

<b>התוכן</b>	<b>מס' החלטה</b>
507-0403931 תא/4444 - רובע שדה דב דיון בהתנגדויות	28/08/2019 2 - - 0015-19

## סעיף א. קביעת סעיף שלביות בתכנית לעניין המשך פעילות שדה התעופה שדה דב

### 1. מבוא

שדה התעופה דב הוקם בשנת 1938, עם פנייתו של ישראל רוקח, ראש עיריית תל אביב, לשלטונות המנדט הבריטי בבקשה לאפשר את הקמתו של השדה. זאת, בשל האיום הגובר על כלי הרכב בישראל, בדרך שבין תל אביב לירושלים ולשדה התעופה לוד. בשנות ה-40, עם החרפת המצב הבטחוני באזור, נסגר שדה התעופה ונפתח מחדש בדצמבר 1947 לשימושים צבאיים. בשנות ה-50 התפתחה פעילות השדה האזרחית ובשנות ה-60 החל השדה לקבל צביון אזרחי-מסחרי.

### שדה דב והקשר האווירי

ב-23 בספטמבר 1938 נחנך מצפון לירקון שדה תעופה העירוני (שנקרא מאוחר יותר 'שדה דב' על שמו של דב הוז), סגן ראש העיריה ומראשי ארגון 'ההגנה', (שנהרג בתאונת דרכים ב-24 בדצמבר 1940). השדה נבנה ביזמתו של פנחס רוטנברג על שטח שהיה שייך לחברת בחשמל ליד תחנת הכוח רדינג, שהחלה לפעול באותה עת. המטוס הראשון המריא ממנו בטיסה חגיגית לביירות, ובדרך נחת לחניית ביניים בחיפה. ידיעות עיריית ת"א תיאר את חנוכת שדה התעופה כ"עוד חלום אחד בדרך לת"א הגדולה והמצוידת בכל קשרי התחבורה המודרניים שהחל להתגשם". אורך מסלול האספלט של השדה היה 400 מ' ורוחבו 40 מ'. באמצע המסלול צויר עיגול גדול, שבמרכזו נרשם השם "תל אביב" בעברית ובאנגלית. משדה התעופה יצאו טיסה יומית לחיפה ושלוש טיסות שבועיות לביירות של חברת 'נתיבי אורי ישראל', שבבעלותה היו בשנת 1939 שני מטוסים. ב-10 באוקטובר 1938 נפתח שירות הדואר האווירי פעמיים ביום מת"א לחיפה ובחזרה. בתחילת 1939 נוסדה חברת 'אווירון', שרכשה מטוס ובו 24 מושבים: טיסת הבכורה שלו הייתה ב-13 בינואר 1939. בתקופת מלחמת העולם השנייה שבת השדה. במלחמת העצמאות שימש שדה דב כשדה התעופה המרכזי של צה"ל.

כיום משמש השדה לטיסות פנים בקווי טיסה סדירים בעיקר לאילת ולחיפה. כמו כן משמש השדה גם כבסיס טיסה של של חיל האוויר (כנף 15).

שדה התעופה גובל, מדרום, ברחוב ש"י עגנון, רחוב לוי אשכול ממזרח, חוף הים ממערב ורחוב פרופס מצפון. השדה משתרע על שטח כולל של כ-1,100 דונם, אשר זה הוא גם שטח התכנית.

תכנית המתאר הארצית לתפרוסת שדות תעופה, תמ"א 15, מגדירה את שדה התעופה דב כשדה מדרגה 3- "שדה תעופה שנועד לענות בעיקר על ביקושים לטיסות מסחריות, סדירות וטיסות שכר ליעדים פנים ארציים". התמ"א איננה מפרטת יותר ומפנה לתכנית מתאר ארצית חלקית לשדה התעופה תל אביב (דב הוז) תמ"א 3/4- לא אושרה מעולם.

### 2. רקע וסקירת מצב

את השדה מפעילה רש"ת (רשות שדות תעופה) מתוקף צו חתום בידי שר התחבורה ושר הביטחון<sup>1</sup>. השדה הוא נדבך עיקרי בתעופה האזרחית כיום, כאשר בד בבד עם הפעילות האזרחית מתקיימת בשדה גם פעילות צבאית ענפה. השדה ממוקם בצפון מערב תל אביב-יפו, ובמרחק קצר ממרכז העיר.

שדה דב כלול ברשימת שדות התעופה המופיעה בתוספת לחוק רש"ת. בתמ"א 15 הוא נקבע כאחד משדות התעופה השמישים, כפי שאישרה הממשלה בשנת 2000, ומסווג כשדה תעופה בדרגה 3-שדה תעופה שנועד לענות בעיקר על ביקושים לטיסות מסחריות וסדירות ושכר ליעדים פנים-ארציים.

השדה משמש בעיקר לתעופה פנים-ארצית לאילת, לחיפה, לגליל ולמנחת עין יהב בערבה ומשמש גם שדה תעופה בין-לאומי לטיסות פרטיות, מוניות אוויר ומטוסי מנהלים, בעיקר ליעדים קרובים במזרח אגן הים התיכון. פעילויות נוספות המתקיימות בשדה כוללות טיסות פרטיות לצורכי צילום, פינוי בהיטס, זריעת עננים וריסוס ביולוגי; אימוני טיסה של טייסים פרטיים לצורך שמירת כשירות וצבירת ניסיון טיסה; ומכוני בדיק.

<sup>1</sup> שדה דב מצוי בבעלות המדינה וחלקים נוספים ממנו מצויים בבעלות פרטית של בעלי קרקעות.

בנוסף, שדה דב משמש גם כשדה תעופה נוסף בשעת חירום, היכול לתת מענה לצרכים מיוחדים (למשל, רפואיים, פיזיים, אספקת מוצרים חיוניים) במידה ונתב"ג נסגר לפרקי זמן שונים מסיבות ביטחוניות ובטיחותיות או עקב תנאי מזג אוויר וזאת במסגרת מגבלות המסלול הקיים ושאר התשתיות התעופתיות בשדה דב.

**3. רקע תכנוני וסטטוטורי- על שטח השדה חלות התכניות הבאות:**

- תכנון ארצי ומחוזי:

תמ"מ 5 - פרסום לתוקף ברשומות  
23/10/2007

האתר לא נכלל בגבול התכנית ושנה הפניה  
במקרא לתמ"א 13



תמ"א 13 - פרסום לתוקף ברשומות  
31/08/1983

שטח יאיב | שטח ציבורי פתוח | חוף רחצה  
אזור תירות ומפש



תמ"א 15 - פרסום לתוקף ברשומות  
14/5/2000

סמל	תיאור	מחוז	מדינה
⊗	רובע 1: שדה תעופה בינלאומי	ירושלים	ישראל
⊙	רובע 2: שדה תעופה אזרחי לתיירות סביב בינלאומי	ירושלים	ישראל
⊕	רובע 3: שדה תעופה לתיירות פנים ארצית	ירושלים	ישראל
⊖	רובע 4: שדה תעופה לתיירות קלים וקטלנים	ירושלים	ישראל

רשימת שדות התעופה לפי דרגותיהם
דרגה 1: שדה תעופה בינלאומי
דרגה 2: שדה תעופה אזרחי לתיירות סביב בינלאומי
דרגה 3: שדה תעופה לתיירות פנים ארצית
דרגה 4: שדה תעופה לתיירות קלים וקטלנים

דרגה 1: שדה תעופה בינלאומי	דרגה 2: שדה תעופה אזרחי לתיירות סביב בינלאומי
1. תחב"ג	12. בנות
2. שדה תעופה בינלאומי	13. אזור
3. תחב"ג	14. מבנים
4. תחב"ג	15. מבנים
5. תחב"ג	16. מבנים
6. תחב"ג	17. מבנים
7. תחב"ג	18. מבנים
8. תחב"ג	19. מבנים
9. תחב"ג	20. מבנים
10. תחב"ג	21. מבנים
11. תחב"ג	22. מבנים
12. תחב"ג	23. מבנים

לשדה תעופה זה חלוקת מס' תמ"א 3/4 ארצית לשדה ת"א (דב הוז)

- מתאר תא/5000 ומצב מאושר:

**מצב מאושר**

⊗	אזור תעופה בינלאומי
⊙	אזור תעופה אזרחי לתיירות סביב בינלאומי
⊕	אזור תעופה לתיירות פנים ארצית
⊖	אזור תעופה לתיירות קלים וקטלנים

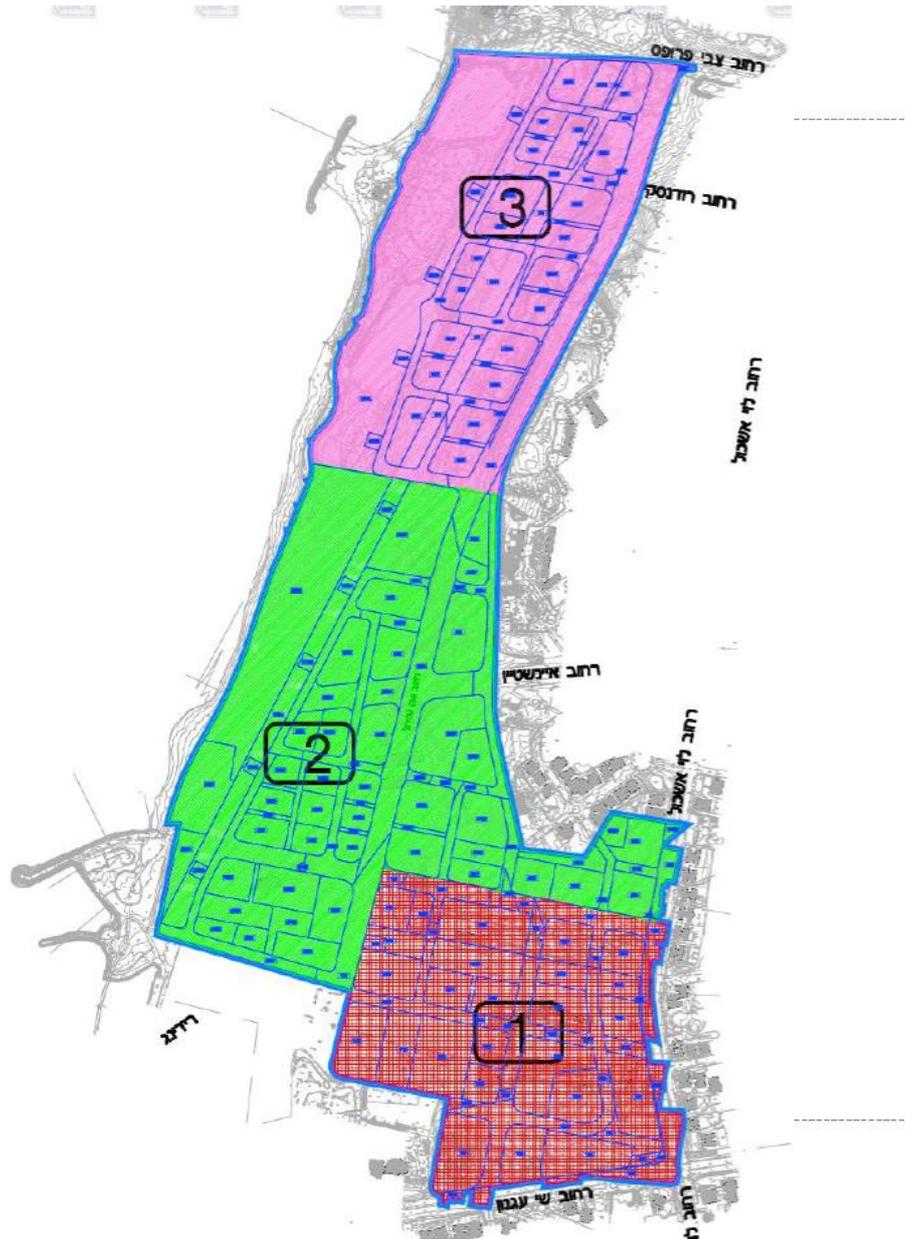
אזור פיתוח חוף הים - אזור משנה א'  
מיועד לבניית ב"ב ומתקני מסחר, בדור, מלונאות ואחרות.

אזור פיתוח חוף הים - אזור משנה ב'  
מיועד לבניית ומתקני קיט, טפס מלונאות ואחרות וכן בבית ב"ב מגורים מיוחדים כגון דירות סוף שבוע.

אזור פיתוח חוף הים - אזור משנה ג'  
מיועד לטפס ציבורי פתוח, שפת ים ושמש כחוף רחצה קיט.



- תכנית מתאר מקומית תא/4444 (תכנית נשוא ההתנגדות) פורסמה להפקדה בתאריך 11.4.19, בין מטרותיה:  
 "תכנון רובע עירוני חדש אשר יהווה חיבור למרקם העירוני הקיים והמתוכנן וייצר רצף עירוני בין חלקי העיר. התכנית הינה ברובה מתארית המייעדת את כל השטח לאיחוד וחלוקה בעתיד על פי עקרונות הקבועים בה. שטח התכנית מחולק לשלושה מתחמי תכנון. לכל אחד מהם תוכן תכנית נפרדת ובלתי תלוי ה באחרות".



תרשים 1. תכנית שדה דב תא/4444, חלוקה למתחמי תכנון, מתחם 1 מתחם אשכול 4844 יח"ד



בפברואר 2015 התקיימה פגישה של צוות בחינת העברת פעילות התעופה משדה דב לנתב"ג. בישיבה זו עלה כי קיימים חסמים העלולים למנוע את קליטת הפעילות המסחרית בנתב"ג. עוד נאמר כי בשנת 2016 התשתית בנתב"ג לא תהיה ערוכה לקלוט חלק מחברות התעופה באופן כולל.

## 5. החלטות בנוגע למועד פינוי השדה

ביוני 2013 התכנסה ועדת הכלכלה של הכנסת ודנה בין היתר בנושא "התוכנית להעתקת והקמת שדות תעופה בערים ברחבי הארץ". בסיכום הדיון ביקש יו"ר הוועדה כי משרד התחבורה יתאם את מועד הפסקת התעופה האזרחית אל מול הפסקת התעופה הצבאית או להיפך.

מאי 2016- הצעת חוק בחתימת 80 ח"כים, מכל הסיעות, קובעת את דחיית הפסקת הפעילות האזרחית עד לסיום הפעילות הצבאית ב-2019.

יוני 2016- ראש עיריית תל אביב מציג לשרי האוצר והתחבורה תכנית להשאר שדה דב במקומו על שטח מצומצם.

יולי 2016- השר משה כחלון מודיע על המשך פעילות התעופה האזרחית בשדה לפחות עד 2019.

בינואר 2019 התקבל תיקון לחוק שדה התעופה דב הוז. התיקון לחוק מורה לשר הביטחון לבחון שוב את המשמעויות הביטחוניות הנובעות מהפסקת התעופה הצבאית בשדה התעופה ובפועל מאפשר לו לבחון שוב את מועד הפינוי של השדה.

מועד הפינוי, נכון להיום הינו יולי 2019.

מסקנות מבקר המדינה בדו"ח 2015 היו:

"הממשלה החליטה על פינוי שדה דב מבלי שהושלם תהליך מציאת חלופות לשימושי השדה. כמו כן, החלטת ועדת ההיגוי קבעה מתווה לפינוי שדה דב, אך לא נתנה מענה שלם למטרה שלשמה הוקמה, דהיינו מציאת חלופות לשירותים הניתנים בשדה דב.

עד מועד סיום הביקורת (2015) לא נמצאה חלופה לקווי התעופה לפריפריה... המצב נכון גם בנוגע לפעילות התעופה הכללית, משום שמאז החלטה לא הייתה כל התקדמות בפיתוח חלופות עין שמר, ועדיין לא הוסרו כל המחלוקות עם מערכת הביטחון. כמו כן, לא נמצא מענה לפעילויות נוספות המתקיימות בשדה דב, כגון יצירת עתודת כ"א והדרכה לחברות התעופה, שחלקן יכולות להתקיים רק בשדה דב".

## 6. תהליכי תכנון תעופתיים

נכון למועד כתיבת דו"ח זה מקודמות מספר תכניות לשדות תעופה, חלקן במקביל:

- תכנון לשדה תעופה משלים לנתב"ג, שתי תכניות מקודמות אחת ברמת דוד והשנייה בנבטים.
- תת"ל 15 ב'- תכנית לשדה תעופה זמני להרצליה (עד לפינוי).
- תת"ל 74- איתור חלופה לשדה תעופה הרצליה ומתן מענה גם לתעופה שעתידה להתפנות משדה דב.
- תת"ל 75- שדה תעופה ראש פינה/מחניים.
- תת"ל 80- שדה תעופה חיפה.
- סקר היתכנות לאי מלאכותי מול חופי הים התיכון שכלול גם שדה תעופה.
- תמ"א 2/15- תכנית מתאר ארצית לתפרוסת שדות תעופה. התכנית מיועדת להסדיר את תשתית התעופה האזרחית בארץ, נמצאת בתכנון אדריכלים מן שנער וביזמת מנהל התכנון.

מהלך ההחלטות הנוגעות לשדה דב ומסקנות מבקר המדינה מדו"ח בנושא משנת 2015, מציגים כי ההחלטה על פינוי השדה, ללא מתן אלטרנטיבה מתאימה לפעילויות המתקיימות בו, עלולה לפגוע בשירותי התעופה ככלל והתעופה האזרחית הפנים ארצית בפרט.

נושא פינוי שדה דב וקידום תכנון לשטחו נמצא על סדר היום הלאומי ובשנים האחרונות הוא קצב הפעילויות בעקבות החלטותיהם של בית-המשפט וועדות ציבוריות:

(א) בשנת 2007 נחתם בין המדינה, משרד הביטחון ונציגי הבעלים הפרטיים, הסכם המעגן את עקרון פינוי השדה בזמן סביר ומסדיר נושאים קנייניים, ללא קביעת לוח לפינוי.

(ב) בשנת 2008 ועדה ציבורית בראשות האלוף (מיל.) הרצל בודינגר שקדה על תכנית אב לשדות תעופה בכלל ועל עתיד שדה דב בפרט.

(ג) בשנת 2010 גיבשה ועדה בין-משרדית בראשות יעקב גנות, מנכ"ל משרד התחבורה, משמעויות והמלצות על הפסקת הפעילות התעופתית בשדה דב. הצעה המאמצת את המלצות הועדה וכוללות לוחות זמנים לפינוי השדה אושרה בישיבת הממשלה ביום 5.2.2012.

(ד) בהמשך לפניית המנהלים מטעם בית המשפט לניהול הגוש הגדול המייצגים את בעלי הקרקע הפרטיים, הורה בית משפט השלום לגורמי התכנון לקדם תכנון של השטח.

בעקבות זאת, הוקמה ועדת היגוי לתכנון המתחם בראשות מהנדס העיר, בה חברים נציגי משרד האוצר, משרד התחבורה, משרד המשפטים, מינהל מקרקעי ישראל (היום רשות מקרקעי ישראל), עיריית תל-אביב-יפו ומנהלי הגוש הגדול, שמטרתה קידום משותף של תכנון המתחם בהינתן שהשדה יפונה ולא יתקיים עוד, וזאת תחת פיקוחו של בית המשפט בכל הקשור לעצם התקדמות התכנון.

#### נימוקי ההתנגדות

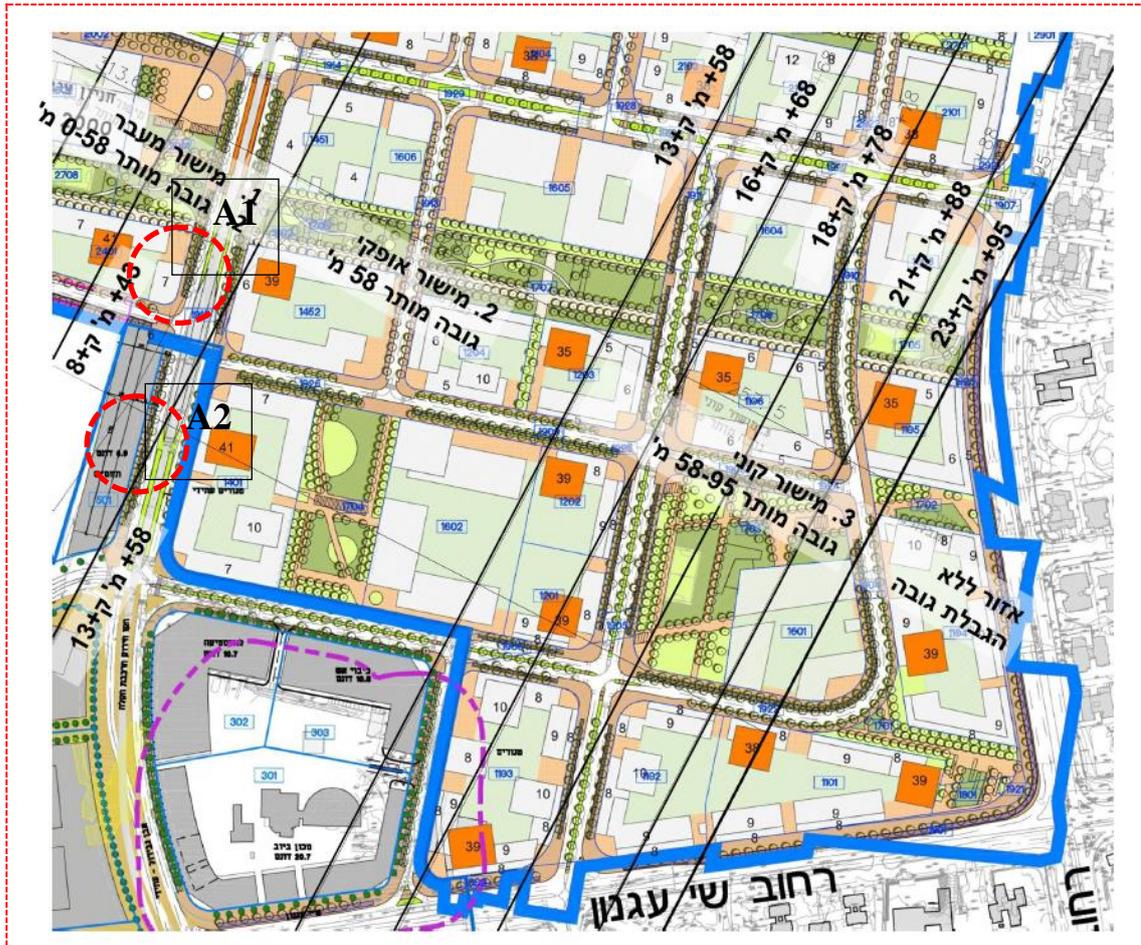
1. התכנית אינה מתייחסת כלל להימצאות שדה תעופה פעיל בתחומה שבעת הפקדת התכנית טרם ידוע היה מועד פינוי הסופי. התכנית אינה מגדירה שלביות ולא התייחסה לאפשרויות התכנוניות השונות להמשך פעילות זמנית של השדה האזרחי עד למציאת חלופה הולמת, או לחילופין עד לאישור התכנית והתחלת הוצאת היתרי בניה. נבקש כי בתכניות המפורטות תינתן התייחסות לנושא השלביות והשתלבות פעילות השדה בשלביות מימוש מתחמי התכנון.
2. לתקן את התכנית כך שתכלול סעיף שלביות באופן שיאפשר את המשך פעילות שדה התעופה תוך כדי ביצוע עבודות תשתיות ופיתוח והוצאת היתרי בניה למתחם 1 אשכול למעט 2 מגדלים להלן:
3. על מנת שלא לעכב את מתחם 1 'אשכול' הנמצא בשלבי תכנון מתקדמים (מתחם 1 הוגש לותמ"ל) ולאפשר במקביל את המשך פעילות השדה נבקש כי בנייתם של מגדלים A1 ו-A2 המסומנים בתרשים יידחה עד למועד בו יחלו בהוצאת היתרי בניה במתחמים 2-3 או עד למציאת פתרון חלופי לשדה התעופה. מדובר במגדלים בני 39 ו-41 קומות לתעסוקה ולמלונאות ולא למגורים, הנמצאים בתחום הגבלות הגובה של השדה.
4. יודגש כי המשך פעילות השדה כפי שמוצע אינו פוגע בציר אבן גבירול ובתוואי הקו הירוק.



תרשים 3. תכנית שדה דב תא/4444, מתחם 1 אשכול(הוגש בותמ"ל) תשריט מצב מוצע

**A - תא שטח 1452 - יעוד מסחר תעסוקה ותיירות**  
**B - תא שטח 1401 - יעוד תעסוקה**

**A - תא שטח 1452 - יעוד מסחר תעסוקה ותיירות**  
**B - תא שטח 1401 - יעוד תעסוקה**



תרשים 4. מגבלות גובה שדה התעופה שדה דב ביחס לתכנית תא/4444 מתחם 1 אשכול



תרשים 5. תכנית בניון מתחם 1 שכונת אשכול שדה דב תמל/3001 (התכנית בהליכי תכנון בותמ"ל ואינה מופקדת)

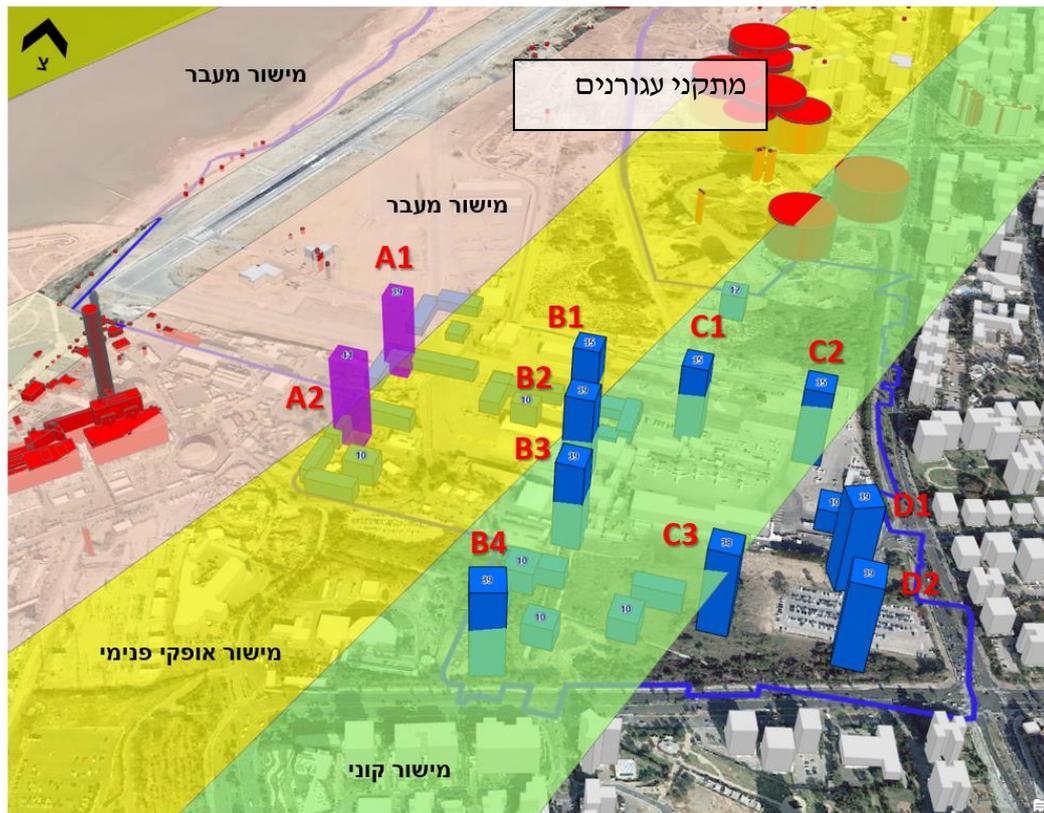
5. מגדלים A1 ו-A2 נמצאים בתחום מישור הגבלת גובה מחמיר יחסית, ששמו מישור המעבר. מישור זה משתרע משני צידי מסלול ההמראה והנחיתה, לכל אורכו, ומתגבה<sup>3</sup> ככל שמתרחקים מהמסלול, עד לגובה של 58 מטרים מעל פני הים. מישור זה הוא מישור שלגביו התקינה הבינלאומית מחמירה, באופן יחסי, ודורשת שלא ימצאו בתחומו מכשולים.
6. לגבי שאר המגדלים המצויים מזרחית למגדלים A1 ו-A2, בתחומי הגובה המותר 58-98 מ' (תרשים 4), 7 מהמגדלים במחממי B ו-C<sup>4</sup> חודרים למישורי הגבלות גובה אחרים – אלו הם המישור האופקי פנימי והמישור הקוני. חריגת מגדלים למישורים אלו היא אפשרית לפי התקינה הבינלאומית המחמירה ביותר, במקרים שבהם לדעת הרשות הרלוונטית סקר אווירונאוטי הראה שלא צפויה השפעה שלילית על בטיחות הטיסה או סדירות הפעלתם של כלי טיס בשדה התעופה.
7. יצוין כי אין הכרח לסווג את המגדלים במתחמים B ו-C באופן מיידי כבעלי השפעה שלילית על הפעלת שדה דב, שכן ממילא הפעילות האווירית בשדה מבוצעת מערבית למסלול, כעקרון ומישורי ההגנה המזרחיים נועדו בעיקר למקרים חריגים או למצבי חירום, לגביהם ייתכן בהחלט שמיקום המגדלים במתחמים אלו הוא כזה שלא משית אילוצי או קושי תפעולי לתנועה האווירית מבלי לפגוע ברמת הבטיחות המקובלת.
8. מצב של "חיים בצוותא", כלומר – פעילות תעופתית במסלול שדה דב הקיים לצד הקמתם של מגדלים במתחמים B ו-C, ניתן לאפשר באחד משני האופנים הבאים:
- a. אישור רת"א לחריגת המגדלים במתחמים B ו-C ממישורי הגבלות הבניה הקיימים;
- b. או, עדכון/שינוי מישורי הגבלות הגובה<sup>5</sup> באופן כזה שמגדלים אלו יימצאו מחוץ למישור.
9. יודגש, כי כל אישור חריג או עדכון מישורי הגבלות גובה יידרש לעמוד בדרישות רשות התעופה האזרחית בכל הנוגע להוכחת השמירה על רמת בטיחות מקובלת במצב המוצע.
10. לגבי המצב הקיים וחריגות של מגדלים או מבנים גבוהים למישורי הגבלות הבניה:
- a. ארובת רידינג חורגת אנכית למישור המעבר ב-130 מטרים, להשוואה קבלת הקלה מרת"א למישור האופקי הפנימי, היא בהיקף של 50 מטר עבור מגדל B1.
- b. בנוסף לארובת רידינג החורגת אנכית למישור המעבר מדרום לשדה חורגים מספר מבני מלונות. מלון הילטון חורג בשיעור דומה לזה שמבוקש במצב המוצע, והוא קרוב יותר לציר הגישה לנחיתה/נסיקה אחרי המראה.
- c. בישראל, שדה התעופה הדומה ביותר לשדה דב מבחינת סוג הפעילות הוא שדה התעופה בחיפה. בשדה התעופה חיפה קיים מצב מאושר, במסגרת תוכנית נמל המפרץ, שבו עגורני הנמל חודרים למישור האופקי הפנימי בשיעור גדול מזה שבמצב המוצע בשדה דב ובנתונים דומים.

