מתאריך עברי : כ״ז כסלו תשפ״ב
תאריך לועזי : 01 דצמבר 2021
מספר מינוי : 390-2021

לכבוד,

התובעת: צלמרו דליה ספיר (להלן: ״התובעת״)
באמצעות: עוה״ד חננאל ברהום ואח׳
מר גידי גבאי, שמאי מקרקעין

המשיבה: ועדה מקומית לתו״ב ירושלים (להלן: ״הוועדה המקומית״)
באמצעות: מר בועז ברזילי, שמאי מקרקעין

ג.א.נ.

שומה מכרעת לעניין תביעת פיצויים בגין ירידת ערך לפי סעיף 197
תת חלקה 12, חלקה 13 בגוש 30501
רחוב אריה בעהם 3, שכונת פת, ירושלים

בהתאם להוראות פרק ט׳ – פיצויים, סעיף 198 (ו׳)(2) לחוק התכנון והבניה, התשכ״ה – 1965, מוניתי כשמאי מכריע, לעניין המחלוקת שבין הצדדים בדבר אומדן שווי הפגיעה אשר חלה במקרקעין עקב אישורה של תכנית 101-0209593 (רכבת קלה בירושלים – ״קו ירוק״).

1. <u>עיקרי החומר שעמד לפני</u>:

- כתב תביעה מטעם המבקשת, מיום 09.01.2020.
- שומת התובעת, אשר נערכה על ידי מר גידי גבאי, שמאי מקרקעין, מיום 09.12.2019.
- שומת המשיבה, אשר נערכה ע״י מר בועז ברזילי, שמאי מקרקעין, מיום 06.12.2020.
- פרוטוקול החלטת וועדה המקומית לתכנון ובנייה מתאריך 29.12.2020, בה אימצו את המלצת מחלקת שמאות עירונית והיטל השבחה, לדחות את תביעת הפיצויים.
- בתאריך 27.05.2021 נערך בפני[1] דיון מקצועי בנושא שבנדון בהשתתפות נציגי הצדדים. הצדדים קיבלו הזדמנות נאותה לטעון טיעוניהם ולהגיב על טעוני הצד שכנגד.
- סיכום עיקרי הדיון הועבר לצדדים וכן ניתנה להם האפשרות להגיש הערות לסיכום זה.

1 עקב הנחיות משרד הבריאות לעניין ״משבר הקורונה״, הדיון נערך בהסכמת הצדדים באמצעות ועידת ווידאו (Video Conference).

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

2. <u>מטרת השומה</u>:

שומה מכרעת בעניין מחלוקת בין צדדים בדבר אומדן הפגיעה אשר חלה במקרקעין, כהגדרתה בפרק ט' : פיצויים לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965, בעקבות אישורה של 101-0209593, וזאת בנוגע לתת חלקה 12, חלקה 13 בגוש 30501.

3. <u>המועד הקובע</u>:

12.01.2017, מועד פרסום למתן תוקף ברשומות של תכנית 101-0209593, י.פ 7423.

4. <u>מועד ביקור בנכס</u>:

בתאריך 17.11.2021 ערכתי ביקור בנכס (כולל ביקור פנים) וסביבתו, ללא נוכחות שמאי הצדדים.
הביקור נערך בנוכחות גב' צלמרו דליה ספיר (התובעת) ומר חננאל ברהום, בא כח התובעת.

5. <u>פרטי זיהוי המקרקעין</u>:

כתובת עירונית	:	רחוב אריה בעהם 3, שכונת פת, ירושלים.
גוש	:	30501
חלקה	:	13
תת חלקה	:	12
שטח חלקה רשום	:	1,695 מ"ר[2].
מושא השומה	:	דירת מגורים בת 4 חדרים הממוקמת בקומה ראשונה של מבנה מגורים רווי בן 3 קומות מעל קומת קרקע.
שטח רשום	:	83.5 מ"ר.
שטח דירה ברוטו	:	כ- 130 מ"ר (לאחר הרחבה[3]).
הצמדות	:	לא קיימות הצמדות.
זיהוי הנכס	:	עפ"י נסח רישום, מסמכי תיק הבית המשותף ותכניות היתר בנייה רלוונטיות.
הזכויות במקרקעין	:	בעלות, ע"ש התובעת, צלמרו דליה ספיר.

2 מתוכו סומנה בתכנית 101-0209593, הפקעה לטובת דרך בשטח של כ – 183 מ"ר.
3 ראו פרוט והרחבה בפרק רישוי הבנייה להלן.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

6. <u>תיאור הסביבה והנכס</u>:

6.1 <u>תיאור הסביבה</u>:

שכונת פת ממוקמת בחלקה הדרום מערבי של העיר ירושלים. השכונה גובלת בשכונת קטמונים מצפון, בית צפפא מדרום, שכונת תלפיות ממזרח ושכונת מלחה ממערב.

רחוב אריה בעהם הנו רחוב פנימי, קצר ושקט יחסית ללא מוצא. הרחוב מסתעף מצידו הצפוני מרחוב ברל לוק, מיקומו בחלק הצפון מערבי של השכונה, צורתו מעוקלת ולאורכו מס' מגרשי חנייה לרווחת הציבור. סביבת הנכס מתאפיינת ברובה במבנים בבניה רוויה ווותיקה, אשר חלקם עברו הרחבה ושיפוץ במסגרת פרוייקט "שיקום שכונות". הנכס שבנדון ממוקם בחלק הדרומי של הרחוב סמוך לציר התנועה הראשי דב יוסף. באזור פיתוח סביבתי ותשתיות עירוניות מלאים. ביום הביקור לא נראה כי קיימת מצוקת חניה.

6.2 <u>תיאור החלקה והבניין בו ממוקם הנכס הנדון</u>:

שטחה הרשום של חלקה 13 בגוש 30501, הנו 1,695 מ"ר. צורתה כשל טרפז, ונכון למועד הקובע הנה בעלת טופוגרפיה מישורית ונוחה יחסית.

ע"ג החלקה בנוי מבנה מגורים ותיק, הכולל 3 קומות, מעל קומת קרקע וקומת מרתף, ושתי כניסות (אגפים). בהתאם למסמכי תיק הבית המשותף, בכל אחת מהקומות הטיפוסיות (בשתי הכניסות), בנויות 4 יחידות משנה הרשומות כדירות (16 יח"ד בסה"כ). החניה אינה בתחום החלקה שבנדון, אלא בתחום חלקות 14 ו -15, הממוקמות ממזרח לחלקה הנדונה, ומהוות חניה ציבורית משותפת למספר בניינים הממוקמים בסמוך.

סוג הבנייה קונבנציונאלית - בטון ובלוק, גג שטוח מבטון, חיפוי חיצוני אבן ירושלמית בעיבוד תלטיש, רמת גמר התואמת את גיל המבנה, רמת התחזוקה סבירה, בבניין לא מותקנת מעלית נוסעים.

<u>גבולות החלקה</u>:

- צפון - חלקה 53, המהווה מעבר ציבורי פתוח בין רחוב דב יוסף ממערב לכניסה לבניין ברחוב אריה בעהם מכיוון דרום מזרח, מעברה חלקה 12 ע"ג בנוי מבנה מגורים בבניה רוויה.
- מזרח - חלקות 14, 15 המהוות מגרש חנייה פתוח למבנה שבנדון ולמבנים סמוכים נוספים.
- דרום - חלקה 16 ע"ג בנוי מבנה מגורים בבניה רוויה.
- מערב - חזית מערבית לכיוון דרך / ציר התנועה דב יוסף.

6.3 <u>תיאור הנכס</u>:

דירת מגורים הממוקמת בקומה הראשונה של הבניין.

<u>במקור</u> : דירת מגורים בשטח רשום של 83.5 מ"ר (כולל שטח מרפסת מקורה). כ-93 מ"ר ברוטו.

<u>לאחר הרחבת בנייה</u> במסגרת פרוייקט "שיקום שכונות" : כ- 130 מ"ר ברוטו (כולל מרפסות מקורות)[4].

ראו פרוט והרחבה בנוגע למאפייני הדירה ומיקומה ביחס לחזית רחוב דב יוסף / רצועת המתע"נ, הרלוונטיים לבחינת ירידת הערך בעניינו, בהכרעתי בסעיף 9.4 להלן.

4 בהתאם למדידה גראפית מתוך תכנית הבקשה להיתר בנייה (הח"מ אינו מודד מוסמך).

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

7. <u>המצב המשפטי / הזכויות במקרקעין:</u>

7.1 <u>העתק רישום מפנקס הבתים המשותפים</u>:

בהתאם להעתק רישום מפנקס הבתים המשותפים המתנהל בלשכת רישום מקרקעין ירושלים, אשר הופק באמצעות האינטרנט ביום 31.10.2021, התבררו העובדות כדלקמן:

גוש : 30501

חלקה : 13

תת חלקה : 12

שטח חלקה רשום	בעלויות	החלק בנכס	שטח רשום	הצמדות	החלק ברכוש המשותף	תקנון	הערות
1,695 מ"ר	צלמרו דליה ספיר	בשלמות	83.5 מ"ר	ללא	1/16	מוסכם, 17 תתי חלקות 1 מבנים, 2 כניסות	- רשומה הערה בדבר העברה לזרים. - רשומה הערה על הפקעה ס' 15 ו-7 מתאריך 20.09.2018 לטובת הוועדה המקומית לתכנון ובניה ירושלים. ילקוט פרסומים 7933 מיום 03.09.2018 עמוד 11397 - רשומה זיקת הנאה מיום 18.06.1990. תיאור הזיקה : החלקה נהנית בזיקת הנאה מוצג מס' 4 לגוש 30501.

בתאריך 10.06.1990 ניתן צו לרישום הבית המשותף, הכולל תקנון מוסכם, בו נקבעו, בין היתר, החלקים של יחידות המשנה השונות ברכוש המשותף. מעיון בצו הרישום והתקנון המוסכם עולה בין היתר, כי לא נרשמו הצמדות באופן ייחודי לחלקת משנה כזו או אחרת, וכן כי לא נקבעו כללים בקשר לניצול זכויות בנייה, ככל וקיימות.

7.2 <u>הליכי הפקעה ותפיסת מקרקעין</u>:

בהתאם להודעה בדבר רכישת קרקעות לצרכי ציבור לפי סעיפים 5 ו- 7 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) 1943, אשר פורסמה ביום 03.09.2018 בי.פ 7933, לשם : רכבת קלה – ה״קו הירוק״ קטע 22, הופקעו השטחים ע״י משיבה (הוועדה המקומית לתכנון ובניה ירושלים), והכל בהתאם לתשריט ההפקעה:

גוש	חלקה	שטח החלקה	שטח מופקע	אחוז משטח החלקה
30501	13	1,695 מ"ר	183 מ"ר	10.8%

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

8. מצב תכנוני:

8.1 רצף תכנוני (פירוט רלוונטי):

מס' תכנית	פרסום לתוקף ברשומות	י.פ	מהות
1599	12.04.1973	1909	**התכנית מהווה שינוי לתכנית מתאר 62** בין מטרות התכנית, שינוי יעוד שטח פתוח ציבורי לאזור מגורים 1, איחוד שטחים ועוד. בהתאם לתשריט התכנית, החלקה בה ממקום הנכס שבנדון מסווגת בייעוד **אזור מגורים 1,** מבנה מס' 3. רחוב הדרך (כולל מדרכות) בחלק הרלוונטי הנו כ- 34 מ"ר. עיקרי הוראות התכנית באזור מגורים 1: מספר קומות : 4 דירות בקומה : 4 דירות במבנה : 16 שטח בניה : 1,360 מ"ר.
020573	02.11.1982		רישיון/היתר בניה - תוספת בנייה חלק צפוני בבניין (לא בנכס שבנדון).
4566	28.12.1995	4365	**הרחבת דיור בשכונת נוה – פת** שינוי לתכנית 1599. בין מטרות התכנית, שינוי במערך ייעודי הקרקע, וקביעת הוראות בניה לתוספת סטנדרטית. בהתאם לתשריט התכנית, החלקה בה ממקום הנכס שבנדון מסווגת בייעוד **אזור מגורים מיוחד,** מבנה מס' 3. עיקרי הוראות התכנית באזור מיוחד: תותר תוספת בניה סטנדרטית לשם הרחבת יחדות הדיור הקיימות בהתאם לנספחים. סה"כ תוספת שטח עיקרי/מירבי במבנה : 496 מ"ר. הבניה תהיה בעמודות שלמות בלבד. לא תותר תוספת קומה על הגג והגדלת מס' יחידות הדיור.
8687	25.11.2003	5247	**תכנית נקודתית לחלקה בה ממוקם הנכס שבנדון – תוספת בניה** שינוי לתכנית 4566. בין מטרות והוראות התכנית, קביעת שטחי בנייה מרביים לתוספת בנייה, שינוי קווי בניין וקביעת קונטור התוספות. סה"כ תוספת שטח עיקרי/מרבי במבנה : 256.67 מ"ר. שטח החלקה במלואו (1.695 דונם) נכלל בתכנית. ייעוד החלקה נותר ללא שינוי – אזור מגורים מיוחד.
54787	19.04.2005		רישיון/היתר בניה - תוספת בנייה עבור 16 יח"ד – "שיקום שכונות"
101-0209593	12.01.2017	7154	**רכבת קלה בירושלים – "קו ירוק"** מטרת התכנית הנה התוויה, סלילה והקמה של תוואי לרכבת קלה בירושלים הקו הירוק כחלק מרשת קווי מתע"ן. התכנית קובעת בין היתר הוראות בנוגע להקמת קו הרכבת (מתקנים תשתיות וכו'), מיקום תחנות (מסופי מתע"ן), הוראות בינוי ופיתוח, הרחבת דרכים כמסומן בתשריט, הוראות לעניין הפקעה לצרכי ציבור, ועוד. בהתאם לתשריט התכנית (גיליון מס' 4 – מצב מוצע) : חלק מהמקרקעין שבנדון (מעין "רצועה" ברוחב של כ- 2 מ' ממוצע) לאורך חזית החלקה הפונה לכיוון רחוב דב יוסף), סומנו בתכנית להפקעה לטובת הרחבת דרך/דרך מוצעת.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

			בהתאם לתשריט הפקעה מס' 23/1121, מסומנת במקרקעין שבנדון (בחלקה בה ממוקם הנכס הנדון) הפקעה בשטח של 183 מ"ר לטובת דרך מוצעת. בהתאם לנספח תנועה ופיתוח (גיליון מס' 8) עולה כי ברחוב דב יוסף צפויים להיות 5 נתיבי נסיעה (בנויים כיום) לרווחת הציבור בנוסף לקווי הרכבת הקלה.

הערה: ראו פרוט והרחבה בנוגע למשתנים תכנוניים רלוונטיים נוספים, הנדרשים לבחינת ירידת הערך בעניינו, בהכרעתי בפרק 9.4 להלן.

8.2 <u>רישוי בנייה - מצב קודם (עובר לאישורה של התכנית הפוגעת)</u>:

מעיון במערכת GIS באתר האינטרנט של הוועדה המקומית, עולים בין היתר הפרטים הבאים:

- ביום 02.11.1982 אושר בחלקה בה ממוקם הנכס הנדון, היתר בנייה מס׳ 020573 אשר מטרתו תוספת בנייה. מעיון בתכנית היתר הבניה עולה כי הנכס שבנדון <u>אינו</u> נכלל בהיתר בניה זה.
- עפ״י החלטת ועדת ערר מיום 19.04.2005 אושר היתר בנייה מס׳ 54787 אשר מטרתו הינה תוספת בנייה (במסגרת שיקום שכונות) עבור 16 דירות, ציפוי המבנה באבן ופרגולות.

לא אותרה על ידי תכנית ההיתר החתומה. מעיון בתכנית הבקשה להיתר הבניה עולה כי הנכס שבנדון נכלל בהיתר הבניה, וכי שטחו המדוד בהתאם לתכנית הבקשה להיתר, הנו כ- 130 מ״ר ברוטו.

- קיימת בקשה להיתר בנייה משנת 2014 ע״ש דליה ספיר צלמרו, התובעת בענייננו, אשר מטרתו תוספת מרפסת זיז ל-2 דירות + מדרגות חיצוניות ושימוש חורג ממגורים למסחר (מניקור/פדיקור):

- לבקשה זו הוגשו התנגדויות, בין היתר בנוגע לבקשה להקמת גרם מדרגות חיצוני, הצללה וכו׳.
- ביום 23.02.2015 התקיים דיון ברשות הרישוי, בו החליטה הוועדה המקומית לדחות את הבקשה בטענה שלא ניתן לאשר מרפסת בודדת, וכי הבקשה מהווה פגיעה אדריכלית.
- ביום 23.03.2015 הוגש ערר על החלטת הוועדה המקומית לדחות את הבקשה כאמור.
- ביום 05.05.2015 התקיים דיון בוועדת ערר אשר בו הוחלט למחוק את הערר, בהתאם לבקשת העורר.
- ביום 25.05.2017 דנה ועדת משנה להיתרי בנייה פעם נוספת בבקשה הנ״ל והחליטה לאשר את הבקשה בכפוף לתנאים, ובין היתר הקטנת עומק המרפסת ל - 1.5 מ׳, התואמת את תכנית המתאר.
- ביום הביקור נמצא כי הבנייה המבוקשת כאמור לא בוצעה בפועל.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

9. עיקרי טענות הצדדים והכרעה בסוגיות שבמחלוקת[5]:

9.1 ירידת הערך כפי שנקבעה בשומות הצדדים:

המועד הקובע	גורם פוגע	שומת המשיבה	שומת התובעת
12.01.2017	תכנית 101-0209593	לא חלה ירידת ערך	631,000 ₪

9.2 עמדת נציגי התובעת:

9.2.1 רקע כללי:

א. מדובר בדירת מגורים בשטח רשום של 83.5 מ״ר, הממוקמת בקומה ראשונה בבניין מגורים רווי בן 3 קומות מעל קומת קרקע, רח׳ אריה בעהם 3, שכונת פת ירושלים.

