בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

תאריך: 20.02.2025
מס' מינוי: 238-2024
מספרנו: 1136

לכבוד:

ועדת הערר לפיצויים והיטלי השבחה, מחוז מרכז

תיק ערר פיצויים לפי סעיף 197, ערר מס' 9213/13

לכבוד העוררים,
קרן ודרור מגל ואח'
המיוצגים ע"י מר ארז כהן ומר איל קלודובסקי, שמאי מקרקעין
במייל: eyal@zc-eng.co.il

לכבוד המשיבה,
ועדה מקומית נס ציונה
המיוצגת ע"י גב' מלכה דור[1],
שמאית מקרקעין
במייל: malka.dor@gmail.com

לכבוד
חברת נתיבי ישראל
המיוצגת ע"י מר ליאור ורטהיימר ומר דורון חבקין, שמאי מקרקעין
במייל: office@havkin.org.il

לכבוד
קבוצת עמוס לוזון יזמות ואנרגיה בע"מ
המיוצגת ע"י מר יואב שיינקין ומר ארז כהן, שמאי מקרקעין
במייל: office@kfb.co.il

שומה מייעצת -

גוש 3636 חלקה 8,

<u>רח' הגיא 2,4,6, נס ציונה</u>

1. <u>מטרת השומה</u>

בהתאם להוראות תיקון 84 - סעיף 14 (ג)2 לתוספת השלישית לחוק התכנון והבניה התשכ"ה - 1965, נתמניתי ביום 06.02.2024 כשמאי מייעץ לעניין שאלת הפגיעה בשווי זכויות העוררים, לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה 1965.

גורם תביעה: אישור תכנית מח/174.

[1] מייצגת את הוועדה ואת שומת אינג' שמואל פן

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

2. <u>מועד הדיון ומסמכים שהוצגו בפניי</u>

2.1. שומת העוררים קרן ודרור מגל ואח', מיום 11.10.2012, ותגובה מיום 23.04.2013, שנערכו ע"י שמאי המקרקעין מר ארז כהן ומר אייל קלודובסקי (להלן: "**שומת העוררים/התובעים**").

2.2. שומת המשיבה הוועדה המקומית לתכו"ב נס ציונה, מיום 02.12.2012, שנערכה ע"י שמאי המקרקעין מר שמואל פן (להלן: "**שומת המשיבה**").

2.3. שומת נתיבי ישראל, מיום 03.12.2012, שנערכה ע"י שמאי המקרקעין מר דורון חבקין ומר משה גולן, ומסמך השלמת טיעונים מיום 18.09.2023 שנערך ע"י שמאי המקרקעין מר דורון חבקין ומר ליאור ורטהיימר (להלן: "**שומת נתיבי ישראל**").

2.4. שומת קבוצת עמוס לוזון יזמות ואנרגיה בע"מ מיום 17.07.2013 שנערכה ע"י שמאי המקרקעין מר ארז כהן (להלן: "**שומת לוזון**").

2.5. שומה מכרעת של השמאי מר שמואל רוזנברג מיום 22.12.2021, עפ"י מינוי יו"ר ועדת ערר מרכז, ערר מס' 271/07, תביעת פיצויים לפי ס' 197 בגין תמ"מ 21/3 (להלן: "**שומת רוזנברג**").

2.6. החלטת ועדת ערר מחוזית מיום 24.10.2018, בפני עו"ד איל תיאודור שרון, יו"ר הועדה.

2.7. החלטת ועדת ערר מחוזית מיום 07.01.2024, בפני עו"ד איל תיאודור שרון, יו"ר הועדה.

2.8. החלטת ועדת ערר מחוז מרכז מיום 23.01.2024, בפני עו"ד איל תיאודור שרון, יו"ר הועדה.

2.9. בתאריך 28.10.2024, נערך דיון בפניי באמצעות תוכנת ZOOM. פרוטוקול הדיון הועבר לצדדים.

3. <u>ביקור בנכס</u>

ביקור בנכס ובסביבתו נערך ע"י החתום מטה ביום 11.02.2025 ללא נוכחות הצדדים (ראה נספח א').

4. <u>מועדים קובעים לשומה</u>

תכנית	מועד קובע
מח/174	13.10.2009

5. <u>פרטי הנכס הנדון</u>

גוש	3636
חלקה	8
שטח רשום	188.835 דונם
מהות הנכס	27 דירות מגורים
כתובת	רחוב הגיא 2, 4, 6, שכונת "לב המושבה", נס ציונה
זכויות	חכירה מהוונת

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

6. <u>תיאור הנכס והסביבה</u>

הנכס הנדון ממוקם במזרח העיר נס ציונה. רחוב הגיא הינו רחוב צדדי במזרח השכונה.

מושא השומה הן 27 דירות מגורים במבנים שברחוב הגיא 2, 4, 6, בניינים בני 3 קומות מעל קומת עמודים חלקית וקומת גג. בכל בניין 15-14 יח"ד.

ממזרח לשכונה, במרחק של כ-48 מ' מקצה הבניינים, ממוקמת חטיבת קרקע בה נסלל כביש מס' 423 (דרך אזורית), מעברו קו מתח גבוה ומעברו מסילת הרכבת.

פרטי העוררים כמפורט להלן[2]:

כתובת	שם תובע	מס' דירה	קומה	מס' חדרים	כיווני אויר (***)	תאריך הרכישה
הגיא 2 (RM4)	טוילי כפיר ומיה	5	2	4 חד'	מזרח דרום	30/04/2002
	גנקין אלכסנדר ואורלי	9	3	4 חד'	מזרח דרום	08/05/2002
	ארביב משה וזיוה	13	4	פנטהאוז 5 חד'	דרום מזרח מערב	14/08/2002
	שרה והלל גביש	1	2	4 חד'	מזרח דרום	30/06/2002
	ענת וגבריאל סלמה	4	1	5 חד'	מזרח צפון	30/06/2003
	נעם טופלברג	14	4	5 חד'	מזרח צפון	14/07/2009
	אליהו בן חמו	8	2	5 חד'	מזרח צפון	16/04/2008
	שרון ישראל ואורית	12	3	4 חד'	מזרח צפון	31/01/2002(*)
הגיא 4 (RM3)	קפלן אמיר וחגית	1	קרקע	דירת גן 4 חדרים + גינה כ- 560 מ"ר	מזרח דרום	28/08/2002
	בן יהודה עפרה (בן שושן)	2	1	4 חד'(**)	מזרח דרום	30/04/2002
	מזרחי אייל וסיגל	5	1	4 חד'	צפון מזרח	29/04/2003
	מגל דרור והררי קרן	6	2	4 חד'	מזרח דרום	22/05/2002
	פולנט ליאת	9	2	5 חד'	מזרח צפון	22/09/2002(*)
	בלומנטל אילנית	10	3	4 חד'	מזרח דרום	21/02/2002(*)
	שלום ערן	13	3	4 חד'	מזרח צפון	20/02/2002
	כהן פרדי ומירלה	14	4	פנטהאוז 5 חד'	מזרח דרום מערב	22/05/2002
	סקוזה שרה	15	4	פנטהאוז 5 חד'	מזרח צפון מערב	26/05/2002
הגיא 6 (RM2)	יצחק עובדיה	1	קרקע	דירת גן 4 חדרים וגינה כ- 310 מ"ר	מזרח דרום	29/09/2001
	אלון בכר	11	3	3 חד'	מערב דרום	19/10/2001
	סגל רן ורחל אליאס	2	1	4 חד'	מזרח דרום	30/04/2002
	אמיל אמיר ואברהם מורן	5	1	5 חד'	מזרח צפון	26/11/2002
	ימיני עומר ושרעבי צופית	6	2	4 חד'	מזרח דרום	17/04/2002
	אזיקאל יואל והדסה	9	2	5 חד'	מזרח צפון	15/09/2002
	אדטו צחי ורביטל	10	3	4 חד'	מזרח דרום	22/03/2002
	אברהם אריאל ושירה	13	3	5 חד'	מזרח צפון	07/03/2002
	לוי יחזקאל ולימור	14	4	פנטהאוז 5 חד'	מזרח דרום מערב	05/07/2002
	מוליה דרור ואורנה	15	4	פנטהאוז 5 חד'	מזרח צפון מערב	26/04/2002

(*) תאריך חתימת חוזה הרכישה הינו עפ"י המידע שנמסר ע"י חברת א.דורי, לא הוצגו בפנינו הסכמי הרכישה.

(***) הדירות שפונות לכיוון מערב אינן חשופות באופן ישיר לכביש.

[2] מקור - שומת לוזון

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

7. מצב תכנוני

מצב קודם:

7.1. תכנית מתאר מקומית נס/1/1 פורסמה למתן תוקף ביום 02.11.1972 (י.פ. 1874).

מרבית שטח החלקה מסווג ביעוד אזור חקלאי וחלק משטחה המערבי של החלקה מסווג ביעוד אזור מגורים ב'.

בשטחה המזרחי של חטיבת הקרקע מסומן תוואי מסילת הברזל.

על פי תשריט התכנית מיקום בתי התובעים והכביש מסומנים כשטח חקלאי.

7.2. תכנית מתאר ארצית לכבישים, תמ"א 3 פורסמה למתן תוקף ביום 26.08.1976 (י.פ 2247).

בתכנית זו סומנה דרך מס' 423 כדרך אזורית.

בדיון שנערך בועדת משנה להתנגדויות[3] צוינה העובדה כי דרך מס' 423 סומנה כבר בתמ"א 3.

בהתאם לתקנון התכנית:

רוחב הרצועה המתוכננת לדרך אזורית - 60 מ'.

קווי הבניין - 80 מ' מציר הדרך.

ברצועה המתוכננת לא תותר כל בניה שאינה מתקן דרך.

בשטח שבין קו הבניין לגבול הרצועה המתוכננת לא תותר כל בניה פרט למבנה שרות באישור הועדה המחוזית.

במחלף של שתי דרכים או יותר, יהיה גבול הרצועה המתוכננת בין גבולות הרצועות המתוכננות של הדרכים, קטע מעגל שקוטרו עד 600 מ'.

בצומת של שתי דרכים או יותר רוחב הרצועה המתוכננת יהיה מעגל שקוטרו 250 מ'.

7.3. תכנית מתאר מחוזית, תמ"מ 3 פורסמה למתן תוקף ביום 31.03.1982 (י.פ. 2798).

התכנית מסמנת את תוואי דרך מס' 431 וכן מסילת ברזל מוצעת ממזרח לבתי המגורים.

השטח החקלאי מיועד לשמש בין היתר, כחגורת ירק מסביב לישובים.

התוכנית קובעת הוראות והגבלות לגבי שטחים בהם עוברים או מיועדים לעבור קווי חשמל במתח גבוה, במתח עליון ובמתח על וכן הוראות לעניין הקמת קווי חשמל בקרקע חקלאית.

7.4. תכנית מתאר ארצית למסילות ברזל תמ"א 23 פורסמה למתן תוקף ביום 31.07.1986 (י.פ 3366).

התכנית מגדירה תוואי מסילת ברזל ממזרח לבניינים הנדונים ומצפון את דרך מס' 4313.

[3] בפרוטוקול ישיבה מס' 2006027 לתאריך ישיבה מיום 23.07.2006.

7.5. תיקון מס' 7 לתמ"א 3 : אושר למתן תוקף ביום 19.12.1991 (י.פ. 3956).

התכנית כוללת הוראות בלבד ונועדה להחליף את הוראות תמ"א 3.

מטרות התכנית :

להתוות את רשת הדרכים הארצית.

לקבוע מדרג ותפקוד של דרכים וקטעי דרך ברמה ארצית.

לחייב את מערכת התכניות. שלפי פרק ג' בחוק- לקבוע ולשמור את רצועות הקרקע עבור רשת הדרכים הארצית.

לקבוע הנחיות לעריכת תכניות לדרכים.

לקבוע כללים למניעת מפגעים סביבתיים ולשמירת הנוף בכל הקשור להתווית דרכים, לסלילתן ולשימוש בהן.

לקבוע כללים לדרכים נופיות.

לתחום את הסטיות המותרות.

תיקון זה קבע את רצועת התכנון לדרך שברשת הדרכים הארצית לרוחב של 300 מ', בצומת של שתי דרכים או יותר - מצולע שקודקודו על צירי הדרכים ובמרחק של 150 מ' מצירי הדרכים, זאת כל עוד לא נקבעה רצועת הדרך בתוכנית מתאר מקומית או בתוכנית מפורטת, ברצועת התכנון אסורה כל בניה שהיא, עד לאישור תוכנית כנ"ל, אז תוסרנה המגבלות.

עפ"י התוכנית, הרוחב המרבי של דרך יהא בדרך אזורית - 40 מ'.

קו הבניין יהא בדרך אזורית לפחות 40 מ' ולא יותר מ-80 מ'.

בשטח שבין קו הבניין לגבול רצועת הדרך לא תותר כל בניה פרט למבנה שרות, מתקני דרך ותשתית וכיו"ב כמפורט בהוראות התכנית.

מידות של רצועת הדרך בצמתים ובמחלפים יקבעו בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת.

7.6. תכנית מתאר מקומית נס/במ/118 פורסמה למתן תוקף ביום 21.04.1994 (י.פ. 4208).

בהתאם לסעיף 8 לתקנון התכנית, מטרות התכנית הינן, בין היתר :

שינוי ייעודי קרקע, קביעת שימושים והוראות בנייה לפי ייעודי קרקע, התוויות דרכים חלוקה למתחמי תכנון.

על פי תשריט התוכנית הבניינים הנדונים הינם בייעוד אזור מגורים ב' מיוחד.

על פי תשריט התוכנית הבניינים הנדונים מסומנים באותיות RM8, RM7,RM6 .

הזכויות הינם : 6 יח"ד למגרש הכולל 3 קומות, שטח רצפות למגרש 840 מ"ר ברוטו.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

7.7. תכנית מתאר ארצית למסילות ברזל תמ"א 23-תיקון מס' 8, פורסמה למתן תוקף ביום 26.01.1999 (י.פ. 4247).

מטרת התכנית:

לשנות את תשריט התכנית העיקרית בתחומי אזור המרכז על מנת לאפשר שיפור מערך מסילות הברזל בין מוקדי האוכלוסייה ומוקדי הפעילות הכלכלית באזור המרכז.

התכנית מוסיפה שלוש קשתות למסילת ברזל כפולה מתוכננת במפגש המסילה לאורך דרך מס' 431 עם מסילת לוד-רחובות, באזור נס ציונה.

7.8. תכנית מתאר מחוזית תמ"מ 6/3ד' פורסמה למתן תוקף ביום 10.03.1999 (י.פ. 4734).

מטרות התכנית:

לקבוע שטח מעבר לקווי חשמל ראשיים במתח על (400 ק"ו) ומתח עליון (161 ק"ו) מנס ציונה למצליח.

לקבוע את שימושי הקרקע המותרים ומגבלות הבניה והשימוש בשטח המעבר לקווי החשמל הראשיים.

לקבוע הנחיות למניעת מפגעים סביבתיים והוראות שיקום נופי בעת ואחרי הקמת הקווים.

לקבוע קווי חשמל לביטול או העתקה.

תכליות ושימושים:

הקמת עמוד חשמל וקווי חשמל עיליים ותת-קרקעיים בכל המתחים ודרכי גישה אליהם.

גנים לאומיים, שמורות טבע, עיבודים חקלאיים, מבנים חקלאיים, חניה ואחסנה פתוחה.

קווי תשתית ובכלל זה קווי מים, ביוב, דרכים, מסילות ברזל, עורקי ניקוז, קווי דלק וגז.

7.9. תכנית מח/120 פורסמה למתן תוקף ביום 31.10.1999 (י.פ. 4814).

מטרות התכנית:

לקבוע שטח לתוואי מסילה כפולה של קו הרכבת לוד - רחובות.

לקבוע את רוחב רצועת מסילת הברזל, כמסומן בתשריטים.

לשנות את ייעודי הקרקע משטח לקרקע חקלאית, דרך, אפיק, נחל או כל ייעוד אחר, לשטח למסילת רכבת שניה, שיקום המסילה הקיימת ושיפורים גיאומטריים, תחנות רכבת, מתקני ומבני דרך ומתקני תשתית. בהם: קוי תקשורת, מתקני איתות וקווי איתות, מתקני שליטה ובקרה, תחנות השנאה, דרך שרות.

לקבוע הוראות בדבר הכנת תכניות מפורטות לתחנות רכבת.

לקבוע הוראות לקווי בניין.

לאפשר התווית דרכי/ שבילי שירות בתחום התכנית להחזקת מבני ומתקני הדרך ומתקני התשתית וכל מתקן אחר שיידרש להפעלה ותיחזוק הרכבת.

לייעד שטחים בתחום התכנית להסדרת ניקוז לשיקום נופי ומניעת מפגעים.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

לאפשר חישמול הרכבת ומסילת הברזל: יצירת מסגרת תכנונית להקמת מתקנים הדרושים לחישמול, כולל אמצעי הזנה (תחנות השנאה), מערכת מגע עילי מתקני השו"ב (שליטה ובקרה) לחישמול, לתקשורת ולאיתות של רכבת ישראל ושל חברת החשמל.

מתקנים אלו הינם מתקני דרך.

קווי הבנין יהיו בהתאם להוראות תמ"א 23, למעט האזורים בהם קיימות תכניות מאושרות או שהופקדו עד להפקדת תכנית זו. בתכניות אלו יחולו קווי הבנין עפ"י התכנית החלה במקום.

בהתאם לתשריט התכנית, רוחב רצועת מסילת הברזל הינו 50 מ' וקו הבניין הינו 120 מ' מציר המסילה.

מתשריט התוכנית ניתן לראות ייעוד דרך (מצד דרום מזרח לבניינים הנידונים) אשר הינו המשכו של כביש מס' 423 המתוכנן.

7.10. תמ"א 9/23 - שינוי בהוראות התכנית - אושרה ביום 13.02.2001.

בתכנית שונו הוראות תכנית תמ"א 23, בין היתר:

רוחב הרצועה לתכנון מסילת הברזל הנמנית עם רשת מסילות הברזל הארצית יהיה 240 מ'.

7.11. תכנית נס/מק/6/118 פורסמה למתן תוקף ביום 23.05.2001 (י.פ. 4988).

התכנית חלה על חלק מחלקה 8 בגוש 3636.

מטרות התכנית:

שינוי גובה מבנים ע"י תוספת של עד 2 קומות כולל קומת עמודים מפולשת, תוספת 10 יח"ד ב- 4 מבנים ללא שינוי בסה"כ מטרים מותרים, הגדלת שטח הקרקע לבנייני ציבור על חשבון השטח למגורים, שינוי קו בניין בין המגרשים לבנייני הציבור, איחוד וחלוקה, **תוספת להוראות בנייה בגין רעש מכביש עוקף.**

תנאים למתן היתר בנייה:

התנאים למתן היתר יהיו כהוראות תכנית נס/במ/118.

בגין כביש עוקף מזרחי נס ציונה מס' 423 המצוין בתרשים הסביבה ממזרח לתכנית יוגש כחלק ממסמכי ההיתר נספח אקוסטי מאושר ע"י איגוד ערים לאיכות הסביבה.

הבניינים הנידונים מיועדים לאזור ב' מיוחד.

על פי תשריט התכנית תוואי דרך מס' 423 מסומן באופן ברור מזרחית לבנייני המגורים הנדונים.

7.12. תוכנית מתאר מחוזית מס' תמ"מ/21/3 פורסמה למתן תוקף ביום 12.11.2003 (י.פ. 5236).

בתשריט התכנית נראית דרך מס' 423 כ**דרך אזורית**, המחברת את דרך מס' 431 עם דרך מס' 40.

התוכנית כוללת תשריט תשתיות והשפעות סביבתיות וכן תשריט ייעודי קרקע.

בהתאם לתשריט ייעודי הקרקע הבניינים הנידונים מסווגים באזור פיתוח עירוני.

בהתאם לתשריט התכנית, ניתן לראות כי בתחום המקרקעין עובר תוואי מסילת הרכבת ורצועה למעבר קווי חשמל ראשיים.

אזור פיתוח עירוני:

שטח המיועד לפיתוח עירוני עפ"י תכנית מתאר מקומית.

תכליות ושימושים:

יותרו התכליות והשימושים בהתאם להוראות תכניות המתאר המקומית או התכניות המפורטות כאמור בסעיף 6.1.

סעיף 6.1 (1) קובע כי בתכנית מתאר מקומית בשטחה של רשות מקומית עירונית ניתן לייעד קרקע, בין השאר, למטרת מגורים, תעשייה, מלאכה, תעסוקה ומסחר, נופש, פנאי ותיירות, שטחים פתוחים, חינוך, תרבות, רווחה, בריאות, תחבורה ותשתיות לסוגיהן.

בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת ניתן לקבוע תכליות ושימושים נוספים התואמים או המשלימים את התכליות והשימושים המפורטים בסעיף 6.1 והנדרשים לפיתוח הישוב.

7.13. תכנית מתאר ארצית, תמ"א 35, פורסמה למתן תוקף ביום 27.12.2005 (י.פ. 5474).

בהתאם לתשריט התכנית, החלקות מסווגות כשטח "מרקם עירוני" אשר אליו יכוון עיקר הפיתוח של שימושי הקרקע, ומראש או במקביל יובטחו התשתיות הדרושות- במיוחד תחבורה ציבורית והסעת המונים.

הפיתוח יהא ברובו עירוני קומפקטי, מושתת על יתרונות לגודל תוך כדי הבטחת שטחים פתוחים עירוניים ובין עירוניים לצרכי ציבור, ושמירה על שטחים ומסדרונות המיועדים לתשתית לטווח הארוך.

בתשריט ניתן לראות את מערכת הכבישים ואת תוואי מסילת הברזל הסמוכים למקרקעין.

כביש מס' 423 מופיע בתשריט התוכנית.

7.14. תכנית נס/8/118 פורסמה למתן תוקף ביום 20.11.2006 (י.פ. 597).

מטרות התוכנית:

תוספת שטחי שירות עבור מחסנים דירתיים, מחסן דיירים משותף בקומת הקרקע לבניינים מגרשים RM1-RM4.

על פי תשריט התוכנית הבניינים הנידונים מסומנים במגרשים RM2, RM3, RM4 בייעוד מגורים ב' מיוחד.

בהתאם לתשריט התכנית, ניתן לראות כי בסמוך לבתי התובעים עובר תוואי דרך מס' 423.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

מצב תכנוני חדש:

7.15. תכנית מח/174 פורסמה למתן תוקף ביום 13.10.2009 (י.פ. 6004).

החלקות הנדונות אינן בתחום התוכנית.

תכנית מתאר מקומית מס' מח/174, דרך מספר 423 קטע עוקף מזרחי נס ציונה המהווה שינוי לתוכנית נס/1/1 ובהתאם לתמ"מ/3/6/ד'.

מסמכים נלווים:

תסקיר השפעה על הסביבה.

גבולות התוכנית:

הקו הכחול בתשריט הוא גבול תוכנית.

מטרות התכנית:

שינוי יעוד מקרקע חקלאית לדרך לצורך סלילת דרך מס' 423 בקטע מגבול צפונית של תכנית סטטוטורית ג/7/20 ועד מחלף עם כביש 431.

יעוד שטח הדרך יכלול: הקמת גשרונים, תעלות, גדרות, קירות תומכים וכן לביצוע כל עבודות החפירה, מילוי והריסה הכרוכים בסלילת הדרך.

ליעד את השטחים המסומנים בצבע ירוק אדום לדרך וטיפול נופי.

הסדרת הסתעפויות וצמתים בהתאם לנספח התנועה.

הפתרון המוצג במולאה כאופציה לחיבור לרח' שמיד, יתאפשר רק באישור משרד התחבורה.

תכליות ושימושים:

שימושי הקרקע יהיו לפי התכליות המפורטות בפרק זה לגבי האזור בו נמצאת הקרקע.

דרך - כפי שמוגדר בפרק א' בסעיף 1 לחוק.

מתקן דרך - כקבוע בסעיף 4 לתמ"א 3.

דרך וטיפול נופי - שטח דרך המיועד לטיפול נופי והסדרת שולי הדרך.

קווי בנין:

מרחק קו הבניין מציר הדרך יהיה כמסומן בתשריט.

בתחום קווי הבניין ועד לזכות הדרך יותרו שימושים המותרים בתמ"א 3 וכן השימושים לצורכי חקלאות, לדרכים חקלאיות ולעבוד הקרקע.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

תשתיות:

תנאי לביצוע התייעצות בנושא עיצוב הגשרים והעיצוב הנופי עם מהנדס הוועדה המקומית נס ציונה.

שינויים בקווי תשתיות קיימים וחצייה קווי תשתיות בתחום הדרך יבוצעו בתאום עם הרשויות המופקדות על קווי התשתיות.

פינוי עודפי עפר לאתר מורשה בתאום עם הרשות המקומית ובאחראיות יוזמי התוכנית והקבלנים הבונים.

הנחיות סביבתיות:

הוראות כלליות:

לא תאושרנה תוכניות בניין עיר ופיתוח ולא יינתנו היתרי בנייה לשימושי קרקע רגישים לרעש ולזיהום אוויר (מגורים ומבני ציבור), בסביבת הדרך ובתחום התוכנית, אלא, לאחר שהוגש על ידי יזם הבנייה מסמך סביבתי, על פי הנחיות המשרד לאיכות הסביבה, ולאחר שהמסמך אושר על ידי המשרד לאיכות הסביבה.

במידה והוגשה תוכנית כנ"ל לאישור מוסדות התכנון, לאחר אישור תוכנית הדרך, יכללו בה הוראות והנחיות מפורטות המחייבות את יזם הבנייה לנקוט, באמצעים למניעתם ולהפחתתם של מפגעים סביבתיים הנובעים מהדרך, ובמיוחד אמצעים למניעת רעש וזיהום אוויר.

תיאום ודיווח:

לפני ביצוע העבודות ולפחות שבועיים מראש, תימסר הודעה לוועדות המקומיות והמשרד לאיכות הסביבה, לרשות לשמירת טבע וגנים לאומיים, לרשות העתיקות ולוועדה המחוזית.

התוכניות המפורטות לביצוע הפיתוח הנופי והסביבתי ולמיגון האקוסטי, המתאימות לאותו שלב ביצוע, יועברו לידיעת הוועדה המחוזית והמשרד לאיכות הסביבה, לפחות שבועיים בטרם תחילת הביצוע.

תכנונו וביצועו של הכביש יותאמו עם מהנדס העיר נס ציונה.

שיקום ופיתוח נופי:

בטרם הביצוע, תוכן על ידי אדריכל הנוף תוכנית מפורטת לפיתוח נופי וסביבתי ולעיצוב אדריכלי, בהתאם לנספח הנופי (נספח מס' 7) על פי עקרונות השיקום הנופי, המפורטים בפרק הנופי 4.4 ובתשריט מס' 4.5 א' + ב' בתסקיר- תשריט פיתוח נופי. הפיתוח והשיקום הנופי יבוצעו על ידי היזם, בהתאם לתוכנית זו.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

הוראות למניעת מפגעי רעש:

רעש במהלך הבנייה:

על מנת להקטין את מפלסי הרעש במהלך שלב הבנייה יש לנקוט באמצעים כדלהלן:

שעות העבודה באתר ייקבעו בהתאם להנחיות התקנת למניעת מפגעים 1992.

כל ציוד הבנייה באתר יעמוד בדרישות התקנות למניעת מפגעים (רעש מציוד בנייה) 1979.

המשאיות הכבדות יעברו בנתיב הקצר ביותר וימנעו ככל האפשר ממעבר בתוך נס ציונה.

רעש תפעול הכביש:

המיגון האקוסטי יבוצע בהתאם לתשריט המיגון האקוסטי (נספח מס' 7) כמפורט להלן:

הקריטריונים לרעש יהיו בהתאם להנחיות הוועדה הבינ-משרדית לתקני רעש (פברואר 99) וכדלקמן: 64 dBA למבני מגורים,

59 dBA למוסדות חינוך.

