל החלקות למעט חלקה 75 התרחקו מהכביש.
ובוודאי שאין מקום לירידת ערך.
כמעט כל הטיעונים התבססו על מצב קיים בשונה ממצב תכנוני.
חלקה 75 קיימת הפקעה להרחבת הדרך, הן מתכנית 2000 והן מתכנית 1254 [ראה הערה בטאבו].
כך שמצב קיים לא משקף את המצב התכנוני.
בהתאם לתכנית פת/2000 רוחב דרך הרב עובדיה יוסף מוגדרת דרך עורקית ראשית, כאשר בעמוד 31 לתקנון התכנית חתך ד', צוין רוחב כביש בדרכים עורקיות ראשיות הנו 30 מטר. וזאת כדי לאפשר את התפתחות הטבעית של העיר. ובוודאי שאין להתייחס לשכונת כפר סרקין ובלינסון.
<u>בהתאם לתמא 35 לבניה ופיתוח משנת 2005</u> – האזורים הסמוכים לנכס במערב ומדרום כלולים במרקם עירוני, כדי לתת מענה לצורכי בניה ופיתוח.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

התכנית מחלקת ל- 5 סוגי מרקמים שונים ולכל אחד מדיניות שונה.
מרקם עירוני מטרתו לאכלס את מרבית הפיתוח העתידית.....
כבר במצב הקודם בהתאם לתמא 35 האזור היה אמור להיות אזור של מרקם עירוני והתשתיות אמורות לשמש את הפיתוח העירוני בסביבת הנכס והן בשאר אזורי העיר.
לכן, אין רלוונטיות לעניין נפח תנועה קיים. אלא נפח תנועה צפוי בהרחבת כביש עד 30 מטר.
כביש 4713 מוביל גם לעיר עצמה, כמובן שיש התרחבות של העיר.
אין שינוי במהות הכביש.
הכביש בסמוך לחלקות הנדונות נותר במרחק של 30 מטר, על מנת לספק את היקף התנועה הכולל את פיתוח העיר.
אין במקרה הנדון שינוי בתכנות המקרקעין מבחינה תכנונית.
תוואי הכביש ממשיך מערבה לתוך העיר וכמובן משרת גם שכונות חדשות.
הכביש חוצה מכיוון מערב לכיוון ירושלים.....
אנו צריכים להעריך פגיעה בן מצב תכנוני קודם לבין מצב תכנוני חדש – אין כל פגיעה, רוחב הכביש לא השתנה.
אמור היה לשרת את הפיתוח הנוסף של העיר.
<u>רוצה להפנות לפסק דין בעניין ברעלי</u> – ראה בחוות דעתי. נאמר שם בין היתר שצפוי שמי שגר במקום שקט צריך להביא בחשבון שהפיתוח יגיע אליו ובפרט שהוא יושב על דרך עורקית ראשית ברוחב 30 מ' וכל האזור לפי ת.מ.א 35 המיועד למרקם עירוני.
הוכחתי בשומתי שיש עליית ערך ולא ירידת ערך.
הוכחתי בעסקאות מכירה במבנים שסמוכים לתוואי הכביש המתוכנן, הוכחתי עליית ערך, קיימת עליית מחירים מתמשכת.
התובעים לא הוכיחו את ירידת הערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה, הם בעצם העריכו את הנכסים וקבעו אחוז מסוים בעלמא !!!
לכן הם לא עמדו בנטל ההוכחה הנדרשת. כפי שציינתי בהתאם לפסיקה בחוות דעתי.
בנוסף, צריך להביא את האלמנטים המשביחים, בחלקה 75 ממערב היה שטח חקלאי, כמובן ששטח חקלאי צפוי לעבור שינוי יעוד, לעומת זאת התכנית משנה את יעוד השטח הגובל בחלקה הנדונה מכיוון מערב, מאזור חקלאי לחורשה לשימור. חורשה לשימור, ראה את השימושים בתכנית, ראה תא שטח 658 עם שימושים של נטיעות גינון וכו'. קרבה לשטח ציבורי פתוח משביחה את שווי הקרקע ולכן, יש להביא בחשבון אלמנטים משביחים. ראה סעיף 12.5 לחוות דעתי המפורטת.
לפי הפסיקות אין זכות קנויה, כל עוד השינוי תואם את מגמות הפיתוח הסבירות.
הפניתי לפסיקות רבות בשומתי.
<u>מיגון אקוסטי</u> – בהתאם לתכנית, מצוין כי ככל שיידרש יינתן פתרון אקוסטי. לאחר סלילת כביש עוקף עמישב תערך בחינה אקוסטית שתבחן את הפגיעה בבתים קיימים מדרום לו ורחוב הרב עובדיה יוסף ....ימצאו פתרונות.
התכנית מחייבת ככל שהיה צורך לתת פתרונות תינתן.
לא ניתן לקבל את הטענה שאין פתרון אקוסטי.
לטענתי, מצב קודם זהה למצב החדש, רוחב כביש אינו שונה ממצב החדש.
הכביש הדרומי אינו גורע מחלקות התובעים ואינו רלוונטי. אנו מדברים על כביש רחוב הרב עובדיה יוסף.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

לכן, לא יכול להוות תביעה לעניין סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965.

<u>בהתאם לחוות הדעת האקוסטית של ד"ר אוסנת</u> – יש להתייחס לנאמר בחוות דעתה בלבד.

שומתי נערכה בטרם קבלת חוות הדעת של ד"ר אוסנת ולפיכך צריך להתייחס אך ורק לחוות דעת המומחית ד"ר אסנת בעניין זה, ולא מה שנקבע בחוות דעתי.

<u>שמאי העוררים מביא דוגמאות של שמאים מכריעים</u> – שווי חלקה שפונה לכביש ראשי לעומת כביש פנימי, ברור שאין ללמוד מכך דבר ואפילו חצי דבר על טענתם לירידת ערך כביכול בחלקות הנדונות.

הרי מיקום החלקות לא השתנה. במצב קודם ובמצב חדש היו גובלים בכביש עורקי ראשי ברוחב 30 מטר. כך, שהשוואות שמאי העוררים אינם רלוונטיות למקרה הנדון.

<u>לעניין החלטה</u> – יו"ר הועדה לא יכול לדעת לעניין סעיף 200 האם הפגיעה עברה את מתחם הסבירות, כל זמן שלא הייתה בפניו חוות דעת שמאי מייעץ.

בפני יו"ר ועדת ערר היו חוות דעת בין שווי מצב קיים היום לבין מצב חדש.

לכן, ביקש לתקן את חוות הדעת בהתאם למצב התכנוני הקודם. יש את פרוטוקול הדיון.

<u>לעניין הכביש מדרום לרחוב הרב עובדיה יוסף</u> – שינוי בכבישים אחרים או עתידים אינם מזכים בפיצוים ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965.

הכביש לא התקרב פיזית לבית התובעים. כפי שאמרתי במרבית החלקות הכביש מתרחק.

בחלקה 75 לא נמצא היתר בניה למבנים הקיימים בתיק הבניין. ובנוסף, בטאבו החכירה פגה לפני שנים רבות, ולא הוצג מסמך לגבי חידוש חכירה, בניצול המטבי בשתי המצבים החלונות פונים לרחוב נווה רעים ולכיוון מערב שזה בהתאם לתכנית החדשה המייעדת שטח ציבורי פתוח כחלק מחורשה לשימור.

ראה פירוט נרחב בחוות דעתי המפורטת.

<u>מר גלעד ניר שמאי מקרקעין [מטעם העוררים], עיקרי הטיעונים, כדלהלן:</u>

<u>העסקאות בשומה של חברתי</u> – זה עסקאות של פינוי בינוי, לא קשור לנכסים שלנו.

<u>התכנית גובלת</u> – לא משנה הכביש, אלא הקו הכחול.

<u>פגיעה אקוסטי</u> – מי ייתן פתרון ? לא כתוב מי הגורם שיפצה ומהו הפתרון. האם על בניה עתידית או מה שקיים? לדוגמה חלונות אטומים... מקרקעין זה על פי השימוש הטוב והיעיל.

<u>עו"ד גלעד שמעון [בא כוח העוררים]</u>

פירטנו בהרחבה רבה ומפורטת כאמור לעיל ובמסמכים השונים שהוצגו על ידינו.

תודה רבה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

הכרעה

בחנתי את עמדות הצדדים ולהלן הכרעתי בנושאים השנויים במחלוקת.

הקדמה להכרעה – החלטת ועדת הערר המנחה לחוות דעת זו:

בהתאם להחלטת כבוד יו"ר ועדת ערר פיצויים והיטלי השבחה מחוז מרכז, עו"ד דביר סגלוביץ' בערר, מיום 11.02.2025, עולים עיקרי הפרטים, כדלהלן:

"הסכימו הצדדים להמלצת ועדת הערר בדבר מינוי שמאי מייעץ, אשר יבחן את ראשי הנזק הנטענים בקשר לתמל/1076, כמפורט להלן:

- *מפגעי רעש.*
- *מפגעי זיהום אוויר ואיכות סביבה.*
- *פגיעה בנוף.*

בהתאם לכך, ובהתאם להמלצתנו, טענות העוררים בדבר פגיעה נטענת שמקורה, לכאורה, בתמל/1081 – הרחבת העיר אלעד (2020), וכן טענות הסף שהעלתה המשיבה בנוגע לתביעות בכללותן, נמחקות בהסכמה ובאופן הדדי, וזאת מבלי לגרוע מטענות המשיבה בדבר אי-קיומה של פגיעה.

אנו מפעילים את סמכותנו בהתאם להוראות סעיף 198 (ו)(2) לחוק התכנון והבנייה, תשכ"ה- 1965, למינוי שמאי מייעץ אשר יבחן את דבר קיומה של הפגיעה הנטענת בקשר לראשי הנזק הנזכרים ושיעורה.

בחינה זו תבוצע תוך השוואת המצב הסטטוטורי התקף ערב אישורה של תמל/1076 למצב התכנוני החדש הנובע מתוכנית זו. *" (ההדגשה אינה במקור).*

<u>התייחסות לזכויות התובע בנכס:</u>

יודגש כי חוות דעת זו אינה בוחנת את זכויותיהם החוזיות ו/או הקנייניות של העוררים במקרקעין.

הבחינה הינה בחינה כלכלית לשינויים במישור התכנוני בלבד.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>ראשי הנזק העיקריים מושא הדיון בעניינו בגין אישור התכנית והמסגרת המשפטית:</u>

בהתאם להוראות סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965, כאמור נקבע כי:

"נפגעו על ידי תכנית, שלא בדרך הפקעה, מקרקעין הנמצאים בתחום התכנית או גובלים עמו, מי שביום תחילתה של התכנית היה בעל המקרקעין או בעל זכות בהם זכאי לפיצויים מהועדה המקומית, בכפוף לאמור בסעיף 200.".

סעיף 200 לחוק קובע כי:

"לא יראו קרקע כנפגעת אם נפגעה על ידי הוראה שבתכנית הנמנית עם אחת ההוראות המפורטות להלן ובלבד שהפגיעה אינה עוברת את תחום הסביר בנסיבות הענין ואין זה מן הצדק לשלם לנפגע פיצויים".

לאור כך ובהתאם להחלטת כב' יו"ר ועדת הערר, נדרש אני לבחון האם חלה ירידת ערך בגין אישור התכנית, וככל שחלה לאמוד את גובהה.
יודגש כי קביעה האם יש להחיל את סעיף 200 על הפגיעה במקרקעין או לאו הינה קביעה משפטית להבנתי שראוי שתיקבע ע"י ועדת הערר.

כידוע, ניכר כי תכנית, עשויה לפגוע במקרקעין מסוימים, ב- 2 דרכים: פגיעה ישירה ופגיעה עקיפה.
פגיעה ישירה לרוב נובעת מתחולת התכנית עצמה על המקרקעין ויצירת מגבלות ושינויים ביחס למצב קודם ומאידך פגיעה עקיפה חלה לרוב בגין תחולה על מקרקעין סמוכים, היוצר שינוי והשפעות גם על המקרקעין הנדונים.

וכפי שפורט אף בפסיקה ביחס לסוגי הפגיעות ולקשר הסיבתי הנדרש בין הפגיעה למקרקעין, כדלהלן:
בהתאם לע"א 92-1188 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה ירושלים נ' גלעד ברעלי, מיום 10.04.1995 של בית המשפט העליון, עולים עיקרי הדברים:

"תכנית עשויה לפגוע במקרקעין ולהוריד את ערכם בשתי דרכים: פגיעה ישירה ופגיעה עקיפה.
פגיעה ישירה נגרמת על-ידי התכנית עצמה: התכנית חלה על מקרקעין מסוימים ומשנה את הנורמות המשפטיות החלות על מקרקעין אלה.
כך, למשל, כאשר התכנית אוסרת בנייה או מקטינה את אחוזי הבנייה במקרקעין הנדונים.
פגיעה עקיפה אינה נגרמת על-ידי התכנית עצמה, אלא על-ידי מקור חיצוני. הפגיעה נובעת בדרך כלל מתחולת התכנית על מקרקעין סמוכים.
למשל, היא מתירה לבנות על מקרקעין סמוכים מבנה החוסם גישה או מפעל הגורם מטרד, כגון מטרד של רעש או ריח.
הזכות לפיצויים קמה כאשר תכנית פוגעת במקרקעין הנמצאים בתחום התכנית או הגובלים עמה.
מן הבחינה של תכלית החוק, אין טעם להבחין, לעניין הזכות לפיצויים, בין פגיעה ישירה לבין פגיעה עקיפה.
המבחן נעוץ בעצם הפגיעה: האם כתוצאה מן התכנית ירד ערך המקרקעין.
המבחן העיקרי, שלפיו ייקבע אם פגיעה מזכה בפיצויים, הוא מבחן סיבתי.
ככל שהקשר הסיבתי בין התכנית לבין הפגיעה מתרופף, כך גם נחלשת ההצדקה לתשלום פיצויים."

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

בפסיקת בית המשפט העליון בע"א 474-83 הוועדה המקומית לבנייה ולתכנון ערים, ראשון לציון נ' עזרא חממי, מיום 10.08.1987, צוין בין היתר:

"שינוי הייעוד מזכה בפיצויים על יסוד השוואה של השווי של המקרקעין לפי מצבם ערב תחילתה של התכנית עם המצב אחרי תחילתה של זו; אולם, אין מעריכים את מידת הפגיעה תוך התייחסות לשינוי הייעוד שיחול ביתר המקרקעין שבסביבה אחרי תחילתה של התכנית החדשה ומכוחה. קרקע, שנועדה, למשל, לבנייה והפכה לבעלת ייעוד ציבורי, אינה שוות ערך יותר מאשר ערכה ערב התכנית, גם אם יתר החלקות באותו גוש יהפכו לפי התכנית למיועדות לבנייה צפופה ורבה יותר".

בפסיקת בית המשפט העליון בע"א 600-89 גדעון וכרמלה בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, נתניה, מיום 05.05.1993, פורט הרציונל כי תחילה יש להכריע ביחס להיקף הפגיעה שנוצרה במקרקעין ושיעור הפגיעה ולאחר מכן האם שיעור הפגיעה חוסה תחת סעיף 200.

נטל השכנוע לטענתו שהמקרקעין נפגעו מוטלת על בעל הזכות התובע פיצויים.

נטל השכנוע להוכחת טענתה, שעומדת לה הגנת פטור לפי סעיף 200, מוטל על הרשות.

בפסק הדין צוין בין היתר ביחס לאמידת הפגיעה שחלה במקרקעין:

"מהלכות אלה עולה, כי ההשוואה הנדרשת היא קונקרטית. עליה להתייחס לתכנית הפוגעת ולחלקת הקרקע הנפגעת. את שווי החלקה אחרי תחילתה של התכנית הפוגעת יש לבחון על יסוד תכונותיה וסגולותיה המיוחדות של החלקה המסוימת ערב תחילתה של התכנית. בחינה זו יש לקיים מתוך התחשבות בכל גורמי השפעתה של התכנית הפוגעת ורק בהם."