ב. לאור טופוגראפית החלקה, והעובדה כי הבניין נבנה ע״ג מדרון, הדירה הנדונה בנויה במפלס רחוב דב יוסף.

ג. בתאריך 12.01.2017 פורסמה למתן תוקף תכנית 101-0209593 (להלן: ״התכנית הפוגעת״), שמטרתה התוויה, סלילה והקמה של תוואי לרכבת הקלה של העיר ירושלים, ה״קו הירוק״, כחלק מרשת קווי מתע״ן.

ד. לדירה הנדונה חזית של כ – 10 מ׳ לאורך ציר ״הקו הירוק״.

ה. מעיון במסמכי התכנית עולה כי התוואי המוצע באזור הנכס הנדון, צפוי לכלול 3 נתיבי רכבת קלה, זאת בנוסף לנתיבי התחבורה הקיימים.

ו. עוד עולה כי צפויה הפקעה של חלק מהחלקה בה ממוקם הנכס הנדון, לטובת הרחבת הדרך.

ז. האמור לעיל גרם לפגיעה בנכס הנדון, אשר מביאה לירידת ערך משמעותית בשוויו, הנאמדת על ידי נציגי התובעים בסך של כ – 630,000 ₪.

9.2.2 שומת התובעת מיום 27.11.2018:

א. המתודולוגיה לבחינת ירידת הערך:

(1) הנכס שבנדון מהווה דירת מגורים בבניין רווי.

(2) לאחר שבחן את 3 גישות השומה המקובלות לקביעת שווי נכסי מקרקעין (גישת ההשוואה (״גישת השוק״), גישת ההכנסה (״היוון הכנסות״) וגישת העלות (״השווי הפיזי״), הגיע לכלל דעה כי הגישה הנכונה לבחינת שווי הנכס הנדון הנה גישת ההשוואה, בהתייחס לעסקות מכר שנעשו במקרקעין אחרים, בעלי מאפיינים דומים ככל שניתן.

(3) לצורך בחינת ירידת הערך בעניננו, נבחן שווי הנכס הנדון ״לפני ואחרי״ התכנית הפוגעת, דהיינו שווי המקרקעין ערב אישורה של התכנית הפוגעת (לפני הפקדתה) (״מצב קודם״), אל מול שווי המקרקעין לאחר אישורה של התכנית הפוגעת (״מצב חדש״).

5 פרק זה כולל את העקרונות הגורמים והשיקולים העומדים בבסיס ההכרעה.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

ב. <u>מסד נתונים רלוונטי לבחינת שווי המקרקעין</u>:

(1) תכנית 101-0209593 אושרה למתן תוקף ברשומות ביום 12.01.2017 (המועד הקובע בעניינו), אך הופקדה כבר ביום 26.11.2015, כלומר שכבר ממועד ההפקדה ניתן היה ללמוד על התוואי המוצע, ובכך גם מחירי הנכסים הגובלים בתוואי הושפעו לרעה עוד קודם אישורה של התכנית הפוגעת.

(2) לאור האמור, בכדי לבחון את <u>שווי המצב קודם</u>, יש לנטרל את ירידת ערכם של המקרקעין עקב השפעת הציפיות השליליות שעוררה התכנית עוד בטרם אישורה. לצורך כך יש להביא בחשבון נתוני שווי ממועד מוקדם למועד הפקדתה של התכנית ו/או כזה שאינו מושפע מאישורה של התכנית כלל.

(3) בכדי לבחון את <u>שווי המצב החדש</u> יש להביא בחשבון עסקות השוואה שבוצעו לאחר אישורה של התכנית, תוך נטרול עליית המחירים הכללית שנצפתה במחירי הדירות בעיר ירושלים בכלל ובשכונת פת בפרט.

(4) בדרך זו, לטענת שמאי נבודד את מרכיב הפגיעה בנכס הנדון כתוצאה מאישורה של התכנית.

ג. <u>מהות הפגיעה ומאפייניה</u>:

(1) המקרקעין נשוא חוות הדעת עומדים לטענת שמאי התובעת בתנאים הנזכרים בהוראת ס' 109 א' לחוק התכנון והבניה אותם יש לבחון לצורך בחינת הנזק התכנוני:

- המקרקעין שבנדון כלולים בחלקם בתחום התכנית.
- עפ"י האמור בנסח הרישום שפורט בשומה, התובעת הנה בעלת הזכויות במקרקעין נכון ליום הקובע, יום אישור התכנית הפוגעת, 12.01.2017.
- הפגיעה, כפי שהוצגה וחושבה ע"י שמאי התובעת, עוברת את תחום הסביר שנקבע בס' 200 לחוק התכנון והבניה.

(2) <u>הפגיעה בנכס הנדון באה לידי ביטוי במספר משתנים כדלקמן</u>:

- מעיון במסמכי התכנית עולה כי תוואי הרק"ל באזור הנכס הנדון, צפוי לכלול 3 נתיבי רכבת קלה <u>בנוסף</u> לנתיבי התחבורה הקיימים היום.
- מכאן, בעוד שבמצב הקודם רח' דב יוסף שימש כציר תנועה דליל, בעיקר ל – 3 קווים של חברת התחבורה הציבורית "אגד", במצב החדש צפי התנועה ברק"ל לפי מסמכי התכנית הנו כ – 200 אלף נוסעים ביום, הרבה מעבר לתנועה הקיימת כיום, כאשר לא נרשם במסמכי התכנית כי צופים הפחתה בשימוש בכלי רכב או בתחבורה ציבורית אחרת.
- עוד עולה ממסמכי התכנית כי מול המקרקעין שבנדון עתיד להיבנות מסוף "תחנת נחל רפאים". כאשר אין מדובר בתחנה קטנה "על הדרך" אלא בתחנה פעילה וגדולה.
- הרכבת הקלה פועלת באמצעות מערכת הזנה חשמלית, ולפי הוראות התכנית צפויה להיבנות בתוואי המסילה קונסטרוקציה לטובת הפעלת הרכבת. קונסטרוקציה זו, "עומדת" לי מול החלון של הדירה.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- בחוות דעת מהנדס הוועדה המקומית, אשר צורפה למסמכי התכנית הפוגעת, נרשם כי יש לפעול לצמצום הרעש מתחנות הנוסעים, כלומר מודעים לכך שיש רעש ורק מחפשים את הדרך לצמצם אותו. מכאן שלא ניתן לטעון כי הקמת הרק"ל הנו גורם מפחית רעש.
- בנוסף לכל האמור, מציין כי במסגרת הקמת תוואי הרק"ל בקטע הרלוונטי, צפויה הפקעה בשטח של כ - 183 מ"ר מהחלקה ע"ג בנוי הנכס הנדון, לטובת הרחבת ציר הדרך.
- המרחק הנותר בין הדירה הנדונה לבין רחוב דב יוסף הנו של מטרים בודדים בלבד מלכתחילה, עוד בטרם ההפקעה הצפויה במסגרת התכנית הפוגעת כאמור, מכאן שההפקעה תקרב עוד יותר את הדרך לדירה הנדונה.

(3) לאור כל האמור הגיע שמאי התובעת לכלל דעה כי במקרה דנן קיימת פגיעה במקרקעין שבנדון, אשר באה לידי ביטוי בשלושה ראשי נזק כדלקמן:

- הגברת הרעש.
- הגדלת זיהום אוויר.
- פגיעה בפרטיות.

(4) לסיכום טוען כי אישורה של התכנית ויישומה משפיעים על שווי המקרקעין הנידונים בצורה ניכרת, הן כתוצאה מהצורך בהרחבת הרחוב / דרך, הן בהסבתו של עורק התנועה לעורק תחבורה ראשי אשר ישמש כמערך היסעים המוני, בין אם באמצעות רכבת הקלה ובין אם באמצעות תחבורה ציבורית מזהמת, והן ע"י פגיעה בפרטיות כתוצאה מהתקרבות הדרך לחלון הדירה.

ד. <u>נתונים לאומדן השווי ושיעור הפגיעה במקרקעין</u>:

(1) ערכאות משפטיות ושומות מכריעות:

- נושא הפגיעה התכנונית של מפגעי רעש, זיהום אוויר ופרטיות, הנוצרת כתוצאה מהרחבתה של דרך, נדון פעמים רבות בערכאות משפטיות ושומות מכריעות.
- <u>בעניין זה מפנה שמאי התובעת ל -</u> :

- <u>ע"א 1188/92</u> (מיום 10.04.1995), הועדה המקומית לתכנון ובניה ירושלים נ' ברעלי. במקרה זה קבע בית המשפט המחוזי ירידת ערך בשיעור של 40% כתוצאה מרעש שמקורו בעורק ראשי סואן. בית המשפט העליון קבע כי מן הראוי היה שבית המשפט המחוזי יברר את שיעור הפגיעה בדירה, תחת שני ראשים: הראשון, פיצויים על העלות של נקיטת אמצעים להקטנת הרעש (מיזוג אוויר או אמצעים סבירים אחרים), השני, פיצויים בגין הפגיעה, קרי ירידת הערך בשווי הדירה, כתוצאה ממטרד הרעש.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- תא (ים) 2345/00 (מיום 13.08.03), דוויק נ' ועדה מקומית לתכנון ובנייה ירושלים.
במקרה זה קבע בית המשפט המחוזי ירידת ערך של 9% ורשם: *"כתוצאה מהפקעת המרפסת והחצר, הפכה הדירה לדירה הנמצאת על קו הכביש ממש והיא סובלת ממטרדים של רעש, הצצה, עשן, אבק, ולכלוך מהכביש"*. שלא בדומה לענייננו, המדובר היה בהרחבת רח' בצלאל, אשר אומנם הורחב, אך יחד עם זאת נפח התנועה ברחוב נותר ללא שינוי.

- ע"א 9682/06 (מיום 06.02.2008), עיריית ירושלים ואח' נ' אסתר דרעי ואח'.
במקרה זה אימץ בית המשפט המחוזי את פסיקת בית המשפט השלום, וקבע ירידת ערך בשיעור של 37% בשל טרדות הרעש והלכלוך, מהם סבלו התובעים בעת סלילת כביש מס' 1.

- שומה מכריעה - השמאי תמיר שדה בגו"ח 6625/1103, רח' בני אפרים, ת"א -יפו.
בשומתו המכריעה קבע השמאי שדה כי קיים פער של 45% בין נכס הפונה לכיוון רח' משה סנה, המהווה ציר תנועה ראשי וסואן, לבין נכסים הפונים לרחובות הפנימיים של השכונה.

(2) **מחקרים רלוונטיים:**

- לצד הפסיקה וההכרעות בנושא, נערכו במהלך השנים מחקרים המראים כי קיימת השפעה של כבישים על מחירי נכסים סמוכים, בשל מפגעי רעש, זיהום אוויר ופרטיות.
- בעניין זה מפנה שמאי התובעת ל -:
  - מחקר רלוונטי - אגף שומת מקרקעין – משרד המשפטים:

במהלך שנת 2002 נערך ע"י מחלקת המחקר של אגף שומת מקרקעין מחקר בנוגע ל – "השפעת הכבישים על שווין של דירות מגורים: כיוונים והשלכות".
מסקנות המחקר קבעו כי עלייה של דציבל אחד ברעש, הנגרמת כתוצאה מתנועה בכבישים, מקטינה את ערך הדירות בבנייה רוויה בכ – 0.95% בממוצע, כאשר ירידת הערך נעה בטווח של 0.11% ל – 1.79%.

אומנם במקרה דנן לא נערכה מדידה של הרעש במצב קודם אל מול הרעש הצפוי במצב חדש, אולם על פי התכנון הצפוי, הציר עתיד להגדיל את נפח התנועה באופן קיצוני עד כדי 200,000 נוסעים ביום, ומכאן כי גם הרעש יגדל בהתאם.
לעניין זה מפנה לפסק דין עמנ 442/04, הועדה המקומית לתכנון ולבניה חיפה נ' דוד ויצחק רחל ואח', בו נקבע כי די בעצם קיומו ו/או הקמתו של כביש בסמוך לדירות המשיבים כדי להוות את הראיה לכאורה הדרושה כדי שיתמנה שמאי אשר יחווה דעתו אם ועד כמה יש בכביש פגיעה בערך הדירות.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- מחקר רלוונטי - אגף שומת מקרקעין – משרד המשפטים:

מחלקת המחקר של אגף שומת מקרקעין ערכה מחקר בנוגע ל – "השפעות נוף על שווין של דירות מגורים: בדיקה אמפירית של השפעת סוגי נופים שונים באחת עשרה ערים בארץ". במסגרת המחקר ניתנה התייחסות להשפעה של מטרדי כביש (רעש וזיהום אוויר) על שווי דירות מגורים. מסקנות המחקר קבעו כי דירות אשר אינן חשופות לכביש סואן יקרות בכ – 8.4% בממוצע, בהשוואה לדירות מגורים המושפעות ממטרדי הכביש.

(3) **מבחן השוק – ניתוח עסקות השוואה:**

- לצורך קבלת אינדיקציה למקדם ההפרעה כתוצאה מקרבה לכביש ולרצועת המתע"נ, נבחנו עסקות השוואה ונתוני היצע של דירות מגורים בבנייה רווייה, חלקן ממוקמות על ציר הרק"ל, וחלקן שלא על ציר הרק"ל.
- לטענת שמאי המשיבה המסקנה המתקבלת מהבחינה כאמור הנה לשיעור מקדם ההפרעה הממוצע. על כן לאחר מכן, <u>בנוסף</u>, יש להתייחס באופן פרטני למאפייני הדירה אותה רוצים לבחון, כגון קומה, נוף, מיקום בבניין וכו', זאת בכדי לקבוע את מקדם ההפרעה הרלוונטי לנכס הנדון.
- ניתוח עסקות מכר של דירות מגורים <u>שאינן סמוכות</u> ל"קו הירוק", אשר נערכו לפני הפקדתה של התכנית הפוגעת, אל מול עסקות מכר שנערכו לאחר אישורה של התכנית הפוגעת, מצביע על עליית שווי ממוצעת בדירות מגורים בשכונה, בשיעור של 27.5%.
- ניתוח דומה, אשר נערך לעסקות מכר שנערכו באותה תקופת זמן, בדירות מגורים הממוקמות "על" ו/או בסמוך ל"קו הירוק", מצביע על כך כי לא חלה עליית שווי בדירות אלה כמעט כלל.
- דהיינו, הפגיעה במקרקעין בדירות הגובלות בציר ה"קו הירוק" של הרק"ל, באה לידי ביטוי בכך שלא חלה בנכסים אלה עליית המחירים שחלה בנכסים שאינם גובלים בציר הרק"ל, **כלומר ירידת ערך של 27.5% בממוצע.**
- ירידת הערך המשתקפת מניתוח עסקות ההשוואה הנה ממוצעת ומגלמת את הקרבה לציר הרק"ל, טרם מתן התייחסות למאפייניו הייחודיים של הנכס.

(4) בהתייחס למאפייני הנכס הנדון, בין היתר מיקומו בקומה ראשונה במפלס רח' דב יוסף וקרבתו לתחנת הרכבת, המביאה בין היתר לרעשי האצה, חריקות, ריכוז נוסעים ועוד, הגיע לכלל דעה כי יש להביא בחשבון מקדם הפחתה <u>נוסף</u>, מעבר למקדם ההפחתה הממוצע שהתקבל כאמור, **בשיעור של 20%.**

(5) סה"כ שיעור ירידת הערך המצטבר הנו בשיעור **של כ – 37%,** המבטא ירידה בשווי הדירה הנדונה בערך מוחלט של כ – 630,000 ₪ (1,695,000 ₪ במצב קודם אל מול 1,064,000 ₪ במצב חדש).

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

(6) שמאי התובעת מבקש להדגיש כי מדובר במקרה ייחודי שיש לתת עליו את הדעת, של דירה הממוקמת גם במפלס הרחוב, גם על ציר הרק"ל, וגם ממול לתחנה גדולה, כאשר לאור ייחודיות המקרה דנן, הוא אינו משליך על מקרים אחרים.

