

מס' דף: 1

תאריך: 04/12/2025  
י"ד כסלו תשפ"ו

הועדה המקומית לתכנון ובניה - בת-ים

**פרוטוקול החלטות ישיבת ועדת משנה**

ישיבה מספר: 20250014 ביום רביעי תאריך 03/12/25 י"ג כסלו, תשפ"ו בשעה 17:00

**רשימת נושאים תכנוניים**

סעיף	מספר	נושא תכנוני	שם התכנית/נושא תכנוני	עמ.
1	502-1060862 דיון בהתנגדויות	דיון בהתנגדויות	בי/888 - התחדשות עירונית - מתחם מטרו דרום - קוממיות	2

**שם:** 888 - התחדשות עירונית - מתחם מטרור דרום - קוממיות

**נושא:** דיון בהתנגדויות

**עיריית בת-ים**

**שטח התוכנית:** 113,000.000 מ"ר

**סמכות:** ועדה מחוזית

יחס	לתכנית
שינוי	502-0195966
כפיפות	502-0222323
שינוי	502-0222596
כפיפות	502-0358069
כפיפות	502-0586131
החלפה	142/1 בי
החלפה	158/ בי
החלפה	195/ בי
החלפה	197/ בי
שינוי	2/ א בי
החלפה	400/ בי
כפיפות	400/1 בי
כפיפות	400/2 בי
כפיפות	400/3 בי
כפיפות	400/4 בי
כפיפות	400/5 בי
כפיפות	403/ בי
כפיפות	403/1 בי
כפיפות	430/ בי
כפיפות	430/ א בי
כפיפות	430/ ב בי
החלפה	456/ בי
כפיפות	577/ בי
החלפה	443/ מק בי
כפיפות	1/ תמא
כפיפות	18/4 תמא
כפיפות	4/2 תמא
כפיפות	5/ תממ
כפיפות	5/1/2 תממ
כפיפות	103/ תתל

#### גבולות:

התכנית ממוקמת בחלקה הדרום-מערבי של בת ים. מזרחית לרח' הנביאים, מערבית לרח' אהוד קינמון, צפונית לרח' הקוממיות ומדרום לרח' גנרל פייר קניג. התכנית ממוקמת באזור התעשייה המתחדש של העיר בת ים, אשר עתיד להפוך לרובע העסקים העירוני. ציר הקוממיות הינו ציר עירוני ראשי המוביל תנועה ראשית אל העיר מנתיבי איילון.

#### בעלי עניין:

<b>יזם:</b>	עיריית בת ים
♦	ועדה מקומית
♦	רשות ממשלתית
<b>עורך:</b>	ארוז אלה
<b>בעלים:</b>	רשות ממשלתית
<b>מתנגד:</b>	עו"ד אריאל קמנקוביץ - עיתון ישראל ה
♦	עו"ד גלעד גריבסקי בשם שובל מתחמי מג
♦	עו"ד אבי דוידוב

עו"ד תמר מגדל ועו"ד דביר וקנין בשם  
 עו"ד אור דבוש דבורי, בשם דיירי רח'  
 עו"ד עינת רוטמן בשם י.ח דמרי בניה ו  
 אדר גורי נדלר בשם הרשות הממשלתית לה  
 עו"ד שגיב בר שלום בשם ח.מ.ש.ק נכסים  
 עו"ד דקלה מוסרי טל בשם טורבו טקסטיל  
 עו"ד יובל ברכה בשם מסגריית כדורי אפ  
 עו"ד יובל ברכה בשם מרדכי שבו מתחם 3  
 נלי סמליאנסקי, הנביאים 56  
 רומן חוטימסקי, נתיבי איילון  
 אדר' ישי ולנסי בשם ועדה מקומית בת י  
 עמינדב בלזר בשם עמל דלק בת ים בע"מ  
 יובל ברכה בשם פואד זיינר וסיימון סס  
 איילת צור בשם חב' צרפתי שמעון בע"מ,  
 יגל פדידה בשם רוני מזרחי ונאות מזרח  
 עו"ד תומר גור ועו"ד דור פרנקן בשם ר  
 עו"ד עפר טויסטר ועו"ד אור בוכריץ בש  
 עו"ד איל ד. מאמו, בשם שובל מתחמי מג  
 עו"ד ברק קינן בשם שלום ברנה ואח'  
 עיריית בת ים

♦ **מגיש :**

**כתובת :**

בת ים

**גושים/ חלקות לתכנית :**

גוש : 7120

78, 81-82, 86-87, 102-114, 117, 114-117, 119-120, 122-123, 123-124, 124-125, 125-126, 126-128, 130-132, 163, 59, 152, 195

גוש : 7121

39, 41, 68

גוש : 7122

51, 49-54, 56-59, 68, 59-68, 113, 68, 78-79, 87

גוש : 7123

116, 121-122, 122-123, 123-124, 124-125, 125, 129, 132-134, 181-182, 204, 156, 158

**מטרת הדיון**

תכנית התחדשות עירונית למתחם מטרו דרום - הקוממיות בעיר בת ים משתרעת על שטח של 113 ד'.

המתחם נמצא בדרום מערב העיר, בסמוך לצומת הרחובות קוממיות ונביאים בו מתוכננת תחנת מטרו עבור קו M3. התחנה הינה תת קרקעית ומפורטת במסמכי תכנית תת"ל 103 והיא כוללת שלוש כניסות/יציאות.

תחום התכנית גובל מדרום בכביש הקוממיות, ממערב ברחוב הנביאים, ממזרח ומצפון התכנית גובלת באזור התעשייה המתחדש של בת ים.

התכנית מציעה התחדשות של שכונת המגורים ואזור התעשייה והפיכתם לרובע עירוני מעורב שימושים הכולל שימושי מגורים, תעסוקה, מסחר ומבני ציבור בתמהילים משתנים תוך שיפור מערך התנועה והקישוריות העירונית באופן המעודד שימוש בתחבורה עתירת נוסעים.

התכנית נדונה בוועדה המחוזית ופורסמה כחוק. מועד הגשת ההתנגדויות הינו עד 10.09.2025. לתכנית הוגשו 22 התנגדויות, כולל התנגדות עצמית של הוועדה המקומית.

בתאריך 17.11.2025 נשמעו כלל ההתנגדויות, וכעת מובאת התכנית לדיון פנימי לקביעת המלצת הוועדה המקומית ביחס למענה להתנגדויות, כפי שיוגש לוועדה המחוזית.

**מטרת התוכנית :**

התחדשות עירונית סביב תחנת מטרו במתחם קוממיות בבת-ים במסלול של פינוי-בינוי והתחדשות עירונית, לשם יצירת שכונת מגורים עירונית המשלבת בין אזור מוטה תעסוקה ואזור מוטה מגורים סביב כיכר המתח"ם המתוכננת, שטחי מסחר, שטחי ציבור, מרחב ציבורי מפותח, ומעודדת סביבת הולכי רגל ורוכבי אופניים, כל זאת תוך התאמה לסביבה הקיימת והמתוכננת, בבניינים שגובהם הכולל נע בין 8 לבין 40 קומות.

### עיקרי הוראות התכנית:

1. שינוי ייעודי הקרקע.
2. קביעת שימושים וזכויות בנייה בייעוד מעורב הכולל תעסוקה, מגורים, מבנים ומוסדות ציבור, שטחים מבונים לשימושים ציבוריים וקביעת הוראות לגביהם.
3. קביעת שימושים וזכויות בנייה בייעוד מסחר, שטחים ציבוריים פתוחים ודרכים, לרבות שילוב שטחי מסחר עירוני ושכונתי ושטחי תעסוקה סביב כיכר המטרו וקביעת הוראות לגביהם.
4. קביעת הוראות בינוי ופיתוח.
5. קביעת הוראות לאיחוד וחלוקה ללא הסכמת בעלים כולל טבלת הקצאה ואיזון.
6. קביעת הוראות ותנאים להליך רישוי הבנייה.
7. קביעת הנחיות לעיצוב אדריכלי.
8. קביעת הוראות לשמירה על הסביבה.
9. קביעת הוראות בדבר טיפול בעצים בוגרים.
10. קביעת הוראות בדבר רישום מגרשים תלת-ממדי.

### חוו"ד מהנדס הועדה

בפתח הדברים יצוין כי מדובר בתכנית אסטרטגית, שתכליתה לחדש את המרחב כולו בהתאמה למטרו העתידי, הן בהקפי הבינוי, הן תמהיל השימושים, ובפרט ביחס לאיכות המרחב הציבורי. בשונה מתכנית התחדשות עירונית רגילה, לא זו בלבד שתכנית ב-888 מחדשת שני מתחמי מגורים, היא גם מחדשת את כלל אזור התעסוקה, ע"י יישום עקרונותיה של תכנית המדיניות לאזור התעסוקה של בת ים ב-600 שאושרה ב-2021. חידוש אזור התעסוקה יביא ליצירת חיים עירוניים פעילים ודינמיים לאורך כל שעות היממה; פיתוח של שירותי פנאי, מסחר קמעונאי ומסעדות, המשרתים הן את העובדים והן את התושבים המקומיים; ניצול יעיל יותר של התשתיות והשטחים הקיימים; יצירת מגוון חברתי וכלכלי באזור ועוד. התכנית מקדמת ע"י עריית בת ים והרשות הממשלתית להתחדשות עירונית, ובתחומה פועלים מספר רב של יזמים. הצוות העירוני יחד עם צוות התכנון ערך מספר רב של מפגשים עם כלל בעלי העניין, הן לכלל התכנית והן באופן פרטני לכל מתחם. נערכו תיאומים והתאמות רבות על מנת לשפר את איכות ושימויות התכנית ביחס לנושאים שעלו במפגשים אלו. מטבע הדברים לא כלל הנושאים הוסכמו, ולהלן מובאת המלצת מה"ע ביחס להתנגדויות שהוגשו.

### מענה כללי לנושאים חוזרים:

1. טענות לנושא שמאות:  
**א.לטענה החוזרת כי בוצעה הפחתת ערך ממגרשים עקב זיהום קרקע, ללא ביצוע סקר המעיד על זיהום – מומלץ לקבל את הטענות בחלקן.**  
במהלך הליך התכנון עלתה הסוגייה כי קיימת סבירות לזיהום ב-20% בשטח העסקים ו-80% אחוז לזיהום בשטח תחנות הדלק. נתונים אלה, כמפורט במסמך של יועץ הסביבה, הינם הערכות בלבד עד לביצוע קידוחי קרקע אשר נערכים לקראת התרי הבניה. לאור העובדה כי התוכנית מערבת חלקות של תחנות דלק עם חלקות אחרות ברובע העסקים (חלקות בעלות סבירות שונה מהותית בצפי שלהם לייצר עלות כלכלית כחלק ממימוש הזכויות במגרשים היוצאים) הוחלט לשלב עלויות אלה בעקרונות האיחוד והחלוקה בתיאום מול שמאי הוועדה המחוזית. יחד עם זאת, לאחר בחינה חוזרת של תכנית בעלות מאפיינים דומים, ולאור חוסר הוודאות ביחס לזיהום הקרקע, הצוות המקצועי ממליץ להתאים את ההתייחסות למקובל במקרים דומים, קרי לא לבצע את ההפחתות המשוערות בשלב זה. ייקבע כי ככל ותהיינה עלויות בשל זיהום קרקע בשלב היתר הבנייה עלות הטיפול תושת על המזהם.
- ב.לטענה החוזרת לגבי שווי המגרשים של תחנות התדלוק – מומלץ לדחות את הטענות.  
הערכת שווי לתחנת דלק בצורה על פי הקווים המנחים צריכה להיערך על בסיס דוחות רווח והפסד או לכל הפחות בהתאם להיקף דלקים אשר נמכר בפועל, משלא היה בידנו נתונים אלו ערכנו על בסיס מקובלות וזאת בשים לב למיקום ואופי התחנה. ההתנגדויות בשתי תחנות הדלק, כפי שעלו על ידי בעלי הזכויות בתחנה, מצביעות כי הבאנו בחשבון הערכת יתר להיקף הדלקים הנמכר. מהטעם הנ"ל ועל מנת שלא להוסיף שווי מעבר למה שהובא בחשבון אין אנו מוצאים לנכון לפתוח את יתר המרכיבים כל עוד לא יועברו אסמכתאות ביחס למרכיב היקף הדלקים הנמכר.
- ג.לטענה החוזרת לגבי שווי מחוברים – מומלץ לדחות את הטענות.  
בדיקת תרומת המחוברים לשווי הנכס הינה מהותית במיוחד במתחמי תעשייה בהם קיימים מבנים אשר מנצלים באופן חלקי את אפשרויות הבניה בחלקות הקיימות. עובדה זאת מקבלת משנה תוקף באזור התעשייה שבנדון בבת ים שכן לאורך השנים אושרו זכויות בנייה בהיקפים משמעותיים וכן הרחבת השימושים למסחר תעסוקה וכיו"ב. נושא שווי החלופה המיטבית (קרקע ריקה למול שטח בנוי) בתחום אזור התעשייה בת ים נדון אף פעמים רבות בשומות מכריעות עפ"י סעיף 84 לחוק: בשומות אלו עלתה סוגיית השבחת תוכנית ב-400 לעת אישורה בשנת 1997, אשר שינתה את ייעוד הקרקעות באזור התעשייה משטחים לתעשייה "מסורתית" לשטחי בידור, מסחר ותעסוקה. מספר רב של שמאים

## יעקב פז – שמאי מקרקעין ומשפטן

### שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

#### 10.2.3. הכרעה

במצב החדש התכנית מתירה עירוב שימושים למסחר ותעסוקה בחלקה הנדונה, תוך הגדלת זכויות בניה בשיעור ניכר יחסית. זאת אל מול המצב הקודם בו הותרו שימושים ביעוד תעשייה. לאור אופי סביבת הנכס, שמאי הצדדים חלוקים לגבי השפעת התכנית על החלקה, ומשכך באשר לגובה ההשבחה בה. להלן מתודולוגיית חישוב ההשבחה תוך התייחסות לנקודות השנויות במחלוקת בשומות הצדדים:

- טענת הסף של שמאית המבקשות, הינה כי לאור אופי סביבת הנכס והשימושים בה, לאור העובדה כי במועד הקובע הנכס מהווה נכס מניב, ובהתבסס על העובדה כי עד מועד עריכת השומה לא נוצלו זכויות בניה מכוח תכנית בי/400, לא קיימת כדאיות לניצול זכויות הבניה מכוחה של תכנית זו ולכן לא חלה השבחה בגין אישור התכנית, ולחילופין מועד המימוש הוא לעת היתר בניה. כאמור, התכנית הנדונה הגדילה את היקף זכויות הבניה באופן ניכר יחסית וכן הרחיבה את השימושים המותרים בחלקה הנדונה. הנני סבור כי משעה שהתכנית הנדונה הגבירה זכויות בניה וכן אפשרה מגוון רחב יותר של שימושי קרקע ביחס לתכנית הקודמת, הרי שתכנית זו השביחה את המקרקעין שבתחומה ובפרט במגרשים ריקים או כאלה שבהם בנויים מבנים ישנים. יצוין כי מספר שמאים מכריעים בחנו את השפעתה של תכנית זו על נכסים בסביבת הנכס הנדון<sup>15</sup>, והגיעו לכדי מסקנה כי השימוש המיטבי הינו ניצול זכויות הבניה המוקנות מכוחה של התכנית (במלואן או חלקן<sup>16</sup>) וכי התכנית מהווה תכנית משביחה.

מעבר לעובדות לעיל, הרי שסיכום שווי הקרקע עפ"י זכויות בתוקף וחיבור הערך הבנוי עליה, מביא במקרים רבים תוצאות לא סבירות ועיוותים ביחס לשווי הנכס הכולל.

#### 2. טענות לנושאים תכנוניים:

##### א. לטענה החוזרת כי תמהיל השימושים כולל אחוז גבוה מדי של שימושי תעסוקה, ויש צורך בשינוי היחס בין המגורים לשימושי התעסוקה – מומלץ לדחות את הטענות.

תמהיל השימושים (מגורים, תעסוקה ומסחר) כפי שנקבע בתכנית, עומד בקנה אחד עם מדיניות התכנון של רובע העסקים, כפי שאושר על ידי הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה תל אביב. מסמך המדיניות בי/600 נועד לשמש ככלי מנחה (שאינו סטטוטורי) לקידום תכניות מפורטות והיתרים ברחבי הרובע, זאת במטרה ליצור רקמה עירונית מגוונת, אינטנסיבית ומעורבת שימושים. התמהיל שנקבע בתכנית הנוכחית – הכולל מגורים, מסחר ותעסוקה – מגלם באופן ישיר את החזון התכנוני הזה. התמהיל נבחן על ידי צוות התכנון המקצועי של העירייה ושל המחוז תוך ראייה כוללת, והוא מייצג את האיזון הנכון בין דרישות שוק, צרכים עירוניים ופוטנציאל המיקום (קרבה למערכות הסעת המונים, בין השאר תחנת המטרו המתוכננת). עוד יוער כי ביחס למתחמים 3-7 ברובע העסקים, מדובר בקרקעות שאינן כוללות כלל מגורים כיום, כך שכל תוספת של מגורים, כל שכן בשיעורים שבתכנית, מייצרת יתרון כלכלי משמעותי והשבחה ביחס לתכניות התקפות (בי/400 על תיקוניה).

##### ב. לטענה כי יש לאפשר 6 יח"ד בקומה כדי לאפשר גמישות תכנונית – מומלץ לקבל את הטענות.

מומלץ למחוק מהתקנון את ההוראה בסעיף 4.1.2 (א) (9) הקובעת מגבלה של יח"ד בקומה, ולקבוע זאת בתכנית העיצוב.

##### ג. לטענות לגבי נחיצות החיבור לתחנת המטרו במסגרת הבינוי בתכנית – מומלץ לדחות את הטענה.

הוועדה רואה יתרון מרחבי ותכנוני במיקום יציאות התחנה התת קרקעית בתוך הבינוי. היא נועדה לממש את עקרונות הפיתוח מוטה-התחבורה (TOD) של רובע העסקים, אשר מטרתם להפחית את התלות ברכב פרטי. המגרש הספציפי ממנו מבוקש החיבור, עקב מיקומו האסטרטגי, מהווה את השער היעיל והקרוב ביותר המחבר בין המסה הגדולה של העובדים והתושבים שבמעגל ההשפעה המידי של המטרו לבין הרציף עצמו. חיבור זה אינו משרת רק את הבניין הבודד אלא משמש כצינור הראשי של כל הרקמה האורבנית הסובבת, ומבטיח שהמעבר של אלפי אנשים ביום יתבצע בצורה המהירה, הבטוחה

## מס' דף: 6:

והמוגנת ביותר (מפני מזג אוויר ותנועת רכבים). אי-מימוש החיבור הפיזי במגרש יאלץ את הציבור ללכת בדרכים ארוכות ומסורבלות סביב המבנה, ובכך יפגע באפקטיביות של התחנה וביכולת המטרו להוריד את התלות ברכב פרטי, ובסופו של דבר – יפגע בהצלחה הכלכלית-עירונית של רובע העסקים כולו. כמו כן, חיבור זה תואם את התכנית הסטטוטורית המאושרת של המטרו תתל 103, שהוראותיה מאפשרות את החיבור בסעיף 6.10.2 (אולם לא מחייבות אותו):

"בתכנית בסמכות הוועדה המחוזית, בתיאום עם הגורם המוסמך, ניתן לאשר הקמתה של כניסה לתחנה לתחבורה ציבורית

דרך מבנה ובלבד שיתקיימו כל אלה:

(א) הכניסה לתחנה תיעשה באמצעות חלק במבנה המיועד לכניסה לתחנה בלבד ואשר יש אליו

גישה ישירה ונפרדת מדרך ציבורית אף אם יש כניסה נוספת לתחנה דרך המבנה כאמור.

(ב) התכנית מייצגת את החלק במבנה המיועד לכניסה לתחנה להפקעה לצרכי ציבור, שתירשם ע"ש מדינת ישראל.

(ג) התכנית כוללת את כל ההוראות הנדרשות אשר יבטיחו את אפשרות הקמתה והפעלתה של הכניסה לתחנה על-ידי

הגורם המוסמך או מי מטעמו, ושימוש בטוח ורציף של הציבור בכניסה בהתאם להוראות כל דין, לרבות לעניין נגישות

לאנשים עם מוגבלות"

### ד. לטענות לנושא המבקשות ביטול הבינוי המרקמי – מומלץ לקבל את הטענות.

הוועדה אינה רואה מניעה לשנות את המבנה המרקמי למגדל, ובכך להפחית את מספר הקומות במגדלים ברחוב הקוממיות מחד ולהגדיל את עוצמות הבניה בצמוד לכניסה למטרו מאידך. יחד עם זאת, כיום הבינוי המרקמי מאפשר הוצאות נמוכות יותר בעבור משך הבניה, כיוון שהוא מספק את הפתרון לתושבים החוזרים ובנייתו נמשכת פרק זמן קצר יותר באופן משמעותי ממשך בניית המגדלים. ביטול הבינוי המרקמי יחייב תשלומי שכירות לפרק זמן ארוך יותר עבור התושבים החוזרים; לפיכך, ככל שיבחר היזם לבנות מגדל במקום בניין בן 10 קומות, יובהר כי עלות זו לא תילקח בחשבון בתקן 21.

### 3. טענות לנושא תנועה וחניה:

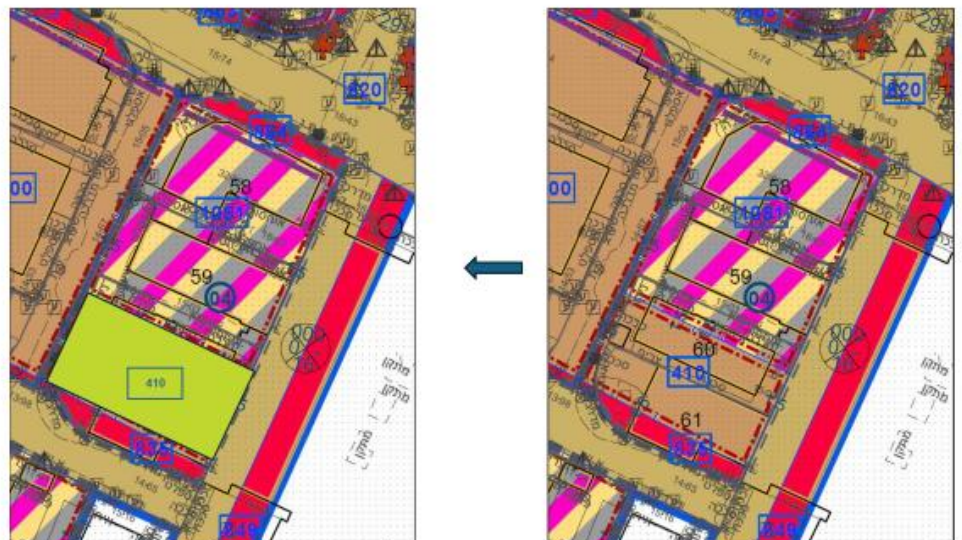
#### א. לטענות המתייחסות לשטח נדרש עבור מרתפי חניה – מומלץ לקבל את הטענות בחלקן.

בפתח הדברים יצוין כי השטח המחושב עבור מקום חנייה 48 מ"ר נקבע בתיאום מול שמאי הוועדה המחוזית, ותואם את אמות המידה של תקן 21 בפרויקטים דומים מהעת האחרונה.

בפרויקטים של התחדשות עירונית ובניית מגדלים, הבינוי ניצב בפני אתגר משמעותי הנובע מהצורך להכניס תשתיות רבות, ובכללן מרתפי חניה נרחבים, בתוך שטחים מצומצמים ומחייבים הנמצאים בלב אזור בנוי. בניית מרתפי חניה מורכבת במיוחד כיוון שהיא נדרשת לעיתים קרובות לעמוד באילוצים קיימים כמו צורה לא רגולרית של המגרש או דרישה לשמר עצים בוגרים, מה שמקשה מאוד על הגדלת תאי השטח לחניה מתחת לבניין. בשל מורכבות התכנון, המלצת מה"ע היא לאפשר את שיפור החניונים באופן הבא וכפי שהוצע בהתנגדות העצמית שהוגשה ע"י עיריית בת ים:

- לאפשר הרחבת שטחי חניה מתחת למגרשים ביעודי דרך מוצעת/מאושרת, לצורך חניות או מעברים בין חניונים, ע"י רישום תלת מימדי, שנועדו להקל על תכנון מרתפי החניה.

- מוצע לשנות את תא שטח 410 (מתחם 4) מיעוד מבנים ומוסדות ציבור לשצ"פ, וכן לקבוע כי 15% שטחי חילחול יחושו מכלל המתחם. מענה פרוגרמטי לצרכי הציבור שבוטלו בתא שטח 410 יינתנו במתחם 6 כך שחלק מתא 1671 שיעודו שצ"פ ישונה למבנים ומוסדות ציבור בסך של 1.2 דונם בהתאם לגודלו של תא שטח 410 ששינה את ייעודו לשצ"פ:



- במגרשים 843, 825 ו-846 ביעוד דרך, ממליץ מה"ע לאפשר הרחבת מגרש החניה של מתחם 1 (מגרש 1057), לאחר תיאום עם הוות"ל ונת"ע לנושא המטרו.

- לא תתאפשר חניה תחת שצ"פים או שב"צים; בשצ"פ ישנם עצים בוגרים בסיווג גבוה, והדבר ידרוש עקירה של עצים רבים.

- במתחמים 1-5 תתאפשר תכסית תת קרקעית של 100% במגרשים הסחירים תוך הסתמכות על השטחים הציבוריים הסמוכים כשטחי חלחול.

- ב. **לטענות המתייחסות לשטח הנדרש עבור מקום חניה – מומלץ לקבל את הטענות בחלקן.** ראה מענה סעיף קודם.  
ג. **לטענות המתייחסות לתקן החניה – מומלץ לדחות את הטענות.**

תקן החניה נקבע בהתאם לתמא/70, אשר הגדירה את האזור כמוטה תחבורה ציבורית (TOD) בעל קישוריות גבוהה. קרבתו של המתחם לתחנת המטרו המתוכננת, לתחנות הרכבת הקלה, ולצירים ראשיים של תחבורה ציבורית, מאפשרת ומחייבת הפחתה דרסטית בתלות ברכב הפרטי, ובכך מקדמת סביבה עירונית מקיימת ופחות עמוסה. קביעת תקן 0.8 מגלמת את האיזון הראוי בין הצורך לשמור על תפקוד המתחם לבין חובת מוסד התכנון לעמוד ביעדים התחבורתיים, ואין הוועדה רואה הבחנה בין דירות יום לדירות התמורה בנושא.