"שיעור הפגיעה מבטא (כלשונו של השופט מלץ) את "השפעתם המצטברת" של כלל גורמי התכנית המשפיעים על ערך המקרקעין. כלל זה יפה גם ביחס לקביעת שיעור הפגיעה, לצורך העמדת העילה לפיצויים לפי סעיף 197, והמקרה שלפנינו איננו חריג לכלל זה. ודוק: במניין כלל גורמי התכנית, שהם בעלי השפעה על שווי המקרקעין, אין לכלול רק את הגורמים "הפוגעים" במקרקעין, אלא גם יסודות המצויים בתכנית המשביחים את שוויים. התוצאה המשוקללת מן ההתחשבות בכלל הגורמים היא המספקת תשובות לשאלות אם המקרקעין נפגעו ומהו שיעור פגיעתם."

בהתאם לפסק דין בית המשפט המחוזי בע"ש (ירושלים) 7163-99 הוועדה המקומית לתכנון ולבניה ירושלים נ' חברת עמית את מאיר בע"מ, מיום 21.09.2000, נקבע בין היתר:

"הפגיעה יכולה לנבוע במישרין מהתכנית עצמה שמשנה את הנורמות המשפטיות החלות על המקרקעין. לעומת זאת פגיעה עקיפה אינה נגרמת על ידי התכנית עצמה, אלא על ידי מקור חיצוני והיא נובעת בדרך כלל מתחולת התכנית על מקרקעין סמוכים. למשל, תכנית המתירה לבנות על המקרקעין הסמוכים מבנה החוסם את הגישה לחלקה האחרת, או מתירה להקים מפעל הגורם מטרד לחלקה האחרת. במקרים אלה אין התכנית מביאה לשינוי של הנורמות המשפטיות החלות על המקרקעין אלה, אך עקב מימוש התכנית ירד ערכם של המקרקעין הסמוכים לתכנית (ע"א 1188/92 הנ"ל, שם, עמ' 474).

כשמדובר בפגיעה עקיפה הרי הפגיעה יכולה להיות עקיפה ביותר ולכן נזקקים למבחן של קשר סיבתי, כפי שנאמר בע"א 1188/92 הנ"ל". *(ההדגשה אינה במקור)*

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

בהחלטת ועדת הערר בערר (מרכז) 384/07 אדם עמל ועוד 97 עוררים נ' הוועדה המקומית לתו"ב פ"ת, מיום 23.07.2013 נקבע בין היתר כדלהלן:

" חוות דעת שמאית המצורפת לתביעה ולאחר מכן לערר, והמהווה את הראיה העיקרית, אם לא היחידה, בתביעות לפי סעיף 197 לחוק, צריכה לפרט, לבסס ולנמק את הפגיעה הנטענת. זאת, בין היתר, על ידי השוואת כלל רכיבי המצב התכנוני שקדם לתכנית נשוא התביעה, לכלל רכיבי המצב התכנוני שלאחר אישורה, תוך בחינת הקשר הסיבתי בין התכנית לבין הפגיעה הנטענת.

חוות הדעת השמאית צריכה לבסס את ירידת הערך הנטענת ואת שיעורה, בין על ידי פירוט עסקאות השוואה לפני ואחרי אישור התכנית, ניתוחן ועריכת התאמות למקרקעין נשוא התביעה ובין על ידי פירוט נתונים אחרים, במקרה בו אין או יש קושי במציאת עסקאות השוואה."

"לא די בעצם צירוף חוות דעת שמאית כשלעצמו, כדי לעמוד בנטל ההוכחה המוטל על תובע לפי סעיף 197 לחוק. לבחינת השאלה האם נגרמה פגיעה למקרקעין בגין אישור תכנית, יש לבחון את כלל רכיבי המצב התכנוני הקודם, לעומת כלל רכיבי המצב התכנוני החדש."

"יש לקחת בחשבון את כלל רכיבי התכניות הקודמות הרלבנטיות, על מדרגיהן ותיקוניהן, לצורך בחינת השפעתן על שווי מקרקעין במצב התכנוני הקודם. התעלמות מכלל רכיבי המצב התכנוני הקודם, יש בה כדי להביא עד לכדי ביטול השומה ודחיית התביעה."

<u>בערר (חיפה) 9001-16 יוסף בן משה נ' ועדה מקומית לתכנון ובניה חיפה צוין בין היתר כי נטל ההוכחה חל על העורר:</u>

"1. הלכה היא כי נטל השכנוע, שיסודותיו של סעיף 197 (א) התקיימו, מוטל על מי שתובע פיצויים על פי סעיף זה. הווה אומר, על התובע להרים את נטל ההוכחה, שהמקרקעין אכן נפגעו על ידי התכנית, לרבות, כמובן, הוכחת שיעור הפגיעה."

"3. הרמת נטל ההוכחה תיעשה באמצעות הגשת חוות דעת שמאית, רצינית ומנומקת הנסמכת על ראיות ונתונים מהימנים (ר' פסק הדין ע"א 1968/00 חברת גוש 2842 חלקה 10 בע"מ נגד הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה נתניה [פורסם בנבו), וכן עת"מ 200/03 חקק נ. הועדה המקומית לתכנון ובניה מרכז [פורסם בנבו])."

לסיכום, במקרה בעניינו נטענו טענות לפגיעה עקיפה בלבד.

סביר בהחלט כי פגיעה עקיפה שאינה משפיעה על זכויות הבניה, שטח המגרש ומאפייני בניה חשובים נוספים, שיעורה ביחס לשווי המגרש, נמוך יותר מפגיעה ישירה.

יש לבחון את היקף הפגיעה שהינו בקשר סיבתי ישיר לתכנית הפוגעת ולמאפייני הפגיעה בתכנית, פגיעה שמעבר למצב החל במצב הסטטוטורי הקודם כמו גם לגורמים משביחים ומיטיבים בתכנית.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>טענת סף של המשיבה – המקרקעין הנדונים אינם גובלים בגורם הפוגע "כביש עוקף עמישב"</u>

<u>ועל כן לא חלה ירידת ערך ?</u>

שמאית המשיבה טענה טענות סף בשומתה המקורית טרם החלטת כב' ועדת הערר, כי אמנם המקרקעין הנדונים גובלים בתכנית בשטח החורשה, ברם אינם נכללים במסגרת מקרקעין גובלים ביחס לכביש ולגורמי הפגיעה לאור המרחק ממנו.

יודגש כי השאלה האם המקרקעין הנם מקרקעין גובלים אשר עומדים בכלל בתנאי הסף להגשת תביעת פיצויים לפי סעיף 197 הינה שאלה משפטית אשר ראוי שתיבחן בידי כב' ועדת הערר.

על כן אין בחוות דעתי כל קביעה או התייחסות לעניין זה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>טענת סף של המשיבה – האם חל שינוי במצב הסטטוטורי של הכביש במצב החדש ?</u>

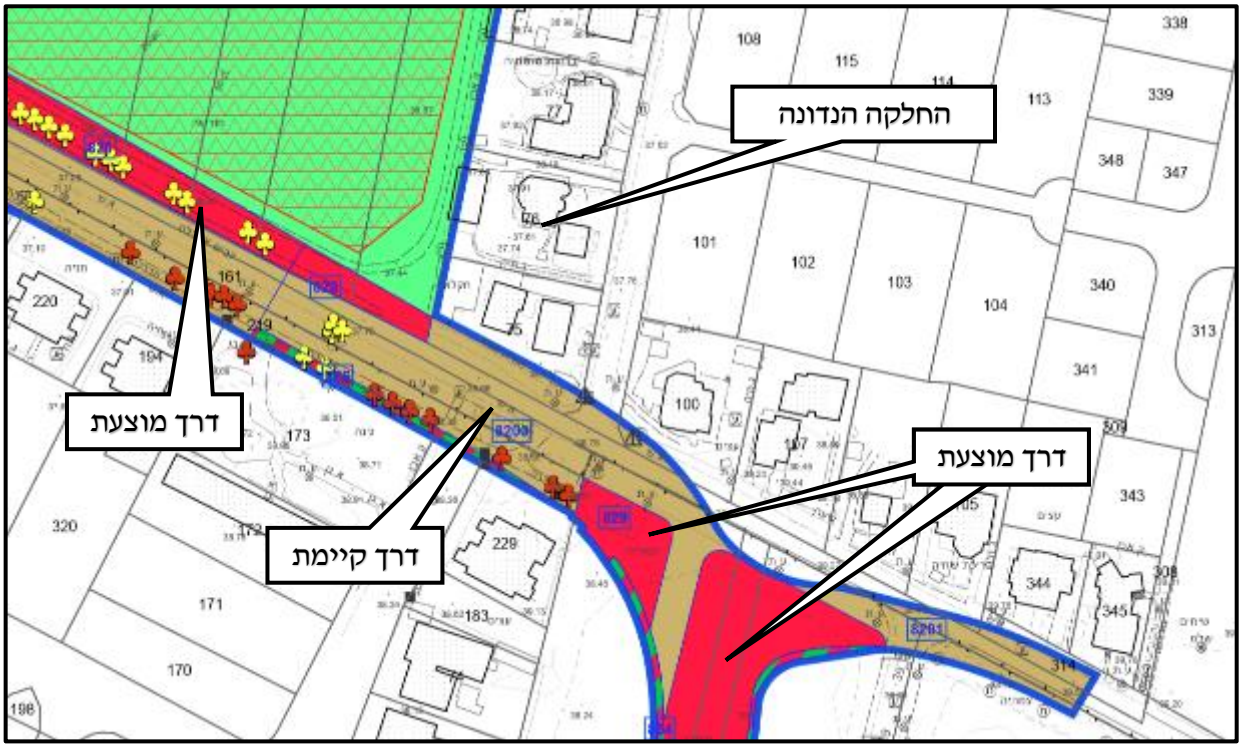
שומת העוררים ובהתאם החלטת הערר המנחה שניתנה כללה התייחסות לראשי נזק עיקריים, המהווים פגיעה עקיפה בגין הכביש המוצע בתכנית תמל/1076 :

- מפגעי רעש.
- מפגעי זיהום אוויר ואיכות סביבה.

ניכר כי פגיעות אלו נוצרו לגישת שמאי העוררים בגין הכביש המוצע בתכנית הנדונה.

לגישת שמאית המשיבה לא חלה כל ירידת ערך ובפרט בהתחשב בגורמים המשביחים לגרסתה.
המשיבה מוסיפה ומרחיבה בשומתה ובין היתר במסמך תגובה לבקשה למינוי מומחה כטענת סף כי אין שינוי במצבו הסטטוטורי של הכביש המוצע בשני מצבי התכנון ועל כן לא נוצר נזק במצב החדש.

בחנתי את טענות ועמדות הצדדים.
ראשית, אכן כפי שניתן לראות מתשריטי התכניות החלות ותשריט התכנית הנדונה, ניכר כי רוחב הכביש הנדון הרב עובדיה יוסף (כביש 4713) הינו ללא שינוי בקרבה לנכס (כ- 30-29 מ'), כאשר בחלקו האחר של התוואי, ניכר כי הורחב מעט (עד לכ- 30 מ' שמאושר תכנונית כפי שיבואר) ובחלקו הוזז מעט תוואי הכביש, על חשבון ייעודי קרקע אחרים.
כמו כן נוצר פיצול חדש מהכביש הנ"ל לדרך חדשה "כביש עוקף עמישב", שהינו כביש ברוחב של כ- 23 מ' המחבר את התנועה למחלף עמישב בכביש 471.



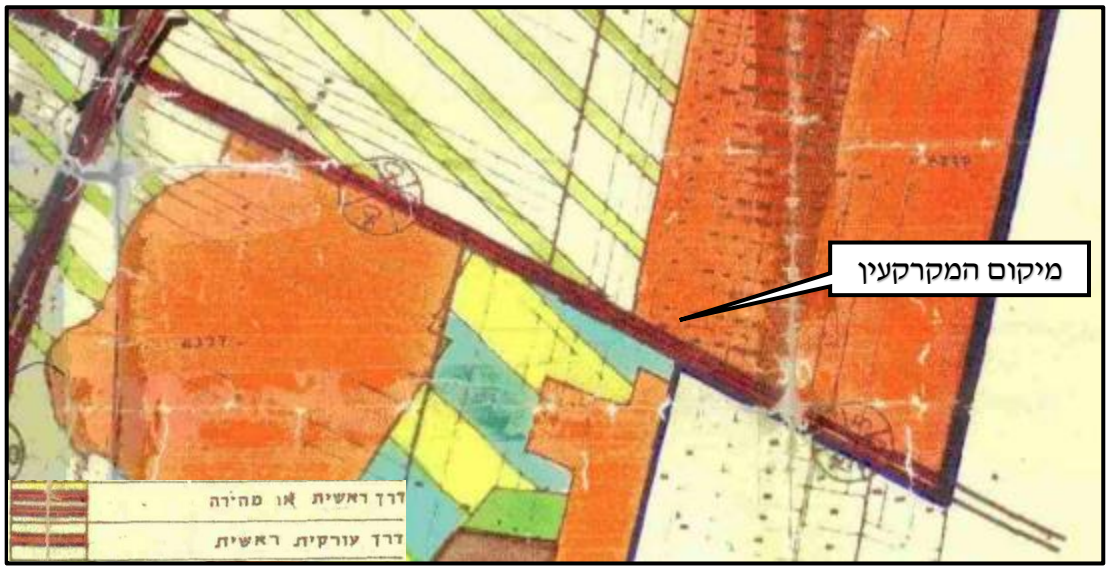
משלא שונה באופן מהותי רוחב הכביש הנדון סמוך למקרקעין, עולה השאלה האם הרחבת חלקים אחרים של הכביש שלא בסמוך למקרקעין ויצירת כביש עוקף עמישב בדרך של יצירת פיצול לדרך מוצעת חדשה מהווה גורם פגיעה שיש לפצות בגינו את בעלי הזכויות?

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

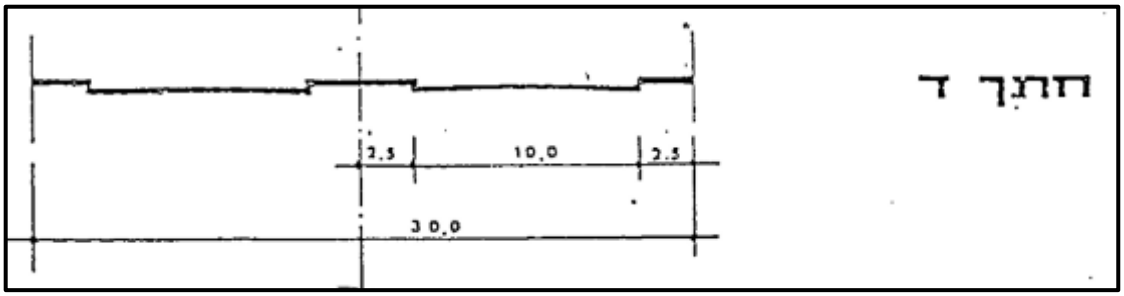
יצוין כי כאשר רוחבו של הכביש היה קיים במצב הקודם ברוחב זהה בקרבה למקרקעין הנדונים, ניתן היה לתכננו ולשפצו בצורה שונה מהקיים כיום, ללא כל תכנית.
רוצה לומר כי גם וככל שכביש חד נתיבי ברוחב של כ- 30 מ' היה הופך לכביש דו נתיבי ברוחב של כ- 30 מ', שלא ניכר שמצריך תכנית חדשה, ככל שרוחב הדרך בסמוך למקרקעין הנדונים הינו ללא שינוי, קיים קושי להסיק כי נדרש בגין כך פיצוי בגין ירידת ערך.
על כן, מתרשם אני כי ככל שרוחב הכביש בצמוד למקרקעין הנדונים הינו ללא שינוי, לכאורה לא מדובר בקשר סיבתי ישיר בין אישור התכנית לפגיעה הנטענת המחייבת פיצוי הפרט בגין הפגיעה.
שינויים בתכנון כבישים ונתיביהם, ללא שינוי רוחבם התכנוני המותר, ממילא מבוצעים לאור גידול האוכלוסייה וכלי הרכב ואינם מצריכים אישור תכנית.

ואכן כפי שפירטה ועדת הערר הנכבדה בהחלטתה, בחינת דבר קיומה של הפגיעה בקשר לראשי הנזק תבוצע תוך השוואת המצב הסטטוטורי התקף ערב אישור תמל/1076 למצב החדש לאחריה.