ה. **התייחסות שמאי התובעת לשומת המשיבה:**

(1) שמאי המשיבה טוען כי גם שמאי התובעת סבור כי קירבת הנכסים לתכנית הרק"ל מעלה את ערך הדירות. לעניין זה שמאי התובעת שב ומבהיר כי עליית מחירי הדירות הנה בנכסים שאינם גובלים בציר הרק"ל. כאשר בנוגע לנכסים סמוכים ו/או גובלים בציר הרק"ל, הנתונים שהוצגו בחוות דעת התובעת, מצביעים על מסקנה הפוכה של ירידת שווי.

(2) <u>לעניין המתודולוגיה לבחינת הפגיעה במבחן השוק</u>:

- בחוות דעת התובעת נערכה בדיקה אובייקטיבית של עסקות מכר הממוקמות רחוק מציר הרק"ל, ומחירן אינו מושפע מאישורה של התכנית.
- לצורך בחינת שווי מצב קודם הובאו בחשבון עסקות מכר שנערכו טרם הפקדתה של התכנית, ולצורך בחינת המצב החדש לאחר אישורה של התכנית, ובכך "זיקק" את רכיב עליית המחירים בלבד, לצורך בחינת הפגיעה בנכס הנדון.
- מנגד, נלקחו בחשבון עסקות מכר הממוקמות <u>"על"</u> ציר הרק"ל (דוגמת הנכס שבנדון), טרם הפקדת התכנית (מצב קודם), ולאחר אישורה של התכנית (מצב חדש). המסקנה המתקבלת מניתוח העסקות היא שבנכסים הממוקמים "על" ציר הרק"ל לא היתה עליית שווי. נתון בלתי סביר ביחס לעלייה בשוק המקרקעין ברחבי המדינה כולה.
- למיטב בדיקתו, הגורם היחיד שיכול להשפיע על אי עליית השווי בנכסי המגורים על ציר הרק"ל, הוא אישורה של התכנית הפוגעת בענייננו.

(3) <u>עסקות השוואה רלוונטיות</u>:

- לטענת שמאי המשיבה, חוות דעת התובעים חסרה נתוני השוואה נוספים, אותם היה אמור שמאי התובעת להביא בחשבון.
- לטענתו 2 מהעסקות שהוצגו בשומת המשיבה, הנם <u>לאחר</u> הפקדת התכנית, ולכן אינן רלוונטיות.
- העסקה הנוספת שהוצגה (מיום 04.05.2015), מחזקת ואף מעלה את שווי המצב הקודם בענייננו, ובכך מחזקת את טענות נציגי התובעת.
- לעניין נתוני ההשוואה שהוצגו בשומת המשיבה טוען כי:
  - המדובר בבליל עסקות ללא כל הבחנה בנוגע לקרבה לציר רק"ל ו/או לתחנת הרכבת, ללא התייחסות למועד ביצוע העסקות (לפני/אחרי הפקדת התכנית), למרכיב שוליות וכיוצא באלה.
  - על כן יש לאמץ את העסקות שהוצגו בשומת התובעת, בה הוצגו עסקות השוואה רלוונטיות, ולא מתוך רצון להסתיר עסקות מכר אשר אינן תומכות בטענת התובעים, כפי שטען שמאי הנתבעת.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

(4) ראשי הנזק:

- שמאי המשיבה טוען כי ראשי הנזק, בהם גם פגיעה בפרטיות, מגולמים בעסקות ההשוואה שהובאו בחשבון, מכאן כי לא ניתן להביא בחשבון הפחתה נוספת, כפי שניתנה בשומת התובעת (בשיעור של 20%).
- טענת שמאי המשיבה נכונה למקרים בהם הנכס ממוקם מול ציר רק"ל רגיל, אך אינה מתאימה למקרה דנן, בו קיימת פגיעה ייחודית בנכס הנדון, הנובעת מכך כי ממול הנכס הנדון, על שטח הדרך (לא על שטח השב"צ הממוקם בסמוך), צפוי להיבנות מסוף נוסעים גדול.
- שב ומדגיש כי טרם אישורה של התכנית הפוגעת, מדובר בציר תנועה דליל שכולל מספר קווי תחבורה ציבורית קטן מאוד, לעומת צפי של כ – 200 אלף נוסעים בתחבורה הציבורית במצב החדש (מעבר לתנועת כלי רכב פרטי שתישאר ללא שינוי).
- מעבר לאמור מפנה לתסקיר סביבה שמהווה חלק ממסמכי התכנית הפוגעת, בו נרשם (בעמוד 422) כי תחנת נחל רפאים מהווה תחנה משותפת גם לקו הכחול העתידי. כלומר תנועת הנוסעים צפויה לגדול גם מעבר ל - 200 אלף נוסעים.
- מכאן כי אין מדובר בתחנה משנית על ציר הדרך, אלא בתחנה גדולה ומשמעותית אשר תהווה מטרד משמעותי לנכס הנדון.
- לאור האמור בתחשיב חוות הדעת נערכה הפרדה בין עסקות המכר שהובאו בחשבון, המגלמות את הקרבה הכללית לציר הרק"ל, ובנוסף ניתנה הפחתה ייחודית לנכס שבנדון בגין הקרבה לתחנת הרכבת (חריקות, האצה, ריכוז של נוסעים וכו').
- לעניין הרעש הצפוי מפעילותה של הרק"ל, הפנה שמאי המשיבה למחקר / מדידות שנערכו במסגרת אישורה של התכנית בנוגע לנכסים דומים, לפיהם נמצא כי אישורה של תכנית ה"קו הירוק", צפוי להפחית את הרעש הקיים ולא להעלות אותו. לטענת שמאי התובעת, המידע שהוצג ע"י שמאי המשיבה אינו רלוונטי לענייננו שכן:

- **רחוב בר יוחאי 4** – הנכס ממוקם צפון מזרחית למסוף נחל רפאים, במרחק אווירי של כ - 200 מ'. אין כל קשר בין הציר בו ממוקם הנכס הנדון, לבין מדידת הרעש שנערכה במיקום זה.
- **רחוב הצבעוני 1** – הנכס ממוקם באזור מרוחק מהנכס הנדון בכ – 2.5 ק"מ, כאשר מפלס הכביש במיקום זה הנו בין 6 מ' ל -8 מ' מתחת לקומת הקרקע של הבניין, וכן קיים מרחק גדול יותר בין מבנה המגורים לציר הרק"ל.
- מכאן כי אין כל קורלציה בין הממצאים שהוצגו לעניין גובה הרעש בשומת המשיבה, לבין מצב הדברים בנכס הנדון.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- <u>זהות התובעים</u>:

- המדובר במשפחה ללא אמצעים כלכליים, שאין באפשרותה לבחון את אמיתות הטענות בדבר הרעש הצפוי, קל וחומר במצב בו אנו נדרשים לצפות פני עתיד ולבחון את הנושא ביחס לעתיד לבוא (שכן במועד הקובע הרכבת אינה קיימת).
- אין לזקוף את היעדר היכולת הכלכלית כנגד זכותה של המשפחה.
- לאור האמור, הבחינה הטובה ביותר הנה באמצעות עסקות השוואה, המשקפות נאמנה את הפגיעה בנכס הנדון.

(5) <u>השפעת שינוי יעוד חלק מהחלקה לטובת דרך</u>:

- מעבר להפקעה עצמה בשטח של כ – 185 מ״ר לטובת דרך, אנו מדברים על התקרבות של הדרך לנכס הנדון.
- בפועל הנוסעים צפויים לעבור מול החלון של הנכס שבנדון.

ו. **התייחסות כללית, עו״ד התובעת, מר חננאל ברהום:**

(1) <u>לעניין תנועת כלי רכב ותחבורה ציבורית בסביבת הנכס</u>:

- נכון להיום ציבור הנוסעים בכלי רכב פרטי עושה שימוש בדרכים פנימיות קטנות כדי להימנע מתנועה בציר התנועה הצמוד למקרקעין שבנדון.
- לאחר הסדרת ציר הרק״ל וצירי התנועה הנוספים, כל התנועה מהדרכים הפנימיות תתנקז לדרך הראשית, שעוברת ״על״ הנכס הנדון.
- התנועה הצפויה הנה בנוסף, ולא האחת על חשבון השנייה, כאשר היא עוברת סמוך ובתוך החלקה שלנו (לאחר הפקעת חלק מהחלקה לטובת הרחבת הדרך).

(2) <u>לעניין תביעות ירידת ערך לפי סעיף 197</u>:

- כאשר פונים אלי להגשת תביעות ירידות ערך אני כמעט ולא לוקח את התיקים, שכן ככלל הפסיקה מחמירה עם התובעים, בין היתר לצורך עידוד ההתפתחות העירונית.
- יחד עם זאת במקרה דנן מדובר במקרה ייחודי, בו יש להגן על אותו אזרח מוחלש.
- אם הפסיקה החמירה עם תובעים, אזי במקרה דנן יש לנהוג בדרך הפוכה, שכן אין זה סביר שהקרבה, כולל ההפקעה של חלק מהחלקה, אינה פוגעת במקרקעין שבנדון.
- ייתכן וקיימת מחלוקת על גובה הפגיעה, אך אין זה סביר כי לא קיימת פגיעה כלל.
- ההתפתחות של הרכבת היא טובה ומועילה לטובת הכלל, אך יש לבחון את אותם מקרים שנפגעים בשוליים ולפצות אותם בצורה הוגנת, ולא לטעון ״אוטומטית״ כפי שנוהגת הוועדה המקומית, כי אין פגיעה ואף קיימת השבחה.
- מציין כי הפקעת חלק מהחלקה וההתקרבות הייחודית לנכס שבנדון, מורידה מסדר היום אפשרות של פינוי בינוי בחלקה הנדונה ואף את אישורה של תכנית נקודתית בתחומה.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

(3) <u>החלטת ועדת ערר בעניין אליעד נדל"ן נ' ועדה מקומית לתכנון ובניה ירושלים (8119/18)</u>:

- בהחלטת ועדת ערר נקבע כי את ההשבחה, ככל וקיימת כתוצאה מאישורה של תכנית הרק"ל, לא ניתן ליחס לוועדה המקומית, לא בהיטלי השבחה ולא במקרה של תביעת ירידת ערך, הנדון בעניינו, באמצעות קיזוז.
- ההשבחה בגין אישור הרק"ל, צריכה להיות מנוטרלת בעת בחינת הפגיעה במקרקעין שבנדון.
- יש להתייחס אך ורק לפגיעה במבחן השכל הישר ועל בסיס עסקות השוואה ישירות.
- מחקרים מוכיחים כי המובהקות של ההשבחה הנובעת מציר הרק"ל, באה לידי ביטוי בכל אותם מבנים הממוקמים בקו השני והשלישי. עוד נמצא כי במבני מגורים הממוקמים בקו הראשון לציר הרק"ל, אין השבחה כלל.

(4) <u>זהות התובעים</u>:

- מחזק את שנאמר על ידי שמאי התובעת בעניין זה.
- לדוגמה מפנה לכך שמהחפירות שנעשו נשבר החלון בדירת התובעת. דרישה לפיצוי בגין הנזק שנגרם נענתה בשלילה על ידי החברה במבצעת, בטענה כי אין קשר בין הפגיעה לבין החפירות שבוצעו במקום.
- בכל אופן, ככל שגישת ההשוואה קובעת כי קיימת פגיעה, יש לעשות צדק ולהביאה בחשבון.

9.2.3 **<u>תחשיב ירידת ערך (שמאי התובעת)</u>:**

מצב קודם			
מהות	**שטח במ"ר**	**מקדם אקווי'**	**סה"כ שטח אקווי' במ"ר**
שטח הדירה	83.5	1	83.5
שווי למ"ר בנוי			₪ 15,922
בתוספת עליית שווי ממוצעת שחלה בשכונה			27.5%
שווי מצב קודם			**₪ 1,695,096**
מצב חדש			
מהות	**שטח במ"ר**	**מקדם אקווי'**	**סה"כ שטח אקווי' במ"ר**
שטח הדירה	83.5	1	83.5
שווי למ"ר בנוי			₪ 15,922
פגיעה בפרטיות בגין הקמת תחנת רכבת בצמוד למקרקעין			0.8 (20%)
שווי מצב קודם			**₪ 1,063,590**
חישוב הפגיעה / ירידת הערך			
שווי מצב קודם			₪ 1,695,096
שווי מצב חדש			₪ 1,063,590
פגיעה / ירידת הערך			**₪ 631,506**

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

9.3 **<u>עמדת נציגי המשיבה</u>:**

9.2.1. **<u>רקע כללי</u>:**

א. מדובר בדירת מגורים בשטח רשום של 83.5 מ״ר, הממוקמת בקומה ראשונה בבניין מגורים רווי בן 3 קומות מעל קומת קרקע, רח׳ אריה בעהם 3, שכונת פת ירושלים.

ב. השכונה ממוקמת בחלק הדרום מערבי של העיר ירושלים, והיא הוקמה לקראת סוף שנות ה – 70, ובסביבתה נתיבי תחבורה ראשיים, ותחנת הרכבת ״מלחה״.

ג. רחוב דב יוסף, גובל בחלק המערבי של החלקה (טרם אישור התכנית הפוגעת בעניינו), ומשמש כדרך אורכית (מכיוון צפון לדרום), הכוללת 3 נתיבי נסיעה לכל כיוון, עם שטח הפרדה ירוק בין הנתיבים.

ד. הדירה הנדונה פונה לכיוון צפון מערב ודרום מערב, בחזיתית הרלוונטיות הפונות לשד׳ דב יוסף.

ה. ממערב לרחוב דב יוסף (בחלק הרלוונטי לענייננו), קיים שטח שברובו פנוי, ביעוד בנייני ציבור עליו ניתן להקים, בית ספר ו/או להרחיב בית הספר הקיים, מתנ״ס, מגרשי ספורט וכיוצא באלה. בפועל חלקו משמש עובר למועד הקובע כחניה פתוחה.

ו. בתאריך 12.01.2017 פורסמה למתן תוקף תכנית 101-0209593 (להלן: ״התכנית הפוגעת״), שמטרתה התוויה, סלילה והקמה של תוואי לרכבת הקלה של העיר ירושלים, ה״קו הירוק״, כחלק מרשת קווי מתע״נ, הנבנית באזורים שונים של העיר ירושלים.

ז. מעיון במסמכי התכנית עולה כי התוואי המוצע באזור הנכס הנדון, צפוי לכלול 3 נתיבי רכבת קלה, זאת בנוסף לנתיבי התחבורה הקיימים.

ח. עוד עולה כי צפויה הפקעה של חלק מהחלקה בה ממוקם הנכס הנדון, לטובת הרחבת הדרך.

ט. לטענת שמאי המשיבה, בעת הקמת רק״ל באזור מסוים יש גורמים משביחים ויש גורמים פוגעים.

י. על חוות הדעת לשקלל את כל הגורמים, הן אלה המשביחים את המקרקעין והן את אלה הפוגעים בהם. ככל שנותרת השבחה אזי אין מקום לקבוע פיצויי ירידת ערך כלל, וככל ובשקלול כל המשתנים מתקבלת פגיעה במקרקעין, אזי יש לדון בגובה הפגיעה.

יא. בכל אופן לא ניתן להתעלם מכל אותם גורמים משביחים המצויים בתכנית, ולדון רק במשתנים הפוגעים, כפי שנהג שמאי התובעת בענייננו.

יב. בהתייחס לאמור, מצא כי במקרה דנן, ההשבחה הנובעת מאישורה של תכנית הרק״ל עולה על הפגיעה, ככל שקיימת, ומכאן כי במקרה דנן, אין מקום לקבוע פיצויי ירידת ערך כלל.

9.3.1 **<u>שומת המשיבה מיום 06.12.2020</u>:**

א. **המתודולוגיה לבחינת ירידת הערך:**

(1) הנכס שבנדון מהווה דירת מגורים בבניין רווי.

(2) הגישה הנכונה לבחינת שווי הנכס הנדון הנה גישת ההשוואה, בהתייחס לעסקות מכר שנעשו במקרקעין אחרים, בעלי מאפיינם דומים ככל שניתן.

(3) לצורך בחינת ירידת הערך בענייננו, נבחן שווי הנכס הנדון ״לפני ואחרי״ התכנית הפוגעת, דהיינו שווי המקרקעין ערב אישורה של התכנית הפוגעת (״מצב קודם״), אל מול שווי המקרקעין לאחר אישורה של התכנית הפוגעת (״מצב חדש״).

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

ב. **מהות הפגיעה ומאפייניה:**

(1) כאמור בעת הקמת ציר רק"ל באזור מסוים יש גורמים משביחים ויש גורמים פוגעים, אותם יש לבחון גם בעניינו.

(2) <u>המשתנים המשביחים אותם יש לבחון במקרה דנן קשורים בעיקר ל -</u>:

- שיפור הנגישות.
- צמצום היקפי התנועה לאור תוספת רק"ל, כאמצעי חלופי לתנועת כלי רכב ואוטובוסים.
- הקטנת מטרדי הרעש בסביבה, בהתאם לבדיקת רעשים שנערכה בתוואי ה"קו הירוק".

(3) <u>המשתנים הפוגעים אותם יש לבחון במקרה דנן קשורים בעיקר ל -</u>:

- פגיעה בפרטיות.
- הגדלת מטרדי הרעש בסביבת הנכס.
- הפקעה של חלק מהחלקה לטובת הרחבת דרך (כ – 183 מ"ר במקרה דנן).