סלילת הכביש מחתך 340 עד לחתך 400 באספלט שקט.

הקמת קיר אקוסטי בגובה 2.0-5.55 מטר באורך 720 מטר, ממערב לכביש, מחתך 337 עד לחתך 373. השטח הכולל של הקיר הינו כ- 2,400 מ"ר.

הקמת קיר אקוסטי בגובה 1.5-2 מטר מעל פני הקרקע ובאורך 160 מטר, ממערב לכביש מחתך 387 עד לחתך 395. קיר זה מיועד להפחית את הרעש למבנים הקיימים מצפון לכביש 4343, בשכונת יד אליעזר.

לאחר פתיחת הכביש לתנועה:

חצי שנה מיום פתיחת הכביש לתנועה, יערכו מדידות רעש בפועל, באזור הצפון מזרחי של שכונת יד- אליעזר, על מנת לבחון את תחזיות הרעש שנקבעו בתסקיר. במידה ורמות הרעש יעברו את הרעש שנקבע בהמלצות תפעל מ.ע.צ לתת פתרון אקוסטי להפחתת הרעש.

מטרדי אבק:

על מנת לצמצם את ריכוזי האבק המתפזר מפעולות הבנייה בסביבה ככל הניתן, יש להקפיד על ביצוע האמצעים הבאים:

כיסוי המשאיות היוצאות עמוסות מן האתר.

מיקום ערמות עפר לפינוי וערמות חומרי בניין חלקיקיים כגון חול במקום מוגן מרוחות, ככל שניתן.

בתקופת הקיץ תבוצע הרטבה תקופתית במים. תדירות ההרטבה תקבע על פי עומס התנועה וסוג הקרקע, ולא תפחת מפעמיים ביום.

תסקיר השפעה על הסביבה, לתכנית דרך מס' מח/174, דרך מס' 423 עוקף מזרחי - נס ציונה, נערך בנובמבר 2002 ע"י מר אייל קליידר:

כפי שמצוין בתסקיר ההשפעה על הסביבה בסעיף 4.3.2 סע' ב' עמ' 67 "בהוראות התוכנית של גז/7/20 ושל נס/מק/6/118 הוטמעו סעיפים המתנים הוצאת היתר בנייה בהכנת נספח אקוסטי, שיבחן את השפעת כביש 423 על המבנים המתוכננים וימצא את הפתרונות האקוסטיים הנדרשים. דהיינו, המבנים שיתוכננו במסגרת שתי תוכניות אלו, יכללו מיגון אקוסטי במעטפת המבנים". פירוט התסקיר יובא בפרק ההכרעה להלן.

8. <u>תיק הבניין:</u>

היתרי בניה לבנייני התובעים ניתנו כדלהלן:

כתובת	מגרש	תאריך מתן היתר	מס' היתר	מהות ההיתר
הגיא 2	Rm4	24/11/02	2002232	בית משותף - בניה חדשה, 14 יח"ד.
הגיא 4	Rm3	29/04/02	2002096	בית משותף - בניה חדשה, 15 יח"ד.
הגיא 6	Rm2	04/12/01	2001112	בית משותף - בניה חדשה, 15 יח"ד.

תנאי למתן היתר בניה ל-RM2 - התקנת מיגון אקוסטי דירתי בדירות הפונות לגביש 423 (צד מזרחי) בהתאם להנחיות איגוד ערים לאיכות הסביבה ויועץ אקוסטיקה".

תנאי למתן היתר בניה ל-RM3 - ביצוע מיגון אקוסטי של הבניין על פי חוות דעת של יועץ המצורפת לבקשה.

תנאי למתן היתר בניה ל-RM4 - ביצוע מיגון אקוסטי של הבניין על פי חוות דעת של יועץ מתאריך 23.09.2001.

9. <u>המצב המשפטי:</u>

נכון ליום 16.11.2009[4], בעלי הזכויות היו רשות הפיתוח, בשלמות, עם חכירה על שם מטעי שרונה בע"מ, על כל הבעלים.

10. <u>תמצית הפגיעה הנטענת בגין תכנית מח/174:</u>

תכנית	המועד הקובע	שיעור הפגיעה לפי שומת העוררים[5]	הפגיעה לפי שומת הוועדה/שומת לוזון/שומת נתיבי ישראל
מח/174	13.10.2009	8%	לא חלה ירידת ערך

[4] חודש לאחר המועד הקובע, 13.10.2009
[5] על פי שומתם משנת 2013. שיעור פגיעה זה מיוחס לתכנית מח/174 , כאשר בסה"כ שיעור הפגיעה מתממש 21/3 ו-מח/174 מגיע ל-25%. ראה פירוט של סכומי ירידת הערך בתמצית טענות שמאי העוררים

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

11. <u>תמצית עמדות הצדדים והכרעה:</u>

11.1. **רקע - החלטת ועדת ערר מחוז מרכז, ערר מס' 9012/13, מיום 07.01.2024, בפני עו"ד איל תיאודור שרון, יו"ר הועדה:**

ועדת הערר פירטה את היסטוריית הדיונים וההחלטות שהיו, כולל את שומתו של השמאי המייעץ שומת רוזנברג מיום 22.12.2021.

לטעמי, אין צורך לפרט את ההתנהלות עד לשומת רוזנברג.

על שומת רוזנברג הוגשו שני עררים - מטעם הועדה המקומית (ערר 9005/20922) וערר מטעם קבוצת עמוס לוזון יזמות ואנרגיה בע"מ (בשמה הקודם קבוצת א. דורי בע"מ) (ערר 9004/0922), אשר צורפה להליכים נוכח טענה שהועלתה (בה היא כופרת), לקיומו של כתב שיפוי מטעמה לטובת הועדה המקומית בקשר עם תביעות הפיצויים.

הצדדים כופרים בשומת רוזנברג מטעמים שונים, ביניהם בגין הסתמכותו על מסמך התסקיר הסביבתי, שנמסר לו "קטוע וחסר". בהיעדרם קובעת ועדת הערר כי לא הונחה תשתית מקצועית מספקת הקושרת באופן חד-משמעי בין שיעור הפגיעה שהוערך לבין תכנית המתאר המחוזית. חוסר זה ואי הבהירויות צוינו בשומת רוזנברג.

לבסוף אותרה גרסתו המלאה של תסקיר ההשפעה, והוגשה לועדת הערר ביום 16.10.2023.

לגישת התובעים, מקריאת התסקיר במלואו עולה כי לא קיימות סתירות בין ממצאי התסקיר למסקנות השמאי רוזנברג.

לעניין המיגון האקוסטי -

בכלל היתרי הבניה שהונפקו לבתי התובעים שברחוב הגיא, נקבע במפורש כי ה"היתר מותנה במילוי התנאים הבאים :... התקנת מיגון אקוסטי דירתי בדירות הפונות לכביש 423 (צד מזרחי), בהתאם להנחיות איגוד ערים לאיכות הסביבה ויועץ לאקוסטיקה".

בהתאם לטופס 4 שניתן בתחום הבניה בשנת 2004, מולאו כל התנאים שהותנו בהיתר.

לפיכך באומדן השווי בשומת רוזנברג, נכון למועד אישור תמם 21/3, לא הובא בחשבון אמצעים אקוסטיים מפחיתי רעש שכבר הותקנו לכאורה בדירות.

ועדת הערר מקבלת את טענת העוררים לפיה לא הוכח כי הותקנו אמצעים אקוסטיים. אף אם היה מוכח כי בפועל הדירות נבנו ללא המיגון האקוסטי שהתחייב כתנאי להקמתן בהתאם לתכנית 6/118 ולהיתרים שהופקו מכוחה, לא היה בכך כדי לשנות את סכום הפיצויים לו זכאים התובעים בגין מטרדי רעש.

אומדן הפגיעה בדירות התובעים שברחוב הגיא, דורש התחשבות ובחינת השפעותיו של המיגון האקוסטי המפורט בהיתרי הבניה ובחוות הדעת השונות שהוכנו בשלב הרישוי, עוד במצב התכנוני שקדם לאישור תכנית המתאר המחוזית לתוקף.

דא עקא שתכנית 6/118 אינה חלה על בנייני התובעים שברחוב הקשת, ומשעה שהיתרי הבנייה להקמתם לא הוצגו לעיון ועדת הערר, למעט תעודות הגמר וטופסי חיבור לתשתיות, נזהרת ועדת הערר מלטעת מסמרות בנושא.

לפיכך, ומכיוון שממילא נדרש תיקון בשומה המכרעת, יבחן השמאי המכריע את המסמכים הסטטוטוריים הקיימים גם בעניין דירות התובעים שברחוב הקשת, ולאור הערות ועדת הערר לעיל יביא כדי חשבון בהערכותיו ובתחשיביו קיומו או היעדרו של מיגון אקוסטי כבר

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

ערב אישור תכנית המתאר המחוזית.

ועדת הערר אינה מקבלת את קביעת השמאי רוזנברג, לפיה בכימות הפגיעה אין להביא בחשבון מיגונים אפשריים בדירה.

מטרת הפיצוי המעוגן בפרק ט' לחוק התכנון והבניה, היא להעמיד את התובע, מבחינה כלכלית, באותו מצב כספי שבו היה עומד אלמלא הפגיעה התכנונית שנסובה לזכויותיו במקרקעין - מבלי שייגרם לו נזק או הפסד, אך גם מבלי להעמידו במצב טוב יותר.

על כן , ככל שפגיעה זו, כולה או חלקה, יכול התובע להיטיב בעצמו באמצעים סבירים, דין הוא כי מוטלת עליו "חובה" לעשות זאת. כמובן, אין מדובר ב"חובה" במובנה הקלאסי, ולא ניתן לאכוף על הניזוק את קיומה או להענישו בגין הפרתה. הניזוק אדון לעצמו ולגורלו (ובמקרה שלפנינו - גם לגורל דירתו), ואינו חייב להקטין את נזקו . אך יחד עם זאת, זכאותו לפיצוי אינה כוללת נזק אותו יכול הוא עצמו למנוע באמצעים סבירים ויעילים כלכלית.

"במובן זה, נדמה כי השימוש במונח 'חובת הקטנת הנזק' מטעה, ויש להתייחס לדוקטרינה זו כ'הגנה' העומדת למזיק השוללת את חבותו-הוא לפצות בגין נזק שהיה על הניזוק למנוע" (ע"א 4431/17 פלוני נ' פלוני). וכפי שנקבע בפסק דינו של כבוד בית המשפט העליון בעניין ברעלי.

קביעת ועדת הערר היחידה היא, בהתאם להלכה המחייבת בעניין ברעלי, שהדבר טעון בחינה והכרעה אקוסטית - שמאית - מקצועית, ושגה כבוד השמאי המכריע משדחה את סברת העוררות על בסיס הפניה כללית לפסק דינו של כבוד בית המשפט המחוזי בעניין ברעלי (ת.א. 1622/87).

מקדם הדחיה:

הוועדה המקומית סבורה, כי שגה השמאי המכריע בקביעה זו, ומלבד מקדם דחייה עד לאישור תכנית מפורטת, נדרש היה להביא בחשבון "מקדם זמינות נוסף - אשר עניינו פתיחת הכביש לתנועה. השמאי ייחס את הפגיעה למועד הקובע (שנת 2003), בעוד הכביש נפתח לתנועה רק במהלך שנת 2020 (למעלה מעשור לאחר אישורה של התכנית המפורטת). רק ממועד פתיחת הכביש לתנועה עולה (לכאורה) מפלס הרעש, ומוריד (לכאורה) את ערכם של המקרקעין". (סעיפים 30 עד 32 לערר 9005/0922).

התובעים סבורים אחרת ומקבלים את שומת רוזנברג בעניין זה.

לאחר שועדת הערר שקלה את טענות הצדדים, הגיעו לכלל דעה כי בהתחשב במתודולוגיה הספציפית בה נקט השמאי המכריע בגדר החלטתו, ובנתונים בהם הסתייע לגיבוש עמדתו לצורך כימות הפגיעה שנגרמה לזכויות התובעים בדירותיהם, צודקת הוועדה המקומית בהשגתה. הסבר:

ביחס למרבית ייעודי הקרקע, גישת ההערכה המקובלת והמועדפת היא "שיטת ההשוואה" המכונה גם "שיטת שווי השוק". על פי גישה זו מוערך שווי המקרקעין מושא השומה על בסיס השוואה למחירים אשר נקבעו בשוק החופשי, בעסקאות שבוצעו במקרקעין דומים ככל האפשר וסמוך לאותו מועד קובע. ההנחה המובלעת בשיטה זו היא, אפוא, כי הצדדים לעסקאות מרצון שקללו בהערכת המחיר שביניהם את כל הנתונים הרלבנטיים לעניין, לרבות הזכויות על פי התכניות התקפות, התשואה הצפויה מהשימוש במקרקעין, פרק הזמן הנדרש עד לזמינותם, וכל יתר הפרמטרים הצריכים לעניין קביעת השווי (השוו: עמ"נ (חי') 12834-07-16 שלמה לדלסקי נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה קרית אתא (פורסם בנבו

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

.(22.3.2017

כבוד השמאי המכריע בחר בטכניקה שמאית שונה (ובכך, כשלעצמו, אינם רואים דופי). לצורך כימות ירידת השווי במקרקעי התובעים, הן בגין מטרד הרעש והן בגין הפגיעה בנוף, התבסס הוא על שני מחקרים אמפיריים אותם ערכו בשעתו השמאי הממשלתי הראשי, מר יעקב אודיש, ומנהלת מחלקת מחקר ומידע באגף שומת מקרקעין במשרד המשפטים, ד"ר לריסה פליישמן (מחקר משנת 2002 בנוגע ל"השפעת הכבישים על שווין של דירות מגורים", ומחקר נוסף משנת 2006 בנושא "השפעת נוף על שווין של דירות 18 מגורים" (להלן יחדיו: "**המחקרים**)".

במחקרים אלו נמצא מתאם סטטיסטי בין רעש הבוקע מכבישים לבין שווי דירות מגורים, וכן בין סוגי נוף שונים לבין שווי דירות מגורים. ונחדד, שכן בנקודה זו נעוץ עיקר הקושי שהתעורר בענייננו:

גיבוש המסקנות המפורטות במחקרים, מבוסס על בדיקות אמפיריות בדבר שווי דירות שנחשפו בפועל למטרדי רעש ולהשפעות שונות של נוף (השוו: לעניין רעש, סעיף 5.2 "איסוף נתונים: שלבי עבודה ומדידות" במחקר משנת 2002; לעניין נוף, סעיף 4.2 "איסוף נתונים" במחקר משנת 2006).

פועל יוצא הוא, כי בכדי לשום את ירידת השווי אשר נגרמה לדירות התובעים עקב אישור תכנית המתאר המחוזית, בהתבסס על ממצאי המחקרים שנערכו, יש להביא את מקדמי השווי לכדי מכנה משותף אחד, בין השאר בדרך של "תרגומם" על ידי מקדם זמינות ודחייה.

במילים אחרות, אין חולק בין הצדדים וגם לטעם ועדת הערר כי צדק כבוד השמאי המכריע כאשר קבע כי סלילת הכביש בפועל, לאחר אישור תכנית המתאר המחוזית, מחייבת אישור תכנית מפורטת, ו"לכן קיים אלמנט של זמינות" לצורך אומדן שיעור הפגיעה (שם, בעמ' 132 להחלטת השמאי המכריע). ברם, לא היה די בהערכת מקדם הדחייה עד לאישור התכנית המפורטת, שכן לא זהו הממצא אשר אושש במסגרת המחקרים. נדרשה דחייה ארוכה יותר - עד לסלילת הכביש בפועל (בהיבט הנופי), ולתחילת הפעילות התעבורתית בו (בהיבט הרעש). התעלמות מדחייה נוספת זו, כפי שעולה מהחלטת כבוד השמאי המכריע, מעמידה את התובעים במצב טוב משהיו ערב אישור התכנית בשנת 2003. לכך אין הצדקה.

סיכום ביניים -

ועדת הערר באה לכלל מסקנה כי צודקות העוררות בהשגתן, ובהחלטת כבוד השמאי המכריע נפלו שגגות בולטות המחייבות את התערבותה.

החלטת השמאי המכריע מייסדת יתדותיה, ראשית ועיקר, על מסמך תסקיר סביבתי חסר וחלקי. בכך להשקפתה לוקה היא בפגם מהותי היורד לשורשה. לאחר הדיון הראשון בעררים, הודיע התובעים כי הצליחו לאתר את התסקיר הסביבתי המלא (ויש לתהות מדוע דרכם בנושא לא צלחה עוד קודם לכן). בנסיבות אלו החליטה ועדת הערר שלא לדחות את תביעות הפיצויים בשל אי הרמת נטל ההוכחה.

תחת זאת, תתאפשר השלמתה ותיקונה של החלטת השמאי המכריע, בהתאם לממצאי התסקיר השלם אשר יוגש לעיון השמאי בכפוף להנחיותיו בנושא, וכן כל מסמך נוסף אותו יבקשו הצדדים להגיש נוכח התסקיר הסביבתי השלם שנמצא.

לצורך אומדן הפגיעה שנגרמה בגין מטרדי רעש, יביא כבוד השמאי המכריע כדי חשבון את השפעות המיגון האקוסטי שכבר הותקן בעבר בדירות התובעים, ערב המועד הקובע:

לעניין הדירות שברחוב הגיא - כפי שהוכח כי נדרש בהתאם לתכנית 6/118 ובהתאם להיתרי

הבנייה אשר הופקו מכוחה; ולעניין הדירות שברחוב הקשת (לגביהן לא הוצגו לעיון ועדת הערר ממצאים קונקלוסיביים) - כפי שיוכיחו הצדדים להנחת דעת השמאי המכריע, בהתאם למסמכי רישוי הבנייה, התכניות החלות, או כל אסמכתא רלוונטית נוספת.

ועדת הערר לא קיבלה את קביעותיו המשפטיות של השמאי רוזנברג בנוגע לחובת הקטנת הנזק.

כדי לקבוע את שיעור הירידה בערך המקרקעין, יש לקחת בחשבון גם את האפשרות להקטין את הנזק למקרקעין באמצעים סבירים. "הנושא טעון אם כן בחינה והכרעה אקוסטית - שמאית - מקצועית , לגביהן אין ועדת הערר מחווה בשלב זה כל דעה.

על פי המחקרים הסטטיסטיים עליהם מבוססת החלטת השמאי המכריע, סלילתו בפועל של כביש בסמוך לדירות התובעים, עלולה להוריד את שוויין מטעמים של גרם רעש ופגיעה בנוף. על כן, לצורך שימוש במחקרים אלו והבאת ממצאיהם למכנה משותף עם דירות התובעים במועד הקובע (שנת 2003), נדרש להתחשב בדחייה עד לאישור תכנית מפורטת, כפי שנעשה בשומה המכרעת, וכן בדחייה נוספת עד לסלילת הכביש והפעלתו. משדחייה נוספת זו לא הוערכה בהחלטת השמאי המכריע, לוקה ההחלטה גם במובן זה.

התיק יוחזר אפוא אל כבוד השמאי המכריע לצורך תיקון החלטתו.

במבט צופה פני עתיד נציין לשלמות הדברים, כי היה והשמאי המכריע יסבור שלא די במסקנות התסקיר הסביבתי המלא, וביתר המסמכים אם וככל שיוגשו על ידי הצדדים לעיונו, בכדי לגבש חוות דעת שמאית בנושא הפגיעה כתוצאה מהעלייה הצפויה כביכול, בשנת 2003, במפלס הרעש, ישקול הוא למנות יועץ אקוסטיקה אובייקטיבי מטעמו, ולגבש החלטתו השמאית לאחר קבלת חוות הדעת האמורה.

לאור קביעת ועדת הערר לעיל, והשינויים המשמעותיים הנדרשים בהחלטת השמאי המכריע בהתאם להן, אין מקום שנדרש בשלב זה ליתר טענות והשגות הצדדים, השמורות להם לעת עתה במלואן.

ערר 9012/13 -

בהמשך להחלטות שכבר נתקבלו בהליך, בראשן החלטת ועדת הערר מיום 28.10.2018, ולנוכח פרק הזמן בה מעוכב הנושא, ימונה כעת שמאי מייעץ לצורך אומדן הפגיעה במקרקעיהם בשל אישור תכנית המתאר המקומית.

בהחלטת ועדת הערר מיום 23.01.2024, נקבע כדלהלן:

בהמשך להחלטות שניתנו בתיק ביום 24.10.2018 וביום 07.01.2024, ולעמדות הצדדים בהודעותיהם כעת, פנתה מזכירות ועדת הערר לכבוד יושב ראש מועצת שמאי המקרקעין בבקשה כי ימנה שמאי לצורך הגשת חוות דעת כתובה בנוגע למחלוקות הצדדים בדבר השפעות השווי אם וככל שאכן נסובו למקרקעי העוררים עקב אישורה לתוקף של תכנית מח/174 בשנת 2009.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

11.2. **שמאי העוררים וב"כ העוררים:**

יש להיצמד לשומת רוזנברג, ממנה ניתן לגזור את יתרת הנזק שנגרם לפי תכנית מח/174. הוא קבע את השיעור המלא של ירידת הערך. לאחר מכן עשה חלוקה של ה-30/70 וחישב דחיה לאישור תכנית מח/174.

מה שנותר זה בעצם לקבוע את ערכי הדירות למועד מח/174, ולכפול במקדמים שנקבעו בשומת רוזנברג.

התזכיר שפורסם במח/174 פורסם שנה וחצי לפני המועד של תמם 21/3. כלומר שניתן היה להבין מה התמם יצרה באופן עקרוני ומה הולך להיות מבחינה אקוסטית, לרבות הטענה שנוגעת לתכנית נס 118/6 שקבעה מיגון אקוסטי.

המיגון שנעשה הוא חלונות מסוג מסוים והכנה למזגן.

בעמ' 90 לשומת רוזנברג הוא הגיע למסקנה וכתב שעל אף האמצעים שנעשו עפ"י נס/118/6 הדירות עדיין מאוד רועשות.

הוא דן בטענה עפ"י פס"ד ברעלי, שבעצם בברעלי היה כביש והיה צריך לבחון אמצעים משביחים, ובימ"ש מחוזי מינה שמאי שהכריע שהאמצעים האקוסטיים אינם מפחיתים את הפגיעה. הפגיעה הינה 40% ועליה יש להוסיף עלויות מיגון אקוסטי.

מפנה לפס"ד שבחן יחס בין תביעת נזיקין ותביעה בגין ס' 197.

כמו שיש רציפות מס בהיטל השבחה, יש גם בתביעה 197. לא ניתן שיהיה אובר רולינג על שומת רוזנברג.

ועדת ערר באופן מפורש, בהחלטה מאוקטובר 18, כבר הגדירה את כל הנושאים השמאיים.

תמם 21/3 סימנה כביש במיקום היחיד שבו יכול להיות, ומח/174 דייקה אותו ומכוחו ניתן להוציא היתר בניה.

כתב הוויתור או כתב השיפוי, לא נוגעים לשומה המכרעת הנוכחית. הטענות השמאיות היחידות הן שהקונים ידעו על הכביש הצפוי להגיע, והדבר השני - שמחירי הדירות בהם מכרו את הדירות היו בעצם במחיר מופחת בגלל הכביש עצמו.

מעמ' 115 עד 125 לשומת רוזנברג, יש דיון אחד לאחד, הוא דן בכל עסקה והגיע למסקנה שהניתוח לא נכון, הנתונים מוטים ולא ניתן לגזור מהם שמאית.

הטענה שהדירות נמכרו במצב הקודם בשווי נמוך יותר בגלל תכנית צפויה, לא יכולה לעמוד משפטית. במועד הזה הערר הזה הוא לתכניות ישנות יותר.

מבחינה משפטית, בשנת 2020 ניתן פס"ד דלי דליה שיצר מצב שבו כשמעריכים שווי מקרקעין במצב הקודם, מתעלמים מציפיות שליליות וחיוביות, מתעלמים ממסרים מראש העיר, ממפות העיר, מפרסומים, מתכניות מפוקדות.

הדבר היחיד שמעניין הוא שבמועד בו אושרה התמם היתה תכנית מאושרת שיצרה את הכביש. אם נעריך אחרת, נפעל בניגוד לדלי דליה.

דבר שני, טוענות המשיבות שתמם הופקדה בשנת 1998 ו-מח/174 בתחילת שנות ה-2000. זה ברור מאליו שצריך להתעלם לחלוטין בהערכת השווי לפני, מההליכים לאישור התכנית הפוגעת, אחרת כשנגיע למועד התכנית הפוגעת כבר לא יהיה נזק כי הוא הוטמע במחירים.

פס"ד ברעלי אומר במפורש שההערכה של הפגיעה ושל שווי המקרקעין הוא אובייקטיבי.

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

אם עובר כביש ארצי זה לא אומר שהשווי נפגע. אם הוחלט לתת הנחה או לא, אין לזה בסיס שמאי. אם היתה עושה עסקה, זה לא קשור ל-197. מבחינה שמאית ומשפטית הנושא הזה מחוסל.

תביעת 197 עפ"י פסקי דין רבים, בוחנת שווי מצב קודם מול שווי מצב חדש.

במקרה הנוכחי שומת רוזנברג מפורטת מאוד. תסקיר השפעה על הסביבה הוא הכלי המרכזי להערכת השפעת הכביש על בתים צמודים אליהם. היה חסר לו תשריט של המיקומים.

יש לו טבלה שאומרת כמה הרעש במצב הקודם, אחריו היה תשריט. עמ' 33-32 לתסקיר.

אחר כך במצב החדש בעמ' 66-65 יש טבלה, שם כתובים הבתים לפי נס/6/118 שמגיעים ל-71.4 דציבלים במצב החדש.

במצב הקודם היה 44 דציבלים.

רוזנברג מנתח לפי מחקר השמאי הממשלתי אודיש, ובוחן כל דירה ודירה, כיוונים, מה משפיע עליה, נוף.

עפ"י התסקיר עצמו ועפ"י מראה עיניים, רוזנברג קובע שבנכסים הנדונים יש גם פגיעה בנוף כי היה נוף פרדסים פתוח למעט הפרעה זניחה של פסי רכבת.

תמא 6ד הסיתו את קו החשמל מעבר לפסי הרכבת, וכאן נכנס הכביש של מח/174.

מפנה לערר 177/09 בעניין שבתאי - מדבר השופט גלעד הס על חשיבות מסמך התסקיר. כך הקונה יודע מה יהיה שם.

<u>מקדם דחיה -</u>

נטען שהעוררים ספגו את הנזק. מי שעשה ונדרש לשאלת מקדם הדחיה הוא השמאי רוזנברג בעצמו, בלא שמישהו מעלה בפניו טענה כזו.

לא ניתן היה להוציא היתר מתוקף תממ. ולכן המועד בו עולה הנזק במלואו הוא מח/174 בה ניתן להוציא היתר בניה. לכן נקבע היחס של 70/30.

כאשר יש תכנית מאושרת לסלילת דרך שמכוחה ניתן להוציא הרשאות עבודה באופן מיידי - אין מקדם דחיה.

מקדם דחיה יזיז את המועד הקובע, יצור שרירותיות, לא יוכלל במחיר.

התכנית הזאת אושרה לאחר הרבה שנים.

קונה סביר היה רואה לנגד עיניו שכדי שייסלל כביש, צריך לאשר תכנית מפורטת. ברגע שאושרה תכנית מפורטת, כבר אין לה מקדמי דחיה.

המועד בו נגרם הנזק הוא המועד שבו אושרה התכנית.

לא יודעים למתי נדחה ולא צריך לחבר בין הפקעה לבין 197. מועד הנזק הוא מועד אישור התכנית עצמה שבה שונות תכונות המקרקעין הגובלים.

מח/174 לא צריכה לקבל מקדם 0.3 אבל לא יותר מכך.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

ההסבר של הדחיה הוא שסלילת הכביש לוקחת שנים רבות לאחר המועד הקובע. לטענתם זה לא רלוונטי מאחר שהנזק מתגבש ב-197, ביום אישור התכנית. ביום אישור התכנית עלו הדציבלים.