תרשים 6. הגבלות גובה- מבטח מדרום מזרח

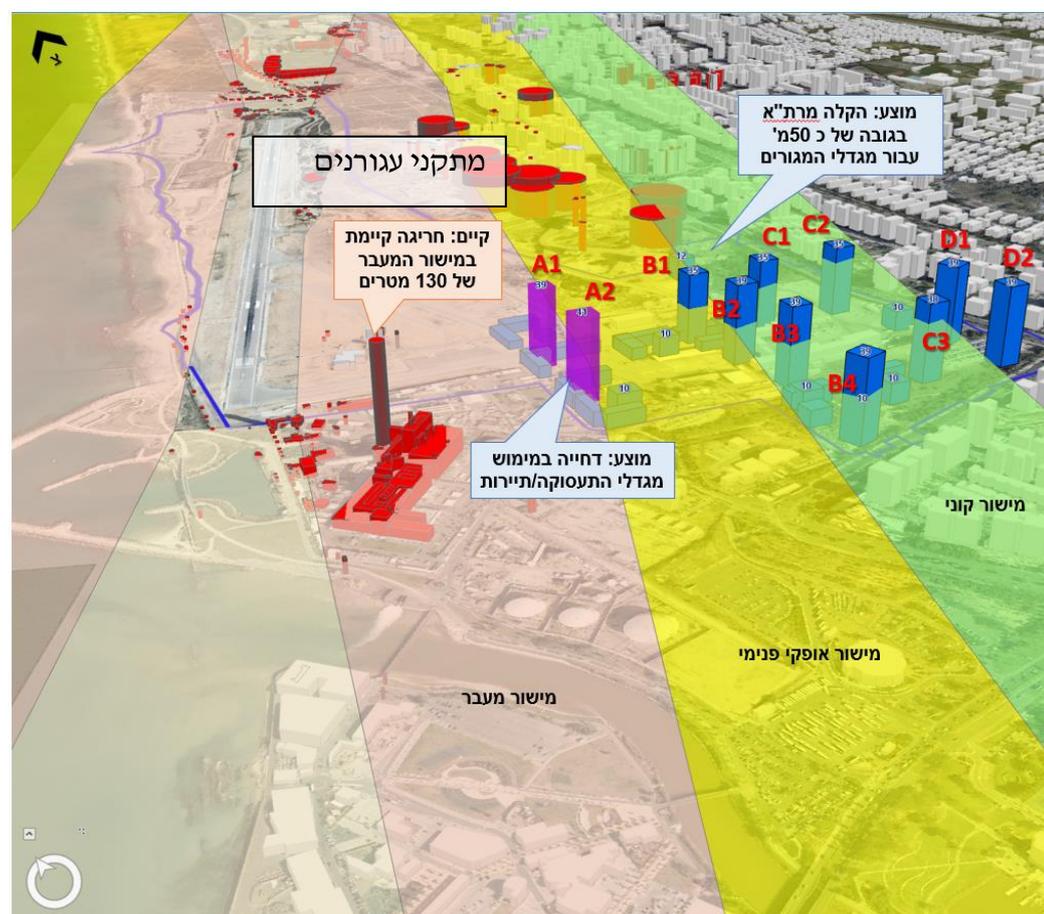
<sup>3</sup> שיפוע המישור הוא 14.33% ובאופן כללי הוא מתחיל מגובה המסלול ומתגבה בניצב לו.

<sup>4</sup> המגדלים שמונים יותר מ-30 קומות והם נמצאים במתחם B וכל מגדלי מתחם C, סה"כ 7 מגדלים.

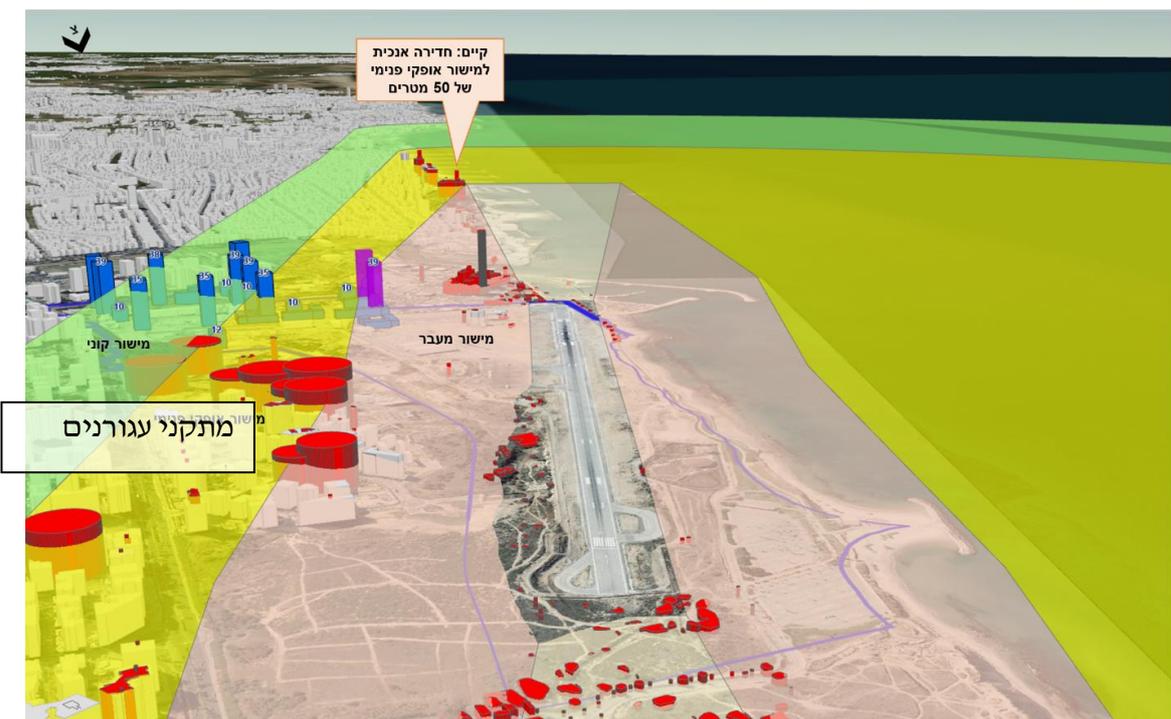
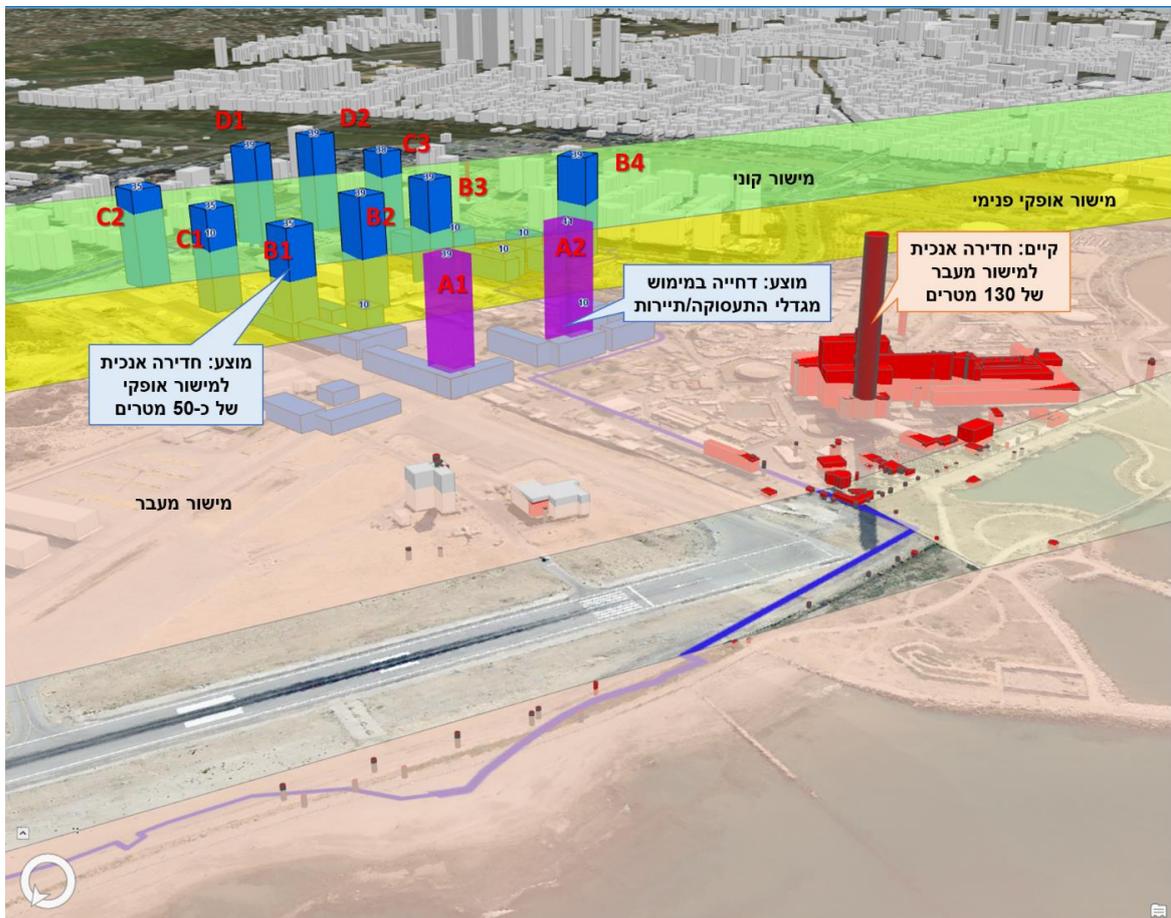
<sup>5</sup> למשל – בחינת יישומתה של האסדרה בארה"ב, של ה-FAA, לעניין זה.



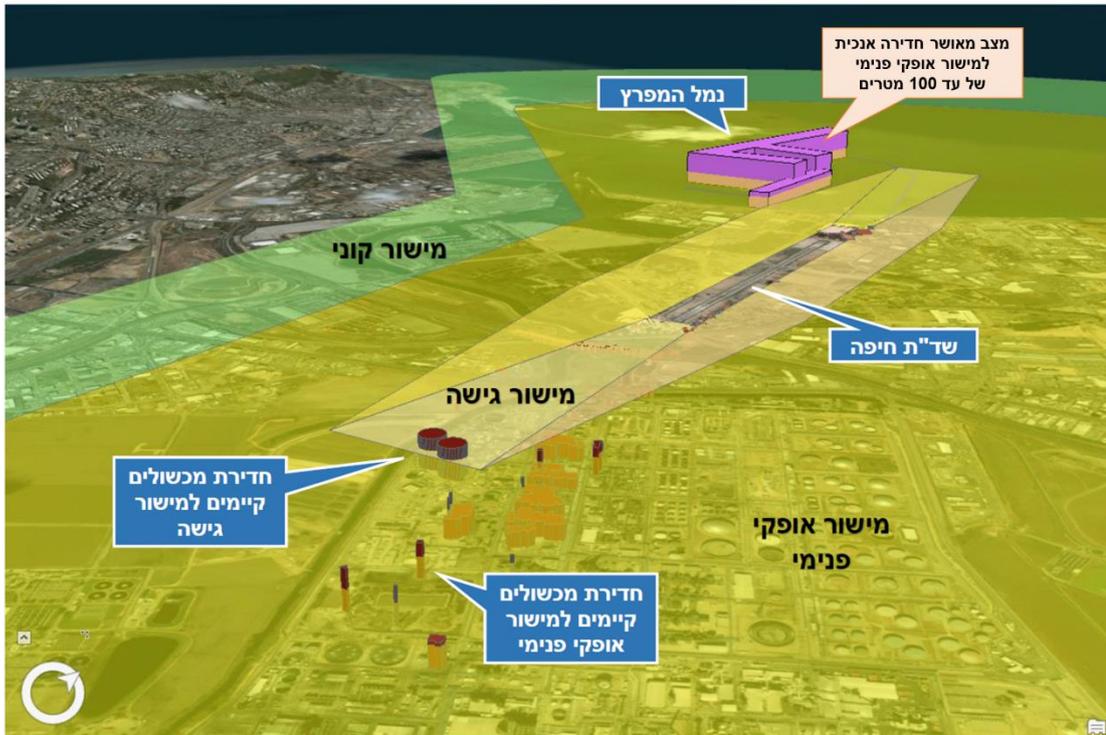
תרשים 7.



תרשים 8-9.

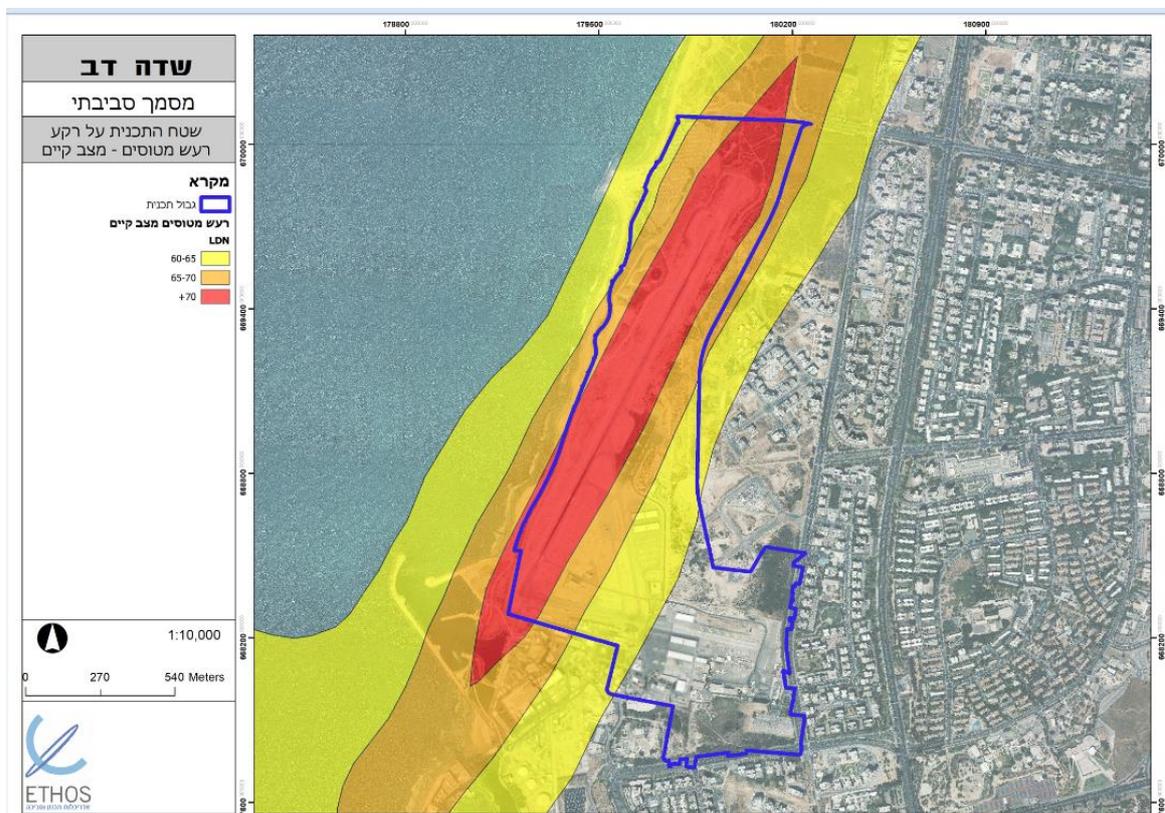


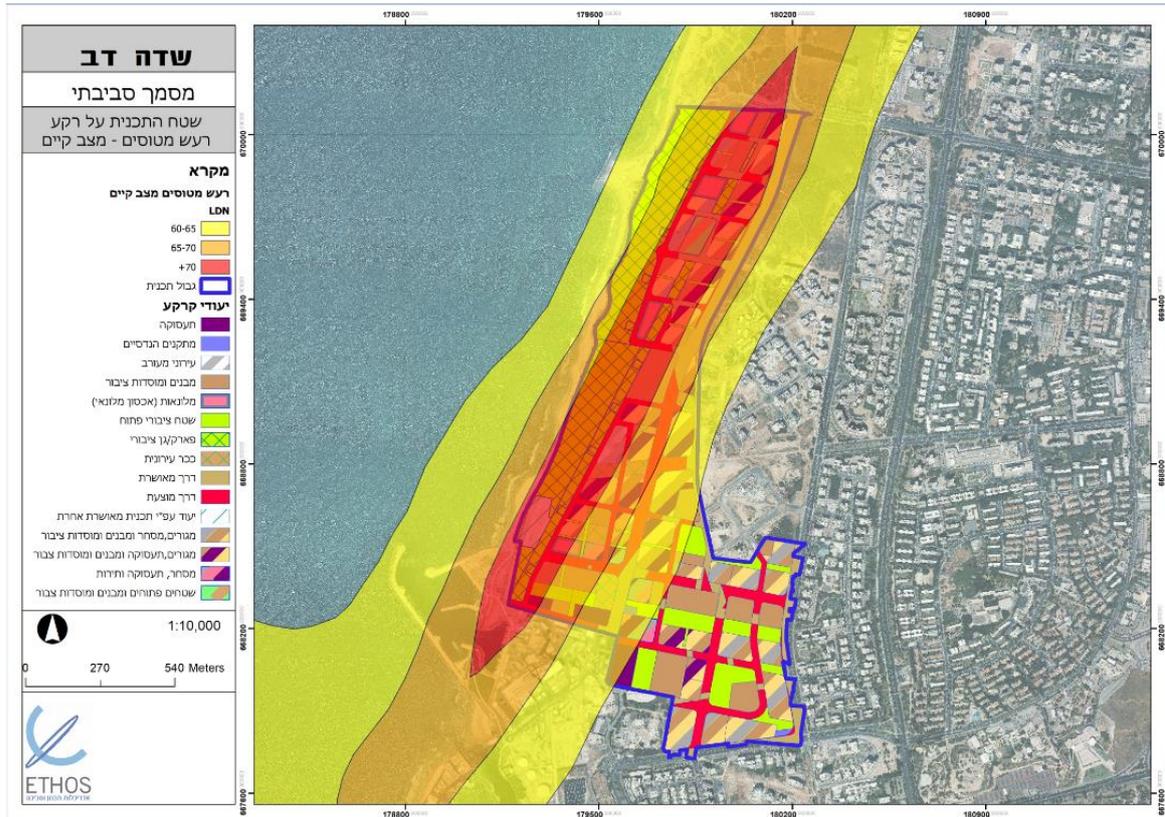
תרשים 10.



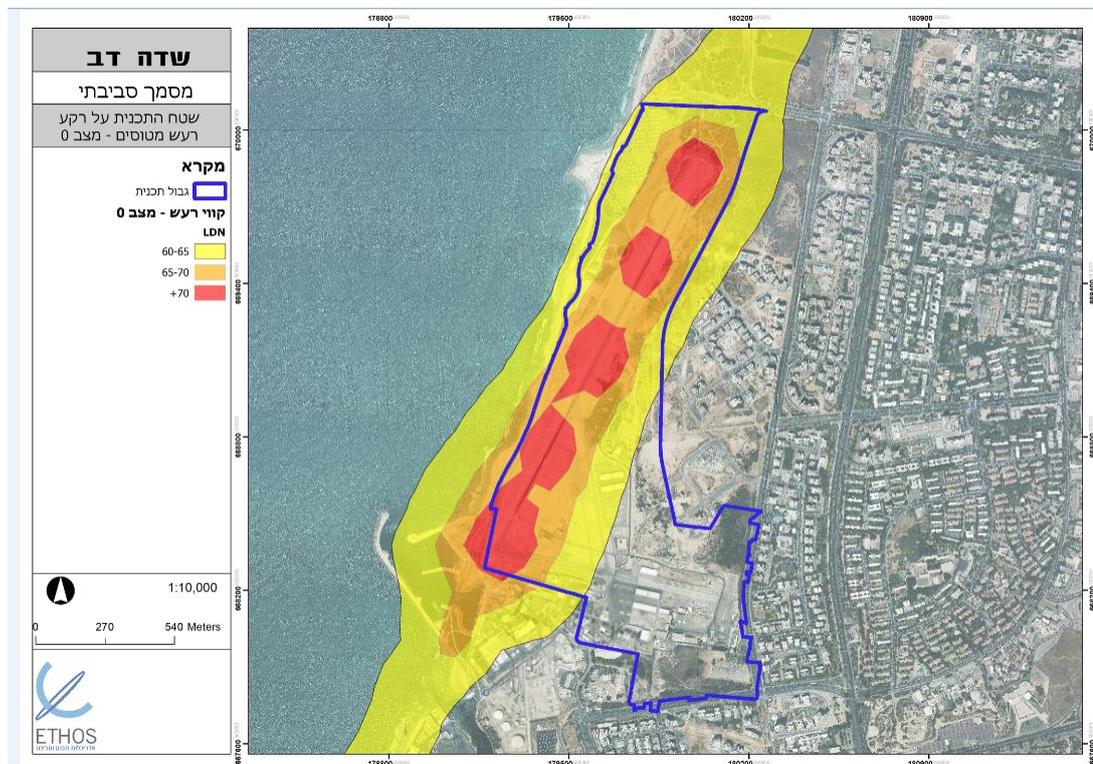
**תח"ר**

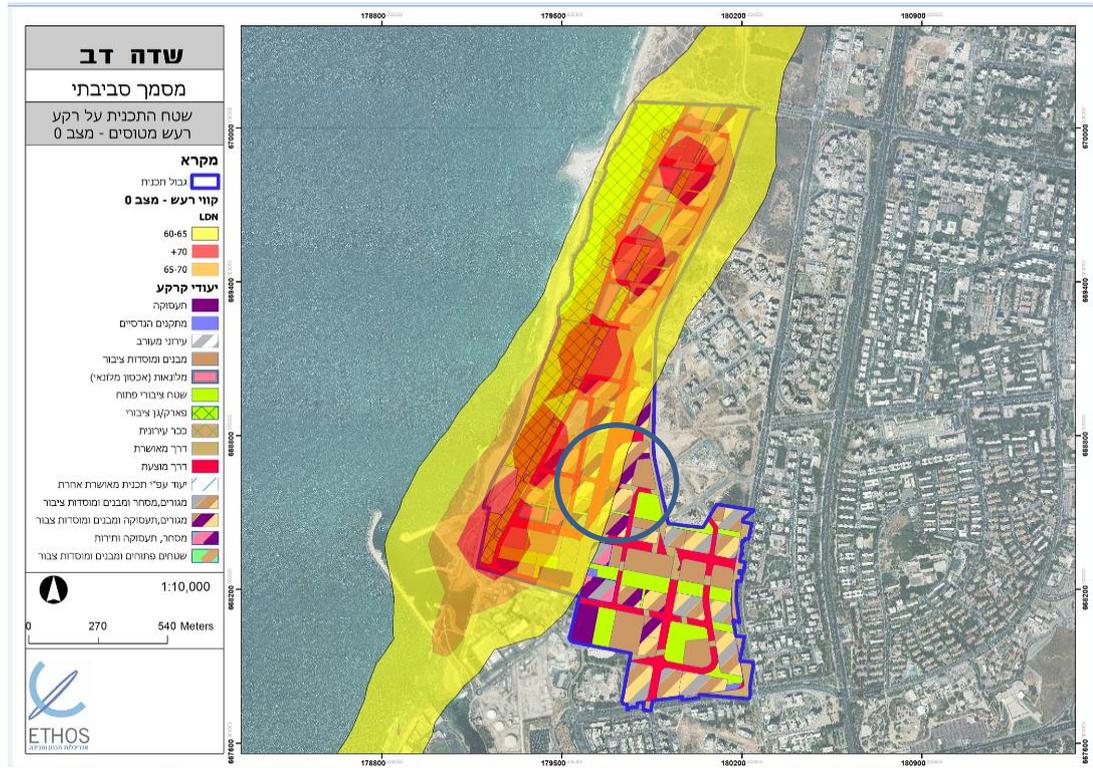
תרשים 11. מצב קיים, שטח תכנית תא/4444 על רקע תחום רעש מטוסים





תרשים 12. שטח התכנית על רקע רעש מטוסים לאחר פינוי השדה הצבאי- מצב 0





כפי שניתן לראות תחום הרעש מצטמצם ל-0 ברגע שהשדה הצבאי מתפנה

### סעיף ב. תיקונים טכניים

1. הסרת התנאי הקובע כי תנאי לביצוע תשתיות ראשיות, יהיה אישור הועדה המקומית לתכנית היישום. תכנית היישום היא למעשה תכנון תשתיות לביצוע שאינו סטטוטורי.
2. הסרת התנאי כי הפקדת תכנית מפורטת תתאפשר בתנאי עדכון תכנית האב למים וביוב. עדכון התכנית באחריות תאגיד מי אביבים. התכנית תואמה עם התאגיד ומוטמעת בעדכון שבהכנה.
3. הברת התנאי הקובע צורך בהקמת בריכת איגום. הבריכה מתוכננת בתחום תכנית 3700- ע"פ הנחיות תאגיד מי אביבים.
4. הסרת התנאי הקובע צורך בבדיקה תחבורתית(בה"ת) עבור כל תכנית מפורטת. הנושא טופל ואושר ע"י משרד התחבורה בתכנית המתאר.
5. שינוי התנאי שתכנית הכוללת מסוף תח"צ תדרש לאישור משרד התחבורה, לדרישה כי תכנון המסוף יהיה באישור משרד התחבורה.
6. שינוי הדרישה לתכנית פריסה למתקני שידור קטנים. ידרשו הנחיות מפורטות למיקום מתקנים אלו.
7. תיקונים טכניים המתבססים על רגולציה מעודכנת והבטחת הביצוע של נושאי תשתיות גז, אנרגיה וכד'.
8. שינוי התנאי הקובע כי תכנית עיצוב לפארק החופי ופארק המסלול תהיה באישור ועדה מחוזית וולחוף. להשאיר הוראה זו עבור הפארק החופי בלבד ולאפשר אישור לפארק המסלול ע"י הועדה המקומית בלבד.
9. הסרת האיסור להקמת תשתיות בתחום פארק המסלול ולאפשר הקמתן בתנאי אישור הרשות להגנת הסביבה של תל-אביב יפו.
10. התנגדויות טכניות נוספות המתייחסות לפירוט של ההנחיות לנושאי אנרגיה, שימוש בגז טבעי תשתיות וכד'.
11. התנגדויות המתייחסות לצורך בתיאומים עם חח"י- מאחר ולא ידוע היום היקף השינויים שיהיו בתוקף בנושאי אסדרה, אחריות חח"י וכד'.
12. להוסיף ס' המעודד הקמת ממ"קים במקום ממ"דים: מוצע שהקמת ממ"ק במקום ממ"ד תאפשר הסבת 7-8 מ"ר לשטח עיקרי ליח"ד בנוסף ל- 4-5 מ"ר עבור הממ"ק. מאפשר תכנון יעיל וגמיש לקומות הטיפוסיות ולקומות המרתף.

13. להוסיף זכויות לחניית אופניים מעל פני הקרקע – בשטח של 2 מ"ר ברוטו לזוג אופניים
14. לשנות את ההוראה לחיוב חזית מסחרית לאורך הרחובות- לחזית פעילה שתאפשר גם שירותים אישיים ומקצועות חופשיים.
15. להוסיף סעיף לנושא הביצוע- העירייה תהיה רשאית, מכח תכנית זו, לבצע עבודות עפר בתחום המגרשים, לטובת ביצוע מערך התשתיות הראשיות והדרכים במטרה לסייע ליצירת תנאים שיאפשרו לבעלים יישום ומימוש הוראות הבינוי והפיתוח
16. לתקן בנספח התנועה את צומת אינשטיין ורחוב 2040. הנספח מציג צומת T. מבוקש שינוי שיאפשר מעבר רכב מצפון לדרום לאורך כל רחוב 2040- לרחוב זה תפקיד משמעותי במערך התנועה לשכונות נופי ים ול"החדשה- לאורכו מתוכננים מבני ציבור רבים המשרתים שכונה זו.
17. הערות טכניות נוספות.

**בישיבתה מספר 0009-19/ב' מיום 29/05/2019 (החלטה מספר 2) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:**

**מהלך הדיון:**

דורון ספיר: מקובל שמה"ע מסביר את ההתנגדות שלו בפני הועדה. אורלי אראל: תוכנית 4444 נמצאת בהפקדה, במקביל אליה היה נסיון לקדם תוכנית חלופית שמאפשרת המשך פעילות שדה התעופה, חלופה זו לא קודמה ונשארו עם תכנית 4444. בחנו את התוכנית המופקדת והגענו למסקנה שאפשר לממש את מתחם 1- מתחם אשכול למעט 2 מגדלי תעסוקה שלא מאפשרים את תפקוד השדה. לכן ההתנגדות כוללת 2 סעיפים: 1. קביעת שלביות בתוכנית 4444 שקובעת שאפשר לממש את מלוא התוכנית למעט 2 מגדלי תעסוקה בגבול הדרום מערבי של רחוב אבן גבירול. אנחנו מבקשים שהמימוש שלהם יהיה לאחר הפסקת פעילות השדה ולאחר מיצוי כל זכויות הבניה במתחם 1 עצמו. בנוסף יש עוד מגדלים שלצורך המימוש שלהם צריך לבקש אישור הקלה מרת"א. בפגישות שהיו עם רת"א הם תומכים בהתנגדות והם יוציאו מכתב שהם יתמכו בבקשה להקלה של המגדלים הנוספים במתחם היות שיש מגבלות תעופה. שאר המגדלים אפשר לבנות באישור ובהקלה של רת"א. במתחם של שדה התעופה יש עוד מגבלות גובה שרת"א נתנה להם הקלות כמו ארובה של רידינינג ומלון הילטון וכו'. בעקבות פינוי השדה הצבאי פוחתות מגבלות של הרעש ומשתחררים שטחי הציבור שנמצאים בסביבת מתחם השדה. מי שעושה את מרבית הרעש הוא השדה הצבאי, ברגע שהשדה יפונה לא יהיו מגבלות רעש במתחם ולא מגבלות של השטחים הציבוריים בשכונות הגובלות. החלק השני הם תיקונים טכניים שאנחנו מבקשים להכניס בתוכנית המופקדת.

ראובן לדיאנסקי: האם יש קביעה אחרת שלבעלים שיש קרקע במתחם אחד בעקבות השינויים הקרקע תחולק בין 3 המתחמים?

אורלי אראל: אנחנו רק מבקשים לקבוע שלביות כך ששני מגדלי התעסוקה יבנו בעתיד.

ראובן לדיאנסקי: למי שיש קרקע במתחם 1 אותה קרקע נשארת.

אורלי אראל: ברור. בתוכנית המופקדת אנשים שיש להם בעלות במתחם 1 מקבלים יח"ד במתחמים 1, 2 ו-3 ע"פ מסמך עקרונות השומה- לא שינינו את מהות החלוקה של הבעלויות בתוכנית המופקדת. ראובן: בתוכנית החלוקה.

דני ארצי: כל אחד מהבעלים לפי חלקו היחסי נקבעו בכלל החלקות ואותו חלק יקבל יח"ד 1 ו-2 ו-3. ראובן לדיאנסקי: כלומר אם לבעלים היתה לו קרקע במתחם 1 והוא יכול להיות ממומש מייד ו-3 בעוד 10 שנים לפי החלוקה חלק מהזכויות שיכולו להתממש באופן יחסית מהר יצטרך לחכות למימוש של כל הבעלות שלו.

אורלי אראל: בהפקדה כן

מלי פולישוק: למה צריך את השלביות?