(4) <u>פגיעה בפרטיות – המקרה דנן</u>:

- לטענת שמאי המשיבה במקרה דנן קיים שיפור במרכיב הפרטיות, ומכאן כי אין מקום להביא בחשבון הפחתה בגין רכיב זה כלל, והפחתה בשיעור של 20%, כפי שהובאה בחשבון בשומת התובעים בפרט.
- תחילה מציין כי ירידת ערך, ככל וקיימת בגין פגיעה בפרטיות, מגולמת בנתוני ההשוואה שהובאו בחשבון, שכן מסקנה הנשענת על נתוני השוואה המגלמים את ראשי הנזק, אין להפחית ממנה בנוסף בגין אותם מרכיבי פגיעה, ככל וקיימים.
- לטענתו, סמיכות לתחנת הרכבת מביאה לתועלת הנובעת משיפור הנגישות, ולא מעצם הנחת המסילה עצמה, לפיכך, אם כבר מבקשים להוסיף או לגרוע מהמסקנה העולה מנתוני ההשוואה ביחס למקרה הספציפי הנדון, יש להוסיף שווי בגין מרכיב הסמיכות לתחנת העצירה ולא להיפך.
- <u>במצב הקודם</u>, עובר לאישורה של התכנית הפוגעת, מאושרת דרך ל – 6 נתיבים, ובנוסף קרקע (ברובה פנויה) שייעודה בנייני ציבור, על גביה בעיקר עתידה להיבנות מסילת הרכבת הקלה במצב החדש.
- לטענת שמאי המשיבה, אין בהנחת מסילת רק"ל ו/או בהקמת תחנת עצירה לרכבת הקלה, ע"ג שטח שייעודו במצב הקודם בנייני ציבור, כדי להעלות או להוריד את שווי המקרקעין שבנדון.
- במצב הקודם התאפשרה הקמת כל מבנה ציבורי אחר כגון בית ספר נוסף, מתנ"ס, תחנת עצירה של אוטובוס ועוד.
- מכאן כי אישורה של תכנית הרק"ל תצמצם או לכל הפחות לא תעלה את התנועה, וכן תמנע הקמת בנייני ציבור בשטח נרחב, הממוקם ממול הנכס הנדון.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- חשוב לזכור כי במקרה דנן במצב הקודם, אין מדובר בשטח פסטורלי הנהנה ממרכיב פרטיות ייחודי אלא להיפך. שטח הדירה פונה חזיתית לכיוון שדרות דב יוסף, עוד קודם לאישורה של תכנית הרק"ל.
- לאור האמור במקרה דנן נשוא חוות הדעת אינו סופג "פגיעה בפרטיות" בעקבות אישור התכנית. אדרבא, קיים פוטנציאל להפחתת נפח האוטובוסים עם הפעלתה של הרק"ל.
- מכאן כי לעניין פגיעה בפרטיות, יש לדחות את טענת נציגי התובעת.

(5) <u>מטרדי רעש – המקרה דנן</u>:

- תחילה מציין כי טענות התובעים נטענו בעלמא, ללא כל ביסוס או מחקר שנעשה בנושא ע"י גורם אובייקטיבי מוסמך.
- לעומת זאת, בשומת המשיבה הוצגו מחקרים שנערכו בסביבת הנכס הנדון, כחלק ממסמכי התכנית הנידונה בעניינו, המצבעים על הקטנת מטרד הרעש כתוצאה מאישורה של הרק"ל, ולא על הגדלתו.
- כך נקבע לדוגמה (בנספח התחבורה של התכנית הפוגעת), בקשר לבחינה שנערכה ברחוב הצבעוני 1 וברחוב בר יוחאי 4, הסמוכים לנכס הנדון.
- ממצאי הבדיקה הצביעו על הקטנת הרעש מציר הדרך כתוצאה מהקמת הרק"ל, אשר תביא גם לעלייה בשווי המקרקעין שבנדון.
- ממצאי המחקר רלוונטיים לנכס שבנדון, וניתן להתבסס עליהם, שכן אם במיקום בו נערך המחקר מתקבלת ירידה במטרדי הרעש, אזי קל וחומר המצב דומה ואף טוב יותר במיקום בו מצוי הנכס הנדון.
- בכל מקרה אילו רצו התובעים לסתור את ממצאי המחקר שהוצג על ידי הוועדה המקומית, מתוך מסמכי התכנית הפוגעת, היה עליהם לתמוך זאת בחוות דעת מומחה מטעמם.

(6) <u>השפעת שינוי יעוד חלק מהחלקה לטובת דרך</u>:

- במסגרת אישורה של התכנית הפוגעת, שטח של כ – 183 מ"ר, המשמש במצב הקודם כחצר משותפת של מבנה המגורים, שינה את ייעודו במצב החדש ל"דרך" מוצעת.
- לאור העובדה כי שטח החצר אינו מוצמד לדירת הגן ו/או לכל יחידת משנה אחרת בבניין, לנכס הנדון חלק יחסי של 1/16 בשטח זה, המהווים כ – 11.43 מ"ר מסך השטח אשר יועד להפקעה לטובת דרך. נתון זה הובא בחשבון בבחינת שווי המצב הקודם אל מול שווי המצב החדש בשומתו.
- עוד מציין לעניין טענת שמאי התובעת לכך שההתקרבות, ככל וקיימת כתוצאה מההפקעה הצפויה, מביאה לפגיעה ייחודית בנכס הנדון, כי היה על נציגי התובעת להוכיח זאת על ידי מומחים ולא לטעון זאת בעלמא, ללא כל ביסוס.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

(7) <u>ערכי שווי ועסקות השוואה רלוונטיות</u>:

- בחוות דעת הנתבעת הוצג מסד נתונים רלוונטי (ללא "ניפוי" עסקות השוואה), המצביע על עליות מחירים גם בדירות מגורים הממוקמות "על" ציר הרק"ל.
- לטענת שמאי המשיבה, בשומת התובעת נטען כי המחירים לא עלו כפי שעלו במקומות אחרים.
- ראשית חולקים על הממצא אליו הגיעו נציגי התובעת.
- שנית, גם אם נקבל לכאורה את טענת נציגי התובעת, אזי אין ירידת ערך אלא השבחה נמוכה יותר.
- אם שווי הנכס לא ירד או עלה פחות, אין מדובר בירידת ערך כלל.

ג. **התייחסות שמאי המשיבה <u>לשומת</u> התובעת:**

(1) לטענת שמאי <u>התובעת</u> הדירה נפגעה משלושה ראשי נזק:

- ערך המקרקעין לא עלה כפי שעלו שאר מבני המגורים של האזור.
- נוצרה פגיעה בפרטיות עקב הקמת תחנת רכבת בצמוד למקרקעין.
- נוצרה פגיעה בגין הגדלת מטרדי הרעש בסביבת הנכס.

(2) ראשית טוען שמאי המשיבה כי שמאי התובעת לא הוכיח ירידת ערך. אדרבא הוא טוען כי אין ירידת ערך וכל תביעתו מבוססת על הטענה כי ערך המקרקעין לא עלה כמו בחלקות אחרות המרוחקות מהכביש. מכאן שכבר כאן ניתן לדחות את התביעה לירידת ערך.

(3) יחד עם זאת, ולחילופי חילופין, התייחס שמאי המשיבה לטענות התובעים גם לגופו של עניין.

(4) <u>לעניין העלייה בערך המקרקעין</u>:

- שמאי התובעת סקר עסקות השוואה חריגות בלבד במצב התכנוני החדש (לאחר אישור התכנית הפוגעת), ולא את כלל העסקות כפי הנדרש.
- עסקות אלה אינן משקפות את המחיר השכיח ו/או המחיר החציוני, כאשר בדיקה שנערכה על ידו לכלל העסקות הרלוונטיות, מצביעה על עליית שווי גם במבנים הגובלים בתוואי הרכבת הקלה.

(5) <u>לעניין הפגיעה בפרטיות</u>:

- כאמור לעיל, שמאי המשיבה סבור כי לא נוצרה פגיעה בפרטיות במקרה דנן.
- עוד טען כי ככל וקיימת פגיעה כאמור, זו מגולמת במסד הנתונים שהובא בחשבון בקביעת השווי, ואין מקום להפחתה נוספת מעבר לכך.

(6) <u>לעניין מטרדי הרעש</u>:

- כאמור לעיל, שמאי המשיבה סבור כי לא קיימת עלייה במטרדי הרעש מעבר לאלה הקיימים עובר לאישורה של התכנית הפוגעת.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- להיפך, הוא מפנה למחקרים רלוונטיים מהם ניתן ללמוד כי צפויה הקטנה במטרד הרעש כתוצאה מפעילותה של הרק״ל במקרה דנן, וכן לכך כי גם במצב הקודם התאפשרה הקמת בנייני ציבור ממול הנכס הנדון.

(7) <u>החלטת ועדת ערר בעניין אליעד נדל״ן נ׳ ועדה מקומית לתכנון ובניה ירושלים (8119/18)</u>:

- כאמור בעת הקמת רק״ל באזור מסוים יש גורמים משביחים ויש גורמים פוגעים.
- על חוות הדעת לשקלל את כל הגורמים המשביחים והפוגעים. ככל שנותרת השבחה רק אז נכנסת השאלה האם יש לחייב בגין השבחה את הנהנים או שלא. זה בעצם הנושא הנדון בפני ועדת ערר.
- לא מתקבל על הדעת לקחת תכנית משביחה ולהתעלם מכל הגורמים המשביחים, ולדון רק בגורמים הפוגעים.
- כלומר שהדרך הנכונה הנה לשקלל את כלל הגורמים של התכנית, המשביחים והפוגעים, ככל ונותרת השבחה לשקול אם לחייב או לא, אך אין לדון בגורמים הפוגעים בלבד, כפי שמבקשים נציגי התובעים בעניינו.

ד. **לסיכום:**

(1) לא ניתן להניח כי עצם אישורה של תכנית להנחת תוואי רכבת קלה, גורמת לירידת ערך באופן ״אוטומטי״, כפי שטוענים נציגי התובעת. יש לבחון כל מקרה לגופו.

(2) במקרה דנן, לאחר בחינת המשתנים הרלוונטיים לנכס הנדון, נמצא כי אין כל ירידת ערך במקרקעין שבנדון, ואף קיימת עליה בשווי הנכס הנדון.

9.3.2 **<u>תחשיב ירידת ערך (שמאי המשיבה)</u>:**

מצב קודם			
מהות	**שטח במ"ר**	**מקדם אקווי'**	**סה"כ שטח אקווי'**
שטח הדירה	83.5	1	83.5
חלק יחסי החצר המשותפת	11.44	0.2	2.28
סה"כ שטח אקווי'			85.78
שווי למ"ר בנוי			₪ 16,657
שווי מצב קודם			**₪ 1,428,971**
מצב חדש			
מהות	**שטח במ"ר**	**מקדם אקווי'**	**סה"כ שטח אקווי'**
שטח הדירה	83.5	1	83.5
חלק יחסי החצר המשותפת	11.44	0.1	1.14
סה"כ שטח אקווי'			84.64
שווי למ"ר בנוי			₪ 18,093
שווי מצב חדש			**₪ 1,531,464**

לאור האמור לעיל, ולאחר בחינת מכלול המשתנים, המשביחים והפוגעים, מצא כי לא קיימת ירידת ערך במקרקעין שבנדון, כתוצאה מאישורה של תכנית 101-0209593.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

9.4 **<u>הכרעתי</u>:**

9.4.1 <u>רקע כללי - העקרונות לבחינת ירידת הערך בעניינו</u>:

א. בהליך הנדון מוניתי כשמאי מכריע, בכדי שאבחן קיומה/אי קיומה של ירידת ערך המקרקעין הנדונים, כתוצאה מאישורה של תכנית 101-0209593 (להלן: "התכנית הפוגעת").

ב. תכנית 101-0209593, אושרה למתן תוקף ביום 12.01.2017, ומטרתה התוויה, סלילה והקמה של תוואי לרכבת קלה בירושלים – ה"קו הירוק" – כחלק מרשת קווי מתע"ן (מערכת תחבורה עתירת נוסעים), שבסופו של תהליך התכנון והביצוע, תשלים את רשת קווי הרכבת הקלה בירושלים וסביבתה.

ג. תחילתו של ה"קו הירוק" בדרום העיר בשכונת גילה ובקצהו הצפוני הוא מגיע לשכונת הגבעה הצרפתית ולקמפוס האוניברסיטה העברית הר הצופים.

ד. המקרקעין שבנדון מהווים דירת מגורים הממוקמת בקומה ראשונה של מבנה מגורים רווי, הפונה הן לחזית רחוב אריה בעהם והן לחזית שדרות דב יוסף, בקטע שבין הצומת עם רחוב בנבנישתי, עד הצומת עם רחוב פת. במדידה גראפית שנערכה ע"י החי"מ מתכנית היתר הבניה נמצא כי שטחה של הדירה הנדונה הנו כ – 130 מ"ר (ברוטו לרישוי לאחר הרחבת בנייה שבוצעה בעבר[6]).

ה. בדרכו עובר ה"קו הירוק" במספר שכונות וצמתים מרכזיים, ובין היתר גם בשדרות דב יוסף, בקטע הרלוונטי אליו פונות חלק מחזיתות הדירה הנדונה, כאשר סמוך לנכס הנדון, עתיד להיבנות מסוף מתע"ן (תחנת עצירה) של הרכבת הקלה, תחנת "נחל רפאים".

ו. עוד עולה ממסמכי התכנית כי חלק מהחלקה בה ממוקם הנכס הנדון, בשטח כולל של כ – 183 מ"ר, סומן במסגרת התכנית הפוגעת להפקעה בחזית שדרות דב יוסף, לטובת הרחבת הדרך.

ז. לאור האמור טוענים נציגי התובעת כי התכנית פגעה בדירה הנדונה והביאה לירידת ערך משמעותית בשוויה, הבאה לידי ביטוי הן בפגיעה ישירה כתוצאה מההפקעה הצפויה, והן בפגיעה עקיפה, כתוצאה מפגיעה של מטרדי רעש וזיהום אוויר, וירידה ברמת הפרטיות.

ח. מנגד טוען שמאי המשיבה כי התכנית הנדונה אינה מהווה תכנית פוגעת, וכי שקלול הגורמים המשביחים בתכנית כנדרש, מביא בפועל לעלייה בשווי הנכס הנדון.

ט. מעיון בנסח הרישום של הנכס הנדון, עולה כי התובעת בעניינו, גב' צלמרו דליה ספיר, הנה בעלת הזכויות במקרקעין ביום תחילתה של התכנית הפוגעת.

י. בהתייחס לסעיפים הרלוונטיים בחוק התכנון והבנייה ולפסיקה בנושא, כפי שיפורטו להלן, מצאתי כי המקרה דנן עומד בתנאים המצטברים לבחינת זכאות לפיצויים מכח ס' 197 לחוק התכנון והבנייה, ככל ויימצא כי שווי הדירה הנדונה נפגע כתוצאה מאישורה של התכנית הפוגעת.

יא. לעניין העקרונות לבחינת פיצויי ירידת ערך מכח ס' 197 לחוק התכנון והבנייה, אפנה לאמור בפס"ד בית משפט העליון בע"א 1188/92 (הועדה המקומית לתכנון ולבנייה ירושלים נ' ברעלי ואח' (אליו הפנה גם שמאי התובעת):

6 בשומות הצדדים הובא בחשבון שטח הדירה הרשום (83 מ"ר) לפני הרחבה.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

(1) <u>לעניין ה"דרכים" לפגיעה במקרקעין נרשם</u>:

" 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. זהו מקרה מובהק של פגיעה במקרקעין על-ידי תכנית. פשיטא שהוראה כזאת בתכנית עשויה להוריד את ערך המקרקעין. לכן ברור כי הוראה מסוג זה נתפסת על-ידי סעיף <u>197</u> לחוק. אכן, נראה כי בדרך כלל התביעות המוגשות לבית המשפט לקבלת פיצויים לפי סעיף זה מתייחסות לפגיעה ישירה על-ידי הוראות התכנית.

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**. במקרה כזה התכנית אינה משנה את הנורמות המשפטיות החלות על המקרקעין הנדונים, אלא את הנורמות המשפטיות החלות על מקרקעין סמוכים, אך כתוצאה מביצוע התכנית ירד ערכם של המקרקעין הנדונים."

(ההדגשות אינן במקור א.ח).

(2) <u>לעניין פגיעה עקיפה במקרקעין נרשם</u>:

" כיוון שסעיף 197 לחוק מקים זכות לפיצויים גם בשל פגיעה עקיפה, מתעוררת השאלה מהו המבחן שלפיו ייקבע אם פגיעה כזאת מזכה בפיצויים, שהרי הפגיעה יכולה להיות עקיפה ביותר. **נראה כי המבחן, לפחות המבחן העיקרי, הוא מבחן סיבתי**. 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."