4. **לטענה חוזרת לנושא פגיעה באיכות החיים במתחם בתקופת הבניה ואחריה – מומלץ לדחות את הטענות.** הוועדה ערה לחששות התושבים בנוגע להשפעה השלילית של הפרויקט על איכות חיים, לרבות הרעת תנאי המחיה, פגיעה בנוף ועומסי תנועה וזיהום אוויר, אך חשוב להדגיש כי התכנית כולה תוכננה על בסיס עקרונות תכנון מוטה-תחבורה (TOD) שמטרתו המרכזית היא דווקא צמצום השימוש ברכב פרטי ושיפור איכות הסביבה לטווח ארוך: על אף הגידול הצפוי במספר יחידות הדיר, הפרויקט ממוקם בקרבה חסרת תקדים לצירי תחבורה ציבורית מהירים (מטרו M3 ורכבת קלה), מה שמאפשר הפחתה בתקן החניה הנדרש ליחידת דיר במטרה לעודד מעבר הדרגתי לתחבורה ציבורית והליכה, ובכך להפחית את נפח התנועה הפרטית ואת זיהום האוויר בסביבת המגורים שלכם בטווח הארוך. טענות בדבר הסתרת נוף נבחנו כחלק מהתכנון הכולל, כאשר הבינוי הגבוה מרוכז בנקודות מוגדרות על מנת למקסם את השטחים הציבוריים הפתוחים (שצ"פים) שמורחבים ומפותחים במסגרת הפרויקט, משפרים את איכות האוויר ומהווים ריאות ירוקות הנגישות לכלל תושבי הרחובות הסמוכים. ולבסוף, בעוד שאנו מכירים בכך שתקופת הבניה כרוכה בשיבושים זמניים וקצובים בזמן, המנוהלים באמצעות הסדרי תנועה קפדניים, התכנית מבטיחה שדרוג כולל של תשתיות הדרכים והתחבורה הקיימות ברחובות הגובלים, ובכך תקל על עומסים קיימים ותשפר את הקישוריות לטווח ארוך, כך שעל אף המטרדים הזמניים, הפרויקט משדרג את המרחב הציבורי ואת רשת התחבורה באופן ישיר וישפר את איכות חייהם של דיירי הרחובות הסמוכים באופן קבוע.

5. **לטענה חוזרת לנושא ביטול איחוד וחלוקה במתחמי המימוש ופיצול מתחמי האיחוד והחלוקה למגרשים נפרדים, תוך הקטנת ההקצאות הציבוריות – מומלץ לקבל את הטענה בחלקה.** איחוד המגרשים נועד בראש ובראשונה לאפשר גמישות תכנונית כוללת בתוך המתחם כולו, ולא כדי לכפות עליו מסד אחיד. מהלך איחוד המגרשים הוא שמאפשר למתכננים להציג תכנון אורבני איכותי, שלם ומותאם למרחב הכולל. כמו גם לאפשר תכסיות בינוי מותאמות למגדלי תעסוקה, למבנים מורכבים ומעורבי שימושים וכן לחינוכים איכותיים. איחוד המגרשים הוא זה שמאפשר לבעלי הזכויות במתחם לקבל הקצאת זכויות בנייה גדולה יותר באופן משמעותי משהייתה מתאפשרת אילו היו מקודמות תכניות נפרדות ונקודתיות בכל מגרש בנפרד, ולאפשר הקצאת קרקעות ציבוריות אשר הינה הכרחית למתן מענה לשטחי המגורים המתווספים בתכנית. **עם זאת, על מנת להגדיל את היתכנות המימוש, מציץ מה"ע לייצר במתחמים 1 ו-3 בלבד אפשרות לפיצול בתוך מתחם האו"ח לשני מגרשים נפרדים, המאפשרים מימוש עצמאי לאחר אישור התכנית, כמפורט במענה להתנגדויות אלו.**

6. **לטענה חוזרת לגבי החלת תיקון 163 לחוק התו"ב לנושא הרחבת ממ"דים – מומלץ לדחות את הטענה.** שטח יחידת הדיר הממוצע שהוגדר בתכנית – העומד על 95 מ"ר – מתייחס לשטח פלדלת. שטח פלדלת זה הוא שטח כולל שאינו מפריד בין "שטח עיקרי" לבין "שטח שירות" (כגון הממ"ד), והוא כולל את שניהם יחד. לפיכך, התכנית הנוכחית מאפשרת גמישות מלאה בתוך נפח הבניה הקיים: ככל שנדרש להגדיל את הממ"ד מעבר למינימום המקובל בהתאם לתיקון 163, ניתן לעשות זאת בקלות על חשבון שטחים אחרים בדירה (כגון חדרי או חללים ציבוריים) ולא כתוספת לנפח הבינוי הכולל המאושר בתכנית. מאחר ומדיניות העירייה מושתתת על שטח דירה ממוצע של 95 מ"ר, יש די והותר גמישות פנימית לעמוד בדרישות המיגון המעודכנות ללא צורך בהקצאת זכויות בנייה נוספות.

7. **לטענה חוזרת כי יש לאפשר את המשך השימוש במבנים הקיימים עד להוצאת היתר במגרשי ההקצאה - מומלץ לקבל את הטענה.**

לסעיף 6 יתווסף הסעיף הבא: "במגרשים אשר בנויים בהם מבנים בהיתר בניה שניתן כדון, יותר המשך השימוש במבנים במבנים ותכליות אלה ללא שינוי. בכל מקרה בו יידרשו תוספת, שינוי או הרחבה, יחולו על מגרשים אלו הוראות תכנית זו במלואן. למבנים קיימים ניתן יהיה להוציא היתר בניה לצרכי שיפוץ, תחזוקה, הנגשה ובטיחות בלבד."

## מענה מפורט להתנגדויות

### התנגדות מס' 1 – חברת נתיבי איילון

1. לטענה כי מתנגדים להרחבת החיבור המאושר מתוקף תכנית 502-0195966 (2019) ברחוב אורט ישראל, המשרת את תנועת הרכב הפרטי ומביא לידי גישת רכב דו כיוונית אל/מ רח' הקוממיות, כיוון שההרחבה מייצרת זרוע רביעית לצומת הקיימת (הקוממיות/יצחק נחא), מקדמת תכנון שפוגע בגיאומטריית הצומת הקיימת, מסכנת את רווחת

## מס' דף: 8

- הנוסעים וגורמת לתוספת משמעותית של נפחי תנועה של הרכב הפרטי – **מומלץ לדחות את הטענה**. השינוי של תא השטח 849 בתכנית מייעוד שצ"פ לייעוד דרך מוצעת הינו תיקון טעות; המטרה המקורית הייתה לפתוח דרך לכיוון רחוב קוממיות, והנ"ל נדרש מבחינה תנועתית על מנת לטייב את קישור רובע העסקים לסביבתו.
2. לטענה כי מתנגדים לחיבור החדש לרח' הקוממיות, כיוון שמוסיף לתנועת הרכב הפרטי הקיימת והמתוכננת על רח' הקוממיות, קוטע את ציר התח"צ ומהווה מפגע בטיחותי להולכי רגל – **מומלץ לדחות את הטענה**. מה"ע רואה חשיבות ביצירת חיבור של דרכים וביטול רחובות ללא מוצא, במיוחד כאשר מדובר על הוספת מגדלי מגורים עם מאות יח"ד. הרחבת הרחובות ופתיחת צמתים חדשות תואמת את החזון התכנוני של רובע העסקים, וכמו כן תואמת את תמ"א 70 אשר קובעת מרחקים מקסימליים בין צמתים ועקרונות התכנון שמוביל משרד התחבורה. פתיחת הרחוב החדש בין הנביאים והאורגים יאפשר קישוריות גבוהה יותר עבור המשתמשים בין רחוב הנביאים אל הרובע וטיוב של הסירקולציה התנועתית.
3. לטענה כי יש לעדכן את נספח התנועה כך ששביל האופניים במקטע הצפוני ברח' אורט ישראל יוצג בדופן המזרחית – **מומלץ לקבל את הטענה**. נספח התנועה יתוקן בהתאם.
4. לטענה כי יש להוסיף לסעיף 6.4 (חניה) כי לא תתאפשר גישה ישירה למגרשים מרח' הקוממיות והנביאים – **מומלץ לקבל את הטענה**. הוראות התכנית יתוקנו בהתאם.
5. לטענה כי יש להוסיף לסעיף 6.10 (שמירה על עצים בוגרים) "במקרים בהם נדרש שינוי סיווג של עץ בוגר שסומן כעץ לשימור, שינוי סיווג העץ במסגרת הליך הרישוי, באישור פקיד היערות, לא ייחשב כסטייה מהוראות תכנית זו" – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**, ולשנות לניסוח הבא: "במקרים מיוחדים בלבד, בהם נדרש שינוי סיווג עץ בוגר שסומן כעץ לשימור, יוגש נספח עצים מעודכן לאישור הוועדה המקומית ולפקיד היערות, ולא ייחשב כסטייה מהוראות תכנית זו."

### התנגדות מס' 2 - קבוצת רייק ואבן ברנט מתחם 1 (מגרש 1057)

1. לטענה כי עלות למ"ר בניה בתת הקרקע מגיעה לכדי 5,500 ש"ח למ"ר בתת הקרקע ולא ל-3,750 ש"ח למ"ר כפי שצוין בתכנית המופקדת – **מומלץ לדחות את הטענה**. העלות של מ"ר עבור חניה מחושבת לפי כמה פרמטרים, בין השאר צורך בחפירה בקומות מי תהום. מאחר ולא בכל גובה ישנם מי תהום, נקבע סכום ממוצע המשקלל את הקומות המצריכות חפירה במי תהום, ואת אלו שלא. לפי בדיקת יועץ הקרקע של הצוות המקצועי, טענת המתנגדת כי מי התהום מתחילים כבר בגובה 2 מטר מעל פני הים אינה נכונה, ובהתאם למידע שמצוי בידינו מי התהום מתחילים בגובה 0.5 מטרים מעל פני הים, ועל מידע זה מתבססות כל התכניות החלות במרחב זה. מאחר והמתנגדת לא סיפקה בדיקה המפריכה את הנחת העבודה של יועץ הקרקע, מומלץ לדחות טענה זו.
2. לטענה כי בתכנית המופקדת נלקח בחשבון שטח של 47 מ"ר ברוטו למקום חניה, זאת לעומת כ-59 מ"ר ברוטו שנדרש, לעומדת המתנגדות, בפועל למקום חניה ואף מעבר לכך – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 3.3 במענה הכללי. בפועל, התכנון המוצע מגדיל את השטח הסחיר של המתחם ומאפשר חניון יעיל ככל הניתן, תוך שימוש בשצ"פ הקיים כשטח חלחול על מנת לאפשר 100% תכסית תת קרקעית.
3. לטענה כי החברות לא הצליחו להגיע להסכמה עם בעלי הזכויות בבניינים ברח' נחום ניר 1 ו-3, ולפיכך מבוקש לפצל את המתחם לשלושה מגרשים נפרדים, עם מכפיל 6.03 –
- א. נחום ניר 1 ו-3  
ב. הנביאים 61 (ביטול המגרש הציבורי והפעלת התחדשות בניינית)  
ג. הנביאים 67-69 ונחום ניר 7
- מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. לנושא מכפיל 6 – הדרישה לתוספת של 309 יח"ד לא ריאלית. מדובר על תוספת יח"ד של 140% - משמעות הדבר בנושאי היקף החניות וצרכי הציבור הופכת את התוכנית ללא ישימה.
- על מנת להגדיל את התכנות המימוש במתחם מוצע לאפשר את פיצול תא שטח 1057 לשני מגרשים, A ו-B (חלקות 122 ו-126, וחלקות 124 ו-127, בהתאמה) בהתאם למוצע מטה. מעבר לכך, אנחנו לא רואים לנכון להגדיל את מספר יחידות הדיור במתחם, בטח ובטח כדי לפצות על עלויות החניון, מאחר והוספת יחידות דיור נוספות תשית צרכי פרוגרמה וחניה נוספים על המתחם, אשר יהפכו אותו לכלכלי פחות. כמו כן, הוצאת חלקה 61 מהמתחם למעשה תפגע ביכולת המימוש של המתחם. על מנת להקטין את שטח השצ"פ שבמרכז הבלוק, עבור הגדלת החניונים התת קרקעיים, תוך שמירה על מאזן שטחי ציבור חיובי, כלומר שהשטח הסחיר לא גדל וכך יידרשו תשלומים לרמ"י, חלקה 61 הופכת לשטח ציבורי בעוד שחלק מהשצ"פ הופך לשטח סחיר.





עם זאת, פיצול המתחם לשני מגרשים נפרדים עלול להגדיל את הקושי בתכנון החניון, ולכן ההמלצה היא כי המתחמים יפוצלו מעל הקרקע בלבד, ואילו החניון יהיה משותף בשלבויות ביצוע – המגרש הראשון שייבנה, יחפור את החניון ויבנה את רמפת הכניסה, ואילו המגרש השני יוכל להתחבר אליו בתת הקרקע.

4. לטענה כי מבוקש לעקור עצים המסומנים לשימור אך סובלים מריקבון ומייצרים מגרש לא רגולרי, כדי לאפשר חניה תת קרקעית רגולרית – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. לצורך טיוב החניונים, ולאור מצבם הנוכחי, הצוות המקצועי בחן את הנושא ומצא כי ניתן לצמצם במידה מסוימת את השצ"פ, תוך שינוי סיווגם של מספר עצים, בהתאם לתרשים שהוצג.

5. עלויות חיבור המתחם לתחנת המטרו לא הובאו בחשבון בתקן 21 – מומלץ לדחות את הטענה. ההנחיות לעניין זה מופיעות בסעיף 4.1.2 ב' בתקנון התוכנית. כפי שמפורט שם: "בתחום המבנים, במתחמים 101-2 תתאפשרנה כניסות נוספות לתחנות...." בשלב זה אין הנחיה מפורשת בנושא. ברגע שיוחלט על מימוש כאמור זה יבוצע על פי הוראות תת/103 ונהלי נת"ע. עוד יוער כי ככל ויהיה חיבור לתחנת המטרו, הדבר יעלה את ערך המתחם.

6. לטענה כי סעיף 4.1.2 מחייב תיאום מול נת"ע תוך 90 יום, אך ללא סנקציה במידה ולא מבוצע במסגרת הזמנים – מומלץ לקבל את הטענה. יש להבהיר את הליך התיאום או להוציא את הסעיף מהתב"ע.

7. לטענה כי אין צורך בכניסה למטרו מכיוון המתחם ולכן מבוקש לבטלה – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.2.

8. לטענה כי מבוקש לבטל את מגבלת יח"ד בקומה ולאפשר 6-8 יח"ד כדי לאפשר גמישות בתכנון ותמהיל יח"ד – **מומלץ לקבל את הטענה**. ראה סעיף ב.2 במענה הכללי.

9. לטענה כי מבוקש לבטל את התניית היתר הבניה ב"תיאום מול גורם מוסמך לעניין הקמת פרויקט המטרו" – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. יש לפרט מיהו הגורם המוסמך בהתאם לנוהל מבא"ת.

10. לטענה כי מבוקש למחוק את הוראת הפקיעה המוצעת בסעיף 7.2 לתקנון התכנית או להאריך את התקופה להוצאת היתר בניה ל-10 שנים לפחות, ולקבוע כי הוועדה המקומית תהיה רשאית להאריך מועד זה ללא מגבלת זמן; להתחל את מניין הימים מיום מתן תוקף לתכנית ולא מיום אישור התכנית – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. המילה "בלבד" תימחק מסעיף זה.

### התנגדות מס' 3 - דיירי הנביאים ונחום ניר, מתחם 2 (מגרש 1057)

1. לטענה כי מתנגדים להפקעת שטח נוסף של 400 מ"ר לצורך יצירת כניסות נוספות לתחנת המטרו מעבר לכניסות שכבר נקבעו בתכנית – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.2 במענה הכללי.

2. לטענה כי נדרשת הבהרה האם הבינוי המרקמי מתייחס ל-10 או 11 קומות, כיוון שסעיף 4 מצוין 10 קומות וטבלה 5 מציינת 11 קומות – **מומלץ לקבל את הטענה**. מספר הקומות המופיע בטבלה 5 מתייחס לקומות כולל הקומה הטכנית, ומשום כך ההבדל. הנושא יובהר בסעיף 4.

3. לטענה כי לאור ההסכם מול היזם על קבלת דירות תמורה באותו מיקום ומעל לקומה ה-20, מבוקש להגביה את יח"ד במגרש 1056 ל-26 קומות לכל הפחות במקום בניה מרקמית – **מומלץ לקבל את הטענה**. ראה סעיף ד.2 במענה הכללי.

4. לטענה כי בניגוד להסכם עם היזם, על פי מסמכי התכנית תוספת השטח לדירת התמורה לא מגיעה ל-12.5 מ"ר, וישנה פגיעה בשטחי התמורות שהובטחו בהסכם לבעלים, וכי לאור תיקון 163 לחוק התכנון ובניה אשר הגדיל את שטח הממ"ד והתיר תוספת שטח של עד 6 מ"ר (כולל שטח רצפה לצורך חדר רחצה או חדר שירותים), מבוקש להורות על הגדלת השטח הממוצע של יחידות הדיור, באופן שהתכנית תהא רווחית ותיטיב עם הבעלים – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 6 למענה הכללי. מבלי לגרוע מן האמור, התמורה לדיירים נקבעה לצורך חישוב תקן 21 בלבד. העירייה לא נכנסת להסכמים קנייניים בין היזם לדיירים.

5. לטענה כי בהתאם לסעיף 6.4 להוראות התכנית, תקן החניה למגורים הינו 0:8 בטבעת הראשונה, וכי מבוקש מהוועדה להורות על קביעת תקן חניה 1:1 עבור יחידות הבעלים – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.3 במענה הכללי.

6. לטענה כי הדיירים מתנגדים לתכנון והקמת מרכז לאיסוף פסולת אשפה הגובל עם מבני המגורים – **מומלץ לקבל את הטענה**. שימוש זה יימחק מהוראות התכנית.

7. לטענה כי מבוקש לפצל את מתחם 2 לתתי מתחמים באופן שכל תת מתחם יוכל לממש ולבנות באופן עצמאי ללא תלות במתחם אחר או בתת מתחם – **מומלץ לדחות את הטענה**. מדובר במתחם קטן יחסית הממוקם על יציאת מטרות עתידית, עם חזיתות לשני רחובות ראשיים חשובים. כמו כן, המתחם מייצר שטח ציבורי פתוח ואיכותי. בשל מיקומו מתאפשרת כניסה לחנייה למתחם כולו מנקודה אחת בלבד דרך רחוב האורגים/הפלדה, ולכן לא יתאפשר פיצול של המתחם.

#### **התנגדות מס' 4 – חברות שובל ומבנים, מתחם 2 (מגרשים 1055-1056)**

1. לטענה כי שיעור הרווח היזמי הצפוי במתחם 2 עומד על כ-16% (מינוס שישה-עשר אחוזים) – **מומלץ לדחות את הטענה**. בהתאם לבדיקה השמאית שנערכה בעקבות ההתנגדות ולאחר בחינת סעיפיה, נמצא כי הרווחיות שהוצגה בתכנית המופקדת צפויה לרדת ב-1.5% בלבד, וגם זאת רק בשל הערות המתנגדת להיקף הבניה הקיימת (סעיף 2 להתנגדות זאת – טענה שהתקבלה). מבלי לגרוע מן האמור, חלק מטענות המתנגדת התקבלו לאחר שנמצא כי אין פוגעות בתכנית מבחינה תכנונית.
2. לטענה כי ישנה טעות במסמכי התכנית לעניין השטח הבנוי כיום וכי מבוקש להוסיף 370 מ"ר שהושמטו מן התחשיב – **מומלץ לקבל את הטענה**. לפי היתרי הבניה השטח הבנוי גדול ב-370 מ"ר מהשטח שנלקח בחשבון בתכנית, ומסמכי התכנית יעודכנו בהתאם.
3. לטענה כי ממוצע שטחי השירות המשותפים הנדרשים למבנים המוצעים עומדים על כ-33-32 מ"ר לכל יח"ד, וכי הזכויות שהוקנו במסגרת התכנית מספקות יחידות-דיוור בשטח פלדלת ממוצע של 91.5-90.5 מ"ר ואינן משקפות את כלל האילוצים במתחם – **מומלץ לדחות את הטענה**. היקף השטחים המשותפים שנקבע מגיע לסך של 29 מ"ר ולא 33 מ"ר, והינו סביר עבור מגדלים בעלי 6 יח"ד בקומה. מדובר על לובי קומתי של כ-160 מ"ר, לאחר ניכוי של כ-700 מ"ר עבור לובי כניסה ושטחים נוספים לרווחת הדיירים. ארבעת המטרים בין 29 מ"ר ל-33 מ"ר הם אלו שמייצרים שטח דירה ממוצע של 95 מ"ר, בהתאם למדיניות העירונית.
4. לטענה כי הקמת מבנה נמוך ובו 45 יח"ד בלבד בתא שטח 1056 לא תותיר בו די דירות יזם לשם הבטחת האיזון הכלכלי והרווחיות הצפויה ובהתאם לזאת, הדיירים הקיימים לא יוכלו לחזור למקום בו הם גרים היום (לרבות חזית מערבית) – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף 2.2 במענה הכללי.
5. לטענות כי:
  - החלטת ההפקדה מגביהה את המבנים במגרש 1055 מ-33 ו-36 לגובה של עד 45 קומות, מה שהופך את הגדרת המגדלים לגורדי שחקים מעל גובה 128 מטרים, דבר המייקר דרמטית את עלויות הבניה;
  - תוספת יחידות הדיוור המבוקשת מחייבת גם תוספת קומות (95 קומות מגורים נטו);
  - מבוקשת הנמכת בינוי במגרש 1055 לעד 40 קומות וכל תוספת נדרשת תהיה במגרש 1056 או לאפשר כי בתא שטח 1055 אחד המבנים יגיע עד ל-50 קומות והשני עד ל-40 קומות בלבד, כך שרק מבנה אחד יוגדר כגורד-שחקים וידרוש תקנים ותשתיות בהתאם – **מומלץ לקבל את הטענות בחלקן**. לנושא תוספת יח"ד למגרש 1056, ראה סעיף 2.2 במענה הכללי. מה"ע לא רואה מניעה כי בתא שטח 1056 המבנה יהיה מגדל של עד 30 קומות, בהתאם לבנייה בסביבה, ראה סעיף 5 במענה הכללי.
6. לטענה כי שטח הממוצע הנדרש למקום חניה הוא 90.7 מ"ר ולא 48 מ"ר כפי שנקבע בדו"ח השמאי, דבר המצריך תכנון חניון בן 7-8 קומות מרתף, וככל שתתווספה יח"ד במתחם, יידרשו גם מקומות חניה נוספים בהתאם לתקן החניה שייקבע – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיפים 3.1 ו-3.2 במענה הכללי. לפי בדיקת הצוות המקצועי, הגדלת התכנית במתחם משנה את השטח הנדרש למקום חניה ל-47 מ"ר.
7. לטענה כי התכנית המוצעת בתת הקרקע בתקנון היא 85%, אבל בנספח התחבורה החניון מוצע ב-100% תכנית – **מומלץ לקבל את הטענה**. ראה סעיף 3.2 במענה הכללי.
8. לטענה כי חפירת קומות מרתף מחייבת עלויות ביצוע חריגות וסיכונים הנדסיים, בנוסף לחפירה בקומות מי תהום וכי עלות הבניה למ"ר חניה היא 5180 ₪ ולא 3750 ₪ כפי שחושב בדו"ח הכלכלי – **מומלץ לדחות את הטענה**. העלות של מ"ר עבור חניה מחושבת לפי כמה פרמטרים, בין השאר צורך בחפירה בקומות מי תהום. מאחר ולא בכל גובה ישנם מי תהום, נקבע סכום ממוצע המשקלל את הקומות המצריכות חפירה במי תהום, ואת אלו שלא. לפי בדיקת יועץ הקרקע של הצוות המקצועי, טענת המתנגדת כי מי התהום מתחילים כבר בגובה 2 מטר מעל פני הים אינה נכונה, ובהתאם למידע שמצוי בידניו מי התהום מתחילים בגובה 0.5 מטרים מעל פני הים, ועל מידע זה מתבססות כל התכניות החלות במרחב זה. מאחר והמתנגדת לא סיפקה בדיקה המפריכה את הנחת העבודה של יועץ הקרקע, מומלץ לדחות טענה זו.
9. לטענה כי שטחי התעסוקה המוצעים נרחבים מאוד ביחס לגודל תא השטח, מה שפוגע באפשרויות הניצול למגורים וברווחיות המיזם, וכי אין די ביקוש לתוספת שטחי תעסוקה בהיקף כה נרחב – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. מאחר ומדובר במתחם פינוי בינוי, ועל מנת להתאים תכנונית לאופי השונה של רחובות הנביאים והקוממיות, מומלץ להפחית את שטחי התעסוקה במתחם מ-9,000 מ"ר ל-7,000 מ"ר, בהתאם לתכנון המוצע שהיה בתא שטח 1055 בשלב תנאי הסף של התכנית (4 קומות מסד בשטח של 1,750 מ"ר לתעסוקה מעל קומת הקרקע). שטחי התעסוקה יופנו לרחוב הקוממיות, ולא לנביאים.
10. לטענה כי בהתאם לתקן שנקבע (0.8) 30% מדירות היזם ישווקו ללא חניה צמודה מה שיפגע ברווחיות היזם (כלומר תקן 0.7 לדירות יזם) – **מומלץ לדחות את הטענה**, ראה סעיף 3.2 במענה הכללי.
11. לטענה כי זכויות הבניה שניתן לממש עבור מסחר בקומת הקרקע בתא שטח 1055 עומדות על כ-505 מ"ר בלבד מתוך 1,600 מ"ר מוצעים, ולכן מבוקש להורות על הסטת קווי הבניין שנקבעו בתא השטח כך שיחפפו לגבולות תא השטח,