אורלי אראל: היות והמימוש של תוכנית 4444 לעוד הרבה מאוד שנים 16 אלף יח"ד זה המון זמן. המתחם אשכול יקח זמן לממש אותם. יש להוציא תוכניות עיצוב והיתרי בניה ולכן אנחנו מבקשים שתוכנית תקבע שלביות

אסף הראל: דווקא בגלל שהדברים הללו לוקחים זמן למה לא לעשות הכל ביחד?  
אורלי אראל: אנחנו מבקשים שהתוכנית תקבע שלביות למתחם 1 כי אי אפשר לממש 16,000 יח"ד בבת אחת, החתך של אבן גבירול לא משנה עם הרכבת.  
מלי פלישוק: אני שואלת על ההמשך של התוואי התחבורה וגם התשתיות של הכבישים.  
אסף הראל: אם אין השפעה אז למה רמ"י מתנגדת לשלביות?  
ראובן לדיאנסקי: יש לנו 3 מתחמים כמה יח"ד מוסיפים לקידום מתחם אחד?  
אדי אביטן: 4800 יח"ד.  
אורית ברנדר: התוכנית המופקדת קבעה 3 תוכניות מפורטות. בשלב זה התוכנית הראשונה מתוך השלוש מקודמת ואושרה להפקדה בותמ"ל. 2 התוכניות הנוספות הם בשלבי תכנון מתקדמים. ובכל מקרה, גם התכנית שאושרה להפקדה תלויה באישור של התוכנית המתארית.  
אורלי אראל: כדי לממש את מתחם 1 אין צורך לפנות את השדה באופן מיידי. זה בסיס ההתנגדות.  
מלי פלישוק: מה צפי המימוש של המתחם  
אודי כרמלי: סך הכל מבוקש להכניס סעיף שלביות.  
מיטל להבי: אני רואה שיש תיקונים טכניים שבהם מסירים את כל התנאים שמתייחסים לתוכנית. שינוי שלביות בתכנית כזו זה בסדר אבל אם התשתיות הם לא בהתחלה אז ישנה בעיה. השאלה היא איך הכל מתקדם אבל התשתיות מוסרות מהתנאים. בנוסף ההסתייגות המרכזית שלי היא שהשדה הופך לשדה בינלאומי. האם נקבעו תנאים טכניים שיגבילו את הבינלאומיות שלו. כי המכלול של רעש וזיהום הוא מסוג אחר. איך זה משתלב עם השלבויות והקמת שכונת מגורים.  
אסף הראל: האם נבחנו אפשרות של שלביות אחרת, שיפונה השדה והעיר תקבל מתחם ריק ולא ימשיכו הטיסות לאילת ואם לא נשקל האם אפשר לשקול זאת.  
אודי כרמלי: בתוכנית 4444 אין סעיף שלביות וזה מתקשר לכל מיני תחומים. גם בניהול עיר ברור אי אפשר לבנות באזור כל כך גדול. במתחם 3700 גם היום עסוקים איפה לשים את השקל הראשון בתשתיות, הרי מדובר על מיליארדים. זהו מתחם כל כך גדול שנכנס לביצוע בפרק קצר והשאלה איפה מתחילים. צריך לעשות עבודה תזרימית. כל עוד אין סעיף שלביות אי אפשר להגיע למקומות האלה. הנקודה היא איך לממן את קצב ההתפתחות כדי לאפשר או אם מחליטים שהשדה נשאר איך התוכנית הזו יודעת להתמודד עם שדה שנשאר, או ברגע שיש סעיף שלביות אז להחליט מה קורה עם תוכניות מתקדמות ואין שדה. אולי לעשות כמו באילת שימושים זמניים לשטח הריק שנשאר אחרי פינוי השדה.  
מיטל להבי: המבנים של הצבא אפשר במקום להרוס אותם אפשר להפוך אותם ל פעילות ציבורית?  
אודי כרמלי: הצבא משאיר אדמה חרושה אחריו.  
אסף הראל: אם לא נגיש התנגדות אז מפנים את השדה.  
אודי כרמלי: ההתנגדות לא קשורה להחלטת הממשלה על פינוי שדה דב. המתווה הסטטוטורי צריך להכיל את זה, אנחנו צריכים להגיש התנגדות עד -לתאריך 10.6, לא ידוע מה קורה כי יש מצב של אי וודאות ואנחנו צריכים לוודא שכל האופציות נמצאות על השולחן.  
אופירה: מה בנוגע לתשתיות?  
אודי כרמלי: השטח לא בבעלותינו, ההסכם של משרד הבטחון הוא מול המדינה והתחייבות לפנות את השדה ולשטח את הקרקע. היא של משרד הבטחון.  
מיטל להבי: הסרתם מהתוכנית תנאים לתשתיות. תוכנית אב לביוב למשל.  
אורית: אין לזה קשר. יש שני חלקים להתנגדות אחד יצירת שלביות לקידום התוכנית כדי לאפשר התחנות המשך פעילות שדה לצד המתחם הראשון לכשיקום. חלק השני הוא התנגדות טכנית לתוכנית המתארית ובתחומה יש דברים טכניים. היתה הנחיה בתוכנית שנדרש בה"ת עבור כל אחת מ-3 התוכניות המפורטות, אנו טוענים שלא נדרש מאחר שנעשה בה"ת על התוכנית המתארית עם אישור שלכל הגורמים המקצועיים. נעשה בה"ת על כל 4444 ונעשו תיאומים וסקרים ועבודות ומאחר ונעשו הבדיקות וחל שינוי בתפיסה התחבורתית התכנית מורידה את תיקני החניה ולכן אנחנו מבקשים להסיר את הדרישה לבהת עבור כל תכנית מפורטת נעשה כבר בה"ת על כל התוכנית.  
מיטל להבי: מה בנוגע להתפתחות של שדה בינלאומי.  
אורלי אראל: ההתנגדות לא עוסקת בפעילות של השדה.  
מיטל להבי: אני מסתייגת בנושא של שדה בינלאומי כי שדה בינלאומי הוא יפגע בפיתוח של האזור ובציבור.  
אסף הראל: למה רמ"י לא שותפים לבקשה שלנו?  
אודי כרמלי: רמ"י הם בעלי הקרקע, ואנחנו לא נמצאים באותו צד. הם נמצאים במקום של חופש מקסימלי לקידום הקרקע.  
מלי פלישוק: הגדרת שלביות תפריע לעיריה לפתח את השטח ובעצם העיריה תגביל את עצמה. בכל מקרה תקבעו שלביות אז למה לא סטוטורית אתם לא צריכים את ההתנגדות.  
אסף הראל: אני בעד שלביות.

**הועדה מחליטה:**

הועדה רשמה בפניה את הודעת מהנדס על הגשת התנגדות .

משתתפים: דורון ספיר, אופירה יוחנן וולק, רועי אלקבץ, אסף הראל, מיטל להבי, חן אריאלי.

**פרטי תהליך האישור:**

ועדת משנה ב' להתנגדויות בישיבתה מספר 1310 מיום 10/06/2019 דנה בתכנית והחליטה:

הודעה על פי סעיף 89 לחוק התכנון והבניה התפרסמה בילקוט פרסומים מספר 8215 בעמוד 10278 בתאריך 30/04/2019.

כמו כן התפרסמה הודעה בעיתונים על פי הפירוט הבא:

10/04/2019

ישראל היום

10/04/2019

The Marker

11/04/2019

מקומון ת"א

פירוט ההתנגדויות, דברי המענה להתנגדויות והמלצות:

בתקופת ההפקדה הוגשו התנגדויות לתכנית- מיספור ע"פ רישוי זמין):

מס'	שם המתנגד	סוג מתנגד	שתפקיד	מייצג
1	אודי כרמלי	ועדה מקומית או מהנדס ועדה מקומית	מהנדס העיר	
2	גיא גריצמן	גוף צבורי או מקצועי	בשם חב' חשמל	סמנכ"ל לתכנון פיתוח וטכנולוגיה
3	סיגל גפני - ממונה סטטוריקה	גוף צבורי או מקצועי	בשם נ.ת.ע	
4	עו"ד לי-היא גולדנברג ויעל דורי	גוף צבורי או מקצועי	בשם עמותת אדם טבע ודין	
5	דבוצי פשנר מתכנתת אזורית	גוף צבורי או מקצועי	בשם רשות שדות התעופה	ת.ד. 137 נתב"ג 7015001
6	גילי טסלר	גוף צבורי או מקצועי	רשות מקרקעי ישראל	מתכנתת מרחב עיסקי תל אביב
7	עו"ד ארז שפירא		בשם בוגרד לאוניד ואנסטסיה	צילקר-שפירא עו"ד מגדלי טויוטה בנין B
8	עו"ד אשר כהנא		בשם בועז אלכסנדר אשבל	מגדלי טויוטה קומה 23
9	עו"ד עוזי שוחט		בשם בן ציון כהן ועודד לב	בן ציון כהן-רחל כהן
10	עו"ד עוזי שוחט		בשם בן ציון שוחט ועודד לב	
11	עוה"ד יוסף גיא מוסרי ומורן חבי		בשם בעלי זכויות חל' 204 גוש 6896	בית גיבור ספורט קומה 28
12	עו"ד מיכאל שטיינבך		בשם בעלים	בית עוז

שוב ושות' מגדל אמות	בשם בעלים	עוה"ד שוב שיף וגליקסמן	13
אולשנסקי-גרנות עו"ד	בשם גרא הר נוף וטימיאנקר	עו"ד יוסף גרנות	14
מחרז ושות' עו"ד	בשם הגבי טזרטס, קסטוריאנו וחסו	עוה"ד שאול מחרז	15
	בשם המנהלים מטעם ביה"ש לניהול	עו"ד רחל זכאי ואח'	16
גורניצקי ושות' עו"ד	בשם התאחדות המלונות	עו"ד דניאל לסרי	17
הרצוב פוקס נאמן מגדל צ'מפיון	בשם חב' ארקיע	עו"ד שירלי תומר	18
עפר טויסטר עו"ד	בשם חב' הירקון בע"מ	עוה"ד טויסטר רוזנטל ואוליקר	19
מגדל אדגר 360	בשם יהודה ורען פטאל	עו"ד ברק קינן	20
	בשם מינהל נכסי הדיור הממשלתי	שלמה שגיא	21
מירון בן ציון ופריבס	בשם מירון וסקורניק	עו"ד דן אברהם רשתי	22
המבורגר עברון ושות' מגדל המוזיאון	בשם מתנגדים	עוה"ד דונין ווינטרוב	23
מיתר ליקוורניק גבע דשפ טל ושות' '	בשם עיריית אילת	עוה"ד תמר מגדל וניצן זמרון	24
הפקולטה למשפטים	בשם עמותת במקום	ולרשטיין, עו"ד כהנא עו"ד קרני	25
	בשם קורין שי ואח'	עו"ד משה שורר	26
מגדל משה אביב קומה 48	בשם שכון ל', נופי ים ומת אביב	עו"ד נעם קולודני	27
בית עוז SRL TCT VKK XHKCR 14	בשם שרון דרשן	עו"ד עמי בן יעקב	28
	טיסונה ואח'	שלמה	29
	כצמן	עודד	30
	כצמן	רות	31
	לוי	אלון	32
	לוריא	דניאלה	33
	מימרן	רועי	34
	קבוצת חגיגי	עו"ד קובי כהן	35

מס' החלטה

28/08/2019

2 - '19-0015

כללי

A. קידום התכנית/ פרוגרמה

התכנון במתחם שדה דב, היווה שנים נושא לדיון ציבורי ואדריכלי. להלן רשימה מצומצמת של מהלכים, דיונים ומפגשים שנערכו לגבי המתחם:

1. ועדות ציבוריות לקביעת עתיד השדה והחלטת בית המשפט:

נושא פינוי שדה דב וקידום תכנון לשטחו נמצא על סדר היום הלאומי ובשנים האחרונות הואץ קצב הפעילויות בעקבות החלטותיהם של בית-המשפט וועדות ציבוריות:

ה) בשנת 2007 נחתם בין המדינה, משרד הביטחון ונציגי הבעלים הפרטיים, הסכם המעגן את עקרון פינוי השדה בזמן סביר ומסדיר נושאים קנייניים, ללא קביעת לוי'ז לפינויו.

ו) בשנת 2008 ועדה ציבורית בראשות האלוף (מיל.) הרצל בודינגר שקדה על תכנית אב לשדות תעופה בכלל ועל עתיד שדה דב בפרט.

ז) בשנת 2010 גיבשה ועדה בין-משרדית בראשות יעקב גנות, מנכ"ל משרד התחבורה, משמעויות והמלצות על הפסקת הפעילות התעופתית בשדה דב. הצעה המאמצת את המלצות הועדה וכוללות לוחות זמנים לפינוי השדה אושרה בישיבת הממשלה ביום 5.2.2012.

ח) בהמשך לפניית המנהלים מטעם בית המשפט לניהול הגוש הגדול המייצגים את בעלי הקרקע הפרטיים, הורה בית משפט השלום לגורמי התכנון לקדם תכנון של השטח.
2. יזמת מינהל ההנדסה ליצירת מאגר רעיונות – 2008

תחרות מוזמנים בנושא בדיקה פרוגרמטית ותכנון רעיוני למתחם שדה דב וסביבתו, בראיה כוללת של המטרות האסטרטגיות של פיתוח העיר ת"א-יפו לטווח הארוך. ההצעות נבחנו ונלמדו. אך לא התקדמו לשלב סטטוטורי.

ביולי 2009- בהמשך לתחרות התקיים רב-שיח בנושא "מצפון לירקון- מתחם שדה דב" שיזמו סניף ת"א והמרכז- הועדה המקצועית בשיתוף מינהל ההנדסה עיריית ת"א-יפו.
3. 2011-2012 גיבוש חזון

נבחנו נושאים כגון תפקיד המתחם בראיה עירונית ומטרופולינית, איתור צרכים מגוון שימושים, יחס למשאבי טבע ונוף, יחסי גומלין עם הסביבה, אופי הפיתוח, יעדים כלכליים. בחינת דרישות פרוגרמטיות לשדה דב: סכמה תפקודית, תמהיל שימושים, היקפי בניה, מאפייני הפיתוח- ועוד.
4. בספטמבר 2011- הוקמה ועדת היגוי לתכנון המתחם

מהנדס העיר מונה לעמוד בראשות הועדה, והוחלט שתכלול נציגים ממשרדי ממשלה: משרד הפנים- ועדה מחוזית, משרד האוצר, משרד התחבורה, משרד המשפטים, משרד הביטחון, משרד התשתיות ובשיתוף נציגי מינהל מקרקעי ישראל (היום רשות מקרקעי ישראל), עיריית תל-אביב-יפו ומנהלי הגוש הגדול. מטרת הועדה: קידום משותף של תכנון המתחם בהיתן שהשדה יפונה ולא יתקיים עוד, וזאת תחת פיקוחו של בית המשפט בכל הקשור לעצם התקדמות התכנון.

5. 2012- הוחלט על הכנת תכנון פרוגרמתי של מתחם שדה דב

אי לכך, פנתה ועדת ההיגוי המשותפת לשלושה משרדי אדריכלים מהמובילים בישראל לגיבוש פרוגרמה.

6. נובמבר 2012- ועדת ההיגוי בוחרת חלופה פרוגרמטית מועדפת

הצעתו הפרוגרמטית של אדריכלי ארי כהן זכתה והוא מונה לאדריכל קידום התכנית המתארית.

7. ישיבות של ועדת ההיגוי 2012-2018

במקביל לקידום התכנון הסטטוטורי נערכו ישיבות שוטפות של ועדת ההיגוי בהשתתפות נציגי הממשלה, בהתאם לנושאים לדיון

8. פברואר, מרץ 2015 התייעצות עם הציבור

לתהליך השיתוף הוזמנו, וועדי שכונות סמוכות; פעילי ארגוני סביבה וחברה; אנשי אקדמיה; נציגי ארגוני תכנון ואדריכלות, מלונאות, ארגונים העוסקים בספורט ימי; יזמים וקבלנים; נאמני הגוש הגדול ובעלי קרקעות. כל אלו, הוזמנו באופן אישי בשיחת טלפון ובהזמנה אלקטרונית. התקיימו 4 מפגשים בהם הוצגו נושאים והתקיים דיון, נפתח דף אינטרנט לתכנית ונערכו 3 אירועי פיסבוק בהם ניתן מענה פרטני לפונים.

9. התכנית הומלצה להפקדה בוועדה המקומית בתאריך 29.3.2017.

10. התכנית אושרה להפקדה בוועדה המחוזית בתאריך 23.7.2019

**B. נושאים קנייניים**

מסמך העונה לכל הנושאים הקנייניים / משפטיים מהווה חלק מדראפט ההתנגדויות. מסמך B- מצורף בסוף הדראפט

**C. פרוגרמה וחברה**  
**א' צפיפות**

טענה: הצפיפות בתכנית היא כ-50 יח"ד לדונם נטו, גבוהה מהצפיפות שנקבעה בתמ"א 35. זאת לעומת הצפיפות בתמ"א 35 שקבעה צפיפות של 16 יח"ד לדונם.

1. תמ"א 35 קבעה צפיפות מינמום, ואיפשרה כפל צפיפות- כלומר כ-32 יח"ד לדונם. תמ"א 35/1 שאושרה בשנת 2016, הסירה תקרה זו, מתוך הערכה שיש צורך בהצטופפות- לאור הגידול באוכלוסיה (2% לשנה) ובמגמה לאפשר הצפפה בערים במטרה לא לבנות על שטחים פתוחים.

2. תכנית שדה דב, מציעה תכנון כולל לרובע שלם, המתייחס לסך השטחים הנדרשים: סחירים וציבוריים. בהתאם מוצע תמהיל של עירוב שימושים. במטרה לתת מענה איכותי לשטחי הציבור הנדרשים- פתוחים ובנויים מוצעים כ-70% משטח התכנית לשטחי ציבור וכ-30% שטחים סחירים.
3. מיעוט יתרות קרקע דורש ניצול יעיל ברף הגבוה של צפיפות הנטו, יחד עם זאת מובטחת איכות תכנונית המתאפשרת ע"י ההיצע והמגוון של השטחים הפתוחים ובהתאם, צפיפות הברוטו בתכנית הינה 12.3 בלבד. לשם השוואה:-
- צפיפות ברוטו במרכז העיר: 10.7 יח"ד לדונם
4. להלן מתוך החלטת הועדה המחוזית והנימוקים לקביעת הצפיפות בתכנית.

**מסמך החלטות משיבת מליאה מספר 864  
שהתקיימה ביום 23.7.2018 במשרדי הועדה המחוזית ת"א**

א. מגורים

- א. כ- 1,727,000 מ"ר שטחים עיקריים.
- ב. מס' יח"ד כ- 9,100 יח"ד, בתוספת 6,900 יח"ד עבור דיור בהישג יד מתוכן, 2,400 בשטחים ציבוריים עבור דיור בהישג יד כמטרה ציבורית כמשמעותו בתקנות התכנון והבניה (אישור מטרה ציבורית), התשע"ה - 2014 מכוח סעיף 188 לחוק.
- יח"ד בהישג יד יותנו בהליך מתאים לפי החוק, בתיאום עם היועמ"ש לוועדה המחוזית כולל בחינת התחולה של התוספת השישית לחוק.
- הוועדה מנמקת את הקביעה בדבר השטח הכולל לבניה למגורים שהיתה מאשרת לולא היה נקבע באותה תכנית שטח מוגדל עבור דיור בהישג יד כדלקמן:
- תמא/ 35 קובעת בין היתר יעדי צפיפות לפי מרקמים עירוניים ונפות. התמ"א התייחסה לצפיפות של 16 יח"ד לדונם באזור זה, ואפשרה כפל צפיפות באזור עד לכדי 32 יח"ד לדונם. במתחמי תכנון חדשים כדוגמת אזור זה, ועדה זו מאשרת עפ"י רוב, צפיפות של 32-35 יח"ד לדונם. בתכנית זו, הצפיפות הממוצעת נטו הינה 50 יח"ד לדונם, לאור הרצון לאפשר תוספת משמעותית של כ- 7,000 יח"ד בהישג יד.

**ב'. הקצאת שטחי ציבור – פתוחים ובנויים**

- מענה לטענות תושבים המתייחסים למחסור בשטחי ציבור בשכונות גובלות-
- התנגדות (מס' 22) עו"ד אלעד אלעזר, משרד מירון בן-ציון פרוכט בשם בעלי זכויות בגוש 6896 חלקה 1111
  - התנגדות (מס' 27) עו"ד נועם קולודני בשם תושבי הסביבה

- התנגדות מס' (33) עו"ד נעם קולודני בשם רועי מימרון
- התנגדות (מס' 34) אלון לוי

חישוב צרכי הציבור לתכנית נערך בשיתוף פעולה עם העירייה על בסיס המדריך, תוך ביצוע התאמות על פי מדיניות העירייה לטובת ייעול השימוש בקרקע.

שטחים ביעוד מרחב הציבורי פתוח:

- היקף אוכלוסיית היעד לרובע דב הוא כ-41,600 נפש (2.6 X16,000).
- ע"פ הלישכה המרכזית לסטטיסטיקה – נתונים מ-2017, ודו"ח רבעים ושכונות הממוצע הכללי עירוני לגודל משק בית הינו 2.2. הנחת העבודה לתכנית שדה דב לקחה גודל משק בית של 2.6. הנחה זו באה לידי ביטוי בתמהיל הדירות שהתכנית מציעה- דירות קטנות, בינוניות וגדולות.
- סה"כ המרחב הציבורי הפתוח לתושבים אלה בכל הרמות (סף הבית, עירוני וכלל-עירוני) הוא כ-416 ד'.
- התכנית מייעדת כ-268 ד' עבור פארק/גן ציבורי ו-98 ד' לטובת שטח ציבורי פתוח. כמו כן מייעדת התכנית כ-29 ד' לכיכר עירונית ושטחים נוספים כ"תשתית קשוחה" לפי כללי המדריך. שטחים אלה אינם כוללים תשתית קשיחה של המרחב הציבורי הפתוח כגון מדרכות רחבות וארקדות שניתן לכללם במסגרת ההיקף הנורמטיבי שנדרש לשכונה.
- בנוסף לשטחים אלו, התכנית מנגישה מקטע של יותר מקילומטר של חוף הים לטובת הציבור הרחב, שטחים שבהחלט נכללים במסגרת מרחב ציבורי פתוח כלל-עירוני, לפי כללי המדריך.
- בהתאם לזאת, התכנית נותנת מענה נורמטיבי מלא – ואף מעבר לכך - לצרכי מרחב ציבורי פתוח עבור אוכלוסיית היעד. ניתן להקצות 20 דונם מחוץ לקו הכחול – כלומר חוף הים המונגש, אליו יש גישה ישירה מהתכנית. (כלל עירוני בתחום הגובל מיידית לתכנית).
- עפ"י המדיניות העירונית להקצאת שטח ציבורי פתוח: יש להקצות 3 מ"ר לתושב לשצ"פ "סף הבית" ו-2 מ"ר לתושב ל"שצ"פ עירוני" שטחים כגון חוף רחצה מהווים שצ"פ כלל עירוני.

שטחים ביעוד מבני ציבור:

- מצבת מוסדות הציבור ברובע נותנת מענה הן לצרכי תושבי הרובע בכל הנוגע לשטחי ציבור נורמטיביים והן מאפשרת תוספת שטחי ציבור לכלל תושבי העיר והמטרופולין.
- המפתחות לקביעת ההקצאות לצרכי ציבור התבססו על ההנחיות בתדריך התכנון להקצאת קרקע לצרכי ציבור – שאושר ע"י קבינט הדירור ביולי 2016.
- ייעוד השימושים של כלל המגרשים בתכנית הוגדרו לפי תכנית מתאר מקומית 507-0271700 תא/מק/צ' - תכנית לשטחים למבנים ומוסדות ציבור ומהווים פוטנציאל לשרת את צרכי תושבי הרובע, כפי שיתפתחו לאחר האכלוס.

להלן פירוט שטחי הציבור שנקבעו בתכנית- כפי שמופיעים בנספח לנושא, בתכנית המופקדת.

סוג	כמות	הערות כלליות לשימוש
מעון יום	37 כיתות	<ul style="list-style-type: none"> <li>• במבנה נפרד (4-5 כיתות באשכול)</li> <li>• ניתן לשלבם עם שימושים ציבוריים נוספים</li> <li>• ניתן לשלבם במגרשים סחירים (מגורים ומשרדים)</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• במבנה נפרד (3-6 כיתות באשכול) – 1.5-2.0 ד'</li> <li>• ניתן לשלב חלקם עם שימושים ציבוריים נוספים</li> <li>• ניתן לשלב חלקם במגרשים סחירים (מגורים ומשרדים)</li> </ul>	63 כיתות	גן ילדים
<ul style="list-style-type: none"> <li>• במבנה נפרד (4-6 כיתות באשכול) – 1.1-1.5 ד'</li> <li>• ניתן לשלב חלקם עם שימושים ציבוריים נוספים</li> </ul>	3 כיתות	גן ילדים חינוך מיוחד
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 של 24 כיתות – 7 ד' לבית ספר</li> <li>• כולל אולם ספורט וספריה</li> <li>• כולל אגף קהילתי כגון שלוחת מתנ"ס, מועדוני נוער מועדון לקשיש מפוזרים ביניהם</li> </ul>	126 כיתות	בית ספר יסודי
<ul style="list-style-type: none"> <li>• בהנחה של 80% מילדי השנתונים ילמדו בשכונה</li> <li>• 1 של 30 כיתות</li> <li>• 1 של 36 כיתות</li> <li>• 1 של 42 כיתות</li> </ul>	100 כיתות	בית ספר על-יסודי
<ul style="list-style-type: none"> <li>• בית ספר של 5 ד'</li> <li>• כולל אולם ספורט וספריה</li> <li>• כולל אגף קהילתי</li> </ul>	15 כיתות	בית ספר לחינוך מיוחד
<ul style="list-style-type: none"> <li>• רוב הפונקציות (למעט מועדוני נוער ומועון יום לקשיש) משולבות בבתי הספר</li> <li>• מתנ"ס רובעי עם עדיפות למבנה אייקוני נפרד מבתי הספר, בקומפלקס תרבות -כ-5-7 דונם</li> <li>• בסמוך אליו ניתן לתכנן ספריה אחת גדולה</li> </ul>	1	מרכז קהילתי
	4	מועדון נוער ותנועות נוער
<ul style="list-style-type: none"> <li>• שני מועדונים ניתן לשלב עם גני ילדים, מועדון שלישי מומלץ לשילוב עם מרכז יום לקשיש</li> </ul>	3	מועדון יום לקשיש
	1	מרכז יום לקשיש

• לפי מפתח של רמת דתיות של 6% על פי תכנית אב עם מפתח של 1.25 מ"ר לנפש			<b>בית כנסת</b>
• משולב במגרש של המרכז הקהילתי			<b>ספריה</b>
• משולב בבתי הספר			<b>אולם ספורט</b>
במגרשי בתי הספר		1	<b>אולם מופעים</b>
• 3 דונם		1	<b>מרכז קטן לשירותים לוגיסטיים ושירותי חירום</b>
• 2 מגרשים בני 2 ד' כל אחד ו-1 מגרש בן 4 ד'		2	<b>מגרש רזרבי</b>
• שימוש מטרופוליני		1	<b>מוסד מטרופוליני</b>
סה"כ 147 ד'			<b>סה"כ</b>

לטענה בדבר מחסור בשטחי ציבור בשכונות הגובלות להלן:

**מאזן שטחי ציבור בשכונות גובלות:**

שכונת נופי ים:

אוכלוסיה קיימת: כ-10,550 תושבים, תוספת תושבים צפויה: כ-460 (עפ"י גמ"ב 2.6 והתפלגות גילאים שקיימת בשכונה כיום)

	שטח ציבורי פתוח	שטח לבנייני ציבור	סה"כ שטח ציבורי	הערות
היצע קיים סטטוטורית	55.9	74.7	130.6	בנוסף קיים שטח פרטי פתוח- 19.8 דונם
שטחים ציבוריים נדרשים	55.1	52.8	107.9	
מאזן שטחי ציבור	+0.8	+21.9	+22.7	

שכונת ל:

אוכלוסיה קיימת: 5,721 תושבים, תוספת תושבים צפויה: 960 (עפ"י גודל משק בית 2.6 והתפלגות גילאים הקיימת כיום בשכונה).

	שטח ציבורי פתוח (דונם)	שטח לבנייני ציבור (דונם)	סה"כ שטח ציבורי (דונם)	הערות
היצע קיים סטטוטורית	59.3	33.4	92.7	בנוסף קיים שטח פרטי פתוח של 7.5 דונם
שטחים ציבוריים נדרשים	33.4	27.6	61	
מאזן שטחי ציבור	+25.9	+5.8	+31.7	

#### D. המרחב הימי

1. הפרדת המרחב הימי מהתכנית היבשתית, אינה מהווה חסם למימוש הפארק החופי הכלול בחלק היבשתי המופקד.

- הטיפול ברצועת החוף, טבע עירוני, איפיון החוף, אפשרות של הוספת חופי רחצה ותכנון הרחבת מעגנת רדינג הינם נושאים מורכבים הדורשים השלמה של מודלים ימיים, אישורם על ידי המשרד להגנת הסביבה וכד'.
- למרחב זה קודמו מודלים ובדיקות נרחבות על פי הוראות המשרד להגנת הסביבה והמחלקה הימית במשרד להגנת הסביבה.
- התכנית בתחום היבשה, מתייחסת לרצועת החוף בכל היבטים התכנוניים - נגישות, פארק חופי המעגן רצועת פיתוח בין פארק המסלול לרצועת החוף, פארק המסלול המעגן זיכרון היסטורי של מסלול ההמראה, מגוון פעילויות אפשריות, מגוון שימושים, בינוי לאורך פארק המסלול, מבטים, חזית הים ועוד.

**הסרת התחום של רצועת החוף אינה פוגעת בהיבטים תכנוניים בנוגע למפגש שבין המרחב הימי והיבשתי, מאחר שנבחנו לעומק והתוצר התכנוני מתייחס לכל אחד מנושאים אלו.**

2. הגבול המזרחי של הפארק החופי נע בין 200-250 מ' - בהתאמה לתכנית המתאר תא/5000 ותואם את הנחיות תמ"א 13 תיקון 4.

- התכנון הוצג בפני ועדות התכנון - מקומית, מחוזית, ולחוף וולנת"ע נמצא ראוי ואושר בכל אחת מועדות אלו.

**ההחלטה להפרדת המרחב החופי מהתכנית התקבלה על ידי לישכת התכנון בעיקר בגלל סיבות טכניות, עיכובים משמעותיים בקבלת תוצרי המודלים הימיים ותגובות המשרד להגנת הסביבה. לפיכך, אין סיבה תכנונית לשנות את תחום התכנית.**

3. תכנון לאורך רצועת החוף

- נגישות ויחס לים
- התכנית קובעת מערך של דרכים, שבילים ומעברים בכיוון מזרח מערב וכן בכיוון צפון דרום המאפשרים נסיעה, הליכה, רכיבה במרחב השכונה. מערך זה ישמש בין היתר נגישות לאזור חוף הים.
- עוצמות פיתוח בפארק המסלול ובפארק החופי גבוהות מדי היקף הפיתוח נבחן בקפידה, והזכויות שהוקנו לו הולמות את השימושים. יש לציין כי האזור אמור לשרת מגוון סוגי אוכלוסיה מבחינת גיל, דיירים, אורחים וכד' לאורך מרבית הימים לאורך השנה. במטרה לתת מענה לצרכי אוכלוסיות אלה נקבעו עקרונות ואופי הפיתוח.
- הפיתוח בין רצועת הבינוי לרצועת החוף מתאפיין במגוון המשנה את אופיו עם ההתקרבות מערבה לחוף הים תוך שמירה על נצפות, מבטים לים, נגישות וכד'.

בפארק המסלול, מוצעים מוקדי פיתוח המהווים מעין שערים בין השטח הבנוי לפארק. מוקדים אלו מעודדים פעילות עירונית ייחודית תוך שמירה על רצף מעברים מזרח מערב, צירי מבט וכד'.  
בפארק החופי מוצע מדרג, בצד המזרחי, מוקמו מוקדים באופן שמתאפשר רצף פתוח בשאר חלקי הפארק.  
ככל שמתקרבים מערבה משתנה אופי הפיתוח לאקסטנסיבי וטבעי יותר.

• חנייה תת-קרקעית במיקום רגיש בסביבה החופית

א' תסקיר השפעה על הסביבה לתכנית המתארית שדה דב נערך בפירוט מירבי על פי הנחיות המשרד להגנת הסביבה וכללו גם חניון זה.  
ב' בהוראות תכנית רובע שדה דב ניתנו הוראות רבות באשר לטיפול בעודפי עפר וליצירת אבק ורעש, נושאים הרלוונטיים להקמת החניון.  
ג' החניון המוצע נמצא על מגרש חניה פעיל היום, בשטח מופר ומתפקד ככזה לפחות 20-30 שנה.  
ד' התכנון מציע יצירת פארק חופי מוצלח יותר מהחניון הקיים מעל לחניון המתוכנן.  
ה' החניון הוא תת-קרקעי על ידי מילוי קרקע ולא באמצעות חפירה.  
ו' הקומה העליונה של החניון תשמש כמסוף תח"צ לשימוש הציבור (במקום הגעה ברכב פרטי)  
ז' התסקיר והוראות התכנית מכילים הנחיות עבור במסמכים הסביבתיים לתכניות המפורטות.

• מיקום הטיילת לאורך החוף

ההוראה בתקנון קובעת שמיקום יבחן בעת התכנון המפורט, כדי להבטיח את המיקום המיטבי תוך מתן גמישות תכנונית לשלב תכנית העיצוב אדריכלי ופיתוח.

**E. בינוי**

טענה: בניית מגדלי מגורים לגובה 25-30 קומות, משולב עם מלונאות ומסחר תביא לפגיעה באיכות החיים, בפרטיות ובמרקם החיים השכונתי, הדיירות והגינות בשכונה הקיימת יהיו נצפים מהמגדלים החדשים  
השימוש במגדלים ברחבי הרובע נבע משקלול היבטים תכנוניים, בינהם: ניצפות, הצללות, יחס לרוחות.  
אופן פיזור המגדלים הכולל גם את הגבול המערבי עם הפארק החופי, מאפשר פיזור המגדלים במקום יצירת ריכוזם על ציר צפון דרום, עובדה שהיתה גורמת ליצירת "חומה" לאורך רחוב אבן גבירול. "חומה" שהיתה מצלה יתר על המידה על האזור המזרחי.