(ההדגשות אינן במקור א.ח)

(3) <u>לעניין ס' 200 לחוק התכנון והבנייה נרשם</u>[7]:

" סעיף 200 מסייג את הזכות לפיצויים שנקבעה בסעיף 197. ראו את נוסח הסעיף, לעיל פיסקה 6. סעיף זה קובע כי אף אם נפגעו מקרקעין על-ידי תכנית, כאמור בסעיף 197, לא יראו אותם כנפגעים אם נפגעו על-ידי הוראה שבתכנית מסוג ההוראות המפורטות בסעיף 200, "ובלבד שהפגיעה אינה עוברת את תחום הסביר בנסיבות הענין ואין זה מן הצדק לשלם לנפגע פיצויים...". ומה הן ההוראות המפורטות בסעיף 200? הסעיף מפרט 11סוגים של

7 לעניין העקרונות לחושוב פיצויי ירידת ערך בכלל והתייחסות לס' 200 לחוק התכנון והבנייה בפרט, ראו גם החלטת ועדת ערר חיפה, 9033/11-9039-11 ו – 9041/11-9052/11, יעקב גורשטיין ואח' נ' ועדה מקומית לתכנון ובנייה יישובי הברון (השומרון) ואח', מיום 19.08.2021.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

הוראות. **סעיף 200(1) מציין את הסוג הנוגע לעניין שלפנינו, לאמור: "שינוי בתחום אזורים ובתנאי השימוש בקרקע שבהם".** לפי הפסיקה, הוראות אלה, ובמיוחד סעיף 200(1), מכסות את מרבית הפגיעות הנגרמות למקרקעין על-ידי תכניות לסוגיהן. ראו ד"נ 28/79 [10] , בעמ' 569.

.....

על-מנת שהרשות לא תתעלם מחסרונותיה האפשריים של תכנית מיתאר, נקבע בסעיף 197 הכלל שלפיו על הרשות לשאת בפיצוי של בעלי המקרקעין הנפגעים. באופן זה דואג החוק לכך שהרשות תפעיל שיקול-דעת הולם בקביעתה של תכנית מיתאר ותביא בחשבון הן את יתרונותיה של התכנית והן את חסרונותיה, בין מבחינת הכלל ובין מבחינת הפרט.

סעיף 200 מהווה חריג לכלל שבסעיף 197. ביסוד חריג זה **מונח החשש**, כי במקרים מסוימים תהא חובת הפיצוי מחמירה מדיי כלפי הרשות, וזו תבחר שלא להפעיל תכנית מסוימת על-אף העובדה שהתועלת שבה עולה על הנזק, וזאת משום החשש שלא יהא באפשרותה, בשל נסיבות מיוחדות למקרה, לעמוד בנטל הפיצוי. **שיקול נוסף, העומד ביסודו של סעיף 200 הנ"ל,** הוא החשש מריבוי תביעות פיצויים כלפי הרשות, אם תוכר זכות בלתי מסויגת לפיצוי. לפיכך קובע החוק, כי ייתכנו מקרים שבהם לא תחויב הרשות בפיצויים."

במקרה שלפנינו תבע המשיב פיצויים לפי סעיף 197 בשני ראשים: ראשית ,בגין מגבלות תכנוניות, כלומר, איסור הבנייה; **ושנית, בגין מטרד הרעש.** התביעה לפיצויים בגין המגבלות התכנוניות נכשלה: המשיב לא הוכיח שמגבלות אלה פגעו במקרקעין. לכן התביעה בראש זה לא עברה אפילו את השלב של סעיף 197. **לא כך התביעה בראש השני: פיצויים בגין מטרד הרעש. בראש זה הוכיח המשיב כי התכנית פגעה בדירה. לפיכך עברה התביעה אל השלב השני: בדיקת התביעה לפי סעיף 200."**

(ההדגשות אינן במקור א.ח)

(4) <u>לעניין ההתייחסות לגורמים משביחים בתכנית, בגינה תובעים ירידת ערך נרשם</u>:

" **בית המשפט קמא קיזז מסכום הפיצויים המגיעים למשיב בגין מטרד הרעש העולה מכביש מס' 4 את הסכום המוערך של יתרונות שצמחו למשיב מן הכביש.** לדעת בית המשפט קמא, יתרונות אלה מקטינים את הנזק שנגרם למשיב כדי מחצית.

.....

ראשית, ציין בית המשפט קמא, כביש מס' 4 מביא תועלת "לתובע כאחד מכלל תושבי ירושלים, שהרי אילמלא כביש זה היו נוצרים במקומות שונים בעיר ובעיקר בכניסה לעיר פקקי תנועה מכבידים ביותר על התנועה". **אכן זהו יתרון חשוב לכלל התושבים. אך אין זה שיקול להפחתת הפיצויים המגיעים למשיב.** אם הכביש מביא יתרון לכלל התושבים, מן הראוי שגם הנטל הכרוך בסלילת הכביש יתחלק בין כלל התושבים, ואין הצדקה לכך שדווקא המשיב יישא בנטל כבד יותר מן האחרים, באמצעות הירידה בערך דירתו. **לכן אין להקטין את הפיצויים המגיעים לו בשל התועלת שגם הוא, כמו יתר התושבים, מפיק מן הכביש.**

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

שנית, בית המשפט קמא ציין **כי המשיב מפיק תועלת מיוחדת**, להבדיל מן התועלת ליתר תושבי העיר, מקרבת הדירה לכביש מס׳ 4.
אכן, צדק בית המשפט קמא שבירר אם תכנית מס׳ 2860, שפגעה בדירה, גם היטיבה עם הדירה. כדברי השופט מצא בע"א 600/89 [8] , בעמ׳ 410:

...״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״.

מה הם, אם כך, היסודות המצויים בתכנית מס׳ 2860 אשר, לדעת בית המשפט קמא, משביחים את שווי הדירה? הודות לכביש זה, קבע בית המשפט, מתקצרת מאוד דרכו של המשיב למקום עבודתו באוניברסיטה שעל הר הצופים. **אולם זהו מבחן סובייקטיבי המתייחס לפגיעה במשיב, להבדיל מן המבחן הנכון, הוא המבחן האובייקטיבי המתייחס לפגיעה בדירה, יהיה המתגורר בה אשר יהיה.** לפי המבחן האובייקטיבי, השאלה הקובעת היא מה ערך הדירה כיום, בהשוואה לערכה לפני שהתקבלה התכנית, מבחינתו של קונה פוטנציאלי. והקונה הפוטנציאלי אינו עובד דווקא בהר הצופים. לכן צריך, בחישוב הפיצויים המגיעים למשיב, להתעלם גם משיקול זה.
.....
נמצא כי כביש מס׳ 4 אינו מביא <u>תועלת מיוחדת</u> לדירה, להבדיל מן התועלת שהוא מביא לכלל התושבים בעיר, ולכן אף אין בו כדי להעלות את שווי הדירה. ראו ד׳ לוינסון-זמיר, בספרו הנ״ל, בעמ׳ 358.

המסקנה היא שהמשיב זכאי לפיצויים לפי סעיף 197 בגין מטרד הרעש העולה מן הכביש, ואין להפחית מסכום הפיצויים, שהוא זכאי לו בשל מטרד זה, על יסוד הטענה שהוא מפיק תועלת מקרבת הדירה לכביש.

יוער כי לא מצאתי (א.ח) בהחלטת ועדת ערר בעניין אליעד נדל״ן נ׳ ועדה מקומית לתכנון ובניה ירושלים (8119/18), אליה הפנו נציגי התובעת, כדי לשנות מהעקרונות שפורטו לעיל, בהתייחס לשקלול הגורמים המשביחים בבחינת ירידת הערך בעניינו.

יב. לעניין פיצוי בגין טרדות רעש ולכלוך בעת ביצוע העבודות, אפנה לאמור בפסק דין בית המשפט המחוזי בירושלים, בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים, בע״א 9682/06, עיריית ירושלים ואח׳ נ׳ אסתר דרעי ואח׳ (אליו הפנה גם שמאי התובעת), בו נרשם, בין היתר כי:

(1) <u>בעניין זה נרשם</u>:

״ **בימ״ש קמא העניק למשיבים פיצוי בשל טרדות הרעש והלכלוך שסבלו בעת סלילת המקרקעין.** אלא שבפסיקת פיצוי בגין מטרדי רעש ולכלוך, במסגרת תביעת פיצויים לפי ס׳ 197 לחוק התכנון והבניה, תשכ״ה-1965 (להלן: החוק), **עירב בימ״ש קמא מין שאינו במינו.**
.....

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

תביעת פיצויים, המוגשת לוועדה המקומית לתכנון ובנייה, **מתייחסת לפגיעה במקרקעין גרידא**, ככל שנוגע הדבר לשאלת ערכם, עובר לאישור תכנית ולאחריו. וועדת התכנון והבניה מוסמכת לבדוק, בכליה שלה ובמומחיותה, נזקים של בעלי המקרקעין, בהתייחס לשאלת הפגיעה באיכות המקרקעין ובשוויים גרידא. **אין זה מתפקידה לבחון שאלת נזקיהם האישיים של תובעי הפיצויים**, משום שבחינה כזו נדרשת לכלים ולמומחיות שונים בתכלית.

בעלי הזכויות אינם מנועים מהגשת תביעה בגין עוולות נזיקיות שונות שסבלו, אך דרכם זו נפרדת ואין למזגה בתביעה מכוח ס' 197, במיוחד כשטענות המשיבים לנזקים אישיים לא הוכחו.

(ההדגשות אינן במקור א.ח).

9.4.2 בהתייחס לכל האמור, להלן פרוט עיקר המשתנים אשר הובאו בחשבון בבחינת ירידת הערך בענייננו:

א. **מצב קודם** - לפי הוראות תכניות החלות על הנכס הנדון וסביבתו עובר למועד הקובע, תכנית 1599 (ביעוד אזור מגורים 1, דרך חדשה ושטח לבנין ציבורי), תכנית 4566 (ביעוד אזור מגורים מיוחד (שטח הדרך ובנין ציבורי אינם נכללים בתחום התכנית)), תכנית 8687 (ביעוד אזור מגורים מיוחד (שטח הדרך ובנין ציבורי אינם נכללים בתחום התכנית)), והיתר בניה מס' 54787, שניתן לנכס הנדון ביום 19.04.2005.

ב. **מצב חדש** - לפי הוראות תכניות החלות על הנכס הנדון לאחר המועד הקובע (12.01.2017), תכנית 101-0209593, התכנית הפוגעת בעניינו (בייעוד[8] דרך מאושרת, דרך מוצעת, רצועת מתע"נ ומסוף מתע"נ), תכנית 8687 (ביעוד אזור מגורים מיוחד (בניכוי השטח המיועד להפקעה לטובת הרחבת דרך), והיתר בניה מס' 54787, שניתן לנכס הנדון ביום 19.04.2005 (נותר ללא שינוי ביחס למצב הקודם).

ג. במסגרת הכרעתי, נבחנה ההשפעה הן של הפגיעה הישירה במקרקעין לגביה טוענים נציגי התובעת (הפקעת חלק מהחלקה לטובת דרך), והן של הפגיעה העקיפה לגביה טוענים נציגי התובעת (מטרדי רעש וזיהום אוויר, ופגיעה בפרטיות).

ד. לא נבחן על ידי פיצוי, ככל ונדרש, בגין מטרדים שנגרמו / יגרמו בזמן ביצוע העבודות. כאמור בגין אלה עומדת לתובעת הזכות להגשת תביעת נזיקין בהליך נפרד.

ה. לצורך קבלת החלטה האם חלה ירידת ערך כתוצאה מאישורה של התכנית הפוגעת, ובאיזה שיעור, בחנתי את הנושא במס' שלבים כדלקמן:

(1) **שלב א'** – בחינת השינוי האובייקטיבי שחל בתכונות המקרקעין של הנכס שבנדון כתוצאה מאישורה של התכנית הפוגעת (בהתייחס לגורמים פוגעים ומשביחים).

(2) **שלב ב'** – בחינת הקשר הסיבתי בין אישורה של התכנית הפוגעת לבין הפגיעה הנטענת, האם קשר ברור וחזק העונה על העקרונות שנקבעו לבחינת פיצויי ירידת ערך מכח ס' 197 לחוק התכנון והבנייה, או רופף בלבד, עד כדי כך שניתן לומר כי הפגיעה נגרמה כולה או עיקרה על ידי גורם אחר, ומכאן כי לא תהיה יותר הצדקה לתשלום פיצויים.

8 לפי תשריט מצב מוצע (גיליון 4), באזור הרלוונטי לבחינת ירידת הערך של הנכס הנדון.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

(3) **שלב ג'** – ככל והתשובה לשלב א' + ב' הנה חיובית, כלומר שחלו שינויים אובייקטיבים בתכונות המקרקעין הפוגעים בשוויו וכן נמצא קשר סיבתי ברור וחזק בין התכנית הפוגעת לבין הפגיעה הנטענת, יש לבחון את שיעור הפגיעה בנכס הנדון, תוך התייחסות לשאלה האם זה עובר את תחום הסביר. דהיינו פגיעה כזו שאינה נופלת באותם מקרים בהם נקבע בסעיף 200 לחוק, כי אין לפצות בגינם במסגרת תביעת פיצויי ירידת ערך לפי ס' 197 לחוק התכנון והבניה.

ו. לצורך כך יש לערוך מספר מבחנים, אותם היה עורך גם קונה סביר (בין אם לבדו ובין אם באמצעות מומחים מטעמו), לבחינת שווי המקרקעין לפני ואחרי אישורה של התכנית הפוגעת, חלקם נוגעים לתכונות האובייקטיביות של ציר "הדרך", וחלקם נוגעים לתכונות האובייקטיביות של הדירה הנדונה.

9.4.3 <u>מבחנים אובייקטיביים לבחינת השינוי בתכונות המקרקעין שבנדון</u>:

א. <u>בבחינת השינוי, ככל וחל, בתכונות ציר "הדרך", יש להתייחס בעיקר למשתנים הבאים</u>:

(1) רוחב הדרך / רצועת המתע"נ.

(2) מיקום הכביש / מדרכה / רצועת המתע"נ, בחלק הרלוונטי הפונה לנכס הנדון.

(3) גובה מפלס הדרך.

(4) נפח התנועה בדרך.

(5) מטרד הרעש.

(6) רמת הפיתוח הסביבתי.

ב. <u>בבחינת השינוי, ככל וחל, בתכונות הדירה הנדונה, יש להתייחס בעיקר למשתנים הבאים</u>:

(1) מפלס הדירה ביחס למפלס הדרך.

(2) חזיתות הדירה הפונות לכיוון הדרך (השטח הנפגע בפועל).

(3) מרחק בין הדירה הנדונה לבין הכביש / מדרכה / רצועת המתע"נ.

(4) רמת הנגישות, הן באמצעות רכב פרטי והן באמצעות תחבורה ציבורית.

(5) רמת הפרטיות.

ג. מהמסקנה העולה ממכלול המבחנים שפורטו לעיל, ניתן יהיה להגיע לכלל דעה, הן בדבר עצם השינוי שחל בתכונות המקרקעין שבנדון, והן בדבר משמעות השינוי, האם משביח את המקרקעין שבנדון כפי שטוען שמאי המשיבה, או פוגע בו מעל לתחום הסביר, כפי שטוענים נציגי התובעת.

ד. <u>השינוי, ככל וחל, ברוחב ה"דרך", בחלק הרלוונטי אליו פונה הנכס הנדון</u>:

(1) במדידה גראפית שנערכה ע"י החי"מ (שאינו מודד מוסמך) נמצא כי רוחב הדרך הנו כ – 34 מ' <u>במצב קודם</u>, אל מול כ – 45 מ' <u>במצב חדש</u>.

(2) עוד נמצא כי <u>במצב החדש</u>, הדרך התרחבה לכיוון מערב (<u>לא</u> לכיוון הנכס הנדון) בגבולות 8 מ' – 9 מ', ע"ח שטח המיועד לבנייני ציבור במצב קודם, ובגבולות 1 מ' – 2.5 מ' לכיוון מזרח (<u>לכיוון</u> הנכס הנדון), ע"ח שטח המיועד במצב הקודם לאזור מגורים מיוחד. בפועל הופקעו משטח החלקה בה ממוקם הנכס הנדון, 183 מ"ר (ע"ח חצר הבית המשותף).

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

ה. <u>השינוי, ככל וחל, במיקום הכביש/מדרכה/רצועת המתע"נ, בחלק הרלוונטי אליו פונה הנכס הנדון</u>:

(1) מעיון במסמכים רלוונטיים וביקור שערכתי בנכס הנדון, עולה כי <u>בשני מצבי התכנון</u> הנידונים בענייננו, שתי חזיתות של הנכס פונות לכיוון "דרך"/שד' דב יוסף, האחת חזית צפון מערבית ברוחב של כ – 9 מ', בה ממוקמים חדר המגורים/סלון וחלק מחדר עבודה (שירותי קוסמטיקה), השנייה חזית דרום מערבית ברוחב של כ – 16 מ', בה ממוקמים חדר העבודה (חלק נוסף ממנו), מטבח, חדר רחצה ושירותים, ואחד מחדרי השינה (הממוקם בקצה הדרום מערבי של הדירה וללא חלון הפונה לכיוון ה"דרך"/ציר דב יוסף).