תכנית פת/1254 משנת 1983 אכן הרחיבה את הכביש הגובל מדרום לעד כ- 30 מ' סמוך למקרקעין (בחלקו האחר הינו ברוחב של 20 מ').
יתרה מכך אכן מעיון בתשריט תכנית פת/2000 מיום 14.05.1992, שמהווה תכנית מתאר לעיר פתח תקווה וחלה על כל שטחה, ניכר כי הכביש הנדון הרב עובדיה יוסף (כביש 4713) **מסומן כ"דרך עורקית ראשית"**.
כמו כן ניכר כי רוחבו המאושר בתכנית הינו של 30 מ'.



גם בתקנון התכנית, בחתכים מוצעים לדרכים עורקיות ראשיות ניכר כי ועד ארבע ארצות הינו בחתך מומלץ ד'.
חתך ד' הינו ברוחב כולל של כ- 30 מ':



רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

חתך זה ניכר כי מאפשר לכל הפחות, דרך בעלת 2 נתיבי נסיעה, דו-סטרית (2 נתיבים לכל כיוון) לצד מדרכות, גינון וכד'.

<u>בסעיף 4.1.2.1 בתקנון נקבע כי הדרכים העורקיות הראשיות יסללו ויפותחו בהתאם לרוחב חתך דרך עורקית ראשית הקבוע בתכנית ולפי החתכים המוצעים המותאמים לרוחב המוצע של הדרך:</u>

> 4.1.2.1 הדרכים העורקיות הראשיות יסללו ויפותחו בהתאם לרוחב
> חתך דרך עורקית ראשית הקבוע בתכנית ועפ"י החתכים
> המוצעים והמפורטים בהמשך המותאמים לרוחב המוצע של הדרך.

יתרה מכך יפורט כי סעיף 4.1.4 לתקנון קובע כי הוועדה תהיה מוסמכת לסלול כל דרך ורשאית ליתן היתר לסלילת כל דרך כפי שייראה לה:

> 4.1.4 סלילת כבישים
> הוועדה המקומית או העיריה יהיו מוסמכים לסלול כל דרך ולכצע על הקרקעות הכמוכות לתחום הדרך כל עכודה הכרוכה כסלילה זו. הוועדה המקומית תהא רשאית ליתן היתר לסלילת כל דרך ע"י כל כל אדם או גוף כפי שייראה לה .

יתר על כן, ביחס לתכניות מחוזיות וארציות אציין כי אני סבור ששמאי העוררים מפרט את תכנית תמ"מ/21/3, ברם לא מפרט את הוראות תכנית המתאר הארצית הרלוונטית, תמ"א 35 שאושרה אחריה.

תכנית תמ"מ/21/3 מיום 12.11.2003 סימנה את הנכס בסביבת ייעוד **<u>אזור פיתוח עירוני</u>**, כאשר לצידו קיים ייעוד **<u>אזור פיתוח כפרי</u>** בתחום כפר סירקין.

שני האזורים מהווים אזור לפיתוח עתידי.

באזור פיתוח כפרי יותרו שימושים לפי תכנית מתאר מקומית או מפורטת הכוללת: מגורים, מבני משק חקלאי, מבני ציבור, מתקני ספורט, **דרכים**, מבנים ומתקנים לנופש ואירועים, נופש פנאי ותיירות, מבני מסחר, תעשייה ומלאכה ועוד.

הרחבת יישובים למטרת מגורים ולשימושים המותרים, תותר רק בתוך אזור פיתוח כפרי, כפי שהוגדר בתכנית, תוך מתן משקל לצורך לשמור על משאב הקרקע.

תותר אף הרחבת אזור פיתוח כפרי, תוך שהרחבה זאת תהיה בתחום אזור חקלאי/נוף כפרי פתוח, תוך כך שההרחבה מהווה המשך רצוף וצמוד דופן.

על כן, ניכר כי בהתפתחות טבעית של הסביבה לאור גידול האוכלוסייה, ניתן להרחיב את הבינוי הקיים לשימושים מגוונים וביניהם גם דרכים.

יתרה מכך, בהתאם לתכנית תמ"א/35 המאוחרת לתכנית המחוזית, מיום 27.12.2005, <u>ניכר כי כל סביבת המקרקעין בייעוד "מרקם עירוני"</u>.

ייעוד "מרקם עירוני" זה כולל גם שטחים חקלאיים בסביבה ממערב וגם השטחים מדרום ומזרח של כפר סירקין שסומנו בתכנית המחוזית לאזור פיתוח כפרי.

<u>בתקנון התכנית נקבע כי למרקם העירוני יכוון עיקר הפיתוח של שימושי הקרקע, ומראש או במקביל יובטחו התשתיות הדרושות במיוחד תחבורה ציבורית והסעת המונים</u>.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

בערר (ת"א) 95065/13 ועדה מקומית לתכנון ובניה בת-ים נ' שרה גוטמן ו- 17 אח', ניכר כי מרכיב הפגיעה היה שינוי ייעוד של שטח הסמוך לבתי העוררים - משצ"פ לשטח לבנייני ציבור.
ועדת הערר קבעה כי לעניין הפגיעה, השאלה הנדרשת בחינה היא אילו שימושים סמוכים אפשריים היו חשופים מקרקעי העוררים בהתאם למצב הסטטוטורי שקדם לתכנית, קרי השוואה של שני מצבי התכנון הסטטוטוריים:
"השמאית המכריעה הוסיפה כי לעניין השווי במצב הקודם הרי שהמבחן הינו הקונה הסביר וכי הקונה הסביר יביא בחשבון את השימושים הקיימים בפועל במרבית שטח התכנית – כריאה ירוקה המשמשת לגינה ציבורית על כל מתקניה. מאחר שהסביבה מפותחת ובנויה סברה השמאית המכריעה כי ""הקונה הסביר" לא ילך ויבחן מהם השימושים האפשריים מבחינת התב"ע אלא יתייחס לשימושים הקיימים בפועל, שלהערכתי לא זו שאינם פוגעים אלא אף משביחים את הנכס".
בקביעה זו נפלה לטעמנו שגגה המחייבת התערבות. ההנחה כי "מה שהיה הוא שיהיה" אף אם מבחינה סטטוטורית ניתן לעשות בחלקה שימושים נוספים, אינה יכולה לעמוד, לא במישור שאלת הפגיעה ולא במישור אומדן ירידת הערך. לעניין הפגיעה השאלה היא לאילו שימושים סמוכים אפשריים היו חשופים מקרקעי העוררים בהתאם למצב הסטטוטורי שקדם לתכנית המקורית."

הנ"ל נקבע גם ע"י ועדת הערר במקרה בענייננו.

על כן לאור המפורט לעיל, ברי כי לאור המצב הסטטוטורי המאושר, היה צפי להרחבת רחוב עובדיה יוסף עד לרוחב מרבי מותר של 30 מ' וכמו גם שינויים נוספים בסביבה שיתאמו את מגמות התכנון לרבות התכנון המחוזי ואף התכנון הארצי שבא בעקבותיו שקבע את הסביבה בייעוד של מרקם עירוני אליו יכוון עיקר הפיתוח של שימושי הקרקע, ומראש או במקביל יובטחו התשתיות הדרושות במיוחד תחבורה ציבורית והסעת המונים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>התפתחות טבעית של העיר:</u>

יתר על כל המפורט לעיל, ניכר כי השינוי המוצע בכביש הקיים והארכתו בפועל בדרך של יצירת מחלף עוקף עמישב מהווה גם חלק מההתפתחות הטבעית של העיר.
התפתחות זו תואמות לתכניות הסטטוטוריות המאושרות ולצפייה הסבירה להתפתחות המרחב.
בעניין זה אציין כי הפסיקה דנה זה מכבר בסוגיות דומות.

<u>בהתאם לע"א 1188-92 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה ירושלים נ' גלעד ברעלי, מיום 10.04.1995 של בית המשפט העליון, עולים עיקרי הדברים:</u>

עוד צוינו דברים הקשורים גם למקרה הנדון (שהינו פגיעה עקיפה בגין דרך), כדלהלן:

*"**<u>כל מי שבא להתגורר בעיר צריך לקחת בחשבון, בצד התועלת הצומחת לו ולאחרים מרשת הכבישים, גם את הרעש והזיהום הנגרמים על-ידי המכוניות. כך אם רחוב נעשה סואן ורועש יותר, בעקבות התפתחות של אזור מסוים, וכך גם אם נסלל כביש בפאתי העיר מכוח תכנית חדשה. גם מי שבא להתגורר במקום שקט בפאתי העיר צריך לקחת בחשבון שהעיר תתפתח, כבישים חדשים ייסללו, ורעש המכוניות ישיג גם אותו. זהו מטרד שכל תושב בעיר נחשף לו, ואין הציבור בעיר חייב לפצות עליו</u>**. תוצאה הכרחית היא של האיזון הראוי בין האינטרס הפרטי לבין האינטרס הציבורי. אך כך רק עד גבול מסוים. אם מטרד הרעש עובר את תחום הסביר, ואפילו אם אינו עובר את תחום הסביר, אך אם קיימות נסיבות מיוחדות המצדיקות פיצוי על הרעש, זכאי הנפגע לפיצויים בהתאם לסעיף 200.*
ונטל הראיה בעניין זה מוטל, כאמור, על המערערת: אם המערערת לא תצליח לשכנע את בית המשפט כי הפגיעה בגין מטרד הרעש, לאחר נקיטת אמצעים סבירים להקטנת המטרד, אינה עוברת את תחום הסביר וכי אין זה מן הצדק לשלם פיצויים בגין פגיעה זאת, יהיה המשיב זכאי לפיצויים. זהו עניין לבית המשפט להחליט בו בכל מקרה לפי נסיבות המקרה. וכך יעשה גם בית המשפט קמא במקרה שלפנינו." (ההדגשה אינה במקור).

<u>בהתאם להחלטת בית המשפט המחוזי בעמ"נ (ת"א) 125-07 בן אמוץ עמי נ' הועדה המקומית לתו"ב מצפה אפק, מיום 04.09.2007, נקבע, כדלהלן:</u>

"ראשית, יש להפריד בין שאלת עצם קיומה של פגיעה לשאלת סבירותה של הפגיעה. מדובר בשתי שאלות נפרדות, הנבחנות בשני שלבים שונים. ראשונה נבחנת שאלת עצם קיומה של פגיעה. המבחן הוא אובייקטיבי, באמצעות הערכת שמאי. בהמשך, נבחנת שאלת סבירותה של הפגיעה לאור הערכת השמאי שנתקבלה בשלב הראשון. שנית, חובת הפיצוי הקבועה בסעיף 197 לא נועדה "לקנוס" את הרשות, אלא לפצות את הפרט. יתר על כן, המחוקק מצא לנכון להגן על האינטרס של הרשות, המשקף את אינטרס הציבור, באמצעות הוראות סעיף 200. אין מקום להפר את האיזון שקבע המחוקק כפי שפורש בהלכה הפסוקה ולחסום את דרכם של תובעים באמצעות קביעת מדיניות גורפת שלפיה כל "הרחבה סבירה" משמעותה, מניה וביה, שאין פגיעה בבעלי המקרקעין.
לפיכך, יש להחזיר את הדיון לוועדת הערר לבחינה חוזרת אשר לא תונחה במדיניות השוללת עצם קיומה של פגיעה במקרים של "הרחבה סבירה", אלא תתמקד בבחינת טיעוני המערערים."

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>בהתאם לערר 06-47 אמיר לירן ו – 179 אח' נ' הוועדה המקומית לתו"ב ראש העין, מיום 12.04.2007 נקבע:</u>

"נראה כי בישראל של העת הזו, שהיא מדינה הקולטת עלייה, גדלה ומתפתחת ומצויה בהתהוות ועיצוב דרכה, מוחזק הציבור כמי שיודע כי ישובים צפויים ויכולים להתרחב. במיוחד נכון הדבר באשר למרכז הארץ ***<u>. צפייה כללית זו נכונה בכל סוגי הישובים הן במגזר הכפרי והן במגזר העירוני. משנראה הדבר בעינינו כציפייה סבירה ומוטמעת היטב בתודעה הציבורית הרי סביר להניח כי ציפייה זו מגולמת בערכים של הנכסים המצויים בשולי הערים והיישובים השונים. מכל מקום אין לאדם זכות קנויה כי פיתוח היישוב ייעצר בקצה מגרשו או כי בעלי הזכויות במקרקעין סמוכים לא יהיו זכאים לפתחם ולנסות לממשם, וככל שהדבר נעשה בסבירות תוך שמירת אופיו של הישוב והסביבה ולא בשינוי מהותי או חריג שלהם, ומבלי שעולות נסיבות או אלמנטים פוגעניים מיוחדים, הרי שיש לטעמנו למנוע הגשת תביעות מעין אלה</u>*** *(לעניין זה ולחובת הפיצוי בגין פגיעות עקיפות השווה: ספרה של הפרופ' דפנה לוינסון – זמיר 'פגיעות במקרקעין על – ידי רשויות התכנון' בעמ' 379 וכן למאמרו של עו"ד שלום זינגר "על הזכות לפיצוי בגין פגיעות תכנוניות עקיפות לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה' דו ירחון מקרקעין כרך ג' מס' 5, ספטמבר 2004).*

לטעמנו ראוי לפרש את ס' 197 כמו גם ס' 200 לחוק באופן שאינו מטיל על הרשויות המקומיות "קנס" בשל עצם התפתחותן הטבעית.

שונה יכול להיות העמדה כאשר מדובר בהתפתחות לא טבעית או התפתחות אשר משנה את אופי הישוב או אותה שכונה הסמוכה לתחום ההרחבה או התפתחות שיש בה אלמנטים פוגעניים קונקרטיים, כגון צמידות של בנייה רוויה וצפופה לגובה, בסמוך לסביבה בעלת אופי כפרי צמוד קרקע, או אלמנטים שאינם בגדר תכנון סביר ורציונאלי.

לאור כל האמור לעיל ומכל הטעמים המפורטים, אנו מחליטים לדחות את הערר." (ההדגשות אינן במקור).

<u>בערר (י-ם) 267/12 ועד עדת המערבים נ' משה שחר ואח', מיום 27.06.2013, נקבע בין היתר, כדלהלן:</u>

"בעניין העקרוני אנו סוברים כי קיימת חשיבות לסוגיה - האם התכנית שאושרה תואמת את מגמות התכנון באזור או שמא חורגת מהם.

הכלל בתביעה לפי סעיף 197 הינו כי לאזרח אין זכות קנויה כי הסביבה העירונית תקפא על שמריה, כך שכל עוד השינוי התכנוני במקרקעין הגובלים בו תואם מגמות פיתוח עירוני סבירות, לא יהיה האזרח זכאי לפיצוי בגין שינוי זה.

עמדה על כך ועדת הערר בהחלטה בעניין ערר (ירושלים) 177/09 הועדה המקומית ירושלים נ. כריש ואח' (פורסם באתר נבו) לעיל:

"באופן כללי, ועדת ערר סבורה כי התפתחות אורבנית סבירה אין בה בכדי להשתית פגיעה לפי סעיף 197. האזרח המתגורר בעיר בבניין בבנייה רוויה יכול וצריך לצפות כי העיר והסביבה יתפתחו באותו האופן. ר' בר"מ 8609/08 דרייזין ברנובר נ. הועדה המקומית ירושלים ואח' (פורסם באתר נבו) (להלן: "עניין ברנובר").

אולם, לתזה הכללית הזו ישנם חריגים, למשל, כאשר ההתפתחות העירונית יוצרת שינוי חריג במגרש מסוים. דוגמא מובהקת לשינוי חריג הינו שטח ציבורי פתוח לשטח מבונה." (הדגשה שלי – ג.ה.).

כך, שבהחלט היה מקום כי השמאי המכריע ייבחן האם מדובר בהתפתחות עירונית סבירה או שמא בשינוי חריג המצדיק מתן פיצוי לפי סעיף 197."

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>בערר (תל אביב-יפו) 95193-07 חוה אקירוב ואח' נ' הוועדה מקומית לתכנון ובניה – תל אביב מיום 30.05.2010</u>

<u>נקבעו הדברים, כדלהלן:</u>

"שוב לפנינו מקרה בו בעלי זכויות במקרקעין מנסים למנוע מבעלי זכויות במקרקעין סמוכים להם את מימושם ואת פיתוחם ואת מלוא ההנאה מהם, בדיוק כפי שהם עצמם קיבלו ונהנו בזמנו. עמדת ועדת ערר זו בעניין זה ידועה – וראו דברים שאמרה הוועדה לאחרונה בערר תא 95065/07, אשר יפים הם גם לכאן. כפי שנפסק, אין לאדם זכות קנויה כי פיתוח היישוב ייעצר בקצה מגרשו או כי בעלי הזכויות במקרקעין סמוכים לא יהיו זכאים לפתחם ולנסות לממשם, ובתנאי שמדובר בפיתוח התואם את אופי הבינוי ומגמות התכנון באזור.