## מס' דף: 11

- תוך הגדרת תכסית מרבית בת 87.6 משטח המגרש – **מומלץ לקבל את הטענה**. מתחם 2 נמצא במוקד עירוני משמעותי הכולל תחנת מטרו ועירוב שימושים מאסיבי, הבינוי המוצע במתחם הינו בינוי מגדיר רחוב הכולל חזית פעילה ורציפה לכיכר העירונית ולשצ"פ. על מנת לייצר הפרדה ברורה בין המרחב הפרטי והציבורי, לעודד שימוש ופעילות במרחב הציבורי ולהביא לניצול יעיל של מפלס הקרקע אנחנו ממליצים להגדיל את קווי הבניין ותכסית הבינוי בתא שטח 1055 ל 90%- תכסית בנויה.
12. לטענה כי יש להבהיר האם ההוראות מאפשרות שימוש מסחר גם בקומה הראשונה מעל קומת המסד – **מומלץ לקבל את הטענה**. יובהר בהוראות התכנית כי ניתן לאפשר את השימוש המסחרי בכלל קומות המסד.
13. לטענה כי התכנון המוצע מאפשר מימוש חלקי ביותר של זכויות הבנייה שהוקצו לשימושים מסחריים בקומת הקרקע בתא שטח 1055 מלכתחילה, קל וחומר במקביל להפקעת 400 מ"ר מבוניים לשם כך, וכי מבוקש ביטול הפקעת השטחים – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 11 למענה זה וסעיף 2.2 במענה הכללי.
14. לטענה כי נלקחו בחשבון עלויות בנייה ישירה למ"ר ביעוד מגורים בסך 6,563 ש"ח בלבד, שאינן גבוהות דיין, וכי מבוקש להורות על תיקון חוות-הדעת השמאית ועלויות הבניה ולכל הפחות 7,000 ש"ח למ"ר – **מומלץ לדחות את הטענה**. בהתאם לחוות הדעת של שמאי התכנית, עלות הבניה במגדלים הינה של 6,600 ₪ למ"ר, עלות סבירה ומקובלת שתואמת גם חו"ד שהוגשו על ידי מתנגדות אחרות לתוכנית. יצוין כי לא צורף מחירון עלויות בניה התומך בעלות שצוינה, וכי מחירון לשכת שמאי המקרקעין גוש דן (ללא הרצליה, תל אביב רמת השרון, רמת גן, גבעתיים) תואם לקביעה, וקובע כי עלות הבניה בבניין רב קומות היא 6,600 ש"ח.
15. לטענה כי תקופת הבניה שנקבעה (42 חודשים) אינה סבירה לפרויקט פינוי-בינוי, שכן היא משפיעה על עלויות מימון ושכר דירה, וכי מבוקש תיקון חוות-הדעת השמאית תוך עדכון תקופת הבניה ל-70 חודשים – **מומלץ לדחות את הטענה**. התחשיב שהוצג הינו ל-2 בניינים בני 45 קומות עם 8 קומות של מרתפי חניה, דבר הסוטה מהיקפי הבניה מותרים במגרשים (41 ו-43 קומות, מעל 6 מרתפי חניה). כמו כן ומבלי לגרוע מן האמור, תקופת הבניה הבסיסית שצוינה היא 42 חודשים למבנה בן 20 קומות, אך הבניה כפי שהוצגה בתכנית המופקדת במתחם היא של 2 מגדלים ומבנה בן 11 קומות. כפי שצוין בסעיף 2.2 למענה הכללי, דרישת היזם לביטול המבנה המרקמי היא אפשרית אך תייצר משך בניה ארוך יותר, שכן לא ניתן לשכן את הדיירים החוזרים במבנה המרקמי, שתקופת בנייתו קצרה בהרבה, ובכך לסיים את תקופת תשלומי השכירות עבורם. עלות זו לא תובא בחשבון בתקן 21.
16. לטענה כי שמאי התכנית לא הביא בחשבון את העובדה שלא כל שטחי המסחר יוכלו להיבנות בקומת הקרקע של המבנים, ובהתאם לא החיל מקדם שווי בגין פריסת שטחי המסחר לקומות שמעל קומת הקרקע – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. אכן ישנו מחסור בגינו יש לבצע הפחתה, אך לא בהתאם לחישוב אותו הציגה המתנגדת. בהתאם לשרטוט שהוצג בהתנגדות, ניתן ואף צריך להעביר את טרמינל פינוי האשפה לתת הקרקע, דבר המפנה עוד כ-400 מ"ר עבור מסחר בקומת הקרקע. בהתאם לכך, יש לבצע הפחתה עבור 400 מ"ר בלבד, שימוקמו בקומה מעל קומת הקרקע.
17. לטענה כי בסעיף 4.1.2 לתקנון התכנית (ס"ק 5ב) נקבע כי במתחם תכנון 2 יותר מבנה בן 10 קומות לכיוון רחוב הנביאים ומנגד, בטבלה 5 נקבע לעניין אותו תא שטח כי תותר בו הקמת מבנה בן 11 קומות – **מומלץ לקבל את הטענה**. מספר הקומות המופיע בטבלה 5 מתייחס לקומות כולל הקומה הטכנית, ומשום כך ההבדל. הנושא יובהר בסעיף 4 להוראות התכנית.
18. לטענה כי בתכנית נקבעה מגבלה של 85% לתכסית החניון התת"ק בתאי שטח 1055–1056, ובנספח התנועה מוצגת עבור מגרש החניה תכסית מלאה של 100% - **מומלץ לקבל את הטענה** ולאפשר תכסית של 100%, ולהשתמש בשצ"פ הסמוך כשטח חלחול.
19. לטענה כי בנספח הבינוי נקבעו קווי בניין בתא שטח 1056 במרחק העולה על 6 מ' מגבול המגרש, בניגוד לקבוע בתשריט התכנית וכי מבוקש להורות על תיקון הסתירה, ולהבהיר כי קווי הבניין המחייבים הם אלו שבתשריט התכנית – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. קווי הבניין יתוקנו בנספח הבינוי, אך בתקנון התכנית כבר מצוין כי התשריט הוא מחייב ואילו נספח הבינוי הוא רקע, ואין צורך בהבהרה נוספת.
20. לטענה צורת מגרש 1055 אינה רגולרית ומבוקש לאמץ את שינוי התכנון המוצע בהתנגדות – **מומלץ לקבל את הטענה**. לאחר בדיקת אגף תכנון, מהנדס העיר לא מוצא מניעה לערוך את השינוי, ככל שאכן אין פגיעה בשטחים הציבוריים:



מצב מוצע



מצב קיים בתכנית המופקדת

כמו כן, מוצע להוסיף שורת חניות נוספת ברישום תלת מימדי תחת השצ"פ, בדופן המזרחית של תא שטח 1056.

21. לטענה כי אין פתרון לפריקה וטעינה בתא 1056, ומבוקש לאשר גישה מרחוב הנביאים ופתרון לפינוי אשפה – **מומלץ לדחות את הטענה**. לא ניתן לאפשר גישה לרכב מכיוון רחוב הנביאים ממספר סיבות:
  - א. הרצון לייצר חזית פעילה לכיוון הרחובות הראשיים.
  - ב. בסביבת המטרו המדרכות צפויות להיות בשימוש אינטנסיבי של הולכי רגל ובתדירות גבוהה, ולא ניתן לאפשר מעבר של משאיות על המדרכה בקרבה לתחנה.
  - ג. המרחק של תאי השטח מהצומת מהווה סכנה בטיחותית, ולא ניתן לאפשר גישה למשאית תפעולית במרחק נמוך כל כך.
- כפי שהוצג למתנגדת בעבר, פתרון הפריקה והטעינה של המגרש הוא בתת הקרקע, והגישה היא דרך רמפה ממגרש 1055.
22. לטענה כי מבוקש לאפשר ניווט שטחים ויחידות דיור בין תאי שטח באותו מתחם לשם גמישות תכנונית – **מומלץ לקבל את הטענה**, כל עוד לא מעבירים שטחים בין שימושים אלא מגורים למגורים בלבד.
23. לטענה כי בתכנית מוקצה בתא 402 שטח ל"מבנים ומוסדות ציבור" המתיר הקמת מרכז לאיסוף פסולת, אך לא מוגדר מהו המרכז ולא נבחנה השפעתו על הסביבה – **מומלץ לקבל את הטענה** ולהסיר את השימוש מיעוד זה.
24. לטענה כי מבוקש למחוק את הוראת הפקיעה המוצעת בסעיף 7.2 לתקנון התכנית או להאריך את התקופה להוצאת היתר בניה ל-10 שנים לפחות, ולקבוע כי הוועדה המקומית תהיה רשאית להאריך מועד זה ב-10 שנים נוספות – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. המילה בלבד תימחק מהסיפא של סעיף זה.

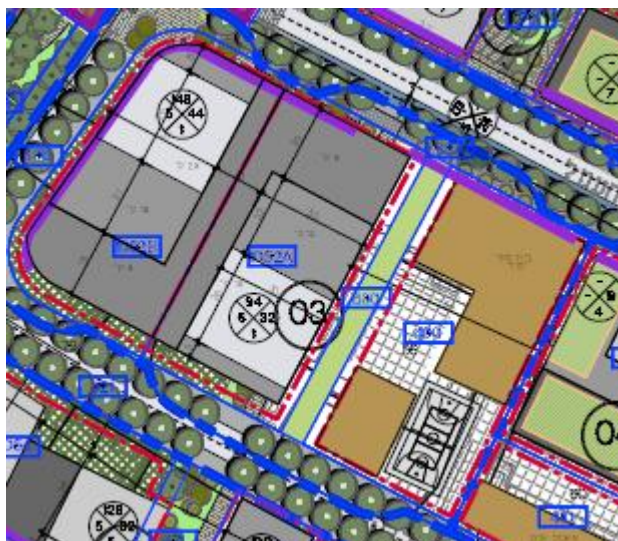
#### **התנגדות מס' 5 - רבץ השקעות ולבט שחר נכסים, מתחם 3 (מגרש 1052)**

1. לטענה כי ההחלטה ניתנה בחוסר סמכות כיוון שאינה תכנית התחדשות עירונית – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. המתחם הוכרז כמתחם להתחדשות עירונית ע"י הרשות להתחדשות עירונית, ולפיכך נדון בוועדה הרלוונטית. ככל שהוועדה המחוזית תבחר לאמץ את הליכי ההפקדה של תכנית זו, הוועדה המקומית אינה מתנגדת.
2. לטענה כי לקיחת בעלי מקרקעין ייחודיים במגרשים עצמאיים וריכוזם במגרשים גדולים בבעלות משותפת, מנוגדת להוראות חוק התכנון והבנייה ולתקנות התכנון והבניה, והינה בלתי סבירה – **מומלץ לדחות את הטענה**. באזור העסקים, מרבית המגרשים בעלי שטח שאינו עולה על דונם. גודל זה אינו מאפשר התחדשות עירונית מיטיבית, לחלול, חניונים ושטחי ציבור. כמו כן, הוא מצמצם את זכויות הבניה בהתאם לתכנית המדיניות לאזור העסקים ב-600, שמאפשרת זכויות בניה מוגדלות עבור מגרשים מעל 4 דונם. כמו תמהיל השימושים וזכויות הבניה, גם גדלי המגרשים הותאמו לתכנית המדיניות.
3. לטענה כי ההוראה הקובעת כי טבלאות האיחוד והחלוקה ייכנסו לתוקף במועד הגשת בקשה להיתר באחד מתאי השטח היא בניגוד לחוק התכנון והבניה – **מומלץ לקבל את הטענה**. טבלאות האיחוד והחלוקה הן מסמך סטטוטורי מחייב כשאר מסמכי התכנית, ומשכך הן ייכנסו לתוקף בעת אישור התכנית.



## מס' דף: 13

4. לטענה כי לא הוקדשה מחשבה ל"יום שאחרי" ולא ברור אם ומתי התוכנית תוכל להתממש: מבנים ועסקים מניבים ייאלצו להתפנות ומקומות תעסוקה רבים ייסגרו; לפי סעיף 127 לחוק איחוד מגרשים על פי תכנית לא ישפיע על זכויותיו של מי שהייתה לו לפני האיחוד זכות על פי שכירות באחד המגרשים המאוחדים, אבל במצב החדש אין לבעלי הנכסים את ה"סחורה" לספק לאותם שוכרים וזכויותיהם נפגעות; במצב הקודם כל מפעל ישב בחלקה נפרדת, או בתת חלקה, והיה מושא לבעלות נפרדת וברורה. אך במצב החדש הזכויות במגרש בו נמצא הנכס המניב, הינן משותפות לבעלים נוספים. האם בעלי הנכסים ה"ישנים" יידרשו לחלוק את דמי השכירות עם בעלי הזכויות ה"חדשים" במגרשי ההקצאה?; הליך האו"ח יביא מחלוקות הקנייניות העצומות שיתגלעו בין השותפים, מה שיביא את בעלי הזכויות לריבים אין קץ על הליכי פירוק השיתוף הנדרשים, והתכנית לא תוכל להתממש – **מומלץ לדחות את הטענה**. בתקופת הביניים שעד למימוש התכנית, תינתן אפשרות לעסקים/מבנים הפועלים על המגרשים הישנים בהיתר לפעול באופן רציף. לנושא חלוקת הכספים בין הבעלים השונים – זוהי סוגייה קניינית שאינה קשורה למוסדות התכנון.
5. לטענה כי ניתן לתכנן חלופות תכנוניות המחלקות את המתחם לשני מגרשים כך שלחלקה 113 יוקצה מגרש נפרד או לכל הפחות עם חלקה 49, ואילו יתר החלקות ירוכזו במגרש נפרד נוסף – **מומלץ לקבל את הטענה**. על מנת להגדיל את התכנות המימוש במתחם אנחנו ממליצים לשמור על מתחם האו"ח אך לפצל את המצב המוצע לשני מגרשי מימוש נפרדים (חלקות 51-49, 56, 57 וחלקות 54 ו-113), כך שבעלי הקרקע יוכלו לממש את התכנית בנפרד וללא תלות האחד בשני באופן הבא:



- עם זאת, על מנת לייעל את תכנון החניונים וצמצום רמפות הכניסה לרכב במרחב הציבורי, מומלץ לייצר חניון אחד לשני המגרשים ע"י הוספת ההוראה הבאה:
- בכל מתחם איחוד וחלוקה תהיה רמפה אחת בלבד לכניסה ויציאה מהחניון. החניון התת קרקעי יהיה משותף עבור כלל תאי השטח בעלי זכויות הבניה התת קרקעיות בתחום מתחם האיחוד והחלוקה.**
6. לטענה כי שיעור ההקצאות לשטחי ציבור עומד על 61%, גבוה באופן ניכר מהמוצע בשאר המתחמים (40-35), לא מוצדק ופוגע בניצול יעיל של הקרקע – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. מסמך המדיניות קובע כי הקצאה ציבורית יכולה להגיע עד 40%, ללא חישוב של דרכים. ההקצאות מבוצעות בהתאם לשיקולים תכנוניים המסתכלים על כלל המרחב והתכנית, ולא על המתחם הבודד. מבלי לגרוע מן האמור, ולאור העובדה שבתי ספר במרחב תמ"א 70 יכולים להיבנות על מגרשים בגודל קטן מהרגיל, מומלץ להפחית את הקצאת הקרקע ל 3.9 - ד' לשטחי ציבור (35.5%) ו-0.55 ד' לדרכים (4.5%) כך שהשטח הסחיר יעמוד על 6.53 ד' וסך ההקצאות יעמוד על 40%.
7. לטענה כי שיעור זכויות הבניה חושב באופן חלקי בלבד מבלי לשקף את הוראות התכניות התקפות בפועל – **מומלץ לקבל את הטענה**. שווי הקרקע יעודכן.
8. לטענה כי יש לקבוע מקדם גודל וצורה פונקציונלית בשיעור של 5% בשל יתרונות מובנים של חלקה 113 – **מומלץ לדחות את הטענה**. שמאי התכנית לא מצא לנכון לתת מקדם צורה לחלקה.
9. לטענה כי אין התייחסות לתרומת המחוברים – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.1.
10. לטענה כי מוצע להסב 30% מהיקף שטחי התעסוקה לשטחי מגורים: עודף שטחי תעסוקה, צמצום היקף הבינוי, צמצום מקומות החניה – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.2. מבלי לגרוע מן האמור, מאחר ומוצע להמיר 20 אלף מ"ר מתעסוקה למגורים אך לא לצמצם את הזכויות, לא ברור איך הבינוי יצומצם רק בשל שינוי היעוד. כמו כן, תקן החניה למגורים גבוה בהרבה מתן החניה לתעסוקה, ולכן כמות מקומות החניה הנדרשת רק תגדל.

### התנגדות מס' 6 – קבוצת מזרחי, מתחם 3 (מגרש 1052)

לטענה כי התוכנית המבוקשת, אינה מתחשבת בהיקף השטחים שהולכים להיבנות לרבות מאות אלפי מ"ר שיומרו לשטחי ציבור ומקציבה שטחים מזעריים למגורים. מבוקש הקצות שטחי מגורים במתחם התוכנית ל-80 אחוז למגורים, אחרת התכנית לא תהיה כלכלית – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.2. **במענה הכללי**.

### התנגדות מס' 7 – מרדכי שבו, מתחם 3 (מגרש 1052)

1. לטענה כי מתנגדים לקביעת שווי נכסי שלילי למגרשי המתנגדים בטבלת ההקצאה, הדבר אינו משקף את ההשקעות שבוצעו במגרשים ויוצר עיוות כלכלי שיש לתקנו – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.1 למענה הכללי.
2. לטענה כי מתנגדים לקביעה כי הקרקע במגרש מזוהמת ולחייב בעלויות פיתוח בגין "זיהום קרקע" – לא בוצעו דגימות קרקע במגרש ולכן אין בסיס לקביעה שהקרקע מזוהמת – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף ג.1 למענה הכללי.
3. לטענה כי מתנגדים לקביעת חובת בנייה במבנה מרקמי אחיד לכל שלושת הבניינים במתחם 3, ובקשה להתיר גמישות תכנונית כך שלא יידרש מסד מרקמי אחיד לכל הבניינים אלא ניתן יהיה לתכנן כל בניין בנפרד בהתאם לצרכים – **מומלץ לקבל את הטענה**. ראה סעיף 5 בהתנגדות רבץ השקעות.

### התנגדות מס' 8 – פואד זינר וסיימון סאסין, מתחם 3 (מגרש 1052)

1. לטענה כי מתנגדים לקביעת שווי נכסי שלילי למגרשי המתנגדים בטבלת ההקצאה, הדבר אינו משקף את ההשקעות שבוצעו במגרשים ויוצר עיוות כלכלי שיש לתקנו – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.1 למענה הכללי.
2. לטענה כי מתנגדים לקביעה כי הקרקע במגרש מזוהמת ולחייב בעלויות פיתוח בגין "זיהום קרקע" – לא בוצעו דגימות קרקע במגרש ולכן אין בסיס לקביעה שהקרקע מזוהמת – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף ג.1 למענה הכללי.
3. לטענה כי מתנגדים לקביעת חובת בנייה במבנה מרקמי אחיד לכל שלושת הבניינים במתחם 3, ובקשה להתיר גמישות תכנונית כך שלא יידרש מסד מרקמי אחיד לכל הבניינים אלא ניתן יהיה לתכנן כל בניין בנפרד בהתאם לצרכים – **מומלץ לקבל את הטענה**. ראה סעיף 5 בהתנגדות רבץ השקעות.

### התנגדות מס' 9 – מסגריית כדורי אפריים, מתחם 3 (מגרש 1052)

1. לטענה כי מתנגדים לקביעת שווי נכסי שלילי למגרשי המתנגדים בטבלת ההקצאה, הדבר אינו משקף את ההשקעות שבוצעו במגרשים ויוצר עיוות כלכלי שיש לתקנו – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.1 למענה הכללי.
2. לטענה כי מתנגדים לקביעה כי הקרקע במגרש מזוהמת ולחייב בעלויות פיתוח בגין "זיהום קרקע" – לא בוצעו דגימות קרקע במגרש ולכן אין בסיס לקביעה שהקרקע מזוהמת – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף ג.1 למענה הכללי.
3. לטענה כי מתנגדים לקביעת חובת בנייה במבנה מרקמי אחיד לכל שלושת הבניינים במתחם 3, ובקשה להתיר גמישות תכנונית כך שלא יידרש מסד מרקמי אחיד לכל הבניינים אלא ניתן יהיה לתכנן כל בניין בנפרד בהתאם לצרכים – **מומלץ לקבל את הטענה**. ראה סעיף 5 בהתנגדות רבץ השקעות.

### התנגדות מס' 10 – חברת אקמר, מתחם 3 (מגרש 1052)

1. לטענה כי החו"ד של היועץ הסביבתי והאומדן שניתן על ידו להפחתת עלויות הטיהור, איננו רלוונטי כלל ועיקר למקרקעין שבעלות המתנגדים, וכי אין להפחית כלל את שוויים בשל זיהום; יש לחייב את המזהם בעלויות הטיהור ולא את הנפגעים – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף ג.1. להתנגדות.
2. לטענה כי על המקרקעין בבעלות המתנגדים בנוי מבנה תעשייה המחזיק בכל הרישיונות הנדרשים ומושכר בכמה עשרות אלפי שקלים בחודש, וכי הקביעה לפיה לא נמצאה תרומה של המחזיקים לשווי בכל החלקות בהן בנוי מבנה בן קומה אחת בלבד, איננה נותנת ביטוי ספציפי למקרקעין בבעלות המתנגדים – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.1 למענה הכללי.
3. לטענה כי בעוד שבפירוט העקרונות לקביעת השווי, השמאי הפחית עד 15% משווי המתחמים במצב שיוצא בשל המושעא הנוצרת כתוצאה מהאז"ח הנובע מהתכנית, לא ניתן ביטוי לחוסר המושעא במצב הנכנס – **מומלץ לדחות את הטענה**. הביטוי לחוסר המושעא בא בכך שלא בוצעה מלכתחילה הפחתה לערך הקרקע במצב הנכנס.

### התנגדות מס' 11 – חברת ח.מ.ש.ק, מתחם 5 (מגרש 1053)

1. לטענה כי בסכימת שטחי הבנייה הכוללים נרשמו 19,493 מ"ר במקום 20,743 מ"ר (טעות של כ-1,250 מ"ר) – **מומלץ לקבל את הטענה**. הוראות התכנית יתוקנו בהתאם.
2. לטענה כי יש לעדכן את שווי חלקה 67 ותחנת התדלוק, ולעדכן את טבלת האיוון וההקצאה בהתאם – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיפים ג.1 ו-ב. למענה הכללי.
3. לטענה כי מוקצים 955 מ"ר למסחר, אך בפועל ניתן לממש רק 835 מ"ר, וכי מבוקש לעדכן את קווי הבניין או לעדכן את זכויות הבניה למגורים בהתאם להפסד היחסי – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. המתנגדת צודקת כי ניתן לממש רק 835 מ"ר – מדובר בטעות סופר; לבקשת המתנגדת לא לחלוק מגרש חניה עם חברת דמרי במגרש 1054 הסמוך, צומצם שטח המגרש וזכויות הבניה לא עודכנו בתקנון התכנית. תקנון התכנית יעודכן לפי 835 מ"ר עבור מסחר.
4. לטענות כי ישנה טעות בחישוב שטחי מגורים סחירים ושווי למ"ר (חוסר התאמות לעירוב שימושים ולחניה) וכי יש לפצות את בעלי הזכויות במגרש הקצאה 1053 בתוספת של 176 מ"ר סחיר למגורים, וכי ישנה טעות בחישוב שווי זכויות בניה סחירות בחו"ד הכלכלית ולפיכך יש להוסיף זכויות בניה למגורים בסך כולל של 12,012,000 ₪ – **מומלץ לדחות את הטענה**. לפי חוות דעת שמאי התכנית, תחשיב זכויות הבניה למגורים לא מקובל (הנחת ממ"ק, הקטנת השטחים הסחירים והגדלת שטחי השירות). התוכנית מאופיינת בעירוב שימושים ותקן חניה מופחת, ולא נכללו מקדמים בגין מאפיינים אלה. לא ניתן להפעיל המקדמים על מגרשי המתנגד ללא הפעלתם על המגרשים האחרים בתוכנית, מה שלא יביא לשינוי מהותי בהקצאה.

5. לטענה כי יש לאפשר בניה של עד 6 יח"ד בקומה, על מנת ליצור גמישות בתכנון – **מומלץ לקבל את הטענה**, ראה סעיף 2.ב במענה הכללי.
6. לטענה כי במתחם ישנו עודף היצע דירות ותעסוקה – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 2.א במענה הכללי.
7. לטענה כי יש לבטל הפחתה בשווי במצב הנכנס, בשל נושא זיהום הקרקע – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**, ראה סעיף 1.א במענה הכללי.
8. לטענה כי אין התאמה בין מספר הקומות לזכויות הבניה והוראות הבינוי, סעיף 6.1 אומר שיש צורך בקומה טכנית – **מומלץ לדחות את הטענה**. תקנון התכנית אינו קובע כי יש צורך בקומה טכנית שלמה, אלא קובע כי המתקנים הטכניים ימוקמו על מרפסת קומת המסד (במקביל לקומה 10).