(2) ביום הביקור נמצא כי ההפקעה שאושרה במסגרת התכנית הפוגעת לטובת הרחבת הדרך, בוצעה בפועל, וכן כי מרבית העבודות הקשורות לסלילת הכביש ולהקמת המדרכה, <u>בחלק הסמוך לנכס הנדון</u>, הסתיימו. לאור האמור, בכדי לבחון את השינוי במשתנים השונים, ביום הביקור נערכה על ידי הח"מ מדידה פיזית באמצעות מד לייזר, בשילוב עם מדידות גראפיות שנערכו ע"ג מסמכי התכניות השונות ומערכת GIS של עיריית ירושלים, מהן עולים הפרטים להלן.

(3) <u>לעניין המרחק בין הדירה הנדונה לבין **הכביש** מצאתי כי</u>:

- **מצב קודם**:
  - חזית צפון מערבית - המרחק בין הדירה הנדונה לכביש נע בגבולות של 4 מ' (בחלק הקרוב ביותר) עד 9.7 מ' (בחלק הרחוק ביותר), כ – 7 מ' בממוצע (במרכז החזית הצפון מערבית / באזור חדר המגורים (סלון)).
  - חזית דרום מערבית - המרחק בין הדירה הנדונה לכביש נע בגבולות של 4 מ' (בחלק הקרוב ביותר) עד 16.3 מ' (בחלק הרחוק ביותר), כ – 10 מ' בממוצע (במרכז החזית הדרום מערבית / באזור המטבח).
- **מצב חדש:**
  - חזית צפון מערבית - המרחק בין הדירה הנדונה לכביש נע בגבולות של 3.2 מ' (בחלק הקרוב ביותר) עד 9 מ' (בחלק הרחוק ביותר), כ – 6.3 מ' בממוצע (במרכז החזית הצפון מערבית / באזור חדר המגורים (סלון)).
  - חזית דרום מערבית - המרחק בין הדירה הנדונה לכביש נע בגבולות של 3.2 מ' (בחלק הקרוב ביותר) עד 15.5 מ' (בחלק הרחוק ביותר), כ – 9.2 מ' בממוצע (במרכז החזית הדרום מערבית / באזור המטבח).
- מהאמור אני למד כי <u>במצב החדש</u> הכביש "התקרב" לדירה הנדונה, בחזיתות הרלוונטיות, בגבולות של 70 ס"מ – 80 ס"מ.

(4) <u>לעניין המרחק בין הדירה הנדונה לבין **המדרכה** מצאתי כי</u>:

- **מצב קודם**:
  - חזית צפון מערבית - המרחק בין הדירה הנדונה לתחילת המדרכה, נע בגבולות של 1 מ' (בחלק הקרוב ביותר) עד 6.4 מ' (בחלק הרחוק ביותר), כ – 3.7 מ' בממוצע (במרכז החזית הצפון מערבית / באזור חדר המגורים (סלון)).

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- חזית דרום מערבית - המרחק בין הדירה הנדונה לתחילת המדרכה נע בגבולות של 1 מ' (בחלק הקרוב ביותר) עד 13.2 מ' (בחלק הרחוק ביותר), כ – 7 מ' בממוצע (במרכז החזית הדרום מערבית / באזור המטבח).

- **מצב חדש:**
- חזית צפון מערבית - המרחק בין הדירה הנדונה לתחילת המדרכה נע בגבולות של 1 מ' (בחלק הקרוב ביותר) עד 5 מ' (בחלק הרחוק ביותר), כ – 3 מ' בממוצע (במרכז החזית הצפון מערבית / באזור חדר המגורים (סלון)).
- חזית דרום מערבית - המרחק בין הדירה הנדונה לתחילת המדרכה נע בגבולות של 1 מ' (בחלק הקרוב ביותר) עד 11.5 מ' (בחלק הרחוק ביותר), כ – 6.25 מ' בממוצע (במרכז החזית הדרום מערבית / באזור המטבח).
- מהאמור אני למד כי <u>במצב החדש</u> המדרכה "התקרבה" לדירה הנדונה, בחזיתות הרלוונטיות, בכ – 70 ס"מ בממוצע.
- עוד אני למד כי בחלק הקרוב ביותר של הדירה הנדונה למדרכה (קצה המבנה לכיוון רחוב דב יוסף, במעבר בין החזית הצפון מערבית לחזית הדרום מערבית), ולרוחב של כ – 8.5 מ', כמעט ולא חל כל שינוי במרחק בין הדירה הנדונה לבין תחילת המדרכה.
- יחד עם זאת ככל שמתרחקים מקצה המבנה, המדרכה הולכת ו"מתקרבת" לדירה הנדונה עד כדי התקרבות של 1.5 מ' ביחס למצב הקודם (ההשפעה, ככל וקיימת, הנה בעיקר בחלק מהחזית הצפון מערבית בו ממוקם חדר המגורים של הדירה).

(5) <u>לעניין המרחק בין הדירה הנדונה לבין **רצועת המתע"נ** מצאתי כי</u>:

- מעיון במסמכי התכנית הפוגעת (מצב חדש), עולה כי בחלק המערבי של ה"דרך", <u>שאינו</u> גובל בנכס הנדון, עתידה להיבנות רצועת מתע"נ, הכוללת גם מסוף מתע"נ (המוגדר במסמכי התכנית כ"תחנה" כהגדרתה בתמ"מ/29/1, וכהגדרת תחנה לאיסוף נוסעים והורדתם ותחנה לתחבורה ציבורית על פי חוק).
- המרחק בין <u>אמצע</u> תחנת העצירה לבין החזית הצפון מערבית של הנכס שבנדון הנה בגבולות 50 מ' – 60 מ'.
- המרחק הקטן ביותר, בין רצועת המתע"נ ו/או תחנת העצירה, לבין הנכס הנדון הנו בגבולות של 35 מ' – 40 מ'.
- עוד עולה כי חלק מרצועת המתע"נ נבנה ע"ג קרקע שייעודה "דרך מאושרת" <u>במצב קודם</u> (ע"ג שטח זה מוקמות מסילות הרק"ל ומשטח מרוצף / מדרכה העתידה לשמש את נוסעי הרק"ל), וחלקה נבנה ע"ג קרקע שייעודה "דרך מוצעת" במצב החדש, שייעודה במצב הקודם הנו "בנין ציבורי" (בשטח זה ייבנה משטח מרוצף/מדרכה שתשמש את נוסעי הרק"ל).

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- מהאמור אני למד כי:

- רצועת המתע"נ אינה גובלת בנכס הנדון, והיא נבנית במרחק של 35 מ' – 40 מ' מהנכס הנדון (בחלק הקרוב ביותר), מכאן שגם הקונסטרוקציה הנדרשת להקמתה אינה "עומדת" מול חלון הדירה כפי שטענו נציגי התובעת.
- רצועת המתע"נ נבנית ברובה (בחלק הקרוב יותר לנכס הנדון) ע"ג שטח שייעודו במצב קודם "דרך מאושרת", מכאן כי אם מבקשים לבחון השפעת רכיב זה בתכנית הפוגעת על הנכס הנדון, יש להביא בחשבון כי האלטרנטיבה במצב הקודם להקמת רצועת המתע"נ, הנה שימוש בקרקע כדרך עורקית פעילה.
- בחלק הנוסף שהופקע לטובת הקמת רצועת המתע"נ, האלטרנטיבה במצב קודם היא הקמה או הרחבה של שטח לבנייני ציבור, על כל המשתמע מכך.
- למיטב בדיקתי מסוף המתע"נ בעניינו, מהווה תחנת עצירה רגילה ככל תחנה אחרת, שכן אין מדובר בתחנת קצה המהווה נקודת התחלה וסיום של קו הרכבת אשר מנקזת אליה את תנועת האוטובוסים בסביבה, ו/או בתחנה בה עתיד לקום חניון "חנה וסע" (דוגמת תחנת "הר הרצל" הפעילה ו/או תחנות דומות לה שעתידות להיבנות גם על ציר ה"קו הירוק", דוגמת זו הצפויה להיבנות בכפר ההייטק בקמפוס גבעת רם).

ו. שינוי, ככל וחל, **בגובה מפלס ה"דרך"**, בחלק הרלוונטי אליו פונה הנכס הנדון:

(1) מעיון במסמכים רלוונטיים וביקור בנכס וסביבתו, עולה כי גובה מפלס ה"דרך", נותר ללא שינוי, בשני מצבי התכנון הנידונים בעניינו.

(2) עוד נמצא כי מפלס רצפת הדירה הנדונה גבוה ממפלס ה"דרך" בכ – 1.5 מ', ומפלס מפתן החלונות בחזיתות הפונות ל"דרך", גבוה ממפלס ה"דרך" בגבולות של כ – 2.5 מ' עד 3 מ'. מכאן כי המבט, ב"גובה העיניים", מתוך הדירה פונה רובו ככולו לכיוון הכביש ולא לכיוון המדרכה.

(3) כלומר טענת נציגי התובעים כי הנכס הנדון ממוקם "על" מפלס הרחוב /מפלס שד' דב יוסף, וכי באפשרותו של כל עובר אורח ל"הציץ" לתוך חלל הדירה, ובכך גם לחדור לפרטיות בעלי הזכויות, אינה מדוייקת.

ז. שינוי, ככל וחל, **בנפח התנועה ובמטרדי הרעש**, בחלק הרלוונטי אליו פונה הנכס הנדון:

(1) **מצב קודם:**

- כבר כאן המקום לציין כי איני מקבל את עמדת נציגי התובעת, לפיה טרם אישורה של התכנית הפוגעת, רחוב דב יוסף שימש כציר תנועה דליל בלבד, בעיקר ל – 3 קווים של חברת התחבורה הציבורית "אגד".
- הן מהיכרות אישית של הח"מ, כתושב ירושלים וכמשתמש קבוע בציר תנועה זה במועדים סמוכים למועד הקובע הרלוונטי, והן ממבחנים אובייקטיבים כפי שיוצגו להלן, עולה כי עוד טרם אישורה של התכנית הפוגעת, המדובר בעורק תחבורתי ראשי הכולל מספר רב של נתיבי נסיעה, כזה אשר גם נמצא פקוק בחלקים לא קטנים של היום (בעיקר באותם נתיבים הגובלים בנכס הנדון).

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- בנוסף אציין, כי בכדי לבחון את נפח התנועה במצב הקודם, אין להביא בחשבון רק את התנועה הקיימת בפועל טרם אישורה של התכנית הפוגעת, אלא גם את הגידול אשר היה צפוי בנפח התנועה בציר דב יוסף, כתוצאה מההתפתחות האורבנית של העיר ירושלים בכלל ובסביבת ציר דב יוסף (בחלק הרלוונטי) בפרט, במידה ולא היתה נבנית הרכבת הקלה ע"ג הציר.
- לחיזוק עמדתם, לעניין נפח התנועה ומטרדי הרעש, הפנו הצדדים ל"תסקיר השפעה על הסביבה קו ירוק – רכבת קלה ירושלים תכנית מס' 101-0209593", המהווה חלק ממסמכי התכנית הפוגעת בענייננו. מעבר לכך לא הועברו על ידי נציגי הצדדים מסמכים ו/או מחקרים נוספים התומכים בעמדתם כפי שפורטה לעיל.
- בהיעדר מידע נוסף, ולאחר עיון מעמיק בתסקיר ההשפעה על הסביבה כאמור (הכולל על נספחיו 655 עמודים), מצאתי כי נכון וראוי במקרה דנן להתבסס על המידע המפורט בו, לצורך בחינת הסוגיות העומדות לפני, בין היתר גם בעניין נפח התנועה ומטרדי הרעש.
- אציין כי המידע המופיע בתסקיר כאמור, כולל גם התייחסות ונתונים בנוגע לנפח התנועה אשר היה צפוי בציר דב יוסף אילו לא היתה מאושרת התכנית הנדונה, המהווים להבנתי כאמור, נתונים משמעותיים לבחינת השפעת השינוי בנפח התנועה בסביבת הנכס הנדון, כתוצאה מאישורה של התכנית הפוגעת.
- <u>מעיון בתסקיר ההשפעה על הסביבה עולים בין היתר הנתונים כדלקמן</u>:
  - רצועת המתע"נ בחלק הרלוונטי לנכס הנדון מהווה חלק ממקטע 2 – דב יוסף, שאורכו 3.3 ק"מ, אשר הוגדר במצב הקיים, כרחוב מטיפוס מס' 1, "<u>עורקי ראשי</u>".
  - המקטע הרלוונטי כאמור, כולל תנועת 19 קווי אוטובוסים עירוניים[9].
  - בטבלה 1 – 1.3.3, פורטו נפחי תנועה לאורך הפרוייקט <u>במצב קיים</u>.
  - לעניין רח' דב יוסף (מדרום ליעקב פת), נמצא כי בשעת השיא בבוקר נפח התנועה בי"מ (יחידת רכב מושווה), לכיוון צפון (בצד הגובל הנכס הנדון) הנו 1,600, ולכיוון דרום 1,000.
  - בס' 1.7.2 לתסקיר, הדן במדידת <u>רעש קיים</u>, נקבע כי המדידות נערכו בשעות עומס של היום, בשעות הלילה ובשעות יום שאינן שעות עומס.
  - המדידות בוצעו בקווי הבניין של קולטי הקול הקיימים, <u>בגובה של 1.5 מ' מעל פני מפלס הרחוב</u> (בגובה דומה למפלס רצפת הדירה הנדונה ביחס לרחוב).
  - בטבלה מס' 1 – 1.7.2, פורט מפלס <u>הרעש הקיים</u>, בקטע הרלוונטי ביותר לנכס הנדון (RM4 - רחוב דב יוסף פינת יעקב פת), ונמצא כי זה עומד על כ – 69 דציבלים בשעות הבוקר / יום (בקטע הרלוונטי לנכס הנדון לא נערכה מדידה בשעות הלילה).

9 הוגדר כחלק ממקטעים בהם תנועה פחות אינטנסיבית של אוטובוסים ומספר קטן יותר של קווים.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- בס' 1.7.2.4 פורט סיכום ביניים בו נקבע בין היתר כי:

בכל נקודות המדידה נמצא כי מפלסי הרעש המדודים גבוהים מ – 65DB, בשעות הבוקר (כולל הנקודה הרלוונטית ביותר לנכס הנדון).

בכל נקודות המדידה בהם בוצעה מדידה חוזרת בשעות היום, שאינן נחשבות שעות עומס, נמצא כי מפלס הקול השורר ברחובות עדיין גבוה מ – 55DB.

בכל נקודות המדידה הנבחרות, נמצא כי מפלסי הרעש המדודים גבוהים מ – 55DB, בשעות הלילה.

לאור ממצאי הבדיקות שנערכו בנקודות נבחרות בשעות הלילה, הגיעו לכלל דעה כי בכל נקודות המדידה מפלס הקול בלילה, עולה על 55DB.

- בס' 1.7.3 לתסקיר, נערך חיזוי לרעש תחבורה קיים גם לפי מודל אקוסטי (בנוסף לנתוני המדידה בפועל כאמור), ונמצא כי בקטע הרלוונטי ביותר לנכס הנדון (RM4 - רחוב דב יוסף פינת יעקב פת), הרעש המחושב הנו כ - 66DB ביום וכ – 65.6 DB בלילה.
- בטבלה מס' 1 – 4.1.3, הוצגו נפחי תנועה לאורך הפרוייקט במצב הקיים, עם ובלי הקמת פרוייקט הרק"ל. לעניין רח' דב יוסף (מדרום ליעקב פת) נמצא שבכיוון השיא (לצפון – בצד הגובל בנכס הנדון), נפח התנועה הקיים הנו 1,600 יר"מ בשעת שיא בוקר, וכי ללא הקמת פרוייקט הרכבת הנפח צפוי לגדול ל - 2,400 יר"מ, ועם הקמת פרוייקט הרכבת, צפויה ירידה של 500 יר"מ.
- מטבלה מס' 1 – 4.3.5, בה פורטה התפלגות נתוני תנועה עבור מצב קיים נכון לשנת 2015, עולה כי בקטע הרלוונטי ביותר לנכס הנדון (RM4 - רחוב דב יוסף פינת יעקב פת) התפלגות סוגי כלי הרכב הנה כדלקמן (בממוצע לשני כיווני הנסיעה):

בשעת שיא ביום - כ – 1,195 רכב קל, כ - 31 משאיות בינוניות, כ - 13.3 משאיות כבדות, וכ – 25 אוטובוסים, הנעים במהירות ממוצעת של כ – 47 קמ"ש.

בשעת שיא בלילה – כ – 495 רכב קל, כ – 9 משאיות בינוניות, כ – 4 משאיות כבדות, וכ – 10 אוטובוסים, הנעים במהירות ממוצעת של 70 קמ"ש.