**א' עקרונות הבינוי בתכנית**

• הבינוי מציע סוגי מבנים שונים: בניה נמוכה-10-9 קומות, בניה גבוהה 16-18 קומות ובנייה מגדלית כ-40 מגדלים עד 40 קומות. נעשה נסיון לפזר את המגדלים בתחום התכנית, במטרה להשאיר אזורים נמוכים שיאפשרו צירי מבט, צירי הליכה וגישה.

**ב' הסתרה ע"י בינוי גבוה**

• כל תכנון מערבית לאזורים הבנויים היום, ישפיע על השטחים הבנויים היום.

- לעת אישור תכנית 1111 א/1 במ9 – הכוללת את שכונת נופי ים ול' החדשה, המצב הסטטוטורי התקף כלל בניה עתידית לגובה של מגורים מיוחד, מלונאות ונופש, לפי תכנית 1111 בתוקף משנת 1969. כך שהידיעה על פיתוח עתידי עם פינוי שדה התעופה היה ידוע.
- תא/4096 קיבלה תוקף בשנת 2015, וקבעה זכויות והוראות בינוי למבני הציבור לאורך הגבול המערבי של שכונת נופי ים, ע"פ תכנית צ'- המאפשרת בניה של עד 10 קומות על דופן זו.
- בשל היות השטח אחד מחטיבות הקרקע הפנויות האחרונות בעיר, מתבקש כי ניצולו יעשה בצורה יעילה תוך ציפוף איכותי של כלל מרכיבי השימושים.
- מרחקי הבינוי משטח המתנגדים הינם סבירים

#### F. טיהור הקרקע, הריסת מתקני השדה

נושאים אלה יטופלו על ידי החברה הממשלתית לשירותי סביבה מטעם המשרד להגנת הסביבה. באחריות רשות מקרקעי ישראל.

#### G. אנרגיה מתקני ייצור אנרגיה בגז

#### עיריית תל אביב יפו

#### נייר עמדה בנושא הקמת מרכזי אנרגיה (קוגרנציה) בעיר

עורכי המסמך:

יועצים: דרור נחמיאס (חברת אדמה), ד"ר אהרון בר דב (בר דב הנדסה), ד"ר שחר דולב.

עיריית תל אביב יפו: ד"ר מיכל מנדלביץ (הרשות לאיכות הסביבה וקיימות), אדר' אורית ברנדר (מחלקת תכנון צפון), אדר' אוריאל בבצ'יק, אדר' שיר קמחי, רון גובזנסקי (מחלקת תכנון בר קיימא ואנרגיה)

#### 1. רקע

המשרד להגנת הסביבה פרסם ביולי 2019 נייר עמדה בנושא השפעת זיהום אויר כתוצאה מהקמת מרכזי אנרגיה קטנים בערים. המשרד ממליץ בנייר העמדה "להימנע מיוזמות להקמת מרכזי אנרגיה בלב שכונות מגורים ובשטחים עירוניים צפופים". יחד עם זאת מציינ המסמך כי "ככל שימשיכו יוזמות לתכניות הכוללות הקמת מרכזי אנרגיה... המשרד להגנת הסביבה ידרוש לבצע בחינה פרטנית מעמיקה של כל תכנית וסביבתה..."

מטרת מסמך זה הוא להבהיר את מדיניות עיריית תל אביב יפו בנושא, הן ברמה העקרונית במסגרת שקלול התועלות של שילוב מתקנים מסוג זה בערים (התייעלות אנרגטית וצמצום פלטות גזי חממה) והן ברמה הפרטנית בהתייחס לנושא תרומת מתקנים אלו לזיהום האויר.

אנו מסכימים עם עמדת המשרד להגנת הסביבה בצורך לבחון נקודתית כל פרויקט ולנקוט את כל האמצעים הנדרשים על מנת למנוע חריגות מתנאי סף לאיכות אויר בעיר. יחד עם זאת, יש לשקלל את כלל התועלות הן בהקשר המקומי והן בהקשר הלאומי לצמצום משמעותי בפלטות גזי החממה בערים ותל אביב יפו בפרט. מירב צריכת האנרגיה מתחרשת בערים והתייעלות בשימוש מושכל במתקני קוגרנציה בערים כ"אנרגיית מעבר" מהווה פוטנציאל משמעותי להשגת יעדים לאומיים לצמצום פלטות CO<sub>2</sub>.

מסמך זה כולל התייחסות לנושאים הבאים:

- מדיניות עיריית תל אביב יפו בתחום ניהול וייצור האנרגיה
- מרכזי אנרגיה (טריגנרציה) בהקשר הישראלי
- הערות והסתייגויות מנתונים והנחות יסוד בנייר העמדה של המשרד.
- תקציר ממצאי מודל איכות אויר – תכנית שדה דב – מתחם אשכול
- דרישות עירוניות נוספות לצמצום מקסימאלי של מזהמים, ניטור ואכיפה של חריגות

## 2. מתוך מסמך הדן במדיניות אנרגטית של עיריית תל אביב יפו

עיריית תל אביב יפו התחייבה בשנת 2008 בחתימתה על אמנת האקלים של פורום ה-15 לתהליך צמצום פלטות גזי חממה. כמו כן, העיריה מכינה בימים אלו תכנית הערכות לשינויי אקלים-אדפטציה ומיטגיצייה במסגרת המחויבויות שלה לארגון C40 בו היא חברה. מדיניות עירונית להתייעלות אנרגטית תואמת את המדיניות הממשלה ויעדים לאומיים שמדינת ישראל התחייבה בהם, כולל השגת יעד של 17% בהתייעלות אנרגטית בשנת 2030.

נושא האנרגיה הינו בעל הפוטנציאל המשמעותי ביותר לצמצום פלטות גזי חממה (כ-65%) בעיר ועל כן מקודמת תכנית פעולה לניהול הנושא הכוללת קידום הנחיות ופרויקטים על פי סדר העדיפויות הבא:

1. **תכנון עירוני** : שילוב וחיוב תכנון אנרגטי בתכנון סטטוטורי
  2. **התייעלות אנרגטית בבניה חדשה וקיימת**: חיוב דרישות בניה ירוקה בהיתרי בניה
  3. **ייצור אנרגיה ממקורות מתחדשים** : ייצור אנרגיה סולארי, קידום אנרגיה מגלי ים.
  4. **ייצור אנרגיה באמצעות גז טבעי - מרכזי אנרגיה קטנים (טריגנרציה)** :
- מצ"ב תכנית פעולה מפורטת של העיריה לקידום תחום האנרגיה בעיר.

## 3. מרכזי אנרגיה (טריגנרציה) בהקשר הישראלי

בשלהי העשור הקודם, התגלו לחופי ישראל מאגרי גז טבעי גדולים, המסמנים מהפיכה במשק האנרגיה של ישראל. הגז הטבעי הוא משאב מתכלה שאינו מתחדש: דלק מחצבי, ששריפתו פולטת גזי חממה. יחד עם זאת, מדובר בדלק נקי בצורה משמעותית יחסית לדלקים מחצבים תחליפיים דוגמת הסולר, המזוט והפחם ואף זול מהם; טכנולוגיות חדשות להפקת אנרגיה מגז טבעי בהפקה מקומית ובמערכות קטנות (מיקרו-גנרציה) תוך אספקת קור וחום לצרכנים קרובים (טרי-גנרציה),

מאפשרות לעשות זאת בנצילות גבוהה מאוד ביחס לדלקים אחרים. לפיכך, גבר מאוד בשנים האחרונות השימוש העולמי בגז טבעי, ויש הרואים בו "דלק מעבר", לעידן בו אספקת האנרגיה כולה תגיע ממקורות מתחדשים בני קיימא. על פי הערכות, המעבר למקורות מתחדשים יארך בין 30-50 שנים, בעוד אורך החיים של מערכות הגנרציה הינו כ-30 שנים, כך שהן תוכלנה לשמש כמקור אנרגיה, בפרק הזמן עד למעבר המלא למקורות מתחדשים.

בסקר צרכני גז פוטנציאלים בעיר תל אביב יפו זוהה פוטנציאל של 500 מגוואט מותקן במתקני קוגנרציה (30% מימוש מכלל הפוטנציאל עד שנת 2030). לעומת תחנות הכח הפועלות כיום **מדובר בפוטנציאל לחסכון של כ-2 מיליארד קוט"ש בשנה שהם כ-1.2 מיליון טונות CO<sub>2</sub> גזי חממה בשנה, כ-25% מכלל פלטות גזי החממה בעיר תל אביב יפו לשנת 2030.**

מקור ליעילות אנרגטית של טכנולוגיה קוגנרציה הינו בנצילות גבוה במיוחד – 85%-80% ואף יותר, גבוה במעל 50% מנצילות ייצור האנרגיה בתחנות כוח המתקדמות ביותר והעברתה לריכוזי הצריכה.

היות ומיחידת הגז אפשר להפיק בטכנולוגיית קוגנרציה 50% יותר אנרגיה, הרי טכנולוגיה זו מהווה אמצעי יעיל ביותר, אולי אף היחיד, להשגת יעדי ההתייעלות.

כמובן, שאישור כל הפרויקטים יותנה בעמידה בתנאי הסף לחריגות באיכות האויר. התועלות הצפויות :

#### א. צמצום פלטות גזי חממה

ב. **קידום תחבורה חשמלית נקיה** : תרומה משמעותית לקידום תחבורה חשמלית. תנאי קריטי לקידום טעינה של ציי רכבים מזהמים כגון משאיות ואוטובוסים במסופי תחבורה. מצב איכות האוויר בעיר תל אביב-יפו מושפע בעיקר מהתחבורה ועל כן, ההערכה שלנו היא כי רמות המזהמים שבאוויר ירדו באופן משמעותי.

ג. פיתוח תשתיות טעינה מהווה אתגר משמעותי עקב צורך בפיתוח ושדרוג תשתיות חשמל, במיוחד באזורים אורבניים קיימים, בעלי תשתיות עמוסות. הספקת אנרגיה לטעינה, במיוחד לטעינת אוטובוסים ורכבים כבדים (המזהמים המשמעותיים), תחייב כבר בשנים הקרובות תוספת מאות מגוואטים לשיא הביקוש בחשמל וידרוש אף פיתוח תשתיות מתח עליון בעיר. **הפתרון היעיל ביותר הינו ייצור אנרגיה מקומי כתחליף להנחת תשתיות חשמל בהיקפים גדולים ובעלי השפעה סביבתית לא מבוטל, במיוחד בכל מה שקשור לקרינת אלמ"ג.**

הרחבת השימוש ברכבים חשמליים בכלל ובאוטובוסים חשמליים בפרט כאמצעי מרכזי להקטנת זהום אוויר בעיר מחייב פיתוח ייצור אנרגיה מקומי בגז טבעי.

ד. ייצור מקומי ויעיל של אנרגיה הינו מרכיב משמעותי שיאפשר ליתר את תחנת הכח רדינג בקונפוגרציה העתידית כפי שנקבע ברפורמה למשק החשמל – תח"כ של 900=1100 מגוואט. נושא זה נמצא בדיונים בצוות עבודה משותף בהובלת מנכ"ל משרד האנרגיה ובשיתוף עת"א יפו יו"ר מחוז תל אביב.

#### העירייה מקדמת את הנושא באמצעים הבאים :

1. סקר צרכני גז טבעי
2. עריכת תכנית אב פרישת תשתיות גז טבעי בעיר

3. תכנית פעולה לחיבור צרכני גז פוטנציאלים לרשת תשתיות הגז הטבעי. במסגרת זו מקודמים בשלב זה הפרויקטים הבאים: בייח איכילוב, הקריה הצבאית, משרד הביטחון רוקח, אוני תל אביב, קריית עתידים, מרכז הירידים ועוד)
4. חיוב סקר אנרגיה בכל תב"ע מעל 30,000 מ"ר תעסוקה או 1000 יח"ד
5. כנסים לבעלי עניין ופרסום דף נחיתה אתר העיריה.

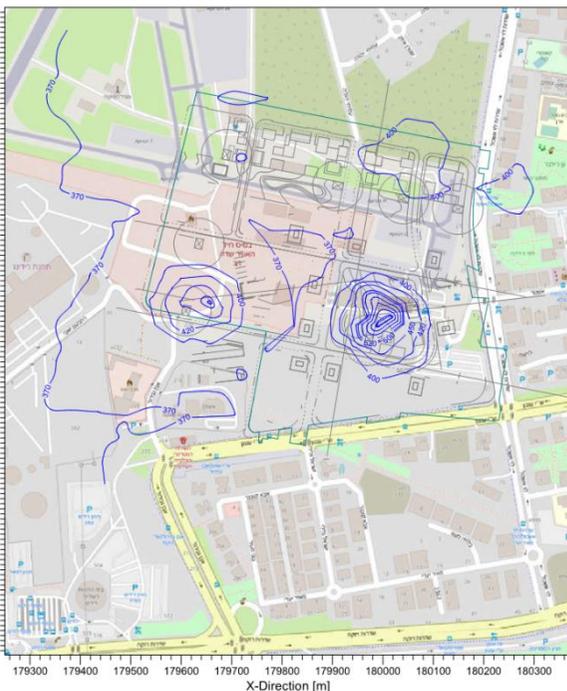
#### 4. מודל איכות אויר – תכנית שדה דב (מתחם אשכול) – מקרה בוחן

#### סקירת תכני סביבה למתקני טרי-גנרציה בתחום תכנית שדה דב עיקרי סקר איכות האוויר בתחום תכנית מתחם אשכול

#### בהתאם לכך מוקמו 7 המתקנים באופן המתואר להלן:

- 5 מתקנים הוצבו במרתפי מבנים או לחילופין (לאחר בדיקה ייעודית עתידית) על גגותיהם באזור המיועד לפיתוח מבני ציבור. מבנים אלו הינם בעלי אופי בניה מרקמית (בגובה כ-9 קומות) וממוקמים בצפון התכנית, ולצורך הרצת מודל הפיזור הונח כי הפליטה מהם תבצע באמצעות ארובה הממוקמת בגובה של כ-7 מטרים מעל לגובה המבנה, כלומר גובה ארובה משוער של כ-37 מטר.
- ארובת מתקן מס' 6 הוצבה על גג מבנה ציבור המצוי בדרום שטח התכנית, כאשר גובה הארובה הונח כגובה של כ-22 מטר.
- ארובת מתקן מס' 7 הוצבה בשצ"פ המצוי בדרום מזרח שטח התכנית, כאשר גובה הארובה נקבע ל-20 מטר.

להלן מוצג אחד מתרשימי תוצאות הסקר, המציג את ריכוזי כלל תחמוצות החנקן במיצוע שעתי בגובה 20 מטר מעל פני הקרקע:



#### • עיקרי ממצאי הסקר

על פי ממצאי החיזוי הרי שבמפלס פני הקרקע, המושפע בעיקר מפליטות ממקורות תחבורתיים, לא צפויה חריגה מתקני איכות האוויר הן עבור תחמוצות חנקן והן עבור חלקיקים.

לעומת זאת נמצא כי במפלסים הגבוהים יותר לא ניתן לשלול לחלוטין כי באזור הסמוך לגובה ארובות מתקני הפקת האנרגיה (גבהי 40-60 מטר בצפון התכנית ו-20-30 מטר בדרום התכנית) צפויות חריגות מריכוזי תחמוצות החנקן השעתיים וריכוזי החלקיקים היממתיים עד למרחק של כ-50 מ' מארובת המתקן, כאשר עבור ריכוז תחמוצת החנקן השנתי לא ניתן לשלול קיומן של חריגות מתקני איכות האוויר גם למרחק של עד 100 מטרים מארובת המתקן, בהתאם למתודולוגיית החישוב לפיה נערכה בחינה זו.

#### מסקנות ליישום – יוטמעו בהוראות התכניות המפורטות בתכנית שדה דב.

1. ע"ס הרצת מודל פיזור מזהמי אויר, ניתן להקים מתקני טרי-גנרציה במרקם עירוני בכללים ותנאים שונים. יש לבדוק פליטות בפועל ממתקנים המיועדים להקמה.
2. על סמך בדיקות שונות ותחקירי חיזוי בנושאי קרינה, קרוסטיקה וחומ"ס ניתן בהחלט להקים מתקני טרי-גנרציה במקום עירוני בכללים ותנאים שונים.
3. טרם הטמעת מתקני אנרגיה במרקם עירוני המיועד לצרכי מגורים / תעסוקה, יש להקדים ולהכין סקר ותחזית אנרגיה אשר תנתח את הצריכה לסוגיה, תגדיר אפשרויות ליישום אנרגיה מתחדשת ותגדיר צרכני אנרגיה טרמית גדולים. על סמך ממצאים אלו תמליץ התחזית על מספר מתקני טרי-גנרציה והספקם האופטימלי והסטטוטורי. תהליך זה בוצע ומבוצע בתכניות עת"א בצפון תל אביב - יפו.
4. יש לבחון אפשרויות להתוויית קווי חלוקת הגז הטבעי ממקור האספקה הקרוב כתנאי בסיסי למיקום המתקנים.
5. תחנות הטריגנרציה יפעלו אך ורק על גז טבעי ממקורות ישראלים ועל כן הפליטות העיקריות מהן יהיו תחמוצות חנקן. במודלים לשלב היתר הבנייה יבחנו גם פליטות נוספות. לא תותר הקמת תחנות דו דלקיות (גז וסולר) אלא גז בלבד.
6. יש לבחון את מתכונת היישום הנכסי והכלכלי לקביעת מיקום המתקנים לצורך החלטה על המבנים / השטחים שבהם יותקנו – כגון ציבור, תעסוקה, מלונאות, מגורים או שצ"פים.
7. הקמת כל מתקן טרי-גנרציה תותנה בעריכת נספח סביבתי פרטני, שיבוסס על מאפייני המתקן הספציפיים ובכללם – איכות אויר, רעש, חומ"ס וקרינה.
8. יש להעדיף באופן מובהק מיקומים המאפשרים הגבהת ארובה מקסימלית.
9. יש להעדיף מתקנים בתת הקרקע / במרתפים מבודדים על פני מיקום המתקנים על גגות בשלב זה עד מיצוי סופי של משמעות המיקום על גגות מבנים.
10. יש לדרוש ממקימי המתקנים כבר בשלב המכרז ליישם טכנולוגיית BAT וכל אמצעי פילטרציה והפחתת פליטות במקור אשר מפחיתים אחוזים ניכרים מהפליטות.
11. יש להרחיק את הקצה העליון של הארובה לכדי 50 מטר לפחות במישור האופקי ממבנה שכן שגובהו גבוה מקצה הארובה או שווה בגובהו לה. (כמו במקרים של גנרטורים לשעת חירום שארובתם על הגג).
12. על התחנות לכלול ניטור רציף בנקודה הקרובה ביותר לאוכלוסייה והן על הארובה עצמה. גובה ומיקום הניטור יקבע לעת היתר הבניה בתיאום אל מול היחידה הסביבתית בעיריית תל אביב.
  - נתוני הניטור הרציף יגיעו לתצוגה מקוונת ייעודית ברשות לאיכות הסביבה ולגורמים נוספים לבקרה.
  - תיבחן האפשרות לקיים מנגנון לעצירת פעילות המתקן באופן אוטומטי בתנאי איכות אויר אשר יקבעו מראש. (העירייה תבחן ותבחר ערך נמוך מערך הסף של המשרד להגנת הסביבה שאומץ מהתקן הגרמני TA LUFT 2002).

#### **מסקנות בנוגע לתכנית שדה דב**

**כתוצאה מהארות נייר העמדה והבדיקות של מודל איכות האויר של יועץ הסביבה של התכנית הוטמעו המסקנות הבאות בתכניות המפורטות של שדה דב:**

1. המתקנים יותקנו ע"י גורם בפקוח עירוני.
2. יותקנו במרתפים בשטחי ציבור ובמרתפי מבני תעסוקה.
3. נמצא פתרון סטטוטורי למיקום הארובות של המתקנים על גגות המגדלים הסמוכים למתקן הקוגנרציה, גובה המגדלים כ-40 קומות כ-160 מ' גובה. כדי להבטיח שהפליטות יהיו בגובה מירבי.

## סיכום

למתקני קוגרציה תועלות רבות, הן בהיבט המקומי בהקטנת עלויות האנרגיה, הגדלת חוסן התשתית האנרגטית, והפחתת פליטת גזי החממה, והן ברמה הארצית בהקטנת העומס על רשת ההולכה, על יחידות ההשנאה בכניסה לעיר, ודחיית הצורך בהקמת יחידות ייצור נוספות ובפרט יסייע במניעת הקמת תחנת כח חדשה ברדינג בהספק כפול ואף לסגירתה.

עיריית תל אביב-יפו משקיעה רבות בשיפור איכות האוויר בעיר ונושא זה הוא נר לרגליה. על פי נתוני מודל פיזור המזהמים אנו ממשיכים לקדם הקמת המתקנים אך יחד עם זאת בודקים כיוונים נוספים בתחום איכות אוויר על מנת לוודא שלא יתווסף זיהום אוויר לעיר וזאת לפי הסטנדרטים המחמירים בעולם.

במידה ותתקבל החלטה להקמת המתקנים, העירייה תנקוט בכל אמצעי למנוע חשיפת תושבים לזיהום לרבות דרישה להוספת טכנולוגיה להפחתת מזהמים במתקן עצמו והן על ידי ניטור רציף עם אפשרות כיבוי אוטומטי של המתקן עם גילוי מזהמים מעל לסף שייקבע ושיהיה נמוך מערכי הסף המקובלים.

אנו מאמינים לאור הממצאים הקיימים בידנו ובשקלול המידע שברשותנו, ניתן להמשיך לקדם תכנון הקמת מתקני קוגרציה בעיר ובתנאי כי בבדיקות מפורטות (מודלי איכות אוויר) יוטמעו דרישות ומנגנונים עירוניים אשר יבטיחו ניטור ובקרה המשכיים על המתקנים אשר יוקמו בעיר.

**H. איכות הסביבה**

התנגדויות תושבי הסביבה ואחרים העלו טענות המתייחסות לתסקיר והשפעות סביבתיות של התכנית על סביבתה.

1. התכנית אינה נתמכת בתסקיר סביבה מקיף ומפורט ולפיכך אינה תכנית המצויה במתחם הסבירות.

• לתכנית הוכן תסקיר השפעה על הסביבה מאוד מפורט על פי הנחיות המשרד להגנת הסביבה מתאריך ה-10/04/2016. לתסקיר הוכנו השלמות וניתנה לו חוות דעת המקבלת את עיקריו על ידי מחוז תל-אביב במשרד להגנת הסביבה.

2. התכנון המוצע יגרום לפגיעה בזרימת האוויר, הסתרת אור השמש והנוף, מטרדי רעש וזיהום אוויר.

• בעת קידום התכנית נערכו בדיקות וסימולציות סביבתיות שהתייחסו לנושאים לעיל.

• עקרונות התכנית כוללים מספר צעדים תכנוניים על מנת להיטיב עם התכנון, כמפורט להלן:

א' הצבת כיווני הרחובות בהתאם לכיווני האוויר – בכיוון מזרח מערב

ב' נערכה הרצת מודל כמותי (CFD) של מהירויות רוחות במטרה לוודא אוורור מספיק לשכונה וסביבתה מחד ולמנוע מטרדי רוח מאידך. התייחסות מפורטת תינתן בתכנון המפורט.

ג'. נערכה הרצת מודלים כמותיים של קרינת שמש והצללה- במטרה ליצור תכנון מיטבי המאפשר הצללות ויחד עם זאת שטחים המקבלים מספיק אור שמש הנחוצה לנטיעות והצלחתן.

• ניתנו הוראות ודרישות להמשך הבדיקות הסביבתיות בתכנון המפורט. ולראייה:

- א'. במסמך הסביבתי לתכנית המפורטת במתחם אשכול – תמ"ל 3001, נבחנה השפעת הבינוי המתוכנן על המבנים הסמוכים לשכונה בהקשר שדה זרימת רוח והצללה. נמצא כי אין השפעות. ניתן לעיין במסמכי התכנית המופקדת 2.
- ב'. בהוראות לתכנית המפורטת ניתנה הנחייה ליצירת פרטים אדריכליים להפחתת היווצרות מטרדי רוח.
- ג'. נעשה מאמץ תכנוני על מנת להפחית הסתרה לבתים שבשכונות שממזרח לתכנית, וכן בתחום התכנית, זאת על ידי פיזור המגדלים והשארית צירי הליכה ומבטים.
- ד'. הורצו מודלים של איכות אוויר ורעש לשכונה המתוכננת. תוצאותיהם נמצאו תקינות גם ביחס למעטפת המבנים השכנים הסמוכים בשכונות הקיימות סביב רובע שדה דב.

• התייחסות לתקופת ההקמה והבנייה

ככל שכונה חדשה שמוקמת ייווצרו במהלך ההקמה מפגעי אבק ורעש. אך נקבעו הוראות על מנת להפחית ולצמצם מפגעים אלו. בפרק איכות הסביבה (מס' 6.11) שבהוראות התכנית נקבע כי על תכניות מפורטות לכלול הנחיות מפורטות לצורך מניעת מפגעים בתקופת ההקמה, ביניהן גם מפגעי רעש ואבק.

I. תנועה

תכנון תנועה בעיר משנה את אופיו, תוך כוונה להקטין את תפקיד הרכב הפרטי ולהציע במקומו פתרונות חלופיים. לתכנית נערכה בדיקת היתכנות תנועתית – בה"ת. הבדיקה נערכה על ידי משרד אמי מתום. הגישה המנחה הייתה כי אזור הפרויקט ייחודי מבחינת אופי הפיתוח, ובהתאם, הנחות היסוד התבססו על דגש על השימוש בתחבורה ציבורית וקיום תחבורה פעילה- הליכה, רכיבת אופנים וכד'. לכן כולל התכנון רשת מפותחת של שבילי הולכי רגל ואופניים, מדרכות רחבות ושירות תחבורה ציבורית ברמה גבוה (תוואי רכבת קלה- הקו הירוק ועדיפות לתח"צ כולל נתצי"ים). בתרחיש "פיצול לטובת התח"צ", רשת הדרכים המתוכננת של הפרויקט צפויה לתפקד ברמת שירות טובה. עפ"י הבה"ת, מערכת הדרכים המוצעת בתחומי התכנית תתפקד ברובה המכריע ברמת שירות סבירה לחלוטין (C) (למעט 2 קטעים דרומיים ברח' אבן גבירול). רמות שירות ירודות יותר יתקיימו בצירי תנועה המהווים גישות ראשיות בכניסה לעיר כמו נמיר ורוקח, כפי שהם מוכרים גם כיום, וזאת עד להשגת פתרונות כוללניים כגון, נתיב מהיר מצפון בדרך ארצית מס' 2, נתיבי תח"צ בציר איילון (בשלבי תכנון), השלמת מערכת קווי רק"ל קווי במרחב המטרופולין וקווי מטרופוליטני תחיל בעת האחרונה. במטרה לתת שירות מיטבי למשתמשים, מבקרים, ומבלי (גם בסופי שבוע) מוצעים: 3 חניונים ציבוריים הכוללים כ- 5000 מקומות חניה, בכל הרחובות מתוכננים מפרצי חניה, מוצע כי החניה המתוכננת עבור מבני התעסוקה תהיה ציבורית ותשמש גם את התושבים בשעות הלא פעילות.

מס	שם המתנגד	נושא	תמצית ההתנגדות	מענה	המלצה
<b>- קנין ועקרונות שומה בלבד -</b>					
20	עו"ד ברק קינן בשם יהודה ורענן פטאל ג. 6634 ח. 226	קנין ועקרונות שומה	1. ישנה טעות ברישום שטח החלקה – צריך להיות 12.394 מ"ר (טעות במקור) ולא 11.336. יש לתקן יחס המרה בנספח עקרונות שומה ולהקצות מגרש מגורים נפרד.		
30	עודד כצמן	קנין ועקרונות שומה	1. עקרון הקצאת הזכויות בכל אחד משלושת המתחמים ללא קשר או תלות של מיקום החלקות במקור איננו חוקי.		
31	רות כצמן	קנין ועקרונות שומה	1. עקרון הקצאת הזכויות בכל אחד משלושת המתחמים ללא קשר או תלות של מיקום החלקות במקור איננו חוקי.		
32	לוריא דניאלה	קנין ועקרונות שומה	1. עקרון הקצאת הזכויות בכל אחד משלושת המתחמים ללא קשר או תלות של מיקום החלקות במקור איננו חוקי. 2. יש להפריד בין זכויות הבנייה שבבעלות העותרים (והופקעו בעבר לטובת העירייה ולהשיבה לעותרים), לבין הזכויות של העירייה לצורכי דב"י. 3. השווי האקווי שניתן לאזור משנה א' (7.5) גבוה מדי, יש לקבוע את מקדם השווי ל-5 4. יש לכלול את כלל שטח החלקה בתכנית (גוש 6634 חלקה 149) 5. את עלויות טיהור הקרקע, הריסה ופירוק מתקני השדה יש להשית על המדינה בלבד ובכל מקרה לא על הפרטיים		
9	עו"ד עוזי שוחט בשם בן ציון ועודד לב	קנין ועקרונות שומה	1. יש לעדכן ברשומות כי המתנגד בחלקה 308 אשר היסטורית הייתה חלקה 97 בגוש 6649. 2. עקרון הקצאת הזכויות בכל אחד משלושת המתחמים ללא קשר או תלות של מיקום החלקות במקור איננו חוקי. 3. יש לכלול את זכויות המתנגד גם על שטח החלקה אשר איננו כלול בתכנית בשל הפקעות עבר שבוצעו ללא פיצוי.		