כך גם במקרה הנדון. מי שאושרה לו בניה בגובה מסוים, ובוודאי כאשר מדובר בבנייה חריגה ("מגדל" כלשון הצדדים), אינו קונה מכוח זאת זכות למנוע זאת ממקרקעין שכנו. למעשה הפסיקה מלמדת אותנו ההיפך - כי כל מי שמתגורר בעיר ואושר לו היקף בנייה חריג, צריך לצפות מכאן ואילך שגם בסביבתו הקרובה יעשה כן במקרקעין אחרים. משמעות הפסיקה היא, כי גם אין לייחס משמעות למועדים הכרונולוגיים של אישור התכניות בהקשר זה. מי שהצליח "ראשון" כי תאושר לו תכנית חריגה, אינו קונה "זכות ראשונים", מכח זאת במקרקעי שכנו. זאת, כל עוד מדובר בתכניות דומות במאפייניהן וכאשר בתוכנית המאוחרת אין הוראות חריגות או פוגעניות במיוחד, יחסית לתכנית שכבר אושרה."

<u>לסיכום,</u>

מכל המפורט לעיל התרשמתי כי המצב החדש אינו יוצר שינוי ביחס למצב הסטטוטורי התקף במצב הקודם ביחס לכביש הנדון הרב עובדיה יוסף (כביש 4713) שרוחבו הצפוי אף לפי תכניות מאושרות כ- 30 מ'.

יצוין כי גם הארכתו של הכביש בדרך של יצירת פיצול של כביש עוקף עמישב שרוחבו כ- 23 מ' בקרבה יחסית למקרקעין תואם לתכניות הארציות ומחוזיות המאושרות במצב הקודם ואת הצפי של ההתפתחות הסבירה והטבעית של העיר.

כך סביר בהחלט כי גם היה מביא בחשבון קונה מרצון בשיקוליו לרכישת נכס הסמוך לכביש ראשי.

וכפי שפירט בית המשפט העליון בפסק דין רלוונטי ביותר לענייננו ובהחלטות ועדות ערר, כל מי שבא להתגורר בעיר, **ובפרט במקרקעין בצמידות דופן לעורק תנועה ראשי**, לוקח בחשבון, בצד התועלת הצומחת לו ולאחרים מרשת הכבישים, גם את הרעש והזיהום הנגרמים על-ידי המכוניות ו/או שינויים והתפתחות עתידית של הסביבה לרבות תוספות בנייה שיצריכו התאמות.

כמו כן לוקח בחשבון כי היקף התנועה בכבישים הצמודים עשוי לגדול, עשויים לחול שינויים תכנוניים נוספים בגין התפתחות הסביבה וכדי'.

אין זה חדש כי שכונת חדשות מוקמות, ערים מתרחבות, באופן המצריך גם שינויים תחבורתיים ומעקפים וכבישים חדשים נוצרים.

כמו כן ציפייה טבעית היא כי לאורך הזמן לאור גידול האוכלסיה והתווספות כלי רכב נוספים לכבישי ישראל, התנועה בצירי תנועה קיימים תגדל.

וכפי שפירט בית המשפט העליון, גם אם רחוב נעשה סואן ורועש יותר, בעקבות התפתחות של אזור מסוים, אין הציבור חייב לפצות עליו, וכך גם אם נסלל כביש בפאתי העיר מכוח תכנית חדשה.

"מי שבא להתגורר במקום שקט בפאתי העיר צריך לקחת בחשבון שהעיר תתפתח, כבישים חדשים ייסללו, ורעש המכוניות ישיג גם אותו. זהו מטרד שכל תושב בעיר נחשף לו, ואין הציבור בעיר חייב לפצות עליו."

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תכנית התמ"ל הנדונה ותכניות תמ"ל נוספות בסביבה, מהוות פרקטיקה תכנונית מקובלת להגדלת מלאי תכנון הדירות לאור צורכי הפיתוח וגידול האוכלוסייה, (בפרט על קרקעות בסיסי צבא מתפנים כגון צריפין, תל השומר וכד'), כמו גם תכניות התחדשות עירונית בשכונת עמישב והרחבת בינוי אפשרית בתחום כפר סירקין ועל כן מהווים התרחבות ופיתוח טבעי של אזור.
גם יצירת כבישים חדשים, הנדרשים בין היתר בגין הגדלת בינוי זה מקובלים בתכנון, שכן תומכים בפיתוח העירוני הנ"ל ובאופן כללי בגידול האוכלוסייה.

על כן קיים קושי לקבל את טענות באי כוח העוררים, שמייחסים לפיתוח וגידול האוכלוסייה והגדלת נפח תנועה שתשתמש בפועל בדרך 4713 (המאושרת סטטוטורית עוד במצב הקודם בסמוך למקרקעיהם), פגיעה ניכרת במקרקעין.
גם חלק הדרך המוצע בתכנית לכביש עוקף עמישב אינה בפועל דרך חדשה שמאושרת בצמוד למקרקעין שלהם, אלא פיצול דרך חדשה מדרך מאושרת קודמת.
גידול בנפח התנועה בציר דרך מאושרת ככל שרוחבה ללא שינוי, מהווה גם הוא חלק מהתפתחות טבעית.

<u>מכל האמור ומפורט לעיל התרשמתי כי לא חל שינוי מהותי בתכונות המקרקעין וכי לא נוצר אותו קשר סיבתי ישיר וניכר המחייב בתשלום פיצויים במסגרת סעיף 197 במקרה הנדון, אלא קשר עקיף ביותר.</u>
על אף זאת ולמען יעילות הדיון ולהצגת התמונה המלאה בפני כב' ועדת הערר, מוצא אני לנכון להתייחס באופן פרטני למכלול הטענות שהועלו ע"י שמאי הצדדים ל- 2 ראשי הנזק הנטענים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

האם ניתן לבחון את ההשבחה/ירידת הערך בדרך של השוואה בין עסקאות למכר מקרקעין טרם המועד הקובע בהשוואה לעסקאות לאחר המועד הקובע ?

שמאית המשיבה מפרטת עסקאות במצב הקודם ועסקאות לדירות במצב החדש מהן מסיקה כי לא נוצרה כל ירידת ערך.
אציין כי איני מקבל את עסקאות בהן נקטה השמאית וגם את דרך בחינת ירידת ערך זו.

אכן קיימת עדיפות כאשר בוחנים את ההשבחה/ירידת ערך בגין אקט תכנוני, לקבוע את ההשבחה/ירידת ערך כפי שעולה מנתוני השוואה ביחס לכלל שווי המקרקעין במצב הקודם אל מול כלל שווי המקרקעין במצב התכנוני החדש.
במקרה נשוא עניינו, ניתן לומר כי במידה והיו נתונים מלאים ומהימנים רבים, ההשוואה הינה למגרשים במיקום זהה בקרבה לכביש במצב קודם ושלא מגלמים את ההליך התכנוני, לעומת עסקאות לאחר אישור התכנית למגרשים זהים במיקום זהה.

ברי לכל כי שוק נכסי המקרקעין (בשונה לדוגמא מנכסים פיננסיים), הינו שוק המאופיין בשונות גבוהה מאוד, כאשר לכל נכס קיימים מרכיבים ייחודים רבים, שלא ניתן למצוא במדויק בנתוני השוואה לנכסים דומים (שטח מגרשים שונה, מיקום שונה, היקף זכויות בניה שונה, תאריך עסקה שונה, מאפייני עסקה שונים, שטח בנוי שונה ועוד ועוד).
על כן גם לא ניתן למצוא מספר רב של נתוני השוואה מספקים, הדומים באופן מוחלט לנשוא ההחלטה הן במצב הקודם והן במצב החדש.

יתרה מזאת אף כאשר ניתן למצוא נתוני השוואה רלוונטיים למצב החדש, הרי ציפיות לאישור תכנית מגולמות עוד בטרם אישורה.
ברי לכל כי החלו להתפתח ציפיות לאישור האקט התכנוני, ציפיות אשר עשויות להשפיע על שווים של הזכויות, ועל התמורה שמוכן לשלם קונה מרצון תמורת זכויות אלו, עוד הרבה לפני אישור התכנית.
כמו כן קיים פער לרוב במועדי העסקאות שבא לידי ביטוי בשינוי במחירי הדירות באופן כלל ארצי/אזורי.

יתרה מזאת, גם וככל שהיה ניתן למצוא נתוני השוואה לשני מצבי התכנון שאינם מגלמים פוטנציאל תכנוני, לאור השווי הרב במונחי כסף של הקרקעות בסביבה והדירות, שהינו גבוה במידה רבה ביחס להשבחה/ירידת ערך שנוצרה בגין האקט התכנוני, קיים קושי להבחין בה בבחינת ממוצע של עסקאות וייתכן כי זו "תיבלע" בערכי השווי הגבוהים ממילא המושפעים בעיקרם ממיקום מיוחד, היקף זכויות הבניה ומאפיינים ייחודיים של כל נכס.

נדרשים אנו לבחון את ההשבחה/ירידת הערך בעיניו של הקונה מרצון הסביר ולפי כללים של סעיף 197.

ובאופן פרטני לנתונים אותם הציגה המשיבה, מדובר בדירות בגדלים שונים ומגוונים, במיקומים שונים, לאורך תקופות זמן ארוכות בהן חלו שינויים ניכרים במחירי הדירות וכד' ולא הוצג כל ניתוח מהותי ממנו ניתן להקיש מסקנה רלוונטית.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

א. <u>האם חלה פגיעה בגין גורמי רעש ?</u>

שמאי העוררים טוען מחד כי הפגיעה בגין מרכיב הרעש הינה בהיקף ניכר **<u>של לא פחות מכ- 39% משווי המגרש</u>**.

לאחר מכן טוען כי בהתחשב בפגיעות בגין זיהום אוויר, שיעור הפגיעה הכוללת גבוהה מ- 44% משווי המגרש אולם לבסוף נוקט במקדם פגיעה כוללת בגין 2 הגורמים בגובה ניכר של 40% משווי המגרש.

שמאית המשיבה חולקת על הפגיעה הנטענת ע"י העוררים בכללותה.

<u>ראשית יודגש, הגדלת הרעש בגין הקמת כביש עוקף עמישב מרח' הרב עובדיה יוסף (כביש 4713), ובפרט שלא נובעת מהרחבת כביש בסמוך למקרקעין מעבר למצב הקודם, אלא הארכת הכביש ותוספות בניה בסביבה, מהווה חלק מההתפתחות הטבעית של העיר.</u>

<u>וכאמור אף אם חלה תוספת ברעש לאור גידול בנפח התנועה בכביש קיים ברוחב זהה בשני מצבי התכנון, לא הוכח בפני כי זו, כאשר עומדת רוחב כביש מותר תכנונית במצב הקודם הינה פגיעה הנכללת בפגיעות מסעיף 197.</u>

כמו כן לא הוכחה בפני בצורה לוגית ומניחה את הדעת להבנתי, העלייה הנובעת במישרין רק מתוספת כביש עוקף עמישב, ובחינה המשווה בין המצב הסטטוטורי במצב הקודם ביחס למצב הסטטוטורי במצב החדש.

ניכר שההשוואה שבוצעה וההתייחסות הינה ביחס לכביש הקיים בפועל בלבד ששונה מהתכנון הסטטוטורי.

על כן קיים קושי לקבל מסקנה לגבי ירידת ערך נטענת.

כמו כן עלייה מזערית יחסית לכאורה, לאור המידע העולה מהנספח הסביבתי לתכנית ולפי חוות דעת המומחית מטעם המשיבה, הינו כאמור לגבי עלייה ברעש כמחושב מחוץ למבנה ולא בתוכו וייתכן כי ההשפעה על פנים המבנה הינה נמוכה יותר ובפרט לאור מיגון דירתי שיכול להתבצע.

ויודגש כי הנ"ל בפרט ביחס לחלקה הנדונה, <u>שאינה גובלת בדרך הנדונה, אלא מצויה בקו בתים שני לרחוב</u>, אשר סביר כי ההשפעה עליו נמוכה הרבה יותר.

יתר על כן, בחנתי את הנספחים לתכניות המהווים מסמך סביבתי, המפורטים גם בפרק התכנוני ומתוכם יפורטו חלקים רלוונטיים.

בהתאם למסמך "מתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים", מאי 2011, המהווה עדכון של הנחיות הועדה הבין – משרדית, יש לנקוט באמצעים אקוסטיים להפחתת רעש מדרך חדשה או קיימת בה מתוכנן שינוי פיזי במסגרת הליך סטטוטורי, כאשר מפלס הרעש החזוי **ב- 1 מ' מחוץ למבנה** גבוה מהקריטריון של 64 dB(A) Leq = למבני מגורים.

מפורט במסמך כי במידה ולא ניתן לעמוד בקריטריונים המפורטים לעיל מחוץ לבניין, נדרש לבצע מיגון אקוסטי הניתן לבצוע בעלות סבירה על-ידי קירות/סוללות אקוסטיים או לנקוט באמצעים אקוסטיים במסגרת טיפול במעטפת הבניין (מיגון דירתי בדרך של התקנת מזגן, החלפת חלונות וכו' לפי היקף החריגה).

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

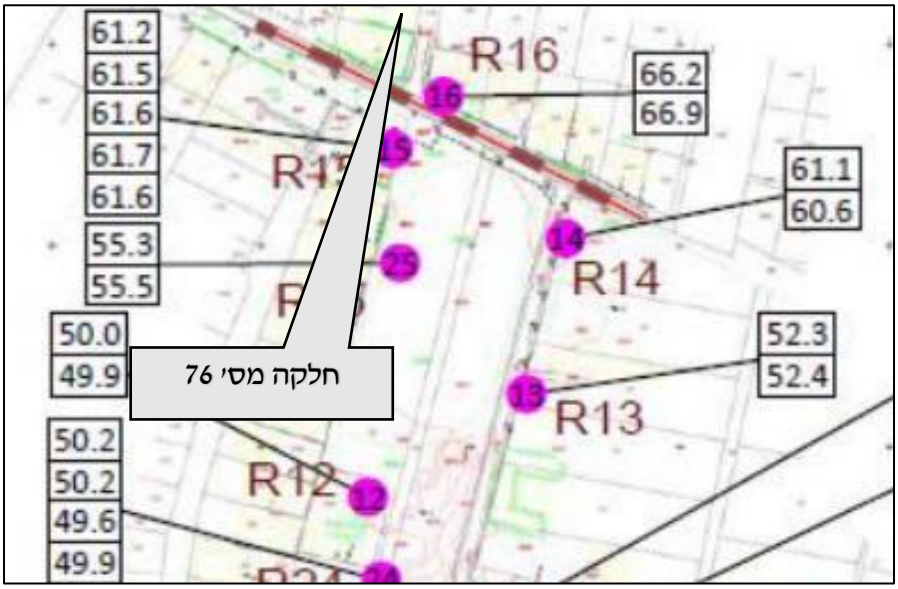
תוצאות חיזוי מפלסי הרעש על פי מודל TNM ביחידות Leq, dB(A) עבור קולטי הרעש המתייחסים לקומה העליונה של המבנים ללא מיגון אקוסטי ושיעור הפחתה/עליית הרעש הצפויה בעקבות בצוע פרויקט (עבור קולטים החשופים כיום לרעש מכבישים) כביש עוקף עמישב מוצגים בטבלה להלן.
קולט רלוונטי להבנתי הינו בעיקרו קולט R16, כאשר לאור מיקום המקרקעין שאינו גובל ברחוב צפוי כי ההשפעה על המקרקעין בעניינו תהיה נמוכה הרבה יותר.