#### התנגדות מס' 12 – חב' דמרי, מתחם 5 (מגרש 1054)

1. לטענה כי ביחס להפקעות מחלקות המתנגדת, שיעור ההפקעה הינו יותר מכפול מהנדרש ע"פ מסמך המדיניות, וכי יש להקטין את היקף ההפקעה ל-25%, ואו לתת רח"ק תוספתי של תוספת מגורים באופן שיפצה את המתנגדת על שיעור ההפקעה העודף – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראשית, חישוב הזכויות למתחם נעשה על בסיס החלקות לפני ההפקעה ועל כן אין באחוז ההפקעה להשפיע על סך הזכויות במתחם; שנית, היקף ההפקעות תואם את מסמך המדיניות לרובע ואת מדיניות ההקצאות העירונית:
  - שטח המתחם - 7.35 ד'
  - שטח הפקעה לדרך - 0.973 ד' (13.2%)
  - שטח הפקעה לשטחי ציבור - 1.6 ד' (21.7%)
  - סהכ הפקעה 2.573 ד' (35%).
 בהתאם למסמך המדיניות העירוני לרובע העסקים שאושר במחוז, היקף ההפקעה לשטחי ציבור לא יפחת מ-25% והתכנון אכן עומד בדרישה זו: "במגרשים מעל 4 דונם חלה חובה להפריש קרקע לטובת שב"צ ואו שצ"פ, בהיקף של לכל הפחות 25% משטח המגרש."
2. לטענה כי המתנגדת נכנסת עם חלקות בגודל 4.2 דונם, שטח מספיק גדול כדי לקבל אותו חזרה בנפרד ובשלמות ללא שותפים, אך הוקצו זכויות עם בעלי זכויות בחלקה 66 ויחד עם העירייה (מטלה ציבורית) ולפיכך, יש להביא בחשבון הפחתה למושעא גדולה יותר מ-0.9 – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראשית, העירייה לא נכנסת כבעלים במצב הנכנס ולכן היא לא חלק מהמושעא. היא תרשם כבעלים של החלק הציבורי רק בעת הרישום הסופי אחר שהושלמה הבנייה. שנית, היות ותא שטח 1054 מקבל העצמת זכויות בהתאם לבקשתה של המחוזית, הרי שנדרשים תשלומי איזון ביחס לתא שטח 1053; מכאן שיותר נכון להכניס את הבעלים של חלקה 66 במושעא עם הבעלים של תא שטח 1054, דבר המקל על נושא תשלומי האיזון. בסופו של דבר במתחם יש 3 בעלים כך ששניים מהבעלים יצטרכו להיות במושעא בכל מקרה.
3. לטענה כי אין הלימה בין שטח החלקות הנכנס לשטח מגרש ההקצאה, וכי חלקות 67-68 גדלו לאחר ההקצאה בעוד שחלקות המתנגדת קטנו – **מומלץ לדחות את הטענה**. המתחם הינו מתחם איחוד וחלוקה, וההפקעות נערכו ביחס למתחם. מיקום שטחי הציבור נקבע לפי שיקולי תכנון מיטבי, ולא לפי שיקולים קנייניים.
4. לטענה כי אין היתכנות סבירה למימוש מלא של הזכויות המוקנות, התכסית קטנה מידי למיצוי זכויות יעיל במגדל תעסוקה – **מומלץ לקבל את הטענה**. מתחם 5 נמצא על חזית רחוב הקוממיות הכולל תחנת מטרו ועירוב שימושים מאסיבי, הבינוי המוצע במתחם הינו בינוי מגדיר רחוב הכולל חזית פעילה ורציפה. על מנת לייצר הפרדה ברורה בין המרחב הפרטי והציבורי, לעודד שימוש ופעילות במרחב הציבורי ולהביא לניצול יעיל של מפלס הקרקע אנחנו ממליצים להגדיל את קווי הבניין ותכסית הבינוי בתאי שטח 1053 ו 1054 - ל 90% תכסית בנויה.
5. לטענה כי לאור הדרישה לשטח תכסית של 85%, לא ניתן לנצל את מלוא הזכויות ולכן מבוקש להרחיב את המגרש ב-733 מ"ר + העתקת עץ מס' 601 + הגדרת חלקה תלת מימדית ליישום השצ"פ, או לחלופין הגדרת זכות מעבר מגוננת בתחום המגרשים – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה הסעיף הקודם לנושא התכסית וסעיף 3.א במענה הכללי; מבלי לגרוע מן האמור, מומלץ להגדיל תכסית תת קרקעית ל-100%. יובהר כי לא יועתק העץ ולא ייערך רישום תלת מימדי תחת השצ"פ.
6. לטענות כי:
  - מגרש 1054 נושא בנטל משמעותי של הקצאת שטחים (3380 שטח מבונה), בעוד שבחלק מהמגרשים הסמוכים אין כלל מטלות ציבוריות או שהן מצומצמות מאוד בהיקפן, מצב זה יוצר חוסר שוויון מהותי בנטל ההפרשות;
  - הוראות התכנית אינן מבטיחות שהשטחים שיוקצו למבני ציבור ישמשו בפועל את הציבור, ולכן יש להוציא את המטלה הציבורית ממגרש 1054 ולהעבירה למגרש 401 שהינו ממילא לצרכי ציבור;
  - יש לתת פיצוי רב יותר למגרש 1054 ולהגדיל את זכויות הבניה ביחס ליתר המגרשים בעדיפות למגורים
  - לחלופין, יש לתקן את הטבלה באופן בו תבוטל המטלה הציבורית לאור ההפרשה הגדולה ובמקום שטחים אלו להחליף שטחים אלו בשטחי מגורים ומסחר –**מומלץ לדחות את הטענה**. בהתאם להקצאה הנוספת של שטחי ציבור מבונים במתחם 5, המתנגדת קיבלה תוספת של זכויות מעבר למה שמוצע במתחמים האחרים. מתחמים 3, 4 ו-5 נמצאים באזור המוגדר כרח"ק 9 בהתאם למדיניות רובע העסקים; בפועל הרח"ק שמוצע במתחם 5 הינו 9.6, כלומר תוספת של 0.6 זכויות עבור שטחי הציבור המבונים שמוקמו במתחם.
7. לטענה כי אין אפשרות לתכנון יעיל של החניון והמתנגדת נדרשת להקמת 6 קומות מרתפי חניה, לרבות עלויות עודפות למי תהום. מבוקש לאפשר גמישות להגדלת תכסית קומות מרתפים או אפשרות של הקמת מרתפי חניה עבור מגרש 1054 באופן של רישום תלת מימדי תחת מגרש השצ"פ מס' 671 הסמוך – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיפים 3.א ו-3.ב במענה הכללי.

8. לטענה כי מבוקש להורות על תיקון התכנית כך ששטחי המגורים יהיו לפחות 50% מתחום הזכויות במגרש – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 2.א במענה הכללי.
9. לטענה כי מבוקש לבטל את הדרישה בתמחיל הדירות לדירות "מיקרו" שלפי הגדרתן מדובר בדירות קטנות מאוד שאינן מאפשרות מיקום יעיל של ממ"דים ומביאות לתכנון שאינו יעיל – **מומלץ לדחות את הטענה**. דירות אלה הן בהתאם לתכניות המתאר הארציות החלות במקום – תמא/ 35/ 4 ותמא/ 70, ולהנחיות מנהל תכנון לנושא דיור מכליל.
10. לטענה כי מבוקש להגדיל את שטח הדירה הממוצע העומד על כ-90 מ"ר פלדלת/לדירה. שטח זה הינו שטח ממוצע קטן מאוד לדירה ומקשה על תכנון דירות של 4-5 חדרים המבוקשות באזור זה ומגדילות את מגוון האוכלוסיה שתוכל להתגורר בתחומי התכנית. **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. לאור בקשת המחוז לרכז את עוצמות הבניה בחלק המערבי של מתחם 5 (מגרש 1054), הועברו יח"ד ממגרש 1053 אך בשל טעות סופר, ללא מעבר של זכויות בניה. נושא זה ייבחן לעת הדיון בוועדה המחוזית.
11. לטענה כי מבוקש לעדכן ולהביא בחשבון הגדלת שטחי שירות ב-3-6 מ"ר נוספים (תיקון מס' 163 לחוק התו"ב) – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 6 במענה הכללי.
12. לטענה כי מבוקש לייצר שטחי מרפסות לזכויות התעסוקה – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ניתן לייצר מזכויות הבניה שניתנו למתחם גם מרפסות.
13. לטענה כי מבוקש להגדיל את גודל המרפסות למגורים ל-20 מ"ר ליח"ד – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. שטח המרפסות יהיה לפי ממוצע של 16 מ"ר למרפסת בבניין, אך לא יותר מ-20 מ"ר ולא פחות מ-8 מ"ר, וללא חריגה מקווי הבניין.
14. לטענה כי לפי תקן 15 יש להביא בחשבון תרומת מחוברים (סעיף 8.1 לתקן) שנשמטו מתחשיב מסמך העקרונות בסך של כ-7,150,000 ₪ – **מומלץ לדחות את הטענה**. גם לשיטתו של שמאי המתנגד, לשווי בניין אין תרומה למחברים. הפחתה של רכיב היזמות משווי הבניי שהיא מציג (26 מיליון ₪) בהפחתה של שווי הקרקע (עליו אין חולק) אינו מתיר שווי למחברים.
15. לנושא יחס הזיהום שנקבע לתחנת הדלק יוצר שווי קרקע גבוה מדי שאינו משקף את הפחתת השווי הנדרשת בגין הזיהום והעלויות הכרוכות בטיהור הקרקע, ויש לתקן את החישוב כך שיהיה נמוך יותר – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף 1.א במענה הכללי.
16. לטענה כי טעויות בשטחי החנות בחלקה 67 -בהיתר צוין כי שטח המסחר הינו 33 מ"ר ולא 76 מ"ר כפי שצוין במסמך העקרונות – **מומלץ לדחות את הטענה**. לא ברור המקור של ה-33 מ"ר שצוין על ידי השמאי. כמו כן, שווי תחנת דלק מחושב בהתאם לקווים המנחים. ככל והמתנדולוגיה מקובלת ויופחת שווי המחברים כפי שצוין, הנ"ל יביא לגידול בשווי ההקרקע.
17. לטענה כי מגרש 401 שיועד לדב"י לא יממש את ייעודו הציבורי בפועל, ולכן יש להעביר את המטלה הציבורית ממגרש 1054 למגרש 401, שבו ניתן ליישמה באופן יעיל ושוויוני, ולהעלות את מגרש 401 "מעל הקו" ולתת תמורה של מגרש עם מגבלות דב"י לבעלי הזכויות – **מומלץ לדחות את הטענה**. מדיניות העירייה היא לייצר עד כמה שניתן דב"י, ולכן המטרה הקבועה בתכנית הינה מטרה ציבורית ראויה, והזכויות הן לפי בי/777. התכליות הקבועות לגבי מגרש זה הן למטרות ציבוריות רחבות (בהתאם להוראות בי/777), ההחלטה על שימוש בפועל תיקבע ע"י העירייה בהתאם לצרכים ציבוריים.
18. מספר יחידות הדיור ברוזטת מגרש 1054 על מגדל המגורים (128 יח"ד) אינו תואם למספר יחידות הדיור בטבלה 5 בהוראות התכנית (134 יח"ד), כמו כן, מספר הקומות למגדל המשרדים – 45 קומות אינו תואם למספר הקומות בטבלה 5 בהוראות התכנית (40 קומות) – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף 10 במענה זה.
19. לטענה כי בחתך בנספח הבינוי מופיע מס' קומות גדול יותר (42 מעל קומת הקרקע + טכנית) ביחס למס' הקומות המופיעה בטבלה 5 בהוראות התכנית (40 קומות) – **מומלץ לקבל את הטענה**. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם.
20. לטענה כי קיימת סתירה בין נספח התנועה במס' יח"ד למגרש 1054 (172 יח"ד) לבין מס' יח"ד בטבלה 5 בהוראות התכנית (134 יח"ד) – **מומלץ לקבל את הטענה**. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם.
21. לטענה כי שטח תכסית מגרש בהתאם לטבלה סעיף 5 לתכנית רשום 80% ואילו בהתאם להערה (2) מתחת לטבלה רשום 85%. מבוקש להבהיר כי שטח התכסית הינו 85% – **מומלץ לקבל את הטענה**. במגרשים הגובלים ברחוב קוממיות, התכסית העל קרקעית תהיה 90% ואילו התכסית התת קרקעית תהיה 100%, בעוד ששטחי החלחול ינתנו בשטחים הציבוריים במתחם.

### התנגדות מס' 13 – חברת טורבו טכסטיל, מתחם 5 (מגרש 1054)

1. לטענות כי אין היתכנות כלכלית למימוש הבניה במגרש (או בכלל) בתמחיל זה, אין ביקוש לשטחי תעסוקה ואין מספיק היצע של יח"ד, יש לקבוע תמחיל שונה ולהגדיל את שימושי המגורים לעומת שימושי התעסוקה, בשיעור ניכר, עד ליחס של בין 40%-50% למגורים לכל הפחות – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 2.א במענה הכללי.
2. לטענה כי יש להגדיל את הצפיפות ב-20% לפחות – **מומלץ לדחות את הטענה**. לא ברורה הדרישה להגדלת הצפיפות לשם הגעה לגודל דירה מצומצם יותר, נראה כי המתנגדת מבקשת למעשה תוספת יח"ד. ראה סעיף 2.א במענה הכללי. מבלי לגרוע מן האמור, בדיקה של הצוות המקצועי הראתה שגם בניכוי יח"ד מיקרו ויח"ד, תמחיל וממוצע גודל יח"ד יוצא מאוזן, עם ממוצע של כ-105 מ"ר ליח"ד. ממוצע של 95 מ"ר ליח"ד הינו ממוצע הכולל את יחידות הדיור הקטנות.
3. לטענה כי אומדן המחברים בחלקת המתנגדת בשווי "מצב נכנס" שגוי – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.1 במענה הכללי.



4. הקצאת זכויות "במצב יוצא" במתחם 5 חורגת מעקרונות תקן 15 לנושא הקטנת שותפות במקרקעין – **מומלץ לדחות את הטענה**. כפי שצוין במענה להתנגדות חברת דמרי, היות ותא שטח 1054 מקבל העצמת זכויות בהתאם לבקשתה של המחוזית, הרי שנדרשים תשלומי איזון ביחס לתא שטח 1053; מכאן שיותר נכון להכניס את הבעלים של חלקה 66 בכמושעא עם הבעלים של תא שטח 1054, דבר המקל על נושא תשלומי האיזון. בסופו של דבר במתחם יש 3 בעלים כך ששניים מהבעלים יצטרכו להיות בכמושעא בכל מקרה.
5. לטענה כי יש לאפשר את המשך השימוש במבנה הקיים בחלקת המתנגדת עד להוצאת היתר במגרש ההקצאה (1054) – **מומלץ לקבל את הטענה**. ראה סעיף 7 במענה הכללי.

#### **התנגדות מספר 14 – עמל דלק, מתחם 7 (מגרש 1060)**

1. לטענה כי הטלת מגבלות והפסקת השימושים הקיימים בעקבות המימוש המאוחר של עירוב השימושים יגרום לנזק לבעלי הזכויות, וכי מבוקש לעגן בתכנית הוראות מעבר שיבטיחו המשך השימוש וניצול הזכויות עפ"י התוכניות התקפות, עד למועד בו תמומש התכנית המוצעת בכלל ובמגרש 1060 בפרט – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף 7 במענה הכללי.
2. לטענה כי יש להוסיף בתכנית הוראה מפורשת לפיה ניתן לעשות שימוש במגרשים הקיימים ע"פ התכניות התקפות עד למתן היתר בנייה בתא השטח הרלוונטי לפי התכנית המוצעת – **מומלץ לקבל את הטענה**, ראה הסעיף לעיל.
3. לטענה כי קביעה שכל המבנים במתחם יהרסו בהינף אחד אינה סבירה ומהווה פגיעה קשה בזכויות הבעלים – **מומלץ לקבל את הטענה**. ככל שיש אפשרות להוציא היתר עבור מגרש אחד בלבד, אין צורך להרוס את כלל המבנים במתחם אלא במגרש נשוא ההיתר בלבד. מומלץ להחליף בסעיף 6.14 את המילים "בכל מתחם" במילים "בכל תא שטח".
4. לטענה כי התכנית מאפשרת הפקעה בשטחים לצרכי ציבור גם טרם מתן היתר בנייה, וכי מבוקש לקבוע כי הטבלאות לאו"ח תיכנסנה לתוקף רק עם קבלת היתר בנייה בתא השטח הרלבנטי או לחילופין, לקבוע הוראה כאמור ביחס לתא שטח 1060 – **מומלץ לדחות את הטענה**. מדובר בהפקעה שהינה הוראה רגילה בכל התכניות והיא תתבצע בהתאם לצורך הציבורי של פיתוח המרחב. טבלת ההקצאות הינה מסמך סטטוטורי מחייב ככל שאר מסמכי התכנית.
5. לטענה כי אין הוראה לגבי מועד הרישום של שטחי הציבור המבונים, וכי מבוקש להוסיף הוראה בדבר מועד הרישום לפיה הרישום ייעשה לאחר רישום הבית המשותף – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. מומלץ להוסיף הוראה בדבר מועד רישום שטחי הציבור המבונים, אך יהיה זה בעת רישום הבית המשותף ולא לאחריו.
6. לטענה כי סעיף 3(6)5 קובע שבתאי שטח הכוללים שטחי ציבור מבונים ביעוד מגורים, קומת הקרקע תשמש לציבור, וכי בפועל אין ייעוד מגורים בלבד בתכנית ולכן מבוקש למחוק סעיף זה – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. מדובר בטעות סופר – אמור היה להיות כתוב "מגורים, מסחר ותעסוקה", מסמכי התכנית ישונו בהתאם.
7. לטענה כי סעיף 1.2(1)4(ג) מאפשר הצמדת חצרות לשטחי חינוך בהתאם לתקן משרד החינוך, אך התכנית אינה קובעת היכן ובאיזה היקף ימוקמו שטחי החינוך וכי ההוראה מעניקה לוועדה המקומית סמכות גורפת להפקיע שטחים בשלב היתר הבנייה, סמכות שאינה מותרת לפי חוק – **מומלץ לדחות את הטענה**. נוסח זה הינו הוראה סטנדרטית בשילוב שטחי ציבור במבנים סחירים. החצרות המיועדות נועדו להיות מרפסות בקומה ראשונה והשנייה, ובצמוד לשימוש הציבורי. אין אפשרות להפקיע שטחים ללא שימוש, אלא רק במידה ומדובר בשטחי ציבור של משרד החינוך כגון גנים ומעונות יום הדורשים חצרות.
8. לטענה כי הפחתת שווי מחוברים שגויה, בעקבות הסדר חניה לכאורה עם המגרש הסמוך, שלא מומש מעולם – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.1 במענה הכללי.
9. לטענה כי הפחתת שווי מחוברים בגין זיהום בתחנה הינה טעות כיוון שאין זיהום בתחנה – **מומלץ לקבל את הטענה**. ראה סעיף 1.1.
10. לטענה כי בוצע שימוש במרווח שיווק לא עדכני לצורך הערכת שווי תחנת התדלוק במגרש במצב נכנס – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.1.

#### **התנגדות מס' 15 – שלום ברדה ואחרים, מתחם 7 (מגרש 1060)**

1. לטענה כי מאחר ומרבית התכניות הנקודתיות באזור התעסוקה בבת ים לא מומשו, מוצע להגדיל את היקף השימוש למגורים לכדי 50% מתמהיל השימושים באזור התעסוקה, ולהגדיל את זכויות הבניה לכדי רח"ק 11 בכל תאי השטח במתחם 7 – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 2.1 במענה הכללי.
2. לטענה כי החלוקה למתחמי משנה באזור התעסוקה אינה מאוזנת ופוגעת במתחם איחוד וחלוקה 7, וכי יש להגדיל את זכויות הבניה במתחם על מנת לשמור על איזון – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.1 במענה הכללי.
3. לטענה כי אין לתת שווי עודף לתחנת הדלק בחלקה 121 במתחם 7, ולחלופין, אם ייקבע אחרת, הרי שיש להוציא את חלקה 121 מתחום האיחוד והחלוקה – **מומלץ לדחות את הטענה**. בעלי הזכויות בחלקה 121 קידמו תוכנית לתחנת דלק, שילמו היטל השבחה בגינה וכו'; כמו כן, הנ"ל נלקחו בחשבון בתחנת הדלק – היקף מכירות/שיעור היוון וכו"ב.
4. לטענה כי יש לתקן את מרכיב תרומת המחוברים שהובאה בחשבון במתחם 7 – **מומלץ לדחות את הטענה**, ראה סעיף 1.1 במענה הכללי.
5. לטענה כי יש לבטל את מרכיב ההפחתה בגין זיהום קרקע בחלקה 123 (אולמי דריה) ולתקן את טעות החישוב לגריעת זיהום הקרקע בחלקה 1 (תחנת הדלק) – **מומלץ לקבל את הטענה**, ראה סעיף 1.1 במענה הכללי.

6. לטענה כי יש לתקן את שווי תא שטח 1060 שבו ניתנה התמורה במצב חדש לחלקה 123 - תיקון עלות הקמת מבנה ציבור וקביעת מקדם הפחתה בשיעור של 0.95 בשל עירוב שימושים עם מבנה ציבור – **מומלץ לדחות את הטענה**. כלל התוכנית הינה בעירוב שימושים. לא ניתנו מקדמים לשווי במצב המוצע.
7. לטענה כי יש לקבוע את עלות טיהור קרקע במצב החדש לפי ההפחתה בשווי במצב הקודם – **מומלץ לקבל את הטענה**. ראה סעיף 1.א במענה הכללי.

#### **התנגדות מס' 16 – צרפתי שמעון, מתחם 7 (מגרש 1058)**

1. לטענה כי מגרשים 406 ו-1056 לא צריכים להיות כרוכים במתחם איחוד וחלוקה יחד עם מגרשים 1059 ו-1060, שכן אין ביניהם זיקה קניינית, תכנונית או גיאוגרפית, והם אוחדו רק כדי שניתן יהיה להפריד די שטח לבית ספר – **מומלץ לקבל את הטענה**. יוזכר כי בתחילה מתחם 7 הוגש כמתחם אחד שלם, כולל חלקות 130, 131 ו-126. משהוחלט להאריך את תוקף התכנית שחלה על החלקות דנן, ולאחר מספר פגישות תיאום עם היוזמים, **המלצת מה"ע היא להמליץ לוועדה המחוזית לגרוע מתחום התכנית את החלק הצפוני של מתחם 7**. בהחלטתה קבעה הוועדה המחוזית כי רק חלקות אלה ייגרעו מתחום התכנית, ומתחם 7 נשאר ללא קשר תכנוני ישיר בין שני חלקיו. לאור זאת, מומלץ לגרוע את חמש החלקות הצפוניות מתחום התכנית (124, 125, 129, 181, 182), ולהשאיר את החלקות הדרומיות הנחוצות לחידוש רחוב העמל ומתוך רצון לחדש את המתחם הכולל את תחנת הדלק, תוך התאמת התכנון למסמך המדיניות ותמא/70.
2. לטענה כי התכנית המופקדת פוגעת בקניינים של המתנגדים, הן בשל המגרש האי רגולרי שהוקצה להם בו ניתן לנצל רק 2.6 דונם והן בשל כשלים שנפלו בטבלאות האיחוד והחלוקה (הפגמים התכנוניים הטבועים במגרש 1058 לא הובאו בחשבון כמקדם הפחתה במצב יוצא; כפל הפחתה בשווי זכויות המתנגדים בשל טעות בחישוב עלויות זיהום הקרקע) – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו.
3. לטענה כי התכנית הופקדה מבלי שנבחן התכנון המוצע למתחם 7, לאחר הוצאת חלקות החיץ מהתכנית, וכי התכנון המוצע לחלקו הצפוני של המתחם מבוסס על התכנון הקודם של מתחם 7, אשר כלל גם את חלקות החיץ, ולא נעשו התאמות לתכנון המחדש – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו. לטענה כי בשל מגבלות המגרש שהוקצה למתנגדים התכנית אינה ישימה, לא יתאפשר מימושה בפועל וחלקו הצפוני של מתחם 7, המשווע להתחדשות עירונית, ישאר במצבו כפי שהוא כיום – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו. לטענה כי המגרש האי-רגולרי אינו מאפשר שימוש אפקטיבי כלשהו לבינוי בתת הקרקע – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו. לטענה כי על מוסד התכנון לשקול שיקולים כלכליים וכי ככל ותאושר התכנית המופקדת כפי שהופקדה, לרבות הכשלים המהותיים שנפלו בה, אשר בגינם נפגעות באופן אנוש זכויותיהם של המתנגדים, הרי שלא תצא לפועל התחדשותו של המתחם – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו.
4. לטענה כי צו השעה מחייב תוספת יחידות דיור, קל וחומר לאור עודף שטחי התעסוקה באזור – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו.
5. לטענה כי טעויות מהותיות בטבלת ההקצאה והאיוון ותיקונים נדרשים בתכנית המופקדת: (טעות חישובית במתחם 7 בחלקה 121 בגוש 7123; על פי תקן 15, עלויות המשיכות לקרקע - יש לגרוע משווי הקרקע ולא משווי המחבורים) – **מומלץ לקבל את הטענה בחלקה**. **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו.
6. לטענה כי ישנו חוסר התאמה בין גובה מותר בנספח הבינוי והוראות התכנית, וכי מבוקש להתאים את ההוראות לנספח הבינוי שכן הוא מאפשר גמישות רבה יותר בקומות המגדל ויח"ד בקומה – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו. לטענה כי גובה הבינוי המוקצה למגרש 1058 בהוראות התכנית, אינו לוקח בחשבון את הצורך בקומה טכנית בין שימוש התעסוקה והמגורים וכן קומה טכנית בגג – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו.

#### **התנגדות מס' 17 – גבאי מניבים, צמוד למתחם 2**

לטענה כי החברה נמצאת בהליך משפטי מול נת"ע לגבי אישור תכנית שינויים בהיתר הסמוך למתחם 2 בתכנית. הפתרון המסתמן הוא הפעלת סעיף הגמישות המופיע בתת"ל המצמצם את תחנת המטרו, אך אם התכנית תאושר כפי שהופקדה, ככל שיופעל סעיף הגמישות על התת"ל, הוא לא יחול על תכנית מטרו דרום שכן היא תאושר כבר. מבוקש לקבוע כי כל צמצום שטח מכוח סעיף הגמישות שיופעל על התת"ל, יוחל ויוטמע בתכנית בי/888 – **מומלץ לקבל את הטענה**.

#### **התנגדות מס' 18 – נלי סמליאנסקי, צמוד למתחם 1**

לטענה כי מתנגדת להקמת המטרו ברחוב הנביאים עקב חשש לפגיעה ביציבות הבניין – **הטענה אינה רלוונטית לתכנית זו**, כיוון שתחנת המטרו מוקמת מכוח תתל 103 ולא מכוח תכנית זו.

#### **התנגדות מס' 19 – בוריס מולוצ'יני, צמוד למתחם 1**

1. לטענה בדבר הרעה בתנאי המחיה: ירידה באיכות האוויר, הסתרת נוף לכיוון מזרח והרי ירושלים, עלייה משמעותית בכמות הרכבים, עומסי תנועה וחניה, והגברת זיהום האוויר ברחוב – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 4 במענה הכללי.
2. לטענה כי במהלך ביצוע תכנית פינוי-בינוי למשך 10-7 שנים ייגרם נזק נוסף לאיכות החיים: רעש, רעידות, אבק, והפרעה מתמשכת לכל המתגוררים מול אתר הבנייה – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 4 במענה הכללי.

**התנגדות מס' 20 – אורה מוסקטי, צמוד למתחם 1**

1. לטענה בדבר הרעה בתנאי המחיה: ירידה באיכות האוויר, הסתרת נוף לכיוון מזרח והרי ירושלים, עלייה משמעותית בכמות הרכבים, עומסי תנועה וחניה, והגברת זיהום האוויר ברחוב – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 4 במענה הכללי.
2. לטענה כי במהלך ביצוע תכנית פינוי-בינוי למשך 7-10 שנים ייגרם נזק נוסף לאיכות החיים: רעש, רעידות, אבק, והפרעה מתמשכת לכל המתגוררים מול אתר הבנייה – **מומלץ לדחות את הטענה**. ראה סעיף 4 במענה הכללי.