מפנה לע"א 589/87 בענין בירנבוים: בימ"ש עליון אומר שלצורך 197 משווים את שווי הקרקע ערב התכנית ואין לקחת בחשבון שינויים בערך הקרקע.

מפנה לע"א 474/83 בעניין חממי: נקבע שם אותו הדבר.

מפנה לבר"מ 6547/14 ו.מ חפר נ' חרב לאת, שם היה מקרה שהשמאית המכריעה נתנה מקדם דחיה של שנתיים. הועדה המקומית הגישה ערעור למה לא נתנה מקדם יותר גדול. השופטת דפנה ברק ארז קובעת כי הנזק של 197 הוא ביום אישור התכנית ולא כתוצאה מהביצוע בפועל.

הנזק ב-197 הוא נזק תכנוני ולא כשאדם כבר סופג את הרעש.

מהיום בו אושרה מח/174 ניתן בכל יום לסלול דרך ארצית שתעלה דציבלים ליד בית הבעלים.

כיום קיים תסקיר מלא.

בשומת רוזנברג נקבע בעמ' 105-106 שאין ספק שיש פגיעה מסויימת באיכות האויר, כולל השימוש במרפסות והשארת חלונות פתוחים, אלא שהנזק הזה מוטמע בתוך הרעש ולא נתן לו רכיב נוסף.

התסקיר קובע שיש עליה, גם אם לא מעל התקן, לפי פס"ד טויטו[6] את הנזק מודדים בין מצב קודם למצב חדש, קרי מ-44 דציבלים ל-74 דציבלים, ולא אם עבר את התקן של הרעש או לא. מדובר בפגיעה תכנונית שתיגרם לכשתבוצע התכנית.

<u>מיגון אקוסטי:</u>

בתסקיר עצמו ישנן המלצות למיגון אקוסטי. בגלל שלקחו בחשבון מיגון דירתי בתכנית נס/6/118, אז לא סומן קיר אקוסטי מול הדירות האלה.

החלקה סמוכה מאוד לכביש, לקיר האקוסטי. במועד האישור של מח/174 שינו את זה ובתשריט מסומן הקיר האקוסטי.

זה מנחה לחלוטין אבל כן סימנו שם קירות אקוסטיים.

מפנה לפס"ד ברעלי במחוזי, לכלל שאומץ בעמ"נ 318/07 טיוטו בעמוד 52 ס' 17. 5. ד. הכלל אומר שהתכנית גוררת לפגיעה במקרקעין כי יוצרת כביש ארצי בסמוך לבית שלך, מה שהיה קודם נוף פרדסים. המיגון האקוסטי לא מפחית את זה.

המיגון המוצע בנס/6/118 הוא חלונות פניציה והכנה למזגן. זה אבסורד שמרכיב יכול להוריד מבחינה שמאית את הפגיעה בשווי מקרקעין לצד כביש ארצי. בשני פסקי הדין נקבע שפגיעה היא פגיעה, ואמצעים אקוסטיים הם אמצעים אקוסטיים.

במסגרת תביעה לפי 197 נקבע שצריך להוסיף גם את אותה קביעת מטרד שהכביש יגרום.

[6] עמ"נ 318/07 אליהו טויטו נ' רשות שדות התעופה ואח'

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

האמצעים האקוסטיים האלה במידה מסוימת יעזרו לנזק הנוסף אבל לא יביאו להפחתה בפגיעה עצמה.

רוזנברג הביא את זה בחשבון בעמ' 90. הוא בחן את זה בדירות עצמן, ביקר בהן וקבע שהם רועשות וזה מונע לפתוח חלונות, צריך כל הזמן מזגן וניקיונות.

המיגון האקוסטי נקבע לפני שאושרו התכנית. לא מח/174 ולא תמם 21/3.

כאשר יועץ מכין אמצעים אקוסטיים, למה הוא מכין אותם? לא יודעים כמה דציבלים יהיו שם, איפה יעבור בדיוק הכביש, אולי לא יאושר. מה שמפריד זה סימנים לא ברורים שלא ברור איזה מיגונים אקוסטיים יהיו שם.

בתכנית יש הנחיה למיגון אקוסטי, ולמרות זאת יש עליה בדציבלים, עליה בזיהום ופגיעה בנוף.

רוזנברג מתייחס לטענות ויורד לרוזולוציות מפורטות מאוד, בעמ' 69-68 בשומתו, סעיף 9.3. הוא בוחן את היתרי הבניה עצמם, מתי ניתנו, ואם נעשה מיגון אקוסטי ואיזה. הוא בודק את זה אחד לאחד.

היועץ עליו מסתמכות המשיבות, בעיקר לוזון, העריך שהדציבלים יגיעו ל-62. אך זה לא נכון לפי התסקיר.

בשומת רוזנברג הוא ניתח שוב בעמ' 37-27, למרות פס"ד בוסתן, שתממ 3/21 יצרה לראשונה את הכביש, ושתכנית מח/174 דייקה אותו. קבע את היחס בין הפגיעה, 30/70, ורק נותר לעשות התאמות לערכי השווי. במקומות מסוימים זה אפילו לרעת העוררים.

יש שומה מכרעת, יש החלטה של ועדת ערר, יש ערר מנהלי.

מדובר בתכניות משלימות. אם שיעורה של אחת יקטן, צריך להגדיל את השניה, כי בפועל צריך 100% פיצוי.

הדירות שנמכרו במצב הקודם זה בשנת 2021-2022. בעמ' 64 רוזנברג דן בהיתרים של הדירות ומדבר על נושא הנוף. זה לא רלוונטי כעת. הוא קבע מקדם דחיה לפי 70/30, ולכן השאלה היא רק מהו שווי הדירות לפני מועד מח/174.

לטענתו, בשומתם הם מחדשים את פירוט העסקאות למועד הקובע של מח/174, כאשר אין על כך מחלוקת משמעותית.

המחלוקת הגדולה היא שיעור הפגיעה.

לטענתם שיעור הפגיעה צריך להיות בהתאם לעקרון הרציפות, עפ"י שומת רוזנברג. גם השיעור המלא וגם היחס בין שתי התכניות.

שתי התכניות יוצרות פגיעה ואחת משלימה את השניה.

לדעתם, שיעור הפגיעה גבוה יותר אבל אנחנו מקבלים את השיעור שנקבע בשומת רוזנברג.

כמו כן, יש מחלוקת על הדחיה, כאשר שמאי המשיבה לקחו דחיה, ושמאי העוררים לקחו מסוימות.

שיעור הפגיעה נמוך ביחס למה שנקבע בתממ, אבל רוזנברג דן בכל הסוגיות.

כל הטענות שנטענו כאן, כבר נטענו בפני השמאי רוזנברג. ניתן להתבסס על החלטות רוזנברג, לפחות בטענות העובדתיות ובטח בתכנוניות.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

ועדת הערר בהחלטה מאוקטובר 2018 הורתה לשמאי רוזנברג בתמם 21/3 לייתר שאלות שמאיות שהופנו אליך. הדיון היה ביחד על התמם.

"השמאי רוזנברג ייתר עיון בשאלות שמאיות רבות".

השאלות חופפות גם שם וגם פה. רצו להימנע מהחלטות סותרות.

הטענות המרכזיות של המשיבות בעיני ועדת ערר, שאותן ועדת ערר קיבלה, הן בעצם הטענות בהשגות של המשיבות על שומת רוזנברג. בכל שאר הדברים השומה שלו "בטוון", בטח בקביעות שמאיות ועובדתיות ותכנוניות שנקבעו במסגרת השומה.

ניתן לדון שוב באותם נושאים, אבל מקדם דחיה היה בתמם 21/3. הוא לא מחייב עכשיו.

הטענות האקוסטיות - אותו דבר. יש את שומת רוזנברג וניתן להכריע אם הביאו משהו נוסף. מפנה לעמ' 69 אצל רוזנברג - אותן טענות.

אנחנו 21 שנים אחרי תמם ו-16 שנים אחרי מח/174.

הכביש נוצר לראשונה בתמם 21/3 - זו עובדה חלוטה. פס"ד בוסתן שערערו עליו לעליון והערעור נדחה. נקבע שזו תכנית פוגעת.

אסור להתחשב כעת במה שידעו או לא ידעו.

השמאות הולכת עפ"י דין כפי שנקבע בדלי דליה.

ניתן להתייחס רק לשווי בתכנית מאושרת. לא היתה כזו עד תמם 21/3.

לא ניתן להתייחס לידיעה על הליכי תכנון של תכניות כי זה בניגוד לפסיקה.

תמא 3 תיקון 59 אושרה בשנת 2000. 3 שנים לפי תמם 21/3. כשמסתכלים שם - כביש 423 משורטט שם במרחק של 15 ק"מ מזרחית לדירות העוררים. מה הקונה הסביר היה אמור לדעת אם היה בודק תכנית ארצית? - שלא יהיה פה כביש.

<u>לגבי כתבי ויתור:</u>

זה לא בסמכות השמאי המכריע או בסמכות ועדת ערר. לוזון היו צריכים להגיש תביעה לפני שנים רבות, תביעה שהתיישנה כבר. אותו ויתור נטען נכלל בתקנון המוסכם ששונה ע"י הדיירים.

לוזון צירפו נספח למפרט הטכני - הרוכשים מצהירים שידוע להן שממזרח לחלקה ייסלל כביש 423. העוררים לא מכירים כביש כזה. לפי כתב הויתור הכביש היה צריך להיות רחוק.

התובעים רכשו דירות ואז תיכננו לידם כביש ארצי.

הכביש לא משביח. הוא משרת את כל הסביבה ואנשים בודדים נפגעים - אז צריך לפצות אותם.

זה כביש ירידה מכביש 431 ואסור לתת לו גורם משביח.

ב-28/10/18 התקיים דיון בנוכחות נת"י ושאר המשיבות, ושם ועדת ערר יצרה זיקה ישירה בין התכניות, נתנה הוראות מדויקות לשמאי המכריע על תמם 21/3 לייתר שאלות על

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

מח/174. איפה הם היו משנת 2018? מישהו ערער על ההחלטה הזאת?

בתביעת 197 יש לצרף שומה של שמאי מקרקעין. השמאי צריך לקבוע מהי הפגיעה בעיניו של הקונה הסביר. אין שום חובה לצרף חוו"ד מומחה. אין צורך בכך כשיש תסקיר.

תסקיר, על פי דין, נועד לקבוע בין היתר את המפגעים שתגרום התכנית, ולנסות לתת להם איזשהו מענה.

המענה שניתן הוא הורדה לתקן של 64 דציבלים; ירידת הערך היא מהמועד הקודם שהיה 44 דצ' ועד 74.1 דצ', ולא אם המיגון הוריד את זה לתקן עצמו.

מפנה לועדת ערר בעניין שבתאי, לפיה תסקיר השפעה על הסביבה הוא המקור האמין ביותר לקבוע פגיעה מתכנית. הוא שעומד בפני הקונה הסביר לפני המועד הקובע, וכך קונה סביר יודע מה התכנית תגרום.

התכנית מח/174 אושרה ב-2009.

תביעת 197 ניתן להגיש תוך 3 שנים. היו צריכים חוות דעת של מומחה רעש כשיש לי את מה שאומר התסקיר, סתם לגרום לאנשים להוציא עוד כסף?

לתכניות דרך יש חובה להכין תסקיר. תסקיר קובע פגיעה גם לרשויות עצמן וגם לרוכשים.

התסקיר מראה עליה בדציבלים, בזיהום האוויר ובנוף.

מח/174 שיפרו מיגונים כי העליה ברעש מטורפת. המיגון הדירתי לא הוריד פגיעה.

פס"ד רומן ברג מדבר על עננה תכנונית של תכניות מהעבר שלא ניתן היה להגיש בגינן תביעת 197. זה בניגוד לפס"ד חיאת.

בשומת רוזנברג ניתנו תשובות ברורות ומוחלטות על פי העובדות.

עוסקים בתביעה תכנונית. מה שקובע זה הפער בין המצבים.

קונה סביר לא קובע את השוק. הוא לא לוקח איתו יועץ אקוסטי כשהוא בא לרכוש דירה.

אנו אחרי שומה, גם אם אינה חלוטה. יש ויכוח על תמם 21/3 שהיא המצב הקודם. אנו עוסקים בפער בין תמם 21/3 למח/174.

ירידת הערך עצמה - אין ויכוח שהכביש גרם לירידת ערך של הנכסים. השאלה מתי אירעה ירידת הערך.

לגבי הטענה שזה קרה לפני, בחלק גדול העסקאות לא מצוינים כיוונים ויש גם טעויות חישוביות. הבדיקה מתייחסת לדירות התובעים עצמם. אין התייחסות למועדים.

יש עסקאות שנמכרו מעל המחיר הצפוי ויש מתחת. ניתן להניח שהיתה צריכה להיות אחידות ואין.

לא רואים את הפער במצב הקודם.

במצב החדש הראה את הפער במחירים של הדירות בשכונה.

בתסקיר ההשפעה, המשמעות של האמור בו היא שאם היו בונים את הדירות באותו מועד, לא היו מאפשרים לבנות את הדירות האלה כי הן לא עומדות במרחק של 200 מ' מהכביש.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

להלן פירוט המפתח לקביעת שווי דירות התובעים לפני ואחרי הפגיעה[7]:

לפני הפגיעה -

דירת 4 חדרים ממוצעת: 1,100,000 ₪.

דירת 5 חדרים ממוצעת: 1,350,000 ₪.

דירת גן: 1,450,000 ₪.

דירות גג: 1,570,000 ₪.

עבור כל עליה בקומה נקבעה תוספת של 1%.

ניתנה תוספת/הפחתה עבור מצב כל דירה ובהתאם להשקעות שנעשו בה.

אחרי הפגיעה -

חישוב ירידת ערך הנכסים נקבעה בהתאמה ע"פ המיקום, הקומה, כיווני אויר, מרחק מהדרך וכד'. אומדן ירידת הערך הינה בין 8% בדירות הפונות לכביש 423 ומחצית בדירות שאינן פונות אליו, כמפורט לגבי כל נכס כדלהלן:

נספח א' - טבלאות נתונים של דירות התובעים וירידת ערך

הגיא 2

נתוני הדירות							נתונים מסמך זכויות בנכס			הפגיעה			
בעלים	מס' דירה	קומה	שטח רצפה ע"פ חוזה חכירה	חדרים	מצב פיזי	כיווני הנכס	הזכות בנכס	הצמדות	סוג המסמך	שווי לפני אישור התכנית	שווי אחרי אישור התכנית	אחוז הפגיעה	הפגיעה
שרה והלל גביש	1	1	104 מ"ר	4	טוב	מז' - דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,136,000 ₪	1,045,000 ₪	8%	91,000 ₪
ענת וגבריאל סלמה	4	1	106 מ"ר	5	סטנדרט	צפ'-מז'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,337,000 ₪	1,230,000 ₪	8%	107,000 ₪
טולי כפיר ומיה	5	2	104 מ"ר	4	סטנדרט	מז' - דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,125,000 ₪	1,035,000 ₪	8%	90,000 ₪
אליהו בן חמו	8	2	106 מ"ר	5	סטנדרט	צפ'-מז'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,350,000 ₪	1,242,000 ₪	8%	108,000 ₪
גנקין אלכסנדר ואורלי	9	3	106 מ"ר	4	טוב	מז' - דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,159,000 ₪	1,066,000 ₪	8%	93,000 ₪
שרון ישראל ושרית	12	3	106 מ"ר	4	טוב	צפ'-מז'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,159,000 ₪	1,066,000 ₪	8%	93,000 ₪
ארביב משה וזיוה	13	4	133 מ"ר	5	סוב מאוד	דר' - מז' - מע'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,570,000 ₪	1,444,000 ₪	8%	126,000 ₪
נעם סופלברג	14	4	133 מ"ר	5	טוב	צפ'-מז'-מע'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,570,000 ₪	1,444,000 ₪	8%	126,000 ₪

הגיא 4

נתוני הדירות							נתונים מסמך זכויות בנכס			הפגיעה			
בעלים	מס' דירה	קומה	שטח רצפה ע"פ חוזה חכירה	חדרים	מצב פיזי	כיווני הנכס	הזכות בנכס	הצמדות	סוג המסמך	שווי לפני אישור התכנית	שווי אחרי אישור התכנית	אחוז הפגיעה	הפגיעה
קפלן אמיר וחגית	1	קרקע	106 מ"ר	4	סוב מאוד	מז' - דר'	חכירה	חניה + גינה 450 מ"ר	חוזה חכירה	1,450,000 ₪	1,334,000 ₪	8%	116,000 ₪
בן יהודה עפרה	2	1	103 מ"ר	4	טוב	מז' - דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,136,000 ₪	1,045,000 ₪	8%	91,000 ₪
מזרחי אייל וסיגל	5	1	119 מ"ר	5	סטנדרט	צפ' - מז'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,337,000 ₪	1,230,000 ₪	8%	107,000 ₪
מגל דרור והררי קרן	6	2	103 מ"ר	4	סטנדרט	מז' - דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,125,000 ₪	1,035,000 ₪	8%	90,000 ₪
פולנט ליאת	9	2	119 מ"ר	5	טוב	מז' - צפ'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,377,000 ₪	1,267,000 ₪	8%	110,000 ₪
בלומנטל אילנית	10	3	106 מ"ר	4	סטנדרט	מז' - דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,136,000 ₪	1,045,000 ₪	8%	91,000 ₪
שלום ערן	13	3	106 מ"ר	4	סטנדרט	צפ' - דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,136,000 ₪	1,045,000 ₪	8%	91,000 ₪
כהן פרדי ומירלה	14	גג	133 מ"ר	5	סוב מאוד	דר' - מז' - מע'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,300,000 ₪	1,196,000 ₪	8%	104,000 ₪
סקוזה שרה	15	גג	133 מ"ר	5	סוב מאוד	מז' - צפ' - מע'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,300,000 ₪	1,196,000 ₪	8%	104,000 ₪

הגיא 6

נתוני הדירות							נתונים מסמך זכויות בנכס			הפגיעה			
בעלים	מס' דירה	קומה	שטח רצפה ע"פ חוזה חכירה	חדרים	מצב פיזי	כיווני הנכס	הזכות בנכס	הצמדות	סוג המסמך	שווי לפני אישור התכנית	שווי אחרי אישור התכנית	אחוז הפגיעה	הפגיעה
יצחק עובדיה	1	קרקע	92 מ"ר	4	סוב מאוד	מז' - דר'	חכירה	חניה + חצר 430 מ"ר	חוזה חכירה	1,450,000 ₪	1,334,000 ₪	8%	116,000 ₪
סגל רן רחל ואלי אס	2	1	89 מ"ר	4	סטנדרט	מז' - דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,064,000 ₪	979,000 ₪	8%	85,000 ₪
אמיל אמיר ואברהם מורן	5	1	133 מ"ר	5	סוב מאוד	מז' - צפ'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,404,000 ₪	1,292,000 ₪	8%	112,000 ₪
ימיני עומר ושרעבי צופית	6	2	89 מ"ר	4	סטנדרט	מז' - דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,075,000 ₪	989,000 ₪	8%	86,000 ₪
אזיקאל יואל ואזיקאל הדסה	9	2	103 מ"ר	5	טוב	מז' - צפ'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,377,000 ₪	1,267,000 ₪	8%	110,000 ₪
אדטו צחי ורביטל	10	3	91 מ"ר	4	טוב	מז' - דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,107,000 ₪	1,018,000 ₪	8%	89,000 ₪
אלון בכר	11	3	89 מ"ר	3	סטנדרט	מע'-דר'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	909,000 ₪	873,000 ₪	4%	36,000 ₪
אברהם אריאל ושירה	13	3	91 מ"ר	4	סטנדרט	מז' - צפ'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,085,750 ₪	999,000 ₪	8%	86,750 ₪
לוי יחזקאל ולימור	14	גג	115 מ"ר	5	סוב מאוד	מז' - דר' - מע'	חכירה	חניה	חוזה חכירה	1,570,000 ₪	1,444,000 ₪	8%	126,000 ₪
מוליה דרור ואורנה	15	גג	115 מ"ר	5	סוב מאוד	צפ' - מז' - מע'	חכירה	חניה	אישור זכויות	1,570,000 ₪	1,444,000 ₪	8%	126,000 ₪

[7] משומת העוררים מיום 11/10/2012, מסמך מספר 21246.1

11.3. **שמאי וב"כ המשיבה:**

שמאי המשיבה הגיעו למסקנה כי לא חלה כל ירידת ערך בחלקה בגין אישור תכנית מח/174.

בתשריט תכנית נס/מק/6/118 שחלה על דירות התובעים ופורסמה למתן תוקף ביום 23.5.2001 ניתן לראות את תוואי כביש 423, וכן בהוראות התכנית קיימת הוראה כי "בגין כביש עוקף מזרחי נס ציונה 423 המצוין בתרשים הסביבה ממזרח לתכנית יוגש כחלק ממסמכי ההיתר נספח אקוסטי המאושר ע"י איגוד ערים לאיכות סביבה".

סעיף זה נכתב על מנת ליידע על הכוונה לתכנן כביש ממזרח לבתי התובעים, כך שהרוכשים של הדירות ידעו על קיום הכביש בזמן רכישת הדירות.

כמו כן, תכנית גז/7/20 שאושרה למתן תוקף בשנת 99 מסמנת את המשכו הדרומי של כביש 423. ברור שהכביש בתכנית הנדונה מהווה המשך ישיר של הכביש בתכנית גז/7/20 .

<u>כתב ויתור:</u>

כפי שנמסר לשמאי המשיבה ע"י חב' א. דורי[8] אשר מכרה את הדירות הנדונות, רוכשי הדירות חתמו על התחייבות בכתב לפיה ידוע להם על סלילת כביש 423 ממזרח לחלקה והם מתחייבים שלא תהיה להם כל תביעה ו/או טענה כנגד כל רשות הקשורה בירידת ערך הדירות בהתאם לסעיף 197 לחוק ו/או בעילה של מטרד בשל אישור הקמת הכביש.

לפיכך, כל התובעים ידעו על קיומו של הכביש בעת רכישת הדירות ולתובעים אין כל זכות לתבוע פיצויים לפי סעיף 197.

<u>בעלי הזכויות במועד הקובע:</u>

עפ"י המפורט בסעיף ה"מצב המשפטי" התובעים לא הגישו מסמכים המעידים כי היו בעלי הזכויות בתאריך הקובע.

לדוגמא, דירת התובעים טווילי כפיר ומיה נמכרה ביום 17.6.2009, לפני המועד הקובע.

<u>ערכי שווי:</u>

המבחן הבסיסי לחישוב פיצויים הינו מבחן השוק. מבחן השוק הינו מבחן עסקאות.

שמאי העוררים לא הציג עסקאות התומכות בחוות הדעת, אלא הציג עסקאות במצב תכנוני קודם בלבד.

להלן עסקאות לדירות הנמצאות בקו הראשון לכביש המתוכנן:

[8] חברת א. דורי מכרה את הפרויקט לחברת לוזון

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

עסקאות שבוצעו לפני המועד הקובע

	תאריך	כתובת	מס' חדרים	קומה	שטח במ"ר	מחיר מכירה	שווי למ"ר
1	8.2.2009	הגיא 2	3	2	80	₪ 980,000	₪ 12,250
2	17.6.2009	הגיא 2	4	2	100	₪ 1,250,000	₪ 12,500
ממוצע							**₪ 12,375**

עסקאות שבוצעו לאחר המועד הקובע

	תאריך	כתובת	מס' חדרים	קומה	שטח במ"ר	מחיר מכירה	שווי למ"ר
3	20.12.2009	קשת 14	3.5	1	70	₪ 1,160,000	₪ 16,571
4	13.1.2010	קשת 12	4	2	97	₪ 1,245,000	₪ 12,835
5	21.2.2010	הגיא 4	3	3	83	₪ 1,160,000	₪ 13,976
ממוצע							**₪ 14,461**

לאור העסקאות ועפ"י מבחן השוק, לא קיימת ירידת ערך.

<u>מרחק לבתי התובעים:</u>

שמאי העוררים טוען כי בתכנית מח/174 מופיע תוואי דרך ברוחב של 90 מ' בצמוד ממזרח לבתי התובעים, וכי הכביש מתוכנן במרחק כ-5 מ' מגבול המגרש.

עפ"י תשריט תכנית מח/174, בין בתי התובעים לבין הדרך קיימת רצועה לטיפול נופי ברוחב של כ-30 מ' ובהמשכה דרך ברוחב מוכרז של 40 מ'.

תכנון הדרך הינו כדלקמן: שני נתיבים לכל כיוון ברוחב של 7.2 מ', ביניהם הפרדה ברוחב של כ-6 מ' ושוליים ברוחב של כ-3.7 מ'.

המרחק בין הכביש עצמו לבין בתי התובעים הינו כ-50 מ'.

יש להביא בחשבון שתכנית מח/174 לוותה בתסקיר השפעה על הסביבה אשר קבע מיגון אקוסטי לטיפול בהפרעות הרעש וכן טיפול בזיהום אויר וטיפול בשינויים החזותיים - נופיים.

<u>התייחסות לנושא הרעש:</u>

ירידת הערך נמדדת על ידי שמאי העוררים לפי כ-1% לכל עליה של 1 דציבל ברמת הרעש. מפלס הרעש לפני אישור התכנית עמד על כ-45 דציבל והצפי הינו עליה של כ-26 דציבל ל-71 דציבל המייצג ירידת ערך של כ-26%.

שמאי המשיבה חולקים על העובדות הללו ועל המסקנות.

להלן העובדות:

עפ"י הוראות תכנית נס/מק/6/118 החלה על דירות התובעים "בגין כביש עוקף מזרחי נס ציונה 423 המצוין בתרשים הסביבה ממזרח לתכנית יוגש כחלק ממסמכי ההיתר נספח אקוסטי המאושר ע"י איגוד ערים לאיכות סביבה".

ואכן, במסגרת הבקשות להיתרי בניה לבניינים הנדונים דרשה הועדה המקומית נספח אקוסטי באישור משרד איכות הסביבה.

ביום 23.9.2001 הוגשה חוות דעת של היועץ האקוסטי מר ש. משיח. חוות הדעת אושרה ע"י איגוד ערים לאיכות הסביבה ביום 14.10.2001.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

להלן ציטוט מחוות דעת יועץ האקוסטיקה ש. משיח מיום 23.9.2001 כלשונה:

"חברת א. דורי בע"מ הגישה בקשה לבניה של בניינים בני ארבע קומות בפרוייקט הנ"ל. קו הבניין של הבניינים הוא במרחק של כ- 50 מ' מכביש 423 המתוכנן במקום. קבלתי ממר אייל קלידר המכין תסקיר השפעה על הסביבה לכביש זה את נתוני הרעש במרחק של 100 מ' מהכביש כפי שהוכנו ע"י חברת אשל.

בהתאם לנתון שנמסר לי מפלס הרעש החזוי מהכביש במרחק 100 מ' הוא 62 dBA לאור העובדה שהכביש מתוכנן עם אספלט שקט.

מפלס הרעש החזוי במרחק 50 מ' מהכביש בחזית קו הבניין של הפרוייקט יהיה בהתאם לכך 65 dBA.

מפלס רעש זה מהווה חריגה של כ- 1 דציבל ממפלס הרעש המירבי המותר 64 dBA.

מפלס רעש זה מחייב נקיטה באמצעים להקטנת הרעש. בהמשך לשיחה טלפונית אתך בנדון אנו מציעים נקיטה באמצעים המפורטים להלן:

התקנה של החלונות הפונים אל הכביש עם שמשות מטיפוס מגונית (זכוכית שכבות) מתוצרת חברת פניציה בעובי 6.76 מ"מ) בעלת כושר הנחתת רעש של כ- 32 דציבל.

הכנה להתקנה של מערכת מיזוג אויר מיני מרכזית לדירות."