<u>להלן העלייה הצפויה במפלס הרעש בגין התכנית, ללא מיגון אקוסטי:</u>

טבלה 12 - כביש עוקף עמישב - מפלסי רעש החזויים בקולטים ללא מיגון אקוסטי

קולט	שכונה	יעוד	קומה	מפלס רעש חזוי ללא פרויקט, dB(A)	מפלס רעש חזוי עם פרויקט, dB(A)	תוספת/הפחתת רעש בעקבות הפרויקט, dB(A)
R14	כפר סירקין	מגורים צמ' קרקע עתידיים	2	61.1	66.9	+5.8
R16	הדר גנים-עמישב פ"ת	מגורים צמ' קרקע קיימים	2	66.2	71.3	+5.1

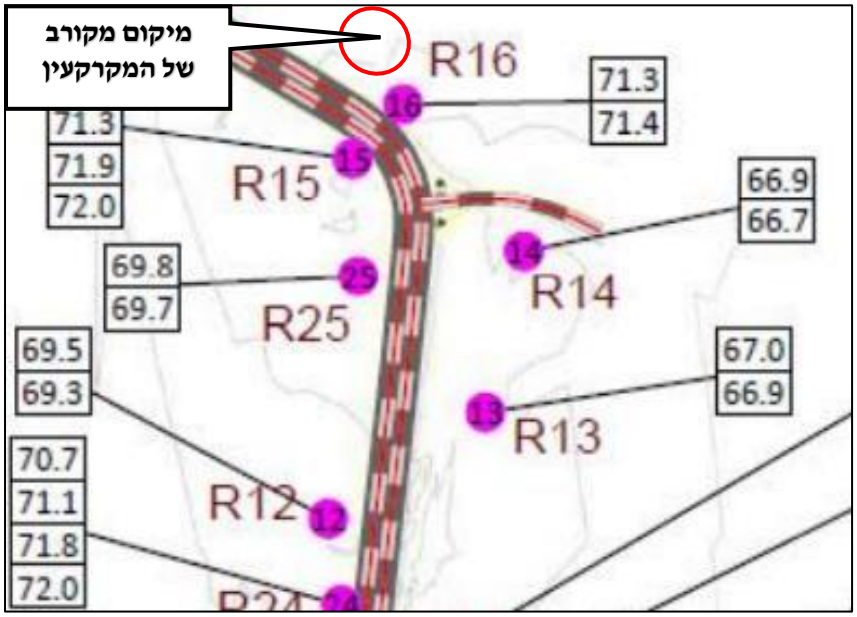
<u>לפי איור 38 (מצב חזוי ללא מימוש התכנית תמל/1076):</u>



על כן סביר כי במיקום בקו ראשון לציר הדרך, הערך בקולט R16 הינו משקף ממוצע בין הקומות והינו כ-66.5.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>לפי איור 39 (מצב חזוי לאחר מימוש התכנית תמל/1076, אך ללא מיגון אקוסטי):</u>

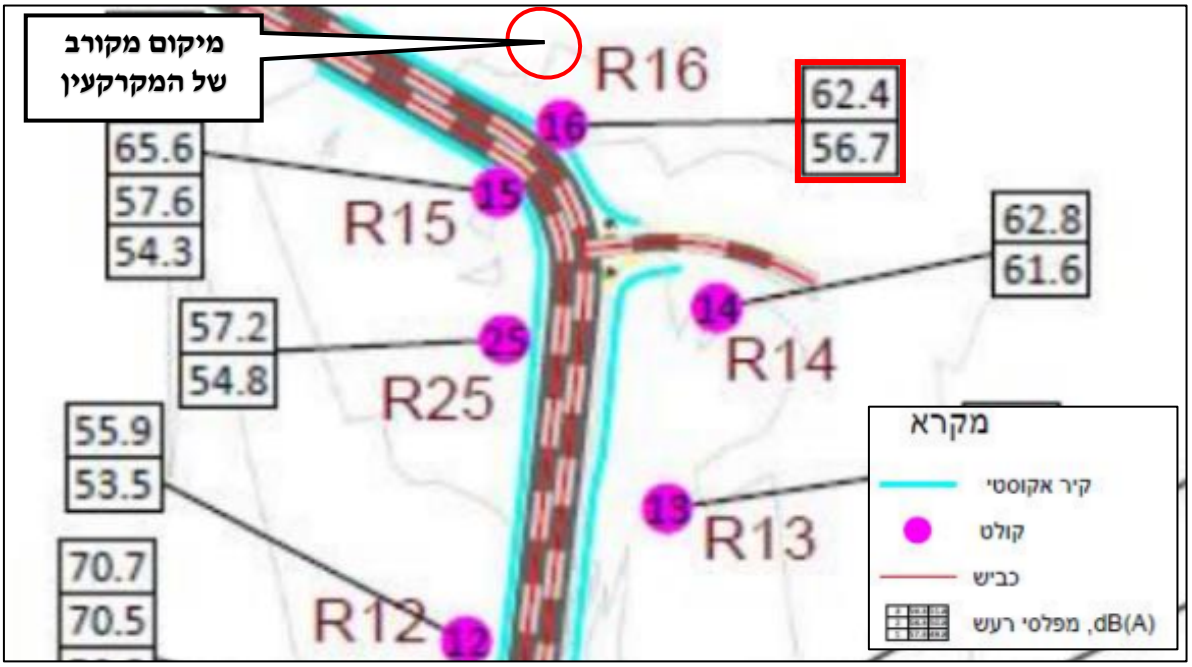


ניכר כי קיימת עלייה במפלס הרעש בתחום המקרקעין, ברם הנ"ל ניכר כי תחת הנחה ללא מיגון אקוסטי.
<u>כמו כן יודגש כי עלייה זו הינה להבנתי בהשוואת הכביש הקיים במצב הקיים בפועל ולא מצב סטטוטורי קודם, שמהווה רוחב כביש גדול יותר.</u>

<u>על כן צוין כי מיגון אקוסטי מוצע מצפון לכביש:</u>

קיר אקוסטי בשולי הכביש בגובה 4.5 מ' מעל כביש.

<u>לפי איור 40 - מצב חזוי לאחר מימוש התכנית עם מיגון אקוסטי:</u>



יצוין כי הסימונים באדום מתייחסים למפלסי הרעש ב- 2 קומות המותרות בבניה צמודת קרקע הנדונה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

נבחן פער מפלס הרעש ביחס למיקום ראשי בקו ראשון לדרך:

ניכר כי הירידה במפלס הרעש במפלס קומת הקרקע הינו: 66.9 במצב הקודם – 56.7 במצב החדש = 10.2.

ניכר כי הירידה במפלס הרעש במפלס קומה א' הינו: 66.2 במצב הקודם – 62.4 במצב החדש = 3.8.

על כן סביר כי במיקום בקו ראשון לציר הדרך, ממוצע הערכים בין הקומות בקולטן R16, הינו כ- 59.5, קרי ירידה ממוצעת של 7 dB(A) בעקבות הקמת הקיר האקוסטי.

כמו כן ייתכן שלא יידרש מיגון דירתי כלל, שכן זה לא צוין במסמך, אלא רק ביחס לקומות גבוהות בקולטן 15R.

ערכים גבוהים יותר בקולטן 15R מתייחסים למפלסים גבוהים במבנה קיים (מבנה בן 5 קומות).

ויודגש כי המקרקעין במיקום פנימי יותר מקולט R16.

נובע כי:

מערך הקירות האקוסטיים המוצע מביא לעמידה בקריטריון לרעש המותר בכל קולטי הרעש של מבנים הקיימים ועתידיים עפ"י תבע מאושרת למעט קולט R15 (מבנה קיים בן 5 קומות בעמישב - הדר גנים, בכתובת עזרא ונחמיה 2). למבנה הבודד הנ"ל נדרש מיגון אקוסטי דירתי בשלוש חזיתות הפונות אל כביש עוקף עמישב 4713, בקומות 3 – 5 ע"מ לעמוד בקריטריון הנדרש של 40 dB(A) בחדר עם חלון סגור.

לסיכום, עולה כי במצב החדש לאחר הקמת קיר אקוסטי, מפלס הרעש במצב החדש עם קיר אקוסטי יהיה נמוך ממפלס הרעש במצב הקודם 59.5 dB(A), זה לעומת 66.5 dB(A) במצב הקודם במיקום בקו ראשון לכביש.

לא מצאתי לנכון לקבל את הטענה כי התכנית לא קובעת חובה לפתרון אקוסטי.

בהתאם לנספח הסביבתי לתכנית, נקבע ביחס ל"מבני מגורים בעמישב – הדר גנים הסמוכים לכביש 4713 (קולטים R15,R16)", כי נדרש פתרון קיר אקוסטי:

> מפלס הרעש הצפוי במצב מימוש הפרויקט גבוה מקריטריון 64 dB(A) בשיעור עד 7.3 dB(A) (R16) כאשר צפויה עלייה נכרת ברעש בשיעור של עד 9.3 dB(A) (R15) בעקבות הפרויקט. יצוין כי עבור מבני צמוד קרקע הקרובים ביותר לכביש 4713 גם במצב ללא מימוש פרויקט צפויים מפלסי רעש החורגים מקריטריון 64 dB(A) בשיעור של 2.2 dB(A) (R16).
>
> לאור זאת נדרש למבנים הנ"ל מיגון אקוסטי להפחתת הרעש: עבור מבנים צמוד קרקע ברמה של כ- 8 dB(A) לפחות ולמבנה הרב קומתי (R15- בכתובת עזרא ונחמיה 2) ברמה של כ- 7 dB(A) לפחות.
>
> יצוין הפתרון של קיר אקוסטי לא יהיה יעיל עבור קומות הגבוהות של המבנה הרב קומתי ולכן נדרש פתרון משולב הכולל מיגון דירתי לקומות הגבוהות.

> **3.5.6 מיגון אקוסטי מוצע**
>
> מערך המיגון האקוסטי המוצע כולל מרכיבים הבאים:

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מצפון לכביש

קיר אקוסטי בשולי הכביש בגובה 4.5 מ' מעל כביש. הקיר יוקם מתחנה 0 במערב עד תחנה 8. סה"כ באורך של כ- 170 מ'.

על כן בסעיף 6.6 לתקנון התכנית ביחס להוראת פיתוח צוין:

1. לעת התכנון לביצוע של עוקף עמישב תבוצע בדיקה אקוסטית חוזרת אשר תיקח בחשבון את חתך הכביש המעודכן ומצב סטטוטורי מעודכן בכל הקשור לשימושים בקרבת הכביש אשר מושפעים מהכביש. בדיקה זו תקבע את נחיצותו של מתרס אקוסטי ואת מאפייניו המדויקים. כמו כן, בדיקה זו תקבע את הצורך במיגון דירתי.
2. התכנון המפורט של המתרס האקוסטי והמיגון הדירתי יאושרו ע"י הגורם הסביבתי המוסמך ברשות המקומית. תכנון המתרס יכלול נספח פיתוח נופי של שני צדיו של המתרס.

ההוראה כי לעת תכנון וביצוע של הכביש קובעת כי ייבחן שוב המתרס האקוסטי וייקבעו מאפייניו המדויקים.

גם בסעיף 6.9 בתקנון - איכות סביבה, נקבע:

2. לאחר סלילת כביש עוקף עמישב, תיערך בחינה אקוסטית שתבחן את הפגיעה בבתים הקיימים מדרום לו וברחוב עובדיה יוסף, בהתאם לממצאיה יבוצעו הפתרונות הנדרשים.

וכך גם בסעיף 7.2 בתקנון - מימוש התכנית, נקבע:

5. בחינת הצורך במיגונים אקוסטיים למבנים קיימים כתוצאה מהקמת עוקף עמישב והקמתם בד בבד עם הכביש במידת הצורך.

ויודגש כי ממילא התכנית קבעה כי לפי בדיקה חוזרת, יינתנו הפתרונות האקוסטיים הנדרשים שכן נדרשים לעמוד בקריטריון של Leq = 64 dB(A) למבני מגורים שבמצב הקודם מפלס הרעש בקולט 16 גבוה יותר.

אציין כי גם בבחינת חוות הדעת מטעם הצדדים התרשמתי כי אין חוות דעת המומחה מטעם העוררים מביאה למסקנה שונה.

אני מקבל גם את טענת המומחית מטעם המשיבה, ד"ר אסנת ארנון, בחוות דעתה שכן הינה סבירה יותר בעיני ומתכתבת גם עם חוות דעת הסביבתית המפורטת והמנומקת האובייקטיבית והיסודית שנערכה לתכנית.

ובפרט לגבי הטענה שניכר שקיים כשל לכאורה בחוות דעתו של מומחה העוררים, ביחס לשיטת ההערכה לעניין ההגברה הצפויה ברעש, כאשר מתבסס עורך המסמך על מדידות רעש והשוואתן למפלסי הרעש C החזויים המחושבים ברמת שירות.

"בחינת תוצאות חיזוי הרעש לעומת מפלסי הרעש שנמדדו בפועל מראים עלייה משמעותית ברמת הרעש בחלקות הנבחנות."

ניכר כי השוואת תוצאות מודל לחיזוי לעומת בדיקה שנערכה בפועל אכן אינה השוואה של "תפוחים לתפוחים".

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

וכמו כן להיעדר הנמקה ופירוט מדויק מחוות הדעת לעניין תיעוד מפורט של מיקום המדידות, מועדי המדידה וכד'.
גם טענת מומחית המשיבה ביחס לעלייה של 23 דציבלים שמהווה הכפלה בלי סבירה של נפח התנועה בכביש לא הופרכה (או אף 13 דציבלים במקרה הנדון).
גם המסקנה העולה מחוות דעת העוררים כי תרומת הקיר האקוסטי זניחה בפרט בקומה א', אינה מניחה את הדעת.

בבחינת מכלול הנתונים לעיל וכמפורט ומנומק לעיל, בכפוף להנחה כמפורט בתכנית ובמסמכים הסביבתיים של התכניות ולהנחה שייבנה קיר אקוסטי במידת הצורך שזה מאוזכר בתכנית, או ככל שזה לא יידרש בגין פגיעה נמוכה יינתן פתרון של מיגון דירתי סביר, לא הוכח לי כי קיימת פגיעה בגין מרכיב הרעש בבתי המגורים המתוכננים במצב החדש לעומת המצב הקודם.
על כן התרשמתי כי לא קיימת פגיעה מהותית בגין מרכיב הרעש בתכנית ובפרט בדרך של הקמת קיר אקוסטי שיוקם במידת הצורך לפי התכנית.
הקמת קיר אקוסטי כזה, צפוי אף לשפר את המצב שהיה קיים במצב הקודם ועשוי אף להיטיב בצורה ניכרת עם העוררים, ככל שאכן ייבנה.

בהערת אגב נוספת אציין כי אף אם חלה עלייה מסוימת רעיונית במפלס הרעש במצב החדש כנבדק כתוספת רעש מחוץ למבנה, שמאי העוררים טוען כי שימוש מיטבי מהווה קרקע פנויה וריקה במקרקעין.
כך, וכפי שפורט לעיל ואף אם לא יוקם קיר אקוסטי, עליה במפלס הרעש בבתים בקו ראשון לכביש הינה בגובה של כ- 5.1 dB(A) לפי הנספח האקוסטי לתכנית (וסביר כי במיקום המקרקעין הנדונים אף פחות), ולכן ניתן לנקוט באמצעים אקוסטיים במסגרת טיפול במעטפת הבניין (מיגון דירתי בדרך של התקנת מזגן, החלפת חלונות וכו').
כאשר מדובר בהקמת מבנים חדשים, תוספת העלות והפגיעה בבית המגורים הינה זניחה בעלותה ביחס לכלל שווי המקרקעין (לשם הדוגמא התקנת חלון בזיגוג כפול במקום עלות חלון בזיגוג רגיל בודד).
וממילא זהו הסטנדרט המאפיין את הבניה החדשה בפרט באזור המקרקעין הנדון ועל כן לא חלה פגיעה מהותית.

<u>לא ניתן להקיש כלל מהחלטות שמאים מכריעים שמציין שמאי העוררים למקרה בענייננו.</u>
לשם הדוגמא בגו"ח 6792/90 החלטת מר רן וירניק, הפחתה שניתנה ביחס להיטל השבחה בהשוואה בין נכס הסמוך לכביש ראשי לבין נתון השוואה בו נקבע השווי ממיקום פנימי במיקום אחר בשכונה אינו השוואה דומה לענייננו.