**התנגדות מס' 20 – הרשות הממשלתית להתחדשות עירונית**

1. לטענה כי מבוקשת הוספת ההוראה "הוצאות עריכת התכנית כולל טבלאות האיוון ומדידה, יחולו על הבעלים לפי סעיף 69 (12) לחוק התכנון והבניה, בהתאם לשווי היחסי של מגרשיהם". לתכנית – **מומלץ לקבל את הטענה**. הוראות התכנית יעודכנו בהתאם.
2. לטענה כי על מנת למנוע פגיעה בבעלי החיים המצויים בתחום התכנית מבוקש להוסיף להוראות התכנית את הסעיף "תנאי לתחילת עבודות הבניה יהיה הכנת תכנית התארגנות בהתאם לדרישות הרשות המקומית אשר תכלול בין היתר וככל הנדרש התייחסות לכריתת עצים ולפינוי מוסדר של בעלי חיים לפני תחילת עבודות הבניה" – **מומלץ לקבל את הטענה**. הוראות התכנית יעודכנו בהתאם.

**התנגדות מס' 21 – ישראל היום, צמוד למתחמים 4 ו-5**

לטענה כי התכנית כוללת מקרקעין השייכים לבית דפוס ישראל היום, וכי לא ניתן לממש את ההפקעה ללא הריסה של בית הדפוס כולו – **מומלץ לדחות את הטענה**. תא שטח 849 יועד בתכנית ב/ 609 למטרת דרך ושצ"פ, וכעת במסגרת תכנית המטרו יעוד השטח נותר ציבורי והופך כל כולו לדרך. אין שינוי יעוד של המקרקעין למטרה מסחרית או מגורים, ולכן לא ברורה כלל התנגדות ישראל היום. הפיכת הקרקע ליעוד דרך אין משמעה כי הדרך תסלל באופן מיידי, שהרי ברור כי מימוש תכנית המטרו יקח מספר שנים. יחד עם זאת, לאור הסתכלות תכנונית רחבה על כלל המתחם – הן מתחם מעריב והן המטרו, ראוי כי כלל תא השטח יהפוך לדרך והכל במטרה לשפר את מערך הדרכים לצורך הבניה המאסיבית העתידית שתבצע בשני המתחמים גם יחד.

**ה ח ל ט ה:**

בפתח הדברים יצוין כי מדובר בתכנית אסטרטגית, שתכליתה לחדש את המרחב כולו בהתאמה למטרו העתידי, הן בהקפי הבינוי, הן תמהיל השימושים, ובפרט ביחס לאיכות המרחב הציבורי. בשונה מתכנית התחדשות עירונית רגילה, לא זו בלבד שתכנית ב/ 888 מחדשת שני מתחמי מגורים, היא גם מחדשת את כלל אזור התעסוקה, ע"י יישום עקרונותיה של תכנית המדיניות לאזור התעסוקה של בת ים ב/ 600 שאושרה ב-2021. חידוש אזור התעסוקה יביא ליצירת חיים עירוניים פעילים ודינמיים לאורך כל שעות היממה; פיתוח של שירותי פנאי, מסחר קמעונאי ומסעדות, המשרתים הן את העובדים והן את התושבים המקומיים; ניצול יעיל יותר של התשתיות והשטחים הקיימים; יצירת מגוון חברתי וכלכלי באזור ועוד. התכנית מקודמת ע"י עיריית בת ים והרשות הממשלתית להתחדשות עירונית, ובתחומה פועלים מספר רב של יזמים. הצוות העירוני יחד עם צוות התכנון ערך מספר רב של מפגשים עם כלל בעלי העניין, הן לכלל התכנית והן באופן פרטני לכל מתחם. נערכו תיאומים והתאמות רבות על מנת לשפר את איכות ושימויות התכנית ביחס לנושאים שעלו במפגשים אלו. מטבע הדברים לא כלל הנושאים הוסכמו, ולהלן מובאת המלצת מה"ע ביחס להתנגדויות שהוגשו.

**מענה כללי לנושאים חוזרים:**

1. טענות לנושא שמאות:

**א. לטענה החוזרת כי בוצעה הפחתת ערך ממגרשים עקב זיהום קרקע, ללא ביצוע סקר המעיד על זיהום – הוחלט לקבל את הטענות בחלקן.**

במהלך הליך התכנון עלתה הסוגיה כי קיימת סבירות לזיהום ב-20% בשטח העסקים ו-80% אחוז לזיהום בשטח תחנות הדלק. נתונים אלה, כמפורט במסמך של יועץ הסביבה, הינם הערכות בלבד עד לביצוע קידוחי קרקע אשר נערכים לקראת התרי הבניה. לאור העובדה כי התוכנית מערבת חלקות של תחנות דלק עם חלקות אחרות ברובע העסקים (חלקות בעלות סבירות שונה מהותית בצפי שלהם לייצר עלות כלכלית כחלק ממימוש הזכויות במגרשים היוצאים) הוחלט לשלב עלויות אלה בעקרונות האיחוד והחלוקה בתיאום מול שמאי הוועדה המחוזית. יחד עם זאת, לאחר בחינה חוזרת של תכניות בעלות מאפיינים דומים, ולאור חוסר הוודאות ביחס לזיהום הקרקע, הצוות המקצועי ממליץ להתאים את ההתייחסות למקובל במקרים דומים, קרי לא לבצע את ההפחתות המשוערות בשלב זה. ייקבע כי ככל ותהיינה עלויות בשל זיהום קרקע בשלב היתר הבניה עלות הטיפול תושט על המזהם.

**ב. לטענה החוזרת לגבי שווי המגרשים של תחנות התדלוק – הוחלט לדחות את הטענות.**

הערכת שווי לתחנות דלק בצורה על פי הקווים המנחים צריכה להיערך על בסיס דוחות רווח והפסד או לכל הפחות בהתאם להיקף דלקים אשר נמכר בפועל, משלא היה בידנו נתונים אלו ערכנו על בסיס מקובלות וזאת בשים לב למיקום ואופי

התחנה. ההתנגדויות בשתי תחנות הדלק, כפי שעלו על ידי בעלי הזכויות בתחנה, מצביעות כי הבאנו בחשבון הערכת יתר להיקף הדלקים הנמכר. מהטעם הנ"ל ועל מנת שלא להוסיף שווי מעבר למה שהובא בחשבון אין אנו מוצאים לנכון לפתוח את יתר המרכיבים כל עוד לא יועברו אסמכתאות ביחס למרכיב היקף הדלקים הנמכר.

### ג. לטענה החוזרת לגבי שווי מחוברים – הוחלט לדחות את הטענות.

בדיקת תרומת המחוברים לשווי הנכס הינה מהותית במיוחד במתחמי תעשייה בהם קיימים מבנים אשר מנצלים באופן חלקי את אפשרויות הבניה בחלקות הקיימות. עובדה זאת מקבלת משנה תוקף באזור התעשייה שבנדון בבת ים שכן לאורך השנים אושרו זכויות בניה בהיקפים משמעותיים וכן הרחבת השימושים למסחר תעסוקה וכיו"ב.

נושא שווי החלופה המיטבית (קרקע ריקה למול שטח בנוי) בתחום אזור התעשייה בת ים נדון אף פעמים רבות בשומות מכריעות עפ"י סעיף 84 לחוק: בשומות אלו עלתה סוגיית השבחת תוכנית בי/400 לעת אישורה בשנת 1997, אשר שינתה את ייעוד הקרקעות באזור התעשייה משטחים לתעשייה "מסורתית" לשטחי בידור, מסחר ותעסוקה. מספר רב של שמאים מכריעים קבעו כי כבר בשנת 1997 החלופה המיטבית לקרקעות מעין אלו הינה ניצול זכויות הבניה כקרקע ריקה ופנויה ובהתאם לתוכנית בי/400 (ראה שומה מכרעת של השמאי פז יעקב-אברהם מה 8/2/2024):

## יעקב פז – שמאי מקרקעין ומשפטן

שמאי מכריע לפי חוק התכנון והבניה

### 10.2.3. הכרעה

במצב החדש התכנית מתירה עירוב שימושים למסחר ותעסוקה בחלקה הנדונה, תוך הגדלת זכויות בניה בשיעור ניכר יחסית. זאת אל מול המצב הקודם בו הותרו שימושים ביעוד תעשייה. לאור אופי סביבת הנכס, שמאי הצדדים חלוקים לגבי השפעת התכנית על החלקה, ומשכך באשר לגובה ההשבחה בה. להלן מתודולוגיית חישוב ההשבחה תוך התייחסות לנקודות השנויות במחלוקת בשומות הצדדים:

- טענת הסף של שמאית המבקשות, הינה כי לאור אופי סביבת הנכס והשימושים בה, לאור העובדה כי במועד הקובע הנכס מהווה נכס מניב, ובהתבסס על העובדה כי עד מועד עריכת השומה לא נוצלו זכויות בניה מכוח תכנית בי/400, לא קיימת כדאיות לניצול זכויות הבניה מכוחה של תכנית זו ולכן לא חלה השבחה בגין אישור התכנית, ולחילופין מועד המימוש הוא לעת היתר בניה. כאמור, התכנית הנדונה הגדילה את היקף זכויות הבניה באופן ניכר יחסית וכן הרחיבה את השימושים המותרים בחלקה הנדונה. הנני סבור כי משעה שהתכנית הנדונה הגבירה זכויות בניה וכן אפשרה מגוון רחב יותר של שימושי קרקע ביחס לתכנית הקודמת, הרי שתכנית זו השביחה את המקרקעין שבתחומה ובפרט במגרשים ריקים או כאלה שבהם בנויים מבנים ישנים. יצוין כי מספר שמאים מכריעים בחנו את השפעתה של תכנית זו על נכסים בסביבת הנכס הנדון<sup>15</sup>, והגיעו לכדי מסקנה כי השימוש המיטבי הינו ניצול זכויות הבניה המוקנות מכוחה של התכנית (במלואן או חלקן<sup>16</sup>) וכי התכנית מהווה תכנית משביחה.

מעבר לעובדות לעיל, הרי שסיכום שווי הקרקע עפ"י זכויות בתוקף וחיבור הערך הבנוי עליה, מביא במקרים רבים תוצאות לא סבירות ועיוותים ביחס לשווי הנכס הכולל.

### 2. טענות לנושאים תכנוניים:

#### א. לטענה החוזרת כי תמהיל השימושים כולל אחוז גבוה מדי של שימושי תעסוקה, ויש צורך בשינוי היחס בין המגורים לשימושי התעסוקה – הוחלט לדחות את הטענות.

תמהיל השימושים (מגורים, תעסוקה ומסחר) כפי שנקבע בתכנית, עומד בקנה אחד עם מדיניות התכנון של רובע העסקים, כפי שאושר על ידי הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה תל אביב. מסמך המדיניות בי/600 נועד לשמש ככלי מנחה (שאינו סטטוטורי) לקידום תכניות מפורטות והיתרים ברחבי הרובע, זאת במטרה ליצור רקמה עירונית מגוונת, אינטנסיבית ומעורבת שימושים. התמהיל שנקבע בתכנית הנוכחית – הכולל מגורים, מסחר ותעסוקה – מגלם באופן ישיר את החזון התכנוני הזה. התמהיל נבחן על ידי צוות התכנון המקצועי של העירייה ושל המחוז תוך ראייה כוללת, והוא מייצג את האיזון הנכון בין דרישות שוק, צרכים עירוניים ופוטנציאל המיקום (קרבה למערכות הסעת המונים, בין השאר תחנת המטרו המתוכננת). עוד יוער כי ביחס למתחמים 3-7 ברובע העסקים, מדובר בקרקעות שאינן כוללות כלל מגורים כיום, כך

שכל תוספת של מגורים, כל שכן בשיעורים שבתכנית, מייצרת יתרון כלכלי משמעותי והשבחה ביחס לתכניות התקפות (בי/400 על תיקוניה).

#### ב. לטענה כי יש לאפשר 6 יח"ד בקומה כדי לאפשר גמישות תכנונית – הוחלט לקבל את הטענות.

מומלץ למחוק מהתקנון את ההוראה בסעיף 4.1.2 (א) (9) הקובעת מגבלה של יח"ד בקומה, ולקבוע זאת בתכנית העיצוב.

#### ג. לטענות לגבי נחיצות החיבור לתחנת המטרו במסגרת הבינוי בתכנית – הוחלט לדחות את הטענה.

הוועדה רואה יתרון מרחבי ותכנוני במיקום יציאות התחנה התת קרקעית בתוך הבינוי. היא נועדה לממש את עקרונות הפיתוח מוטה-התחבורה (TOD) של רובע העסקים, אשר מטרתם להפחית את התלות ברכב פרטי. המגרש הספציפי ממנו מבוקש החיבור, עקב מיקומו האסטרטגי, מהווה את השער היעיל והקרוב ביותר המחובר בין המסה הגדולה של העובדים והתושבים שבמעגל ההשפעה המיידי של המטרו לבין הרציף עצמו. חיבור זה אינו משרת רק את הבניין הבודד אלא משמש כצינור הראשי של כל הרקמה האורבנית הסובבת, ומבטיח שהמעבר של אלפי אנשים ביום יתבצע בצורה המהירה, הבטוחה והמוגנת ביותר (מפני מזג אוויר ותנועת רכבים). אי-מימוש החיבור הפיזי במגרש יאלץ את הציבור ללכת בדרכים ארוכות ומסורבלות סביב המבנה, ובכך יפגע באפקטיביות של התחנה וביכולת המטרו להוריד את התלות ברכב פרטי, ובסופו של דבר – יפגע בהצלחה הכלכלית-עירונית של רובע העסקים כולו. כמו כן, חיבור זה תואם את התכנית הסטטוטורית המאושרת של המטרו תתל 103, שהוראותיה מאפשרות את החיבור בסעיף 6.10.2 (אולם לא מחייבות אותו):

"בתכנית בסמכות הוועדה המחוזית, בתיאום עם הגורם המוסמך, ניתן לאשר הקמתה של כניסה לתחנה לתחבורה ציבורית דרך מבנה בלבד שיתקיימו כל אלה:

(א) הכניסה לתחנה תיעשה באמצעות חלק במבנה המיועד לכניסה לתחנה בלבד ואשר יש אליו

גישה ישירה ונפרדת מדרך ציבורית אף אם יש כניסה נוספת לתחנה דרך המבנה כאמור.

(ב) התכנית מייצגת את החלק במבנה המיועד לכניסה לתחנה להפקעה לצרכי ציבור, שתירשם ע"ש מדינת ישראל.

(ג) התכנית כוללת את כל ההוראות הנדרשות אשר יבטיחו את אפשרות הקמתה והפעלתה של הכניסה לתחנה על-ידי הגורם המוסמך או מי מטעמו, ושימוש בטוח ורציף של הציבור בכניסה בהתאם להוראות כל דין, לרבות לעניין נגישות לאנשים עם מוגבלות"

#### ד. לטענות לנושא המבקשות ביטול הבינוי המרקמי – הוחלט לקבל את הטענות.

הוועדה אינה רואה מניעה לשנות את המבנה המרקמי למגדל, ובכך להפחית את מספר הקומות במגדלים ברחוב הקוממיות מחד ולהגדיל את עוצמות הבניה בצמוד לכניסה למטרו מאידך. יחד עם זאת, כיום הבינוי המרקמי מאפשר הוצאות נמוכות יותר בעבור משך הבניה, כיוון שהוא מספק את הפתרון לתושבים החוזרים ובנייתו נמשכת פרק זמן קצר יותר באופן משמעותי ממשך בניית המגדלים. ביטול הבינוי המרקמי יחייב תשלומי שכירות לפרק זמן ארוך יותר עבור התושבים החוזרים; לפיכך, ככל שיבחר היזם לבנות מגדל במקום בניין בן 10 קומות, יובהר כי עלות זו לא תילקח בחשבון בתקן 21.

#### 3. טענות לנושא תנועה וחניה:

##### א. לטענות המתייחסות לשטח נדרש עבור מרתפי חניה – הוחלט לקבל את הטענות בחלקן.

בפתח הדברים יצוין כי השטח המחושב עבור מקום חנייה 48 מ"ר נקבע בתיאום מול שמאי הוועדה המחוזית, ותואם את אמות המידה של תקן 21 בפרויקטים דומים מהעת האחרונה.

בפרויקטים של התחדשות עירונית ובניית מגדלים, הבינוי ניצב בפני אתגר משמעותי הנובע מהצורך להכניס תשתיות רבות, ובכללן מרתפי חניה נרחבים, בתוך שטחים מצומצמים ומחייבים הנמצאים בלב אזור בנוי. בניית מרתפי חניה מורכבת במיוחד כיוון שהיא נדרשת לעיתים קרובות לעמוד באילוצים קיימים כמו צורה לא רגולרית של המגרש או דרישה לשמר עצים בוגרים, מה שמקשה מאוד על הגדלת תאי השטח לחניה מתחת לבניין. בשל מורכבות התכנון, המלצת מה"ע היא לאפשר את שיפור החניונים באופן הבא וכפי שהוצע בהתנגדות העצמית שהוגשה ע"י עיריית בת ים:

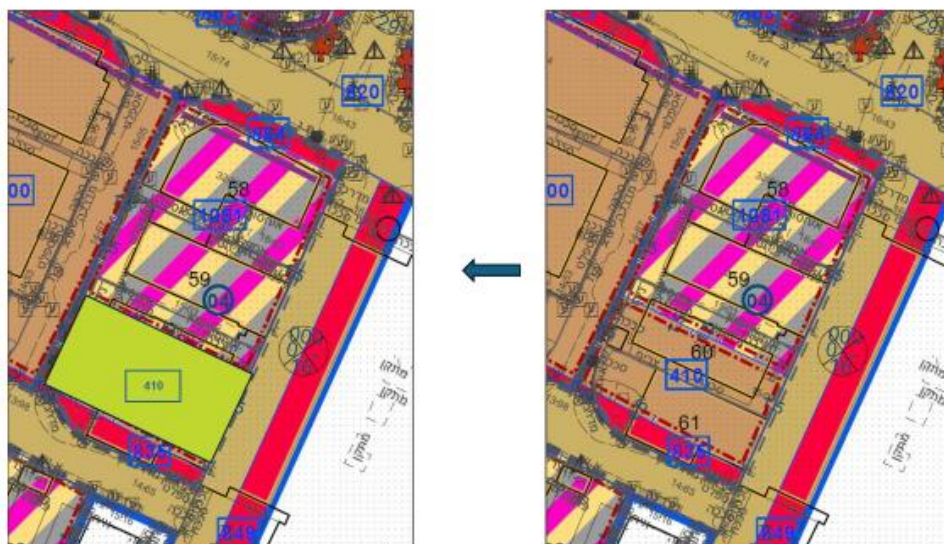
- לאפשר הרחבת שטחי חניה מתחת למגרשים ביעודי דרך מוצעת/מאושרת, לצורך חניות או מעברים בין חניונים, ע"י רישום תלת מימדי, שנועדו להקל על תכנון מרתפי החניה.

- מוצע לשנות את תא שטח 410 (מתחם 4) מיעוד מבנים ומוסדות ציבור לשצ"פ, וכן לקבוע כי 15% שטחי חילחול

יחושבו מכלל המתחם. מענה פרוגרמטי לצרכי הציבור שבוטלו בתא שטח 410 יינתנו במתחם 6 כך שחלק מתא

1671 שיעודו שצ"פ ישונה למבנים ומוסדות ציבור בסך של 1.2 דונם בהתאם לגודלו של תא שטח 410 ששינה

את ייעודו לשצ"פ:



- במגרשים 843, 825 ו-846 ביעוד דרך, ממליץ מה"ע לאפשר הרחבת מגרש החניה של מתחם 1 (מגרש 1057), לאחר תיאום עם הוות"ל ונת"ע לנושא המטרו.
- לא תתאפשר חניה תחת שצ"פים או שב"צים; בשצ"פ ישנם עצים בוגרים בסיווג גבוה, והדבר ידרוש עקירה של עצים רבים.
- במתחמים 1-5 תתאפשר תכסית תת קרקעית של 100% במגרשים הסחירים תוך הסתמכות על השטחים הציבוריים הסמוכים כשטחי חלחול.

- ב. **לטענות המתייחסות לשטח הנדרש עבור מקום חניה – הוחלט לקבל את הטענות בחלקן.** ראה מענה סעיף קודם.
- ג. **לטענות המתייחסות לתקן החניה – מומלץ לדחות את הטענות.**

תקן החניה נקבע בהתאם לתמא/70, אשר הגדירה את האזור כמוטה תחבורה ציבורית (TOD) בעל קישוריות גבוהה. קרבתו של המתחם לתחנת המטרו המתוכננת, לתחנות הרכבת הקלה, ולצירים ראשיים של תחבורה ציבורית, מאפשרת ומחייבת הפחתה דרסטית בתלות ברכב הפרטי, ובכך מקדמת סביבה עירונית מקיימת ופחות עמוסה. קביעת תקן 0.8 מגלמת את האיזון הראוי בין הצורך לשמור על תפקוד המתחם לבין חובת מוסד התכנון לעמוד ביעדים התחבורתיים, ואין הוועדה רואה הבחנה בין דירות יום לדירות התמורה בנושא.

- 4. **לטענה חוזרת לנושא פגיעה באיכות החיים במתחם בתקופת הבניה ואחריה – הוחלט לדחות את הטענות.** הוועדה ערה לחששות התושבים בנוגע להשפעה השלילית של הפרויקט על איכות חייהם, לרבות הרעת תנאי המחיה, פגיעה בנוף ועומסי תנועה וזיהום אוויר, אך חשוב להדגיש כי התכנית כולה תוכננה על בסיס עקרונות תכנון מוטה-תחבורה (TOD) שמטרתו המרכזית היא דווקא צמצום השימוש ברכב פרטי ושיפור איכות הסביבה לטווח ארוך: על אף הגידול הצפוי במספר יחידות הדור, הפרויקט ממוקם בקרבה חסרת תקדים לצירי תחבורה ציבורית מהירים (מטרו M3 ורכבת קלה), מה שמאפשר הפחתה בתקן החניה הנדרש ליחידת דור במטרה לעודד מעבר הדרגתי לתחבורה ציבורית והליכה, ובכך להפחית את נפח התנועה הפרטית ואת זיהום האוויר בסביבת המגורים שלכם בטווח הארוך. טענות בדבר הסתרת נוף נבחנו כחלק מהתכנון הכולל, כאשר הבינוי הגבוה מרוכז בנקודות מוגדרות על מנת למקסם את השטחים הציבוריים הפתוחים (שצ"פים) שמורחבים ומפותחים במסגרת הפרויקט, משפרים את איכות האוויר ומהווים ריאות ירוקות הנגישות לכלל תושבי הרחובות הסמוכים. ולבסוף, בעוד שאנו מכירים בכך שתקופת הבניה כרוכה בשיבושים זמניים וקצובים בזמן, המנוהלים באמצעות הסדרי תנועה קפדניים, התכנית מבטיחה שדרוג כולל של תשתיות הדרכים והתחבורה הקיימות ברחובות הגובלים, ובכך תקל על עומסים קיימים ותשפר את הקישוריות לטווח ארוך, כך שעל אף המטרדים הזמניים, הפרויקט משדרג את המרחב הציבורי ואת רשת התחבורה באופן שישרת וישפר את איכות חייהם של דיירי הרחובות הסמוכים באופן קבוע.

- 5. **לטענה חוזרת לנושא ביטול איחוד וחלוקה במתחמי המימוש ופיצול מתחמי האיחוד והחלוקה למגרשים נפרדים, תוך הקטנת ההקצאות הציבוריות – הוחלט לקבל את הטענה בחלקה.** איחוד המגרשים נועד בראש ובראשונה לאפשר גמישות תכנונית כוללת בתוך המתחם כולו, ולא כדי לכפות עליו מסד אחיד. מהלך איחוד המגרשים הוא שמאפשר למתכננים להציג תכנון אורבני איכותי, שלם ומותאם למרחב הכולל. כמו גם לאפשר תכסיות בינוי מותאמות למגדלי תעסוקה, למבנים מורכבים ומעורבי שימושים וכן לחניונים איכותיים. איחוד המגרשים הוא זה שמאפשר לבעלי הזכויות במתחם לקבל הקצאת זכויות בנייה גדולה יותר באופן משמעותי משהייתה מתאפשרת אילו היו מקודמות תכניות נפרדות ונקודתיות בכל מגרש בנפרד, ולאפשר הקצאת קרקעות ציבוריות אשר הינה הכרחית למתן מענה לשטחי המגורים המתווספים בתכנית. **עם זאת, על מנת להגדיל את היתכנות המימוש, מציץ מה"ע לייצר**



**במתחמים 1 ו-3 בלבד אפשרות לפיצול בתוך מתחם האו"ח לשני מגרשים נפרדים, המאפשרים מימוש עצמאי לאחר אישור התכנית, כמפורט במענה להתנגדויות אלו.**

6. **לטענה חוזרת לגבי החלטת תיקון 163 לחוק התוה"ב לנושא הרחבת ממ"דים – הוחלט לדחות את הטענה.**  
שטח יחידת הדירור הממוצע שהוגדר בתכנית – העומד על 95 מ"ר – מתייחס לשטח פלדלת. שטח פלדלת זה הוא שטח כולל שאינו מפריד בין "שטח עיקרי" לבין "שטח שירות" (כגון הממ"ד), והוא כולל את שניהם יחד. לפיכך, התכנית הנוכחית מאפשרת גמישות מלאה בתוך נפח הבנייה הקיים: ככל שנדרש להגדיל את הממ"ד מעבר למינימום המקובל בהתאם לתיקון 163, ניתן לעשות זאת בקלות על חשבון שטחים אחרים בדירה (כגון חדרים או חללים ציבוריים) ולא כתוספת לנפח הבינוי הכולל המאושר בתכנית. מאחר ומדיניות העירייה מושתתת על שטח דירה ממוצע של 95 מ"ר, יש די והותר גמישות פנימית לעמוד בדרישות המיגון המעודכנות ללא צורך בהקצאת זכויות בנייה נוספות.