יזמית הפרויקט, חברת א. דורי במכתבה מיום 7.11.2001 התחייבה לבצע את הנחיות הדו"ח בדירות שיבנו במגרשים הנ"ל כולל הכנות להתקנת מערכות מיזוג אויר מיני מרכזיות בדירות וזיגוג עפ"י דרישה. התחייבות זו בוצעה.

כלומר, לפי חוות דעת היועץ האקוסטי, מפלס הרעש הצפוי לאחר בניית הדירות בהתאם להנחיותיו הינו 64 דציבלים. מפלס זה הוא בתחום הנורמה.

יש להתייחס לחוות דעתו של מר משיח שהינה חוות דעת ספציפית לבניינים הנדונים ולא לתסקיר ההשפעה על הסביבה שהינו כללי.

עפ"י שמאי התובעים מפלס הרעש הקיים לפני אישור התכנית הינו כ-45 דציבל.

עפ"י תסקיר ההשפעה על הסביבה נערכו מדידות רעש ב-6 נקודות. מהתשריט המפרט את מיקום הנקודות עולה כי לא נערכה מדידה סמוך לנכסים הנדונים ולכן כל נתון שהוצג בדבר 41-49 דציבלים אינו שייך לבניינים הנדונים.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

<u>פגיעה בנוף:</u>

עפ"י עמ' 9 לתסקיר ההשפעה על הסביבה *"תוואי הדרך המוצעת משתלבת בטופוגרפיה הקיימת. בחלקה הגדול, הדרומי, מתוכננת הדרך בחפירה, משני צידיה, כאשר השאיפה היא פגיעה מינימלית בסובב והשתלבות מקסימלית בתנאים הטופוגרפיים. בקטע המתוכנן בחפירה, התוצאה היא שהדרך תבלוט פחות בנוף הפתוח. טיפול בצידי החפירה של הדרך, ע"י שימוש בסוג צמחיה נמוכה, זוחלת, כדוגמת הקיים, תקטין עוד יותר את הפגיעה החזותית. הרצון להשתלב בנוף הקיים מצד אחד, ולהדגיש את החיבור לעיר מצד שני, מוביל ליצירת אזור בעל אופי של מעבר בין נוף שדות ומטעים לנוף אורבני של העיר נס ציונה"*.

לפיכך, אין כל פגיעה בנוף הנשקף מחלונות דירות התובעים.

שמאי העוררים מרחיק עדותו למקומות אחרים אשר, מבלי להתייחס לפרטים, אינם בהכרח זהים לנכסים נשוא התביעה. כמו כן, חוות הדעת של השמאי הממשלתי, המוזכרת בשומתו קובעת עקרונות כלליים. יש לבדוק כל מקרה לגופו.

לסיכום, שמאי העוררים לא הוכיח באמצעות עסקאות כל ירידת ערך בשווי הדירות עקב אישור תכנית מח/174. בנוסף חוות דעת של יועץ האקוסטיקה ש. משיח מוכיחה כי רמת הרעש אינה עולה על המותר.

אם רמת הרעש אינה עולה על המותר לא צפויה ירידת ערך.

<u>השלמת טיעונים מהדיון בפניי:</u>

אין כוונה שהשמאי המכריע דכאן יחתום על שומת רוזנברג.

על שומת רוזנברג הוגש ערעור שטרם הוכרע.

<u>נושאי המחלוקת:</u>

מקדם הדחיה למועד פתיחת הכביש - אם זה המועד הנכון או לא.

השפעת המיגון האקוסטי המפורט בהיתר הבניה.

נושא פס"ד בעניין ברעלי. האמירות לגבי מה נאמר בו ומה ההשלכות לעניין זה.

יש קושי עקרוני לדון בשומת רוזנברג מלכתחילה.

יש לבחון מה היה במועד הקובע של מח/174, ולפי זה נקבע אם יש או אין ירידת ערך.

מדובר בשלושה בניינים. יש דירות שלא פונות למזרח ולכן לא אמורות להיות בתביעה הזו.

נס/1/1 סימנה מסילת רכבת. כבר יש רעש מראש והמיקום נחות מראש. זה ליד האמהות 2,

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

תיק שנדון אצל הח"מ בעבר.

תממ 3 משנת 82 מסמנת רכבת מוצעת וקיימת.

תמא 31 מסמנת רכבת וכביש 431.

נס/מק/118 קובעת מגרשי מגורים. אנו כבר יודעים שיש מגרשי מגורים סמוכים לקו רכבת.

תמא 21 תיקון 8 - רוחב המסילה מוכפל.

מח/120 משנת 99 מרחיבה את המסילה.

גז/7/20 מסמנת את תוואי הכביש. רואים איפה הכביש שלנו יעבור - הוא ההמשך של החלק הדרומי, ואנחנו בחלק הצפוני.

מק/6/118 שנת 2001 - שינויים במגרשים הנדונים. מצוין במפורש שהולך לעבור כביש עוקף ונקבעים תאנים כמו נספח אקוסטי. מצוין הכביש, יודעים שיהיה כביש.

בשנת 2002 יצאו היתרי בניה, שגם הם מתייחסים לכביש ודורשים מיגון אקוסטי.

תממ/21/3 בשנת 2003 מסמנת את הכביש.

מח/174 משנת 2009 קיומו של הכביש היה ברור. כל קונה סביר היה יודע שקיים כביש, וכמובן גם מסילת רכבת.

החברה החתימה את הרוכשים שהם יודעים על הכביש הזה והתחייבו לא לתבוע.

כשבודקים עסקאות השוואה, אין ירידת ערך. להיפך. יש עליית ערך. התכנית גרמה לעליית ערך כי הביאה לנגישות לכבישים מרכזיים. התכנית הביאה לקפיצת מחירים באזור.

יש קיר אקוסטי שלא היה לפני.

11.4. **שמאי וב"כ חברת נתיבי ישראל וחברת לוזון:**

מניתוח עסקאות שונות מאתר רשות המיסים שבוצעו טרם המועד הקובע ולאחריו עולה כי לא זו בלבד שמחירי הדירות לא ירדו בבניינים הממוקמים בקו ראשון לכביש המתוכנן (ממערב לכביש) אלא מחירם אף עלה.

לפיכך, לא ניתן לאמוד פגיעה בשווי הנכסים נשואי חוות הדעת בעקבות אישור תוכנית מח/174.

עסקאות מאתר רשות המיסים של בניינים בקו ראשון לכביש המתוכנן, **לפני** המועד הקובע (13.10.2009):

גו"ח	תאריך עסקה	רחוב	בית	שווי בש"ח	חדרים	קומה	שטח (מ"ר)	שנת בניה	מחיר למ"ר (₪)
3636/8	20/08/2006	הגיא	6	720,390	3	1	80	2002	9,005
3636/8	01/08/2007	הגיא	6	800,000	3	קרקע	70	2003	11,429
3636/8	16/01/2008	קשת	18	1,055,000	5	קרקע	111	1999	9,505
3636/8	16/04/2008	הגיא	2	1,200,000	5	2	119	2004	10,084
3636/8	08/02/2009	הגיא	2	980,000	3	2	80	2003	12,250
3636/8	17/06/2009	הגיא	2	1,250,000	4	2	100	2002	12,500

ממוצע	10,795

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

עסקאות מאתר רשות המיסים של בניינים בקו ראשון לכביש המתוכנן, **לאחר** המועד הקובע (13.10.2009):

גו"ח	תאריך עסקה	רחוב	בית	שווי בש"ח	חדרים	קומה	שטח (מ"ר)	שנת בנייה	מחיר למ"ר (₪)
3636/8	20/12/2009	קשת	14	1,160,000	3.5	1	70	1999	16,571
3636/8	13/01/2010	קשת	12	1,245,000	4	2	97	1999	12,835
3636/8	21/02/2010	הגיא	4	1,160,000	3	3	83	2003	13,976
3636/8	26/07/2011	הגיא	4	1,185,000	3	3	81		14,630
3636/8	08/11/2011	הגיא	2	1,175,000	3	1	81	2002	14,506
3636/8	04/12/2011	הגיא	6	1,180,000	3	קרקע	75	2003	15,733
3636/8	30/01/2012	הגיא	6	1,200,000	3	2	85	2003	14,118
3636/8	03/04/2012	הגיא	2	1,190,000	3	2	84	2004	14,167
3636/8	16/08/2012	קשת	16	1,230,000	3.5	2	80	1998	15,375

ממוצע	14,657

נבדקו גם נתוני ביקוש.

מסקנת השווי: מניתוח עסקאות ההשוואה מתקבל שווי של כ-14,322 ₪ למ"ר לאחר המועד הקובע (13.10.2009).

מפנה לדוגמאות של נכסים בעיר ראשל"צ אשר לא נפגעו ואף השביחו את עצמם כתוצאה מסמיכות לתוואי כביש 431. נמצא פער זניח בין נכסים הפונים לכביש לבין אלו שלא.

על פי תכניות שחלות על החלקה, החל מתמ"א 3 משנת 1976 ותמם 21/3 משנת 2003, היה כבר ידוע דבר קיומו של הכביש. תוואי הכביש נראה בבירור בתוכניות מתאר מקומיות: נס/מק/6/118 משנת 2001, ובתוכנית נס/מק/8/118 משנת 2006.

יש להביא בחשבון כי הנכסים הנדונים אינם נמצאים בגבול תוכנית מח/174 (אינם בתחום הקו הכחול של תשריט התוכנית) סעיף 197 (א) לחוק התכנון והבנייה קובע 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."*

ע"פ פס"ד ויטנר לפיו מקרקעין ייחשבו גובלים בתחומה של תכנית כשקיימת השקה פיזית בין המקרקעין לבין גבול התוכנית. עם זאת, לכלל זה נקבעו שני חריגים מצומצמים - 'שטח פתוח צר' או 'כביש שכונתי צר' - כך שאף אם אחד מאלה מפריד בין המקרקעין לבין התוכנית, ייחשבו המקרקעין כגובלים בתוכנית.

באשר לחריג 'שטח פתוח צר', נקבע כי לרוב יעמוד רוחבו על מטרים ספורים, ובגדרו תבוא חציצה צרה, מסוג תעלת נוי, שביל המשמש כמעבר, או שדרת עצים, אך לא חציצה רחבה, מסוג שטח פתוח רחב או מבנה בנוי.

באשר לחריג השני, נקבע כי במסגרתו ייכנסו רק מקרים שבהם בין התכנית לבין המקרקעין עובר כביש שכונתי צר או דרך כבושה או סלולה.

עם זאת, לא נקבע רוחב מירבי לכביש שיבוא בגדרי החריג, על מנת להותיר בידי ועדות הערר ובתי המשפט שיקול דעת לעשיית צדק במקרים אינדיבידואליים.

הובא בחשבון כי במסגרת התוכנית קיימת רצועה לפיתוח נופי המפרידה בין הדרך המתוכננת לבין חלקות המגורים.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

על פי נספחי התוכנית ניתן להבחין כי הדרך המתוכננת נמצאת מתחת לפני הקרקע הטבעיים בעומק של כ-5 מטר. כלומר, תוואי הכביש המתוכנן אינו נמצא במפלס הבניינים הנידונים, וכמו כן בעל מיגונים אקוסטיים.

יש להביא בחשבון כי מדובר בכביש עוקף מזרחי לנס ציונה אשר עתיד לחבר את כביש מס' 431 לכביש מס' 40. הכביש יאפשר נגישות לכביש 431 המהווה ציר גישה מרכזי, לכיוון ת"א באמצעות כביש 4 וכביש 20 ולכיוון ירושלים ומודיעין, ובכך אף יעלה את ערכם של הנכסים בסביבה.

מפרסומים שונים עולה כי פתיחתו של תוואי דרך 431 גרמה לעלייה במחירי העסקאות באזורים הסמוכים לתוואי ולסביבתו.

רצף התוכניות שחלו על השטחים שממזרח לנכסים הנידונים ייעדו שטחים אלה לשמש תשתיות לאומיות כגון מסילת הרכבת וקווי החשמל, כך שלא ניתן להניח שלנכסים אלה יהיה נוף פתוח לכיוון מזרח.

ירידת ערך המקרקעין תבחן ראשית ע"י הבדיקה האם התכנית שינתה את התכונות של המקרקעין ביחס למצבם טרם אישורה.

במידה ואכן שונו תכונות המקרקעין, יבחן שווי הנכס ערב אישור התכנית (מצב קודם) ולאחר אישור התכנית (מצב חדש).

כך קבעה ועדת ערר מחוזית למחוז המרכז, בערר מס' 112-97/03 **רומאן ברג ואח' נ' הועדה המקומית לתכנון ולבניה ראשל"צ, מע"צ, רכבת ישראל וחח"י** *(להלן: ערר ברג)*:

"לטעמנו, הוכחת פגיעה במקרקעין צריך שתעשה קודם לבדיקת שיעור ירידת ערך המקרקעין, ובנפרד מבדיקה זו. מקום בו לא נמצאה ולא הוכחה כל פגיעה במקרקעין אין כל מקום להמשיך ולבחון את קיומה של ירידת הערך במקרקעין, ואת שיעורה."

עוד קובעת ועדת הערר בערר ברג:

"ועדת הערר מסכימה לגישה לפיה שאלת הפגיעה במקרקעין הינה בראש וראשונה שאלה תכנונית, וצריכה להיבחן לאור תכונות המקרקעין, הזכויות להשתמש, לבנות בהם ולנצלם, כמו גם הפוטנציאל הממשי לשיפור מצבם התכנוני, והשפעת התכנית על כל אלה".

בעניין עררים מס' 01 /218 +146,147,150-157,168-171,176,178 קיבוץ בארות יצחק ואח' נ' הועדה מקומית לתו"ב לודים ואח' קבעה ועדת הערר המחוזית למחוז המרכז:

"לדעת ועדת הערר תנאי ראשון להוכחת תביעה לפיצויים לפי ס' 197 לחוק, הוא קיומה של פגיעה במקרקעין עצמם, אותה ניתן אחר כך לשום ולהעריך לפי השינוי בערכם של המקרקעין, ככל שהוא נובע מאותה פגיעה (להבדיל משינוי ערך שאינו קשור בפגיעה כגון תנודות בערכי המקרקעין בשוק עקב מצב כללי במשק וכיו"ב). הפגיעה שצריך להוכיח היא פגיעה בתכונות המקרקעין ככאלה, באופן אובייקטיבי.

כדי להכריע בתביעת פיצויים לפי ס' 197 עלינו לבחון מהו השינוי התכנוני שמחוללת התכנית הנדונה בה, דהיינו מה מביאה התכנית לעולם מבחינה נורמטיבית, וכתוצאה מכך מה צפוי להתפתח עובדתית, ביחס למה שהיה קיים ערב אישורה, נורמטיבית ועובדתית. עלינו להעריך אם אכן גורמת התכנית לפגיעה במקרקעין הנדונים ואם אכן קיימת פגיעה אזי נשאלת השאלה כיצד יש להעריך את גובה הפגיעה, ומהי באשר לכל נכס ונכס".

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

בהתאם למצב התכנוני הקודם ככל שנגרמה פגיעה כלשהי בחלקה הנדונה, הרי שפגיעה זו נגרמה כבר לפני שנים רבות במסגרת תוכניות המתאר הארצית תמ"א 3 ותוכנית המתאר המחוזית תמ"מ 21/3. ברמת וודאות ומסוימות גבוהה. (הוגשה תביעה בגין תוכנית תמ"מ 21/3 וחזקה כי התוכנית הייתה מפורטת ומסוימת מספיק).

לא זו אף זו, כבר בשנת 2001 סומנה דרך מס' 423 בתכנית מתאר מקומית בסמיכות לבניינים הנדונים.

יש להביא בחשבון כי תכנית מס' מח/174 לוותה בתסקיר השפעה על הסביבה, אשר קבעה טיפול אקוסטי לטיפול בהפרעות רעש (סעיף 4.3.4 בתסקיר) וכן טיפול בזיהום אוויר וטיפול בשינויים החזותיים- נופיים.

ממזרח לבתי המגורים במרחק של כ 120 מ' קיימת מסילת הרכבת לוד-רחובות אשר נובעת ממנה מטרד רעש הצפוי להצטמצם כתוצאה מהקיר האקוסטי שעתיד להבנות ובכך אף להשביח את בתי המדורים הממוקמים ממערב למסילת הרכבת ולדרך המתוכננת.

יש להביא בחשבון כי עפ"י סע' 18 בתקנון התכנית- הנחיות סביבתיות:

"א. לא תאושרנה תוכניות בניין עיר ופיתוח ולא יינתנו היתרי בנייה לשימושי קרקע רגישים לרעש ולזיהום אוויר (מגורים ומבני ציבור), בסביבת הדרך ובתחום התוכנית, אלא, לאחר שהוגש על ידי יזם הבנייה מסמך סביבתי, על פי הנחיות המשרד לאיכות הסביבה, ולאחר שהמסמך אושר ע"י המשרד לאיכות הסביבה".

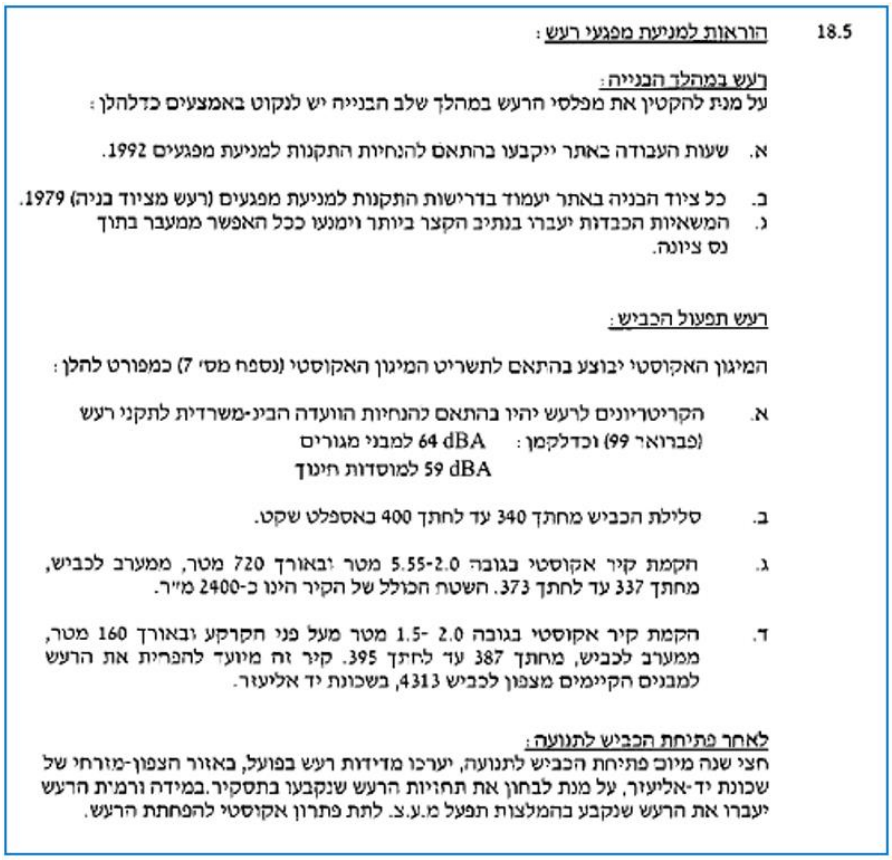
"ב. במידה והוגשה תוכנית כנ"ל לאישור מוסדות התכנון, לאחר אישור תוכנית הדרך, יכללו בה הוראות והנחיות מפורטות המחייבות את יזם הבנייה לנקוט, באמצעים למניעתם ולהפחתתם של מפגעים סביבתיים הנובעים מהדרך, ובמיוחד אמצעים למניעת רעש וזיהום אוויר".

יש להביא בחשבון כי על פי סע' 18.4 בתקנון התוכנית קיימות הוראות לשיקום ופיתוח נופי.

יש להביא בחשבון כי על פי סע' 18.5 בתקנון התוכנית קיימות הוראות למניעת מפגעי רעש הן במהלך העבודות והן מתפעול הכביש, כמפורט להלן:

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין



18.5 הוראות למניעת מפגעי רעש:

רעש במהלך הבנייה:
על מנת להקטין את מפלסי הרעש במהלך שלב הבנייה יש לנקוט באמצעים כדלהלן:

א. שעות העבודה באתר ייקבעו בהתאם להנחיות התקנות למניעת מפגעים 1992.

ב. כל ציוד הבניה באתר יעמוד בדרישות התקנות למניעת מפגעים (רעש מציוד בניה) 1979.

ג. המשאיות הכבדות יעברו בנתיב הקצר ביותר וימנעו ככל האפשר ממעבר בתוך נס ציונה.

רעש תפעול הכביש:

המיגון האקוסטי יבוצע בהתאם לתשריט המיגון האקוסטי (נספח מס' 7) כמפורט להלן:

א. הקריטריונים לרעש יהיו בהתאם להנחיות הוועדה הבינ-משרדית לתקני רעש (פברואר 99) וכדלקמן: 64 dBA למבני מגורים
59 dBA למוסדות חינוך

ב. סלילת הכביש מחתך 340 עד לחתך 400 באספלט שקט.

ג. הקמת קיר אקוסטי בגובה 2.0-5.55 מטר ובאורך 720 מטר, ממערב לכביש, מחתך 337 עד לחתך 373. השטח הכולל של הקיר הינו כ-2400 מ"ר.

ד. הקמת קיר אקוסטי בגובה 2.0 -1.5 מטר מעל פני הקרקע ובאורך 160 מטר, ממערב לכביש, מחתך 387 עד לחתך 395. קיר זה מיועד להפריית את הרעש למבנים הקיימים מצפון לכביש 4313, בשכונת יד אליעזר.

לאחר פתיחת הכביש לתנועה:
חצי שנה מיום פתיחת הכביש לתנועה, יערכו מדידות רעש בפועל, באזור הצפון-מזרחי של שכונת יד-אליעזר, על מנת לבחון את תחזיות הרעש שנקבעו בתסקיר. במידה ורמת הרעש יעברו את הרעש שנקבע בהמלצות תפעל מ.ע.צ. לתת פתרון אקוסטי להפחתת הרעש.

יש להביא בחשבון כי ערב אישור התכנית היו מבני המגורים הנידונים חשופים למטרד רעש הנובע ממסילת הרכבת הממוקמת ממזרח לבנייני במגורים הנידונים ואילו עקב אישור תוכנית מח/197 יינתנו פתרונות אקוסטיים אשר ימנעו מטרד זה ובכך התוכנית אף השביחה את ערך בתי המגורים ברחוב הגיא 2,4,6 הממוקמים ממערב לתוואי הדרך המתוכננת.

בעניין החברה להפצת פרי הארץ בע"מ נגד הועדה המקומית לתכנון ובניה כפר סבא (ע"א 210/88 פ"ד מו (4) 627, 652-651), קבע ביהמ"ש:

"עולה מן האמור, שלצורך חישוב שיעור הפגיעה לעניין סעיף 197 לוקחים בחשבון את הנזק שנגרם למקרקעין בפועל, קרי: את הפגיעה האמיתית שנגרמה למקרקעין עקב התכנית ולא את הנזק ש"אדם סביר" היה צופה למקרקעין אילו הסתכל בהוראות תכנית המתאר, מבלי להתייחס לנתונים הקונקרטיים של המקרקעין".

הובאו בחשבון מחירי דירות מבניינים הממוקמים בקו ראשון לתוואי הכביש המתוכנן לפני ואחרי המועד הקובע מהם ניתן להסיק כי לא זאת בלבד שאין ירידת ערך לדירות המגורים הממוקמים ממזרח לתוואי המתוכנן אלא מחירי הדירות אף עלו לאחר אישור התוכנית.

במצב החדש נותר מצבן של בנייני המגורים נשואי חוות הדעת בדיוק כפי שהיה קיים ומאושר קודם לכן.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

11.5. **תגובת שמאי נתיבי ישראל לשומת העוררים:**

<u>לעניין תיאור הנכס:</u>

על פי נספח א' של שמאי התובעים "טבלאות נתונים של דירות התובעים וירידת ערך" קיימות מספר דירות אשר אינן פונות לכיוון מזרח כדלקמן:

ברחוב הגיא מס' 4, דירה מס' 13 בקומה 3 אינה פונה לכיוון מזרח.

ברחוב הגיא מס' 6, דירה מס' 11 בקומה 3 אינה פונה לכיוון מזרח.

בדירות עם כיוון מזרח לא צוין האם סלון הדירה פונה לכיוון מזרח או שמא רק חלון צדדי.

על פי תשריט תוכנית מס' מח/174 בין גבול המגרש לבין כביש מס' 423 קיימת רצועה לטיפול נופי ברוחב של כ- 30 מ'[9] המפרידה בין גבול המגרש לבין הכביש ולכן לא ייתכן כי הכביש מתוכנן במרחק של כ- 5 מטר ו/או צמוד לגבול המגרש.

המרחק בין הכביש המתוכנן לבין הבניין עצמו (ולא לגבול המגרש) אף גדול יותר.

<u>לעניין הנוף:</u>

הנוף הנשקף מדירות הפונות לכיוון מזרח הינו גם למסילת ברזל הממוקם במרחק של כ- 120 מ"ר מהבניינים הנידונים.

רצף התוכניות שחלו על השטחים שממזרח לנכסים הנידונים ייעדו שטחים אלה לשמש תשתיות לאומיות כגון מסילת הרכבת וקווי החשמל.

על פי פרק א' - תאור הסביבה בעמ' 8 בתסקיר השפעה על הסביבה מצוין כי " הדרך עוברת באזור מטעים ופרדסים ללא ערכים נופיים יוצאי דופן.."

בסעיף 4.4.3 בעמוד 73 בתסקיר מציינים את פירוט האמצעים לצמצום השפעות חזותיות שליליות אשר מופיעים גם בתשריטים מפורטים המצורפים בתסקיר.

<u>להלן הקטע הרלוונטי מתוך התסקיר:</u>

4.4.3 <u>פרוט האמצעים לצמצום השפעות חזותיות שליליות</u>

- **בקטעים בהם עוברת הדרך בחפירה, יבוצעו דפנות החפירה של הכביש בשיפועים שיאפשרו שתילת שיחים, לייצוב צמחי, למניעת סחף ולהשתלבות בנוף הסובב.**
- **בחלק הצפוני הכביש נמצא במילוי - דפנות המילוי יטופלו באותה הדרך.**
- **כל המדרונות של הכביש ושטחים מחוץ לשוליים, יחופו בצמחייה וללא הומרי גמר קשיחים. הרצועות הצמודות לכביש ולאורכו, יקבלו טיפול השומר על אופי הצמחייה הקיימת ומשלים אותה. מטעים ופרדסים יקבלו המשך עד הדרך המתוכננת.**
- **השטח הנופי בתחום הרמפה מדרך מס' 423 לכביש 4313, ינוקז חופשית על-פני שטח הגינון, כאשר עודפי המים יכנסו למובל תת-קרקעי.**
- **מסביב לגשר יבוצע עיצוב מדרונות משופעים על-ידי גינון ו/או מרצפים, כמתואר בתשריט מס' 4.4.**

האמצעים הנופיים המתוכננים מוצגים בתשריטים הבאים:

תשריט מס' 4.4 - תוכנית פיתוח, קנ"מ 1:500 וחתכים, מחתך 320-340

תשריט מס' 4.5 - תוכנית פיתוח, קנ"מ 1:500 וחזית קיר אקוסטי, מחתך 340-403

תשריט מס' 4.6 - חתכים אופייניים, קנ"מ 1:250

[9] על פי מדידה גרפית.

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

מעיון בתקנון תוכנית מח/174 סעיף 18.4 בעמוד 4 "שיקום ופיתוח נופי" מצוין כי " בטרם הביצוע, תוכן על ידי אדריכל הנוף תוכנית מפורטת לפיתוח נופי וסביבתי, בהתאם לנספח הנופי(נספח מס' 7)..."

נוסיף ונאמר כי רצף התוכניות שחלו על השטחים שממזרח לנכסים הנידונים ייעדו שטחים אלה לשמש תשתיות לאומיות כגון מסילת הרכבת וקווי החשמל, כך שלא ניתן להניח שלנכסים אלה יהיה נוף פתוח לכיוון מזרח.