		<p>4. יש להבדיל בין הזכויות העירייה בגין דב"י לבין זכויות העירייה השייכות לבעלים פרטיים ובפועל רשומות על שם העירייה על שטחים שהופקעו ללא פיצוי</p> <p>5. למרות פניות אליה, העירייה מנעה את חשיפת זהות הבעלים הפרטיים אשר שטחם רשום בפועל על שם העירייה. בכך מנעה העירייה אפשרות תאגדות כדוגמת מנהלי הגוש הגדול. יש לחזור ולפרסם את התכנית לאחר חשיפת רשימת הפרטיים</p> <p>6. לפי שטח ברוטו של 1.004 ד', יש להקצות את זכויות הבנייה למגורים ללא כל מגבלה שאותה קבעה עיריית ת"א.</p> <p>7. המתנגדים מבקשים להקצות להם מגרש זמין לבנייה יחד עם פרטיים אחרים המפורטים בהתנגדות.</p>			
		<p>1. עקרון הקצאת הזכויות בכל אחד משלושת המתחמים ללא קשר או תלות של מיקום החלקות במקור איננו חוקי.</p> <p>2. יש לקבוע בהוראות כי עד תום הקצאת הזכויות המפורטת לא תבוצע העברת בעלות בלשכת המקרקעין</p> <p>3. את הקצאות לטובת העירייה בזכויות דב"י אין להקצות כשטחים עפ"י סעיף 188 ויש להחיל עליהם את חישובי הקצאות האיחוד וחלוקה</p> <p>4. את עלויות טיהור הקרקע, הריסה ופירוק מתקני השדה יש להשית על המדינה בלבד ובכל מקרה לא על הפרטיים</p> <p>5. פרוגרמה וחברה בשל גודל וצפיפות התכנית יש לקבוע שטחי מוסדות ציבור ישמשו את צרכי התכנית עצמה ולא שימושים כלליים</p>	קנין ועקרונות שומה	עו"ד יוסף-גיא מוסרי ומורן חבי בשם בעלי זכויות בגוש 6896 חלקה 204	11
		<p>1. עקרון הקצאת הזכויות בכל אחד משלושת המתחמים ללא קשר או תלות של מיקום החלקות במקור איננו חוקי.</p> <p>2. הערכת שווי זכויות נכנסות ע"י שמאית התכנית שגוייה. היה צריך לקזז 268 יח"ד במקום 44.7 ד'. השגיאה גורמת להפסד של כ-214 יח"ד</p>	קנין ועקרונות שומה	עו"ד מירי דונין ועו"ד חיים וינטראוב בשם בעלי זכויות בתחום התכנית	23

		<p>לבעלים</p> <p>3. ההקצאה לחח"י בשטח 2.5 ד' איננה ברורה, מגרש זה הוערך ביתר, התוצאה היא שזכויות כלל הבעלים פוחתות.</p> <p>4. את הקצאות לטובת העירייה בזכויות דב"י אין להקצות כשטחים עפ"י סעיף 188 ויש להחיל עליהם את חישובי הקצאות האיחוד וחלוקה</p> <p>5. החזר של 65 יח"ד לרמ"י מכח תכנית 1116 שגוי, יש לשייך זכויות אלו לכלל הבעלים ו/או על זכויות אלו לבוא בתוספת לכלל הזכויות ולא להפחית מהן</p> <p>6. ח. 22 ג. 6634 ו- ח. 23 ג. 6900 צריכות להיות "מתחת לקו" מאחר ומדובר על שטח המיועד למטרה ציבורית (רזרבה לאיגודן ביעוד שטח לתכנון לעתיד)</p> <p>7. השווי האקווי שניתן לאזור משנה א' (7.5) גבוה מדי, ערך של 6 משקף את חלקו היחסי באופן הולם יותר.</p>			
29	שלמה טיסונה	קנין ועקרונות שומה	<p>1. עקרון הקצאת הזכויות בכל אחד משלושת המתחמים ללא קשר או תלות של מיקום החלקות במקור איננו חוקי.</p> <p>2. ערכי השווי הנכנס לבי אזורי משנה א' ו-ב' גבוהים ובכך הקטינו את שווי זכויות המתנגדים</p>		
16	מנהלי הגוש הגדול ג. 6896 ח. 204	קנין ועקרונות שומה	<p>1. הערכת שווי זכויות נכנסות ע"י שמאית התכנית שגוייה. היה צריך לקזז 268 יח"ד במקום 44.7 ד'. השגיאה גורמת להפסד של כ-214 יח"ד לבעלים</p> <p>2. יש לתקן את טבלת השווי יחסי מס"ד 172 כך שיהא 130.939 ד' ולא 86.239 ד'</p>		
13	עו"ד שוב שיף וגליקסמן בשם בעלים פרטיים בגושים 6896 ו-6632	קנין ועקרונות שומה	<p>1. ת ההקצאות לטובת העירייה בזכויות דב"י אין להקצות כשטחים עפ"י סעיף 188 ויש להחיל עליהם את חישובי הקצאות האיחוד והחלוקה</p> <p>2. את עלויות טיהור הקרקע, הריסה ופירוק מתקני השדה יש להשית על המדינה בלבד ובכל מקרה לא על הפרטיים.</p> <p>3. יש לתקן את מקדם השווי במצב הנכס עבור אזור משנה א' למקדם 5 יח"ד אקווי לדונם.</p>		

		<p>4. החזר של 65 יח"ד לרמ"י מכח תכנית 1116 שגוי, יש לשייך זכויות אלו לכלל הבעלים ו/או על זכויות אלו לבוא בתוספת לכלל הזכויות ולא להפחית מהן</p> <p>5. יש לקבוע הוראה אשר תאפשר לבעלים ברירה בין דרישת פיצוי הפקעה לקבלת מגרשי תמורה</p>			
לדחות את ההתנגדות	השטחים בבעלות המתנגדות נמצאים בתחום תכנית אחרת תא/3388 ב'	לא התקבלו הודעות לשלוש בעלות עניין שהגישו התנגדות אחת	כללי	עו"ד שאול מחרז בשם הגב' טזרטס, קסטוריאנו וחסו	15
<b>- קנין עקרונות שומה ונושאים נוספים -</b>					
		<p>1. חלקת המתנגד בשטח 492 מ"ר נמצאת כולה בתא שטח מוצע 2001 (מגורים מסחר). מן הדין היה לרכז את כל זכויותיו במתחם אחד ולא להקצות זכויות במגרשים רחוקים בשאר המתחמים.</p> <p>2. נספח עקרונות השומה לוקה בחוסר שקיפות וחסר בו פירוט מינמאלי שיאפשר בדיקה או בקרה של ערכי השווי היחסי במצב הנכנס.</p>	קנין ועקרונות שומה	עו"ד אשר כהנא בשם בועז ואלכסנדר אשבל ג. 6634 ח. 81	8
		חלוקת המתחמים בוצעה בניגוד לכל היגיון תכנוני, לכל הפחות יש לכלול את השלוחה המזרחית של מתחם 2 ולשלבה במתחם מס' 1	קניין		
		<p>1. ההקצאה לחח"י בשטח 2.5 ד' איננה ברורה, מגרש זה הוערך ביתר, התוצאה היא שזכויות כלל הבעלים פוחתות.</p> <p>2. את ההקצאות לטובת העירייה בזכויות דב"י אין להקצות כשטחים עפ"י סעיף 188 ויש להחיל עליהם את חישובי הקצאות האיחוד והחלוקה.</p> <p>3. החזר של 65 יח"ד לרמ"י מכח תכנית 1116 שגוי, יש לשייך זכויות אלו לכלל הבעלים ו/או על זכויות אלו לבוא בתוספת לכלל הזכויות ולא להפחית מהן</p>	קנין ועקרונות שומה	עו"ד טויסטר רוזנטל ואוליקר בשם חב' הירקון	19

	<p>6. לאיגודן תכנית יעודית, תא/2848, אשר קבעה את סך השטחים הנדרשים לפעילות השפדן. לא נדרשים שטחים נוספים</p> <p>9 קו הדלק אינו פעיל ועומד בפני פירוק על ידי חברת חשמל, ע"פ דרישות המשרד להגנת הסביבה.</p>	<p>4. נספח עקרונות השומה לא הביא בחשבון את תכנית מתאר 5000. שטח המתנגדת נמצא באזור שיועד למגורים בצפיפות מזערית של 18 יח"ד/ד' (מחוץ ליעוד תכנון עתידי)</p> <p>5. נספח עקרונות השומה לא הביא בחשבון את תמ"א 13. הדבר גרם להערכת שווי ביתר ויש לתקן את טבלת השווי היחסי כך שישקף את המצב הנכנס מכח התכנית המאושרת</p> <p>6. ח. ג. 22 ו- ח. 23 ג. 6900 צריכות להיות "מתחת לקו" מאחר ומדובר על שטח המיועד למטרה ציבורית (רזרבה לאיגודן ביעוד שטח לתכנון לעתיד)</p> <p>7. בנספח עקרונות השומה: יש להעריך את השטחים "המוקפאים" בתכנית 1111 לפי שווי אקווי של 6 יח"ד/ד'</p> <p>8. יש להביא בחשבון הפחתת שווי לחלקות בהן עובר פרוזדור קו הדלק.</p> <p>9. לסמן את השטחים (ולו בהערה) שהוקצו בנאמנות לעיריית ת"א ואשר מיועדים לפרטיים באופן שיאפשר איגום זכויות של גורם פרטי מסויים יחד עם שאר זכויותיו בתכנית.</p>			
<p>לדחות את ההתנגדות</p>	<p>היקף השטחים לצרכי ציבור נקבעו ע"פ נורמות תכנון עדכניות ויעילות, בהתאם לתדריך המתוקן משנת 2016. יחד עם זאת, נדרשים שטחים נוספים עבור צרכים נוספים כדי לתת מענה הולם לצרכי הרובע והמתגוררים בו.</p>	<p>אין לקבוע שימושים לצרכי ציבור בבנייני מגורים. הקצאה מאין זאת הינה אילוץ לא ראוי יחסית להיקף התכנית והשטחים שהוקצו לצרכי ציבור</p>	<p>תכנון</p>		
		<p>1. עקרון הקצאת הזכויות בכל אחד משלושת המתחמים ללא קשר או תלות של מיקום החלקות במקור איננו חוקי.</p> <p>2. ההקצאה לחח"י בשטח 2.5 ד' איננה ברורה, מגרש זה הוערך ביתר, התוצאה היא שזכויות כלל הבעלים פוחתות.</p> <p>3. לרמ"י והעירייה הוקצו זכויות סחירות האסורה ע"פי תקנה 15 של התקנה השמאית</p>	<p>קנין ועקרונות שומה</p>	<p>יהודה בן אברהם</p>	<p>10</p>
	<p>ראה התייחסות לנושא סעיף D</p>	<p>1. על התכנית לכלול ולדון בתכנון המעגנה</p>	<p>תכנון</p>		

		<p>1. עקרון הקצאת הזכויות בכל אחד משלושת המתחמים ללא קשר או תלות של מיקום החלקות במקור איננו חוקי.</p> <p>2. את עלויות טיהור הקרקע, הריסה ופירוק מתקני השדה יש להשית על המדינה בלבד ובכל מקרה לא על הפרטיים</p> <p>3. על הועדה להורות כי עורכי התכניות המפורטות יאפשרו איגום זכויות של קבוצות מאוגדות לטובת פיתוח מיטבי ויעיל של המקרקעין</p> <p>4. יש להורות כי השטחים הסחירים ביעוד כיכר עירונית יוקנה לבעלי הזכויות ולר לרשות המקומית</p>	קנין ועקרונות שומה	עו"ד משה שורר בשם שי קורין ואחרים	26
לדחות את ההתנגדות	תמהיל השימושים משפיע על אופי הרובע. עירוב שימושים הינו אחד מהעקרונות המנחים בתכנית. כדי להבטיח את איכות התכנון, יש לשמור על עיקרון זה.	יש לאפשר לבעלי הקרקע את מימוש השימוש העיקרי בלבד ללא השימושים המשניים. יש להשאיר את תמהיל כלל השימושים לשיקול בעלי הקרקע.	תכנון		
		<p>1. המתנגדים מבקשים להקצות להם מגרש זמין לבנייה יחד עם פרטיים אחרים המפורטים בהתנגדות.</p> <p>2. את ההקצאות לטובת העירייה בזכויות דב"י אין להקצות כשטחים עפ"י סעיף 188 ויש להחיל עליהם את חישובי הקצאות האיחוד והחלוקה.</p>	קנין ועקרונות שומה	עו"ד יוסף גרנות בשם גרא הר נוף וטימיאנקר ג. 6634 ח. 246	14
לדחות את ההתנגדות	מיקום מגרשי דיור בהישג יד לפי סעיף 188 לחוק נקבע לפי העקרונות כדלהלן: העדפה למבנים/מגרשים עם מעט יח"ד יחסית לטובת הוזלת עלויות בניה ואחזקה; פריסה מרבית בתוך המתחמים כדי למנוע ריכוזיות יתר; קדימות למבנים "בוני רחוב" מבחינת בינוי ועיצוב; קירבה למרחב ציבורי פתוח שכונתיים ולמוסדות ציבור.	יש למקם דב"י במגרשים אשר השווי שלהם נמוך (לא בקו ראשון ושני לים) מאחר והדבר יסייע להוזיל את השכירות בהם	פרוגרמה וחברה		
		<p>1. עקרון הקצאת הזכויות בכל אחד משלושת המתחמים ללא קשר או תלות של מיקום החלקות במקור איננו חוקי.</p> <p>2. את ההקצאות לטובת העירייה בזכויות דב"י</p>	קנין ועקרונות שומה	עו"ד מיכאל שטיינבך	12

		<p>אין להקצות כשטחים עפ"י סעיף 188 ויש להחיל עליהם את חישובי הקצאות האיחוד והחלוקה</p> <p>3. יש לציין בברור את זהות החלקות הזכאיות לזכויות מכח הפקעות עבר וחלף פיצוי מול העירייה.</p> <p>4. יש לכלול את כלל שטח החלקה בתכנית</p>			
לדחות את ההתנגדות	מענה בפתיח סעיף I	<p>התכנית מסתמכת על תחבורה ציבורית תוך אימוץ תקן חניה נמוך. מה יקרה אם לא תמומש תשתית התח"צ, היכן תשתית החניה למבקרים ולתושבים?</p>	תחבורה תנועה וחניה		
לקבל את ההתנגדות ולתקן את ההוראה	<p>התכנית קבעה ייעוד של דיור בהישג יד לפי סעי' 188 לחוק התכנון והבנייה בגין 2,400 יח"ד. מתוכן 300 יח"ד לדיור מוגן ציבורי. מימוש יתרת 4,500 יח"ד כדיור מיוחד תלוי, בין היתר, בהחלטות מינהליות של גופים ממשלתיים (בעיקר רשות מקרקעי ישראל ומשרד הבינוי והשיכון). אין הכרח לעגן יח"ד בתכנית הסטטוטורית.</p>	<p>קיימת חוסר בהירות ביחס לכמות והתפלגות יח"ד למגורים ודב"י. בסעיף 6.1 (7) נקבע כי 9,100 יח"ד סחירות בתוספת 2,400 יח"ד דיור מיוחד אשר מתוכן 2,400 לדב"י. לעומת זאת, בנספח מס' 1 להוראות (איגוס שטחים) רשום כי בתכנית 13,300 יח"ד סחירות וכן 2,100 לדב"י ו 600 יח"ד לדיור מיוחד</p>	פרוגרמה וחברה		
		<p>למתנגד הגר בבניין בן 6 קומות תיגרם ירידת ערך בשל המגדלים שעתידיים להיבנות ממול.</p>	קנין ועקרונות שומה	עו"ד דן אברהם רשתי בשם מירון וסקורניק	22
לדחות את ההתנגדות	מענה בפתיח סעיף E	<p>בניית מגדלי מגורים לגובה 25-30 קומות, משולב עם מלונאות ומסחר תביא לפגיעה באיכות החיים, בפרטיות ובמרקם החיים השכונתי.</p>	תכנון		
לדחות את ההתנגדות	מענה בפתיח סעיף I	<p>בניית השכונה החדשה תביא לפגיעה קשה בתנועה ובתחבורה ברחובות השכונות הגובלות.</p>	תחבורה תנועה וחניה		22
לדחות את ההתנגדות	<p>עפ"י בדיקה שנעשתה מול מתכנת רמזורי העדפה של הקו הירוק ועקב הקירבה בין צומת אינשטיין – אבן גבירול לבין צומת ע אינשטיין- רחוב 2040 – לא ניתן לתכנן המשכיות של רחוב 2040, ו/או פתיחת פניות שמאלה. מבחינת תכנית שדה דב אין התנגדות לפתיחת הצומת אך ככל הנראה, קיימת בעיה הנדסית של הרק"ל.</p>	<p>1. לאפשר כניסה לכלי רכב לרחוב אינשטיין מרחוב 2040, כולל פניות שמאליות (לא רק פניות ימניות)</p>	תנועה וחניה	קובי כהן בשם קבוצת חגי'ג	35
לדחות את ההתנגדות		<p>היקף המסחר בתכנית אינו עומד ביחס שטחי</p>	פרוגרמה		

	ולא רובע שינה, תוך התייחסות ל-41,600 תושבים, כ-25,000 מועסקים ואלפי מבקרים ומבלים מדי יום. הוא מתאים לקנה המידה בתל אביב בה היו כ-5.7 מיליוני מ"ר מסחר, משרדים ושירותים מול 16.7 מיליוני מ"ר מגורים, לפי נתוני ארנונה לשנת 2017. כמו כן התכנית מאפשרת גמישות מסוימת בהמרת שטחי מסחר לתעסוקה.	המסחר לנפש בתל אביב.			
לדחות את ההתנגדות	מענה בפתיח סעיף C	צפיפות מתוכננת לא סבירה	פרוגרמה	אלון לוי	33
	מענה בפתיח סעיף D	יש לכלול את החלק הימי בתכנית			
	מענה בפתיח סעיף D	אופן חישוב הסביבה החופית אינו תקין			
	מענה בפתיח סעיף I	לא תוכננו נת"צים, חסרה חניה	תחבורה ותנועה		
	מענה בפתיח סעיף C	לא הוקצו מספיק שטחי ציבור			
	מענה בפתיח סעיף H	לא נערך תסקיר סביבה רציני ומפורט	איכות סביבה		
	ע"פ תמ"א 3/א/10, התחנה אמורה להיסגר בשנת 2020 עם אפשרות הארכה של מס' שנים.	התכנית מתבססת על סגירת תחנת הכח רדינג ב-2020 - הנחה לא ריאלית			

ההתנגדות מה"ע, קנין ועקרונות שומה, תכנון, תחבורה תנועה וחניה, הוראות התכנית-					
לקבל את ההתנגדות. לתקן בהתאם את טבלאות האיחוד וחלוקה.	מבוקש לתקן את טבלאות האיחוד והחלוקה באופן הבא: הוספת סימני הפניה(כוכביות) בחלקות מסוימות הקיימות בטבלת האיזון להערות בתחתית הטבלה לצורך הבהרות. אותן הבהרות שיוספו יפרטו את אופן החזר שטחי חלקות שהופקעו בעבר תוך הפניה לסעיף 7,4 למסמך העקרונות השמאיים של התכנית.	בתחום התכנית נכללו שטחים המהווים חלק ממערך דרכים- רחובות לוי אשכול וש"י עגנון. הזכויות בגין החלקות בתחום הדרך הובטחו לבעלים, בתחום תכניות גובלות, כולל בתחום תכנית שדה-דב.	קנין ועקרונות שומה	ההתנגדות מה"ע, אהוד כרמלי, עת"א	1
לקבל את ההתנגדות ולאפשר ניוד עד 10% בין מתחמים 1-2	מבוקשת גמישות אשר תאפשר ניוד זכויות של עד 10% בין מתחמים 2-3	1. גמישות בתכניות המפורטות: קביעת זכויות בתכניות המפורטות ללא מתן גמישות בתכנית מתארית בהיקף של למעלה מ-2 מיליון מ"ר על קרקעי יקשה על קידום התכניות המפורטות.	תכנון		

<p>לקבל את ההתנגדות בתנאים שנימנו במענה</p> <p>לקבל את ההתנגדות ולקדם בחינת אתרים אפשריים להקמת המינחת בתחום השדה שהתפנה.</p> <p>לקבל את ההתנגדות. נספח השלביות יהווה נספח נפרד שקידומו יחל בהקדם ע"י צוות יועצים, בשיתוף עם מינהל בת"ש.</p>	<p>2. מינחת מסוקים זמני: בקצה הצפוני של התכנית, מוצעות שלוש חלופות עבור מינחת זמני בשטח, של כ-10 דונם. הקמת המינחת, ע"פ החלופה שתבחר, תותנה:</p> <p>א'. בהסכמת בעלי הקרקע, וקביעת משך זמן פעילות אפשרי</p> <p>ב'. בהגשת חוות דעת סביבתית בעיקר לנושא אקוסטיקה.</p> <p>ג'. בקביעת מודל הפעלה שיתייחס לשעות פעילות, התייחסות לסוגי מסוקים, קביעת היקף התנועות וכדומה.</p> <p>3. מינחת מסוקים קבוע: רמ"י בשיתוף עם רשות שדות התעופה ועיריית תל-אביב-יפו, עוסקים בניסיון לאתר שטח עבור מינחת מסוקים קבוע. שיעמוד בתנאים שנימנו לעיל.</p> <p>4. נספח שלביות צוות עבודה משותף למינהל בינוי ותשתית של עת"א-יפו בשיתוף עם אגף תכנון העיר ורמ"י יוקם במטרה לקדם תכנית יישום שתקבע שלביות לקידום התכנית.</p>	<p>2. <u>מינחת מסוקים זמני</u>: מבוקש לאתר ולקבוע שטח עבור מינחת מסוקים זמני, להפעלה מיידיית. השטח הנדרש: כ-20 דונם. הפעילות במנחת תאפשר פעילות של: שרותי הצלה וחירום, טיסות מסחריות וטיסות פרטיות</p> <p>3. מינחת מסוקים (קבוע?): מבוקש ליעד תא שטח בתחום התכנית- מגרש ביעוד מינחת מסוקים. השטח הנדרש: ב-40 דונם. הפעילות במנחת תאפשר פעילות של: שרותי הצלה וחירום, טיסות מסחריות וטיסות פרטיות.</p> <p>4. יש להוסיף נספח שלביות לתכנית. נספח השלביות יתייחס למספר נושאים: קביעת שלביות, סדרי עדיפויות ותנאים לביצוע תשתיות ראשיות, שלביות סדרי עדיפויות ותנאים לביצוע תשתיות, לתכניות מפורטות, קביעת שלביות ותנאים לשיווק וקידום תבניות עיצוב אדריכלי לקראת היתרי בנייה.</p>			
<p>לדחות את ההתנגדות שלא ניתן לאפשר את המבוקש בגלל נתוני הרק"ל.</p>	<p>לא ניתן לאפשר את התנועות המבוקשות, בגלל הצומת המערבית – צומת רחובות אבן גבירול אינשטיין, שהינה מרומוזרת. רכבת</p>	<p>בצומת רחובות 2040 ואינשטיין תוכננו פניות ימינה בלבד, ללא הסדרת מעברי חציה להולכי רגל ורוכבי אופניים. מבוקש שינוי שיאפשר מעבר רכב מצפון לדרום</p>	<p>תחבורה תנועה וחניה</p>		

	שתעצור בצומת זו, תחסום את צומת רחובות 2040-אינשטיין.	לאורך כל רחוב 2040- לרחוב זה תפקיד משמעותי במערך התנועה לשבתות נופיים ולי החדשה, לאורכו מתוכננים מבני ציבור רבים המשרתים שכונות אלו.		
לקבל את ההתנגדות	1. תכנית היישום אינה תכנית סטטוטורית, כי אם תכנית תשתיות לביצוע. בהתאם, לא נדרש אישור הוועדה המקומית. מבקשים להסיר תנאי זה בכל סעיפי התכנית.	1. ס' 6.11 א 6.11 ה יש להסיר את הוראה המתנה את אישור תכנית היישום באישור הוועדה המקומית מאחר ותכית היישום איננה סטטוטורית.	הוראות התכנית	
לקבל את ההתנגדות	2. קידום תכניות אלו הוא באחריות התאגיד מי אביבים. מקודמות שתי תכניות: האחת למים והשנייה לביוב. תכנית האב למים אמורה להתאשר במהלך 2019 והכנת תכנית הביוב תחל ב-2020. תכנית שדה דב 4444 תואמה עם מי אביבים בנושאי מים וביוב והוסכם על פתרונות המוטמעים בתכנית המתארית. מבקשים להסיר תנאי זה.	2. להסיר הוראה המתנה אישור תכנית מפורטת בעדכון תכנית האב לביוב מאחר וקידום התכנית באחריות מי אביבים.		
לקבל את ההתנגדות	הבריכה המשרתת את הרובע נקבעה בתחום תכנית 3700 מצפון לתכנית 4444, בהתאם לדרישת מי אביבים.	3. להסיר הוראה המתנה היתרים בתחום הבלוק העירוני לאישור בריכת איגום.		
לקבל את ההתנגדות	הבדיקה שנעשתה עבור תכנית המתאר עונה על הצרכים של התכניות המפורטות ולכן מבוקש להסיר את הסעיף. עם פיתוח תשתית התח"צ יותאמו ההוראות ע"פ תקנות החוק והמדיניות העירונית לתקן הנמוך יותר.	4. להסיר הוראה לביצוע בדיקה תחבורתית לכל תכנית מפורטת שתקבע את השלבויות בהתאם להתפתחות תשתית התח"צ		
לקבל את ההתנגדות	מסוף תחבורה ציבורית נקבע בתחום התכנית המפורטת הצפונית- תכנית 3. כאמור בחינה מפורטת בנושא תנועה נכשה בעת קידום התכנית המתארית. מבוקש להסיר את הסעיף ולשנות לדרישה כי התכנון למסוף תח"צ יעשה בתיאום ובאישור משרד	5. לשנות הוראה להגשת כל תכנית שבשטחה סימבול של תחבורה ציבורית לאישור משרד התחבורה לדרישה כי התכנון למסוף התח"צ יעשה בתיאום		

<p>לקבל את ההתנגדות</p>	<p>התחבורה.</p> <p>1. יש צורך להתחשב בממצאי הסקרים ההיסטוריים של זיהום קרקע למיקום אתרי ההשהיה והחלחול. נספח ניהול מי הנגר יגדיר שטחים אסורים לחילחול ו/או החדרה עקב זיהום מים או קרקע.</p> <p>2. מבוקש לתקן את נוסח הסעיף באופן הבא - הנספח יגדיר פרטים והוראות שיוטמעו בהוראות התכנית כדי לעמוד ביעד השהיה ו/או חלחול ו/או החדרה בתחום המגרש לבינוי (שלא במרחב הציבורי) של 100% מספיקת אירוע גשם יממתי בתדירות של 1:20 שנים ככל הניתן. בהתאם, מבקשים שההנחיה שתיתן תתרגם את ההגדרה הסטטיסטית להנחיה ספציפית: הצגת פתרון לאיגום בנפח של 20 מ"ק לדונם בנוי.</p> <p>1. מבוקש לשנות לנוסח להלן:</p> <p>מיפוי מצב בסיס שייגזר מסקר אנרגיה ע"פ הנחיות עיריית תל-אביב-יפו.</p> <p>תעשה בחינת חלופות לייצור אנרגיה, שימושי חשמל, איקלום, אספקת מים חמים ליחידות הדיר, התייחסות לשימושי הקרקע השונים: אזורי מסחר, תעסוקה, מלונאות, מבני ציבור וכד'.</p> <p>החלופות יבחנו אמצעי התייעלות אנרגטית, בניה ירוקה, וייצור אנרגיה מקומי בתחום התכנית.</p> <p>הניתוח יכלול ניתוח כלכלי השוואתי של עלות ההשקעות הנדרשות אל מול החיסכון הצפוי.</p> <p>אסטרטגיה כוללת להפקת אנרגיה ממקורות מתחדשים בתחום התכנית בהיקף של 10% לפחות מצריכת האנרגיה השנתית החזויה. מהנדס העיר רשאי לשנות יעד זה עד ל-7% לאחר ששוכנע שהיעד אינו ישים על סמך</p>	<p>ובאישור משרד התחבורה.</p> <p>6. מבוקש לתקן את נוסח הסעיף 6.3 ז (נספח ניהול מי נגר יגדיר פרטים מחייבים והוראות שיוטמעו בהוראות התכנית כדי לעמוד ביעד השהייה ו/או חילחול ו/או החדרה בתחום המגרש לבינוי (שלא במרחב הציבורי) של 100% מספיקת אירוע גשם יממתי בתדירות של</p> <p>7. סעיף 6.4 יא (1.3.2)</p> <p>1. מבוקש לעדכן את הסעיפים בנושא האנרגיה המתייחסים לדרישות בנספח האנרגיה. מבוקש לשנות סעיפים המציגים דרישה המתייחסת למתכונת מיקרו גריד (רשת מקומית) שאינה מאושרת בישראל נכון להיום ולעדכן את ההוראות בהתאם לרגולציה הקיימת היום, אשר מתעדכנת בתקופה זו.</p> <p>2. אסטרטגיה כוללת להפקת אנרגיה ממקורות מתחדשים בתחום תכנית בהיקף שלא יקטן מ 17% מצריכת האנרגיה השנתית.</p> <p>בקביעת היקף ייצור אנרגיה ממקורות מתחדשים חלה טעות סופר. במקום 10% נכתב 17%. יש לציין שהחשוב מתייחס לצריכת האנרגיה של המבנים בתכנית. (לא כולל</p>			
-------------------------	--	---	--	--	--

<p>לקבל את ההתנגדות</p> <p>לקבל את ההתנגדות ולשנות את סעיפי התקנון בהתאם</p>	<p>בדיקה שתתיחס לנושאים הבאים:</p> <p>א. ניתוח היתכנות להתקנת מערכות פוטוולטיות על גגות וחזיתות דרומיות.</p> <p>ב. הנחיות מחייבות למינימום הספק מותקן (KWP) על פי סוגי בנינים ומיקומם.</p> <p>ג. הנחיות אדריכליות לשילוב יעיל של מערכות פוטוולטאיות בגגות ובחזיתות ולמניעת הסתרתן מקרינת השמש.</p> <p>מבוקש לשנות את ההוראות: תוכן תבנית לפריסת מתקני קוגנרציה. האיתור יציג מספר אתרים לבחינה. האיתור יאפשר גמישות של מסי עשרות מטרים לכל כיוון. תכנית התשתיות תכלול את החיבורים הנדרשים לצורך הפעלה ואספקת האנרגיה לצרכנים, בולל קווי צנרת מים חמים וקרים. תכנון מפורט של מערכת הגז הטבעי - תעשה ע"פ הרגולציה בעת קידום התכנון תשתיות לביצוע. תכנון מתקני הקוגנרציה יעמדו בדרישות המשרד להגנת הסביבה בנושאי רעש, רעידות, איכות אויר, ניהול סיבונים, נוהל למקרי חירום, קרינה, תחזוקה ובל היבט סביבתי אחר.</p> <p>מבוקש לשנות את ההוראות באופן הבא: תוכן תכנית לפריסת מתקני קוגנרציה. האיתור יציג מספר אתרים לבחינה. האיתור יאפשר גמישות של מסי עשרות מטרים לכל כיוון. תכנית התשתיות תכלול את החיבורים הנדרשים לצורך הפעלה ואספקת האנרגיה לצרכנים, כולל קווי צנרת מים חמים וקרים. תכנון מפורט של מערכת הגז הטבעי – תעשה ע"פ הרגולציה בעת קידום התכנון תשתיות לביצוע.</p>	<p>תשתיות ציבוריות וטעינת כלי רכב).</p> <p>4. ס' 6.4 י"א 3.2 א-ג נכתב: באם יוחלט שימוש במרכזי אנרגיה המופעלים בגז טבעי בטכנולוגיות של קו-גנרציה, תוכן תכנית לפריסת המתקנים והקמתם על פי העקרונות הבאים:</p> <p>א. מיקום מדויק של המרכזים לייצור אנרגיה שיאושר ע"י מומחה לאיכות סביבה.</p> <p>ב. תכנית הקמת תשתיות וחיבורים לצורך הפעלת המערכת ואספקת האנרגיה לצרכנים לרבות תכנית פריסת צנרת מים חמים וקרים מהמרכזים לייצור אנרגיה ועד לגבול מגרשי הבניה בתכנית.</p>			
--	---	---	--	--	--

<p>לתקנון מתקני הקוגנרציה יעמדו בדרישות המשרד להגנת הסביבה בנושאי רעש, רעידות, איכות אוויר, ניהול סיכונים, נוהל למקרי חירום, קרינה, תחזוקה וכל היבט סביבתי אחר.</p> <p>סעיף זה אינו בר ביצוע מסיבות הבאות:</p> <p>- בשלב של תוכנית מפורטת לא קיים תקנון מפורט של התשתיות, לכן לא ניתן לתכנן גם תשתיות מפורטות של הגז</p> <p>- מתכנן צנרת הגז הינו זכין – חברת חלוקת הגז (באזור שלנו סופר NG) .</p> <p>עתי"א פועלת להגיע להסכמים בין המדינה / עתי"א וסופר NG לתכנון קווי החלוקה</p> <p>- אין מקום מדויק של מרכזי אנרגיה לכן לא ניתן להכין תקנון מפורט של צינור גז בשלב זה.</p> <p>מבוקש לשנות לנוסח הבא:</p> <p>בתכניות המפורטות יופיע איתור של מרכזים פוטנציאליים, עם גמישות ברדיוס של 10-50 מ', ביעודים עליהם יוחלט (כולל שצ"פים ושב"צים) . לאחר מכן, יבוא הליך רישוי מלא, עם התניות סביבתיות וכד'</p> <p>- קיים תהליך סטטוטורי ייחודי של תקנון מפורט צינור גז ולא ניתן לתכנן צינור גז מסגרת תב"ע מפורטת. מתכנן התשתיות של המפורטות ישאיר מקום לתוואי הגז בתכנון התשתיות.</p> <p>בתכניות המפורטות תהיינה הנחיות להגשת היתרי בניה עבור מרכז לייצור אנרגיה ולמערכת לאספקת אנרגיה.</p> <p>מבוקש להוסיף תנאים נוספים:</p> <p>ההיתר יכלול תקנון מפורט לחיבור כל המבנים והמתקנים בתחום המגרש למערכת אספקת האנרגיה, לרבות תקנון חיבורים זמניים ככל שידרשו, בהתאם להנחיות מה"ע. ההיתר יכלול תקנון מפורט של כל התשתיות</p>	<p>ג. תקנון מפורט של מערכת חלוקת הגז הטבעי המזין את המתקנים, תיאום בין תקנון מרכזי ייצור אנרגיה לבין תקנון מערכת אספקת הגז הטבעי.</p> <p>ד. כל המרכזים ימוקמו בתת-הקרקע במידת האפשר בצמוד או כחלק מחניונים ציבוריים תת-קרקעיים, מתקנים הנדסיים ו/או מבני ציבור ה. הוראות למניעת מפגעי רעש ורעידות, איכות אוויר, קרינה, ניהול סיכונים, נוהל למקרי חירום, נוהל לתחזוקה שוטפת וכל היבט סביבתי רלוונטי אחר.</p>	<p>5. 6.4 יא(1.2.3)</p> <p>תנאים להיתר בנושא תשתיות האנרגיה.</p>			
--	---	--	--	--	--