כך גם בהחלטה בגו"ח 6627/110 של מר אריה אריאל, אינו דומה למקרה הנדון.
שם קבע השמאי כי *"בביקורי במקום התרשמתי כי אכן המיקום הנדון, בקצה השכונה ובסמוך לנתיבי איילון, סובל מהפרעת רעש ביחס למגרשים פנימיים בשכונה. אני קובע הפחתה בשיעור של כ- 20% משווי הקרקע במגרשים פנימיים בשכונה."*
הפגיעה הנטענת במקרה אצלנו אינה שינוי במיקום בין קרבה לנתיבי איילון לבין מיקום פנימי בשכונה, אלא המיקום נותר זהה וכך גם מיקום הכביש ביחס למקרקעין, אלא שתנועתו ייתכן כי גדלה.
רוצה לומר כי עוד במצב הקודם המקרקעין בענייננו לא היו במיקום פנימי ושקט בשכונה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

ובטח שהמצב החדש אינו דומה לנתיבי איילון (כביש מס' 20) בהם מטרדי הרעש ונוף הינם גדולים יותר המהווה ציר תנועה ארצי עמוס ורחב בו אף קיימת תנועת רכבות וזאת ביחס לשכונה יוקרתית בתל אביב.

כך גם ביחס להחלטה בגו"ח 6627/560 של מר משה נדם, שם ניתנה הפחתה של 20% בהתאמה למיקום:

> בהכרעת מלוכנא ברחוב הרכש 17 (ללא חזית לנתיבי איילון) אשר עדיף על הנכס הנדון נקבע שווי 1 מ"ר מבונה לסך 9,000 ₪. ברחוב הרכש 40 (חזית לנתיבי איילון) נקבע שווי למ"ר לסך 7,300 ₪. לאור האמור לעיל אני סבור כי בסביבה הנדונה שווי 1 מ"ר מבונה אקו' בגבולות 9,000 ₪, כאשר לנכס הנדון תינתן הפחתה משמעותית לאור מיקומו ומטרדי הרעש מנתיבי איילון.

כך גם ביחס להחלטת מר יהודה פלד בגו"ח 6371/329:

> לאחר ביקורי בנכס קיבלתי את עמדת הצדדים כי הנכס הנדון נחות ביחס לנכסים הממוקמים בתוך השכונה. לאור ייחודו של הנכס הנדון, ולצורך אומדן השפעות הגורמים המפורטים לעיל, בחנתי את יחס השווי בין עסקאות שאינן חשופות למטרדים המפורטים לעיל לעומת הנכס הנדון. הבחינה נערכה ל-2 עסקאות שונות ולמועדים שונים. העסקה בנכס הנדון ועסקה של נכס במיקום דומה המושפע ממטרדים כמפורט להלן וזאת ביחס למגרשים פנימיים כמפורט בטבלאות הבאות:

גם בהחלטת ועדת ההשגות בהרחבה של יישוב רקפת בגו"ח 19285/5,57, מגרשים שונים לפי תכנית ג/17403, שנערכה למטרת החכרת המגרשים בפטור ממכרז, ניכר כי נקבעו מקדמי הפחתה בגין מגרשים בגין קרבה לכביש ראשי מס' 784.

אכן ננקטה הפחתה שבין 10%-20% בגין הקרבה לכביש, ברם כפי שפורט ונבדק ע"י, המגרשים מושא עסקאות ההשוואה שם, הם למגרשים פנימיים בשכונה ללא קרבה לכביש ראשי, ובטח שלא כחלק ממצב קודם.

וכפי שפורט שם:

> **מקדמי התאמה**
>
> מגרש הבסיס לחישובינו אשר יחושב במקדם אקו' 1 הינו מגרש פינתי צמוד לשצ"פ[8] מרוחק מכביש 784 ומהרעש הנובע ממנו
>
> - מקדם הקרבה לכביש 784/גורם הרעש - מגרשי ההרחבה המזרחית בם מצויים המגרשים הנשומים מתוכננים ב- 4 מפלסים. שורת המגרשים המזרחית מרוחקת מהכביש בכ- 100 מ' - 200 מ'.
> כביש 784 עמוס בתנועת כלי רכב בשני הכוונים, כולל משאיות ורכב כבד[9]. כפי שנמצא בעת הביקור במקום מדובר במטרד ניכר אשר לדעת הועדה עשוי להפחית ממחיר הנכס הבנוי בשורה הראשונה לכביש בשיעור כולל של עד כ 10% משווי הנכס הבנוי. הפחתה בשיעורים אלה תתבטא בשיעור כפול לערך בשווי הקרקע המפותחת[10]
> הואיל ומקדם ההתאמה לגורם הרעש/הקרבה לכביש יופעל על רכיב הקרקע המפותחת (ללא הבניה) סבורה הועדה כי יש להביאו בנתוני הנכסים שלפנינו בשיעורים הבאים:
> - מגרשים בשורה הראשונה והקרובה לכביש – הפחתה בשיעור 20%
> - מגרשים בשורה השניה מהכביש – הפחתה בשיעור 16.66%
> - מגרשים בשורה השלישית מהכביש – הפחתה בשיעור 13.33%
> - מגרשים בשורה הרביעית והרחוקה מהכביש – הפחתה בשיעור 10%.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

וכך גם ביחס למקרים דומים והחלטות נוספות.
כך שאין השוואת מיקום פנימי למגרש חזיתי לרחוב ראשי עוד במצב הקודם בו סטטוטורית במצב הקודם ניתן היה להגדיל את רוחב הכביש עד 30 מ' והיה צפי להתפתחות הסביבה וכלי רכב נוספים.

גם אין להקיש מהתאמות לנכסים שונים בבחינת היטל השבחה לעניין תביעת פיצויים בגין סעיף 197 בו יש לבחון גם את המצב הסטטוטורי הקודם וגם את ההתפתחות הטבעית של העיר.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>החלטות שמאים מייעצים בקריית אתא:</u>

יצוין כי שמאי המשיבה הפנה להחלטת מר עומר סרחאן בקריית אתא[29].

ניכר כי מדובר בהחלטות שנערכו ביחס לתכנית תמל/1024.

יצוין כי מעיון בהחלטת השמאית המכריעה הגב' אורית גלן מיום 21.12.2023, גוש 11044 חלקה 52 רחוב לילינבלום 85 א', שכונת קריית בנימין, קריית אתא, ניכר כי קבעה השמאית הפחתה של 14% משווי הנכס.

יצוין כי תכנית תמל/1024, בשונה מהמקרה הנדון, תכננה שכונת מגורים חדשה **תוך שיצרה דרך חדשה מקיפה וחדשה.**

מדובר בכביש עירוני ראשי, ברוחב של כ- 40 מ'.

יודגש כי כביש זה בחלק הנדון מוקם על שטח שהיה במצב הקודם בייעוד קרקע חקלאית/שטח פתוח, להבנתי גם לפי תכניות מחוזיות.

רוצה לומר כי במצב הקודם בית המגורים הנדון היה בצמוד בכיוון מזרח לשטח חקלאי פתוח.

וכפי שציינה השמאית:

> לאור כל האמור, איני מקבלת את טענתם של שמאי המשיבה כי הייתה עננה תכנונית לדרך במצב הקודם.
>
> בהתאם לתכנית תמ"מ/6 עולה כי ייעוד השטח הגובל בעורף החלקה מושא השומה במצב הקודם הינו ל"שטח פתוח עירוני".

במצב החדש הנכס גובל בדרך ראשית מהירה והיקפית ברוחב של 40 מ'.

המקרה הנ"ל אינו בר השוואה למקרה הנדון.

מעיון בהחלטת השמאי המכריע מר עומר סרחאן מיום 15.08.2024, גוש 11044 חלקה 56 רחוב לילינבלום 93, שכונת קריית בנימין, קריית אתא, ניכר כי קבע השמאי הפחתה של 20% משווי הנכס.

יודגש כי כביש זה בחלק הנדון מוקם על שטח שהיה במצב הקודם בייעוד קרקע חקלאית להבנתי גם לפי תכניות מחוזיות בייעוד שטח פתוח.

וכפי שציין השמאי:

> <u>לחלן חוות דעתי בנושא:</u>
>
> לצורך החלטתי בסוגיה הנדונה, בחנתי את המצב התכנוני של החלקה הממוקמת בסמיכות ממזרח, טרם אישור התכנית הפוגעת ולאחריה, ולהלן ממצאי:
>
> - מצב קודם - תמ"מ 6 אשר אושרה מיום 16/10/2012 סיווגה את החלקה כשטח פתוח עירוני.
> - מצב חדש - תמ"ל 1024 אשר אושרה מיום 31/05/2018 מייעדת אותה לדרך מוצעת.
>
> קרי, טרם אישור התכנית הפוגעת, החלקה ממזרח מסווגת כשטח פתוח. אני מקבל את טענת שמאי המבקשת לפיה יש להביא בחשבון פגיעה מסוימת בגין צמידות הכביש לנכס. אולם, יש להתחשב בכך שבמצב הקודם מצויה תעלת ניקוז.
>
> **לאור המפורט לעיל, בהתחשב בבינוי הקיים, במרחק מהכביש המוצע ובעובדה כי הסביבה אינה "בניה רוויה", אביא בחשבון פגיעה בשיעור כולל של 20%.**

גם המקרה הנ"ל אינו בר השוואה למקרה הנדון.

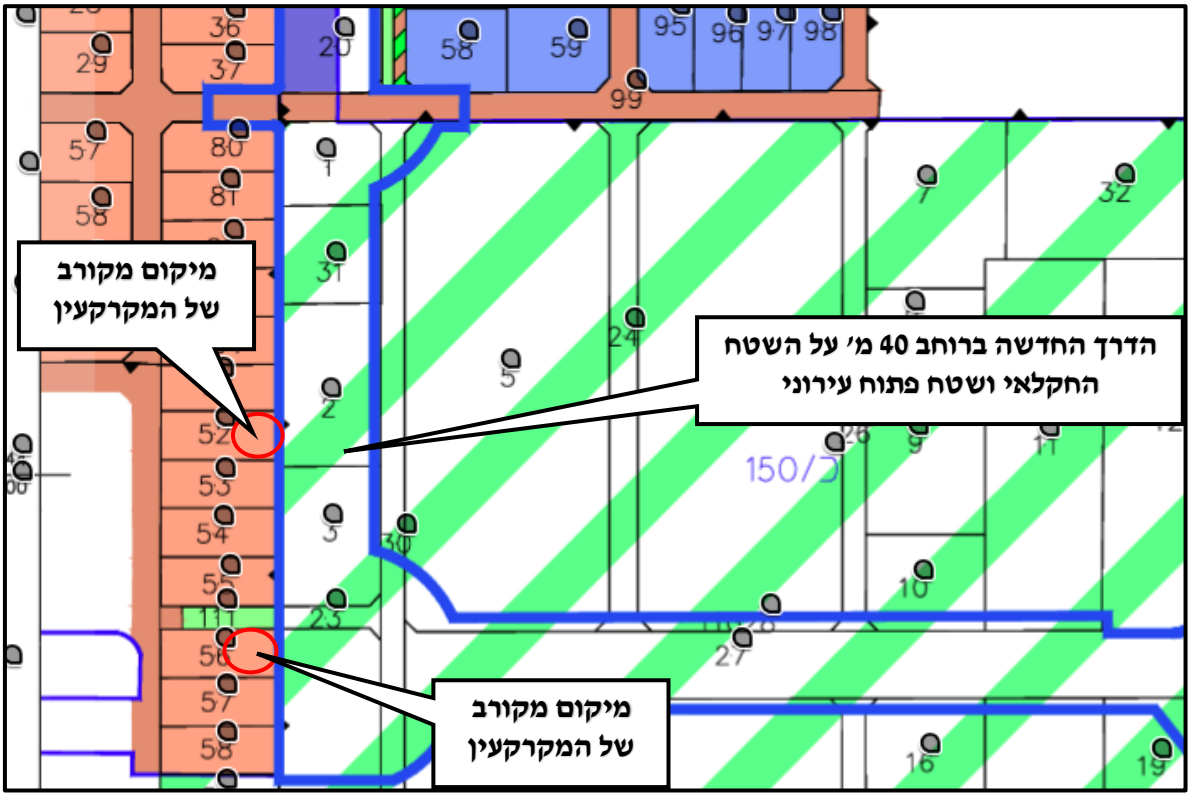
[29] בעניין זה מצאתי לנכון להפנות בין היתר לכתבה בעיתונות הכלכלית באתר כלכליסט מיום 23.02.2025 בכותרת "העירייה תסלול כביש ותפצה את התושבים בעד 20% משווי ביתם".

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

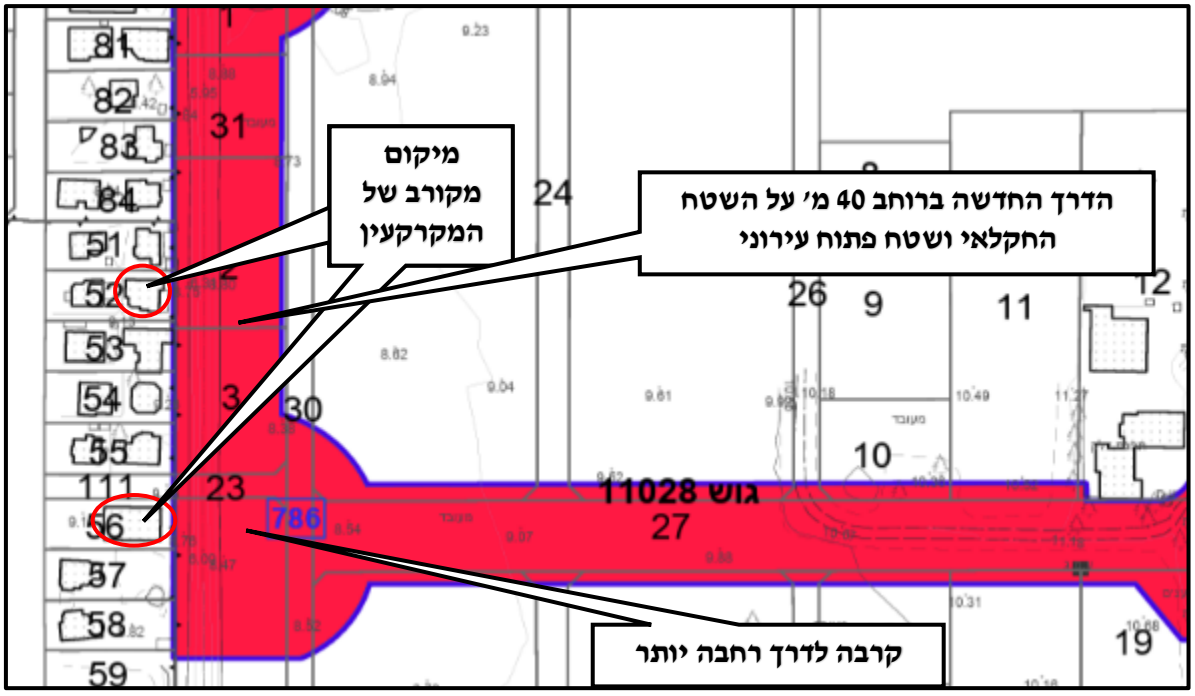
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>וכפי שניתן להתרשם מתשריט מצב קודם ומצב חדש, כדלהלן:</u>

<u>תשריט מצב קודם:</u>



<u>תשריט מצב חדש:</u>



רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

<u>סיכום החלטות שמאים מכריעים בקריית אתא:</u>
מדובר במקרים שאינם ברי השוואה למקרה הנדון בענייננו, למקרקעים שאינם מצויים בסמוך לכביש במצב הקודם אלא לשטח פתוח בשולי העיר, ללא פוטנציאל מהותי להקמת כבישים ושאינם מגלמים התפתחות טבעית של עיר, בהם הדרך שאושרה רחבה יותר בצורה ניכרת ופוגעת הרבה יותר מהמקרה בענייננו.
יצוין כי מקדמי הפחתה שנקבעו ע"י השמאים המכריעים הינם מקדמים כוללים את סה"כ הפגיעה, קרי רעש, זיהום אוויר, נוף, פרטיות וכד'.