המסקנה היא כי אין כל פגיעה נופית לבתי המגורים הנידונים.

<u>גיל המבנים:</u>

היתרי בנייה ניתנו בשנים 2001 ו- 2002. גיל המבנים כ-10 שנים.

<u>המצב התכנוני:</u>

בהתאם לתשריט תוכנית תמ"א 3 שאושרה כבר בשנת 1976 ברצועת הקרקע הנידונה מופיעה דרך מספר 423. כמו- כן צוין בהחלטת הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה מחוז מרכז- ועדת משנה להתנגדויות מיום 23.7.2006 עמ' 2: "..התוואי המוצע בתכנית כמו גם חיבורו לכבישים ראשיים נוספים מופיע בתכנית המתאר המחוזית תמ"מ 21/3 המאושרת והתוואי מופיע גם בתוכנית האב של העיר משנת 2001".

וכן בעמ' 6 : " קיומו של הכביש היה ידוע כבר בתמ"א 3/ (תכנית מתאר ארצית לדרכים) ובתמ"מ 3/ 21 וכן בתוכנית האב.."

<u>לעניין הרעש:</u>

על פי טבלה מס' 1.4 "תוצאות מדידת רעש רקע" מעמוד 32 בתסקיר - מופיעות נקודות המדידה הבאות: M1, M2,M3,M4,M5,M6.

מעיון בטבלה מס' 4.5 המופיע בעמ' 67 בתסקיר מצוינים הקולטים התואמים לנקודות המדידה שהינם: RA2,RA3,RB4,RB3,RC3.

הקולט המייצג את מבני המגורים הנידונים הינו קולט מס' RA5 (נס/מק/6/118) וזאת על פי הנתונים בתסקיר הן בטבלה מס' 4.4 בעמוד 66 והן במלל בסעיף ב' (עמ' 67) וכפי שציינו גם בחוות דעת שמאי התובעים.

<u>מסקנה:</u> כל הנתון שהוצג בדבר 41-49 dBA וכן חריגה של 22.6 - 29.6 דציבל **<u>אינו שייך לבנייני המגורים הנדונים ולפיכך אינו נכון ואין להתייחס אליו.</u>**

על פי המצוין בתחתית טבלה מס' 4.6 בעמוד 69 בתסקיר "מטבלה מס' 4.6 ניתן לראות כי <u>בכל הקולטים שנבדקו, חוץ מקולטים RB1, RB2 ו- RB4 המאפיינים את מגרש חטיבת הביניים, מפלסי הרעש החזויים נמוכים מהקריטריונים לאחר ביצוע הטיפול האקוסטי המומלץ</u>".

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

על פי סעיף 4.3.2 ב' בעמוד 67 בתסקיר מצוין כי " ..בהוראות התוכנית של גז/7/20 ושל נס/מק/6/118 הוטמעו סעיפים המתנים הוצאת היתר בנייה בהכנת נספח אקוסטי, שיבחן את השפעת כביש 423 על המבנים המתוכננים וימצא את הפתרונות האקוסטיים הנדרשים. דהיינו, המבנים שיתוכננו במסגרת שתי תוכניות אלו, יכללו מיגון אקוסטי במעטפת המבנים".

בהוראות תוכנית מח/174 מצורף נספח מס' 7 "תשריט נוף ומיגון אקוסטי" המציגים את הפתרונות האקוסטיים הנדרשים וזאת על פי סעיף 18.5 לתקנון תוכנית מח/174 :

<u>"רעש ותפעול הכביש :</u>

המיגון האקוסטי יבוצע בהתאם לתשריט המיגון האקוסטי (נספח מס' 7) כמפורט להלן :

א) הקריטריונים לרעש יהיו בהתאם להנחיות הוועדה הבינ-משרדית לתקני רעש (פברואר 99) וכדלקמן : 64 dBA למבני מגורים, 59 dBA למוסדות חינוך.

ב) סלילת הכביש מחתך 340 עד לחתך 400 באספלט שקט.

ג) הקמת קיר אקוסטי בגובה 2.0-5.55 מטר באורך 720 מטר, ממערב לכביש, מחתך 337 עד לחתך 373. השטח הכולל של הקיר הינו כ- 2,400 מ"ר.

ד) הקמת קיר אקוסטי בגובה 1.5-2 מטר מעל פני הקרקע ובאורך 160 מטר, ממערב לכביש מחתך 387 עד לחתך 395. קיר זה מיועד להפחית את הרעש למבנים הקיימים מצפון לכביש 4343, בשכונת יד אליעזר."

על פי תשריט מס' 4.3 בתסקיר גובה הקיר האקוסטי מעל הכביש הינו 4.5 מ'.

<u>מסקנה</u> :

ללא הנספח אקוסטי המביא פתרונות נדרשים לא היה יוצא כלל היתר בנייה. כפי שהראנו לעיל, בתוכנית מח/174 הוצג נספח אקוסטי כנדרש המביא את הפתרונות הנדרשים ולפיכך אין כל מפגע של רעש צפוי מדרך 423.

<u>קביעת שיעור ירידת הערך :</u>

לא ברור כיצד נקבע ירידת ערך של 8% ועל מה התבסס שמאי התובעים.

לא ברור על סמך מה נעשה סיכום תביעות מתוכניות תממ'/21/3 ו- מח/174.

לא הוצגו נתוני השוואה המצביעים על ירידת הערך.

מפנים לסעיף 9 בחוות דעתם בה הוצגו נתונים בבניינים בקו ראשון לדרך המתוכננת לפני ואחרי המועד הקובע בהם נראה כי אף חלו עליות במחירי הדירות.

כלומר, אישור תכנית מח/ 174 לא שינה את המצב התכנוני אשר היה ידוע בסביבת דירות התובעים ו/או את תכונות המקרקעין נשוא התביעה ו/או סביבתם.

למעשה, התובעים ידעו או היו צריכים לדעת בעת רכישת יחידות הדיור, כי כביש מס' 423 יוקם ממזרח ובקרבה ליחידות הדיור.

למותר לציין כי ידיעה זו השפיע על המחיר אותו הסכימו התובעים לשלם במועד רכישת

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

הנכס ומשכך מנועים הם מלטעון לקיומה של ירידת ערך עקב מיקומו של הכביש בקרבה לדירותיהם.

הערה - בכתובת הגיא 4 דירה מס' 13 צוינה ירידת ערך של 8%, אך הדירה אינה פונה לכיוון מזרח. צוינה ירידת ערך של 8% בניגוד לחוות דעת שמאי התובעים כפי המצוין בסעיף 16.13 בו נכתב כי חישוב ירידת הערך הינה מחצית מ 8% בדירות שאינן פונות לכביש.

עוד יצוין כי בתאריך 22/08/1991 , כ- 18 שנים לפני אישור תכנית מח/ 174 , הופקדה תכנית נס/במ/ 1999, במסגרתה סומן כביש מס' 423 במיקומו הנוכחי באופן שאינו משתמע לשתי פנים.

לאור התנגדויות שהוגשו לתכנית, לא הגיעה התכנית לכדי אישורה, ובמקומה אושרה בתאריך 21/11/2000 (כ- 9 שנים לפני אישור תכנית מח/174), לגבי מתחם R1 (אשר לימים נקרא "שכונת לב המושבה"), תכנית נס/מק/ 6/118 , המהווה את הבסיס התכנוני להקמת דירות התובעים.

תכנית נס/מק/6/118 אומנם אינה מהווה את התכנון המפורט להקמת כביש מס' 423, אך היא מתייחסת ונוגעת באופן ישיר ביחס שבין המבנים המתוכננים לקום בתחומה, לבין כביש מס' 423.

יתרה מזאת, כמפורט בסעיף 8.6 לתקנון התכנית, אחת ממטרותיה של התכנית היא "תוספת להוראות בניה בגין רעש מכביש עוקף."

בנוסף, בסעיף 9 לתקנון התכנית, המגדיר את התנאים למתן היתר בניה, מצוין בתת סעיף 2 כי- "בגין כביש עוקף נס ציונה מס' 423 המצוין בתרשים הסביבה ממזרח לתכנית יוגש כחלק ממסמכי ההיתר נספח אקוסטי."...

תמ"מ 21/3 אושרה בנובמבר 2003, כ- 6 שנים לפני אישור תכנית מח/174, במסגרתה סומנה דרך אזורית בקרבה למיקום דירות התובעים, מצד מזרח.

בגין אישור תכנית זו אף הוגשה על ידי העוררים תביעת ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התו"ב, בטענה כי תכנית זו סימנה לראשונה את כביש 423 בסמיכות לדירותיהם, ובכך הובילה לפגיעה במקרקעיהם.

נציין בנוסף כי בהיתרי הבנייה לבניית הבניינים בהם ממוקמות דירות התובעים, אשר הופקו במהלך שנת 2001, מותנה ההיתר להקמת דירות התובעים ב-"התקנת מיגון אקוסטי דירתי בדירות הפונות לכביש 423 (צד מזרחי) בהתאם להנחיות איגוד ערים לאיכות הסביבה ויועץ לאקוסטיקה."

לסיכום, תכנית מח/ 174 לא שינתה את המצב התכנוני ואת תכונות המקרקעין של דירות התובעים וסביבתן, ולפיכך לא פגעה בדירות התובעים.

יתרה מזאת, התובעים ידעו או היו צריכים לדעת בעת רכישת יחידות הדיור, כי כביש מס' 423 יוקם ממזרח ובקרבה ליחידות הדיור. ידיעה אשר השפיעה על המחיר אותו הסכימו לשלם במועד רכישת הנכס, ומשכך מנועים הם מלטעון לקיומה של ירידת ערך עקב מיקומו של הכביש בקרבה לדירותיהם.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

ביסוס טענות למפגעים סביבתיים:

טענות העוררים לירידת ערך בגין מפגעים סביבתיים (רעש, זיהום אוויר) מתבססות על תסקיר השפעה על הסביבה שנערך בשנת 2002, בשלבים המוקדמים של תכנון תכנית מח/ 174.

בפועל, התכנית אושרה רק בשנת 2009, לאחר דיונים בהתנגדויות, אשר נערכו מתוך שאיפה להפחית או למנוע את הפגיעות העלולות להיגרם לדירות הסמוכות.

בהתבסס על פרוטוקול ישיבת ועדת משנה להתנגדויות מס' 2006027 מיום 23.07.2006, עולה, בין היתר, כי- "הרשות המקומית מבקשת שיפור המיגון האקוסטי, ככל הנדרש, אף מעבר לתקנים המקובלים בשל מרחק המגורים מהדרך. לפיכך, וכתוספת לממצאי תסקיר ההשפעה על הסביבה והאמצעים שנקבעו בו, הוועדה מבקשת ממע"צ ומהועדה המקומית למצות ולשפר, ככל שניתן, את המיגונים האקוסטיים לייעודים שקיימים בפועל ומתוקף תכניות מאושרות."

כלומר, ניתן לקבוע ברמת וודאות גבוהה, כי הנתונים המפורטים בנספח תסקיר ההשפעה על הסביבה, אינם מייצגים נאמנה את המצב הקיים בפועל.

זאת ועוד, בע"מ 683/13 רשות שדות התעופה נ' אליהו טויטו (פס"ד מיום 03/09/2015), קיבל כבוד השופט דאז ע' פוגלמן, את טענת הוועדה המקומית כי לא ניתן ללמוד מתסקיר ההשפעה על הסביבה על חיזוי רעש טהור (סעיף 73 לפס"ד), וכן פסק כי לא ניתן להסתפק בפגיעה תיאורטית המנותקת מהשטח, יש לבחון את המצב בפועל.

מכיוון שנתוני תסקיר ההשפעה על הסביבה אינם מהימנים ולא מהווים פרמטר להוכחת קיומה של פגיעה, בהיעדר חוות דעת של מומחה או כל נתון רלוונטי אחר, דין טענות העוררים להידחות.

נציין כי במועד כתיבת חוות דעתו לא היה ביכולתו של שמאי התובעים לאמוד את עוצמתם, ולמעשה גם את עצם קיומם של המפגעים לגביהם הוא טוען.

בפס"ד עמנ (תל אביב) 236/03 נחמן לביא ואח' נ' הועדה המקומית לתו"ב - אונו, שניתן בבית המשפט המחוזי תל אביב-יפו בשבתו כבית-משפט לענייינים מנהליים בתאריך 31/05/2005, צוין לעניין פיצויי ירידת ערך עקב זיהום אוויר ורעש כי:

"הנטל להוכיח שינוי במפלס הרעש לאחר אישור התוכנית לעומת מצבו התכנוני הקודם של השטח מוטל על המערערים."

כאמור, במקרה דנן, לא רק זאת שלא הורם נטל ההוכחה, לא נעשה אפילו ניסיון לחזק את הטיעון באמצעות מומחים.

מפנים לערר 95004/08 מקמל יעקב ו- 116 אחרים נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבניה בני ברק ונ.ת.ע.- נתיבי תחבורה עירוניים בע"מ, בו נקבע כי יש לבסס טענות לרעש וזיהום אוויר באמצעות חוות דעת מומחה.

מפנים לפס"ד שניתן בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים במסגרת ע"א 210/88 החברה להפצת פרי הארץ בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבניה כפר סבא ואח', בו נקבע, בין היתר, כי:

"נטל השכנוע שיסודותיו של סעיף 197 (א) לחוק התכנון והבניה התקיימו, מוטל על מי שתובע פיצויים על-פי סעיף זה. על התובע להרים את נטל השכנוע, שהמקרקעין אכן נפגעו

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

על-ידי תכנית, לרבות הוכחת שיעור הפגיעה. "...

בית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים התייחס לנושא זה פעם נוספת במסגרת ע"א 600/89 גדעון וכרמלה בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבניה נתניה והועדה המחוזית לתכנון ולבנייה, מחוז המרכז בו נקבע, בין היתר, כי:

"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. ואילו נטל השכנוע להוכחת טענתה, שעומדת לה הגנת פטור לפי סעיף 200 , מוטל על הרשות. עם זאת, ובלא לגרוע מנטל השכנוע הרובץ על הרשות, יוטל על בעל הזכות להביא ראיות ביחס לעובדות המצויות בידיעתו המיוחדת, מהן ניתן להעלות שהפגיעה במקרקעין עברה את תחום הסביר, או שמן הצדק לשלם לו פיצויים."

במקרה של פגיעה עקיפה, צוין כי אנו נזקקים למבחן של קשר סיבתי ונקבע רף גבוה יותר של נטל הוכחה. ראו האמור בפסה"ד שניתן בבית המשפט המחוזי בירושלים במסגרת ע"ש 7163-99 בעניין הועדה המקומית לתכנון ולבניה ירושלים נגד חברת עמית את מאיר בע"מ:

"כשמדובר בפגיעה עקיפה הרי הפגיעה יכולה להיות עקיפה ביותר ולכן נזקקים למבחן של קשר סיבתי, כפי שנאמר בע"א 1188/92 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."

לאופן ההוכחה התייחסה ועדת ערר לתכנון ובניה עררים מס' 384/07 + 9024/09 + 116/09 + 357/07 + 356/07 + 353/07 + 238/08 + 9021/09 בעניין אדם עמל ועוד 97 עוררים ואח' נגד הועדה המקומית לתו"ב פ"ת ונ.ת.ע.- נתיבי תחבורה עירוניים בע"מ בה צוין כי:

"אין מדובר ב"נטל ראיה ראשוני" כנטען ע"י העוררים, אלא מדובר בנטל הוכחה שעל התובע להרים. 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. 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. בהעדר דוגמאות, יש לבסס את חוות הדעת על נתונים אחרים ועל ניתוחם והתאמתם למקרקעין נשוא התביעה, והכל במסגרת תחום מומחיותו של שמאי המקרקעין."

לסיכום עניין זה, נתוני נספח תסקיר ההשפעה על הסביבה אינם מהימנים ומובילים להערכה תיאורטית של הפגיעה (לכאורה), בלא קשר למצב העובדתי בפועל.

לאור הנ"ל, להבנתנו, בהיעדר חוות דעת מומחה או נתון רלוונטי אחר, דין הערר להידחות.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

<u>תמצית הטיעונים משומת היזם:</u>

<u>זכות התביעה לנפגע</u>

סלילת כביש אזורי בצמוד לבתי מגורים יכול להוות מטרד ואף לגרום לירידת ערך דירות. אלא שבמקרה זה, התובעים ידעו (או שהיה עליהם לדעת) על הכוונה לסלול את הכביש ורכשו את דירותיהם תחת הידיעה.

יש להבחין בין בעלי זכויות במקרקעין אשר רכשו את הזכויות בטרם נודע (או בטרם ניתן היה לדעת) על הכוונה לסלול את הכביש בסמוך למקרקעין לבין בעלי זכויות במקרקעין אשר רכשו את הזכויות לאחר שנודע או שניתן היה לדעת על הכוונה לסלול את הכביש.

בעלי זכויות במקרקעין אשר רכשו את זכויותיהם בטרם ניתן היה לדעת על הכוונה לסלול את הכביש (דהיינו, לפני שנת 1991) זכאים לפיצוי בגין תכנית פוגעת שתאושר. לבעלי זכויות אלה עומדת הטענה כי לא יכלו לתבוע בגין תכניות קודמות אשר לא הבשילו כדי אישור, או שסימון הכביש היה מחוץ לתחום תכנית שאושרה, או שלא היו מסוימות דיין.

לעומת זאת, בעלי זכויות אשר רכשו את זכויותיהם במקרקעין לאחר שניתן היה לדעת על הכוונה לסלול את הכביש, רכשו את זכויותיהם חרף עובדה זו ולכן הם מנועים מלתבוע בגין ירידת ערך זו. חזקה, כי מחיר הרכישה שלהם משקף עובדה זו. כלומר, המחיר בו רכשו את הדירות מגלם את העובדה שבעתיד ייסלל באזור כביש והנפגע האמיתי הוא מי שמכר להם את הנכס והחזיק בו בתקופה שבטרם נודע תכנון הכביש.

בפסק דין שניתן בבית המשפט העליון 1968/00 חברת גוש 2842 חלקה 10 בע"מ נקבע כי מי שרכש זכויותיו לאחר הפגיעה בשווי הקרקע אינו זכאי לפיצויים. וכך נאמר:

"המערערת רכשה את הקרקע מספר שנים לאחר שהוכרזה קרקע חקלאית. הקרקע נרכשה, אפוא, במצב נתון בו רבצו עליה הגבלות בנייה, אף שחלה עליה תכנית בנייה למגורים. בתנאים אלה, לא ניתן לפצות אותה על הגריעה בשווי הקרקע על פי פער השווי בין מצב הקרקע על-פי יעודה לבנייה לבין מצבה על פי התכנית החדשה, שכן בעת הרכישה קנתה לה המערערת זכות קנין מופחתת בשוויה עקב ההכרזה." (ההדגשה אינה במקור).

לאור האמור לעיל, יש לבחון האם בעת רכישת הזכויות ע"י התובעים ניתן היה לדעת כי בעתיד ייסלל הכביש הנדון בסביבה הקרובה.

<u>כביש 423 מופיע בתכניות עובר למועד הקובע:</u>

רוכשי הדירות בפרויקט ידעו (או לכל הפחות היה עליהם לדעת) כי בעתיד ייסלל כביש בסמוך ממזרח וזאת גם מבלי להתייחס לסוגיה המשפטית בדבר הכללת מידע לגבי הכביש באופן כזה או אחר בהסכמי המכר. זאת על בסיס תכניות מאושרות וכן תכניות מופקדות.

החוק מחייב פרסום גם של תכניות מופקדות ולכן הידיעה לגבי תכנון כלשהו נודעת לציבור כבר בשלב של הפקדת תכנית.

כאמור, <u>בעלי נכס</u> לא יכולים לתבוע בשל תכנית שהופקדה, אך <u>רוכשי נכס</u> בעת שיש תכנית מופקדת חייבים לדעת ולהביא בחשבון את השפעתה על הנכס.

להלן תכניות בהן מצוי מידע בדבר כביש 423 בטרם רכשו העוררים את הדירות:

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

תכנית **נס/מק/6/118** שאושרה בשנת 2001 (הופקדה בשנת 2000) -

דירות התובעים ברחוב הגיא נבנו בהתאם להוראות תכנית זו.

עפ"י תקנון התכנית עולה כי מטרות התכנית כוללות במפורש הוראות בניה בגין רעש מכביש עוקף[10]. נוסף על כך, בסעיף 9.2 בתקנון נקבע:

"בגין כביש עוקף מזרחי נס ציונה מס' 423 המצוין בתרשים הסביבה ממזרח לתכנית יוגש כחלק ממסמכי ההיתר נספח אקוסטי מאושר ע"י איגוד ערים לאיכות סביבה".

הכביש מסומן מחוץ לקו הכחול של התכנית כיון שהתוכנית לא נועדה לתכנון הדרך. בתקנון התכנית נקבע תנאי למתן היתר המתבסס על קיומו של הכביש. מכאן שהשכונה נבנתה כאשר קיומו של הכביש ודאי ואף תוך ביצוע מיגון אקוסטי מתאים.

תמ"מ/3/6/ד' שאושרה בשנת 1999 -

בתכנית זו סומן מסדרון חשמל בצמוד ממזרח לקרקע הנדונה. בין השימושים המותרים בתחום מסדרון חשמל הותרה סלילת דרכים.

תכנית מח/174 (התכנית הנדונה) תוכננה בהתבסס על תמ"מ/3/6/ד', כאמור בסעיף מס' 1 בתקנון תכנית מח/174:

"תכנית זו תקרא- תכנית מתאר מקומית מס' מח/174, דרך מספר 423 קטע עוקף מזרחי נס ציונה המהווה שינוי לתכניות נס/1/1 ובהתאם לתמ"מ/3/6/ד'".

מח/174 מעידה על עצמה כי היא מיישמת את שנקבע קודם לכן בתמ"מ/3/6/ד' כי במיקום הנדון ניתן לסלול כביש.

סוגיה זו אף עלתה בתביעות ירידת ערך שהוגשו בעקבות אישרה של תמ"מ/3/6/ד'.

אחת התביעות הוגשה ע"י שמאי העוררים בתיק זה, ונטען כי הפגיעה שגורם מסדרון חשמל כוללת גם **פגיעה בגין האפשרות לסלול דרך.**

טענה זו התקבלה במספר תביעות ירידת ערך בגין תמ"מ/3/6/ד' (שמאי היזם שימש כשמאי מכריע באותן ועדות).

המשמעות של האמור ביחס למקרה הנדון הינה שגם עם אישורה של תמ"מ/3/6/ד' בשנת 1999 נוסף נדבך לידיעה כי ממזרח לנכסים הנדונים צפויה להיסלל דרך.

תמ"מ/3/21 הופקדה בשנת 1998. התכנית מסמנת, בין היתר, כביש אזורי ממזרח לשכונת התובעים. לפיכך, מי שרכש לאחר מועד הפקדת התכנית ידע, או היה אמור לדעת, כי מתוכנן כביש בסמוך.

חלק מהתובעים בתביעה זו תבעו גם ירידת ערך לפי סעיף 197 בגין אישורה של תמ"מ/3/21. הדיונים בתביעות אלו טרם הוכרעו.

במסגרת התביעות שהוגשו עקב אישורה של תמ"מ/3/21 נסמכו התובעים על הנספח האקוסטי שהוכן עבור מח/174 ולכן ברור כי הידיעה שצפוי להיסלל כביש 423 במיקום הנדון היתה קיימת כבר אז.

10 ראה סעיף 8.6 בתקנון התכנית.

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

תכנית מח/120 אושרה בשנת 1999. מטרתה, בין היתר, לקבוע תוואי **<u>להכפלת המסילה הקיימת</u>** של קו הרכבת לוד-רחובות. רוחב רצועת מסילת הברזל הינו 50 מ' וקו הבניין הינו 120 מ' מציר המסילה.

תכנית זו גורמת למפגע חזותי ולהגברת הרעש הנגרם ממסילת הרכבת, בעיקר עקב הגדלה משמעותית בהיקף הנסיעות בתוואי זה.

בתשריט התכנית מסומן חלקו הדרומי של כביש 423 מדרום לשכונה הנדונה (בצמוד לשכונת סביוני נצר) כביש מאושר. מדובר בכביש ולכן אינו יכול להסתיים באופן "פתאומי" וצפוי כי יאושר לו המשך לכיוון צפון.

תכנית גז/7/20, מדרום לנכס הנדון, אושרה בשנת 1999 (הופקדה בשנת 1996).

מעיון בתשריט התכנית ניתן להבחין בסימון חלקו הדרומי של כביש 423. ברי לכל, שהכביש אינו צפוי להסתיים בגבול התכנית אלא להמשיך בצמוד לשכונת לב המושבה מצפון.

תכנית מח/174 הופקדה בשנת 2003, עוד בטרם רכשו חלק מן התובעים את דירותיהם. במסמכי התכנית נקבע[11] בפירוש כי:

"נקודות המוצא של הכביש אושרו במסגרות הסטטוטוריות וכי לאור מיקום פרוזדור החשמל ומסילת הברזל ממזרח לא ניתן היה להסיט את תוואי הדרך".

בדיון שנערך בוועדת משנה להתנגדויות[12] לתכנית מח/174 נקבע:

"דבר קיומו של הכביש היה ידוע כבר בתמ"א 3 (תכנית מתאר ארצית לדרכים) ובתמ"מ/21/3 וכן בתכנית האב, כמו גם מעברן בפועל של תשתיות נוספות בשטח זה לרבות מסילת הרכבת ורצועת החשמל. במסגרת התכנית הוכן תסקיר השפעה על הסביבה, במסגרתו נבחנו השפעותיה הסביבתיות של התכנית והוצעו האמצעים בהם יש לנקוט להסדרה של המטרדים, ככל שקיימים. <u>תכנון זה על כן היה ידוע טרם אישור התכניות למגורים שבהם גרים המתנגדים.</u>" (ההדגשה אינה במקור).

<u>בהיתרי הבניה קיימת התייחסות למיגון אקוסטי בגין הכביש:</u>

מיגון אקוסטי נדרש כבר בהיתרי הבניה הראשונים אשר ניתנו בפרויקט בשנת 1997 (במגרשים R31, R32, R33, R34 לפי תכנית נס/במ/118 הממוקמים מצפון לבניינים הנדונים), עובדה זו מצביעה על כך שניתן היה לדעת שבעתיד ייסלל כביש במקום (החלטות הועדה לאשר את הבקשות להיתר ניתנו כבר בשנת 1996).

היתרי הבניה במגרשים RM1, RM2, RM3, RM4 (לפי תכנית נס/מק/6/118) כוללים תנאי לבניה עם מיגון אקוסטי בהתאם לחוות דעת של יועץ אקוסטיקה מחודש ספטמבר 2001 אשר מתייחסת לרמות הרעש הצפויות מכביש 423 המתוכנן.