<p>לקבל את ההתנגדות ולהוסיף סעיף זה בתקנון.</p> <p>לקבל את ההתנגדות ולאפשר קידום פארק המסלול באישור תכנית עיצוב ונוף בסמכות ועדה מקומית.</p> <p>לקבל את ההתנגדות</p>	<p>המשלימות בתחום המגרש הנדרשות לצורך חיבור המבנים והמתקנים בתחום המגרש למערכת אספקת האנרגיה, לרבות מחליפי חום, בהתאם להנחיות מה"ע, מוני מים חמים קרים, ומוני חשמל בהתאם לאמות המידה של רשות החשמל. תהיה אפשרות ליתן היתר בניה גם אם לא התקיימו תנאים אלה, כולם או מקצתם, אם יתברר, מנימוקים שיפורטו בהחלטה, כי מערכת אספקת אנרגיה לא אמורה לספק אנרגיה למבנה נשוא ההיתר.</p> <p>מבוקש להוסיף סעיף בהנחיות לנושא אנרגיה בנוסח המוצע: לאפשר עדכון ההנחיות לנושא האנרגיה ושימוש בגז טבעי, ע"פ עדכון הרגולציה והשינויים הטכנולוגיים.</p> <p>פארק המסלול הוא פארק עירוני לכל דבר, גם אם גובל בשטחי הפארק החופי. מבוקש שתכנית העיצוב האדריכלי והפיתוח הנופי תאושר ע"י ועדה המקומית בלבד. אישור תכנית העיצוב האדריכלי והפיתוח לפארק החופי יהיה ע"י הוועדה המחוזית מחוזית והוולחוף.</p> <p>סעיף זה לא יאפשר מיקום תשתיות נדרשות לתפעול נושאי קיימות כגון טיפול במים אפורים וכד'.</p> <p>מבוקש לאפשר הקמת מתקנים בתת הקרקע, באישור הרשות להגנת הסביבה בעיריית תל-אביב יפו, על פי צרכים והוראות לנושא השתלבות בנוף ובפיתוח שיקבעו בתכנית העיצוב והפיתוח.</p>	<p>6. התנגדויות טכניות המתייחסות לפירוט של ההנחיות לנושאי אנרגיה, שימוש בגז טבעי תשתיות וכד'</p> <p>7. ס' 6.7.1 אישור תכנית עיצוב אדריכלי ונופי לפארק החופי ולפארק המסלול ע"י הוועדה מקומית, הוועדה מחוזית והולחוף יהיה תנאי להגשת היתר בנייה מכוח תכנית מפורטת.</p> <p>8. ס' 6.7.2 בתחום הפארק החופי ופארק המסלול לא יותרו מתקנים טכניים למעט לצורך תפעול הפארק. אלה ישולבו בבינוי ובעדיפות בתת הקרקע, תוך הותרת עומק אדמה של 1.5 מ' לכל הפחות.</p>			
--	---	--	--	--	--

<p>לקבל את ההתנגדות ולשנות את ההתייחסות מכפיפות לשינוי</p>	<p>לנושא תכנית ע-1: קיים חוסר התאמה בין הוראות התכנית בנושא תכסית. בתכנית תותר תכסית גבוהה מ-80%, בנושא סוגי שימושים בתת הקרקע – מבוקש לאשר בנוסף ל שטחים נלווים גם שטחים עיקריים. לא נדרשת הגבלה למס' קומות החניה, ולא הגבלת גובה קומת מרתף, לא הגבלה של יחס שטחי חניה לשטחים אחרים במרתף. מבוקש שינוי היחס מכפיפות לשינוי.</p>	<p>9. ס' 1.6 יחס בין התכנית לתכניות מאושרות</p> <p>• תכנית ע-1: מבוקש שינוי היחס במקום כפיפות לתכנית ע-1, שינוי לתכנית ע-1</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות ולהוסיף בטבלת היחס בין תכניות ביטול תכנית 3440</p>	<p>להוסיף ביטול תכנית תא/3440. לא יותרו איחודי דירות. זאת כדי לשמור על תמהיל של דירות קטנות בינוניות וגדולות.</p>	<p>10. ס' 1.6 יחס בין התכנית לתכניות מאושרות</p> <p>תכנית 3440: ביטול תכנית המאפשרת איחוד דירות.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות</p>	<p>מבוקש שינוי המינוח חזית מסחרית לחזית פעילה. לאור השינויים שיתכן ויחולו עם השינוי בהרגלי הרכישה, מבקשים לאשר שימושים כמו משרדים ושירותים אישיים, כניסות למבני ציבור וכד' - ובהתאם להגדיר חובת חזית פעילה.</p>	<p>11. סעיפים 4.1.1, 5, 4.2.1, 5, 4.3.1, 4, 4.4.1, 4.5.1, 7, 4.6.1, 4, 4.7.1, 3</p> <p>מבוקש שינוי הסעיף הקובע חובת חזית מסחרית בקומת הקרקע של רחובות ראשיים לשנות לחזית פעילה.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות</p>	<p>התכנית קובעת להשאיר את מגדל הפיקוח כחלק מהתייחסות להסטוריה של המקום. הכוונה לשקם את המבנה ולאפשר בו שימושים שיקבעו בעת פיתוח הסביבה בתכנית עיצוב ופיתוח. אך ללא הוראת שימור.</p>	<p>12. ס' 4.9 ב': מבוקש לשנות את הנוסח לגבי מגדל הפיקוח, במקום שימור-לקבוע מבנה לשמירה</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות</p>	<p>מבוקש להשאיר גמישות בנושא. ולהוסיף לתכנית: ידרש אישור בהתאם לדין החל, של מערכת הולכת חשמל ממתקן הייצור לרשת החשמל ע"י הרשות המאשרת.</p>	<p>13. והתנגדויות המתייחסות לצורך בתיאומים עם</p>			

לקבל את ההתנגדות	ממ"ק המהווה חלק מגרעין המבנה מאפשר תכנון יעיל וגמיש לקומות הטיפוסיות ולקומות המרתף. מבוקש להוסיף סעיף המעודד מהלך זה.	חח"י- מאחר ולא ידוע היום היקף השינויים שיהיו בתוקף בנושאי הסדרה, אחריות חח"י וכד', מבוקשת גמישות בנושא.			
לקבל את ההתנגדות	מבוקש להוסיף זכויות לחניית אופניים מעל פני הקרקע – בשטח של 2 מ"ר ברוטו לזוג אופניים- מיקום וכמות יקבעו בעת קידום תכנית העיצוב האדריכלי בקומות הקרקע ותת הקרקע במגרשים .	14. התייחסות לממ"קים מבוקש להוסיף ס' המעודד הקמת ממ"קים במקום ממ"דים. מוצע שהקמת ממ"ק במקום ממ"ד תאפשר הסבת 7-8 מ"ר לשטח עיקרי ליח"ד ובנוסף ל- 4-5 מ"ר עבור הממ"ק.			
לקבל את ההתנגדות	מבוקש להוסיף סעיף לנושא הביצוע- העירייה ו/ או נת"ע יהיו רשאיות, מכח תכנית זו, לבצע עבודות עפר בתחום המגרשים, לטובת ביצוע מערך התשתיות הראשיות והדרכים במטרה לסייע ליצירת תנאים שיאפשרו לבעלים יישום ומימוש הוראות הבינוי והפיתוח	15. אופנים כדי לעודד שימוש באופנים נדרשת הסדרה של חניות אופנים בתחום המגרשים.			
לקבל את ההתנגדות		16. אפשרות ביצוע תשתיות ראשיות כדי לאפשר ביצוע תשתיות ראשיות, נדרשת גמישות לפעולה בתחום מגרשים פרטיים.			
<b>התנגדות רמ"י , קנין ועקרונות שומה, תכנון, תחבורה תנועה וחניה, הוראות התכנית</b>					
לקבל את ההתנגדות		1. מבוקש לקבוע מינוח אחיד בתכנית המתאר ובתכניות המפורטות.	שמאות	גילי טסלר מתכנתת מרחב עיסקי תל- אביב רמ"י	
לקבל את ההתנגדות	קביעה כי תוספת יחידות דיור מעבר למס' היחידות המותרות תהווה סטייה ניכרת. קביעה כי המרת חדרי מלון ביחידות דיור תהווה סטייה ניכרת.	2. הוראות מחייבות לנושא מס' יחידות הדיור בתכנית.			
לקבל את ההתנגדות		3. התרת ניוד זכויות למגורים בין מתחמים 2-3			
לדחות את ההתנגדות.	חניונים ציבוריים יאפשרו הקטנת מספר החניות, עם התקדמות פיתוח התחבורה	4. מבוקש לסייג אפשרות הקמת חניון תת קרקעי			

	<p>הציבורית. יש לאפשר קבלת החלטה בדבר הצורך בהקמת החניון- בעת מימוש התכנון בסביבת החניה המוצעת.</p>	<p>ציבורי בכל הכיכרות העירוניות</p>	<p>תיקונים בסעיפי התקנון</p>		
<p>לקבל את ההתנגדות</p>	<p>השלביות תיקבע בכל תכנית מפורטת בהתאם להתפתחות תשתיות התחבורה הציבורית.</p>	<p>5. תיקונים מבוקשים בסעיף 6 בהוראות התכנית.</p> <p>א'. ס' 3.א.6.2 כל תכנית מפורטת תלווה בבדיקה תחבורתית שתקבע שלביות בהתאם להתפתחות תשתית התחבורה הציבורית.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות חלקית- התכנית לא תדרש לתיאום עם משרד התחבורה. מסוף התח"צ ודרכי הגישה אליו יתואמו עם משרד התחבורה.</p>	<p>בתכנית הצפונית נקבע מסוף תחבורה ציבורית. הבדיקות התחבורתיות שנערכו בעת קידום התכנית המתארית היו מקיפות לפיכך לא ידרש תיאום כל התכנית עם משרד התחבורה. המסוף ודרכי הגישה אליו יתואמו עם משרד התחבורה.</p>	<p>ב'. ס' 4.א.6.2 תכנית מפורטת שבתחומה שימוש/סימבול של תחבורה ציבורית תוגש לאישור משרד התחבורה.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות</p>	<p>מבוקשת גמישות לתכנן על פי דירוג אנרגטי בתקן ישראלי או כל תקן בינלאומי מוכר מקביל באישור מה"ע.</p>	<p>ג'. ס' 2, ס' 3.ג.6.2 התכנית מחייבת בניה על פי תקן ישראלי 5281-ו-5282 וקובעת את הדירוג ומס' הכוכבים בהתאם לסוג המבנה.</p>			
<p>לדחות את ההתנגדות בחלקה החלטות לגבי התנהלות בנוגע להריסות, חפירה ומתקני גריסה צריכות להיקבע בעת קידום התכנית לביצוע תשתיות ומימוש, לפני הוצאת היתרי הבנייה.</p>	<p>מבוקש לדחות את השלב לקביעת מיקום והתנהלות לשלב היתרי הבנייה. ולקבוע כי תכנית מפורטת תכלול הוראות לטיפול בחומרי הריסת השדה ומתקניו וטיפול בעודפי עפר ותכלול: רשימת מיקומים אפשריים להצבת מערומי גריסה וחומרי חפירה.</p>	<p>ד'. ס' 1.1, 6.2 תכנית מפורטת תכלול תכנון טיפול בחומרי הריסת השדה ומתקניו בתחום התכנית.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות</p>	<p>מוצע כי התכנית המפורטת תכלול הנחיות לפריסת אנטנות סלולריות, כך שיתאפשר כיסוי מלא וחשיפה מינימלית לקרינה.</p>	<p>ה' ס' 1.6.3 בספח פריסת מתקני שידור ואנטנות תוכן בתכנית מפורטת.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות</p>	<p>דרישה זו מתייחסת למתכונת מיקרוגריד.</p>				

<p>לקבל את ההתנגדות</p> <p>לקבל את ההתנגדות</p> <p>לדחות את ההתנגדות. במידה ויוחלט להשתמש במאכזי אנרגיה המופעלים בגז טבעי, נדרש תכנון סטטוטורי בשלב התכנית המפורטת, ותכנון תשתיות בשלב תכנון התשתיות. בשלב ההיתא לא יהיה ניתן לאשר ו/או לבצע תשתיות.</p> <p>לקבל את ההתנגדות בחלקה ולשנות ע"פ המוצע.</p>	<p>ניתן למחוק את הדרישה לתחשיב שעתו.</p> <p>דרישה זו מתייחסת למתכונת מיקרוגרד. ניתן להשמיט התייחסות זו.</p> <p>חלה טעות סופר לגבי היעד של 17%. יש לתקן ליעד של 10%, לאחר ניתוח היתכנות התקנת מערכות פוטוולטאיות על גגות וחזיתות.</p> <p>כל ההוראות לגבי מתכונת ייצור האנרגיה חייבים להיכלל בתכנית המפורטת, כדי לאפשר שימוש במרכזי אנרגיה שיופעלו בגז טבעי.</p> <p>חיבורים, תשתיות נדרשות יתוכננו במסגרת תכנון לביצוע.</p> <p>השלמת טיפול בקרקע: א'. תכניות המפורטות יוגדרו מתחמי פיתוח בהתאם למצב הזיהום בקרקע ולהיקף השיקום הנדרש. ב'. כל תכנית תגדיר את שלביות הפיתוח בקרקע המצויה בשטחה, בהתאם למתחמי הפיתוח ולהיקף השיקום הנדרש. ג'. תנאי להיתר בניה בכל מתחם פיתוח יהיה השלמת הטיפול בקרקע. ד'. תותר פעילות בנייה במתחם שהסתיימו בו הליכי הטיפול בקרקע. ה'. היתרי הבניה הנדרשים לצורך פיתוח תשתיות בכל תחום התכנית המתארית יוחרגו מסעיף זה ולא יותנו בהשלמת הטיפול בקרקע במתחם זה או אחר.</p>	<p>ו' ס' 6.4 י"א 2 א' אנרגיה נספח אנרגיה מפורט יכיל מיפוי מצב בסיס המתבסס על צריכת האנרגיה בתחום התכנית. מבוקש לגרוע את הדרישה לתחשיב ברמה שעתית לאורך שנה שלמה.</p> <p>ז' ס' 6.4 י"א 2.1 אנרגיה בדרישה לבחינת חלופות ייצור אנרגיה, יש להשמיט התייחסות למיקרו גריד</p> <p>ח' ס' 6.4 י"א 2.2 אנרגיה מבוקש לתקן את היעד לייצור אנרגיה מתחדשת שנכתב 17% ולתקנו ל-10%.</p> <p>ט' ס' 6.4 י"א 2.3 אנרגיה התייחסות למרכזי אנרגיה המופעלים בגז טבעי- יהיו במסגרת נספח מנחה, ויבחנו בעת קידום תכנית עיצוב אדריכלי ופיתוח. והוראות סביבתיות יקבעו בשלב הרישוי.</p> <p>ס' 6.5 ט"ז טיפול בקרקע מבוקש מנגנון גמישות לנושא הוצאת היתרי בניה בתנאי אישור המשרד להגני"ס על השלמת הטיפול בקרקע. מבוקש שניתן יהיה להוציא היתרי בניה ולהתחיל ביצוע בטרם קבלת אישור המשרד להגני"ס על השלמת הטיפול בקרקע. וכי היתרים לפיתוח תשתיות יוחרגו ולא יותלו באישור הגני"ס.</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>לקבל את ההתנגדות.</p>	<p>יש להחריג תכנית מפורטת מס' 1 מהוראה זו. מאחר והפארק נמצא מחוץ לתכנית מס' 1.</p>	<p>ס' 6.8.1 אישור תע"א של פארק החוף ופארק המסלול יהיה תנאי להגשת היתר בניה מכח תכנית מפורטת אישור ע"י הועדה המקומית, מחוזית והולחוף.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות.</p>	<p>בדיקות אלו לא נקבעות בתכנית מתארית, הנושא יבחן כחלק מבחינת קצב הפיתוח בפועל ע"י הרשות המקומית ורמ"י.</p>	<p>ס' 6.11.1 א' שלביות ביצוע תיבחן השלכות פיתוח בשלבים שונים את ההשלכות על תחום התכנית שתפותח בשלבים מאוחרים.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות.</p>	<p>הנושא יטופל בתכנית תשתיות לביצוע, בעת שיהיה ידוע מצב מי התהום וכד'.</p>	<p>ס' 6.11.2 ה' פירוט פתרונות בנושא ההשפלה יקודם במסגרת תכנית היישום.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות.</p>	<p>מבוקש לתקן כך שתיאום עם חברת החשמל ידרש רק בנוגע לתשתיות של חברת חשמל.</p>	<p>ס' 6.12 א' 4 נקבע כי תשתיות החשמל ובכלל זה תכניות מבנה תחנות שנאים יתואמו עם חברת חשמל.</p>			
<p>לדחות את ההתנגדות. לא ניתן לבנות שנאים בשטחי ציבור. לא בשטחי ציבור בנויים ולא בשחי ציבור פתוחים.</p>	<p>מבוקש לשנו כי תחנות שנאים יבנו ככל הניתן בתוך מגרשי בנייה, אך הקמתם תותר גם ביעודים נוספים.</p>	<p>ס' 6.12 א' 5 תחנות השנאה יבנו בתוך מגרשי הבנייה.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות בחלקה. מבוקש לאפשר הקמת שנאים בתת הקרקע שישרתו גם מגרשים סמוכים. לדחות את הבקשה לשנות את ההוראה לאפשר הקמת חדרי שנאים על קרקעיים. ולאפשר, באישור מה"ע הקמת חדר שנאים בקומת הקרקע של מבנה בתנאים.</p>	<p>אין הצדקה למגבלה כי שנאים בתת הקרקע ישמשו את הפארק בלבד. מבוקש לאפשר הקמת חדרי שנאים לא רק בתת הקרקע.</p>	<p>ס' 6.12 א' 8 תותר הקמת שנאים בתת הקרקע בכל היעודים. בפארק תותר הקמת שנאים לצרכי הפארק בלבד.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות.</p>	<p>הוראה מסוג זה אינה בסמכות תכנית סטטוטורית.</p>	<p>ס' 1.12.6 ב' 1 דרישה כי, לגבי כל היתר בנייה, יבדק הצורך בתיאום עם חברת חשמל לבחינת האפשרות חיבור של כל מתקן ייצור אנרגיה לרשות החשמל.</p>			
<p>לקבל את ההתנגדות.</p>	<p>מבוקש לאפשר גמישות בהגדרת המערכת- להשמיט את המונח מיקרוגנרציה ולאפשר</p>	<p>ס' 1.12.6 ב' 1 תותר הקמת מערכת ייצור אנרגיה</p>			

<p>לדחות את ההתנגדות</p> <p>לקבל את ההתנגדות.</p> <p>לקבל את ההתנגדות.</p>	<p>עידכון ע"פ טכנולוגיות שתהינה עדכניות בעת הקמת המתקנים. בנוסף, מבוקש לאפשר הקמת מערכות מסוג זה גם בתחום הפארקים- ע"פ הנחיות סביבתיות ותכנית עיצוב אדריכלי.</p> <p>לא ניתן לקבל את השינויים המבוקשים לס' 6.4 י"א 2.3. ללא הוראה תקנונית הקובעת חובת התחברות למים חמים קרים הנוצרים במתקני ייצור האנרגיה. נושא זה חייב להיות מוטמע בתכניות התשתית לביצוע.</p> <p>מבוקש לאפשר קביעת השטח הנדרש בתכנית מפורטת.</p> <p>מבוקש להסיר תנאי זה. קידום תכנית זו היא באחריות תאגיד מי אביבים. התאגיד מקדם שתי תכניות- האחת למים והשנייה לביוב.</p> <p>תכנית האב למים אמורה להתאשר במהלך 2019. הכנת תכנית הביוב תחל ב-2020. תכנית שדה דב, תואמה עם מי אביבים והוסכם ואושרו הפתרונות המוטמעים בתכנית המתארית.</p>	<p>(מיקרוגנרציה) מבוססת גז טבעי בכל היעודים למעט פארקים.</p> <p>ס' 6.12 ב 3 מהווה חזרה על ס' 6.4 יא- 2.3 מבוקש למחוק אותו או לשנותו ע"פ המוצע בסעיף 6.4.</p> <p>ס' 4 ב 6.12 השטחים המותרים לבנייה של מרכזי האנרגיה לא יעלו על 700 מ"ר כולל לכל אחד מהמרכזים.</p> <p>ס' 7.1.2 תנאי הפקדת תכנית מפורטת הוא עדכון תכנית האב למים ולביוב לעיר ת"א-יפו.</p>			
<b>תושבים- תכנון, בינוי, איכות אויר, תנועה</b>					
<p>לדחות התנגדויות 1-6</p>	<p>מענה בסעיף E</p> <p>מענה בסעיף C</p> <p>3 פגיעה מסוג זה מתרחשת בכל מקרה</p>	<p>1. בניית מגדלי מגורים לגובה 25-30 קומות, משולב עם מלונאות ומסחר תביא לפגיעה באיכות החיים, בפרטיות ובמרקם החיים השכונתי.</p> <p>2. תשתיות החיים הבסיסיות (חינוך, חברה, גני משחקים) אינם ערוכים לקלוט את האוכלוסייה החדשה.</p> <p>3. פגיעה בפרטיות: הדירות והגינות בשכונה הקיימת</p>	<p>תכנון</p>	<p>עו"ד ארז שפירא בשם בוגרד ליאוניד ואנסטסיה</p>	<p>7</p>

	<p>יהיו נצפים מהמגדלים החדשים</p> <p>4. על הנכס חלה מגבלת גובה בנייה ישנה ובלתי רלוונטית (5-6 קומות) שנובעת ממגבלות השדה שפונה בלאו הכי – יש לאפשר זכויות בניה בדומה למגדלים בתוכנית החדשה.</p> <p>5. מבוקש ביטול כביש 43 שבין כביש 12-44</p> <p>6. מבוקש שינוי יעוד מגרשים 2214, 2007 לשב"צ, בהמשך לשטחי הציבור בתכנית 1111- רצף המתחם הציבורי הקיים. ויווצר ציר ירוק ונתיב לכיוון תחנות הרק"ל.</p>				
של בניה בסמיכות למבנים קיימים.	<p>4 שינוי זכויות ובניוי על שטח מסוים נעשה ע"י קידום תכנית בניין עיר. כל אחד רשאי לבחון אפשרות קידום תכנית מסוג זה.</p> <p>5 קטע הכביש המבוקש לביטול מהווה חלק ממערך הדרכים בשכונת נופי ים, מאפשר יציאה מהשכונה מערבה ומשרת את רצועת שטחי הציבור לאורכו.</p> <p>6 תכנית אמורה לאפשר פריסת שטחי ציבור בכל תחומה. שטחי הציבור שנקבעו ברצועה אחת לאורך הגבול המערבי של שכונת נופי ים נבע משיקולים קנייניים- לאורך רצועה זו חלו מגבלות גובה ורעש בעת פעילות השדה. לכן לא נקבעו מגרשים סחירים במקום, והשימוש בשטחי הציבור היה מוגבל. תכנית רובע שדה דב, מציעה פיזור שטחי הציבור כך שישתרו את התושבים במרחק הליכה סביר. לא נדרש עוד ריכוז נוסף של שטחי ציבור. התכנית מציעה מגוון צירים ירוקים וגישה נוחה אל תחנות הרק"ל.</p>				
לדחות את ההתנגדות	5. תשובה בפתיח סעיף G	<p>1. פגיעה בזרימת האוויר, הסתרת אור השמש והנוף, מטרדי רעש וזיהום אוויר.</p> <p>2. פגיעה והפרעה מתמשכת בזמן ההקמה.</p>	איכות הסביבה		7
	מענה בפתיח סעיף I	בנית השכונה החדשה תביא לפגיעה קשה בתנועה ובתחבורה ברחובות השכונות הגובלות.	תחבורה תנועה וחניה		7
	6. מענה בפתיח סעיף C	1. תשתיות החיים הבסיסיות (חינוך, חברה, גני משחקים) אינם ערוכים לקלוט את האוכלוסייה החדשה.	תכנון	רועי מימרן	34

		<p>2. התכנית סותרת את תכנית מתאר 5000 הקובעת כי יש לשמור מרחק ממוצע של 250 מ' מהים וקו מזערי של 200 מ' (טבלה 5.4 מתחם 101 ב')</p> <p>3. בניית מגדלים בקו ראשון לים תהא טעות שחוזרת על עצמה בדומה לטעות שהתרחשה במרכז העיר, יש לאפשר חלוקה הוגנת ורחה ככל הניתן של קו המבט לים.</p>			
	<p>7. מענה בפתיח סעיף D</p> <p>8. מענה בפתיח סעיף E</p>				
לדחות את ההתנגדות	<p>התכנית מייעדת שטחים למוסדות חינוך שונים, לרבות בתי ספר יסודיים ועל-יסודיים. בסמכות עיריית תל אביב-יפו להחליט לייעד מגרש מתאים לבית ספר מיוחד, זאת בהתאם למדיניות הרשות המקומית באותה עת. לא מקובל לציין סוג בית הספר במסגרת התכנית הסטטוטורית.</p>	<p>יש להקצות שטח לבי"ס ייחודי כדוגמאת בי"ס לטבע בשטח שגובל בים וזאת עוד בשלב התכנון המתארי שכן אם לא תידון בשלב זה השטח יוקצה רק לבי"ס רגילים.</p>	פרוגרמה וחברה		
	לא רלבנטי	<p>סגירת שדה התעופה גרם לפגיעה באכלוסיות רבות אשר נסמכו על שירותיו. מינהל תכנון ורמ"י לא הציגו חלופות להמשך פעילות השדה. נדרש לקיים דיון בדבר נחיצותו של שדה דב.</p>	כללי		
לדחות התנגדויות 1-7	<p>1 מענה בפתיח סעיף C</p> <p>2 – 4 מענה בפתיח סעיף D</p> <p>3 מענה בפתיח סעיף E</p> <p>4 מענה בפתיח סעיף D</p>	<p>1. הצפיפות המתוכננת בלתי סבירה ונגזרת ממיקסום זכויות באופן הגורם לנזק. מדובר בצפיפות גבוהה בהרבה מהנחיות תכנית המתאר תמא 35</p> <p>2. מסמכי התכנית חלקיים ואינם כוללים התייחסות לחלק הימי. ההפרדה בין החלק הימי ליבשתי מלאכותי.</p> <p>3. סימון הקו הכחול בקו החוף מנוגד לחוק שמירת הסביבה החופית. החוק קובע שיש לסמן את התחום בקו ה-300, הדבר נועד להערים לטובת בינוי בקו הצר של 100 מ'.</p> <p>4. התכנית סותרת את תכנית מתאר 5000 הקובעת כי יש לשמור מרחק ממוצע של 250 מ' מהים וקו מזערי של 200 מ' (טבלה 5.4 מתחם 101 ב')</p> <p>5. התכנית לא שומרת על עקרונות אדריכלים</p>	תכנון	<p>27</p> <p>עו"ד נעם קולודני בשם תושבי הסביבה</p>	

		<p>ומאפשרת בניית קירות חוסמים גבוהים ורחבים מול הים.</p> <p>6. הנגישות והיחס לים גם הוא בגדר תעלומה שאין לה עדיין פתרון. אין לבחון את התכנית בשלבים נפרדים יבשה תחילה ים בהמשך, אלא יש לבחון את שטח התוכנית כמכלול אחד.</p> <p>7. ניתן היה לנצל את מבני התכנית ואת שטחה לאנרגיה מתחדשת, אשר תספק חלק נכבד מן האנרגיה במקרקעין</p>			
לדחות התנגדויות 1-4	<p>מענה בפתיח סעיף C</p> <p>מענה בתשובות להתנגדות הגר בשם עמותת במקום- מענה מספר 25</p> <p>מענה בפתיח סעיף D</p>	<p>1. הצפיפות המתוכננת איננה מציעה את נגזרת השטחים הציבוריים הנדרשת ואף להיפך. לא הוקצה שטח מיני' לתושב בשטח 10 מ"ר כפי שנדרש עפ"י התדריך</p> <p>2. אין דרך לכלול את הזיור בר השגה בגדר חישוב השטחים הציבוריים המבונים, והדבר נועד רק לאחז עיניים</p> <p>3. התכנית איננה מציעה נתוני אמת לגבי מס' יח"ד הכללי, שטחי ציבור, הדב"י</p> <p>4. חישוב הסביבה החופית כחלק מתחשיב השטחים הפתוחים בתכנית מטה אותה באופן קיצוני, כאשר ברור לחלוטין שזו תשרת את המטרופולין כולו ולא את הרובע המתוכנן</p>	פרוגרמה		
לדחות את ההתנגדות	<p>לתכנית נערך תסקיר מקיף ומפורט על פי הנחיות המשרד להגנת הסביבה</p>	<p>1. דין התכנית להידחות עד לאחר בחינתה אל מול תסקיר סביבה מקיף ומפורט. התכנית לא נתמכת בתסקיר שכזה ולפיכך אינה תכנית המצויה במתחם הסבירות</p>	איכות סביבה		
לדחות את ההתנגדות	<p>עקרונות השמאות והבעלויות מפורטים בנספח השמאות</p>	<p>מבנה הבעלויות של רמ"י בקרקע לא הובהר. מובן כי ככל שרמ"י ועת"א הינן לא רק אחראיות לקידום תכנוני של התכנית, אלא גם בעלות אינטרס כלכלי בתכנית, יואילו אלו להבהיר עמדתן באופן גלוי וברור. מה הבעלות של כל אחת מהן במקרקעין ובאילו מתחמים</p>	שמאות		
<b>התנגדות עמותת אדם טבע ודין – תכנון, איכות סביבה, תנועה ותחבורה</b>					
לדחות את ההתנגדות	<p>1. בנספח ג' המצורף להתנגדות</p>	<p>1. התכנית, אשר בכוחה להקים עשרות תחנות כוח</p>	תכנון ואיכות	עו"ד לי-היא	4

<p>מענה כללי ניתן במסמך אנרגיה של עיריית ת"א-יפו, בפתח בסעיף G</p>	<p>עמותת "אדם, טבע ודין" מובאת תשובה של משרד האנרגיה לפניית העמותה אל שר האנרגיה בנושא הקמת מתקני ייצור בגז טבעי. בתשובה, הוצגה עמדה התואמת את מדיניות האנרגיה בתוכנית. במסמך זה, כתוב בסעיף 3- "נכון להיום, קורמים עור וגידים פרויקטים במסגרתם יוקמו מתקני ייצור בגז טבעי, פרויקטים אלו מהווים הזדמנות לבחון לעומק את טכנולוגיה זו ויכולתה לספק פתרונות ראויים לאתגרים איתם מתמודד משק האנרגיה" ובסעיף 5 נכתב: "נדגיש כי לצעדים שנעשו בכל הנוגע לנושא זה אין ולא במעט בכדי לפגוע בקידום אנרגיות מתחדשות על ידי משרד האנרגיה, נושא אותו מקדם המשרד במקביל. כידוע לכם, המשרד פועל בכל האמצעים כדי לשלב אנרגיות מתחדשות, בין אם דרך קידום תמ"א 41, הסרת חסמים להקמת אנרגיות מתחדשות וקידום הסדרות מתאימות על-ידי רשות החשמל".</p> <p>משני סעיפים אלו, ניתן להבין כי התכנית מתיישבת עם מדיניות שר האנרגיה לבחינת טכנולוגיות לניצול גז טבעי, ואינה פוגעת בהמשך קידום התכניות לאנרגיות מתחדשות.</p> <p>ההפך הוא הנכון:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- תוכנית מחייבת הקמת מתקנים PV בהיקף ללא תקדים. וקובעת חובת ייצור אנרגיה מתחדשת בשיעור בין 7-10% מסך האנרגיה הנדרשת.</li> <li>- התוכנית מחייבת הקמת מתקני PV בעדיפות ראשונה וללא כל תלות לייצור והספקת האנרגיה מכול מקור אחר.</li> </ul>	<p>"קטנות" מונעות בגז טבעי, אינה מתיישבת עם מדיניות שר האנרגיה והשר להגנת הסביבה שבאה להרחיק את הזיהום ממרכזי הערים, ועם מדיניות הממשלה להפחתת פליטות גזי חממה. ואינה מתיישבת עם מדיניות והשר להגנת הסביבה</p> <p>יש בתכנית לפגוע בהתחייבויות הבינלאומיות של מדינת ישראל, על ידי קידום תחנות כוח המוענות בגז טבעי על חשבון אנרגיות מתחדשת.</p>	<p>סביבה</p>	<p>גולדנברג ויעל דורי בשם עמותת אדם טבע ודין</p>
--	---	--	--------------	--