7. **לטענה חוזרת כי יש לאפשר את המשך השימוש במבנים הקיימים עד להוצאת היתר במגרשי ההקצאה - הוחלט לקבל את הטענה.**

לסעיף 6 יתווסף הסעיף הבא: "במגרשים אשר בנויים בהם מבנים בהתאם להיתר בניה שניתן כדן, יותר המשך השימוש במבנים במבנים ותכליות אלה ללא שינוי. בכל מקרה בו יידרשו תוספת, שינוי או הרחבה, יחולו על מגרשים אלו הוראות תכנית זו במלואן. למבנים קיימים ניתן יהיה להוציא היתר בניה לצרכי שיפוץ, תחזוקה, הנגשה ובטיחות בלבד."

### **מענה מפורט להתנגדויות התנגדות מס' 1 – חברת נתיבי איילון**

1. לטענה כי מתנגדים להרחבת החיבור המאושר מתוקף תכנית 502-0195966 (2019) ברחוב אורט ישראל, המשרת את תנועת הרכב הפרטי ומביא לידי גישת רכב דו כיוונית אל/מ רח' הקוממיות, כיוון שההרחבה מייצרת זרוע רביעית לצומת הקיימת (הקוממיות/יצחק נפחא), מקדמת תכנון שפוגע בגיאומטריית הצומת הקיימת, מסכנת את רווחת הנוסעים וגורמת לתוספת משמעותית של נפחי תנועה של הרכב הפרטי – **הוחלט לדחות את הטענה.** השינוי של תא השטח 849 בתכנית מיעוד שצ"פ לייעוד דרך מוצעת הינו תיקון טעות; המטרה המקורית הייתה לפתוח דרך לכיוון רחוב קוממיות, והנ"ל נדרש מבחינה תנועתית על מנת לטייב את קישור רובע העסקים לסביבתו.
2. לטענה כי מתנגדים לחיבור החדש לרח' הקוממיות, כיוון שמוסיף לתנועת הרכב הפרטי הקיימת והמתוכננת על רח' הקוממיות, קוטע את ציר התח"צ ומהווה מפגע בטיחותי להולכי רגל – **הוחלט לדחות את הטענה.** מה"ע רואה חשיבות ביצירת חיבור של דרכים וביטול רחובות ללא מוצא, במיוחד כאשר מדובר על הוספת מגדלי מגורים עם מאות יח"ד. הרחבת הרחובות ופתיחת צמתים חדשות תואמת את החזון התכנוני של רובע העסקים, וכמו כן תואמת את תמ"א 70 אשר קובעת מרחקים מקסימליים בין צמתים ועקרונות התכנון שמוביל משרד התחבורה. פתיחת הרחוב החדש בין הנביאים והאורגים יאפשר קישוריות גבוהה יותר עבור המשתמשים בין רחוב הנביאים אל הרובע וטיוב של הסירקולציה התנועתית.
3. לטענה כי יש לעדכן את נספח התנועה כך ששביל האופניים במקטע הצפוני ברח' אורט ישראל יוצג בדופן המזרחית – **הוחלט לקבל את הטענה.** נספח התנועה יתוקן בהתאם.
4. לטענה כי יש להוסיף לסעיף 6.4 (חניה) כי לא תתאפשר גישה ישירה למגרשים מרח' הקוממיות והנביאים – **הוחלט לקבל את הטענה.** הוראות התכנית יתוקנו בהתאם.
5. לטענה כי יש להוסיף לסעיף 6.10 (שמירה על עצים בוגרים) "במקרים בהם נדרש שינוי סיווג של עץ בוגר שסומן כעץ לשימור, שינוי סיווג העץ במסגרת הליך הרישוי, באישור פקיד היערות, לא ייחשב כסטייה מהוראות תכנית זו" – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה,** ולשנות לניסוח הבא: "במקרים מיוחדים בלבד, בהם נדרש שינוי סיווג עץ בוגר שסומן כעץ לשימור, יוגש נספח עצים מעודכן לאישור הוועדה המקומית ולפקיד היערות, ולא ייחשב כסטייה מהוראות תכנית זו."

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 6 (הרב פינטו עזב את הישיבה)**

### **התנגדות מס' 2 – קבוצת רייק ואבן ברנט מתחם 1 (מגרש 1057)**

1. לטענה כי עלות למ"ר בניה בתת הקרקע מגיעה לכדי 5,500 ש"ח למ"ר בתת הקרקע ולא ל-3,750 ש"ח למ"ר כפי שצוין בתכנית המופקדת – **הוחלט לדחות את הטענה.** העלות של מ"ר עבור חניה מחושבת לפי כמה פרמטרים, בין השאר צורך בחפירה בקומות מי תהום. מאחר ולא בכל גובה ישנם מי תהום, נקבע סכום ממוצע המשקלל את הקומות המצריכות חפירה במי תהום, ואת אלו שלא. לפי בדיקת יועץ הקרקע של הצוות המקצועי, טענת המתנגדת כי מי התהום מתחילים כבר בגובה 2 מטר מעל פני הים אינה נכונה, ובהתאם למידע שמצוי בידינו מי התהום מתחילים בגובה 0.5 מטרים מעל פני הים, ועל מידע זה מתבססות כל התכניות החלות במרחב זה. מאחר והמתנגדת לא סיפקה בדיקה המפריכה את הנחת העבודה של יועץ הקרקע, מומלץ לדחות טענה זו.
2. לטענה כי בתכנית המופקדת נלקח בחשבון שטח של 47 מ"ר ברוטו למקום חניה, זאת לעומת כ-59 מ"ר ברוטו שנדרש, לעמדת המתנגדות, בפועל למקום חניה ואף מעבר לכך – **הוחלט לדחות את הטענה.** ראה סעיף 3.ב במענה הכללי. בפועל, התכנון המוצע מגדיל את השטח הסחיר של המתחם ומאפשר חניון יעיל ככל הניתן, תוך שימוש בשצ"פ הקיים כשטח חלחול על מנת לאפשר 100% תכסית תת קרקעית.

## מס' דף: 24

3. לטענה כי החברות לא הצליחו להגיע להסכמה עם בעלי הזכויות בבניינים ברח' נחום ניר 1 ו-3, ולפיכך מבוקש לפצל את המתחם לשלושה מגרשים נפרדים, עם מכפיל 6.03 –
- א. נחום ניר 1 ו-3
- ב. הנביאים 61 (ביטול המגרש הציבורי והפעלת התחדשות בניינית)
- ג. הנביאים 67-69 ונחום ניר 7

**הוחלט לקבל את הטענה בחלקה.** לנושא מכפיל 6 – הדרישה לתוספת של 309 יח"ד לא ריאלית. מדובר על תוספת יח"ד של 140% - משמעות הדבר בנושאי היקף החניות וצרכי הציבור הופכת את התוכנית ללא ישימה.

על מנת להגדיל את התכנות המימוש במתחם מוצע לאפשר את פיצול תא שטח 1057 לשני מגרשים, A ו-B (חלקות 122 ו-126, וחלקות 124 ו-127, בהתאמה) בהתאם למוצע מטה. מעבר לכך, אנחנו לא רואים לנכון להגדיל את מספר יחידות הדיור במתחם, בטח ובטח כדי לפצות על עלויות החניון, מאחר והוספת יחידות דיור נוספות תשית צרכי פרוגרמה וחניה נוספים על המתחם, אשר יהפכו אותו לכלכלי פחות. כמו כן, הוצאת חלקה 61 מהמתחם למעשה תפגע ביכולת המימוש של המתחם. על מנת להקטין את שטח השצ"פ שבמרכז הבלוק, עבור הגדלת החניונים התת קרקעיים, תוך שמירה על מאזן שטחי ציבור חיובי, כלומר שהשטח הסחיר לא גדל וכך יידרשו תשלומים לרמ"י, חלקה 61 הופכת לשטח ציבורי בעוד שחלק מהשצ"פ הופך לשטח סחיר.



- עם זאת, פיצול המתחם לשני מגרשים נפרדים עלול להגדיל את הקושי בתכנון החניון, ולכן ההמלצה היא כי המתחמים יפוצלו מעל הקרקע בלבד, ואילו החניון יהיה משותף בשלבי ביצוע – המגרש הראשון שייבנה, יחפור את החניון ויבנה את רמפת הכניסה, ואילו המגרש השני יוכל להתחבר אליו בתת הקרקע.
4. לטענה כי מבוקש לעקור עצים מסומנים לשימור אך סובלים מריקבון ומייצרים מגרש לא רגולרי, כדי לאפשר חניה תת קרקעית רגולרית – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה.** לצורך טיוב החניונים, ולאור מצבם הנוכחי, הצוות המקצועי בחן את הנושא ומצא כי ניתן לצמצם במידה מסוימת את השצ"פ, תוך שינוי סיווגם של מספר עצים, בהתאם לתרשים שהוצג.
5. עלויות חיבור המתחם לתחנת המטרו לא הובאו בחשבון בתקן 21 – מומלץ לדחות את הטענה. ההנחיות לעניין זה מופיעות בסעיף 4.1.2 ב' בתקנון התוכנית. כפי שמפורט שם: "בתחום המבנים, במתחמים 1-2 תתאפשרנה כניסות נוספות לתחנות..." בשלב זה אין הנחיה מפורשת בנושא. ברגע שיוחלט על מימוש כאמור זה יבוצע על פי הוראות תת/103 ונהלי נת"ע. עוד יוער כי ככל ויהיה חיבור לתחנת המטרו, הדבר יעלה את ערך המתחם.
6. לטענה כי סעיף 4.1.2 מחייב תיאום מול נת"ע תוך 90 יום, אך ללא סנקציה במידה ולא מבוצע במסגרת הזמנים – הוחלט לקבל את הטענה. יש להבהיר את הליך התיאום או להוציא את הסעיף מהתב"ע.
7. לטענה כי אין צורך בכניסה למטרו מכיוון המתחם ולכן מבוקש לבטלה – **הוחלט לדחות את הטענה.** ראה סעיף ג.2.
8. לטענה כי מבוקש לבטל את מגבלת יח"ד בקומה ולאפשר 6-8 יח"ד כדי לאפשר גמישות בתכנון ותמהיל יח"ד – **הוחלט לקבל את הטענה.** ראה סעיף 2.2 במענה הכללי.
9. לטענה כי מבוקש לבטל את התניית היתר הבניה ב"תיאום מול גורם מוסמך לעניין הקמת פרויקט המטרו" – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה.** יש לפרט מיהו הגורם המוסמך בהתאם לנוהל מבא"ת.
10. לטענה כי מבוקש למחוק את הוראת הפקיעה המוצעת בסעיף 7.2 לתקנון התכנית או להאריך את התקופה להוצאת היתר בניה ל-10 שנים לפחות, ולקבוע כי הוועדה המקומית תהיה רשאית להאריך מועד זה ללא מגבלת זמן; להתחל את מניין הימים מיום מתן תוקף לתכנית ולא מיום אישור התכנית – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה.** המילה "בלבד" תימחק מסעיף זה.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 6 (הרב פינטו עזב את הישיבה)**

**התנגדות מס' 3 - דיירי הנביאים ונחום ניר, מתחם 2 (מגרש 1057)**



## מס' דף: 25

1. לטענה כי מתנגדים להפקעת שטח נוסף של 400 מ"ר לצורך יצירת כניסות נוספות לתחנת המטרו מעבר לכניסות שכבר נקבעו בתכנית – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.2 במענה הכללי.
2. לטענה כי נדרשת הבהרה האם הבינוי המרקמי מתייחס ל-10 או 11 קומות, כיוון שסעיף 4 מצוין 10 קומות וטבלה 5 מציינת 11 קומות – **הוחלט לקבל את הטענה**. מספר הקומות המופיע בטבלה 5 מתייחס לקומות כולל הקומה הטכנית, ומשום כך ההבדל. הנושא יובהר בסעיף 4.
3. לטענה כי לאור ההסכם מול היזם על קבלת דירות תמורה באותו מיקום ומעל לקומה ה-20, מבוקש להגביה את יח"ד במגרש 1056 ל-26 קומות לכל הפחות במקום בניה מרקמית – **הוחלט לקבל את הטענה**. ראה סעיף ד.2 במענה הכללי.
4. לטענה כי בניגוד להסכם עם היזם, על פי מסמכי התכנית תוספת השטח לדירת התמורה לא מגיעה ל-12.5 מ"ר, וישנה פגיעה בשטחי התמורות שהובטחו בהסכם לבעלים, וכי לאור תיקון 163 לחוק התכנון ובניה אשר הגדיל את שטח הממ"ד והתיר תוספת שטח של עד 6 מ"ר (כולל שטח רצפה לצורך חדר רחצה או חדר שירותים), מבוקש להורות על הגדלת השטח הממוצע של יחידות הדיר, באופן שהתכנית תהא רווחית ותיטיב עם הבעלים – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 6 למענה הכללי. מבלי לגרוע מן האמור, התמורה לדיירים נקבעה לצורך חישוב תקן 21 בלבד. העירייה לא נכנסת להסכמים קנייניים בין היזם לדיירים.
5. לטענה כי בהתאם לסעיף 6.4 להוראות התכנית, תקן החניה למגורים הינו 8:0 בטבעת הראשונה, וכי מבוקש מהועדה להורות על קביעת תקן חניה 1:1 עבור יחידות הבעלים – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף ג.3 במענה הכללי.
6. לטענה כי הדיירים מתנגדים לתכנון והקמת מרכז לאיסוף פסולת אשפה הגובל עם מבני המגורים – **הוחלט לקבל את הטענה**. שימוש זה יימחק מהוראות התכנית.
7. לטענה כי מבוקש לפצל את מתחם 2 לתתי מתחמים באופן שכל תת מתחם יוכל לממש ולבנות באופן עצמאי ללא תלות במתחם אחר או בתת מתחם – **הוחלט לדחות את הטענה**. מדובר במתחם קטן יחסית הממוקם על יציאת מטרו עתידית, עם חזיתות לשני רחובות ראשיים חשובים. כמו כן, המתחם מייצר שטח ציבורי פתוח ואיכותי. בשל מיקומו מתאפשרת כניסה לחנייה למתחם כולו מנקודה אחת בלבד דרך רחוב האורגים/הפלדה, ולכן לא יתאפשר פיצול של המתחם.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה קטי פיאסצקי יצאה)**

### התנגדות מס' 4 – חברות שובל ומבנים, מתחם 2 (מגרשים 1055-1056)

1. לטענה כי שיעור הרווח היזמי הצפוי במתחם 2 עומד על כ-16% (מינוס שישה-עשר אחוזים) – **הוחלט לדחות את הטענה**. בהתאם לבדיקה השמאית שנערכה בעקבות ההתנגדות ולאחר בחינת סעיפיה, נמצא כי הרווחיות שהוצגה בתכנית המופקדת צפויה לרדת ב-1.5% בלבד, וגם זאת רק בשל הערות המתנגדת להיקף הבניה הקיימת (סעיף 2 להתנגדות זאת – טענה שהתקבלה). מבלי לגרוע מן האמור, חלק מטענות המתנגדת התקבלו לאחר שנמצא כי אינן פוגעות בתכנית מבחינה תכנונית.
2. לטענה כי ישנה טעות במסמכי התכנית לעניין השטח הבנוי כיום וכי מבוקש להוסיף 370 מ"ר שהושמטו מן התחשיב – **הוחלט לקבל את הטענה**. לפי היתרי הבניה השטח הבנוי גדול ב-370 מ"ר מהשטח שנקבע בחשבון בתכנית, ומסמכי התכנית יעודכנו בהתאם.
3. לטענה כי ממוצע שטחי השירותים המשותפים הנדרשים למבנים המוצעים עומדים על כ-33-32 מ"ר לכל יח"ד, וכי הזכויות שהוקנו במסגרת התכנית מספקות יחידות-דיר בשטח פלדלת ממוצע של 91.5-90.5 מ"ר ואינן משקפות את כלל האילוצים במתחם – **הוחלט לדחות את הטענה**. היקף השטחים המשותפים שנקבע מגיע לסך של 29 מ"ר ולא 33 מ"ר, והינו סביר עבור מגדלים בעלי 6 יח"ד בקומה. מדובר על לובי קומתי של כ-160 מ"ר, לאחר ניכוי של כ-700 מ"ר עבור לובי כניסה ושטחים נוספים לרווחת הדיירים. ארבעת המטרים בין 29 מ"ר ל-33 מ"ר הם אלו שמייצרים שטח דירה ממוצע של 95 מ"ר, בהתאם למדיניות העירונית.
4. לטענה כי הקמת מבנה נמוך ובו 45 יח"ד בלבד בתא שטח 1056 לא תותיר בו די דירות יזם לשם הבטחת האיזון הכלכלי והרווחיות הצפויה ובהתאם לזאת, הדיירים הקיימים לא יוכלו לחזור למקום בו הם גרים היום (לרבות חזית מערבית) – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף ד.2 במענה הכללי.
5. לטענות כי:
  - החלטת ההפקדה מגביהה את המבנים במגרש 1055 מ-33 ו-36 לגובה של עד 45 קומות, מה שהופך את הגדרת המגדלים לגורדי שחקרים מעל גובה 128 מטרים, דבר המייקר דרמטית את עלויות הבניה;
  - תוספת יחידות הדיר המבוקשת מחייבת גם תוספת קומות (95 קומות מגורים נטו);
  - מבוקשת הנמכת בינוי במגרש 1055 לעד 40 קומות וכל תוספת נדרשת תהיה במגרש 1056 או לאפשר כי בתא שטח 1055 אחד המבנים יגיע עד ל-50 קומות והשני עד ל-40 קומות בלבד, כך שרק מבנה אחד יוגדר כגורד-שחקים וידרוש תקנים ותשתיות בהתאם – **הוחלט לקבל את הטענות בחלקן**. לנושא תוספת יח"ד למגרש 1056, ראה סעיף 2.א למענה הכללי. מה"ע לא רואה מניעה כי בתא שטח 1056 המבנה יהיה מגדל של עד 30 קומות, בהתאם לבנייה בסביבה, ראה סעיף 5 למענה הכללי.
6. לטענה כי שטח הממוצע הנדרש למקום חניה הוא 90.7 מ"ר ולא 48 מ"ר כפי שנקבע בדו"ח השמאי, דבר המצריך תכנון חניון בן 7-8 קומות מרתף, וככל שתתווספה יח"ד במתחם, יידרשו גם מקומות חניה נוספים בהתאם לתקן החניה

- שייקבע – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיפים 3.א ו-3.ב למענה הכללי. לפי בדיקת הצוות המקצועי, הגדלת התכסית במתחם משנה את השטח הנדרש למקום חניה ל-47 מ"ר.
7. לטענה כי התכסית המוצעת בתת הקרקע בתקנון היא 85%, אבל בנספח התחבורה החניון מוצע ב-100% תכסית – **הוחלט לקבל את הטענה**. ראה סעיף 3.א במענה הכללי.
8. לטענה כי חפירת קומות מרתף מחייבת עלויות ביצוע חריגות וסיכונים הנדסיים, בנוסף לחפירה בקומות מי תהום וכי עלות הבניה למ"ר חניה היא 5180 ₪ ולא 3750 ₪ כפי שחושב בדו"ח הכלכלי – **הוחלט לדחות את הטענה**. העלות של מ"ר עבור חניה מחושבת לפי כמה פרמטרים, בין השאר צורך בחפירה בקומות מי תהום. מאחר ולא בכל גובה ישנם מי תהום, נקבע סכום ממוצע המשקלל את הקומות המצריכות חפירה במי תהום, ואת אלו שלא. לפי בדיקת יועץ הקרקע של הצוות המקצועי, טענת המתנגדת כי מי התהום מתחילים כבר בגובה 2 מטר מעל פני הים אינה נכונה, ובהתאם למידע שמצוי בידינו מי התהום מתחילים בגובה 0.5 מטרים מעל פני הים, ועל מידע זה מתבססות כל התכניות החלות במרחב זה. מאחר והמתנגדת לא סיפקה בדיקה המפריכה את הנחת העבודה של יועץ הקרקע, מומלץ לדחות טענה זו.
9. לטענה כי שטחי התעסוקה המוצעים נרחבים מאוד ביחס לגודל תא השטח, מה שפוגע באפשרויות הניצול למגורים וברווחיות המיזם, וכי אין די ביקוש לתוספת שטחי תעסוקה בהיקף כה נרחב – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. מאחר ומדובר במתחם פינוי בינוי, ועל מנת להתאים תכנונית לאופי השונה של רחובות הנביאים והקוממיות, מומלץ להפחית את שטחי התעסוקה במתחם מ-9,000 מ"ר ל-7,000 מ"ר, בהתאם לתכנון המוצע שהיה בתא שטח 1055 בשלב תנאי הסף של התכנית (4 קומות מסד בשטח של 1,750 מ"ר לתעסוקה מעל קומת הקרקע). שטחי התעסוקה יופנו לרחוב הקוממיות, ולא לנביאים.
10. לטענה כי בהתאם לתקן שנקבע (0.8) 30% מדירות היזם ישווקו ללא חניה צמודה מה שיפגע ברווחיות היזם (כלומר תקן 0.7 לדירות יזם) – **הוחלט לדחות את הטענה**, ראה סעיף 3.ג למענה הכללי.
11. לטענה כי זכויות הבניה שניתן לממש עבור מסחר בקומת הקרקע בתא שטח 1055 עומדות על כ-505 מ"ר בלבד מתוך 1,600 מ"ר מוצעים, ולכן מבוקש להורות על הסטת קווי הבניין שנקבעו בתא השטח כך שיחפפו לגבולות תא השטח, תוך הגדרת תכסית מרבית בת 87.6 משטח המגרש – **הוחלט לקבל את הטענה**. מתחם 2 נמצא במוקד עירוני משמעותי הכולל תחנת מטרו ועירוב שימושים מאסיבי, הבינוי המוצע במתחם הינו בינוי מגדיר רחוב הכולל חזית פעילה ורציפה לכיכר העירונית ולשצ"פ. על מנת לייצר הפרדה ברורה בין המרחב הפרטי והציבורי, לעודד שימוש ופעילות במרחב הציבורי ולהביא לניצול יעיל של מפלס הקרקע אנחנו ממליצים להגדיל את קווי הבניין ותכסית הבינוי בתא שטח 1055 ל-90% תכסית בנויה. בהמשך להמלצה זו, בעת הדיון הוחלט עוד כי לאור מיקומו האסטרטגי של המגרש ומתוך רצון לשמור על אופי מסחר המעודד חוויית שהות ופנאי, לא יותר שימוש לחנויות ממכר מזון כגון ירקנים ומרכולים אשר מייצרים פעילות תלוית מטרה ואינם עונים על אופי המסחר הרצוי.
12. לטענה כי יש להבהיר האם ההוראות מאפשרות שימוש מסחר גם בקומה הראשונה מעל קומת המסד – **הוחלט לקבל את הטענה**. יובהר בהוראות התכנית כי ניתן לאפשר את השימוש המסחרי בכלל קומות המסד.
13. לטענה כי התכנון המוצע מאפשר מימוש חלקי ביותר של זכויות הבניה שהוקצו לשימושים מסחריים בקומת הקרקע בתא שטח 1055 מלכתחילה, קל וחומר במקביל להפקעת 400 מ"ר מבוניים לשם כך, וכי מבוקש ביטול הפקעת השטחים – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 11 למענה זה וסעיף 3.ג במענה הכללי.
14. לטענה כי נלקחו בחשבון עלויות בנייה ישירה למ"ר ביעוד מגורים בסך 6,563 ש"ח בלבד, שאינן גבוהות דיין, וכי מבוקש להורות על תיקון חוות-הדעת השמאית ועלויות הבניה ולכל הפחות 7,000 ש"ח למ"ר – **הוחלט לדחות את הטענה**. בהתאם לחוות הדעת של שמאי התכנית, עלות הבניה במגדלים הינה של 6,600 ₪ למ"ר, עלות סבירה ומקובלת שתואמת גם חו"ד שהוגשו על ידי מתנגדות אחרות לתוכנית. יצוין כי לא צורף מחירון עלויות בניה התומך בעלות שצוינה, וכי מחירון לשכת שמאי המקרקעין גוש דן (ללא הרצליה, תל אביב רמת השרון, רמת גן, גבעתיים) תואם לקביעה, וקובע כי עלות הבניה בבניין רב קומות היא 6,600 ש"ח.
15. לטענה כי תקופת הבניה שנקבעה (42 חודשים) אינה סבירה לפרויקט פינוי-בינוי, שכן היא משפיעה על עלויות מימון ושכר דירה, וכי מבוקש תיקון חוות-הדעת השמאית תוך עדכון תקופת הבניה ל-70 חודשים – **הוחלט לדחות את הטענה**. התחשיב שהוצג הינו ל-2 בניינים בני 45 קומות עם 8 קומות של מרתפי חניה, דבר הסוטה מהיקפי הבניה מותרים במגרשים (41 ו-43 קומות, מעל 6 מרתפי חניה). כמו כן ומבלי לגרוע מן האמור, תקופת הבניה הבסיסית שצוינה היא 42 חודשים למבנה בן 20 קומות, אך הבניה כפי שהוצגה בתכנית המופקדת במתחם היא של 2 מגדלים ומבנה בן 11 קומות. כפי שצוין בסעיף 2.ד למענה הכללי, דרישת היזם לביטול המבנה המרקמי היא אפשרית אך תייצר משך בניה ארוך יותר, שכן לא ניתן לשכן את הדיירים החוזרים במבנה המרקמי, שתקופת בנייתו קצרה בהרבה, ובכך לסיים את תקופת תשלומי השכירות עבורם. עלות זו לא תובא בחשבון בתקן 21.
16. לטענה כי שמאי התכנית לא הביא בחשבון את העובדה שלא כל שטחי המסחר יוכלו להיבנות בקומת הקרקע של המבנים, ובהתאם לא החיל מקדם שווי בגין פריסת שטחי המסחר לקומות שמעל קומת הקרקע – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. אכן ישנו מחסור בגינו יש לבצע הפחתה, אך לא בהתאם לחישוב אותו הציגה המתנגדת. בהתאם לשרטוט שהוצג בהתנגדות, ניתן ואף צריך להעביר את טרמינל פינוי האשפה לתת הקרקע, דבר המפנה עוד כ-400 מ"ר עבור מסחר בקומת הקרקע. בהתאם לכך, יש לבצע הפחתה עבור 400 מ"ר בלבד, שימוקמו בקומה מעל קומת הקרקע.
17. לטענה כי בסעיף 4.1.2 לתקנון התכנית (ס"ק 55) נקבע כי במתחם תכנון 2 יותר מבנה בן 10 קומות לכיוון רחוב הנביאים ומנגד, בטבלה 5 נקבע לעניין אותו תא שטח כי תותר בו הקמת מבנה בן 11 קומות – **הוחלט לקבל את הטענה**. מספר הקומות המופיע בטבלה 5 מתייחס לקומות כולל הקומה הטכנית, ומשום כך ההבדל. הנושא יובהר בסעיף 4 להוראות התכנית.