יודגש, כי בחלק מהיתרי הבניה קיימת התייחסות ספציפית למיגון אקוסטי מכביש 423,

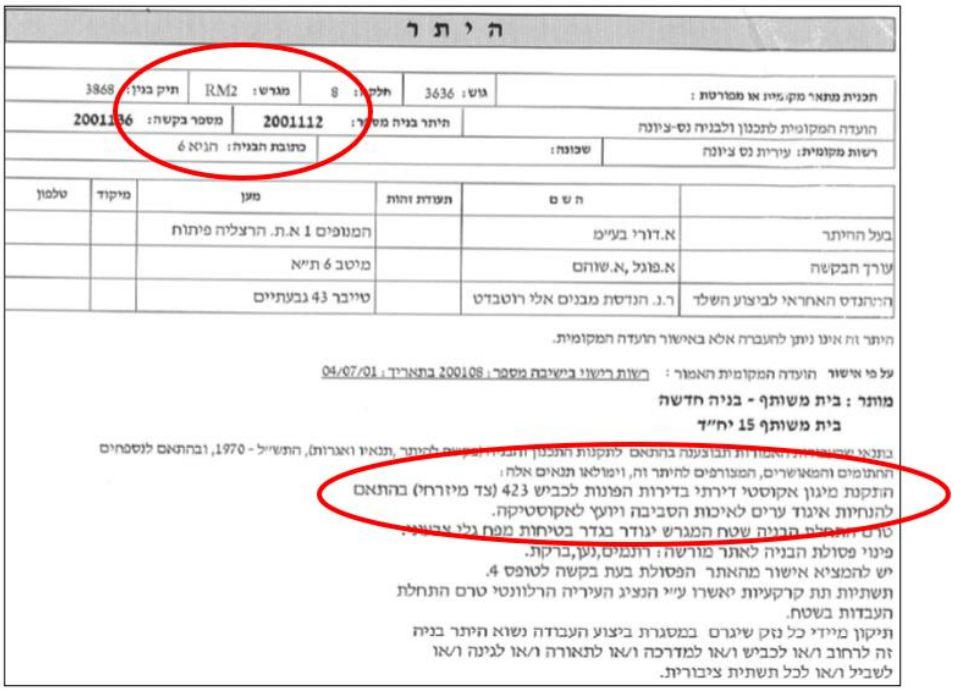
11 ראה תסקיר השפעה על הסביבה בתכנית מח/174 פרק ב' עמ' 8.

12 ועדת משנה להתנגדויות של הועדה המחוזית, פרוטוקול מס' 2006027 לתאריך ישיבה מיום 23.7.2006, עמ' 6, בהחלטה בהתנגדות עו"ד שפיר בשם תושבים משכונת "סביוני נצר" ו"לב המושבה".

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

להלן קטע סרוק מהיתר הבניה במגרש RM2 (רחוב הגיא 6):



ה י ת ר

תכנית מתאר מקומית או מפורטת: גוש: 3636 | חלקה: 8 | מגרש: RM2 | תיק בנין: 3868
הועדה המקומית לתכנון ולבניה נס-ציונה | היתר בניה מספר: 2001112 | מספר בקשה: 2001136
רשות מקומית: עיריית נס ציונה | שכונה: | כתובת הבניה: הגיא 6

	ח ש מ	תעודת זהות	מען	מיקוד	טלפון
בעל ההיתר	א.דורי בע"מ		המנופים 1 א.ת. הרצליה פיתוח		
עורך הבקשה	א.פוגל, א.שוהם		מיטב 6 ת"א		
הקבלן האחראי לביצוע השלד	ר.נ. הנדסת מבנים אלי רוטבדט		טייבר 43 גבעתיים		

היתר זה אינו ניתן להעברה אלא באישור הועדה המקומית.

על פי אישור הועדה המקומית האמור: רשות רישוי בישיבה מספר: 200108 בתאריך: 04/07/01

מותר: בית משותף - בניה חדשה

בית משותף 15 יח"ד

בהתאם לתכנית אדריכלית המצורפת בהתאם לתקנות התכנון והבניה (סדרים לקבלת היתר, תנאיו ואגרות), התש"ל - 1970, ובהתאם למפרטים והמאושרים, המצורפים להיתר זה, ויסומלאו תנאים אלה:

התקנת מיגון אקוסטי דירתי בדירות הפונות לכביש 423 (צד מיזרחי) בהתאם להנחיות אינגד ערים לאיכות הסביבה ויועץ לאקוסטיקה.

טרם תחילת הבניה שטח המגרש יגודר בגדר בטיחות מפח גלי צבעוני.

פינוי פסולת הבניה לאתר מורשה: רותמים,נען,ברקת.

יש להמציא אישור מהאתר הפסולת בעת בקשה לטופס 4.

תשתיות תת קרקעיות יאשרו ע"י הנציג העיריה הרלוונטי טרם התחלת העבדות בשטח.

תיקון מיידי כל נזק שיגרם במסגרת ביצוע העבודה נשוא היתר בניה זה לרחוב ו/או לכביש ו/או למדרכה ו/או לתאורה ו/או לגינה ו/או לשביל ו/או לכל תשתית ציבורית.

<u>נספח למפרט הטכני בהסכמי רכישת הדירות:</u>

הוצג חלק מנספח למפרט הטכני[13] אשר צורף להסכמי הרכישה של הדירות (מצ"ב **<u>כנספח ג'</u>**).

להלן סעיף 3.8:

"הרוכשים מצהירים כי <u>ידוע להם שממזרח לגבול החלקה ייסלל כביש (423)</u>. לרוכשים או חליפיהם לא תהיה כל תביעה ו/או טענה נגד כל רשות ו/או נגד החברה הקשורה בירידת ערך הדירות בהתאם לסעיף 197 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה – 1965 ו/או בעילה של מטרד בשל אישור הקמת הכביש או עקב קיומו". (ההדגשה אינה במקור)

העובדה שהרוכשים חתמו על הנספח בו מצוין במפורש הכביש הנדון מעידה אף היא שהרוכשים ידעו על הכביש ואף הביאו אותו בחשבון בעת רכישת הדירות.

<u>התייחסות למיגון אקוסטי בתסקיר השפעה על הסביבה לתכנית מח/174:</u>

בתסקיר השפעה על הסביבה מנובמבר 2002 לצורך תכנית דרך מח/174 מצוין (בעמ' 67) כי:

"הובא בחשבון כי בהוראות התכניות של גז/7/20 ושל נס/מק/6/118 הוטמעו סעיפים המתנים הוצאת היתרי בניה בהכנת נספח אקוסטי שיבחן את השפעת כביש 423 על המבנים המתוכננים וימצא את הפתרונות האקוסטיים הנדרשים."

13 הוצג בפנינו חלק מנספח למפרט הטכני המהווה נספח מייצג בלבד, נמסר לנו ע"י החברה כי נספח זה צורף לכל הסכמי המכר.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

לאור האמור, העובדה כי בתכנית נס/מק/6/118 לפיה נבנתה השכונה, רמת הודאות לדרך היתה גבוהה אם לא מוחלטת וזאת מאחר ונערך סקר סביבתי כולל נספח אקוסטי ונקבעו הוראות בתקנון התכנית בהתייחס לכביש המתוכנן.

מכאן, שבתכנון הבתים הנדונים, בהיתרי הבניה ובבניה בפועל (אשר נבנתה תוך שימוש במיגון אקוסטי דירתי) הובאה בחשבון **ודאות לקיומו של הכביש.**

כתב שיפוי בתכנית נס/מק/6/118 מעיד על ידיעה לגבי כביש 423:

בשלבי התכנון הראשוניים של תכנית נס/מק/6/118 נדרשה חברת א.דורי בע"מ ע"י עיריית נס ציונה לחתום על כתב שיפוי בגין תביעות ירידת ערך שיגרמו כתוצאה מתכנון כביש 423.

עובדה זו מעידה אף היא על הידיעה בדבר כביש 423 עוד בטרם אושרה התכנית אשר אפשרה את הקמת דירות התובעים ובוודאי טרם רכשו התובעים את הדירות.

כביש 423 מופיע במפות העיר נס ציונה:

אף על פי שמפות עיר אינן בעלות תוקף סטטוטורי, תפוצתן גבוהה והן מספקות מידע רב גם למי שאינו גורם "מקצועי". מסקירת מפות העיר נס ציונה לאורך השנים ניתן לראות שכבר בשנת 1992 מופיע תוואי מתוכנן של כביש 423.

לאור כל האמור לעיל, הרי שבמועד רכישת הזכויות בדירות ואפילו לפני כן החל משנת 1991 ניתן היה לדעת כי מתוכנן כביש בצמוד ממזרח לפרויקט וזאת על בסיס תכניות בתוקף ותכניות מופקדות, התנאים האקוסטיים בהיתרי הבניה וכן לאור המצגים בעת חתימת הסכם המכר ועוד.

לאור האמור, המחיר בעסקת הרכישה מגלם כבר את הקרבה לכביש.

יודגש, כי בהיתרים שניתנו לבניינים אשר נבנו במגרשים RM1, RM2, RM3, RM4 (לפי תכנית נס/מק/6/118) נקבעה דרישה למיגון אקוסטי בהתבסס על חוות דעת אקוסטית עם התייחסות ספציפית לכביש הנדון ולכן **לא ניתן לטעון כי רוכשי הדירות בבניינים אלו לא ידעו על הכוונה לסלול את הכביש.**

ניתוח מחירי הרכישה בפרויקט:

כאמור, מחירי הרכישה של דירות התובעים משקפים את כלל ההשפעות על שווי הדירות ובכלל זה את הוודאות שיסלל כביש בצמוד לדירות התובעים.

בתביעות בתמ"מ/21/3 נותחו נתונים לגבי 52 דירות החשופות לכביש ומצאנו כי מחירי הרכישה נמוכים מהמחיר שהיה צפוי להתקבל ביחס לממוצע דירות דומות בשכונה. יצוין, כי ללא קיומו של הכביש אמור היה המחיר להיות אף גבוה מהממוצע לאור מיקומן של הדירות בשולי השכונה. הניתוח נערך עבור כל שנה בנפרד ובחלוקה לסוג הדירה ומספר החדרים. (מצ"ב **נספח ד'**).

בתביעה הנדונה כלולות 27 דירות בלבד (מתוכן 5 דירות שלא היו כלולות בתביעה הקודמת) אולם בחרנו להותיר את הניתוח על כנו לפי 52 דירות הפונות לכביש בכדי למנוע השפעה של דירות הפונות לכביש על הממוצע הכללי.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

ניתוח הנתונים בוצע בחתך שנתי בין השנים 1998-2003 ובהתחשב בחלוקה לפי תמהיל הדירות בפרויקט הכולל דירות 3 חדרים, 4 חדרים, 5 חדרים, דירות גן ודירות פנטהאוז.

נוטרלו מקרי קיצון בהם מחיר הדירה היה גבוה באופן משמעותי מדירות דומות והושפע ככל הנראה ממאפיינים אחרים.

<u>מקדמים לשווי מ"ר אקוויוולנטי ממוצע</u> – בכל חתך וחתך נמצא שווי מ"ר בנוי אקוויוולנטי ממוצע אשר חושב בהתחשב במקדמים המבטאים את מאפייני הדירות, כדלקמן:

מקדם לגובה קומה - הובאו בחשבון מקדמים המבטאים את התוספת השווי לדירות בקומות הגבוהות יותר וזאת בהתבסס על ניתוח הפער במחירי המכירה בפועל.

מקדם שוליות - הובא בחשבון מקדם שוליות לשטח הדירה העולה על 108 מ"ר.

מקדם לשטח מרפסת - הובא בחשבון מקדם המבטא את תרומת המרפסת לשווי הדירה. במרפסות הגדולות מ- 18 מ"ר הובאה בחשבון שוליות.

מקדם לשווי גינה - הובא בחשבון מקדם המבטא את תרומת הגינה לשווי דירות הגן. בדירות גן עם חצר בשטח העולה על 150 מ"ר, הובאה בחשבון שוליות.

מחיר הדירה המלא - שווי הדירה בהתבסס על שווי מ"ר מבונה אקוויוולנטי ממוצע בפרויקט עפ"י מחירי אותה שנה לסוג זה של דירה. מחיר זה מבטא שווי בנטרול מפגעים המשפיעים על המחיר בו נמכרה הדירה בפועל.

<u>ניתוח הממצאים</u>

ניתוח הממצאים מצביע על כך שמרבית הדירות הפונות לכביש נרכשו מלכתחילה במחיר הנמוך ממחיר הדירה המלא כהגדרתו לעיל (להלן: "**הפרמיה**").

סכום הפרמיה נע בין אלפי שקלים בודדים ובמקרים מסוימים מגיע אף לפרמיה של כ- 140,000 ₪ הפחתה (כולל מע"מ). שיעור הפרמיה באחוזים ממחיר הדירה המלא ברב הדירות נע בין 1% ל- 19% ממחיר הדירה המלא.

יש לציין, כי ממצאי הבדיקה מבטאים פרמיה גדולה אף יותר לאור העובדה כי לכאורה, שווי הדירות הפונות לשטחים פתוחים צפוי היה להיות גבוה מהממוצע בפרויקט.

ממצאים אלו מחזקים את הקביעה כי מחיר הדירה מגלם את העובדה שהכביש המתוכנן היה ידוע לרוכשים ולכן רכשו את הדירה במחיר נמוך יותר (ב"פרמיה") ממחירה המלא.

סעיף 200 קובע כי לא ישולמו פיצויים אם הפגיעה איננה עוברת את תחום הסביר ואם אין זה מן הצדק לשלם פיצוי לנפגע.

כדי לקבוע כי הפגיעה אינה עוברת את תחום הסביר יש למנות שמאי מכריע שיבחן באופן מקצועי וניטרלי אם קיימת פגיעה ומהו שיעורה.

במקרה הנדון, אין צורך במינוי שמאי מכריע כיוון שניתן לקבוע כבר בשלב זה כי במקרה ייחודי זה "אין זה מן הצדק לשלם לנפגע פיצויים".

בעקרון קביעה כי אין זה מן הצדק לשלם פיצויים הינה נדירה וקיצונית אולם נסיבות מקרה זה הינן כי התובעים רכשו את הדירות לאחר שידעו כי עומד להיסלל כביש סמוך לבתיהם ומחיר הרכישה כבר שיקף עובדה זו.

לכן במקרה זה לא יהיה זה מן הצדק לשלם לתובעים פיצויים.

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

שונה הדבר מבעל מקרקעין אשר מחזיק בנכס לאורך שנים ונפגע מהתכנון הראשוני אשר בגינו לא יכול היה לתבוע פיצויים עד לאישור תכנית מפורטת. במקרה הנדון, הזכויות בקרקע נרכשו ע"י חברת א.דורי בע"מ בתאריך 29.12.1999. החברה תכננה, בנתה ומכרה דירות עם מיגון אקוסטי כנדרש וכפועל יוצא של כביש 423. רוכשי הדירות (העוררים), רכשו את הדירות לאחר שהשפעת הכביש באה לידי ביטוי במקרקעין הנדונים ומכאן שהנפגע האמיתי הוא החברה אשר מכרה את הדירות במחיר נמוך ממחירן האופטימלי ללא הכביש.

<u>התייחסות לשומת העוררים:</u>

להלן התייחסות לחלק מן הטענות שנטענו ע"י שמאי העוררים:

בסעיף 14.1 נטען כי יש לבצע התאמות בדירות עקב סלילת הכביש – הדירות תוכננו ונבנו עם מאפיינים אקוסטיים בהתאם לתנאים להיתר הבניה ובהתייחס לכביש הנדון ולכן אין צורך בהתאמות.

בפרק 15.2.2 (בעמ' 21) נטען כי קיימת עליה של 26 DBA. טענה זו מבוססת על תסקיר ההשפעה על הסביבה משנת 2002 אשר הוכן בשלבים המוקדמים של תכנון התכנית.

התכנית אושרה בשנת 2009 ולאחר דיונים מקיפים בהתנגדויות ובשאיפה להפחית ככל האפשר את הפגיעה בנכסים השכנים.

לאור החלטת ועדת המשנה להתנגדויות תוקנה התכנית ושופר המיגון האקוסטי ונקבע כי <u>יוקם קיר אקוסטי</u> שלא הובא בחשבון כלל בתסקיר ההשפעה על הסביבה משנת 2002.

להלן קטע מפרוטוקול ישיבה מס' 2006027 מיום 23.7.2006 להחלטת ועדת משנה להתנגדויות:

"במהלך הדיון עלתה סוגיית המטרדים האקוסטיים והאמצעים המוצעים למזערם. נציגת הועדה המקומית ציינה כי הרשות המקומית מבקשת שיפור המיגון האקוסטי, ככל הנדרש, אף מעבר לתקנים המקובלים בשל מרחק המגורים מהדרך. לפיכך, <u>וכתוספת</u> לממצאי תסקיר ההשפעה על הסביבה והאמצעים שנקבעו בו, הוועדה מבקשת ממע"צ ומהועדה המקומית <u>למצות ולשפר, ככל שניתן, את המיגונים האקוסטיים לייעודים שקיימים בפועל ומתוקף תכניות מאושרות</u>" (ההדגשה אינה במקור).

לא צורף נספח אקוסטי מתוקן לתכנית אך נקבע כי תבוצע מדידה של רמות הרעש חצי שנה לאחר פתיחת הכביש.

ניתן להניח כי המיגון שנקבע בתכנית הוא כזה אשר יפחית את רמת הרעש לרמה התואמת את הקריטריון של הועדה הבין-משרדית לקביעת קריטריונים לרעש מכבישים (DBA 64).

<u>ציפייה לנוף פתוח:</u>

דירות התובעים נמצאות בשוליים המזרחיים של נס ציונה. הקרקע שממזרח יועדה לחקלאות וממזרח לה עברו בפועל (וגם סומנו בתוכניות מאושרות) תשתיות כגון קווי חשמל ומסילת ברזל כפולה.

עוד בטרם הוקם פרויקט "לב המושבה", חלק ממאפייניו היה קירבה למסילת ברזל ולקו חשמל. כפי שאושר שינוי יעוד הקרקע הנדונה, כך ניתן היה לצפות במידה של סבירות כי גם בקרקע הסמוכה תאושר תכנית והפרויקט הנדון לא ייהנה לעד מנוף פתוח או שיאושרו

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

תשתיות נוספות (כפי שקרה) במסגרת הפיתוח העירוני.

החלטות דומות ניתנו ע"י ועדת הערר מרכז בעניין סביון[14], ראש העין[15] ואחרות. לעניין זה ראה ערר 47/06 אמיר לירן ואח' נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה ראש העין:

"מכל מקום, אין לאדם זכות קנויה כי פיתוח היישוב ייעצר בקצה מגרשו או כי בעלי הזכויות במקרקעין סמוכים לא יהיו זכאים לפתחם ולנסות לממשם...."

לפיכך, בעת רכישת הדירות היתה ציפייה סבירה כי הנוף הנשקף מהדירות לא יישאר כזה לנצח וציפייה זו הובאה בחשבון במחיר רכישת הדירות.

לאור כל האמור בחוות הדעת, יש לדחות את התביעה, בין היתר, מהטעמים הבאים:

1. במועד רכישת הדירות ניתן היה לדעת כי מתוכנן כביש בסמוך ממזרח לשכונה וזאת בהתבסס על תכניות מאושרות ומופקדות.
2. בהסכמי המכר צורף נספח למפרט הטכני הכולל התייחסות ספציפית לכביש המתוכנן.
3. המחירים בהם נרכשו הדירות נמוכים מהמחירים הממוצעים לדירות דומות בשכונה. עובדה זו מצביעה על כך שהמחיר בו נרכשו הדירות מגלם את העובדה שמתוכנן כביש בסמוך. יודגש, כי ללא הכביש מחירי דירות בשולי שכונה הפונה לשטח פתוח אמור היה להניב מחירים העולים על הממוצע בשכונה.
4. התובעים רכשו מחברת א.דורי את הדירות תוך ידיעה שצפוי להיסלל כביש ממזרח לבתיהם ואף שילמו מחיר נמוך יותר המבטא זאת. חברת א.דורי היא שספגה את הנזק שנגרם מהכביש במחירי הדירות שמכרה.
5. בהיתרי הבניה קיים תנאי לביצוע מיגון אקוסטי בבניינים.
6. יש להביא בחשבון אלמנטים משביחים בתכנית, כגון העובדה שכביש 423 צפוי לשפר בצורה ניכרת את הנגישות לשכונה וחיבורה לעורקי תנועה ראשיים בינעירוניים. לשיפור הנגישות תרומה לשווי הדירות. ובנוסף, הקמת מיגון אקוסטי תצמצם גם את רעש הרכבת הקיים כיום.
7. תכנית הכביש כוללת אמצעי מיגון אקוסטיים (נוסף על המיגון הקיים בדירות) בהתאם להחלטת ועדת המשנה להתנגדויות.
8. חלק מן התובעים תבעו ירידת ערך עקב אישורה של תמ"מ/21/3. טרם הסתיימו הדיונים בתביעות אלו.
9. במידה ותיקבע ירידת ערך כלשהי בגין תממ/21/3 אזי יש להביאה בחשבון. בנוסף, אין לפצות תובעים אשר דירותיהם אינן פונות לכיוון מזרח.
10. לאור כל האמור לעיל, לא נגרמה ירידת ערך לדירות התובעים, בהתחשב במחיר הרכישה של הדירות, עקב אישור תכנית מח/174.

[14] 93/06 + 36/06 + 187/06 בת-עמי ואח' נגד ועדה מקומית מצפה אפק (סביון).

[15] 47/06 אמיר לירן ואח' נ' הועדה המקומית לתכנון ראש העין.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

<u>השלמת טיעוני שמאי המשיבים מהדיון בפניי:</u>

אין הסכמה על כך שיש רצף תכנוני בין תמם למח/174. יש לבחון כל תכנית בפני עצמה.

יש להתייחס לתכונות המקרקעין בדירות, תכניות שאושרו קודם למח/174 כדוגמת נס/6/118, תממ/21/3, נס/8/118 ועוד, תכניות שהתוו את קיום הכביש והתייחסו ליחס בין מיקום הכביש למגרשי המגורים, לרבות מיגון אקוסטי.

גם בהיתרי הבניה לבניית המבנים בהם ממוקמות דירות התובעים, אשר הופקו 8 שנים לפני המועד הקובע לענייננו, הותנה מתן ההיתר בהתקנת מיגון אקוסטי דירתי בדירות שפונות לכביש. אין ספק שתכנית מח/174 לא שינתה את המצב התכנוני ואת תכונות המקרקעין וסביבתן, ולפיכך גם לא פגעה בהן. יתרה מזאת, התובעים ידעו בעת רכישת הדירות כי כביש 423 יוקם ממזרח אליהם, וגילמו את הידיעה הזו במחיר ששילמו בעד הדירות.

<u>לעניין טענות למפגעים סביבתיים:</u>

זה מתבסס על תסקיר השפעה על הסביבה משנת 2002, בשלבים המוקדמים של תכנית מח/174. במסגרת התקדמות התכנון וכחלק מיישום מסקנות ועדת המשנה להתנגדויות שדנה בתכנית, שונו ושופרו האמצעים האקוסטיים שהוגדרו בתסקיר, כך שניתן לומר ברמת ודאות גבוהה כי נתוני התסקיר משנת 2002 אינם מייצגים את המצב האקוסטי הקיים בפועל.

התובעים לא הרימו את נטל הראייה ולא הציגו חוות דעת לפגיעות הנטענות. בהקשר זה מפנה לסעיף 2.2 למסמך השלמת טיעון, המפרט בין היתר את פסקי הדין הרלוונטיים לעניין זה.

נתוני נספח תסקיר ההשפעה על הסביבה עליהם מתבססים התובעים, מובילים להערכה תיאורטית ולא מבוססת. בהיעדר חוו"ד מומחה או נתון רלוונטי אחר, אין ספק כי לא הורם נטל הראייה לקיומן הפגיעות הנטענות.

יש טענות לעניין כתב השיפוי שניתן לועדה המקומית. 70% זה נתיבי ישראל.

לגבי שומת רוזנברג - השומה לא חלוטה.

בעמ' 49 להחלטת ועדת ערר מ-7/11, לא נקבעו החלטות עקרוניות שעדיין תלויות ועומדות בפני בימ"ש כי התובעים בחרו להגיש עליהם ערעור.

ב"כ העוררים השמיט שהשופט אמר שלא רואה בעיה בהחלטת ועדת ערר להחזיר את התסקיר לשמאי.

<u>בכל הקשור למקדם הזמינות:</u>

כמו שנותנים מקדם זמינות לאישור תכנית מפורטת, יש להוסיף מקדם למימוש התכנית בפועל.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

<u>סוגיית ברעלי במחוזית:</u>

ב"כ העוררים מסתמך על שומת רוזנברג וטוען דברים שועדת הערר לא קיבלה.

השומה לא חלוטה, ועדת ערר התערבה בה, וזה עומד בפני בית משפט.

החלטת ועדת ערר מחוזית משנת 2018 עסקה בכך שהיא הקפיאה את המינוי של השמאי המייעץ כיום, וביקשה להמתין לשומת רוזנברג שתהיה סופית.

על זה ב"כ העוררים הגישו ערעור שנמחק בהסכמה.

<u>לעניין הרמת הנטל לעניין הרעש:</u>

מפנים להשלמת הטיעונים שלהם מספטמבר 22. עמוד 10.

מפנים להחלטת הועדה המחוזית משנת 2006.

התסקיר נעשה ב-2002. הועדה המחוזית בתכנית הזאת בשנת 2006 דנה בהתנגדויות וכחלק מהתנגדויות התובעים עצמם נקבע שהתסקיר לא טוב ושצריך עוד אמצעי מיגון.

יכול להיות שכשמדברים על תמם, אפשר לדבר על תסקיר, אבל בתכנית הזו צריך להתסכל על כל הליכי התכנית.

הם לא עמדו בנטל הנדרש להוכיח את נטל הרעש כאשר החלטת הועדת המחוזית לאישור התכנית, ועדת התנגדויות, קיבלה את הטענה שהתסקיר לא מספיק וצריכים להינקט אמצעים נוספים.

לפי פס"ד טויטו, תסקיר הוא לא מסמך יסוד שמחייב. יש אפשרות לבחון את המצב בפועל ולבחון שיפורים.

ב-2009, קונה סביר יודע שיש תסקיר מ-2002 ושהוא לא מספיק טוב, ולוקח את זה בחשבון.

<u>לגבי רצף התכניות:</u>

אין פה עמידה בהלכת רומן ברג והלכת הר. יש מספר דברים שנשארו פתוחים. ועדת הערר החזירה לשמאי המכריע מספר תכניות ולא הכריעה בדברים אחרים שנותרו פתוחים.

התכנית בסמכות מקומית, אושרה לפני שהתממם קיבלה לתוקף, והכניסו את נושא המיגונים האקוסטיים.

נס/6/118 נתנה הוראות לפני שתממם 21/3 אושרה. היא התכנית בגינה ניתן כתב שיפוי, עוד לפני אישור מח/174. התכנית כללה חובת מיגונים אקוסטיים דירתיים. הוראה זו באה לידי ביטוי גם בהיתרי הבניה.

הקו הכחול לא כלל את הכביש. דובר על מיגון דירתי.

רוזנברג הלך לדירות, אבל הוא לא מומחה אקוסטי.

אם בהיתרי הבניה כתוב מיגון וניתן טופס 4 - אז היה מיגון.

לאורך השנים ידעו שיהיה כביש. ב-2009 ידעו והכל הוטמע במחירי הדירות. החובה עלינו היא מס אמת ושיקולי צדק חלוקתי. אסור לייצר התעשרות. יש פה אנשים שידעו שנים

רבות שהולך להיות שם כביש ויודע שיש לו מיגון דירתי, ויודע מה הנוף - רכבת, כביש וקו מתח גבוה.

ברור שהכביש הוטמע במחירי הדירות.

לכן כל הטענות של הידיעה והויתור, הן טענות שועדת ערר עוד לא הכריעה בהן.

לא הוכח נזק מרעש. לא התייחסו להחלטת המחוזית.

יש פה אולי את סעיף 200, שטענו לגביו שאם יש פגיעה היא בשוליים לפי ס' 200.

שמאית המשיבה בקרה רצף תכנוני והמחישה כיצד ידעו הקונים או היו צריכים לדעת על קיומו של הכביש.

עסקת רכישה של עסקת מגורים, כשאדם רוכש דירה, זו עסקה גדולה בחייו, ולכן קונה פוטנציאלי, סביר, אמור לנהוג לפי עקרון הזהירות. כשאותם רוכשים רכשו דירות ועברו על המסמכים שהיו קיימים בפניהם, כולל האיסור לתבוע הגין קיום הכביש, ובדקו את היתר הבניה בו רשום במפורש שנדרש מיגון אקוסטי, ושבתכנית נס/מק/6/118 שאיפשרה את היתרי הבניה רשום שתנאי להיתר יהיה נספח אקוסטי.

מפנה לחוות דעת של ארז כהן, עמ' 29, בהיתר הבניה נרשם התקנת מיגון אקוסטי דירתי לדירות הפונות לצד המזרחי.