(2) **מצב חדש:**

- מעיון בתסקיר ההשפעה על הסביבה עולים בין היתר הנתונים כדלקמן:

- תחנת "נחל רפאים", הנדונה בעניינו, עתידה להיבנות ברחוב דב יוסף מצפון לפארק המסילה, התחנה ממוקמת בצד המערבי של הרחוב (לא בצד הקרוב לנכס הנדון).
- בתחנה זו 3 מסילות לטובת תפעול הקו, כאשר לא מתוכננות תחנות אוטובוסים בקרבת התחנה.
- תנאי הנגישות אל התחנה נוחים, באמצעות מעברי חצייה מצפון ומדרום, והתחנה מונגשת לנכים.
- מרבית ההשפעה על מראה הרחוב נוגעת לצד המערבי, בו יש צורך להרחיב את המדרכה על חשבון חצר בית הספר, ולהסיט את הקיר הקיים בין הרחוב לבית הספר מערבה.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- כתוצאה מהפעלת ה"קו הירוק" צפויה ירידה של כ – 29,000 ק"מ רכב בשעת שיא הבוקר (המביאה בין היתר לירידה בהיקף התנועה), וכ – 4,300 שעות רכב בשעת שיא הבוקר (המביאה בין היתר לחיסכון בזמן).
- במצב של כפילות בין מסלול קו אוטובוס ותוואי רק"ל, ההמלצה תהיה למנוע תחרות בין קו אוטובוס לבין רק"ל על ידי שינוי או קיצור מסלול קו האוטובוס כך שלא יהיו קטעים ארוכים של חפיפה. כאמור לעניין תחנת "נחל רפאים", הסמוכה לנכס הנדון, נרשם כי לא מתוכננות תחנות אוטובוס בקרבת התחנה.
- מטבלה מס' 2 – 4.3.5, בה פורטה התפלגות נתוני תנועה עבור מצב עתידי לשנת 2030 עם פרוייקט הרכבת, עולה כי בקטע הרלוונטי ביותר לנכס הנדון (RM4 - רחוב דב יוסף פינת יעקב פת), התפלגות סוגי כלי הרכב הנה כדלקמן (ממוצע לשני כיווני הנסיעה):

בשעת שיא ביום - כ – 1,680 רכב קל, כ – 42.7 משאיות בינוניות, כ - 18.3 משאיות כבדות, וכ – "אפס" אוטובוסים, הנעים במהירות ממוצעת של כ – 36 קמ"ש.

בשעת שיא בלילה – כ – 695 רכב קל, כ – 12.5 משאיות בינוניות, כ – 5 משאיות כבדות, וכ – "אפס" אוטובוסים, הנעים במהירות ממוצעת של 70 קמ"ש.

- לכאורה נמצאה עליה בתנועת כלי הרכב, מלבד בתנועה של אוטובוסים אשר צפויה להיפסק לחלוטין במצב העתידי בשנת 2030 (עפ"י נתוני המודל).
- בפועל, כפי שפורט בסעיף 4.1.3 לתסקיר וגם לעיל, לעניין רח' דב יוסף (מדרום ליעקב פת) נמצא כי ללא הקמת פרוייקט הרכבת, בכיוון השיא (לצפון – בצד הגובל בנכס הנדון), נפח התנועה היה צפוי לגדול מ – 1,600 ל - 2,400 יר"מ, וכי פרוייקט הרכבת צפוי להביא לירידה בנפח התנועה (של 500 יר"מ), וכן להפסקת השימוש באוטובוסים (בקטע הרלוונטי).
- בטבלה מס' 1 – 4.3.2 נקבעו קריטריונים לרעש מרבי של הרכבות, וזה נקבע ל – 65DB בשעות היום ו – 55 בשעות הלילה (באזורי מגורים).
- מעיון בטבלה מס' 1 – 4.3.7 וטבלה מס' 2 – 4.3.7, המפרטות את תוצאות חיזוי רעש הרכבות והתחבורה ב"קו הירוק" בשעת השיא ביום ובשעת השיא בלילה (בהתאמה), עולה כי בקטע הרלוונטי ביותר לנכס הנדון (RM4 - רחוב דב יוסף פינת יעקב פת), מפלס הרעש המצטבר העתידי (רכבת + כלי רכב), צפוי לעמוד על 66.4DB עד 66.6DB, מפלס רעש דומה ואף נמוך בחלק משעות היום, מזה שנמדד במצב הקיים.
- עוד נמצא כי לעניין שעות השיא בלילה, ניתנה התחייבות לנסיעה במהירות שאינה עולה על 30 קמ"ש, אשר תביא לירידה במפלס הרעש מתחת ל – 55DB, ובכך גם לעמידה בקריטריונים שנקבעו לרעש מרבי באזורי מגורים בשעות הלילה.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

(3) <u>מהאמור אני למד כי</u>:

- ציר התנועה ברחוב דב יוסף, בחלק הרלוונטי לנכס הנדון, מהווה ציר תנועה ראשי וסואן, עוד טרם אישורה של התכנית הפוגעת.
- נפח התנועה הקיים בחלק הרלוונטי הגובל בנכס הנדון, הנו גבוה מלכתחילה, ועתיד היה לגדול עוד יותר כתוצאה מההתפתחות האורבנית של העיר ירושלים בכלל ושל השכונות ואזורי התעסוקה בסביבתו של ציר זה בפרט, זאת ללא קשר לאישורה של התכנית הפוגעת ולהקמת תוואי הרכבת הקלה.
- עוד נמצא כי עפ"י התחזיות, תנועת כלי הרכב (כולל תחבורה ציבורית וללא תנועת הרכבת), צפויה לרדת כתוצאה מהקמת פרוייקט הרכבת הקלה, ובכל מקרה נראה כי אינה צפויה לעלות כפי שטענו נציגי התובעת.
- כך גם לגבי מטרדי הרעש, שלמיטב בדיקתי וכפי שעולה מהחומר המקצועי שעמד לנגד עיני, לא צפויים להשתנות משמעותית, אם בכלל, כתוצאה מהקמת רצועת המתע"נ, הממוקמת כאמור במרחק של 35 מ' – 40 מ' (בחלק הקרוב ביותר) מהנכס הנדון, באזור מישורי יחסית ללא עיקולים, ולא "על" חלון הדירה הנדונה, כפי שטענו נציגי התובעת.
- חיזוק לאמור ניתן לקבל גם מעיון בנספח ההתנגדויות לתכנית, ממנו עולה, בין היתר, כי:
  - לתכנית הוגשו 46 התנגדויות, כאשר התנגדויות זהות אוחדו וקיבלו מענה משותף.
  - <u>ברקע למענה להתנגדויות נרשם</u>:

*" ירושלים מונה קרוב למיליון נפש ועתידה עוד להמשיך לגדול ולהצטופף. עיר בסדר גודל כזה אינה יכולה להסתמך על מערך תנועתי מבוסס רכב ואוטובוסים, **וכבר כיום מערכת הכבישים בעיר קרובה לרוויה וצפויים בה כשלים תנועתיים**. לאור כך נדרש מערך תחבורתי חדש לירושלים אשר ביכולתו לשנע כמויות גדולות של נוסעים.*

..... רכבת קלה, בשילוב עם מערך תומך של תחבורה ציבורית, נותנת את המענה הנכון והיעיל לקשירה בין אזורים שונים בעיר, בדגש על קשר בין השכונות לאזורים עירוניים חשובים. לאור כך, ברור שישנה העדפה לקווי הרכבת הקלה על פני אמצעי תחבורה אחרים, ובייחוד על פני רכב פרטי. בעוד רכב פרטי מסיע בממוצע שני נוסעים ומעמיס על מערך הכבישים, ואוטובוס מסיע כ – 50 איש – רכבת אחת מסיעה כ – 500 איש בבת אחת. תדירות הגעתה גבוהה והיא אמינה מבחינת לוחות זמנים. היא מבוססת על מסילה ייעודית ועל כן לא סובלת מפקקי תנועה.

*כניסת הרכבת הקלה תביא שינוי בדפוסי הנסיעה, **ובמסגרתם יהיו פחות נסיעות בכלי רכב**, מה שישפר את איכות חיי התושבים הן מבחינת יעילות, הן מבחינת חיסכון, **הן מבחינת צמצום מטרדי רעש וזיהום אוויר**." **(ההדגשות אינן במקור א.ח)***

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

- במענה לטענות כלליות חוזרות נקבע:

*" **לדחות** התנגדויות רבות **בנושאים תחבורתיים – צמצום תנועת כלי רכב ואוטובוסים וצמצום מקומות החנייה.** עקב יעילותה של הרכבת כמוסבר לעיל, יהיה שינוי בקווי התחבורה **הציבורית וצמצום של מערך הנסיעה ברכב הפרטי**. כאמור לעיל, לא יעלה על הדעת שעיר בת כמיליון תושבים אשר עוד עתידה להצטופף – תיסמך רובה ככולה על הגעה ממקום למקום באמצעות רכב פרטי ואוטובוסים. אשר על כן הרכבת הקלה תקבל עדיפות על פני כלי תחבורה אלה. זמינות השירות של הרכבת מקטין את הצורך להסתמך על כלי רכב פרטיים. **מערך הסעת המונים הוא מחויב המציאות לצורך איכות חיים טובה, הן מבחינה תחבורתית (צמצום פקקי תנועה), והן מבחינה סביבתית.***

*..... אף שלא נדרש בה"ת הוכנה בדיקה של נפחי תנועה במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה, הן לעניין עומסי תנועה חזויים והן לעניין איכות האוויר. **הבדיקה כללה את המצב הקיים, המצב החזוי לאחר הפעלת הרכבת, והמצב החזוי בשנת היעד 2030 תוך לקיחה בחשבון של תוספת אוכלוסייה. לא נמצאו ממצאים חריגים כמעט באף מקום ברחבי העיר**, ובמקומות שעלה חשש למטרדים החורגים מהתקן – **בסביבות רח' בר אילן בלבד** – יבוצעו בדיקות נוספות לקראת הכנת תכניות הביצוע ....."*

(ההדגשות חלקן במקור וחלקן אינן במקור א.ח)

- במענה להתנגדויות בנושאים סביבתיים נרשם:

*" לדחות את ההתנגדויות בנושאים סביבתיים : לתכנית הרכבת הקלה הוכן תסקיר השפעה על הסביבה. **תסקיר זה בוחן בצורה מפורטת ומדוקדקת ולפי התקנים המחייבים את נושא המטרדים אשר צפויים להיות כתוצאה ממעבר הרכבת**. כמו כן נבחנים במסגרת התסקיר המרחקים בין קו הרכבת לבין מבני המגורים. ככלל נטען בתסקיר, **וגם הוכח לאור הניסיון שבהפעלת הקו האדום, שהרכבת מפחיתה בצורה משמעותית את זיהום האוויר בקרבתה, ומטרדי הרעש אינם משמעותיים ביחס לחלופות של שימוש באוטובוסים או ברכב פרטי.***

*..... בנוגע למטרדים בזמן ביצוע העבודות : **למצער יהיו מטרדים בזמן ביצוע העבודות**. אין דרך להימנע מכך אך ייעשה מאמץ לצמצם המטרדים ככל הניתן, תוך הפקת לקחים מהקו האדום".*

(ההדגשות אינן במקור א.ח)

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

ח. <u>שינוי, ככל וחל, **ברמת הנגישות והפיתוח הסביבתי**, בחלק הרלוונטי בו ממוקם הנכס הנדון</u>:

(1) מעיון במסמכים רלוונטיים וביקור בנכס וסביבתו, עולה כי בכל הקשור לרמת הנגישות והפיתוח הסביבתי, מצבו של הנכס עתיד להשתפר משמעותית כתוצאה מאישורה של התכנית הפוגעת.

(2) <u>לעניין רמת הנגישות לנכס הנדון וממנו, יש להביא בחשבון כי</u>:

- **רמת נגישות והסדרי החניה באמצעות רכב פרטי :**

- הכניסה לבניין בו ממוקמת הדירה הנדונה הנה מעורף החלקה מכיוון רחוב בעהם ולא מכיוון רחוב דב יוסף (ממנו יש גישה רגלית המובילה לעורף החלקות הממוקמות בסמוך לו). כניסה זו נותרת ללא שינוי גם לאחר אישורה של התכנית הפוגעת.
- בעורף החלקה, בחזית רח' בעהם, מס' רחבות חניה המשמשות בין היתר גם את דיירי הבניין בו ממוקם הנכס הנדון. הגישה לחניה באמצעות רכב פרטי, הנה מכיוון רחוב בעהם, שמסתעף מרחוב ברל לוקר. למיטב בדיקתי גישה זו נותרת ללא שינוי גם לאחר אישורה של התכנית הפוגעת.
- האמור להבדיל ממצב הדברים בצירי רק"ל אחרים, דוגמת זה הקיים ברחוב שד' הרצל וזה הנבנה בימים אלה ברחוב הנטקה, בהם חלו גם שינויים בהסדרי התנועה, אשר השפיעו על אפשרות החניה בכלל ועל האפשרות לחניה במפלס הכביש (אשר היתה נהוגה קודם לאישורה של תכנית הרק"ל) בפרט.

- **רמת הנגישות באמצעות תחבורה ציבורית :**

- כאמור במרחק הליכה קצר מאוד מהנכס הנדון, עתידה לקום תחנת "נחל רפאים", המהווה אחת מתחנות העצירה של ציר ה"קו הירוק" של הרק"ל, שתחילתו מדרום בשכונת גילה, וסופו בצפון בקמפוס הר הצופים.
- אורכו של הקו כ – 20 ק"מ, והוא עובר במספר רב של רחובות וצמתים מרכזיים של העיר, וכן צפוי לו ממשק עם שאר קווי הרכבת הבנויים ו/או צפויים להיבנות ברחבי העיר.
- כבר כאן ניתן לקבוע ברמת ודאות גבוהה כי רמת הנגישות אל ומהנכס הנדון תשתפר לעין שיעור לאחר הקמת הרכבת, וכי לנכס הנדון נוצרת גם <u>תועלת ייחודית</u> בכך שהוא ממוקם במרחק הליכה קצר מאוד מהתחנה. האמור מקבל משנה תוקף בהתייחס לרמה הסוציו - אקונומית של האוכלוסייה בסביבת הנכס (בינונית), המתניידת יותר באמצעות תחבורה ציבורית.

- לקבלת תמונה רחבה יותר בנוגע לאמור אפנה גם לרקע לדיון בהתנגדויות לתכנית, בו נרשם בנושא זה כדלקמן:

> *" תחילתו של הקו הירוק בדרום העיר בשכונת גילה בדרכו הוא עובר **ברחוב דב יוסף**, צומת פת, רחוב הרצוג, מחלף בייט, הוא חוצה את קמפוס האוניברסיטה העברית בגבעת רם, את אזור הכניסה לעיר*

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

*ומרכזה, בשד' שזר, שד' נורדאו, רחוב שרי ישראל, רחוב בר אילן, רחוב חטיבת הראל, רחוב זלמן שרגאי, שד' לוי אשכול, עד לקמפוס האוניברסיטה העברית בהר הצופים. לקו שלוחה לאזור התעסוקה בתלפיות העוברת מאזור רחוב הפרסה, רחוב פייר קניג רחוב התנופה ורחוב רבקה. הקו מתוכנן לשרת כ – 145 אלף נוסעים ביום, יעד ההפעלה המשוער הוא 2021, **הפעלתו תשפר את הנגישות בין חלקי העיר השונים**, תאפשר ניצול של משאב הקרקע ותחזק את פיתוח העיר.*

***לקו הירוק ממשק** עם הקו האדום באזור הכניסה לעיר עם רכבת ישראל (תחנת בניני האומה) ותחנת אגד וממשק באזור תחנת גבעת התחמושת. **לקו הירוק ממשקים** עם הקו הכחול של הרכבת הקלה באזור צומת בר אילן, צומת פת, גוננים ואזור רחוב רבקה."*

(ההדגשות אינן במקור א.ח)

(3) <u>לעניין רמת הפיתוח הסביבתי</u>:

- ככלל, וכפי שכבר נלמד מניסיון העבר בהקמת ה"קו אדום", במסגרת הקמת ציר הרק"ל נעשות גם פעולות של שדרוג תשתיות, הקמת מדרכות ותחנות עצירה חדשות ועוד.
- כפי שעולה מביקור בנכס וסביבתו, כך צפויים להיות גם פני הדברים במקרה דנן.
- גם בעניין זה נרשם בנספח ההתנגדויות כדלקמן:

" התכנית כוללת לא רק מימוש של קו הרכבת, אלא גם פרויקטים רבים של שדרוג המרחב הציבורי, רחובות ושצ"פים, גם כאלה שאינם מצויים בקרבה מידית לתוואי – יפותחו ויטופחו. זאת יבוצע במסגרת "סל פרויקטים" אשר בחירתם ותכנונם נמצא בתהליך מתקדם.

יצוין שלאחר שהקו האדום של הרכבת הקלה פועל כבר כמעט חמש שנים (מאוגוסט 11), הצטבר ניסיון רב בתכנון, ביצוע ותפעול מערך הרכבת הקלה. בשנים אלה אנו עדים לעלייה דרמטית בשימוש בתחבורה ציבורית. מרבית לקוחות הרכבת שבעי רצון על אף החששות שהיו מתחילה, על אף תקופת הביצוע שלוותה ב"חבלי לידה" קשים, ועל אף תקופת ההסתגלות, הרכבת מביאה עמה מרחב ציבורי נעים ומזמין יותר אשר כולל שילוב של הולכי רגל ורוכבי אופניים. עומסי התנועה במרכז העיר צומצמו, איכות האוויר וניקיונו השתפרו פלאים ....."