## מס' דף: 27

18. לטענה כי בתכנית נקבעה מגבלה של 85% לתכסית החניון התת"ק בתאי שטח 1055–1056, ובנספח התנועה מוצגת עבור מגרש החניה תכסית מלאה של 100% - **הוחלט לקבל את הטענה** ולאפשר תכסית של 100%, ולהשתמש בשצ"פ הסמוך כשטח חלחול.
19. לטענה כי בנספח הבינוי נקבעו קווי בניין בתא שטח 1056 במרחק העולה על 6 מ' מגבול המגרש, בניגוד לקבוע בתשריט התכנית וכי מבוקש להורות על תיקון הסתירה, ולהבהיר כי קווי הבניין המחייבים הם אלו שבתשריט התכנית – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. קווי הבניין יתוקנו בנספח הבינוי, אך בתקנון התכנית כבר מצוין כי התשריט הוא מחייב ואילו נספח הבינוי הוא רקע, ואין צורך בהבהרה נוספת.
20. לטענה צורת מגרש 1055 אינה רגולרית ומבוקש לאמץ את שינוי התכנון המוצע בהתנגדות – **הוחלט לקבל את הטענה**. לאחר בדיקת אגף תכנון, מהנדס העיר לא מוצא מניעה לערוך את השינוי, ככל שאכן אין פגיעה בשטחים הציבוריים:



מחצב מוצע

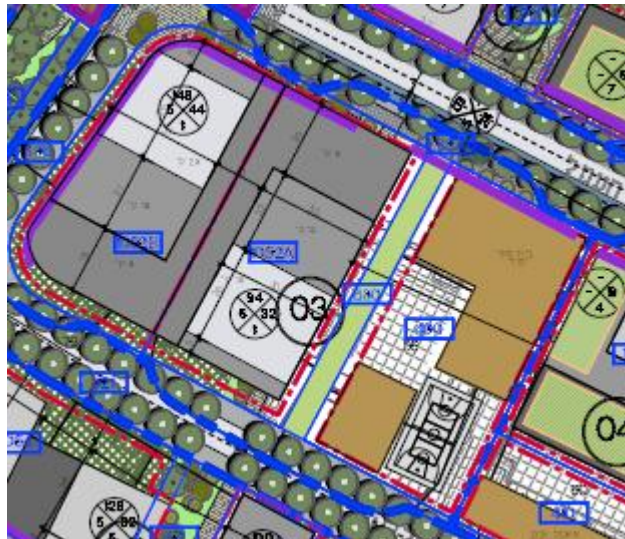


מחצב קיים בתכנית המופקדת

- כמו כן, מוצע להוסיף שורת חניות נוספת ברישום תלת מימדי תחת השצ"פ, בדופן המזרחית של תא שטח 1056.
21. לטענה כי אין פתרון לפריקה וטעינה בתא 1056, ומבוקש לאשר גישה מרחוב הנביאים ופתרון לפינוי אשפה – **הוחלט לדחות את הטענה**. לא ניתן לאפשר גישה לרכב מכיוון רחוב הנביאים ממספר סיבות:  
 ד. הרצון לייצר חזית פעילה לכיוון הרחובות הראשיים.  
 ה. בסביבת המטרו המדרכות צפויות להיות בשימוש אינטנסיבי של הולכי רגל ובתדירות גבוהה, ולא ניתן לאפשר מעבר של משאיות על המדרכה בקרבה לתחנה.  
 ו. המרחק של תאי השטח מהצומת מהווה סכנה בטיחותית, ולא ניתן לאפשר גישה למשאית תפעולית במרחק נמוך כל כך.
- כפי שהוצג למתנגדת בעבר, פתרון הפריקה והטעינה של המגרש הוא בתת הקרקע, והגישה היא דרך רמפה ממגרש 1055.
22. לטענה כי מבוקש לאפשר ניווט שטחים ויחידות דיור בין תאי שטח באותו מתחם לשם גמישות תכנונית – **הוחלט לקבל את הטענה**, כל עוד לא מעבירים שטחים בין שימושים אלא מגורים למגורים בלבד.
23. לטענה כי בתכנית מוקצה בתא 402 שטח ל"מבנים ומוסדות ציבור" המתיר הקמת מרכז לאיסוף פסולת, אך לא מוגדר מהו המרכז ולא נבחנה השפעתו על הסביבה – **הוחלט לקבל את הטענה** ולהסיר את השימוש מיעוד זה.
24. לטענה כי מבוקש למחוק את הוראת הפקיעה המוצעת בסעיף 7.2 לתקנון התכנית או להאריך את התקופה להוצאת היתר בניה ל-10 שנים לפחות, ולקבוע כי הוועדה המקומית תהיה רשאית להאריך מועד זה ב-10 שנים נוספות – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. המילה בלבד תימחק מהסיפא של סעיף זה.
- הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות ולהגביל שימושי מסחר** - לא יותר שימוש לחנויות ממכר מזון כגון ירקנים ומרכולים אשר מייצרים פעילות תלויה מטרה ואינם עונים על אופי המסחר הרצוי – **פה אחד 6(הרב פינטו עזב את הישיבה)**

### התנגדות מס' 5 - רבץ השקעות ולבט שחר נכסים, מתחם 3 (מגרש 1052)

1. לטענה כי ההחלטה ניתנה בחוסר סמכות כיוון שאינה תכנית התחדשות עירונית – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. המתחם הוכרז כמתחם להתחדשות עירונית ע"י הרשות להתחדשות עירונית, ולפיכך נדון בוועדה הרלוונטית. ככל שהוועדה המחוזית תבחר לאמץ את הליכי ההפקדה של תכנית זו, הוועדה המקומית אינה מתנגדת.
2. לטענה כי לקיחת בעלי מקרקעין ייחודיים במגרשים עצמאיים וריכוזם במגרשים גדולים בבעלות משותפת, מנוגדת להוראות חוק התכנון והבנייה ולתקנות התכנון והבניה, והינה בלתי סבירה – **הוחלט לדחות את הטענה**. באזור העסקים, מרבית המגרשים בעלי שטח שאינו עולה על דונם. גודל זה אינו מאפשר התחדשות עירונית מיטיבית, חלחול, חניונים ושטחי ציבור. כמו כן, הוא מצמצם את זכויות הבניה בהתאם לתכנית המדיניות לאזור העסקים ב/600, שמאפשרת זכויות בניה מוגדלות עבור מגרשים מעל 4 דונם. כמו תמהיל השימושים וזכויות הבניה, גם גדלי המגרשים הותאמו לתכנית המדיניות.
3. לטענה כי ההוראה הקובעת כי טבלאות האיחוד והחלוקה ייכנסו לתוקף במועד הגשת בקשה להיתר באחד מתאי השטח היא בניגוד לחוק התכנון והבניה – **הוחלט לקבל את הטענה**. טבלאות האיחוד והחלוקה הן מסמך סטטוטורי מחייב כשאר מסמכי התכנית, ומשכך הן ייכנסו לתוקף בעת אישור התכנית.
4. לטענה כי לא הוקדשה מחשבה ל"יום שאחרי" ולא ברור אם ומתי התוכנית תוכל להתממש: מבנים ועסקים מניבים ייאלצו להתפנות ומקומות תעסוקה רבים ייסגרו; לפי סעיף 127 לחוק איחוד מגרשים על פי תכנית לא ישפיע על זכויותיו של מי שהייתה לו לפני האיחוד זכות על פי שכירות באחד המגרשים המאוחדים, אבל במצב החדש אין לבעלי הנכסים את ה"סחורה" לספק לאותם שוכרים וזכויותיהם נפגעות; במצב הקודם כל מפעל ישב בחלקה נפרדת, או בתת חלקה, והיה מושא לבעלות נפרדת וברורה. אך במצב החדש הזכויות במגרש בו נמצא הנכס המניב, הינן משותפות לבעלים נוספים. האם בעלי הנכסים ה"ישנים" יידרשו לחלוק את דמי השכירות עם בעלי הזכויות ה"חדשים" במגרשי ההקצאה?; הליך האו"ח יביא מחלוקות הקנייניות העצומות שיתגלעו בין השותפים, מה שיביא את בעלי הזכויות לריבים אין קץ על הליכי פירוק השיתוף הנדרשים, והתכנית לא תוכל להתממש – **הוחלט לדחות את הטענה**. בתקופת הביניים שעד למימוש התכנית, תינתן אפשרות לעסקים/מבנים הפועלים על המגרשים הישנים בהיתר לפעול באופן רציף. לנושא חלוקת הכספים בין הבעלים השונים – זוהי סוגייה קניינית שאינה קשורה למוסדות התכנון.
5. לטענה כי ניתן לתכנן חלופות תכנוניות המחלקות את המתחם לשני מגרשים כך שלחלקה 113 יוקצה מגרש נפרד או לכל הפחות עם חלקה 49, ואילו יתר החלקות ירוכזו במגרש נפרד נוסף – **הוחלט לקבל את הטענה**. על מנת להגדיל את התכנות המימוש במתחם אנוחנו ממליצים לשמור על מתחם האו"ח אך לפצל את המצב המוצע לשני מגרשי מימוש נפרדים (חלקות 51-49, 56, 57 וחלקות 54 ו-113), כך שבעלי הקרקע יוכלו לממש את התכנית בנפרד וללא תלות האחד בשני באופן הבא:



- עם זאת, על מנת לייעל את תכנון החניונים וצמצום רמפות הכניסה לרכב במרחב הציבורי, מומלץ לייצר חניון אחד לשני המגרשים ע"י הוספת ההוראה הבאה:
- בכל מתחם איחוד וחלוקה תהיה רמפה אחת בלבד לכניסה ויציאה מהחניון. החניון התת קרקעי יהיה משותף עבור כלל תאי השטח בעלי זכויות הבניה התת קרקעיות בתחום מתחם האיחוד והחלוקה.**
6. לטענה כי שיעור ההקצאות לשטחי ציבור עומד על 61%, גבוה באופן ניכר מהמוצע בשאר המתחמים (40-35%), לא מוצדק ופוגע בניצול יעיל של הקרקע – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. מסמך המדיניות קובע כי הקצאה ציבורית יכולה להגיע עד 40%, ללא חישוב של דרכים. ההקצאות מבוצעות בהתאם לשיקולים תכנוניים המסתכלים על כלל המרחב והתכנית, ולא על המתחם הבודד. מבלי לגרוע מן האמור, ולאור העובדה שבתי ספר במרחב תמ"א 70 יכולים להיבנות על מגרשים בגודל קטן מהרגיל, מומלץ להפחית את הקצאת הקרקע ל 3.9 - ד' לשטחי ציבור (35.5%) ו-0.55 ד'

## מס' דף: 29

- לדרכים (4.5%) כך שהשטח הסחיר יעמוד על 6.53 ד' וסך ההקצאות יעמוד על 40%. בנוסף להמלצת מהנדס העיר, הובהר כי ההקצאה לדרכים נועדה להרחיב את זכות הדרך לציבור, וכי עם אישור התכנית תוכל העירייה לפתח את השטח בהתאם לצרכי העיר בבוא העת ובהתאם להנחיות המקצועיות הנדרשות.
7. לטענה כי שיעור זכויות הבניה חושב באופן חלקי בלבד מבלי לשקף את הוראות התכניות התקפות בפועל – **הוחלט לקבל את הטענה**. שווי הקרקע יעודכן.
8. לטענה כי יש לקבוע מקדם גודל וצורה פונקציונלית בשיעור של 5% בשל יתרונות מובנים של חלקה 113 – **הוחלט לדחות את הטענה**. שמאי התכנית לא מצא לנכון לתת מקדם צורה לחלקה.
9. לטענה כי אין התייחסות לתרומת המחוברים – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.ג.
10. לטענה כי מוצע להסב 30% מהיקף שטחי התעסוקה לשטחי מגורים: עודף שטחי תעסוקה, צמצום היקף הבינוי, צמצום מקומות החניה – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 2.א. מבלי לגרוע מן האמור, מאחר ומוצע להמיר 20 אלף מ"ר מתעסוקה למגורים אך לא לצמצם את הזכויות, לא ברור איך הבינוי יצומצם רק בשל שינוי היעוד. כמו כן, תקן החניה למגורים גבוה בהרבה מתן החניה לתעסוקה, ולכן כמות מקומות החניה הנדרשת רק תגדל.

**התוכנית קובעת רוחב זכות דרך והעירייה תוכל לפתח את הדרך לפי צרכי העירייה באותה עת הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 5 (עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה)**

### **התנגדות מס' 6 – קבוצת מזרחי, מתחם 3 (מגרש 1052)**

- לטענה כי התוכנית המבוקשת, אינה מתחשבת בהיקף השטחים שהולכים להיבנות לרבות מאות אלפי מ"ר שיומרו לשטחי ציבור ומקציבה שטחים מזעריים למגורים. מבוקש הקצות שטחי מגורים במתחם התוכנית ל-80 אחוז למגורים, אחרת התכנית לא תהיה כלכלית – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 2.א במענה הכללי.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה אלי יריב יצא)**

### **התנגדות מס' 7 – מרכזי שבו, מתחם 3 (מגרש 1052)**

1. לטענה כי מתנגדים לקביעת שווי נכסי שלילי למגרשי המתנגדים בטבלת ההקצאה, הדבר אינו משקף את ההשקעות שבוצעו במגרשים ויוצר עיוות כלכלי שיש לתקנו – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.ג למענה הכללי.
2. לטענה כי מתנגדים לקביעה כי הקרקע במגרש מזוהמת ולחייב בעלויות פיתוח בגין "זיהום קרקע" – לא בוצעו דגימות קרקע במגרש ולכן אין בסיס לקביעה שהקרקע מזוהמת – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף 1.א למענה הכללי.
3. לטענה כי מתנגדים לקביעת חובת בנייה במבנה מרקמי אחיד לכל שלושת הבניינים במתחם 3, ובקשה להתיר גמישות תכנונית כך שלא יידרש מסד מרקמי אחיד לכל הבניינים אלא ניתן יהיה לתכנן כל בניין בנפרד בהתאם לצרכים – **הוחלט לקבל את הטענה**. ראה סעיף 5 בהתנגדות רבץ השקעות.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה אלי יריב יצא)**

### **התנגדות מס' 8 – פואד זיינר וסיימון סאסין, מתחם 3 (מגרש 1052)**

1. לטענה כי מתנגדים לקביעת שווי נכסי שלילי למגרשי המתנגדים בטבלת ההקצאה, הדבר אינו משקף את ההשקעות שבוצעו במגרשים ויוצר עיוות כלכלי שיש לתקנו – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.ג למענה הכללי.
2. לטענה כי מתנגדים לקביעה כי הקרקע במגרש מזוהמת ולחייב בעלויות פיתוח בגין "זיהום קרקע" – לא בוצעו דגימות קרקע במגרש ולכן אין בסיס לקביעה שהקרקע מזוהמת – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף 1.א למענה הכללי.
3. לטענה כי מתנגדים לקביעת חובת בנייה במבנה מרקמי אחיד לכל שלושת הבניינים במתחם 3, ובקשה להתיר גמישות תכנונית כך שלא יידרש מסד מרקמי אחיד לכל הבניינים אלא ניתן יהיה לתכנן כל בניין בנפרד בהתאם לצרכים – **הוחלט לקבל את הטענה**. ראה סעיף 5 בהתנגדות רבץ השקעות.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה אלי יריב יצא)**

### **התנגדות מס' 9 – מסגריית כדורי אפריים, מתחם 3 (מגרש 1052)**

1. לטענה כי מתנגדים לקביעת שווי נכסי שלילי למגרשי המתנגדים בטבלת ההקצאה, הדבר אינו משקף את ההשקעות שבוצעו במגרשים ויוצר עיוות כלכלי שיש לתקנו – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.ג למענה הכללי.
2. לטענה כי מתנגדים לקביעה כי הקרקע במגרש מזוהמת ולחייב בעלויות פיתוח בגין "זיהום קרקע" – לא בוצעו דגימות קרקע במגרש ולכן אין בסיס לקביעה שהקרקע מזוהמת – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף 1.א למענה הכללי.
3. לטענה כי מתנגדים לקביעת חובת בנייה במבנה מרקמי אחיד לכל שלושת הבניינים במתחם 3, ובקשה להתיר גמישות תכנונית כך שלא יידרש מסד מרקמי אחיד לכל הבניינים אלא ניתן יהיה לתכנן כל בניין בנפרד בהתאם לצרכים – **הוחלט לקבל את הטענה**. ראה סעיף 5 בהתנגדות רבץ השקעות.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה אלי יריב יצא)**



**התנגדות מס' 10 – חברת אקמר, מתחם 3 (מגרש 1052)**

1. לטענה כי החו"ד של היועץ הסביבתי והאומדן שניתן על ידו להפחתת עלויות הטיהור, איננו רלוונטי כלל ועיקר למקרקעין שבעלות המתנגדים, וכי אין להפחית כלל את שווי בשל זיהום; יש לחייב את המזהם בעלויות הטיהור ולא את הנפגעים – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף 1.א. להתנגדות.
2. לטענה כי על המקרקעין בבעלות המתנגדים בנוי מבנה תעשייה המחזיק בכל הרישיונות הנדרשים ומושכר בכמה עשרות אלפי שקלים בחודש, וכי הקביעה לפיה לא נמצאה תרומה של המחוברים לשווי בכל החלקות בהן בנוי מבנה בן קומה אחת בלבד, איננה נותנת ביטוי ספציפי למקרקעין בבעלות המתנגדים – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.ג. במענה הכללי.
3. לטענה כי בעוד שבפירוט העקרונות לקביעת השווי, השמאי הפחית עד 15% משווי המתחמים במצב שיוצא בשל המושעא הנוצרת כתוצאה מהאז"ח הנובע מהתכנית, לא ניתן ביטוי לחוסר המושעא במצב הנכנס – **הוחלט לדחות את הטענה**. הביטוי לחוסר במושעא בא בכך שלא בוצעה מלכתחילה הפחתה לערך הקרקע במצב הנכנס.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה אלי יריב יצא)**

**התנגדות מס' 11 – חברת ח.מ.ש.ק, מתחם 5 (מגרש 1053)**

1. לטענה כי בסכימת שטחי הבנייה הכוללים נרשמו 19,493 מ"ר במקום 20,743 מ"ר (טעות של כ-1,250 מ"ר) – **הוחלט לקבל את הטענה**. הוראות התכנית יתוקנו בהתאם.
2. לטענה כי יש לעדכן את שווי חלקה 67 ותחנת התדלוק, ולעדכן את טבלת האיזון וההקצאה בהתאם – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיפים 1.א ו-1.ב במענה הכללי.
3. לטענה כי מוקצים 955 מ"ר למסחר, אך בפועל ניתן לממש רק 835 מ"ר, וכי מבוקש לעדכן את קווי הבניין או לעדכן את זכויות הבניה למגורים בהתאם להפסד היחסי – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. המתנגדת צודקת כי ניתן לממש רק 835 מ"ר – מדובר בטעות סופר; לבקשת המתנגדת לא לחלוק מגרש חניה עם חברת דמרי במגרש 1054 הסמוך, צומצם שטח המגרש וזכויות הבניה לא עודכנו בתקנון התכנית. תקנון התכנית יעודכן לפי 835 מ"ר עבור מסחר.
4. לטענות כי ישנה טעות בחישוב שטחי מגורים סחירים ושווי למ"ר (חוסר התאמות לעירוב שימושים ולחניה) וכי יש לפצות את בעלי הזכויות במגרש הקצאה 1053 בתוספת של 176 מ"ר סחיר למגורים, וכי ישנה טעות בחישוב שווי זכויות בניה סחירות בחו"ד הכלכלית ולפיכך יש להוסיף זכויות בניה למגורים בסך כולל של 12,012,000 ₪ – **הוחלט לדחות את הטענה**. לפי חוות דעת שמאי התכנית, תחשיב זכויות הבניה למגורים לא מקובל (הנחת ממ"ק, הקטנת השטחים הסחירים והגדלת שטחי השירות). התוכנית מאופיינת בעירוב שימושים ותקן חניה מופחת, ולא נכללו מקדמים בגין מאפיינים אלה. לא ניתן להפעיל המקדמים על מגרשי המתנגד ללא הפעלתם על המגרשים האחרים בתוכנית, מה שלא יביא לשינוי מהותי בהקצאה.
5. לטענה כי יש לאפשר בניה של עד 6 יח"ד בקומה, על מנת ליצור גמישות בתכנון – **הוחלט לקבל את הטענה**, ראה סעיף 2.ב במענה הכללי.
6. לטענה כי במתחם ישנו עודף היצע דירות ותעסוקה – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 2.א במענה הכללי.
7. לטענה כי יש לבטל הפחתה בשווי במצב הנכנס, בשל נושא זיהום הקרקע – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**, ראה סעיף 1.א במענה הכללי.
8. לטענה כי אין התאמה בין מספר הקומות לזכויות הבניה והוראות הבינוי, סעיף 6.1 אומר שיש צורך בקומה טכנית – **הוחלט לדחות את הטענה**. תקנון התכנית אינו קובע כי יש צורך בקומה טכנית שלמה, אלא קובע כי המתקנים הטכניים ימוקמו על מרפסת קומת המסד (במקביל לקומה 10).

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 5 (עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה)**

**התנגדות מס' 12 – חב' דמרי, מתחם 5 (מגרש 1054)**

1. לטענה כי ביחס להפקעות מחלקות המתנגדת, שיעור ההפקעה הינו יותר מכפול מהנדרש ע"פ מסמך המדיניות, וכי יש להקטין את היקף ההפקעה ל-25%, ואז לתת רח"ק תוספתי של תוספת מגורים באופן שיפצה את המתנגדת על שיעור ההפקעה העודף – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראשית, חישוב הזכויות למתחם נעשה על בסיס החלקות לפני ההפקעה ועל כן אין באחוז ההפקעה להשפיע על סך הזכויות במתחם; שנית, היקף ההפקעות תואם את מסמך המדיניות לרובע ואת מדיניות ההקצאות העירונית:
  - שטח המתחם - 7.35 ד'
  - שטח הפקעה לדרך - 0.973 ד' (13.2%)
  - שטח הפקעה לשטחי ציבור - 1.6 ד' (21.7%)
  - סהכ הפקעה 2.573 ד' (35%).
- בהתאם למסמך המדיניות העירוני לרובע העסקים שאושר במחוז, היקף ההפקעה לשטחי ציבור לא יפחת מ-25% והתכנון אכן עומד בדרישה זו: "במגרשים מעל 4 דונם חלה חובה להפריש קרקע לטובת שב"צ ו/או שצ"פ, בהיקף של לכל הפחות 25% משטח המגרש".
2. לטענה כי המתנגדת נכנסת עם חלקות בגודל 4.2 דונם, שטח מספיק גדול כדי לקבל אותו חזרה בנפרד ובשלמות ללא שותפים, אך הוקצו זכויות עם בעלי זכויות בחלקה 66 ויחד עם העירייה (מטלה ציבורית) ולפיכך, יש להביא בחשבון הפחתה למושעא גדולה יותר מ-0.9 – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראשית, העירייה לא נכנסת כבעלים במצב הנכנס ולכן היא לא חלק מהמושעא. היא תרשם כבעלים של החלק הציבורי רק בעת הרישום הסופי אחר שהושלמה הבנייה. שנית,