מחירי הרכישה של הדירות שפונות למזרח, על אף ההפרעות, נמכרו או בהנחה או בדומה לממוצע בשאר הפרויקט או בהנחה. המחירים בהם נרכשו הדירות כבר שיקפו את העובדה שהכביש קיים, והמחירים משתכללים לידי שווי. אם כתוצאה מכך השתכלל שווי, חזקה שאישור התב"ע מח/174 שאישרה את הכביש לא גרמה לירידת ערך של אותן דירות.

מי שספג את הנזק וירידת הערך הם יזמי הפרויקט, וזה מתחבר לסעיף 200 שצוין בחוות הדעת.

התכנית שנטען שפוגעת, היא משביחה, גם מפאת השיפורים האקוסטיים וגם מפאת נושא הנגישות שמאוד משמעותי במקרה הזה.

הוצג ניתוח שמאי וסקירה ממצה לתכניות הקודמות.

כל ההיבטים המשפטיים בנוגע לויתור כלפי קב' לוזון, יש להם משקל רב בעיני הקונה הסביר שרואה את כל הסטוריית הנכס שהוא עתיד לקנות. הוא מבין את המשמעויות לפני שעושה עסקה חשובה בחייו.

<u>טענות העוררים לפגיעת רעש:</u>

מדובר בפגיעה עקיפה. כל הנוגע לנזקים עקיפים מאישור תכנית, חשוב לזכור שהפסיקה והספרות המקוצעית מחייבים הוכחה ממשית של הנזקים. ככל שהקשר של הסיבתי בין התכנית לנזק לכאורה שנגרם בגין התכנית הוא רחוק יותר, כך יקטן הסיכוי לקבלת פיצוי בגין נזקי רעש.

בימ"ש העליון מחייב על פי דין כל עורר, עוד בתביעה לועדה המקומית, לכלול את כל המסד

העובדתי. יש להגיש חוות דעת מיוחדת בגין נזקים שנגרמו בגין רעש. מחויב כל עורר להגיש חוות דעת מומחה אקוסטי, או של מומחה לרעש, מהמועד הקובע. כלומר שינתח את הפגיעה לכאורה שנגרמה לעוררים, בחוות דעת מקצועית שמנתחת בעזרים מקצועיים את הנטען.

ועדות ערר שכבר נתנו חותם על כך, שבהיעדר חוו"ד מומחה, הרי שלא הורם נטל הראיה. להסתמך על תסקיר זה לא מספיק. לא כל שכן, בחוו"ד של שמאי שלא נדרש לחוו"ד המקצועיות האלו.

בכל הנוגע לבחינה של תכנון מול תכנון, יש חובה בדין לתת משקל לאלמנטים משביחים בתכניות.

בבחינת התביעה של העוררים נדרש לבחון האם בתכנית מח/174 יש אלמנטים משביחים שלא היו. במקרה הנדון יש מיגונים אקוסטיים שלא היו קודם.

גם דירתיים וגם הקיר האקוסטי. יש בתכנית תוספת מיגונים.

בתכנית מח/174 הנזק לא הוכח. המענה לרעש היה אמור להינתן בתכנית הקודמת.

כשבודקים פגיעה לכאורה של רעש, נקודת המוצא היא לא מהם מימדי הרעש אלא מהו הפוטנציאל המקסימלי של הרעש שהיה יכול להיווצר מתכנית קודמת לזו.

צריך להציג את זה באמצעות חוו"ד מומחה. בכך להראות שללא מח/174 אם הרעש היה גובר באופן טבעי.

כלומר נקודת המוצא היא הנפח המקסימלי של התכנית הקודמת.

11.6. **הכרעה:**

השומה להלן עניינה בתביעת ירידת ערך לפי סעיף 197 בגין תכנית מח/174:

> ***"נפגעו על ידי תכנית שלא בדרך הפקעה, מקרקעין הנמצאים בתחום התכנית או גובלים עמו, זכאי מי שביום תחילתה של התכנית היה בעל המקרקעין או בעל זכות בהם, לפיצויים מהוועדה המקומית, בכפוף להוראות סעיף 200".***

על פי החלטת ועדת ערר לפיצויים ולהיטל השבחה, מחוז מרכז, מיום 25.01.2024, נתבקשתי כדלהלן:

> ***"בהמשך להחלטות שניתנו בתיק ביום 24.10.2018 וביום 07.01.2024, ולעמדות הצדדים בהודעותיהם כעת, פנתה מזכירות ועדת הערר לכבוד יושב ראש מועצת שמאי המקרקעין בבקשה כי ימנה שמאי לצורך הגשת חוות דעת כתובה בנוגע למחלוקות הצדדים בדבר השפעות השווי אם וככל שאכן נסובו למקרקעי העוררים עקב אישורה לתוקף של תכנית מח/174 בשנת 2009."***

כפי שעולה מאותה החלטה, התיק הועבר אל הח"מ, בין היתר, גם לבחינת התסקיר הסביבתי המלא שאותר, תוך הבאה בחשבון של השפעות המיגון האקוסטי שהותקן ובחינת הדחיה, ובחינת ההשפעות של תכנית מח/174 על נכסי העוררים.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

מדובר בתובעים/עוררים בעלי 27 דירות מגורים ברחוב הגיא 2, 4, 6 בנס ציונה.

בתאריך 22.12.2021 נערכה שומה מכרעת ע"י השמאי שמואל רוזנברג (להלן: "**שומת רוזנברג**" או "**השמאי רוזנברג**"), בגין הפגיעה מכוח תממ/21/3. השומה נערכה בעקבות החלטת ועדת ערר מחוז מרכז מיום 16.04.2018, ובהתאם לפס"ד בוסתן (שהוגש בעקבות החלטת גדרון).

שומת רוזנברג עסקה בקביעת ירידת הערך בגין סימון כביש מס' 423 בתממ/21/3.

שומת רוזנברג לא עסקה בתכנית מח/174, אשר קבעה את שינוי יעוד השטח החקלאי לדרך מס' 423.

השמאי רוזנברג קבע בשומתו כי ישנה פגיעה בגין הרעש ובגין הנוף, וקבע, למעשה, ירידת ערך למקרקעי העוררים בשיעור של 25%. ירידת הערך שיוחסה לפגיעה מכוח תממ 21/3 חושבה על ידו במקדם זמינות 0.7, אשר מביא בחשבון כ-6 שנים עד לאישור תכנית מח/174, ושיעור היוון 6% המגלם את הסיכון לאי אישור תכנית מח/174, ואת אי הוודאות לגבי התוואי המדויק של הכביש, הגיאומטריה שלו, המיגונים וכו', זאת מתוך הנחה שהפגיעות מתוקף שתי התכניות (תממ/21/3 ו-מח/174) הן משלימות.

מהאמור עולה, כי ירידת הערך שנקבע דה פאקטו מתממ/21/3 היא מכפלת ירידת הערך הכללית (25%) בשיעור הפגיעה היחסי (0.7 או 70%), קרי, ירידת ערך מצטברת למועד הקובע של אישורה של תממ/21/3 בשיעור של **17.5%**.

כמבוקש, בשומה הנוכחית אבחן, האם תכנית מח/174 החמירה את הפגיעה ביחס לתכנית תממ/21/3? אם לאו?

המצב הקודם הינו תכנית תממ/21/3, מכוחה נקבע לעוררים פיצוי בגין ירידת ערך, בהתאם לשומת רוזנברג.

השמאי רוזנברג נעזר, בין היתר, ב**תסקיר השפעה על הסביבה** אשר נערך כחלק ממסמכי תכנית מח/174 (להלן: "**התסקיר**"), והיה ידוע בעת אישורה של תממ/21/3, עוד בטרם הופקדה מח/174.

כלומר, השמאי רוזנברג הביא בחשבון את מפלסי הרעש החזויים של תכנית מח/174.

בשומתו ציין מספר פעמים כי התסקיר שנמסר לו אינו שלם וכי חסרים בו עמודים בהם מוצגים תשריטים, טבלאות ועוד.

לאחר שהוגשה שומת רוזנברג, נמצאה האבידה, והתסקיר המלא הוגש לוועדת הערר ביום 16.10.2023.

עיינתי בתסקיר ההשפעה על הסביבה, בנוסחו המלא, ואני סבור כי חלק מאותם עמודים שהיו חסרים לשמאי רוזנברג, ייתכן שהיו מביאים אותו למסקנה שונה.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

אסקור להלן את ממצאי התסקיר הרלוונטיים:

סעיף 1.1 רקע כללי, עמ' 12 - **תשריטים 1.1-1.6:**

בנוסח המלא של התסקיר קיימים כל התשריטים.

תשריטים 1.1 (תיאור הסביבה), 1.2 (תנוחה), 1.3 (תצלום אויר), אינם באיכות טובה.

תשריטים 1.4 (תב"ע), 1.5 (מערכת הדרכים החזויה), תשריט 1.6 (א'+ב') (מטרדים), ממוקמים בעמודים 112-115 לתסקיר, במקום בעמודים 16-19 שם אמורים היו להיות.

תשריטים אלה לא נמסרו לשמאי רוזנברג, ולדעתי חסרונם של חלק מהם פגע במסקנותיו.

סעיף 1.2.2 - שימושי קרקע - **תשריט 1.7** קיים בעמ' 21 בתסקיר שהוצג בפניי.

תשריט זה לא נמסר לשמאי רוזנברג. חסרונו לא פגע במסקנותיו.

סעיף 1.2.3 - **תשריט 1.8**.

בתשריט נראה שטח לטיפול נופי בגבול שבין מגרשי העוררים לכביש, ונראים המגרשים עליהם ייבנו הבתים (אזור ביעוד מגורים ב' וב' מיוחד, וכן שטח ציבורי). כמו כן רואים את מסדרון החשמל ואת מסילת הברזל. הדרך המוצעת הינה ממערב לרצועת החשמל, וגובלת בחלק ממגרשי העוררים (בתשריט מסומנים ביעוד "שטח חקלאי").

תשריט זה לא נמסר לשמאי רוזנברג. חסרונו לא פגע במסקנותיו.

מפלס הרעש במצב הקודם:

בעמוד 8 לתסקיר, בהמשכו של פרק א' העוסק ב"תיאור הסביבה", נכתב בהתייחס ל"רעש" כי מפלסי הרעש הקיימים, במבני המגורים ובמבני הציבור, ליד התוואי המוצע, נמוכים יחסית ונעים בין 41.7 ל-49.1 דציבלים. עוד נכתב כי מפלסי הרעש הקיימים נובעים מהתנועה העוברת בכביש 4313 ובכבישים מקומיים באזור ובפעילות מקומית המתרחשת באזור.

בסעיף זה אין אזכור למסילת הרכבת ולא לכביש 432 שהוא הקרוב לנכסי העוררים, ולא כביש 4313.

בסעיף 1.4 לתסקיר, "רעש - מצב קיים", הוסבר כיצד אופיין הרעש במצב הקיים, זאת באמצעות מדירות רעש ב-6 נקודות - M1-M6. הנקודות הללו מסומנות ב**תשריט 1.10** - נקודות מדידת רעש רקע - אשר **לא נמסר לשמאי רוזנברג**, ומקושרות לטבלה מס' 1.4 אשר נמסרה לשמאי רוזנברג.

בהתאם **לתשריט 1.10**, נקודת המדידה שהכי קרובה לנכסי העוררים היא **נקודה M6 - ליד גן ילדים**.

נקודה M5 ממוקמת בתשריט מעט יותר צפונה ממגרשי העוררים.

כאמור, תשריט זה לא נמסר לשמאי רוזנברג, ולדעתי פגע במסקנותיו.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

להבנתי, נקודת המדידה הרלוונטית לנכסי העוררים היא M6 עם קולט רעש RA5 (תיאורו - מבנה מגורים מתוכנן).

בבדיקה שנערכה בנקודה M6 בשעה 18:15 נקבע מפלס רעש של 41.7 דציבל. מקור הרעש שנשמעו בעת המדידה - מתנועה רחוקה.

כאמור, תשריט מיקום קולטי הרעש לא נמסר לשמאי רוזנברג, ולכן הוא לא יכול היה לזהות את מיקומם. ככל הנראה בשל כך, ערך השמאי רוזנברג ממוצע בין נקודות M2, M5, M6 כאשר **M2 ממוקמת בצפון השכונה ומרוחקת מנכסי העוררים.** לו התשריט היה נמסר לו, לא היה מביא נקודה זו בחשבון.

בסופו של דבר, השמאי רוזנברג קבע כי מפלס הרעש במצב הקודם הינו 46 דציבל, בהתבסס על מחקרי אודיש.

מאחר שמדידת הרעש נערכה בשעת ערב, אני סבור שאינה משקפת את המציאות של שעות עומס, בין אם מרעש הרכבות או בכלל.

<u>השפעת רעש ממסילת הברזל:</u>

הרעש ממסילת הברזל קיים בשני מצבי התכנון, ואין להתעלם ממנו.

במכתב המשרד לאיכות הסביבה מיום 25.05.2000 אשר נשלח למתכננת מחוז מרכז, נקבעו הנחיות לעריכת תסקיר ההשפעה על הסביבה, בין היתר נקבע:

סעיף 4.4 להנחיות מתייחס למפגעי רעש: "התוואי המתוכנן צמוד למסילת ברזל ולכן יש לבדוק את השפעת הרעש משני מקורות הרעש (הכביש ומסילת הברזל). במידה ויהיה צורך במיגון אקוסטי לשני מקורות רעש אלה, יש להגיש פתרונות".

<u>התייחסות לרכבת הובאה בסעיף 4.3.1, עמ' 62 לתסקיר:</u>

"חלק מתוואי הרכבת בקו לוד-רחובות עובר ממזרח לתוואי כביש 423. לכן נבדקו מפלסי הרעש הצפויים מהרכבת והשפעתם על המבנים הקיימים והמאושרים ממערב לתוואי הכביש, במרחק של כ-120 מטר מתוואי המסילה".

"קריטריונים:

> **בהתאם לקריטריונים של המשרד לאיכות הסביבה, יש להפחית את הרעש הנובע ממסילת ברזל מתוכננת, כאשר הרעש החזוי במבני מגורים עולה על 65 דציבל בשעות היום ועל 55 דציבל בשעות הלילה. למבני ציבור רגישים, הקריטריונים נמוכים יותר בשיעור של 3 דציבל.**
>
> **קריטריונים אלו מתייחסים למפלס הרעש החזוי במרחק של 1 מטר מחזיתות המבנים הפונות למסילה".**

נתוני מפלסי הרעש החזויים נמסרו לעורך התסקיר באמצעות מר ארקדי ליקונסקי מאגף התנועה ברכבת ישראל, ומתייחסים להיקף הפעילות הצפויה בשנת 2002.

> ***"בהתאם לנתונים אלו, נבדקו מפלסי הרעש החזויים בשעות היום ובשעות הלילה במבנים הקרובים ביותר, במרחק של 120 מטר.***

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

<u>מבדיקה זו עולה כי מפלסי הרעש החזויים הינם 54.7 דציבל בשעות היום ו-56.4 דציבל בשעות הלילה.</u>

מפלסי רעש אלו אינם עולים על הקריטריון בשעות היום אך עולים על הקריטריון בשעות הלילה בכ-1.5 דציבל.

בשעות היום, עיקר הרעש נובע מרכבות הנוסעים נגררות קטר ובשעות הלילה, עיקר הרעש נובע מרכבות המשא.

על מנת להפחית את הרעש הנובע מרכבות המשא בשעות הלילה, יש להקים מיגון אקוסטי בשולי המסילה בגובה של כ-4 מטר מעל המסילה.

בשל גובה מסילת הרכבת, לא ניתן לשלב את המיגון הזה במיגון לכביש 423". (ההדגשה בקו אינה במקור, ב.ק).

מכל האמור לעיל, אני מסיק כי מפלס הרעש של הרכבת לא הובא בחשבון בקביעת מפלס הרעש במצב הקודם, בו נקבע 41.7 דציבל.

לאור כך שבעניין רעש הרכבת אין מדובר ברעש קבוע, כמו רעש מכביש, אני סבור שנכון יהיה להביא בחשבון ממוצע מפלסי רעש לפי משקל יחסי מסוים לכל מקור רעש כמפורט:

ממוצע משוקלל למפלס הרעש במצב הקודם			
מקור	**דציבל**	**משקל**	**סה"כ**
נקודה M6	41.7	0.2	8.3
מחקרי אודיש	46	0.4	18.4
רכבת בשעות היום	54.7	0.3	16.4
רכבת בשעות הלילה	56.4	0.1	5.6
ממוצע משוקלל למפלס הרעש במצב הקודם			**48.8**

אציין, כי בביקורי במקום, בשעת צהריים (14:00), רעש הרכבת (רכבת נוסעים) נשמע חזק יותר מאשר רעש הכביש.

<u>מפלס הרעש במצב החדש ללא טיפול אקוסטי:</u>

בנקודות המדידה שתוארו לעיל הוצבו קולטי רעש, המסומנות ב**תשריט 4.2** (מיקום קולטי הרעש). **תשריט זה לא נמסר לשמאי רוזנברג, ולדעתי <u>חסרונו פגע במסקנותיו</u>,** כפי שיוסבר להלן.

ב**תשריט 4.2** נראה כי במיקום נכסי העוררים הוצב קולט רעש מס' RA5 (ליד מבנה מגורים מתוכנן מתכנית נס/מק/6/118), אך היא דרומית לנקודת המדידה M6 ואין נקודת מדידה נוספת.

בעמודים 64-63 לתסקיר, מפורטים נפחי התנועה החזויים בכבישים וברמפות של כביש 423. מפלסי הרעש החזויים נבחנו ע"י 19 קולטי רעש המייצגים מבני מגורים קיימים, מבני מגורים מתוכננים ומבני ציבור הקיימים והמאושרים. כולם בסמוך לכביש 423.

מפלסי הרעש החזויים לא מביאים בחשבון טיפול אקוסטי.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

יצוין כי הקריטריון למפלס רעש חזוי שקבע המשרד לאיכות הסביבה, ללא מיגון אקוסטי, הינו 64 דציבל באזור מגורים. כלומר שמעל מפלס רעש זה, מדובר במפלס רעש בלתי סביר, ואז יש לפעול להפחתת הרעש.

עפ"י טבלה מס' 4.4 לתסקיר, בקולט RA5, מפלס הרעש החזוי הינו 72.4 דציבל, ללא מיגון אקוסטי.

מכאן שמפלס הרעש החזוי, ללא מיגון אקוסטי, עולה על הקריטריון לעיל.

יוער כי נקודה M3 אכן הושמטה מהטבלה, כפי שציין השמאי רוזנברג, אך גם היא אינה רלוונטית למיקום נכסי העוררים.

בהתבסס על המחקרים (ראה פרק "רקע" לעיל), "הממצא העיקרי של המחקר: הרעש הנגרם מתחבורה בכבישים עירוניים מקטין את ערך הדירות בבניה .....בממוצע בכ-0.95% לדציבל אחד בטווח הרעש שבין 48 דציבלים עד 75 דציבלים, כאשר ממדיה של ירידת הערך נעים בטווח שבין 0.11% ל-1.79%.

מאחר שתכניות קודמות הראו בבירור שבמיקום הזה יהיה כביש, גם אם לא היה ידוע במדויק מה המרחק מבתי העוררים לכביש, אני מגיע למסקנה כי **עד למפלס רעש של 64 דציבל לא היה מקום לחשב ירידת ערך כלל.**

משכך, בגין עליית מפלס הרעש מ-64.1 דציבל ל-72.4 דציבל יש לבחון ירידת ערך, ובהתחשב כמובן במיגונים שפורטו בתסקיר.

מאחר ששומת רוזנברג התבססה על התסקיר, ועל סמך מפלס הרעש החזוי של מח/174 קבע השמאי רוזנברג את שיעור ירידת הערך, וכן מאחר שזהו למעשה המצב הקודם מבחינתי בשומה זו, הרי שאין מקום לחישוב ירידת ערך נוספת מעל לערך זה.

יוער כי לא הוגשה חוות דעת עדכנית על פיה ניתן לבחון באם מפלס הרעש הקיים תואם את מפלס הרעש החזוי בתסקיר. אמנם גם כיום אנו רחוקי מהמועד הקובע לתכנית, אך במקרה זה ניתן היה להיעזר בבדיקה מציאותית.

<u>מפלס רעש חזוי לאחר טיפול להפחתת רעש:</u>

נושא זה מצוין **בטבלה מס' 4.6** לתסקיר - "מפלסי רעש חזויים לאחר טיפול להפחתת רעש".

בתסקיר צוינו מספר אמצעים אקוסטיים מומלצים, ב**תשריט מס' 4.3** - "מיקום מוצע של המיגון האקוסטי ואמצעים להפחתת רעש":

א. סלילת הכביש מחתך 340 עד לחתך 400 באספלט שקט.

ב. הקמת קיר אקוסטי בגובה 1.0-5.6 מטר ובאורך 320 מטר, ממערב לכביש, מחתך 357 עד לחתך 373. השטח הכולל של הקיר הינו כ-950 מ"ר. קיר זה מיועד להפחית את הרעש הנובע מהכביש למבני המגורים הקיימים ממערב לכביש (קולטים RA1, RA2) ולשטחים החיצוניים של חטיבת הביניים המתוכננת ממערב לכביש.

ג. הקמת קיר אקוסטי בגובה 1-2 מטר ובאורך 120 מטר ממערב לכביש מחתך 387 עד לחתך 395. קיר זה מיועד להפחית את הרעש למבנים הקיימים מצפון לכביש 4313.

כפי הנראה, בסעיפים אלו התסקיר אינו מציין הקמת קיר אקוסטי בחתכים 342-345, בין הכביש למבנים "המתוכננים", מבני העוררים, אלא רק סלילת אספלט שקט.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

למרות הנ"ל, בתשריט מס' 4.3 - מסומן קיר אקוסטי גם בין נכסי העוררים לכביש - בין חתכים 342 ל- 345.

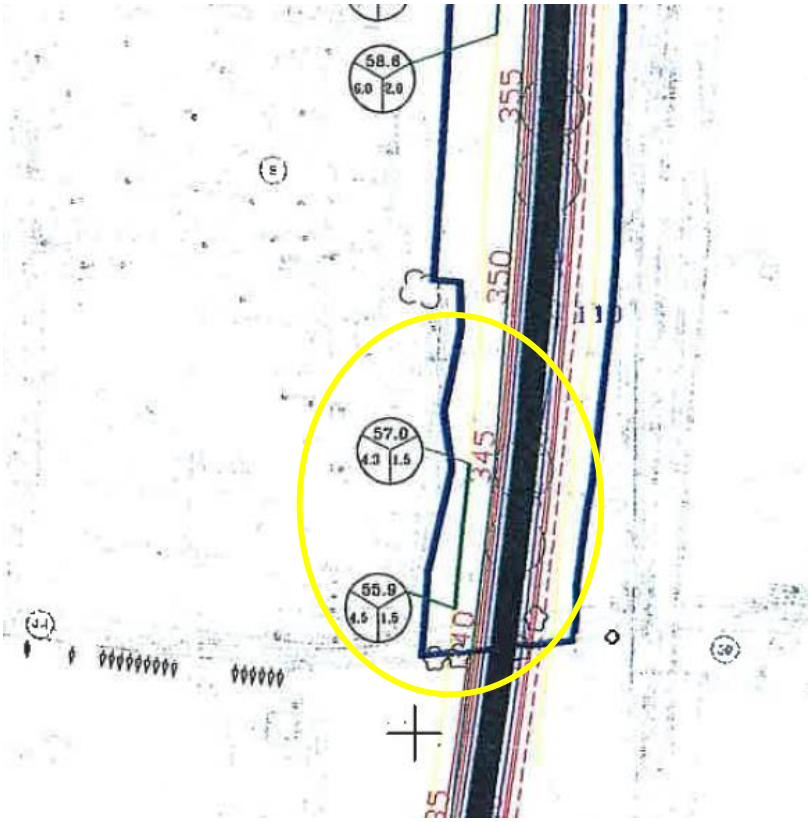
יצוין כי **תשריט מס' 4.3 לא נמסר לשמאי רוזנברג ולדעתי חסרונו פגע במסקנותיו**, שכן תשריט זה הוא אחד הממצאים החשובים שלפיו ניתן היה לקבוע מהן ההשבחות שניתנו בתכנית מח/174. עצם העובדה שתשריט זה לא נמסר לשמאי רוזנברג, יכול להיות שגרמה לשמאי רוזנברג לקחת בחשבון הפחתה וירידת ערך גדולות מהמציאות, שכן הפחתות אלה כפי שהובאו לעיל, שמקורן בתסקיר של מח/174, לא הוצגו בפניו.

מידות הקיר המוצע:

בין 55.9 ל-57 מ' גובה מוחלט, 1.5 מ' גובה קיר מעל פני הקרקע, 4-4.5 מ' גובה מעל פני הכביש.

מהנ"ל עולה מסקנה כי הכביש נמוך מפני הקרקע בכ-3 מ'.

יודגש כי אמצעי מיגון אלו בוצעו בפועל.



טבלה מס' 4.6 - מפלסי רעש חזויים לאחר טיפול להפחתת רעש (טבלה זו נמסרה לשמאי רוזנברג, אך תשריט 4.2 בו מצוינים מיקומי הקולטים - לא נמסר לו):

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

בהתאם לנקודת המדידה ולקולט הרעש RA5, מפלס הרעש החזוי ללא מיגון הינו 72.4 דציבל, ועם מיגון אקוסטי 71.6 דציבל.

כפי שעולה מהתסקיר, ההפחתה החזויה בגין אספלט שקט וקיר אקוסטי הינה 0.8 דציבל בסך הכל.

מסקנת הטבלה על פי התסקיר, בהקשר למבני מגורים, מפורטת בתסקיר בעמוד 67 סעיף ב':

"בששת קולטי הרעש המייצגים את מבני המגורים המתוכננים בתכנית גז/7/20 (קולטים RN1-5) ו-נס/מק/6/118 (קולט RA5), מפלסי הרעש החזויים עולים על 70 דציבל. יצוין כי קולטים RN1-5 חשופים לרעש הנובע, בעיקר, מקטע הכביש מדרום לגבול התכנית. בנוסף לכך, בהוראות התכניות של גז/7/2 ושל נס/מק/6/118 הוטמעו סעיפים המתנים הוצאת היתרי בניה בהכנת נספח אקוסטי, שיבחן את השפעת כביש 423 על המבנים המתוכננים וימצא את הפתרונות האקוסטיים הנדרשים. דהיינו, המבנים שיתוכננו במסגרת שתי תכניות אלו, יכללו מיגון אקוסטי במעטפת המבנים".

למיטב הבנתי, המיגון האקוסטי ברמת המבנה תורם גם הוא להפחתת הרעש ממסילת הברזל, אשר היה גם במצב הקודם. **כלומר**, שאת המיגון הדירתי אין לייחס רק לרעש מהכביש.

לעניין פירוט האמצעים האקוסטיים במבנה, אלו צוינו בעמ' 70 לתסקיר ורק לעניין מגרש המיועד להקמת חטיבת ביניים.

בעמ' 67 לתסקיר ניתנה התייחסות לתכנית נס/מק/6/118 אשר בהוראותיה הוטמעו סעיפים המתנים הוצאת היתר בניה בהכנת נספח אקוסטי.

על פי התסקיר, הקיר האקוסטי בין נכסי העוררים לכביש הינו בגובה של 1.5 מ' מפני הקרקע.

כמו כן מצוין כי הקיר האקוסטי האמור הינו בגובה של 4-4.5 מ' מפני הכביש. כלומר שהכביש נמוך מפני הקרקע בכ-3 מ'.

בנוסף, מדובר בסלילת אספלט שקט.

את הממצאים האלו יש להביא בחשבון בקביעת מפלס הרעש החזוי במצב החדש.