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

9.4.4 **<u>לסיכום</u>** :

א. כאמור לצורך קבלת ההחלטה האם חלה ירידת ערך כתוצאה מאישורה של התכנית הפוגעת, ובאיזה שיעור, התייחסתי למס' שלבים כדלקמן:

(1) **שלב א'** – בחינת השינוי <u>האובייקטיבי</u> שחל בתכונות המקרקעין של הנכס שבנדון כתוצאה מאישורה של התכנית הפוגעת (בהתייחס לגורמים פוגעים ומשביחים).

(2) **שלב ב'** – בחינת הקשר הסיבתי בין אישורה של התכנית הפוגעת לבין הפגיעה הנטענת.

(3) **שלב ג'** –בחינת שיעור הפגיעה בנכס הנדון (ככל והתשובה לשלב א' + ב' הנה חיובית), תוך התייחסות להוראות ס' 200 לחוק התכנון והבנייה (לעניין תחום הסביר בגינו נקבע כי אין לפצות במסגרת תביעת פיצויי ירידת ערך לפי ס' 197 לחוק).

ב. <u>המסקנה העולה בעניינו בשלב א'</u>:

(1) בשקלול הגורמים האובייקטיביים <u>הפוגעים</u> בתכונות המקרקעין (הפקעת 183 מ"ר מחצר הבית המשותף, והתקרבות הכביש / מדרכה לנכס הנדון, של 70 ס"מ – 80 ס"מ בממוצע (ראו פרוט והרחבה בעניין זה באמור לעיל)), והגורמים האובייקטיביים <u>המשביחים</u> את המקרקעין (שיפור ייחודי ומשמעותי ברמת הנגישות, הקטנה צפויה בנפח תנועת כלי רכב פרטיים ואוטובוסים בציר הדרך הגובל בנכס הנדון ועוד (ראו פרוט והרחבה בעניין זה באמור לעיל)), מצאתי כי אישורה של תכנית 101-0209593 אינה פוגעת במקרקעין שבנדון.

(2) בהתייחס לכל האמור לעיל, אני בדעה כי במקרה דנן קונה סביר, <u>אשר היה עומד לפניו כל המידע שפורט לעיל</u>, היה מעדיף את המקרקעין במצבו החדש, לאחר אישורה של תכנית 101-0209593, ולא במצבו הקודם, כלומר לדעתי במקרה דנן, היתרונות באישורה של התכנית עולים על החסרונות.

(3) יוער כי גם לא מצאתי ממש בטענת נציגי התובעת כי הפקעת חלק מהחלקה, מורידה מסדר היום אפשרות של פינוי בינוי בחלקה הנדונה, שכן, לפי מסמכי מדיניות של הוועדה המקומית לתכנון ובניה, אחוזי הבנייה בכל אותן חלקות המוגדרות "גובלות" בציר הרק"ל עתידות לגדול משמעותית (במסגרת אישור תכנית נקודתית), וכן צפויה הקלה בתקן החניה הנדרש בחלקות אלה, ובכך גדל הסיכוי לביצוע פרוייקט פינוי בינוי במקרה דנן.
מעבר לאמור אציין כי ביום הביקור נמסר כי בימים אלה מתנהלים מגעים כאלה ואחרים עם חברות יזמיות שונות לביצוע פרוייקט פינוי בינוי בחלקה בה ממוקם הנכס הנדון ובחלקות סמוכות לה.

ג. <u>המסקנה העולה בעניינו בשלב ב'</u>:

(1) במקרה דנן ניתן לומר ברמת ודאות גבוהה, כי הפגיעה הנטענת ע"י נציגי התובעת (מטרדי רעש, זיהום אוויר וירידה ברמת הפרטיות), נגרמה כולה או בעיקרה על ידי גורם אחר, וכי זו קיימת במקרקעין שבנדון כבר במצב הקודם, עוד בטרם אישורה של התכנית הפוגעת הנידונה בעניינו.

(2) הקשר הסיבתי, בין הפגיעה הנטענת על ידי נציגי התובעת במקרה דנן, לבין אישורה של התכנית הפוגעת הנו רופף בלבד.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

(3) מכאן כי במקרה דנן אין הצדקה לתשלום פיצויים, וניתן לומר כי המקרקעין לא נפגעו על-ידי התכנית, כנדרש בסעיף 197.

(4) עוד מצאתי מיום הביקור, כי עיקר המטרדים המתוארים ע"י התובעת ונציגיה (רעש, זיהום אוויר וכו'), נוגעים לטרדות שנגרמו / יגרמו בעת ביצוע עבודות הבנייה, בגינן עומדת לתובעת הזכות להגשת תביעת נזיקין בהליך נפרד, ו/או למטרדים אשר היו קיימים עוד טרם לאישורה של התכנית הפוגעת (שכן במועד הביקור טרם נבנתה רצועת המתע"נ בחלק הסמוך לנכס ועדיין נטען כי קיים סבל רב כתוצאה מהמטרדים כאמור).

(5) האמור עוד בטרם נדרשתי לבחינת תחולתו של ס' 200 בענייננו.

ד. לחיזוק למסקנות שהתקבלו כאמור, אפנה גם לאמור בפס"ד בית משפט העליון בע"א 1188/92 (הועדה המקומית לתכנון ולבנייה ירושלים נ' ברעלי ואח' (אליו הפנה גם שמאי התובעת):

(1) <u>בעניין דומה לזה שבנדון נרשם כדלקמן</u>:

" .....

בשלב זה מתעוררת השאלה מהו שיעור הפיצויים. בית המשפט קמא קיבל הערכות מאת שמאי מטעם המשיב ומאת שמאי מטעם המערערת. הוא העדיף את הערכת השמאי מטעם המשיב. הערכה זאת התבססה על בדיקות אקוסטיות שנערכו על-ידי מומחה לדבר. המומחה בדק את עוצמת הרעש מחוץ לדירה, על המרפסת הפונה כלפי הכביש, ובתוך הדירה כשחלונותיה פתוחים.

על יסוד הבדיקה קבע בית המשפט קמא כי עוצמת הרעש העולה מן הכביש, שהינו עורק תנועה הומה בעל שיפוע ניכר, "היא לפעמים כזאת שלא ניתן לנהל בו (כלומר בבית) שיחה רגילה ולא ניתן לנוח בו בתנאי שקט". בהתאם לכך העריך השמאי כי מטרד הרעש מוריד את ערך הדירה בשיעור של 40% שהם, להערכתו, 72,000 דולר. בית המשפט קמא קיבל הערכה זאת. **אולם אני, שעד כאן הלכתי בדרכו של בית המשפט קמא, עוצר בנקודה זאת.**

אני עוצר ושואל: האם זוהי הערכה נכונה של שיעור הפגיעה בדירה? שיעור הפגיעה בדירה הוא מרבי במצב שבו חלונות הדירה פתוחים. במצב זה נערכה הבדיקה על-ידי המומחה האקוסטי מטעם המשיב, ובדיקה זאת היא שהובילה את השמאי להעריך את שיעור הפגיעה בדירה. אך זאת לדעת שהמשיב התקין דלתות וחלונות כפולים בדירה, כבר בעת הסלילה של כביש מס' 4, ואף קיבל חזרה את הוצאות ההתקנה ממחלקת העבודות הציבוריות.

המומחה האקוסטי יכול היה לקבוע את עוצמת הרעש בתוך הדירה כאשר כל הדלתות והחלונות מוגפים. האם לא ראוי היה להעריך את שיעור הפגיעה בדירה כאשר היא מוגנת על-ידי דלתות וחלונות כפולים?

.....

מדברים אלה של בית המשפט קמא עולה ההנחה שהתקנת דלתות וחלונות כפולים (שכבר הותקנו) ומערכת מיזוג אוויר (שככל הנראה טרם הותקנה) היא "פתרון" אשר "יקטין בהרבה את הנזק שנגרם לנכס מחמת רעש התנועה בכביש מס' 4". אם כך, האם לא היה זה ראוי שהמשיב יפעל להקטנת הנזק בדרך זאת, או שבית המשפט יתחשב באפשרות זאת להקטין את הנזק, לצורך קביעת הפיצויים המגיעים למשיב? האפשרות להקטין את הנזק באמצעים

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

סבירים היא, כידוע, שיקול בקביעת הפיצויים המגיעים לנפגע לפי דיני החוזים ולפי דיני הנזיקין. האם אין מקום לשיקול זה גם בהערכת הפיצויים המגיעים לנפגע לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה? העובדה שהחיוב בפיצויים נובע מן החוק, בגין הפעלה של סמכות מינהלית, כמו גם העובדה שהפיצויים משתלמים מקופת הציבור, ודאי שאין בהן כשלעצמן כדי לשלול שיקול זה. להפך, ניתן לומר כי כוונת החוק והאינטרס הציבורי תומכים בשיקול זה.

שהרי חוק התכנון והבניה לא נתכוון להעשיר את מי שנפגע על-ידי תכנית, אלא לכל היותר לפצות אותו על נזק ממשי שנגרם לו. מדוע, אם כן, לא תילקח בחשבון האפשרות להקטין את הנזק? אכן, במקרים רבים אין בידי הנפגע אפשרות מעשית להקטין את הנזק, כגון, כאשר תכנית מקטינה את אחוזי הבנייה. אך יש מקרים שבהם אפשרות זאת קיימת. בזה הוא, כמדומה, המקרה שלפנינו. אם כך, האם אין לחשב את הפיצויים על יסוד האפשרות של הקטנת הנזק?

כאמור, סעיף 197 בא לפצות על פגיעה במקרקעין לפי מבחן אובייקטיבי, ופגיעה כזאת נמדדת לפי הירידה בערך המקרקעין. לדעתי, כדי לקבוע את שיעור הירידה בערך המקרקעין, יש לקחת בחשבון גם את האפשרות להקטין את הנזק למקרקעין באמצעים סבירים. כך יעשה קונה סביר. הוא יעריך את ההוצאה הכספית הכרוכה בנקיטת אמצעים כאלה ואת הירידה בערך הדירה לאחר נקיטת האמצעים. כך, לדוגמה, כאשר קיימת אפשרות להקטין מטרד רעש בדרך של אטימת הפתחים והתקנת מיזוג אוויר בדירה. ואם כך יעשה קונה סביר, כך צריך לעשות גם שמאי סביר. ואם השמאי מתעלם מן האפשרות להקטין את הנזק באמצעים סבירים, ומבסס שומה רק על הנזק המרבי, אין זאת אלא שגיאה.

.....

במקרה שלפנינו לוקה חוות הדעת של השמאי מטעם המשיב בשגיאה כזאת, כיוון שהיא מבוססת עצמה רק על בדיקת הפגיעה המרבית של מטרד הרעש בדירה, ולא על הפגיעה לאחר שננקטו אמצעים סבירים להקטנת הרעש, כלומר, לאחר שהוגפו הדלתות והחלונות הכפולים שהותקנו בדירה.

המסקנה היא, כי יש להחזיר את התיק לבית המשפט קמא, **על-מנת שיקבע את שיעור הפגיעה של מטרד הרעש בדירה, לאחר נקיטת אמצעים סבירים להקטנת המטרד.**

(ההדגשות אינן במקור א.ח)

(2) כלומר, בהתייחס למקרה דנן, בו הגעתי לכלל דעה כי קיימים מלכתחילה מטרדי רעש, זיהום אוויר ופגיעה בפרטיות, היה על בעלי הזכויות לנקוט אמצעים סבירים להקטנת המטרדים כבר במצב הקודם.

(3) ומכאן כי את השינוי, ככל וחל, בעקבות אישורה של התכנית הפוגעת, היה עלינו לבחון בהתייחס למצב השורר בנכס הנדון לאחר נקיטת אותם אמצעים.

(4) במצב דברים זה המסקנות כפי שנקבעו ביחס לשלבים א' + ב' כאמור, היו מתחזקות עוד יותר.

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

ה. <u>המסקנה העולה בעניינו בשלב ג'</u>:

(1) בהתייחס למסקנה העולה מבחינת השלבים הקודמים, איני נדרש לבחינת שלב ג', שכן נמצא כי התכנית אינה פוגעת במקרקעין שבנדון ו/או שהפגיעה הנטענת נגרמה קודם לכן ע"י גורם אחר.

(2) יחד עם זאת ולצורך השלמת התמונה ערכתי בחינה <u>דומה לזו שנערכה בשומת התובעת</u>, לעסקות השוואה רלוונטיות, שנערכו לפני הפקדת התכנית הפוגעת ולאחר אישורה.

(3) הובאו בחשבון עסקות השוואה מהמבנה בו ממוקם הנכס הנדון ומהמבנים הסמוכים לו, כולם בעלי מאפיינים דומים לנכס הנדון, הן מבחינת שטחם והן מבחינת מאפייני הבינוי, הממוקמים ע"ג ציר הרק"ל, בדומה למצב בענייננו.

(4) יוער כי השונות במאפייני הנכסים בשכונה בה ממוקם הנכס הנדון הנה גבוהה מאוד, ומכאן כי קיימת עדיפות לבחינת העסקות שהובאו בחשבון על ידי כאמור.

(5) מניתוח העסקות עולה כי בבדיקה דומה לזו שנערכה על ידי שמאי התובעת (שאיני מסכים כי זו מהווה אינדיקציה לבחינת ירידת ערך בענייננו), שגם במבנים דוגמת זה בו ממוקם הנכס הנדון חלה עליית מחירים בשיעור של 15%-20%, בתקופת הזמן הרלוונטית שהוצגה ע"י שמאי התובעת.

(6) <u>להלן ניתוח עסקות השוואה שנערכו בחלקות שונות בגוש 30501 (רח' אריה בעהם / דב יוסף)</u>:

תאריך העסקה	כתובת	חלקה	תת חלקה	שטח ברוטו בהתאם להיתר הבניה	ק'	מחיר בש"ח	מחיר למ"ר ברוטו	הערות
עסקאות שנערכו <u>לאחר</u> הפקדה / אישור "התכנית הפוגעת"								
29/07/2021	אריה בעהם 3	13	8	100	3	₪ 1,600,000	₪ 16,000	מכר בחלקים. למיטב בדיקתי לפני הרחבת בניה. מכאן כי המחיר מגלם מרפסת גג ע"ג ניתן לבצע הרחבת בנייה.
09/07/2019	אריה בעהם 2	12	15	123	3	₪ 1,950,000	₪ 15,854	
15/11/2017	אריה בעהם 4	16	6	130	2	₪ 1,350,000	₪ 10,385	נראה כי מדובר ב"עסקת קיצון"
26/07/2017	אריה בעהם 1	1	10	119	קרקע	₪ 2,045,000	₪ 17,185	המחיר מגלם חצר בשימוש (ע"ח שטח משותף)
08/03/2017	אריה בעהם 4	16	16	128	3	₪ 1,500,000	₪ 11,719	
				בממוצע למ"ר ברוטו			**₪ 14,228**	

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com

תאריך העסקה	כתובת	חלקה	תת חלקה	שטח ברוטו בהתאם להיתר הבניה	ק'	מחיר בש"ח	מחיר למ"ר ברוטו	הערות
עסקאות שבוצעו <u>טרם</u> הפקדת "התכנית הפוגעת"								
04/05/2015	אריה בעהם 1	1	7	82	3	₪ 1,190,000	₪ 14,512	למיטב בדיקתי לפני הרחבת בניה. מכאן כי המחיר מגלם מרפסת גג ע"ג ניתן לבצע הרחבת בנייה.
26/03/2015	אריה בעהם 2	12	3	111	1	₪ 1,570,000	₪ 14,144	
17/06/2014	אריה בעהם 3	13	7	130	3	₪ 1,270,000	₪ 9,769	
08/06/2014	אריה בעהם 3	13	6	130	2	₪ 1,400,000	₪ 10,769	
בממוצע למ"ר ברוטו							**₪ 12,299**	

(7) מהאמור עולה כי גם במקרקעין שבנדון ודומים לו, חלה עלית מחירים בתקופת הזמן הרלוונטית שהוצגה בשומת התובעת, בשיעור של כ – 15% בממוצע, ובגבולות 15%-20%, בנטרול עסקות קיצון.

(8) בכל אופן אין באמור כדי לשנות את המסקנה העולה מבחינת שלבים א' + ב' כפי שפורט לעיל.

(9) יוער שוב כי הצגת עסקות ההשוואה נעשתה לצורך השלמת התמונה בלבד, ומתן מענה נוסף לטענות שמאי התובעת.

10. <u>סיכום השומה</u>:

לאור כל האמור לעיל, לא מצאתי כי קיימת ירידת ערך במקרקעין שבנדון, הנובעת מאישורה של תכנית 101-0209593.

הנני מצהיר כי החלטתי זו נערכה לפי מיטב הבנתי וניסיוני המקצועי, בהתאם לנתונים שהוצגו בפני וכי אין לי כל עניין אישי בנכס מושא החלטה זו או בבעלי הזכויות בו.

ולראיה באתי על החתום,

אלדד חיימי

שמאי מכריע עפ"י חוק התכנון והבניה

רח' הלל 24, ירושלים 9458124 | טל': 02-5416969 | Haimieldad@gmail.com