ובעניין זה בהערת אגב מצאתי לנכון להתייחס גם לגובה הפגיעה הכללית הנטענת בגין מפלס הרעש בשיעור של כ- 39% משווי המקרקעין או אחוז נמוך יותר שנקט בו בפועל שמאי העוררים בתחשיבו.
<u>מדובר בשיעור ניכר מאוד שלטעמי אינו בתחום הסביר, אף אם יש להכיר בהשפעה כלשהיא בגין עליית מפלס הרעש.</u>

<u>לסיכום,</u>
ניכר כי מחד, עליה במפלס הרעש אינה נובעת בקשר ישיר לדרך שלא כלולה במצב הקודם ועל כן אין לאמוד פגיעה בגין מרכיב זה.
יתרה מזאת מדובר בפיתוח טבעי של הסביבה והגדלת נפח תנועה בכביש קיים ברוחב זהה למצב הקודם.
יתר על כן, עליה במפלס הרעש אינה ניכרת וניתנת לפתרון אקוסטי סביר ע"י התכנית, ע"י מיגון דירתי/קיר אקוסטי.
על כן לא התרשמתי כי הוכחה ירידת ערך.
הנ"ל מקבל גם משנה תוקף בהתאם לחוות דעת המומחית מטעם המשיבה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

ב. <u>האם חלה פגיעה בגין השפעת מפגעי זיהום אוויר ואיכות סביבה ?</u>

שמאי העוררים, לאור כל הנתונים שפירט לרבות התייחסות לחוות דעת סביבתית שנערכה ע"י מומחה בא כוח העוררים, מביא בחשבון כי חלה ירידת ערך של כ- 5% משווי המקרקעין.
שמאית המשיבה חולקת על הפחתה זו וירידת ערך נטענת זו.

בחנתי את עמדות הצדדים.
ראשית, פגיעה עקיפה נטענת זאת, הינה פגיעה בגין התפתחות טבעית של עיר וציפייה כללית לפיתוח כבישים, הרחבתם, הארכתם וכד'.
התפתחות זו כאמור גם תואמת לתכניות הסטטוטוריות החלות במצב הקודם.
על כן רוחב הכביש במצב הקודם בקרבה לנכס בשני מצבי התכנון הינו זהה והינו 30 מ'.
שינויים תחבורתיים לרבות תוספת כבישים והאפשרות להסתת תנועה וכלי רכב לכביש המאושר הסמוך לנכס עוד במצב הקודם, אינם בקשר ישיר לתכנית הנדונה ואינם יוצרים פגיעה שלהבנתי מחייבת תשלום פיצוי.
יתר על כן, במקרה הנדון כאמור, רוחב הכביש נותר זהה בשני מצבי התכנון, וניכר כי הינו מתוכנן באופן שונה.
על כן אף אם תכנון הכביש יגדיל את נפח התנועה בכביש, לא ניכר כי מדובר בגורם הכלול במקרה הנדון בסעיף 197.
אציין כי קיימת גם ציפייה כללית בשוק כי התפתחות טבעית של עיר/מושב/יישוב תגרור גם בניה בשטחים פתוחים הצמודי דופן להם ותגרור גם דרכי גישה חדשים לרבות הארכות לכבישים קיימים וכד'.
על כן לא התרשמתי כי יצירת כביש עוקף עמישב מרחוב הרב עובדיה יוסף (כביש 4713) אשר ייתכן כי תנתב תנועה באופן שונה באזור ביחס למצב הקודם, לרבות תוספת כלי רכב שיתווספו בגין הקמת השכונה החדשה שכוללת שימושי מגורים, מסחר, משרדים, פארקים וכד', שתקום מכוח התכנית הנדונה ותואמת למגמות בתכניות מחוזיות/ארציות, מקימה את הזכות לתבוע פיצויים בגין כך[30].

יתרה מכך יצוין כי אף לפי חוות דעת מייעצת של השמאי המכריע מר מנחם מלוכנא, בגו"ח 6407/104, רחוב החלוצים 4 בהוד-השרון, ניכר כי השמאי הביא בחשבון כי לכל הפחות חלק מהפגיעה שם (שהינה ניכרת הרבה יותר מהמקרה בעניינו), חוסה תחת התפתחות טבעית של עיר ומהווה חלק ממצב קודם.
כך הוכר בין היתר כי בשטח שגבל במקרקעין במצב הקודם, היה קיים כביש רעיוני שניתן היה לתכנון במצב הקודם ברוחב של 12 מ'.
על כן תכנון כביש זה ברוחב 12 מ' שהינו ברוחב סביר בסביבה, הינו ללא תשלום פיצויים ורק בגין הרחבתו לכדי 22 מ', שאינה מהווה התפתחות טבעית במקרה שם, הוכרה פגיעה.

---

[30] **בהערת אגב בלבד** אציין את פסיקת בית המשפט העליון במקרה שונה מאוד מהמקרה בענייננו, ברם שייתכן כי ניתן להקביל את גישתו למקרה בענייננו.
בברם 10510/02 הועדה המקומית תכנון ובניה חדרה נ' יוסף כהן, מיום 31.07.2007 שם אושרה תכנית לדרך ששינתה את מערך הכבישים בסביבה ואת מספר כלי הרכב הנוסעים בכביש ונכנסים לתחנה ואת הכניסה לתחנת הדלק, ציין בית המשפט:
"הנזק שבהפיכת תחנת הדלק מתחנה הסמוכה לדרך ראשית לתחנה הסמוכה לדרך מקומית ללא מוצא וכתוצאה מכך הפחתת מספר הלקוחות הפוטנציאלים, אינו נוגע לתכונותיהם המקרקעיות של המקרקעין. מכאן שלמעשה, לא נפגע השימוש המלא במקרקעין ולא נפגעה ההנאה המלאה מהם. לכן, הנזק שנגרם הינו נזק כלכלי גרידא שאינו בר פיצוי לפי סעיף 197(א) לחוק, אף בהנחה שניתן לראות את התוכניות כמהלך תכנוני אחד ואת המקרקעין כגובלים בהן."

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

השאלה הרלוונטית היא; האם בטווח התכנון האפשרי בשטח הממוקם מדרום, המוגדר במצב הקודם כחלק ממתחם בייעוד אזור מגורים ב', הבחירה בתכנון של דרך מס' 6 ברוחב של 20 מ' המסתעפת לדרך מס' 8 תוך סגירת כניסות ויציאות אחרות מהשכונה הינה תכנון התואם את הציפיה הסבירה של התפתחות האזור?

לחלקה סווג כחלק ממתחם מס' 4 ביעוד אזור מגורים ב'. במקרה זה, סיווג החלק הצמוד מדרום לנכס הנדון במסגרת תכנית הר/1200 כדרך חדשה, ופתיחת הדרך הקיימת ממזרח לנכס הנדון מכיוון דרום לצפון מהווה בעיני תכנון סביר התואם את הציפיה להתפתחות השכונה כחלק ממתחם המסווג ביעוד אזור מגורים ב'. עצם היותה של הדרך במצב הקודם כדרך ללא מוצא, לא מהווה זכות קנויה של בעלי הזכויות בנכס הנדון. מצד אחד, סגירת הכניסות והיציאות מרחובות אנילביץ ושמיר מן השכונה ואליה במקביל לפתיחת הדרך בסמוך לחלקה שבנדון מהווה בעיני העדפה של חלק אחד במתחם על פני חלק אחר. מצד שני, קיומן של דרכי גישה נוספות לשכונה כאמור לעיל, מרחוב נחשון המתחבר אנצילביץ בחלקו המזרחי, ומרחוב אסירי ציון המתחבר לרחוב שמיר בחלקו המזרחי, מפחיתות את עוצמת הפגיעה הנובעת מהסגירות הנ"ל. בביקורים שנערכו על ידי בסביבת הנכס בכדי לבחון את היקפי התנועה בכניסה הממוקמת בסמוך לנכס הנדון, נמצא כי קיימת תנועה ערה באופן יחסי בשעות הבוקר. זאת, ככל הנראה, בעיקר בשל קיומו של גן ילדים בסמוך ומצפון לנכס שבנדון. בהתאם לאמור לעיל, שיעור הפגיעה בשל ראש הנזק **בגין סעיף ג'** לעיל מוערך על ידי בשיעור של 3% משווי המקרקעין.

תכנון כביש מס' 6 ברוחב 22 מ' – כאמור לעיל, עצם סיווג החלק הצמוד מדרום לנכס הנדון במסגרת תכנית הר/1200 כדרך חדשה מהווה בעיני תכנון סביר התואם את הציפיה להתפתחות השכונה כחלק ממתחם המסווג במצב הקודם יעוד אזור מגורים ב' במסגרת תכנית הר/במ/600. אולם, תכנון הדרך ברוחב של 22 מ', ולא ברוחב צר יותר בדומה לדרכים אחרות במתחם ברוחב של 12 מ', נועדה לשרת את המתחמים הסמוכים המאופיינים בבנייה רוויה ולא את המתחם שבנדון. כתוצאה מכך, אני סבור כי שוויו של הנכס שבנדון נפגע בשל קביעת רוחבה של הדרך בסך 22 מ'. הפגיעה מהווה את ההפרש בין רוחב דרך של 12 מ' המהווה תכנון סביר לאזור מגורים ב' לעומת רוחב דרך של 22 מ'. שיעור הפגיעה בשל ראש הנזק עפ"י סעיף ד' לעיל מוערך על ידי בשיעור של 15% משווי המקרקעין.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

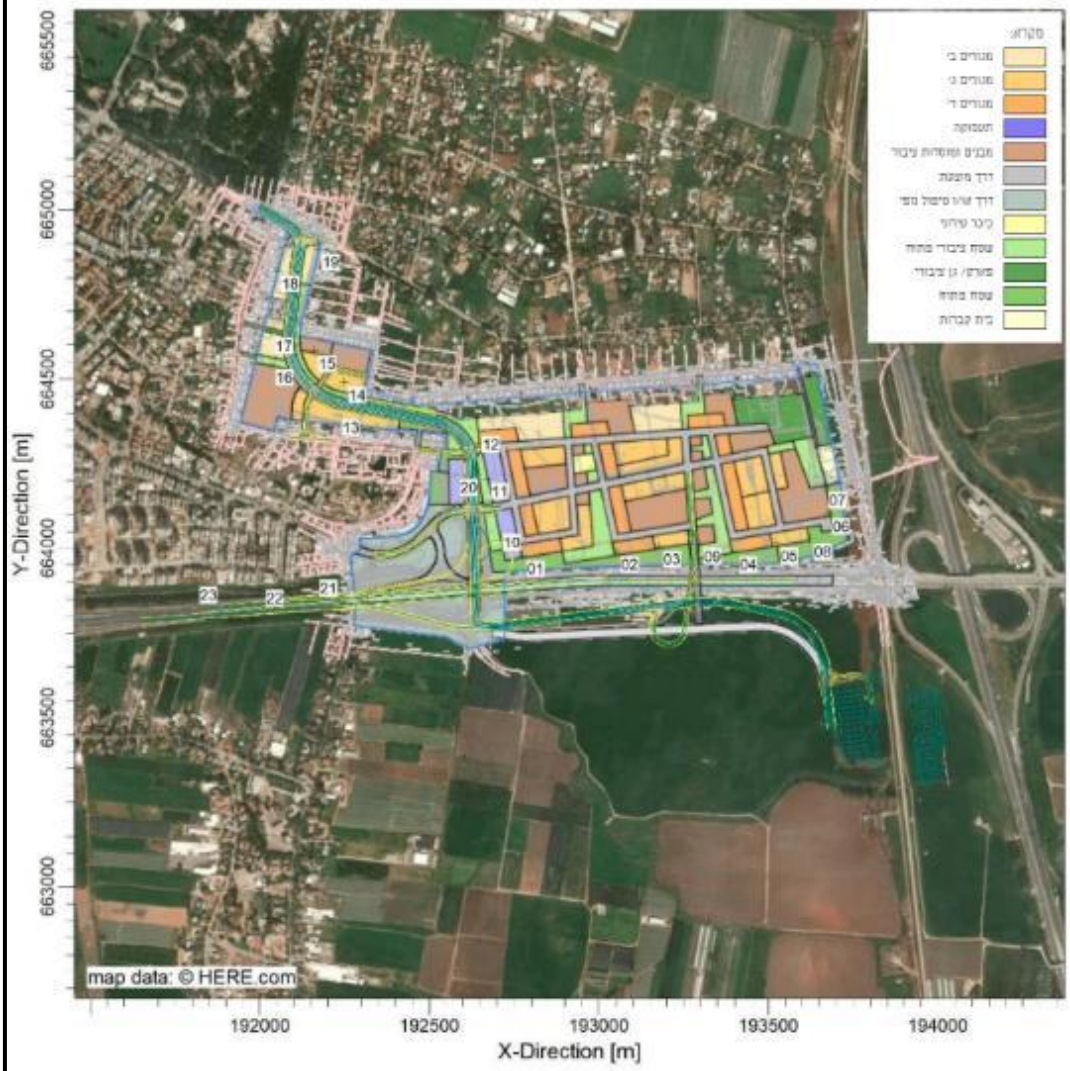
שנית, אציין כי בין הגורמים המשפיעים על שוויו של מקרקעין ניתן למנות גורמים רבים.
ברי לכל כי מאפיינים בעלי השפעה מהותית ביותר הינם מיקומו של מקרקעין, שטחו, היקף זכויות הבניה שבו, השימושים המותרים בו, במקרה של מגורים שטח יח"ד ממוצע לעניין שוליות, ועוד גורמים המשפיעים על המגרש עצמו.
במעגל עקיף יותר ניתן למנות את הסביבה הקרובה יותר למקרקעין מחוץ לגבולותיו כגון דרכי הגישה אליו, הפיתוח הסביבתי, ועוד.
אני סבור כי פגיעות עקיפות כשמן הן, פגיעות שהקשר וההשפעה על שווי המקרקעין הינו עקיף ומרוחק.
פגיעה נטענת בעניינו, בגין השפעת זיהום אוויר ואיכות סביבה בגין תוספת כלי רכב בגין הארכת הכביש ויצירת כביש עוקף עמישב, הינה עקיפה ביותר.
אני סבור כי כך, גם השפעת גורם זה על שווים של המקרקעין, כלל שקיים <u>וביחס למצב הסטטוטורי הקודם (שאינו בהכרח המצב בפועל)</u>, הינו זניח, מינורי ואף לא רלוונטי בעיניו של הקונה מרצון.
גם שומת העוררים וחוות דעת המומחה מטעם העוררים לא הניח את דעתי כי חל שינוי מהותי בין מצבי התכנון החייב בתשלום פיצוי בגין ירידך ערך.
במקרה הנדון מדובר בפגיעה לכאורה, העקיפה שבעקיפות, ולאור השפעתה המרוחקת והזניחה אינה רלוונטית.

לחילופין נבחנו גם 2 חוות דעת המומחים מטעם הצדדים וחוות הדעת הסביבתית בתכנית.
<u>בהתאם לחוות דעת סביבתית בתכנית ביחס לכביש עוקף עמישב יפורטו הגורמים:</u>
<u>חוות דעת סביבתית לתכנית תמ"ל 1076:</u>
"נתוני התנועה בכביש עוקף עמישב נתקבלו מיועץ התנועה לתוכנית אינג' דימיטרי איבלב מחברת ש. קרני מערכות תנועה ותחבורה בע"מ.
הוגדרו 2523 קולטנים לחישוב ריכוזי ריח ומזהמים בשטח ייחוס בעל מידות של 2.5 ק"מ על 2.5 ק"מ, כאשר 23 קולטנים נבחרים הוגדרו באזור בתי המגורים הקיימים והמתוכננים כיום במסגרת תכנית שכונת דרום כפר סירקין.
2500 קולטנים הוגדרו ברשת קולטנים בה המרחק בין הרצפטורים הוגדר להיות 50 מטרים".

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>להלן מפת הקולטנים הנבחרים באזור התכנית, כאשר חלקם ממוקמים בצמוד לציר הדרך כביש עוקף עמישב:</u>

במפה להלן מוצגת פריסת הקולטנים הנבחרים.



איור 41 - מפת קולטנים נבחרים באזור התכנית

התוצאות המוצגות הן עבור המצב בתנועה במצב שירות C לכבישים ועבור תחזית תנועה ל- 2040 למסילת הרכבת.

ממידול המזהם ניתן להראות שאין חריגות בריכוזי החנקן הדו חמצני ברצפטורים הרגישים.

ניתן לראות כי אין כלל חריגות בתחום מבנים קיימים ומתוכננים ומבנים רגישים.

ניתן לראות שביחס לריכוזי הרקע, תוספת פליטת החלקיקים לסביבה מהכבישים וממסילת הרכבת הינה נמוכה.

לסיכום, תוצאות מידול החלקיקים (PM 2.5) מראות שאין חריגות משמעותיות של המזהם ברצפטורים הרגישים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>חוות דעת סביבתית לתכנית תמ"ל 1/1076:</u>

"מידול מזהמי אוויר (no2 ו- pm2.5) נערך באמצעות מודל CALROAD תוך שימוש ב"הנחיות לביצוע סקר סביבתי, זיהום אוויר מתחבורה, מרץ 2017 של המשרד להגנת הסביבה.