<p>- התוכנית מאפשרת ייצור אנרגיה מחדשת מכל מקור ובכל טכנולוגיה שתהיה זמינה בעתיד.</p> <p>ייצור אנרגיה בקוגנרציה תומכת בהשגת יעדים של התחייבויות בינלאומיות של מדינת ישראל: הקטנת פליטות גזי חממה והתייעלות אנרגטית ע"י שימוש במתקני ייצור בעלי נצילות גבוה במיוחד, 80% - 85% ואף יותר, כמעט כפולה ממתקני ייצור אחרים.</p> <p>הקמת מתקני קוגנרציה תאפשר ויתור על הקמת מתקנים לחימום מים על הגגות ותאפשר התקנת PV במקומם.</p> <p>ההגדרה לתחנת כח, כפי שמופיעה בחוק החשמל ועל פי תמ"א 8/10 ד/8 הינה מתקן בהספר מעל 5 מגה-ואט. מרכזי האנרגיה המוצעים בתכנית הינו נמוך מכך, ולכן הגדרתם כתחנת כח שגויה. תכנית זו נועדה לאפשר הקמת מרכזי אנרגיה.</p> <p>בחינת ארובות הפליטה, והתייחסות לפוטנציאל זיהום האויר שיווצר על ידן, יבחן לעומק ובאופן מפורט במסגרת התכניות המפורטות.</p> <p>אישור הקמת מתקנים פרטניים בתכניות המפורטות יתבצע בכפוף לממצאי בדיקות אלו. יתר על כן, כתנאי להיתר בנייה נדרשת בדיקת היתכנות נוספת בהתאם למיתקן המסויים שיבחר, ככל הנראה לאחר זכיה במכרז. תנאי זה מחייב בדיקה סביבתית כולל הרצות מודל בנושאי איכות אויר, רעש, חומ"ס וקרינה.</p>	<p>במסגרת התכנית מוצע להקים עשרות "מרכזי אנרגיה" הכוללים תחנות כוח קטנות ברחבי שטח התכנית ובקרבת אוכלוסייה, וללא התייחסות כלל לארובות ולזיהום שייפלט מאותן תחנות כוח. נזכיר כי התכנית אינה היחידה בה מקודמים "מרכזי אנרגיה" כגון אלו המונעים בגז טבעי וכי אישורה תוך שהיא מתירה בנייה של תחנות כוח כאלו למרות היעדר התשתית העובדתית הנדרשת לשם קבלת ההחלטה המנהלית ולמרות קרבתן לתחנת הכוח רדינג, הינו מדרום חלקלק ועלול להוות תקדים מסוכן לתכניות הבאות.</p>			
---	---	--	--	--

	<p>במרכזי ערים חשובות באירופה וארה"ב, כדוגמת ניו יורק (מנהטן), אמסטרדם, לונדון וערים אחרות קיימות הן תחנות כוח מוסקות בגז טבעי, הן מתקני קוגנרציה, ורשת חלוקת גז טבעי בלחץ של 8-10 באר הפרושה לכל רוחב הערים. ייצור אנרגיה מבוזר מהווה את אבן היסוד בפיתוח משק האנרגיה בכל המדינות מפותחות והנושא משתלב עם מגמות פיתוח רשת מקומית (micro grid) ורשת חכמה (smart grid) תכנית המתאר, מאפשרת הקמת מתקנים אלו בכפוף לבדיקה סביבתית, בשלב התכנון המפורט בשלב תכנית העיצוב האדריכלי ובשלב היתר הבנייה. הבדיקות תהיינה מצרפיות ביחס לכל הפוטנציאל למפגע.</p> <p>- בנספח ג' המצורף להתנגדות, בתשובה של משרד האנרגיה לפניית העמותה לשר האנרגיה בנושא הקמת מתקני ייצור בגז טבעי מוצגת עמדה שונה.</p>	<p>לעמדת המתנגדת, אין מקום להקים תחנות כוח קטנות ומזהמות בלב ליבן של שכונות מגורים ובקרבת ריכוזי אוכלוסייה כלל. עמדה זו תקפה כפליים במקרה של קרבת שכונת שדה דב העתידית לתחנת כוח קיימת וכי לא נעשה תסקיר השפעה על הסביבה אמיתי שמטרתו לאמוד את השפעתן המצטבר של תחנות כוח אלו.</p> <p>אמנם לייצור מבוזר יש תועלות פוטנציאליות למשק החשמל, אך תחרות איננה חזות הכול, אלא רק אחד השיקולים שצריכים להישקל יחד עם עוד שיקולים חשובים נוספים בעת תכנון משק האנרגיה. תכנון שלעת הזאת לא מתבצע בישראל לטווח ארוך ובודאי שלא לצורך פיתוח משק אנרגיה בר קיימא.</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>1. כידוע לכם, שר האנרגיה, ד"ר יובל שטייניץ, מוביל בשנים האחרונות מדיניות ברורה וחדה אשר מביאה בפועל להפחתת פליטות וחוככת את משק האנרגיה למשק יעיל יותר, נקי יותר, זאת תוך שמירה על אמינות אספקת האנרגיה וריציטת אנרגטית. מדיניות זו קיבלה ביטוי, בין היתר, ביעדי משק האנרגיה לשנת 2030, בסגירת התחנות הפחמיות, ובקידום בלתי מתפשר של אנרגיות מתחדשות.</p> <p>2. למתקני ייצור קטנים בנו טבעי הפועלים בטריגנרציה וקונגרציה ישנם יתרונות משמעותיים. מדובר ביצירת מתקני ייצור ביעילות גבוהה שמצמצמים פליטת מזהמים. מתקנים אלו עושים שימוש בעודפי החום לטובת ייצור אנרגיה ובכך מביאים למיקסום יעילות אנרגטית תוך צמצום אובדן חשמל ברשת.</p> <p>2 פיתוח מתקני קונגרציה אינו מבוסס על שיקולים כלכליים או תחרות בלבד, אלא קודם כל כאמצעי יעיל ביותר, יתכן אף היחידי האפשרי, כדי להשיג את יעדי התייעלות אנרגטית וצמצום פליטת גזי חממה.</p> <p>כ- 50% מצריכת האנרגיה אצל צרכנים מסחריים, תעסוקה, משרדים, בתי חולים ובתי מלון ועוד מיועדת למיזוג אוויר, הינה אנרגיה תרמית, ולכן צרכני אנרגיה זו נמצאים לרוב במרכזי הערים, במיוחד בתכנון אורבני עכשווי הכולל עירוב שימושים. ובנוסף, פינוי שטח הגגות והתקנת מתקני אנרגיה מתחדשת עליהם.</p> <p>3 השגת יעד של מעבר לרכבים חשמליים הינו אחד משיקולים לפיתוח ייצור אנרגיה מקומי:</p> <p>- גידול בצריכת אנרגיה חשמלית</p>	<p>2. בהחלטה לעודד הקמת מתקני ייצור בגז טבעי טמון הפוטנציאל לפגוע קשות בקידום משק אנרגיה בר קיימא בישראל והיא אינה מתיישבת עם מדיניות השר שבאה להרחיק את הזיהום ממרכזי הערים, ועם מדיניות הממשלה להפחתת פליטות של גזי חממה.</p> <p>3. באוקטובר 2018 הכריז שר האנרגיה על מעבר הדרגתי למכוניות חשמליות ומשאיות גז טבעי, והטיל איסור מוחלט על ייבוא מכוניות המונעים בדלקים מזהמים החל משנת 2030, מהלך חשוב שאין כמוהו כדי להפריד בין אוכלוסייה וזיהום אוויר. לעומת זאת, ההחלטה להקים תחנות כוח מונעות גז טבעי בשכונות מגורים פועלת בכיוון הפוך ותחזיר את הזיהום לריאות של התושבים העתידיים של שכונת שדה דב.</p>			
--	--	--	--	--

<p>וגידול מהותי בשיא הביקוש הצפוי בתשתיות טעינה מחייב פתרון הספקת האנרגיה ולא יעלה על דעת שיחפרו מחדש את כל מרכזי ערים, בהשקעות עתק ברשת החשמל בעלת השפעה סביבתית לא מבוטלת ויעילות אנרגטית נמוכה</p> <p>- התכנית קובעת שיש צורך לבחון (בתכניות המפורטות) השפעה סביבתית ופליטות של מתקני ייצור מגז טבעי, זאת על רקע של הקטנת זיהום מתחבורה מזהמת ולא כתוספת לתחבורה כזו.</p> <p>- על פי מדיניות המשרד להגנת הסביבה לפי שעה החישוב נעשה כאשר ברקע נלקחת בחשבון תחבורה מזהמת. סביר להניח שפיתוח תשתיות טעינה עבור תחבורה חשמלית ציבורית (אוטובוסים) ייצור מקומי מהווה כנראה הפתרון היחידי להספקת עשרות ומאות מגוון עבור כל מרכז תחבורתי כחלופה לחיבורים במתח עליון, הקמת תחמי"שים והנחת כבלים או עמודי מתח עליון.</p> <p>4 - גז טבעי אינו במקום אנרגיה מתחדשת אלא משלים את הספקת האנרגיה לצרכנים ממקורות מחדשים - גז טבעי, למרות להיות דלק פוסילי, הינו הנקי ביותר שמוכר לאנושות בעת הזו ותפקידו לשמש, לתקופה משוערת כ- 30 – 50 שנים הקרובות לפחות כחלופה נקייה ביותר להשלמת ייצור אנרגיה אחרי ניצול מלוא פוטנציאל של מקורות מחדשים. הימצאות צנרת גז טבעי בלחץ נמוך מאד ברחובות ערים, פחותה בסיכוייה לאין</p>	<p>4. לא ניתן להתעלם מכך שהגז הוא לא "אנרגיה נקייה", אלה דלק פוסילי שיוצר פליטות של זיהום אוויר וגזי חממה, השימוש בו מצריך בניית תשתיות רבות ומורכבות בעלות השלכות סביבתיות נרחבות וייצור משק אנרגיה מבוזר המבוסס על גז טבעי במקום על אנרגיות מתחדשות בתוך שכונות מגורים יצריך גם הוא בנייה תשתיות מסוכנות בסמוך לבתיהם של מאות אלפי תושבים. בניית התשתיות, ויצירת הסיכונים וזיהום האוויר מעשרות תחנות כוח קטנות בתוך שכונות מגורים ייצרו גם אתגר רגולטורי ואכיפתי שאין להתעלם ממנו ואין צורך לעמדתנו כלל להגיע אליו. נזכיר כי התכנית אינה היחידה בה מקודם אופן ייצור אנרגיה זה וכי אישורה תוך שהיא מתירה בנייה של תחנות כוח כאלו למרות היעדר התשתית העובדתית הנדרשת לשם קבלת החלטה המנהלית, עלול להוות תקדים מסוכן לתכניות הבאות, כדוגמת סירקין בפתח תקווה.</p>			
---	--	--	--	--

<p>ערוך מצוברי גפ"מ הפרוסים לרוב. - בנוסף, החוס השיורי הנוצר בתחנות אלה, מהווה בפועל שימוש באנרגיה מתחדשת.</p> <p>5 כאמור, ההגדרה "תחנת כח" שגויה. העיסוק בכמות מזהמי האויר הנוצרת על ידי התכנית אינו רלוונטי, שכן הימנעות מהקמת מתקנים אלו תביא לפליטת מזהמי אויר בהיקף דומה ואף גבוה יותר (בגלל נצילות גבוהה של מרכזי אנרגיה אלו) בתחנות הכח הקיימות. התכנית מנחה עריכת בדיקות איכות אויר על פי הנחיות המשרד להגנת הסביבה, בשלב התכנון המפורט. בדיקה כמותית וניתור היקף הפליטות מהווה תנאי להקמת מתקני הקוגנרציה בתחום התכנית.</p> <p>6 במתקני קוגנרציה מבוססי טורבינות גז הפליטות הן נמוכות ביותר, ברמה של פחות מ 25 PPMVD, והינם נמוכות משמעותית בכ-40% מפליטות ביחידות ייצור חשמל קונבנציונאלי. דוגמאות של מראה חיצוני "תעשייתי" אינו שונה ממראה של ציילרים חשמליים ומערכות מיזוג אוויר, משאבות ביוב ומים, מכונות מעליות, גנרטורים חרום (משתמשים בסולר), תחנות השנאה וחדרי חשמל וכל יתר מתקנים הנדסיים המשרתים כל מבנה ומבנה, כולל, כמובן, מבני מגורים.</p>	<p>5 אין חולקין על כך שלתחנות כוח אלו פליטות לאוויר, כך גם עולה חוות דעת המומחה של ד"ר אריה ונגר, ראש תחום איכות אוויר ואנרגיה בעמותת אדם טבע ודין, המצורפת להתנגדות זו ומסומנת כנספח א' (להלן: "חוות דעת ונגר"). בסעיף 15 שם נכתב: ניתן להעריך כי הפליטות ממספר רב של מתקני ייצור כאלה (נאמר לצורך הדיון שבעה) שיפעלו במתחם בגודלו של רובע שדה דב ייצרו זיהום אוויר לא מבוטל בסדר גודל של מפעל תעשייתי, מסוף אוטובוסים או כביש מרכזי". וזה מבלי להתייחס לתחנות כוח רדינג שפולטת כבר היום בסמוך לשכונת המגורים העתידית ואשר תמשיך לפעול בתחנת כוח גם בהמשך הדרך.</p> <p>6 מדובר במתקנים תעשייתיים לכל דבר – להמחשה ראו עמודים 3-5 בחוות דעת ונגר – גנרטורים הממירים אנרגיה מכאנית לאנרגיה חשמלית באמצעות שריפת דלקים. על כך גם עמד ד"ר ונגר בחוות דעתו (סעיף 3): "למתקנים אלו היבטים בטיחותיים וסביבתיים, ושריפת הדלק (יהא אפילו גז טבעי) גורמת לפליטת זיהום אוויר וגזי חממה."</p> <p>7. ובהמשך בסעיף 17 לחוות דעת ונגר: "הזיהום שייפלט ממערכות אלו ייפלט בגובה נמוך מאד כלומר גובה הקרקע או מעט מעליו – כמו הפליטות מתחבורה. הוראות התכנית מדברות על הצבת המערכות בגובה הקרקע או במרתפים של בנייני ציבור (ואז הפליטה תועבר דרך ארובה החוצה אל הרחוב). משמעות הדבר היא כי חשיפת האוכלוסייה</p>			
--	--	--	--	--

<p>7 הארובות של מתקני הייצור, יותקנו בגובה שיבטיח פיזור יעיל של גזי הפליטה, ובהתאם, תהיינה גבוהות או שוות גובה מהמבנים הגבוהים בסביבה. לא מתוכננות פליטות במפלס הרחוב- כפי שנטען בהתנגדות.</p> <p>8,000 8 השעות שנקחו לשם החישוב אינן רלוונטיות שכן, מרכזי האנרגיה המוצעים מתוכננים לשרת בעיקר את שימושי המסחר והתעסוקה. שאינם פועלים בלילות, סופי שבוע ובחגים. לכן, מתקנים אלו צפויים לעבוד 5000 שעות בשנה.</p> <p>9 ראה מענה 8. שעות הפעילות השנתיות הצפויות נמוך משמעותית ממס' השעות המוצג בטענה. עקב כך, גם כמות הפליטות של מזהמי האויר אינה בהכרח עדכנית. כפי שצוין לעיל, הדיון במיקום ארובות הפליטה יתבצע בשלב התכנון המפורט, בכפוף לעמידה במגבלות מקובלות על המשרד להגנת הסביבה.</p>	<p>לזיהום תהיה גבוהה ביותר בבתים הסמוכים, ברחוב או במבני הציבור."</p> <p>8. לאור כך שמתקנים אלו לא נבחנו כלל במסגרת התסקיר של התכנית או בנספח האנרגיה (עליו נעמוד בהרחבה בפרק 2.א) וללא מידע על מספר יחידות הייצור שייבנו וגודלם, בחוות דעת ונגר חושבה הפליטה השנתית הכוללת מרובע שדה דב (בטונות לשנה) בהנחה של הקמת 7 יחידות ייצור של 5 MW כל אחת, העובדות 8,000 שעות של התכנית על הנתונים מהספרות המקצועית וחישובים שנגזרים מהם בהנחות סבירות.</p> <p>9 הפליטה השנתית הכוללת מרובע שדה דב (בטונות לשנה) בהנחה של הקמת 7 יחידות ייצור של 5 MW כל אחת, העובדות 8,000 שעות צפויה להיות:</p> <table border="1" data-bbox="1187 778 1574 906"> <tr> <td>פליטת NOx</td> <td>157.6</td> </tr> <tr> <td>פליטת CO</td> <td>95.3</td> </tr> <tr> <td>פליטת VOC</td> <td>28.0</td> </tr> <tr> <td>פליטת CO<sub>2</sub></td> <td>130,170.9</td> </tr> </table> <p>10 כפי שעולה מחוות דעת ונגר (סעיף 11) כי: "הערכת פליטות זו היא הערכת חסר כיוון שהיא אינה כוללת מזהמים נוספים שעבורם לא היה בידי מקדם פליטה כגון חלקיקים או בנזן (המצוי במידת מה בגז הטבעי בארץ), וכן נלקחו בחשבון אך ורק פליטות הנובעות ישירות משריפת הדלק, אך לא כוללות פליטות בלתי מוקדיות ודליפות מהצנרת, מהברזים ומהמחברים המוליכים את הגז ברחבי הרובע ואל יחידות הייצור. כמו כן לא נלקח בחשבון עליה ברמת הפליטות אם תהיה תקלה במערכת אספקת הגז, ויחידות הייצור יעברו לעבודה</p>	פליטת NOx	157.6	פליטת CO	95.3	פליטת VOC	28.0	פליטת CO <sub>2</sub>	130,170.9			
פליטת NOx	157.6											
פליטת CO	95.3											
פליטת VOC	28.0											
פליטת CO <sub>2</sub>	130,170.9											

	<p>10 במתקני הקוגנרציה יש שימוש בטורבינות גז ומנועי גז בלבד - ככל שלא תהייה מניעה משפטית להחריג מנועי גז. אך בכל מקרה לא תהיה שריפה של חומר דלק אחר מלבד גז טבעי. בשרית גז טבעי. בשריפת גז טבעי, אין היווצרות ופליטת חלקיקים, וכמו כן תכולת הבנון הינה זניחה.</p> <p>פליטות פחמן דו חמצני סגוליות מיחידות הייצור במרכזי האנרגיה המוצעים תהיינה נמוכה משמעותית מפליטות הפחמן הדו חמצני מיחידות ייצור חשמל רגילות, וזאת עקב הנצילות הגבוהה של מתקני הקוגנרציה והטריגנרציה בהשוואה ליחידות קונבנציונליות.</p> <p>בנוסף, יחידות הקוגנרציה המבוססות טורבינות גז אינן דורשות מתקני טיפול בגזי שריפה עקב רמת פליטות נמוכה.</p> <p style="text-align: right;">11 ראה התייחסות לטענות קודמות</p>	<p>בדלק נוזלי חלופי."</p> <p>11. ולמרות הערכת החסר ובהסתמך על נתוני המפל"ס משנת 2017 תחנות "קטנות" אלו יפלטו יותר מחלק גדול מהמפעלים המזהמים במדינה וביניהם אסדת תמר, מפעלי ים המלח, גדיב פטרוכימיה ותחנת הכוח ברמת חובב (ראו סעיף 10 בחוות דעת ונגר להרחבה):</p> <p>א. תחמוצות חנקן (NOx):</p> <p>7 תחנות יפלטו כ - 157.6 טון לשנה בהשוואה ל - 70.2 טון לשנה שפולטת חברת חיפה כימיקלים במישור רותם.</p> <p>ב. פחמן חד חמצני (CO):</p> <p>7 תחנות עם הספק 35 MW יפלטו כ-95.3 טון לשנה בהשוואה לתחנת הכוח רמת חובב (עם הספק של 436 MW) שפולטת כ-81.5 טון בשנה וחברת ברום פריקלאס ים המלח (המדורגת מס' 20 במדד ההשפעה הסביבתית של המשרד להגנת הסביבה משנת 2017 שפולטת 86.5 טון בשנה.</p> <p>ג. כלל פחמימנים נדיפים ללא מתאן (VOC):</p> <p>7 תחנות יפלטו כ - 28.0 טון לשנה בהשוואה נשר מפעלי מלט ישראלים: 4.2 טון בשנה, מפעלי ים</p>			
--	---	---	--	--	--

	<p>12 התייחסות לכמות הפליטות ממתקני הקוגנרציה, ניתנה. בנוגע לתחנת הכח רדינג, עליהם להמציא תסקיר המוכיח שלא מתקבלת הרעת איכות האויר ותנאים סביבתיים נוספים- על פי הנחיות המשרד להגנת הסביבה.</p> <p>בעת עריכת בדיקות סביבתיות להערכת איכות האויר בקרבת ארובות הפליטה מהמתקנים, ככל שיבוצעו במסגרת התכנון המפורט ושלבי קבלת היתר בנייה, יקחו בחשבון גם פליטות מתחנת הכח רדינג.</p>	<p>25.1 המלח שפולטת 25.1 טון בשנה (ואשר מדורגת מספר 12 במדד ההשפעה הסביבתית של המשרד להגנת הסביבה משנת 2017). ד. פחמן דו חמצני (CO<sub>2</sub>): 7 תחנות יפלטו כ – 130,170.9 טון לשנה וזה בהשוואה לגדיב תעשיות פטרוכימיה (המדורגת מספר 5 במדד ההשפעה הסביבתית של המשרד להגנת הסביבה משנת 2017) ואשר פולטת 118,405 טון בשנה, חברת ברום פריקלאס ים המלח פולטת 93,145 טון בשנה, ואסדת תמר של נובל אנרג'י הפולטת 57,952 טון שנה.</p> <p>12. נתונים אלו מובילים למסקנה ברורה העולה בסעיף 9 לחוות דעת ונגר בעמוד 7: "מדובר בסדר גודל של פליטה תעשייתית, כאילו הוקם מפעל בלב השכונה." [ההדגשה במקור, ל.ג.]</p> <p>2. א. העדר תשתית עובדתית מספקת: באשר לפליטות המצטברות הצפויות מאותן תחנות כוח "קטנות" יחד עם הפליטות שתחנת הכוח רדינג הסמוכה לשכונה העתידית, והשפעותיהן על בריאות הציבור המתגורר בסמיכות לתחנות כוח אלו.</p> <p>13. התכנית נעדרת תשתית עובדתית מספקת הדרושה על מנת לקבוע הוראות, לוחות זמנים והתניות תכנוניות וסביבתיות ראויות אשר יישמו את מטרות התכנית.</p> <p>14. כפי שאף עולה בחוות דעת ונגר (עמ' 2 סעיף 1),</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>13 ראה נספח G בפתיח על פי סעיף 6.12 "חשמל" תנאי לקבלת היתרי בנייה להקמת המתקנים, יהיה הכנת מסמך סביבתי ישתייחס לנושאים אלו.</p> <p>14 מיקום מרכזי האנרגיה והארובות יקבע בתכניות המפורטות לאחר עריכת בדיקות מקיפות.</p> <p>20 מיקום מרכזי האנרגיה, יבחנו סביבתית בשלבי תכנון מתאימים- החל בתכניות המפורטות, תכנון תשתיות בחירת המתקנים וכדומה.</p> <p>במתקנים לגביהן מתייחסת התכנית, אין שימוש בדלקים אחרים מלבד גז טבעי. הרצת מודלים עם בדיקה מצרפית של כלל המזהמים תעשה ונעשית בשלב התכניות המפורטות.</p>	<p>התכנית מאפשרת הקמת מרכזי אנרגיה ובהם מערכות לייצור אנרגיה בהספק, בכמות ובמיקום לא ידועים בתוך הרובע.</p> <p>20 . בנוסף לכך שלא ידוע כלל היכן יוקמו אותן תחנות, עוד עולה מסעיף 3 של חוות דעת ונגר כי מתקנים אלו לא נבחנו כלל במסגרת התסקיר של התכנית או בנספח האנרגיה : " תמוה הדבר שהיבטי הבטיחות (לרבות פריסת צנרת גז טבעי בתוך השכונה מתחנת הכוח רידינג הסמוכה), והפליטות בתוך השכונה בגובה נמוך כלל לא נבדקו בתסקיר ההשפעה על הסביבה. תסקיר זה בוחן אך ורק את ההשפעה של תחנת הכוח רידינג על השכונה, אך לא את השפעת מתקני הייצור החדשים עליה."</p> <p>16. 17. בהמשך בסעיף 8 לחוות דעת ונגר : "לתחנות כוח בטריגנרציה יש כמובן פליטות לאוויר. מקדמי הפליטה, והפליטה הכוללת נגזרות מגודל התחנה והספקה, מהטכנולוגיה שלה ורכיביה ההנדסיים, מסוג הדלק (גז טבעי, סולר, וכדומה) ובסופו של דבר גם ממספר שעות ההפעלה. לפיכך, הדעת הייתה נותנת שהפליטות לאוויר בתכנית שבדיון תיבדקנה לפרטי פרטים לרבות הפליטה הכוללת, מיקום הפליטה, פיזור הפליטה בסביבה והריכוזים באוויר הנגזרים מכך, השפעת הפליטה על האוכלוסייה, וכדומה."</p> <p>18. זאת בפרט לאור הזיהום שייפלט ממערכות אלו ייפלט בגובה נמוך (סעיף 17 לחוות דעת ונגר) מאד ולאור השימושים השונים והשפעותיהם אשר כרוכים במיקומה של התכנית. כך גם עולה מסעיף 22 לחוות דעת ונגר שם נאמר כי : "זאת ועוד, השילוב של הזיהום התחבורתי ברובע המתוכנן, הזיהום מתחנת הכוח רידינג והזיהום ממתקני</p>			
---	--	--	--	--

	<p>18 מענה בתשובות מעלה</p> <p>19 השפעת תחנת הכוח רידינג הקיימת על התכנית נבחן במסגרת התסקיר המופקדת. לגבי תחנת הכוח רדינג המתוכננת, יתקיים תהליך תכנוני עתידי שבמסגרתו תבחן השפעתה על התוכנית ובמסגרתו יוחלט האם יש מקום להקים את תחנת הכוח החדשה בקרבת המגורים ואם כן אילו אמצעים ינקטו- באחריות מקימי התחנה- לשמירה על היבטים סביבתיים נדרשים.</p> <p>20 בחינה אנרגטית מפורטת, תערך בעת קידום תכנית מפורטת. בנספח האנרגיה נדונו מספר מקורות אפשריים לאספקת אנרגיה לרובע, וביניהן מתקני טריגנרציה.</p>	<p>הטריגנרציה המתוכננים לא נבדק. בפרט כאשר כמות הפליטה משמעותית, מרבית הזיהום נפלט בגובה נמוך, והרובע מצוי בקרבת הים, שלידו מתקיימות תופעות מטאורולוגיות בעלות משמעות רבה לפיזור הזיהום כגון בריזות ים-יבשה ואינברסיות."</p> <p>19 . נזכיר כי בסמוך לתחום התכנית נמצאת תחנת הכוח רידינג ושטחים המיועדים למגורים נמצאים כ- 500 מטר מרחק מתחנת הכוח. תחנת הכוח הפעילוה באתר (רידינג ד') החלה לפעול בשנת 1971. היא בעלת שתי יחידות ייצור בהספק כולל של MW428 . יחידות אלו עברו הסבה להסקה מגז טבעי (דלק פוסילי שיוצר פליטות של זיהום אוויר וגזי חממה) ומתוכננות להמשיך לפעול עד לשנת 2020 . למרות שאין כיום תכנית מאושרת להקמת ייחודית ייצור חדשות באתר, אך למיטב ידיעתנו אתר זה ימשיך לשמש כאתר לייצור חשמל מדלקים פוסיליים גם לאחר מועד הדממת יחידות אלו (כך גם עולה מתסקיר הנלווה לתכנית).</p> <p>20 . אמנם נספח האנרגיה מתייחס לבחינה ראשונית שנעשתה במסגרת הנספח, אך מדובר בבחינה של חלופה אחת בלבד, כאשר עורכי נספח האנרגיה בעצמם מציינים כי לאחר כך שאין מרכזים כאלו כיום בישראל, הבחינה הראשונית התבססה על מידע מיצרני מרכזי אנרגיה ובשל השפעתם הסביבתית מוצע על ידי עורכי הנספח לבחון פתרונות למנוע את השפעותיהם הסביבתיות של אותן מזהמים. (עמוד 25-26 לנספח האנרגיה)</p> <p>21 . בכל מקרה, יש צורך לבצע בדיקה משמעותית של מרכזי הטריגנרציה, בדיקה של היבטי הרעש, הבטיחות וזיהום האוויר וכן בדיקה בגישות ובמודלים המתאימים עם נתוני הפליטות</p>		
--	--	---	--	--

	<p>21 הבדיקות תעשנה בעת קידם תכנית מפורטת.</p> <p>22 ראה מענה 21</p> <p>24-27 המשרד להגנת הסביבה מעלה חשש לגבי ההשפעה הסביבתית של ייצור אנרגיה מקומי מגז טבעי באזורים צפופים, אך אינו מתנגד לשימוש בטכנולוגיה זו באופן כללי.</p>	<p>המדויקים, נתוני המיקום, נתוני התפעול, נתוני ההספק, נתוני המטאורולוגיה, נתוני התכסית, נתונים הנדסיים, ועוד.</p> <p>22 . נדמה שמשרד האנרגיה רואה בתושבים העתידיים של שכונת שדה דב כשפני ניסיונות עליהם ייבחנו טכנולוגיה זו. כך עולה בפסקה 3 למכתבו של מר אודי אדירי, מנכ"ל משרד האנרגיה למתנגדת מיום 6 במאי, 2019 (פניית אדם טבע ודין למשרד האנרגיה מיום ותשובתו של מר אדירי מצורפים להתנגדות זו ומסומנים כנספח ג') שם נכתב: "נכון להיום, קורמים עור וגידים פרויקטים במסגרתם יוקמו מתקני ייצור בגז טבעי, פרויקטים אלו מהווים הזדמנות לבחון את טכנולוגיה זו ויכולתה לספק פתרונות ראויים לאתגרים איתם מתמודד משק האנרגיה."</p> <p>23 . על כך ששימוש בטכנולוגיה זו לא נבחן עד הסוף עומד המנכ"ל בסעיף 4 למכתבו המוזכר לעיל: "עוד נוסיף, כי בימים אלה המשרד עורך עבודת מטה מקיפה לבחינת השיקולים השונים לתעדוף והשקעה בנושא זה. עבודת מטה זו תסייע לבחינת כלל היתרונות ואתגרים של קידום טכנולוגיה זו."</p> <p>24. מהלך זה ( בס' 22,23) עומד בסתירה חזיתית לעמדת המשרד להגנת הסביבה אשר למיטב הבנתנו מתנגד גם הוא לעליית זיהום האוויר בריכוזי אוכלוסייה וזה בשונה משימוש בהם במתחמים תעשייתיים ובמוסדות גדולים כמו בתי חולים, כפי שנעשה עד היום (שזוהי גם עמדת המתנגדת)</p> <p>25 . עמדה זו הובאה במסגרת הצעה נגדית לדיון מטעם נציגת המשרד להגנ"ס שהתקיים ביום 6 בפברואר 2019 בישיבה מספר 85 של הוועדה</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>התוכנית בוחנת את השפעות סביבתית בשלב התוכניות מפורטות ובשלב היתרי בנייה.</p> <p>30-31 הניסוח בנספח האנרגיה באשר לשימוש בפחם אכן, אינו מדויק. עובדה חד משמעית היא שטכנולוגיות ייצור חשמל הנצילות נמוכה יותר (כ-55% -56%) מנצילות טכנולוגיה קוגנרציה- בה הנצילות היא לפחות 80%-85%. כפי שצויין לעיל, נדרש ברובע ייצור</p>	<p>הארצית לתכנון ולבניה של מתחמים מועדפים לייצור בנוגע לשכונת סירקין תכנית מס' (פרוטוקול ישיבה זה המצורפת להתנגדות זו ומסומנת כנספח ד'): :</p> <p>26. עוד בדיון החיצוני ציינה נציגת המשרד להגנ"ס (עמ' 9 לפרוטוקול) כי: "לנושא מתקני הטריגנרציה המתוכננים, ציינה כי אין מספיק מידע בשלב זה להשפעה הסביבתית והבריאותית של המתקנים ובימים אלו עובד המשרד על יצירת מדיניות בנושא. עד אז לא ניתן להגדיר בהוראות התכנית קביעות כגון גודל, הספק, מיקום ופריסת מתקנים."</p> <p>27. כך גם בדיון הפנימי, בעמוד 17 לפרוטוקול ציינה נציגת המשרד להגנת הסביבה כי: "ציינה כי התכנית לא רק מאפשרת הקמת מתקנים, אלא קובעת את גודלם, מיקומם ואופן פריסתם, מבלי שקיים מידע מספק בנושא ולכן נדרש לעדכן את הוראות התכנית כך שלא יקבוע את הקריטריונים האמורים. כך למשל ציינה שקריטריון הגודל (5 מגה-וואט) נקבע לפי העובדה שלמתקן בגודל זה לא נדרשת בדיקה סביבתית."</p> <p>30. נספח האנרגיה שנכתב על ידי הפורום הישראלי לאנרגיה יוצא מתוך נקודת הנחה כלכלית של עלות-תועלת (עמ' 3) ונדמה שהנחת יסוד זו היא מה שמכוונת את כלל ההמלצות בנספח אשר חלקן הוטמעו בהוראות התכנית. נקודת מבט זו שונה בהרבה מהאיזונים הנדרשים ממוסד תכנון בעת קבלת החלטות כאלו ואשר כפי שעולה מהפרקים הקודמים לא נשקלו כלל.</p> <p>31. כדי להסביר את ההצעה לבנות תחנות כוח קטנות המבוססות גז טבעי, עולה מהנספח ששיטה</p>			
--	--	--	--	--