### מס' דף: 31

- היות ותא שטח 1054 מקבל העצמת זכויות בהתאם לבקשתה של המחוזית, הרי שנדרשים תשלומי איזון ביחס לתא שטח 1053; מכאן שיותר נכון להכניס את הבעלים של חלקה 66 במושעא עם הבעלים של תא שטח 1054, דבר המקל על נושא תשלומי האיזון. בסופו של דבר במתחם יש 3 בעלים כך ששניים מהבעלים יצטרכו להיות במושעא בכל מקרה.
3. לטענה כי אין הלימה בין שטח החלקות הנכנס לשטח מגרש ההקצאה, וכי חלקות 67-68 גדלו לאחר ההקצאה בעוד שחלקות המתנגדת קטנו – **הוחלט לדחות את הטענה**. המתחם הינו מתחם איחוד וחלוקה, וההפקעות נערכו ביחס למתחם. מיקום שטחי הציבור נקבע לפי שיקולי תכנון מיטבי, ולא לפי שיקולים קנייניים.
4. לטענה כי אין היתכנות סבירה למימוש מלא של הזכויות המוקנות, התכנית קטנה מידי למיצוי זכויות יעיל במגדל תעסוקה – **הוחלט לקבל את הטענה**. מתחם 5 נמצא על חזית רחוב הקוממיות הכולל תחנת מטרו ועירוב שימושים מאסיבי, הבינוי המוצע במתחם הינו בינוי מגדיר רחוב הכולל חזית פעילה ורציפה. על מנת לייצר הפרדה ברורה בין המרחב הפרטי והציבורי, לעודד שימוש ופעילות במרחב הציבורי ולהביא לניצול יעיל של מפלס הקרקע אנחנו ממליצים להגדיל את קווי הבניין ותכנית הבינוי בתאי שטח 1053 ו-1054 ל-90% תכנית בנויה.
5. לטענה כי לאור הדרישה לשטח תכנית של 85%, לא ניתן לנצל את מלוא הזכויות ולכן מבוקש להרחיב את המגרש ב-733 מ"ר + העתקת עץ מס' 601 + הגדרת חלקה תלת מימדית ליישום השצ"פ, או לחלופין הגדרת זכות מעבר מגוננת בתחום המגרשים – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה הסעיף הקודם לנושא התכנית וסעיף 3.א במענה הכללי; מבלי לגרוע מן האמור, מומלץ להגדיל תכנית תת קרקעית ל-100%. יובהר כי לא יועתק העץ ולא ייערך רישום תלת מימדי תחת השצ"פ.
6. לטענות כי:
- מגרש 1054 נושא בנטל משמעותי של הקצאת שטחים (3380 שטח מבונה), בעוד שבחלק מהמגרשים הסמוכים אין כלל מטלות ציבוריות או שהן מצומצמות מאוד בהיקפן, מצב זה יוצר חוסר שוויון מהותי בנטל ההפרשות;
  - הוראות התכנית אינן מבטיחות שהשטחים שיוקצו למבני ציבור ישמשו בפועל את הציבור, ולכן יש להוציא את המטלה הציבורית ממגרש 1054 ולהעבירה למגרש 401 שהינו ממילא לצרכי ציבור;
  - יש לתת פיצוי רב יותר למגרש 1054 ולהגדיל את זכויות הבניה ביחס ליתר המגרשים בעדיפות למגורים
  - לחלופין, יש לתקן את הטבלה באופן בו תבוטל המטלה הציבורית לאור ההפרשה הגדולה ובמקום שטחים אלו להחליף שטחים אלו בשטחי מגורים ומסחר –
- הוחלט לדחות את הטענה**. בהתאם להקצאה הנוספת של שטחי ציבור מבונים במתחם 5, המתנגדת קיבלה תוספת של זכויות מעבר למה שמוצע במתחמים האחרים. מתחמים 3, 4 ו-5 נמצאים באזור המוגדר כרח"ק 9 בהתאם למדיניות רובע העסקים; בפועל הרח"ק שמוצע במתחם 5 הינו 9.6, כלומר תוספת של 0.6 זכויות עבור שטחי הציבור המבונים שמוקמו במתחם.
7. לטענה כי אין אפשרות לתכנון יעיל של החניון והמתנגדת נדרשת להקמת 6 קומות מרתפי חניה, לרבות עלויות עודפות למי תהום. מבוקש לאפשר גמישות להגדלת תכנית קומות מרתפים או אפשרות של הקמת מרתפי חניה עבור מגרש 1054 באופן של רישום תלת מימדי תחת מגרש השצ"פ מס' 671 הסמוך – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיפים 3.א ו-3.ב במענה הכללי.
8. לטענה כי מבוקש להורות על תיקון התכנית כך ששטחי המגורים יהיו לפחות 50% מתחום הזכויות במגרש – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 2.א במענה הכללי.
9. לטענה כי מבוקש לבטל את הדרישה בתמחיל הדירות לדירות "מיקרו" שלפי הגדרתן מדובר בדירות קטנות מאוד שאין מאפשרות מיקום יעיל של ממ"דים ומביאות לתכנון שאינו יעיל – **הוחלט לדחות את הטענה**. דירות אלה הן בהתאם לתכניות המתאר הארציות החלות במקום – תמא/ 35/ 4 ותמא/ 70, ולהנחיות מנהל תכנון לנושא דירור מכליל.
10. לטענה כי מבוקש להגדיל את שטח הדירה הממוצע העומד על כ-90 מ"ר פלדלת/לדירה. שטח זה הינו שטח ממוצע קטן מאוד לדירה ומקשה על תכנון דירות של 4-5 חדרים המבוקשות באזור זה ומגדילות את מגוון האוכלוסיה שתוכל להתגורר בתחומי התכנית. **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. לאור בקשת המחוז לרכז את עוצמות הבניה בחלק המערבי של מתחם 5 (מגרש 1054), הועברו יח"ד ממגרש 1053 אך בשל טעות סופר, ללא מעבר של זכויות בניה. נושא זה ייבחן לעת הדיון בוועדה המחוזית.
11. לטענה כי מבוקש לעדכן ולהביא בחשבון הגדלת שטחי שירות ב-6-3 מ"ר נוספים (תיקון מס' 163 לחוק התו"ב) – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 6 במענה הכללי.
12. לטענה כי מבוקש לייצר שטחי מרפסות לזכויות התעסוקה – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ניתן לייצר מזכויות הבניה שניתנו למתחם גם מרפסות.
13. לטענה כי מבוקש להגדיל את גודל המרפסות למגורים ל-20 מ"ר ליח"ד – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. שטח המרפסות יהיה לפי ממוצע של 16 מ"ר למרפסת בבניין, אך לא יותר מ-20 מ"ר ולא פחות מ-8 מ"ר, וללא חריגה מקווי הבניין.
14. לטענה כי לפי תקן 15 יש להביא בחשבון תרומת מחוברים (סעיף 8.1 לתקן) שנשמטו מתחשיב מסמך העקרונות בסך של כ-7,150,000 ₪ – **הוחלט לדחות את הטענה**. גם לשיטתו של שמאי המתנגד, לשווי בניו אין תרומה למחברים. הפחתה של רכיב הזימות משווי הבנוי שהוא מציג (26 מיליון ₪) בהפחתה של שווי הקרקע (עליו אין חולק) אינו מתיר שווי למחברים.
15. לנושא יחס הזיהום שנקבע לתחנת הדלק יוצר שווי קרקע גבוה מדי שאינו משקף את הפחתת השווי הנדרשת בגין הזיהום והעלויות הכרוכות בטיהור הקרקע, ויש לתקן את החישוב כך שיהיה נמוך יותר – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף 1.א במענה הכללי.

## מס' דף: 32

16. לטענה כי טעויות בשטחי החנות בחלקה 67 -בהיתר צוין כי שטח המסחר הינו 33 מ"ר ולא 76 מ"ר כפי שצוין במסמך העקרונות – **הוחלט לדחות את הטענה**. לא ברור המקור של ה-33 מ"ר שצוין על ידי השמאי. כמו כן, שווי תחנת דלק מחושב בהתאם לקווים המנחים. ככל והמתודולוגיה מקובלת ויופחת שווי המחוברים כפי שצוין, הנ"ל יביא לגידול בשווי ההקרקע.
17. לטענה כי מגרש 401 שיועד לדב"י לא יממש את ייעודו הציבורי בפועל, ולכן יש להעביר את המטלה הציבורית ממגרש 1054 למגרש 401, שבו ניתן ליישמה באופן יעיל ושוויוני, ולהעלות את מגרש 401 "מעל הקו" ולתת תמורה של מגרש עם מגבלות דב"י לבעלי הזכויות – **הוחלט לדחות את הטענה**. מדיניות העירייה היא לייצר עד כמה שניתן דב"י, ולכן המטרה הקבועה בתכנית הינה מטרה ציבורית ראויה, והזכויות הן לפי בי/777. התכליות הקבועות לגבי מגרש זה הן למטרות ציבוריות רחבות (בהתאם להוראות בי/777), ההחלטה על שימוש בפועל תיקבע ע"י העירייה בהתאם לצרכים ציבוריים.
18. מספר יחידות הדיור ברוזטת מגרש 1054 על מגדל המגורים (128 יח"ד) אינו תואם למספר יחידות הדיור בטבלה 5 בהוראות התכנית (134 יח"ד), כמו כן, מספר הקומות למגדל המשרדים – 45 קומות אינו תואם למספר הקומות בטבלה 5 בהוראות התכנית (40 קומות) – מומלץ לקבל את הטענה בחלקה. ראה סעיף 10 למענה זה.
19. לטענה כי בחתך בנספח הבינוי מופיע מס' קומות גדול יותר (42 מעל קומת הקרקע + טכנית) ביחס למס' הקומות המופיעה בטבלה 5 בהוראות התכנית (40 קומות) – **הוחלט לקבל את הטענה**. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם.
20. לטענה כי קיימת סתירה בין נספח התנועה במס' יח"ד למגרש 1054 (172 יח"ד) לבין מס' יח"ד בטבלה 5 בהוראות התכנית (134 יח"ד) – **הוחלט לקבל את הטענה**. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם.
21. לטענה כי שטח תכסית מגרש בהתאם לטבלה סעיף 5 לתכנית רשום 80% ואילו בהתאם להערה (2) מתחת לטבלה רשום 85%. מבוקש להבהיר כי שטח התכסית הינו 85% – **הוחלט לקבל את הטענה**. במגרשים הגובלים ברחוב קוממיות, התכסית העל קרקעית תהיה 90% ואילו התכסית התת קרקעית תהיה 100%, בעוד ששטחי החלחול ינתנו בשטחים הציבוריים במתחם.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה לאה בם יצאה)**

### **התנגדות מס' 13 – חברת טורבו טכסטיל, מתחם 5 (מגרש 1054)**

1. לטענות כי אין היתכנות כלכלית למימוש הבניה במגרש (או בכלל) בתמהיל זה, אין ביקוש לשטחי תעסוקה ואין מספיק היצע של יח"ד, יש לקבוע תמהיל שונה ולהגדיל את שימושי המגורים לעומת שימושי התעסוקה, בשיעור ניכר, עד ליחס של בין 40%-50% למגורים לכל הפחות – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 2.א במענה הכללי.
2. לטענה כי יש להגדיל את הצפיפות ב-20% לפחות – **הוחלט לדחות את הטענה**. לא ברורה הדרישה להגדלת הצפיפות לשם הגעה לגודל דירה מצומצם יותר, נראה כי המתנגדת מבקשת למעשה תוספת יח"ד. ראה סעיף 2.א במענה הכללי. מבלי לגרוע מן האמור, בדיקה של הצוות המקצועי הראתה שגם בניכוי יח"ד מיקרו ויח"ד, תמהיל וממוצע גודל יח"ד יוצא מאוזן, עם ממוצע של כ-105 מ"ר ליח"ד. ממוצע של 95 מ"ר ליח"ד הינו ממוצע הכולל את יחידות הדיור הקטנות.
3. לטענה כי אומדן המחוברים בחלקת המתנגדת בשווי "מצב נכנס" שגוי – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.ג במענה הכללי.
4. הקצאת זכויות "במצב יוצא" במתחם 5 חורגת מעקרונות תקן 15 לנושא הקטנת שותפות במקרקעין – **הוחלט לדחות את הטענה**. כפי שצוין במענה להתנגדות חברת דמרי, היות ותא שטח 1054 מקבל העצמת זכויות בהתאם לבקשתה של המחוזית, הרי שנדרשים תשלומי איזון ביחס לתא שטח 1053; מכאן שיותר נכון להכניס את הבעלים של חלקה 66 בכמושעא עם הבעלים של תא שטח 1054, דבר המקל על נושא תשלומי האיזון. בסופו של דבר במתחם יש 3 בעלים כך ששניים מהבעלים יצטרכו להיות במושעא בכל מקרה.
5. לטענה כי יש לאפשר את המשך השימוש במבנה הקיים בחלקת המתנגדת עד להוצאת היתר במגרש ההקצאה (1054) – **הוחלט לקבל את הטענה**. ראה סעיף 7 במענה הכללי.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 5 (עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה)**

### **התנגדות מספר 14 – עמל דלק, מתחם 7 (מגרש 1060)**

1. לטענה כי הטלת מגבלות והפסקת השימושים הקיימים בעקבות המימוש המאוחר של עירוב השימושים יגרם לנזק לבעלי הזכויות, וכי מבוקש לעגן בתכנית הוראות מעבר שיבטיחו המשך השימוש וניצול הזכויות עפ"י התוכניות התקפות, עד למועד בו תמומש התכנית המוצעת בכלל ובמגרש 1060 בפרט – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. ראה סעיף 7 במענה הכללי.
2. לטענה כי יש להוסיף בתכנית הוראה מפורשת לפיה ניתן לעשות שימוש במגרשים הקיימים ע"פ התכניות התקפות עד למתן היתר בנייה בתא השטח הרלוונטי לפי התכנית המוצעת – **הוחלט לקבל את הטענה**, ראה הסעיף לעיל.



3. לטענה כי קביעה שכל המבנים במתחם יהרסו בהינף אחד אינה סבירה ומהווה פגיעה קשה בזכויות הבעלים – **הוחלט לקבל את הטענה**. ככל שיש אפשרות להוציא היתר עבור מגרש אחד בלבד, אין צורך להרוס את כלל המבנים במתחם אלא במגרש נשוא ההיתר בלבד. מומלץ להחליף בסעיף 6.14 את המילים "בכל מתחם" במילים "בכל תא שטח".
4. לטענה כי התכנית מאפשרת הפקעה בשטחים לצרכי ציבור גם טרם מתן היתר בנייה, וכי מבוקש לקבוע כי הטבלאות לאו"ח תיכנסנה לתוקף רק עם קבלת היתר בנייה בתא השטח הרלבנטי או לחילופין, לקבוע הוראה כאמור ביחס לתא שטח 1060 – **הוחלט לדחות את הטענה**. מדובר בהפקעה שהינה הוראה רגילה בכל התכניות והיא תתבצע בהתאם לצורך הציבורי של פיתוח המרחב. טבלת ההקצאות הינה מסמך סטטוטורי מחייב ככל שאר מסמכי התכנית.
5. לטענה כי אין הוראה לגבי מועד הרישום של שטחי הציבור המבונים, וכי מבוקש להוסיף הוראה בדבר מועד הרישום לפיה הרישום ייעשה לאחר רישום הבית המשותף – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. מומלץ להוסיף הוראה בדבר מועד רישום שטחי הציבור המבונים, אך יהיה זה בעת רישום הבית המשותף ולא לאחריו.
6. לטענה כי סעיף 3(6.5) קובע שבתאי שטח הכוללים שטחי ציבור מבונים ביעוד מגורים, קומת הקרקע תשמש לציבור, וכי בפועל אין ייעוד מגורים בלבד בתכנית ולכן מבוקש למחוק סעיף זה – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה**. מדובר בטעות סופר – אמור היה להיות כתוב "מגורים, מסחר ותעסוקה", מסמכי התכנית ישונו בהתאם.
7. לטענה כי סעיף 1.2(4)(ג) מאפשר הצמדת חצרות לשטחי חינוך בהתאם לתקן משרד החינוך, אך התכנית אינה קובעת היכן ובאיזה היקף ימוקמו שטחי החינוך וכי ההוראה מעניקה לוועדה המקומית סמכות גורפת להפקיע שטחים בשלב היתר הבנייה, סמכות שאינה מותרת לפי חוק – **הוחלט לדחות את הטענה**. נוסח זה הינו הוראה סטנדרטית בשילוב שטחי ציבור במבנים סחירים. החצרות המיועדות נועדו להיות מרפסות בקומה ראשונה והשנייה, ובצמוד לשימוש הציבורי. אין אפשרות להפקיע שטחים ללא שימוש, אלא רק במידה ומדובר בשטחי ציבור של משרד החינוך כגון גנים ומעונות יום הדורשים חצרות.
8. לטענה כי הפחתת שווי מחוברים שגויה, בעקבות הסדר חניה לכאורה עם המגרש הסמוך, שלא מומש מעולם – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.1 במענה הכללי.
9. לטענה כי הפחתת שווי מחוברים בגין זיהום בתחנה הינה טעות כיוון שאין זיהום בתחנה – **הוחלט לקבל את הטענה**. ראה סעיף 1.1.
10. לטענה כי בוצע שימוש במרווח שיווק לא עדכני לצורך הערכת שווי תחנת התדלוק במגרש במצב נכנס – **הוחלט לקבל את הטענה**. ראה סעיף 1.1.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (לאה בם, עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה)**

#### **התנגדות מס' 15 – שלום ברדה ואחרים, מתחם 7 (מגרש 1060)**

1. לטענה כי מאחר ומרבית התכניות הנקודתיות באזור התעסוקה בבת ים לא מומשו, מוצע להגדיל את היקף השימוש למגורים לכדי 50% מתמהיל השימושים באזור התעסוקה, ולהגדיל את זכויות הבניה לכדי רח"ק 11 בכל תאי השטח במתחם 7 – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 2.1 במענה הכללי.
2. לטענה כי החלוקה למתחמי משנה באזור התעסוקה אינה מאוזנת ופוגעת במתחם איחוד וחלוקה 7, וכי יש להגדיל את זכויות הבניה במתחם על מנת לשמור על איזון – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 1.1 במענה הכללי.
3. לטענה כי אין לתת שווי עודף לתחנת הדלק בחלקה 121 במתחם 7, ולחלופין, אם ייקבע אחרת, הרי שיש להוציא את חלקה 121 מתחום האיחוד והחלוקה – **הוחלט לדחות את הטענה**. בעלי הזכויות בחלקה 121 קידמו תוכנית לתחנת דלק, שילמו היטל השבחה בגינה וכו'; כמו כן, הני"ל נלקחו בחשבון בתחנת הדלק – היקף מכירות/שיעור היוון וכיו"ב.
4. לטענה כי יש לתקן את מרכיב תרומת המחוברים שהובאה בחשבון במתחם 7 – **הוחלט לדחות את הטענה**, ראה סעיף 1.1 במענה הכללי.
5. לטענה כי יש לבטל את מרכיב ההפחתה בגין זיהום קרקע בחלקה 123 (אולמי דריה) ולתקן את טעות החישוב לגרענת זיהום הקרקע בחלקה 1 (תחנת הדלק) – **הוחלט לקבל את הטענה**, ראה סעיף 1.1 במענה הכללי.
6. לטענה כי יש לתקן את שווי תא שטח 1060 שבו ניתנה התמורה במצב חדש לחלקה 123 - תיקון עלות הקמת מבנה ציבור וקביעת מקדם הפחתה בשיעור של 0.95 בשל עירוב שימושים עם מבנה ציבור – **הוחלט לדחות את הטענה**. כלל התוכנית הינה בעירוב שימושים. לא ניתנו מקדמים לשווי במצב המוצע.
7. לטענה כי יש לקבוע את עלות טיהור קרקע במצב החדש לפי ההפחתה בשווי במצב הקודם – **הוחלט לקבל את הטענה**. ראה סעיף 1.1 במענה הכללי.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (לאה בם, עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה)**

#### **התנגדות מס' 16 – צרפתי שמעון, מתחם 7 (מגרש 1058)**

1. לטענה כי מגרשים 406 ו-1056 לא צריכים להיות כרוכים במתחם איחוד וחלוקה יחד עם מגרשים 1059 ו-1060, שכן אין ביניהם זיקה קניינית, תכנונית או גיאוגרפית, והם אוחדו רק כדי שניתן יהיה להפריד די שטח לבית ספר – **הוחלט לקבל את הטענה**. יוזכר כי בתחילה מתחם 7 הוגש כמתחם אחד שלם, כולל חלקות 130, 131 ו-126. משהוחלט להאריך את תוקף התכנית שחלה על החלקות דנן, ולאחר מספר פגישות תיאום עם היזמים, **המלצת מה"ע היא להמליץ לוועדה המחוזית לגרוע מתחום התכנית את החלק הצפוני של מתחם 7**. בהחלטתה קבעה הוועדה המחוזית כי רק חלקות אלה

## מס' דף 34:

- ייגרעו מתחום התכנית, ומתחם 7 נשאר ללא קשר תכנוני ישיר בין שני חלקיו. לאור זאת, הוחלט לגרוע את חמש החלקות הצפוניות מתחום התכנית (124, 125, 129, 181, 182), ולהשאיר את החלקות הדרומיות הנחוצות לחידוש רחוב העמל ומתוך רצון לחדש את המתחם הכולל את תחנת הדלק, תוך התאמת התכנון למסמך המדיניות ותמא/ 70.
2. לטענה כי התכנית המופקדת פוגעת בקניינם של המתנגדים, הן בשל המגרש האי רגולרי שהוקצה להם בו ניתן לנצל רק 2.6 דונם והן בשל כשלים שנפלו בטבלאות האיחוד והחלוקה (הפגמים התכנוניים הטבועים במגרש 1058 לא הובאו בחשבון כמקדם הפחתה במצב יוצא; כפל הפחתה בשווי זכויות המתנגדים בשל טעות בחישוב עלויות זיהום הקרקע) – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו.
3. לטענה כי התכנית הופקדה מבלי שנבחן התכנון המוצע למתחם 7, לאחר הוצאת חלקות החיץ מהתכנית, וכי התכנון המוצע לחלקו הצפוני של המתחם מבוסס על התכנון הקודם של מתחם 7, אשר כלל גם את חלקות החיץ, ולא נעשו התאמות לתכנון המחודש – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו. לטענה כי בשל מגבלות המגרש שהוקצה למתנגדים התכנית אינה ישימה, לא יתאפשר מימושה בפועל וחלקו הצפוני של מתחם 7, המשווע להתחדשות עירונית, ישאר במצבו כפי שהוא כיום – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו. לטענה כי המגרש האי-רגולרי אינו מאפשר שימוש אפקטיבי כלשהו לבינוי בתת הקרקע – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו. לטענה כי על מוסד התכנון לשקול שיקולים כלכליים וכי ככל ותאושר התכנית המופקדת כפי שהופקדה, לרבות הכשלים המהותיים שנפלו בה, אשר בגינם נפגעות באופן אנוש זכויותיהם של המתנגדים, הרי שלא תצא לפועל התחדשותו של המתחם – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו.
4. לטענה כי צו השעה מחייב תוספת יחידות דיור, קל וחומר לאור עודף שטחי התעסוקה באיזור – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו.
5. לטענה כי טעויות מהותיות בטבלת ההקצאה והאיזון ותיקונים נדרשים בתכנית המופקדת: (טעות חישובית במתחם 7 בחלקה 121 בגוש 7123; על פי תקן 15, עלויות המשיכות לקרקע - יש לגרוע משווי הקרקע ולא משווי המחבורים) – **הוחלט לקבל את הטענה בחלקה** – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו.
6. לטענה כי ישנו חוסר התאמה בין גובה מותר בנספח הבינוי והוראות התכנית, וכי מבוקש להתאים את ההוראות לנספח הבינוי שכן הוא מאפשר גמישות רבה יותר בקומות המגדל ויח"ד בקומה – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו. לטענה כי גובה הבינוי המוקצה למגרש 1058 בהוראות התכנית, אינו לוקח בחשבון את הצורך בקומה טכנית בין שימוש התעסוקה והמגורים וכן קומה טכנית בגג – **לא רלוונטי** – ראה סעיף 1 להתנגדות זו.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות ולהוצאת חב' צרפתי מתחום התכנית – פה אחד 4 (לאה בס, עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה)**

### התנגדות מס' 17 – גבאי מניבים, צמוד למתחם 2

לטענה כי החברה נמצאת בהליך משפטי מול נת"ע לגבי אישור תכנית שינויים בהיתר הסמוך למתחם 2 בתכנית. הפתרון המסתמן הוא הפעלת סעיף הגמישות המופיע בתת"ל המצמצם את תחנת המטרו, אך אם התכנית תאושר כפי שהופקדה, ככל שיופעל סעיף הגמישות על התת"ל, הוא לא יחול על תכנית מטרו דרום שכן היא תאושר כבר. מבוקש לקבוע כי כל צמצום שטח מכוח סעיף הגמישות שיופעל על התת"ל, יוחל ויוטמע בתכנית בי/888 – **הוחלט לקבל את הטענה**.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (לאה בס, עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה)**

### התנגדות מס' 18 – נלי סמליאנסקי, צמוד למתחם 1

לטענה כי מתנגדת להקמת המטרו ברחוב הנביאים עקב חשש לפגיעה ביציבות הבניין – **הטענה אינה רלוונטית לתכנית זו**, כיוון שתחנת המטרו מוקמת מכוח תתל 103 ולא מכוח תכנית זו.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (לאה בס, עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה)**

### התנגדות מס' 19 – בוריס מולוצ'יני, צמוד למתחם 1

1. לטענה בדבר הרעה בתנאי המחיה: ירידה באיכות האוויר, הסתרת נוף לכיוון מזרח והרי ירושלים, עלייה משמעותית בכמות הרכבים, עומסי תנועה וחניה, והגברת זיהום האוויר ברחוב – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 4 במענה הכללי.

2. לטענה כי במהלך ביצוע תכנית פינוי-בינוי למשך 10-7 שנים ייגרם נזק נוסף לאיכות החיים: רעש, רעידות, אבק, והפרעה מתמשכת לכל המתגוררים מול אתר הבנייה – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 4 במענה הכללי.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (לאה בס, עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה)**

### התנגדות מס' 20 – אורה מוסקטי, צמוד למתחם 1

1. לטענה בדבר הרעה בתנאי המחיה: ירידה באיכות האוויר, הסתרת נוף לכיוון מזרח והרי ירושלים, עלייה משמעותית בכמות הרכבים, עומסי תנועה וחניה, והגברת זיהום האוויר ברחוב – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 4 במענה הכללי.

2. לטענה כי במהלך ביצוע תכנית פינוי-בינוי למשך 10-7 שנים ייגרם נזק נוסף לאיכות החיים: רעש, רעידות, אבק, והפרעה מתמשכת לכל המתגוררים מול אתר הבנייה – **הוחלט לדחות את הטענה**. ראה סעיף 4 במענה הכללי.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (לאה בם, עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה )**

**התנגדות מס' 20 – הרשות הממשלתית להתחדשות עירונית**

1. לטענה כי מבוקשת הוספת ההוראה "הוצאות עריכת התכנית כולל טבלאות האיזון ומדידה, יחולו על הבעלים לפי סעיף 69 (12) לחוק התכנון והבניה, בהתאם לשווי היחסי של מגרשיהם". לתכנית – **הוחלט לקבל את הטענה**. הוראות התכנית יעודכנו בהתאם.
2. לטענה כי על מנת למנוע פגיעה בבעלי החיים המצויים בתחום התכנית מבוקש להוסיף להוראות התכנית את הסעיף "תנאי לתחילת עבודות הבניה יהיה הכנת תכנית התארגנות בהתאם לדרישות הרשות המקומית אשר תכלול בין היתר וככל הנדרש התייחסות לכריתת עצים ולפינוי מוסדר של בעלי חיים לפני תחילת עבודות הבניה" – **הוחלט לקבל את הטענה**. הוראות התכנית יעודכנו בהתאם.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (לאה בם, עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה )**

**התנגדות מס' 21 – ישראל היום, צמוד למתחמים 4 ו-5**

לטענה כי התכנית כוללת מקרקעין השייכים לבית דפוס ישראל היום, וכי לא ניתן לממש את ההפקעה ללא הריסה של בית הדפוס כולו – **הוחלט לדחות את הטענה**. תא שטח 849 יועד בתכנית בי/ 609 למטרת דרך ושצ"פ, וכעת במסגרת תכנית המטרו יעוד השטח נותר ציבורי והופך כל כולו לדרך. אין שינוי יעוד של המקרקעין למטרה מסחרית או מגורים, ולכן לא ברורה כלל התנגדות ישראל היום. הפיכת הקרקע ליעוד דרך אין משמעה כי הדרך תסלל באופן מיידי, שהרי ברור כי מימוש תכנית המטרו יקח מספר שנים. יחד עם זאת, לאור הסתכלות תכנונית רחבה על כלל המתחם – הן מתחם מעריב והן המטרו, ראוי כי כלל תא השטח יהפוך לדרך והכל במטרה לשפר את מערך הדרכים לצורך הבנייה המאסיבית העתידית שתבצע בשני המתחמים גם יחד.

**הוחלט לקבל עמדת מהנדס העיר להתנגדויות – פה אחד 4 (לאה בם, עו"ד דוד פפיא, הרב פינטו עזבו את הישיבה )**