חישוב מקדמי פליטה משוקללים נערך בעזרת מקדמי הפליטה שאושרו ע"י המשרד להגנת הסביבה (מרץ 2017). בנוסף, נלקח בחשבון בחישוב סוג הכביש, שיפוע, התפלגות סוגי כלי הרכב, מהירות נסיעה מותרת ומצב התנועה בכביש."

"נתוני התנועה בכביש עוקף עמישב נתקבלו מיועץ התנועה לתוכנית אינג' דימיטרי איבלב מחברת ש. קרני מערכות תנועה ותחבורה בע"מ. הנתונים חושבו כהערכות לנסיעה ברמת שירות C בכביש.

בנוסף, מידול מטרדי מזהמים מרכבות נעשה לפי תחזית תנועת הרכבות במסילה מזרחית בקטע הסמוך לתכנית סירקין דרום בשנת 2040 כפי שהתקבל מחטיבת פיתוח, אגף תכנון, רכבת ישראל. לצורך המידול נלקחה תדירות רכבות המשא ביממה הפועלות על דיזל בלבד : 56 רכבות ביממה, כלומר 2.3 רכבות בממוצע בשעה."

"הוגדרו 2523 קולטנים לחישוב ריכוזי ריח ומזהמים בשטח ייחוס בעל מידות של 2.5 ק"מ על 2.5 ק"מ, כאשר 23 קולטנים נבחרים הוגדרו באזור בתי המגורים הקיימים והמתוכננים כיום במסגרת תכנית שכונת דרום כפר סירקין. 2500 קולטנים הוגדרו ברשת קולטנים בה המרחק בין הרצפטורים הוגדר להיות 50 מטרים. רצפטורים 18 ו- 19 ממוקמים באזור הרלוונטי לבדיקה הנוכחית בתמ"ל /1076א'."

מיקום רצפטורים 18 ו- 19 בקרבה למקרקעין הנדונים, ובצמוד לכביש עוקף עמישב המתוכנן, כפי שעולה מאיור 1:



רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

"התייחסות סביבתית – תמ"ל 1/1076:

להלן סקירה של ההשלכות הסביבתיות כתוצאה מהזזת הכביש והוספת בתי המגורים החדשים.

<u>איכות אוויר</u>

הריכוזים הצפויים להתקבל בבתי המגורים הקרובים לכביש צפויים להיות כמו אלו שהתקבלו ברצפטור 18 בבחינה שנעשתה במסמך הסביבתי עבור תמ"ל 1076. ברצפטור זה התקבלו, עבור ממוצע שעתי, ריכוזים של 170.4 מק"ג למ"ק (כולל ריכוזי רקע) ו- 14.4 מק"ג למ"ק ללא ריכוזי הרקע, למזהם NO2.

הריכוזים תקינים ואינם מהווים חריגה מערכי הסף המצויים בתקנות חוק אוויר נקי.

גם עבור חלקיקים לא נחזו חריגות מערכי הסף. בקולטן 18 שממוקם באזור 4 הבתים המתוכננים, התקבלו ריכוזים של 98.4% מערכי הסף כאשר 35.5 מק"ג למ"ק הינם ריכוזי רקע ו- 1.4 מק"ג למ"ק הינם תוספת מנסיעות רכבים בכביש."

אני מקבל גם את טענות חוות הדעת מטעם המשיבה של ד"ר אסנת ארנון בהתייחסות לזיהום אוויר נטען ובין היתר בנוגע ליחס בין תוספת בגין נסיעות בכביש ביחס לריכוזי הרקע, שלא נסתרו ע"י באי כוח העוררים.

ממכלול הנתונים והטענות לעיל במקרה הנדון, לא הוכחה בפני כנדרש, בצורה מניחה את הדעת ובקשר סיבתי ישיר החייב בתשלום פיצוי, ע"י העוררים כפי שנדרש בתביעת פיצויים לפי סעיף 197 כל פגיעה מהותית במקרקעין הנדונים.

בהערת אגב בלבד, אציין כי אף אם קיימת עליה במזהמים, אני סבור כפי שיבואר בהמשך חוות הדעת, בהתבסס על הגורמים המיטיבים מהתכנית במקרה הנדון, כי לא ראוי לאמוד ירידת ערך.

יצוין כי החלטת הגב' לבנה אשד בגו"ח 11658/46, שד' ההסתדרות 41, חיפה אינה ברת השוואה למקרה הנדון, שם ננקטה הפחתה של 15% ביחס למסילת ברזל, רכבת העמק מחיפה עד בית שאן, שהוקמה צמוד דופן לחלקה הנ"ל ולהבנתי אף על חשבון שטחיה לפי תכנית תתל/13/6,2.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

ג. <u>האם קיימים גורמים משביחים בתכניות הנדונות שיצרו תוספת שווי ? (הקלה בעומסי תנועה וקיצור זמן נסיעה, שיפור במערך התחבורה הציבורית, אזור חורשה לשימור וכד')</u>

<u>הקלה בעומסי תנועה וקיצור זמן נסיעה ושיפור במערך התחבורה הציבורית:</u>

בחנתי את טענות שמאיות הצדדים.

ראשית, לא הוכח בפני בצורה מניחה את הדעת כי אכן התכנית יוצרת הקלה בעומסי תנועה וקיצור זמן במקרקעין מושא חוות הדעת וכי יש שיפור ניכר במערך התחבורה הציבורית.

אכן התכנית תמל/1076 הינה שלב 1 מתוך 2 לבניה במחנה סירקין המתפנה וכוללת לפי דברי ההסבר כ- 8,500 יח"ד וכ- 300,000 מ"ר למסחר ותעסוקה.

תכנית 410-0671826 המהווה את השלב השני, למזרח מחנה סירקין, כוללת לפי דברי ההסבר כ- 3,974 יח"ד+ 67,000 מ"ר למסחר ותעסוקה.

התכנית הנדונה המתווה כביש, כוללת איתה תוספת נרחבת של שטחי בניה ויח"ד, ולא הוכח בצורה מנומקת ומוכחת כי זו עשויה ליצור מרכיב משביח תחבורתית, וניתן לקבל את ההנחה להבנתי כי לא צפוי למעשה שיפור או קיצור עומסי תנועה, אלא לכל היותר ניסיון להתמודד עם ההכבדה הצפויה.

יתרה מזאת, בבחינת השפעה תחבורתית (בה"ת) מערכתית למחנה סירקין, שנערך בידי אמי מתום מהנדסים ויועצים בע"מ, מחודש ינואר 2018, עולים חלק מההמלצות והמסקנות העיקריות:

- הונח פיתוח של מערכת התח"צ לאורך כבישים 5, 471, 444, 40 ותוספת שטחים תפעוליים ומערכות תומכות (חנה וסע, מתח"מים, **תחנות רכבת ראש העין ואלעד**, גישה ישירה לתחנת סגולה וכד') והמסילה המזרחית של רכבת ישראל.
- **תוספת תנועה של מתחם סירקין על צירים ארציים נע בין 5% ל- 10%.**

ההשפעה הבולטת היא על כביש 40 בחיבור עם 483 ואזור החיבור בין כביש 4713 עם כביש 40 הקיים.

- **עוקף עמישב: החיבור המוצע עשוי להזרים תנועה של סירקין הקטנה והשכונות הדרומיות של פ"ת לכיוון צפון ולציר 4713 תוך הגברת עומסים שם. השלמת מחלף עמישב אינו צפוי לפתור את הבעיה.**
- המקטע הצפוני של העוקף צפוי לשפר מהירות ממוצעת במרחב. המקטע הדרומי של העוקף צפוי להביא שיפור מבחינת ק"מ ושעות רכב במרחב.

אני סבור כי הסקה של שיפור תחבורתי שהביאה בחשבון שמאית המשיבה במצב החדש לעומת המצב הקודם, אינם מושתתים ומנומקים כנדרש וקיים קושי להקיש קשר כזה.

כך גם ביחס לטענה לשיפור תחבורתי בגין נגישות לתחנת רכבת עתידית בצומת אלעד במסגרת פרויקט המסילה המזרחית[31], מסילה שעוברת לכיוון צפון לאורך כביש 6 עם חיבור ונגישות לרכבות אחרות, ברם לא הוכח כי תפתור בעיות תחבורה ותנועה בסביבה במצב החדש, ותיטיב ביחס למצב הקודם.

בכל מקרה, כל קישור כזה שיוצר כביש עוקף עמישב לצירי תנועה אחרים ופרט לתחנת רכבת עתידית באלעד, משמעותי לגישת שמאית המשיבה, משפיע באופן עקיף גם על היקף התנועה בכביש עוקף עמישב (חוק כלים שלובים), זיהום האוויר בו, רעש, צפיפות.

[31] המסילה המזרחית היא פרויקט לאומי שמטרתו חידוש, הכפלה והקמת מקטע באורך כולל של כ-65 קילומטרים, על התוואי יוקמו גם תחנות חדשות לרווחת הנוסעים. המסילה תהווה חיבור נוסף בין צפון הארץ למרכזה, בסמוך לתוואי כביש 6.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

בהתאם למדידה גסה שערכתי, מרחק המקרקעין מושא ההחלטה מתחנת הרכבת העתידית הינו מעל ל- 2.5 קילומטר.
כמו כן הרכבת הנדונה לא מחברת פרבר שאין בו רכבת עם עיר לווין מרכזית בהם עיקר הפעילות הכלכלית, אלא ציר רכבת היקפי שתורם לשיפור הנגישות ותחבורתיות לתחנות רכבת אחרות.
וכפי שצוין באתר נתיבי ישראל:
*"פרויקט המסילה המזרחית עתיד להביא למהפך אסטרטגי ברשת המסילות הארצית וייצור מערך מסילתי שיחבר בין צפון הארץ ודרומה, תוך עקיפת גוש דן וצוואר הבקבוק של מסילות הרכבת בפרוזדור האיילון. כמו כן, **הפרויקט ייצור עורק תחבורה עיקרי לסחורות מה שיגדיל את יכולת השינוע מנמלי חיפה ואשדוד לכל הארץ**."*.

על כן, קיים קושי להערכתי להקיש מחלק הארי של המחקרים שפירטה שמאית המשיבה, ביחס למקרקעין בענייננו.
כמו כן קיימת תחנת רכבת סגולה במרחק לא רב אשר ניכר כי הינה ישירה יותר למרכזי העסקים והתעסוקה וביניהם לתל אביב.

יתרה מכך, הרכבת מתוכננת ומוקמת **עוד במצב הקודם** וגישה אליה הייתה מתאפשרת מדרכי גישה אחרים קיימים בסביבה או שהיו מוקמים אליה, וכל שיצרה התכנית "לכאורה" הינו שיפור בנגישות וקיצור זמן הנסיעה אליה, שכאמור גם הוא לא הוכח בצורה מניחה את הדעת, לאור תוספת היח"ד בסביבה ואפשרות הנגישות לכביש החדש ליח"ד רבות בסביבה, ולא רק למקרקעין העוררים בענייננו.
יתרה מזאת, תחנת הרכבת עוד טרם הושלמה, וייתכן כי ללא אישור התכנית, היו מקימים ממילא שיפור תחבורתי במחלף עמישב הקיים והזרמת תנועה מערבה (דרך רחובות פנימיים בשכונת עמישב ורחוב מנחם בגין) או לחילופין דרך כביש 4713 וכביש 40.

עם זאת, לא ניתן לשלול כי אכן הקמת הכביש עוקף עמישב עשוי לקצר את הנסיעה והגישה לכביש 471, כביש 6 ולתחנת הרכבת העתידית ולפחות בחלק משעות היממה יקצר את זמן הנסיעה לתחנת הרכבת ולכביש 471 ועל פניו עשוי מעט להיטיב עם השכונה.

לאור המפורט לעיל, התרשמתי כי לא ראוי להביא בחשבון השבחה מהותית בגין הקמת הכביש עוקף עמישב, ובפרט לאור כך שלא חושבה ירידך ערך בהחלטה הנדונה בגין גורמים אחרים שהובאו בחשבון כהתפתחות הטבעית של הסביבה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>שינוי יעוד שטח סמוך במערב מ-"אזור חקלאי" ל-"חורשה לשימור":</u>

בחנתי את טענות שמאית המשיבה.

לא התרשמתי כי שטח קרקע מצומצם יחסית במצב החדש ביחס לשטח הנרחב הקיים במצב הקודם שהיה מעין חורשה בייעוד קרקע חקלאית לגישת המשיבה, מעלה את ערך הקרקע באופן מהותי לעומת צמידות לקרקע במצב הקודם.

אכן ניכר כי בפועל הקרקע החקלאית הנ"ל היא גם כך חורשה ובשטח נרחב יותר במצב הקודם.

יתרה מזאת מדובר בקרקע שניכר שאינה מוחכרת ולא הייתה עתידה להיות מתוחמת ולשמש לחקלאות מסורתית.

התוכנית החדשה מקטינה אף את שטחה באופן ניכר של החורשה, וכן לאור הבינוי המוצע בתכנית בהיקף ניכר, מדללת באופן ניכר את החורשה ואת העצים בה ומסמנת רבים מהעצים לכריתה.

על כן, ניתן לומר כי בפועל שטח החורשה הקיימת, קטנה מהותית במצב החדש ונותר שטח קטן ממנה, כאשר הבינוי הצמוד לה אף כולל בינוי אינטנסיבי למגורים, מסחר, תעסוקה, מבני ציבור, שלא מיטיב בצורה ניכרת עם העוררים.

לפיכך, איני סבור כי סימון שטח פתוח ו"חורשה לשימור" בתכנית כטענת המשיבה, מעלה מהותית את ערך המגרשים הנדונים.

<u>עם זאת בפרט חלקות 76-75 גובלות פיזית בשטח חורשת האקליפטוסים לשימור.</u>

<u>על כן אני סבור כי חלקות אלו מושפעות במידת מה מצמידות דופן לחורשה ומהעובדה כי על אף צפי אפשרי שהיה להפשרת הקרקע הצמודה לשימושים סחירים מגוונים הכוללים בניה גבוהה, הותרת הקרקע בייעוד פתוח של מעין פארק שכונתי, הינו גם גורם המיטיב עם העוררים.</u>

<u>סביר כי שטח זה יפותח גם בפיתוח סביבתי הכולל נטיעות וגינון שעשוי להיטיב למקרקעין הנדונים</u>.

על כן התרשמתי כי גורם זה קיים ברובו גם במצב קודם כאמור, ולא ראוי להביא בחשבון השבחה מהותית בגין סימון החורשה לשימור והשטח הפתוח, ובפרט לאור כך שלא חושבה ירידך ערך בהחלטה הנדונה בגין גורמים אחרים שהובאו בחשבון כהתפתחות הטבעית של הסביבה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

11. חוות דעת בכתב

לאור כל האמור והמפורט לעיל, הגעתי לכלל דעה כי ראוי לאמוד את פיצויי ירידת ערך המקרקעין לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965, המזוהים כגוש : 6319 חלקה : 76 [בשלמות], רחוב נווה רעים 3, שכונת בילינסון, פתח תקוה, ובכפוף לכלל הנחיות כב' ועדת הערר הנכבדת בהחלטה מיום 11.02.2025, כדלהלן:

הגורם הפוגע	מועד קובע	ירידת ערך המקרקעין
תכנית תמ"ל/1076	14.12.2020[32]	לא חלה ירידת ערך לפי סעיף 197

12. תצהיר

הנני מצהיר כי חוות דעת זו נערכה לפי מיטב ידיעותיי, ניסיוני והבנתי המקצועית, בהתאם לנתונים שהוצגו בפני וכי אין לי כל חלק או עניין אישי במקרקעין מושא חוות הדעת בכתב.

ולראיה באתי על החתום ביום 18.05.2025.

דוד דדון – עו"ד (LL.M), שמאי מקרקעין

שמאי מכריע ומייעץ לפי תיקון 84 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965

שמאי מקרקעין מוסמך * דוד דדון DAVID DADON 743 * Real Estate Appraiser *

[32] **תמ"ל/1076 פורסמה בי.פ. 8596 מיום 23.12.2019 ובשנית בי.פ. 9293 מיום 14.12.2020. מועד קובע לפי הסכמת הצדדים.**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net