לעניין זה אציין כי אלו **אלמנטים משביחים**, כמו הפחתה גם של הרעש ממסילת הברזל בעקבות אותו מיגון אקוסטי (קיר אקוסטי, אספלט שקט והנמכת התוואי), וכן שיפור הנגישות לשכונה, אשר לא תוכננה במקור, אך הנגישות רלוונטית לכלל השכונה ולא רק לנכסי העוררים. לכן לא הובאה בחשבון.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

בהתבסס על מסמך של המשרד לאיכות הסביבה מחודש מאי 2011 - "מתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים", ובהתייחס לאמצעי המיגון הרלוונטיים שהוזכרו בתסקיר, עולה כדלהלן:

על פי המסמך, ניתן להשיג הפחתות רעש משמעותיות באמצעות מיגונים אקוסטיים שונים:

1. **קיר אקוסטי:** המטרה היא להשיג הפחתה של **<u>לפחות 5 דציבל</u>**.

   ובתנאי שמתקיימים התנאים הנדרשים. ההפחתה תלויה בגובה הקיר ובמרחקו מהמקור והקולט.

   התנאי המינימלי להקמת מתרס אקוסטי הוא הפחתה של לפחות 3 דציבל בקומה העליונה.

   בתכנון הקיר האקוסטי יש להתחשב במגבלות גובה - עד 6 מטר מעל פני הקרקע.

2. **אספלט שקט**:

   מפחית את רעש הדרך ב-**3 דציבל לפחות** לעומת אספלט רגיל. השימוש בו מלווה בתנאים להבטחת תחזוקה לאורך זמן.

3. **שילוב של אספלט שקט עם קיר אקוסטי:** במקרה בו הקיר לבדו אינו מספק פתרון יעיל או כאשר יש צורך להנמיך את גובהו מסיבות נופיות.

   ניתן לשלב גם קירות מחזירי רעש או קירות בולעי רעש.

<u>חלופות למיגון אקוסטי</u>:

כאשר מפלסי הרעש החזויים ללא מיגון אקוסטי חורגים מהקריטריון, ייבחנו חלופות אפשריות למיגון אקוסטי בגבהים שונים ובשילוב אמצעי מיגון שונים.

במידת האפשר, תבחן יחד עם מתכנן הכביש ואדריכל הנוף האפשרות לשינויים הנדסיים בגיאומטריית הכביש (שינויים בהתוויה אופקית ואנכית של הדרך המתוכננת) על מנת להפחית את מפלסי הרעש החזויים.

החלופות יתייחסו גם לשלבי הביצוע השונים, במידה ומתוכננים.

הקירות האקוסטיים יתוכננו עבור קולטים המאפיינים מבנים רגישים לרעש הקיימים בייעודם, או מבנים מתוכננים שבהם קיים נספח בנוי ובו מסומן מיקום וגובה הבניין או שניתן להם היתר בנייה תקף כחוק.

לאור האמור לעיל, לא סביר כי אמצעי המיגון המפורטים בתסקיר, הביאו למסקנה שההפחתה הינה 0.8 דציבל בלבד.

בהתבסס על המסמך שצוטט לעיל, הפחתת הרעש תלויה במיקום ובסוג המיגון הנבחר. במקרים מסוימים, ייתכן שהפחתת הרעש תעמוד גם על 7 דציבלים בשימוש באמצעי מיגון מתאימים.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

לפיכך, במפלס הרעש במצב החדש אביא בחשבון <u>הפחתה כוללת של 7 דציבלים</u>.

יצוין כי על פי תצ"א לשנים קודמות, עולה כי הכביש נסלל בשנים 2018-2020 והופעל בשנת 2021.

הקיר האקוסטי נבנה כבר בשנת 2019.

המועד הקובע הינו לקראת סוף 2009.

יש לציין ולהדגיש כי בתסקיר נקבעו דציבלים על סמך חיזוי ולא על סמך המצב בפועל.

<u>אמצעי מיגון אקוסטיים בדירות:</u>

אני מסכים עם ועדת הערר כי עלות המיגון האקוסטי בדירה מהווה חלק מהעלויות שחלות על הבעלים, מה שמהווה פגיעה מסוימת. **יחד עם זאת**, אין מדובר במיקום "שקט" לאור הימצאות מסילת הברזל, וכבר בשל מסילת הברזל נדרש מיגון אקוסטי (בעיקר בשל עליית מפלס הרעש בלילה).

מיגון חלונות בדירה הינו בעלות נמוכה יחסית, אך כאמור, יש להביא בחשבון כי אותם חלונות אמורים היו להיות גם במצב הקודם, עוד לפני תממ/21/3, על מנת להתגבר על רעש הרכבת.

במצב החדש, על פי התסקיר, צפוי רעש של 72.4 דציבלים, כך שייתכן שהמיגון האקוסטי בדירות הותאם עד לקריטריון של 64 דציבל (כפי שהוסבר לעיל), שהרי היתרי הבניה ניתנו לפני שהתסקיר הוגש.

מעבר ל-64 דציבל יש לחשב פגיעה, אך כאמור, פגיעה זו הובאה בחשבון בשומת רוזנברג.

<u>נוף</u>:

המצב הקודם הינו תכנית תממ/21/3.

בגין פגיעה ברכיב הנוף, ביטול הנוף לפרדס, חושבה ירידת ערך בשומת רוזנברג.

המצב החדש הינו תכנית מח/174.

בכל אופן, ביחס לתממ/21/3 בגינה חושבה ירידת ערך בשומת רוזנברג, אין כל שינוי בנוף.

הקיר האקוסטי מתוכנן לפי התסקיר בגובה של 1.5 מ' מפני הקרקע, והכביש מונמך כ-3 מ' מתחת לפני הקרקע, כך שאין כל הסתרה. להיפך.

<u>דחיה</u>:

הצדדים חלוקים על השאלה באם יש לחשב דחיה נוספת עד להפעלת הכביש.

תכנית מח/174 קיבלה תוקף ביום 13.10.2009 והמועד להגשת תביעת פיצויים מוגבל לשלוש שנים; הכביש במועד זה עדיין לא נסלל ולא הופעל, כך שנותר או לצפות את פני העתיד ולקבוע על סמך הנחות ותחזיות סבירות והוגנות, את ירידת הערך ביום אישור התכנית.

אותן הנחות ותחזיות למעשה מונחות לפנינו בתסקיר ההשפעה על הסביבה שהוכן עבור

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

תכנית מח/174, ועל כן קיים בסיס אמפירי עליו ניתן להישען במידה כזו או אחרת. הקביעות בתסקיר הן תחזיות בלבד, ויש לבחון אותן בהתאם.

ככלל, ירידת ערך מחושבת ליום אישור התכנית, שכן במועד זה ישנה ודאות שייסלל כביש, וערך הדירות נפגע. במקרה הנדון, העוררים הגישו תביעת לירידת ערך בגין תכנית קודמת, תממ/21/3, על אותו כביש, כך שמבחינה זו אין שינוי.

<u>שיעור ירידת הערך / ההשבחות:</u>

בהתאם ל*"בחינת המשמעויות הכלכליות ביישום רמות תקן שונות לרעש מכבישים"*, דוח סופי שנערך ע"י הצוות הכלכלי במשרד להגנת הסביבה עבור הועדה הבינמשרדית לתקן רעש מכבישים, נספח 10 (*"השפעת רעש מתחבורה על מחירי הדירות, ניתוח התועלת משקט"*, מאת ד"ר ניר בקר, יועץ כלכלי), עולה כי ברחוב שקט דירה חזיתית יקרה מדירה עורפית ב-5%-10%. בממוצע נטען כי רעש מוריד את ערך הדירות בכ-**1.4% לדציבל.**

כמו כן נטען מתוך תוצאות כיול המחקרים בישראל, כי **קיום קיר מנטרל מחצית** מההשפעה הישירה של הרעש על ירידת הערך.

השמאי המייעץ מר אמנון נזרי, לעניין ערר 9018/09 , בעניין פיצויי ירידת ערך לפי סעיף 197, קבע שיעור פגיעה בנכס בנוי של 10% בגין פגיעה עקיפה של תכנון כביש בסמוך לחלקה (רעש מכביש כולל מיגון אקוסטי). מדובר על כביש המהווה עורק תנועה עירוני (כביש מס' 200, המהווה חוליה מקשרת בין כביש 44 וכביש 431). יודגש כי קיר אקוסטי מפחית את שיעור הפגיעה במחצית.

בשומה מייעצת שערכתי ברחוב שמיר בהוד השרון[16], נקבע כי קיר אקוסטי מפחית 50% מירידת הערך הנטענת, זאת על פי האמור לעיל. יודגש כי ברחוב שמיר מדובר בבתים צמודי קרקע שהיו בנויים הרבה לפני שנקבעה דרך מס' 3 העוברת בצמוד לגבול החלקות מצפון (במקביל לכביש מס' 531 ומסילת הברזל שמצפון, שלא לגביהם הוגשה התביעה), אליו אין להם גישה ישירה. בשומה קבעתי כי ירידת ערך בגין פגיעה מרעש הינה בשיעור מקסימלי של 10% ליחידות העורפיות שפונות לאותו כביש, בהינתן קיר אקוסטי, ובנוסף 3% בגין חסימת אויר ונוף בגין הקיר האקוסטי.

בשומה מייעצת שערכתי ברחוב הדב בירושלים[17], קבעתי שיעור ירידת ערך מקסימלי לנכס הגובל בכביש, בשיעור של 8.2% בגין רעש. חושב לפי 2% לכל דציבל + 3% בגין סמיכות לכביש (גדר הבית גובלת הכביש). יוער כי גם ברחוב הדב מדובר בבתים צמודי קרקע שהיו בנויים הרבה לפני שנקבע כביש מס' 11, אליו אין להם גישה או צורך.

במקרה הנדון אין מדובר בכביש הגובל עם החלקות, ואין מדובר בכביש שלא היה ידוע שייסלל, עוד בטרם נבנו הבניינים.

לא נמצא בסיס עובדתי לכך שמחירי הדירות במועד הרכישה היו נמוכים משמעותית

[16] שומה מייעצת בגין תביעת ירידת ערך לפי ס' 197, גוש 6407 חלקות 119-113, 122, מיום 09.04.2017
[17] שומה מייעצת בגין תביעת ירידת ערך לפי ס' 197, גוש 30457 חלקה 48, מיום 20.06.2023

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

בהשוואה לדירות דומות באותו אזור, כך שלא ניתן לקבוע כי ירידת הערך הייתה מגולמת במלואה מראש במחיר העסקאות. **זאת מהסיבה** שבעסקאות ההשוואה שהוצגו בפניי, ובעסקאות שפורסמו במאגר מס שבח, לא ניתן לדעת את מיקומן המדויק של הדירות על מנת לבצע השוואה שכזו, וכאמור למיקום הדירות יש משמעות קריטית בבדיקה.

בשומה מכרעת שערכתי לא הרחק ממיקום נכסי העוררים, ברחוב האימהות פינת סמטת הגנים[18], למועד הקובע 21.11.2020, בו כביש מס' 423 כבר היה פעיל, קבעתי כלהלן:

> *"כביש גובל וקו מסילת ברזל: בעת הביקור בנכס, ניכר כי קיים רעש מהכביש הגובל, רעש שנשמע פחות ונחלש ככל שהבניין פנימי יותר בשכונה. כמו כן, בעת הביקור המתנתי בנכס ובסביבתו עד שעברו לפחות 4 רכבות במסילת הברזל הסמוכה. שלוש מארבע הרכבות היו רכבות נוסעים דו קומתיות ורכבת משא אחת. אין ספק שרעש הרכבת נשמע באזור כולו אך הוא חזק יותר בשורות הראשונות של הבניינים שממול המסילה במיוחד ובפרט באין שום חסם בשורה הראשונה, אל שטח פתוח.*
>
> *כאמור בסקר המחירים שהובא לעיל, ככל הנראה השפעת הכביש ומסילת הברזל ניכרת ברמת המחירים. בתחשיב ההשבחה אביא בחשבון כשווי בסיסי את השווי שנמצא לבניינים חיצוניים".*

בניתוח נתוני ההשוואה באותה שומה, נבחנו ערכי שווי קרקע במגרשים לבניה רוויה בבניינים פנימיים ובמגרשים לבניה רוויה בבניינים חיצוניים, ונמצא פער בשיעור ממוצע של 11% בין מגרשים לבניינים חיצוניים (כולל השפעת כביש ורכבת) ובין מגרשים לבניין פנימי.

<u>סיכום ומסקנות:</u>

עוד לפני המועד הקובע של תכנית מח/174, כבר היה ידוע תוואי הכביש, הגיאומטריה והמיגונים, כמו גם מפלס הרעש החזוי, זאת בהתאם לתסקיר, כמפורט לעיל.

מבחינת מפלס הרעש, אני סבור שמאחר שתכנון הכביש היה ידוע שנים קודם לכן, עוד בטרם אושרה התכנית למגורים, בטרם ניתנו היתרי הבניה, ובטרם רכישת הדירות ע"י העוררים, ואין ספק שהובא בחשבון במחירי הדירות הפונות למזרח, הרי שעד לקריטריון רעש כביש של 64 דציבל - אין לחשב כל ירידת ערך.

ככל שישנה ירידת ערך, הלוא שהיא בגין חריגת מפלס הרעש מעל הקריטריון, ועד ל-72.4 דציבל, כאמור בתסקיר, ובערך חזוי בלבד. לא הוצגה בפניי מדידה המאמתת את החיזוי האמור, גם לא את החיזוי לאחר התקנת המיגון האקוסטי.

מיגונים בדירות עצמן היה צריך להתקין בשל חריגת הרעש ממסילת הברזל ועד למפלס רעש של 64 דציבל, כאמור, שהוא המצב הקודם (תממ/21/3 בגינה הוגשה תביעה קודמת), בו ידעו על תכנון הכביש.

כמו כן, לא נראה שחל שינוי במיקום כביש מס' 423 בתכנית מח/174 לעומת התוואי שסומן בתממ/21/3, לא לטובתם של העוררים ולא לרעתם.

[18] שומה מכרעת בגוש 4722 חלקה 82 מגרש 1 (תכנית 407-0508069), מיום 14.09.2021. שומה למועד הקובע 21.11.2020

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

תוואי מסדרון החשמל הוסת מזרחה עוד לפני אישור תממ/21/3, כלומר, במצב הקודם בתמם 3 תיקון 6ד' בשנת 1999, כך שעל פי תממ/21/3 מיקום הכביש הינו רק ממערב למסדרון החשמל, ואין מיקום אחר.

כאמור, השמאי רוזנברג הביא בחשבון מפלס רעש חזוי של 72.4 דציבל, שמיוחס למח/174 על פי התסקיר.

התסקיר הובא בחלקו בפני השמאי רוזנברג, ועל סמך הנתונים שהיו בפניו, קבע ירידת ערך.

אני סבור כי לו היו בפניו התשריטים החסרים, ייתכן שהיה קובע ירידת ערך נמוכה יותר, שכן היה מבחין במיקום הקיר האקוסטי המתוכנן, מבחין בכך שהכביש אמור להיסלל בגובה מונמך מפני הקרקע ומבחין שמתוכנן לסלול את הכביש באמצעות אספלט שקט.

משכך אני סבור כי ככל שתכנית מח/174 פגעה בנכסי העוררים, היא גם הביאה עימה אלמנטים של ריכוך לאותה פגיעה, ושיפורים נוספים, זאת בהתבסס על התסקיר שהיה ידוע במועד הקובע ולא כל מסקנותיו הובאו בשומתו של השמאי רוזנברג. בהתבסס על התסקיר נבנו מיגוני רעש בתוואי הדרך החל משנת 2019, בעת ביצוע העבודות להקמת הכביש.

<u>התייחסות לשיפור הנגישות:</u>

יודגש כי אמנם שיפור הנגישות מהווה יתרון תחבורתי לכלל השכונה, אך אין בכך כדי להוות גורם המקזז את ירידת הערך של דירות העוררים באופן פרטני, שכן הנושא האקוסטי והנופי הוא ישיר לנכסים נשוא התביעה ואינו מתחלק באופן שווה עם כלל תושבי האזור.

<u>לאור כל האמור לעיל מסקנותיי הינן כדלקמן:</u>

אני מקבל את הקביעה, כי תממ/21/3 מהווה תכנית פוגעת ובהתאם לחוק תכנית זו מזכה את העוררים בפיצוי לירידת ערך, גם אם תכנית זו מציגה את תוואי הכביש המתוכנן בלבד (שהיה ידוע והוצג גם בתשריטי תכניות רבות אחרות לפני התמ"מ), אך לא ניתן מכוחה לקבל היתר בניה לסלילת תוואי הכביש.

תכנית מח/174 היא תכנית שמכוחה ניתן לקבל היתר בניה לסלילת תוואי הדרך.

ההשפעה האמיתית בירידת הערך של נכסי העוררים נגרמה, **לכל היותר**, בעת אישורה של תממ/21/3.

כב' השמאי המייעץ מר שמואל רוזנברג קבע ירידת ערך מלאה לנכסי העוררים עקב מפגעי הכביש המתוכנן אך מסיבותיו המפורטות החליט, כי יש לייחס משקל של 70% לפגיעה במועד אישורה של תממ/21/3.

כאמור, אני מסכים עם הקביעה שעיקר הפגיעה נגרמה בעת אישורה של תממ/21/3, והפגיעה הינה הקרובה ביותר לוודאית במועד זה. כל שנותר הוא לצפות לאישורה של תכנית מפורטת מח/174 שמכוחה ניתן יהיה לקבל היתר ולהתחיל בסלילת הכביש בפועל.

יחד עם זאת, למרות שאישורה של תכנית מח/174 אמור, כביכול, להשלים את ההליך התכנוני כולו, אני לא מקבל את הנחת העבודה כפי שהוצגה על ידי ב"כ העוררים כי כל שנותר הוא לחשב את יתרת ירידת הערך המשלימה ל-100% כלומר 30% משיעור הפגיעה שנקבע (25%), קרי לחשב עתה ירידת ערך של 8%.

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

בנקודה זו יש להזכיר מושכלות יסוד בבואנו להעריך פגיעה במקרקעין עקב אישורה של תכנית.

לשון החוק:

> ***"נפגעו על ידי תכנית שלא בדרך הפקעה, מקרקעין הנמצאים בתחום התכנית או גובלים עמו, זכאי מי שביום תחילתה של התכנית היה בעל המקרקעין או בעל זכות בהם, לפיצויים מהוועדה המקומית, בכפוף להוראות סעיף 200"*** (ההדגשה בקו שלי ב.ק.).

כלומר, יש לבחון את ירידת הערך **לתכנית** המאושרת וביחס אליה בלבד. החוק לא מאפשר לבחון את ירידת הערך דרך קונסטרוקציה משפטית הבוחנת וקובעת את ירידת הערך במערך של כמה תכניות ובמקרה שלנו שתי תכניות, 70% מתכנית ראשונה ו-30% מתכנית שניה.

אגב זאת, גם השמאי רוזנברג לא קבע שאמורה להיות השלמה ל-100% בתכנית המפורטת מח/174 לכשתאושר, וייתכן מאוד שעומק דעתו היתה כדעתי בעניין זה.

כמו כן, גם בהנחיית יו"ר ועדת הערר המכובדת לא נאמר או נרמז להשלמת ירידת הערך מ-70% שניתנה בשומת רוזנברג לתממ/21/3 ל-100% בתכנית מח/174 וכך נכתב בהחלטה:

> ***"בהמשך להחלטות שניתנו בתיק ביום 21.10.2018 וביום 07.01.2024 ולעמדות הצדדים בהודעותיהם כעת, תפנה מזכירות ועדת הערר לכבוד יושב ראש מועצת שמאי המקרקעין בבקשה כי ימנה שמאי מתוך רשימת השמאים המכריעים, על מנת שיגיש לוועדת הערר חוות דעת כתובה בנוגע למחלוקת הצדדים בדבר השפעת השווי אם וככל שאכן נסובו למקרקעי העוררים עקב אישורה לתוקף של תכנית מח/174 בשנת 2009".***

כלומר, עומדת כאן שאלה אמיתית לבירור האם **תכנית מח/174** והיא בלבד, בכלל תרמה לירידת הערך למקרקעי העוררים?

לכן, בוודאי שאיני יכול לקבל את טענת העוררים, שכל מה שנותר לי לעשות זה לבחון את ערכי המקרקעין נכון לתאריך הקובע לתכנית מח/174 ולקבוע ירידת ערך בשיעור של 30%!

עוד אציין, כי בעת הדיון הסברתי לצדדים שאיני רואה את עצמי מחויב כלל לקביעותיו של השמאי רוזנברג, ובטח לא מחויב לפרשנות היבשה להשלמה ירידת הערך, כאמור, בשיעור של 30%. הדבר נכון ביתר שאת היות וקיים בירור לעצם קביעתו של מר רוזנברג ולו בעניין ההוראות המשביחות הקבועות בתכנית מח/174.

השאלה שנתבקשתי לבחון היא, מהי ירידת הערך, אם בכלל, שנגרמה לעוררים עקב אישורה של תכנית מח/174?

נתבקשתי גם להתייחס לדו"ח האקוסטי **השלם והמלא** ביחס לתכנית המפורטת מח/174 ולבחון, ככל שהדו"ח המלא היה מונח בפניו של השמאי המייעץ מר שמואל רוזנברג עת חישב את ירידת הערך מתממ/21/3, היה עשוי/עלול לשנות ממסקנותיו? שהרי התייחס רק לדו"ח חלקי שהוצג בפניו.

כאמור, אני סבור כי החוק מאפשר לנתח ולבחון ירידת ערך במקרקעין רק ביחס **לתכנית אחת** וללא כל השפעה של תכנית אחרת. לכן לטעמי, לא היה מקום להשתמש כלל בתסקיר או בדו"ח כזה או אחר או הוראות מסוימות מתכנית אחרת שלא אושרה עדיין, אלא יש לבחון את התכנית הפוגעת בהתאם לנתונים הקיימים מעצם התכנית הפוגעת, קרי,

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

מתשריט והוראות התכנית הפוגעת עצמה.

במקרה דנן, השמאי רוזנברג סבור אחרת ממני והשתמש בדו"ח אקוסטי (שגם הוא היה חסר) השייך לתכנית אחרת שלא אושרה ואף לא הופקדה (מח/174) ושילב אותו עם קביעתו לירידת ערך לתכנית פוגעת (תממ/21/3).

לשאלת ועדת הערר הנכבדה הראיתי לעיל כי ככל שהדו"ח האקוסטי של תכנית מח/174 המלא היה מונח בפניו של השמאי רוזנברג, הרי שלטעמי היה קובע את שיעור ירידת הערך המוחלט אחרת מזה שקבע (25%) והיה חייב להתחשב גם בסעיפים מקלים המוזכרים בדו"ח שהפחיתו **כ-7 דציבלים להערכתי, כמוסבר לעיל**. נניח ששיעור ירידת הערך הוא 1.4% לכל דציבל, הרי שהיתה מקבלת תוצאה של ירידת ערך בשיעור של (7 דציבל * 1.4% - 25%) **כ-15%.**

שיעור ירידת הערך המתקבל אז היה סביר יותר בעיני והיה אף תואם את החלטותיי במקרים דומים בהם מוניתי כשמאי מייעץ והובאו לעיל (רח' שמיר בהוד השרון, רח' הדב בירושלים וכו').

שיעור ירידת הערך המתקבל (15%), יכול גם להסביר את סקר המחירים שערכתי בסמוך לנכס ברח' האימהות, שם ההבדל בין מגרשים פנימיים לחיצוניים הוא כ-11%. באם ניקח בבניין חיצוני את הדירות הפונות לכביש ולמסילת הברזל וננתח את שווין, הרי שסביר להניח ששיעור הפגיעה בדירות אלה היה מגיע (לפני הממוצע) לכ-15%-16%, שהרי הן הדירות שנפגעות באופן מובהק לעומת הדירות העורפיות.

יחד עם זאת, חייבים לציין שהפגיעה עקב מפגע הרעש נובע משני גורמים, הרכבת והכביש.

באם ננסה לבודד את מפגע הכביש מהמפגע הכולל, הרי שהתוצאה היתה נמוכה לאין שיעור מהפגיעה המשולבת (15%-16%) והיתה מגיע לכדי 8%-10%.

לטעמי מרכיב הוודאות באישורה של תכנית מח/174 יבוא לידי ביטוי במקדם משוקלל נמוך בשל הוודאות שעומד על כ-5%. לכן, לכל היותר זהו מרכיב ירידת ערך ראוי בעת אישורה של התכנית הפוגעת.

מאידך, הוודאות גם מנציחה את ההשבחות שהתכנית כוללת בשיעור של כ-10% (7 דציבלים * 1.4 מקדם ירידת ערך לדציבל). גם אם נייחס להשבחות חצי מערכן הרי שהן מתקזזות עם ירידת הערך. להזכיר, כי בעת חישוב ירידת ערך לפי סעיף 197, השמאי חייב להביא בחשבון גם את ההשבחות הנובעות מאותה תכנית פוגעת.

לאור האמור לעיל, גם אם קיים משקל נמוך שיש להביא בחשבון כירידת הערך למקרקעי העוררים מתכנית מח/174, הרי שההשבחות הטמונות בחובה של התכנית כמוסבר לעיל עולות על שיעור ירידת הערך ולכן, לטעמי, לא חלה ירידת ערך בעקבות אישור תכנית מח/174.

אגב כך ובאם יכולה להישמע טענה, שיש להביא בחשבון את הדו"ח האקוסטי המלא של תכנית מח/174 (שעדיין לא הופקדה במועד הקובע של תממ/21/3) שהיה ידוע בעת אישור תממ/21/3, כפי שנקט השמאי רוזנברג, הרי שיש מקום להביא בחשבון את "כל החבילה", כלומר, גם את הוודאות שתכנית מח/174 נתנה לתוואי הכביש, לגאומטריה שלו וכל היוצא בכך, וזאת בנוסף על מרכיבי ההשבחה והתרופות לרעש שהוזכרו בתסקיר.

אם כך, גם מטעם זה איני רואה מקום לקבוע ירידת ערך לתכנית מח/174.

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

12. <u>עקרונות ושיקולים בהערכה:</u>

בהערכת הפגיעה בשווי המקרקעין שבנדון כהגדרתה בחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, הבאתי בחשבון, בנוסף לאמור לעיל, את העקרונות והשיקולים הבאים:

12.1. חוות דעת זו הינה שומה מייעצת, על פי מינוי שקיבלתי.

12.2. חוות דעת זו עוסקת בתביעה בגין ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה: "נפגעו על ידי תכנית, שלא בדרך הפקעה, מקרקעין הנמצאים בתחום תכנית או גובלים עימה, מי שביום תחילתה של התכנית היה בעל המקרקעין או בעל זכות בהם זכאי לפיצויים מהועדה המקומית...".

12.3. נשוא השומה הינו חלק מחלקה 8 בגוש 3636, רחוב הגיא 2, 4, 6, נס ציונה.

12.4. הובא בחשבון המצב התכנוני שחל על חלקות העוררים בשני מצבי התכנון.

12.5. הפגיעה הנטענת הינה כתוצאה מאישור תכנית מח/174 ונכונה למועד הקובע 13.10.2009.

12.6. הובאה בחשבון הכרעת השמאי המכריע שמואל רוזנברג, בשומתו מיום 22.12.2021, שנערכה בגין ירידת ערך מתכנית תממ/21/3.

12.7. הובא בחשבון תסקיר ההשפעה על הסביבה שנערך בנובמבר 2002 עבור תכנית מח/174, טרם מועד אישורה של תכנית תממ/21/3.

13. <u>סיכום</u>

לאור האמור לעיל, הגעתי לכלל דעה כי בנכסי העוררים לא חלה ירידת ערך עקב אישור תכנית מח/174.

ולראיה באתי על החתום,

בועז קוט,

שמאי מכריע

נספח א' - תמונות מיום הביקור בסביבה

בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין





בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין





בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין





בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין





בועז קוט, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

בועז קוט - שמאי מקרקעין
אורית דומינסקי - שמאית מקרקעין
אסף גפן - שמאי מקרקעין