<p>אנרגיה משמעותיבאנרגיות מתחדשות ומתקני קוגנרציה מסייעים לכך בפינוי שטח הגגות.</p> <p>34 הוראות התכנית מחייבות שימוש מירבי בגגות לצרכי התקנת פנלים סולריים ואף שימוש בחזיתות לצרכים אלה. התכנית אף קבעה יעד של 7-10% מצריכת האנרגיה בתכנית תהיה ממקורות מתחדשים.</p> <p>תכניות מפורטות המבוססות על תכנית זו, ילוו בנספחי אנרגיה מפורטים אשר יכללו אסטרטגיה כוללת להפקת אנרגיה ממקורות מתחדשים בתחום התכנית. בנוסף למערכות פוטוולטאיות מאפשרות הוראות התכנית (פרק 6.12 סעיף ג')</p>	<p>זו חוסכת שימוש בחשמל המופק לרשת החשמל ואשר "מופק בעיקרו מפחם." אמירה זאת מטעה ביותר. אמנם עדיין נעשה שימוש בפחם ברשת החשמל, אך כעת כ – 70% מהחשמל בישראל מיוצר בגז טבעי. יתרה מכך, יחידות הפחמיות 1-4 בתחנת כוח אורות רבין מיועדות לסגירה (החלטה מעוגנת בין היתר בהחלטת ממשלה מספר 4080 מיום 29.07.2018 "הפסקת פעילות יחידות ייצור חשמל 4 - 1 בתחנת הכוח "אורות רבין") ועל החלפתן בייצור המבוסס על גז טבעי עד לשנת 2022 (דבר שלא מקבל ביטוי כלל במסמך). התעקשות על בניית עוד תחנות כוח בקרבת אוכלוסייה, לא תשנה את המאזן לטובת אנרגיות מתחדשות (שהיא מבין המטרות אליהן שואף לכאורה הנספח) אלא תגרום לבנייה של עוד תחנות כוח מזהמות והפעם בקרבת ריכוזי אוכלוסייה גדולה וגדלה ולא ברור לשם מה.</p> <p>34. יחד עם זאת, ולמרות הבעייתיות הרבה שעולה במסמך האנרגיה, רוב המלצותיו הטובות לא משתקפות כלל בתכנית. לדוגמא – בעמ' 14 לנספח נכתב בצורה ברורה כי יש לכלול בתכנית (המתארית) הוראות ברורות המקדמות שימוש מקסימאלי של שטח הגגות בתכנית לפאנלים סולאריים דבר שלא קיבל ביטוי בהוראות התכנית.</p>			
---	--	--	--	--

<p>הקמת מערכות להפקת אנרגיה מתחדשת בטכנולוגיות נוספות- דוגמת רוח, גלים, מערכות גיאותרמיות וכיו"ב, בכל תחום התכנית בכפוף לבדיקה סביבתית מתאימה.</p> <p>35-36 הנושא יבחן בתכניות המפורטות ויעודכן בתכניות אלו בהתאם להיבטים סביבתיים.</p> <p>37-39 ראה מענים בסעיפים קודמים</p>	<p>35 . יתרה מכך, נספח האנרגיה ממליץ להקים את מרכזי האנרגיה במתקן ייעודי בשטח פתוח, במרחק מריכוזי אוכלוסייה ושימושים רגישים ובמרחק של 50 מטר מבנייה לגובה. כאשר בהוראות התכנית מוצע מיקום אחר לגמרי – במרתפים ובתת קרקע במגוון רחב של ייעודי קרקע וביניהם: "מגורים מסחר ומבנים ומוסדות ציבור" (סעיף 4.1.1.4.), "מגורים תעסוקה ומבנים ומוסדות ציבור" (סעיף 4.2.1.4.), "מלונאות" (סעיף 4.3.1.4.), "תעסוקה" (סעיף 4.4.1 – מתחם מפלס הכניסה ס"ק 1), "ככר עירונית" (סעיף 4.9.1.7) וכן במבנה החנייה ומסוף האוטובוסים בייעוד של "פארק/גן ציבורי" (סעיף 4.10.13)</p> <p>36. אמנם התכנית מגבילה את ההקמה של מתקני ייצור אנרגיה, כך שאיננה מתירה את הקמתן בתחום ה-100 מ' לסביבה החופית, אך בפועל התכנית מתירה את הקמתם של אותם תחנות כוח "על כל חלקה ריקה" ו"תחת כל עץ רענן" למרות הבעייתיות הרבה הכרוכה בכך.</p> <p>37. יש בתכנית כדי לקדם תחנות כוח המונעות בגז טבעי על חשבון אנרגיות מתחדשת ולכן לפגוע בהתחייבויות הבינלאומיות של מדינת ישראל להסכם פריז.</p> <p>38 . מה שנובע מבחינת התכנית, יחד עם פרסום החלטה בעניין הסדרת פעילותם של מתקני ייצור בגז טבעי המחוברים לרשת חלוקת החשמל של רשות החשמל 5 (להלן: "האסדרה") מיום 15.11.2018, הוא ניסיון לתמרץ יזמים להקים תחנות כוח המונעות בגז טבעי בשכונות מגורים. פעולות אלו כרוכות בפגיעה משמעותית בקידום אנרגיות מתחדשות.</p>			
---	--	--	--	--

	<p>41 ייצור אנרגיה בגז טבעי , אינו חוסס ואינו סותר, שימוש באנרגיה מתחדשת. יש לקחת בחשבון שהמקור העיקרי של אנרגיה מחדשת בישראל הינו אנרגיה סולארית בטכנולוגיה PV. יכולת הייצור שלה תלויה במשאב של קרינת שמש ליחידת שטח ובשעות הקרינה. עם התייעלות הפנלים ואפשרויות אגירת אנרגיה, תתייעל יכולת זו. בישראל אין משאבים של הידרו אנרגיה ומעט מאוד מקומות בהם מתאפשר שימוש באנרגית רוח, וגם במקומות אלו, נתקלים בהתנגדות נחרצת של ארגונים סביבתיים.</p>	<p>39 . על עמדה זו עמד ד"ר אריה ונגר בחוות דעתו בסעיף 20 : תוספת של יחידות ייצור חשמל משריפת דלקים מנוגדת למדיניות הלאומית של הפחתת פליטות גזי חממה. היא מוסיפה פליטות במקום להוריד אותן, ובפרט כאשר ממשלת ישראל טרם עומדת ביעדי האנרגיות המתחדשות וההתייעלות האנרגטית. פרט לשאלה הלאומית, על פי התרשמותי גם ברובע שדה דב עצמו לא מוצה כל הפוטנציאל של אנרגיות מתחדשות והתייעלות אנרגטית. מדוע לייצר חשמל באמצעות שריפת דלקים פוסיליים במרכזה של שכונה חדשה ומתקדמת עוד בטרם מוצה בה הפוטנציאל הסולארי."</p> <p>41 . אמנם אין כל מקור אנרגיה מושלם, אך התפיסה הרואה בגז הטבעי כפתרון ארוך טווח למשק האנרגיה הישראלי אינה מתיישבת עם המגמות העולמיות של התבססות משק אנרגיה על אנרגיות מתחדשות באחוזים משמעותיים בהרבה.</p> <p>42 . לא ברור אם ההחלטה להקים עוד תחנות כוח גזיות התקבלה תוך התייחסות ליעדים הממשלתיים (מעבר למספר השרירותי של 17% מתחדשות בשטח התכנית שנקבע בסעיף 6.4 .יא. 2.2 ). ומה היחס של בניית תחנות כוח האלו לתכנית להצלת ישראל מאנרגיה מזהמת" – יעדי משק האנרגיה לשנת 2030 (להלן : "תכנית 2030") שפרסם משרד האנרגיה בשנה אשתקד. הרי, האם מדובר בתחנות שמטרתן לענות על הביקוש הגדל בישראל עליו עמד משרד האנרגיה במסמך זה או האם מדובר בתחנות נוספות לאלו שייבנו במסגרת התכניות השונות והמגוונות שבאות למלא את ארצנו בתחנות גזיות?</p> <p>43 . כפי שעולה מנספח האנרגיה שמלווה את תכנית זו – יש לפעול לקדם בעיקר אנרגיה סולרית כמקור</p>			
--	---	---	--	--	--

	עיקרי לייצור אנרגיה בשכונות אלו כאשר הגז הטבעי יהווה גיבוי לכך. למרות אמירה והמלצה זו, עיקרון זה לא עולה בהוראות התכנית המתירים הקמת תחנות כוח כאלו בכלל שטח התכנית (כמעט). לכל הפחות נדרש הוראות מחייבות לשם שימוש וקידום מסיבי של אנרגיות מתחדשות וזה כפי שעולה בסעיף 6.2 ג. 1 בנוגע לבנייה ירוקה.			
4,43 טענה שגויה, חוזרת ראה מענים לעיל	4. כאמור, אין לקדם הקמת תחנות כוח כאלו (ובכלל) בשכונות מגורים ובקרבת ריכוזי אוכלוסייה ובמקום יש לקדם ולמצות את הפוטנציאל המקסימאלי לייצור אנרגיה ממקורות מתחדשים ובפרט תוך כדי ניצול מרבי של הבניינים שיוקמו בשכונות.			
לקבל את ההתנגדות ולעדכן את נספח התנועה	נספח התנועה מכיל סימונים הקשורים לתכנית להרחבת המרינה, שנמצאת עוד בשלבי תכנון מוקדמים ולכן אינה יכולה להוות בסיס לתכנון המוצע	תחבורה תנועה וחניה		
<b>עיריית אילת, רשות שדות התעופה, התאחדות המלונות, ארקיע</b>				
	לא רלוונטי	1. נפל פגם עקב העובדה שמוסד התכנון לא בחן את שאלת פינוי שדה דב בהיבט התכנוני. בהקשר זה, לא נבחנו חלופות. 2. נפל פגם בשיקול דעת מוסדות התכנון, אשר נתנו משקל מכריע ויחיד לשיקול הכלכלי, של התחייבויות המדינה כלפי בעלי הגוש הגדול, והרווח הכלכלי הגלום בתכנית עבור המדינה ובעלי הקרקע. 3. התכנית סותר את תמ"א 15 בכך שגורעת את שדה התעופה בניגוד להוראות התמ"א וכן לפני שהסתיימה עריכת תמ"א שינוי 2	תכנון	24 עו"ד תמר מגדל וניצן זמרן בשם עיריית אילת
	לא רלוונטי	שלביות ביצוע: יש לאפשר המשך שימוש בשדה התעופה עד למתן היתר בניה לטובת פגיעה פחותה במלונות באילת	הוראות התכנית	17 עו"ד דניאל לסרי בשם התאחדות המלונות
	לא רלוונטי	שלביות ביצוע: יש לאפשר המשך שימוש בשדה התעופה עד למתן היתרי בניה לטובת פגיעה פחותה	הוראות התכנית	18 עו"ד שירלי תומר בשם

		חברת ארקיע		חברת ארקיע	
	ההתנגדות נמשכה	יש להוסיף להוראות התכנית סעיף לענין מימוש התכנית, לא רק לענין פינוי המחנה הצבאי אלא גם לענין סיום הפעילות האזרחית בשדה יש לתקן את סעיף 6.19 כך "עד למועד הפסקת הפעילות בשדה דב, ישמרו הפעילות התעופתית הקיימת והגבלות הבניה סביב השדה שמטרתן שמירה על בטיחות הטיסה. מימוש התכנית מותנה בפינוי בפועל וזיכוי המקרקעין של המחנה הצבאי, ולאחר הפסקת הפעילות האזרחית בשדה."	הוראות התכנית	דבוצי פשנר מתכנת אזוריתבשם רשות שדות התעופה	5
<b>התנגדות נתע</b>					
	לדחות את ההתנגדות	נספח התשתיות הינו נספח עקרוני בקנה מידה 1:125 ומציג את סך הדרישות בתחום התכנית כולל בתחום הקו הכחול של תת"ל 71. ניתן לראות כי בחתכים נשמרת רצועת המסילה ללא תשתיות.	תכנון	סיגל גפני, נת"ע	3
	1. לקבל את ההתנגדות	1. התחנה מסומנת במקום זה.	1. יש לסמן את תחנת דב במיקומה העדכני סמוך לכיכר העירונית בתא שטח 2001	תחבורה תנועה וחניה	
	2. לקבל את ההתנגדות	2. יסומן הקו הכחול של הקו בתחום רחובות ש"י עגנון ולוי אשכול	2. יש להציג בנספחי התנועה והכבישים את תוואי הרק"ל המתוכנן ברחובות עגנון ולוי אשכול.		
	3. לקבל את ההתנגדות	3. יתואם ואי התאמות יעודכנו	3. יש לתקן את חתך האורך של רחוב אבן גבירול על פי התכנון העדכני של נת"ע.		
	4. לקבל את ההתנגדות	4. יתואם ואי התאמות יעודכנו	4. יש לסמן את תחנת לוי אשכול במיקומה העדכני סמוך לצומת רחובות איינשטיין ורח' מס' 43		
	לדחות את ההתנגדות	מגרשים המיועדים למתקן הנדסי עבור הרק"ל, ממוקמים כחלק מרצועת שצ"פ או כיכר עירונית. מגבלות הבניה קובעות את אופי הפיתוח של סביבת המתקן ההנדסי ואופן פיתוח פני הקרקע.	1. בתשריט מוצע אין לסמן מגבלות בניה ביעוד "מתקנים הנדסיים."	תשריט תכנית	3
	1. לקבל את ההתנגדות		1. יש להוסיף כי תנאי למתן היתר בניה לביצוע דרכים בהן מסומנת רצועת מתע"ן יהיה תיאום עם נת"ע בשלב הגשת התכנית המפורטת, לרבות מיקומם ורוחבם של מעברי החצייה לאורך רחוב אבן גבירול העתידי.	הוראות תכנית	

<p>2. לקבל את ההתנגדות בתנאי תיאום עם תכנית התשתיות.</p>		<p>2. יש להוסיף כי בתקופת הביניים) כאשר הרק"ל עוברת בתחום שדה דב בסוללה טרום ביצוע תכנית תא, ( 4444 /תותר הקמת מדרונות הסוללה ותעלות ניקוז של הדרך מחוץ לגבול התת"ל.</p>			
<b>הדיור הממשלתי</b>					
<p>לקבל את ההתנגדות בחלקה ולהקצות שטח מבונה במגרש ביעוד תעסוקה או מגרש אחר שהוקצה למדינה.</p>	<p>הצורך בהקצאת שטח עבור השימושים המבוקשים ברור. יחד עם זאת, קביעת מגרש ביעוד חום למטרה הנ"ל יגרום להפחתה בשטח המגרשים החומים לשימושים ציבוריים הנדרשים נורמטיבית עבור תושבי השכונה. זאת לאור העובדה שהנורמות נקבעו ע"פ התדריך החדש המצמצם ומייעל הקצאות. מומלץ כי במגרשים שהוקצו למדינה במגרשים ביעוד תעסוקה, תתווסף הגדרת שימושים ציבוריים עבור השימושים הנ"ל. לחילופין ניתן לקבוע מגרשים ביעוד מיוחד עבור השימושים הנ"ל שיוקצו למדינה אשר ישמשו את השימושים הנ"ל. ובכל מקרה, נושא זה אינו נקבע בתביע.</p>	<p>לפי מינהל הדיור יש להקצות 5,000 מ"ר בנוי במסגרת התכנית לשטחי ציבור לצרכים ממשלתיים עתידיים. מבוקש: הקצאה של 4 דונם במגרש אחד או שניים. שטחים אלה יסומנו בתשריט ירשמו על שם המדינה ולא יופקעו על ידי הרשות המקומית. השטחים יוקצו לשימושים כגון מוסדות רווחה, מרכזי גמילה, תחנות חירום וכד'.</p>	<p>פרוגרמה וחברה</p>	<p>שלמה שגיא בשם מינהל הדיור הממשלתי</p>	<p>21</p>
<b>מרכז הגר בשם עמותת במקום</b>					
<p>לדחות התנגדויות 1-3</p>	<p>1. התכנית קבעה ייעוד של דיור בהישג יד לפי סעי' 188 לחוק התכנון והבנייה בגין 2,400 יח"ד. מתוכן 300 יח"ד לדיור מוגן ציבורי. מימוש יתרת 4,500 יח"ד כדיור מיוחד תלוי, בין היתר, בהחלטות מינהליות של גופים ממשלתיים (בעיקר רשות מקרקעי ישראל ומשרד הבינוי והשיכון). אין הכרח לעגן יח"ד בתכנית הסטטוטורית.</p> <p>2. לגבי ה-4,500 יח"ד על פי החלטת המחוזית, ראו סעי' 2 לעיל. לגבי יח"ד בהישג יד לפי סעי' 188 לחוק התכנון והבנייה ולפי סעי' 2 של תקנות התכנון והבנייה (אישור מטרה ציבורית), תשע"ה-2014, נקבע כי כל</p>	<p>1. התכנית איננה קובעת כמות מוזערית מספקת של דב"י. מאחר שהוועדה החליטה על 2,400 יחידות בהישג יד ו-4,500 יח"ד הנותרות, יוקצו לדיור מיוחד שאיננו דב"י, כגון מעונות סטודנטים, דיור מוגן, בתי אבות דיור להשכרה ודיור בהישג יד כמשמעותו בחוק.</p> <p>2. התכנית איננה קובעת את היקף הדב"י שיושכר במחיר מופחת, 100% מהדב"י צריכים להיות במחיר מופחת.</p>	<p>פרוגרמה וחברה</p>	<p>עו"ד ולרשטיין, כהנא, קרני מרכז הגר בשם עמותת במקום</p>	<p>25</p>

	<p>יחידות הדיור בבניין יהיו בייעוד של דיור בהישג יד להשכרה, כאשר דמי השכירות המופחתים יהיו בשיעור שהוא 20% פחות מדמי השכירות המשתלמים משוכר מרצון למשכיר מרצון בעד שכירות של יחידת דיור דומה באותו אזור, לפי קביעת הרשות המקומית.</p> <p>3. תקנות התכנון והבנייה (אישור מטרה ציבורית), תשע"ה-2014 קובעות כי שיעור ההפחתה המזערית הוא 20% וכי הרשות המקומית רשאית להגדיל את שיעור ההפחתה, ובלבד ששיעור זה יחול על כל יחידות הדיור. בסמכות העירייה לבחון העמקת ההפחתה בעתיד לאחר סיכום עלויות הקמת יחיד בפועל וצבירת ניסיון באשר לעלויות ניהול ואחזקה. אין לדרוש מראש הגדלת הסבסוד בשלב אישור התכנית, טרם ביצוע בנייה וצבירת הניסיון התפעולי הנ"ל. בהתאם לכך לא בסמכותה של תכנית לקבוע את אחוז ההפחתה.</p>	<p>3. הפחתת 20% משכירות הדב"י איננה מספיקה בשל ערכי הקרקע הגבוהים. יש להתנות את אישור התכנית באישור מועצת מקרקעי ישראל להפחתה גבוהה יותר 40%-75%</p>			
<b>חברת חשמל</b>					
<p>1. לדחות את ההתנגדות – תמ"א 10 א 2 3 טרם הוגש תסקיר וטרם הופקדה. התמ"א צריכה להתאים עצמה לתכנית שדה דב המופקדת.</p>	<p>1. על פי הנחיות המשרד להגנת הסביבה, ניתנה הוראה למקדמי תמ"א 2/א/10 להתייחס לתכנית שדה דב המופקדת כעובדה, ולהקפיד לא לשנות את ההיבטים הסביבתיים תכנוניים ביחס למצב התחנה הקיימת.</p> <p>2. יש לשאוף לתכנון חדרי שנאים,</p>	<p>1. התאמה לתכנית תמ"א 2 /3א/10 יש לוודא כי התכנית מתואמת עם התכנון להקמת יחידות הייצור באתר רדינג.</p> <p>2. חדרי שנאים</p>		<p>2 גיא גריצמן בשם חברת חשמל</p>	

<p>2. לדחות את ההתנגדות למיקום חדרי השנאה בתת הקרקע. לקבל את ההתנגדות לנושא טווח שירות של תחנות שנאים בפארק.</p> <p>3. לקבל את ההתנגדות ולהוסיף מגבלות ומרחקי בטיחות מקווי חשמל.</p> <p>4. לקבל את ההתנגדות בחלקה. תיאום ביצוע תשתיות חשמל ידרש.</p>	<p>ככל הניתן בתת הקרקע, במידה ולא יתאפשר, יתוכננו כחלק ממבנה בקומת הקרקע של המבנה, באישור הרשות להגנת הסביבה של ת"א-יפו וע"פ תכנית עיצוב אדריכלי ופיתוח. השנאים בפארק יותקנו רק בתת הקרקע ויתאפשר חיבורם גם למבנים בסביבה כחלק ממערכת החשמל בתכנית.</p> <p>3. התייחסות למרחקי בטיחות תתווסף להוראות התכנית.</p> <p>4. התכנית הינה תכנית מתארית. אין בתחומה מצב קיים לתיאום. יבוצע תיאום בנושא קווי חשמל מתוכננים. המתוכננים. ארונות חלוקה יתואמו עם חח"י בעת קידום תכנית עיצוב אדריכלי. תחנות השנאה ימוקמו בתת הקרקע, ע"פ תכנית עיצוב אדריכלי ובתיום עם חח"י.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• התנגדות להוראה שחדרי שנאים יהיו בתת הקרקע, ושעל חברת חשמל יהיה להוכיח אם לא ניתן יהיה להטמין בתת הקרקע. מיקום חדרי השנאים יקבע בשלב היתר הבנייה.</li> <li>• התנגדות שחדרי השנאים בפארק יהיו תת קרקעיים.</li> <li>• מבוקש שחדרי השנאים בפארק יהיו חלק ממערכת החשמל בתכנית ולא ישמשו רק את הפארק.</li> </ul> <p>3. מאחר והתכנית כוללת בחלקה הוראות של תכנית מפורטת, יש להוסיף התייחסות למרחקי בטיחות מתשתיות החשמל.</p> <p>4. א. תנאי להיתר בניה יהיה תיאום עם חח"י בנושא תחנות השנאה וחדרי מיתוג, קווי חשמל עיליים ותת קרקעיים, ארונות חשמל ומיקום תשתיות אספקת החשמל אל המבנה ובתוכו.</p> <p>תחנות השנאה ימוקמו בשטחי ציבור או במרווחים בין קו הבניין לקו המגרש, או על עמודי חשמל.</p>			
--	---	---	--	--	--

מס' החלטה

28/08/2019

2 - 19-0015

חוו"ד נוספות: מסמך B מענה קנייני משפטי להתנגדויות

מענה	מתנגדים	טענה
<p>הזכויות שיוקצו לבעלים פרטיים בגין שטחים שנלקחו בעבר לצרכי ציבור ע"י העירייה ואשר ירשמו בטבלת האיחוד וחלוקה על שם העירייה כנדרש על פי החוק, <u>יסומנו כד שניתן יהיה להבחין בינו ובין הזכויות המוקצות לעירייה בשל טעמים אחרים.</u></p> <p>אופן הקצאת הזכויות וקביעת המגרש בו יוקצו זכויות לכל בעל קרקע יקבעו בתכניות המפורטות. יחד עם זאת, השאיפה היא להפריד בין בעלות פרטית ובעלות ציבורית, ולהימנע ככל הניתן מלהקצות לרשות ציבורית זכויות במגרש שיש בו הקצאה לבעלים פרטיים. ההתייחסות להקצאה של זכויות בשל הפקעות עבר היא כאל הקצאה לבעלים פרטיים מבחינת הקצאת הזכויות במצב היוצא.</p> <p>מבלי לגרוע מהאמור לעיל, קביעת זהותו של הזכאי להשבת הזכויות המוקצות בגין קרקעות לצרכי ציבור שניטלו בעבר, ושאלת זכאותו אינה עניין לתכנית ותקבע על פי דין.</p> <p>תכנית 4444 היא תכנית מתארית ואינה כוללת את שמות הבעלים בכל חלקה. ממילא אין מקום לפרוט שמות בעלי הזכויות העשויים להיות זכאיים לזכויות</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• עיריית ת"א</li> <li>• בן ציון כהן ועודד לב</li> <li>• חברת הירק ון שטיי נבך המבו רגר עברון</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• יש להפריד את הזכויות שיוקצו בגין חלקות שהופקעו בעבר ע"י עיריית ת"א והובטחו לבעליהן בתחום התכנית מהזכויות שיוקצו לעירייה בשל טעמים אחרים.</li> <li>• יש לפרסם את רשימת בעלי הזכויות הזכאים לזכויות בגין הפקעות עבר.</li> <li>• אין להתייחס למגבלות עבר שהטילה העירייה באישורים</li> </ul>

<p>שיוקצו לעירייה בגין קרקעות שנטלו בעבר לצרכי ציבור. זאת ועוד, קביעת זהותו של הזכאי לזכויות כאמור היא עניין לדין הכללי ולא לתכנית וכרוכה במורכבות רבה. לכן אין מקום להיעתר לדרישה לפירוט השמות. התארגנות בקבוצות יכולה להיעשות במגוון רחב של אמצעים, ותכנית אינה הפלטפורמה להספקת מידע מסוג זה.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• הקביעה לפיה אזור מגורים זכאי ל-6 יחידות לדונם מקורה בתא/1111. בתכנית זו היא משמשת כאמת מידה לקביעת שווי יחסי של הקרקע במצב הנכנס ואינה מגבילה את היקף הזכויות שיוקצו במצב היוצא, שהוא פועל יוצא של היקף הזכויות בתכנית בלבד. מעמדן של קרקעות שנטלו לצרכי ציבור ואשר בגינן מוקצות לעירייה זכויות זהה לפיכך למעמדן של קרקעות שלא ניטלו לצרכי ציבור ולכן גם הזכויות שלהן במצב היוצא יקבעו על פי חלקן היחסי, אשר נקבע על פי אותו פרמטר ואינו מוגבל ל-6 יח"ד לדונם. חלוקת הזכויות המגיעות לעירייה, לרבות הזכויות אשר ירשמו על שמה בגין הפקעות עבר, ככל יתר הזכויות בתכנית, תפוצל לשלושה מתחמים. אין לפיכך כל חשש לקיפוח בעלי הזכויות הפרטיים.</li> </ul>		<p>ההיסטורי ם שהנפיקה ל-6 יחידות לדונם.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• קיים חשש שהזכויות המגיעות בגין הפקעות יינתנו לעירייה במתחם אשר המימוש שלו יהיה האחרון באופן אשר יקפח את בעלי הזכויות הפרטיים או במושע עם זכויות אחרות של העיריה.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>המתווה התכנוני</u> – תכנית רובע דב היא תכנית רחבת היקף המשתרעת על שטח של כ-1300 דונם וכוללת כידוע כ-16,000 יח"ד לצד שימושי</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• בועז אלכ סנדר אשב</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• פיצול הזכויות למתחמים שונים מנוגד</li> </ul>	מתווה תכנוני- פיצול זכויות	

<p>תעסוקה ומלונאות בהיקפים ניכרים. למרות זאת, מאפייניו של השטח עליו חלה התכנית מחייבים שהפיתוח הראשוני יכלול את שטח התכנית כולו. בשטח, אשר שימש ברובו המכריע לשדה תעופה, נדרשים פינוי ופירוק מתקני השדה בכללותם, מילוי והגבהה של השטח בכל תחום התכנית והקמתן של התשתיות העוברות לכל אורכו ועוד. מטעם זה כללה התכנית, שהיא בעיקרה תכנית מתארית, הוראות של תכנית מפורטת ביחס לעבודות הפיתוח ולתשתיות המרכזיות ואלה עתידות להיות מבוצעות מכוחה. במצב דברים זה שבו הלכה למעשה נדרש לתפוס ולבצע עבודות בשטח כולו על מנת לאפשר פיתוח של כל אחד מחלקיו, יש לראות בשטח התכנית כולו כמתחם אחד לאיחוד וחלוקה. המבחנים שנקבעו בפסיקה לחלוקת שטח למתחמים שונים לאיחוד וחלוקה ובעיקרם האפשרות לתכנן ולפתח כל מתחם במנותק מהמתחמים האחרים, אינם מתקיימים כאן. בהעדר אפשרות תכנונית מעשית להפריד את המתחם לשלושה מתחמים נפרדים לאיחוד וחלוקה העומדים בפני עצמם (עע"מ 5556/05 <b>אילנה תמיר נ' שר הפנים</b> (21.7.10)), שטח התכנית כולה נכלל במתחם אחד לאיחוד וחלוקה.</p> <p>מבלי לגרוע מהאמור לעיל, תכנונו המפורט של תא שטח כל כך גדול, בשונה מתכנון התשתיות הראשיות</p>	<p>ל ;  <ul style="list-style-type: none"> <li>• בעלי זכויות בגוש 6869, חלק ה 38 ;</li> <li>• בעלי זכויות בגוש 6869, חלק ה 204 ;</li> <li>• בעלי זכויות בגוש 6643, חלק ה 246 ;</li> <li>• בעלי זכויות בגוש 6632, חלק ה 281 ;</li> <li>• שטיי נבך שמו</li> </ul> </p>	<p>לעיקרון "שמירת הקניין" אשר נקבע בחוק התכנון והבניה, בתקנות ובתקן 15 וביא בהכרח לפגיעה בשווי הזכויות, לכפיית שותפויות ולפגיעה במיעוט ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• פיצול הזכויות וריבוי השותפים הכפויים יפגע בזכות הקניין ;</li> <li>• פיצול הזכויות עלול להביא למצב בו בעלי הקרקעות הקטנים יהיו נתונים לסחטנות מצד בעלי הקרקעות הגדולים</li> </ul>	
---	--	--	--

<p>בו, אינו יכול להיעשות ובוודאי לא יעיל שיעשה ביחס לשטח התכנית בכללותה. משכך הוחלט שהתכנון המפורט, בשונה ממתחם האיחוד וחלוקה, יחולק לשלושה מתחמים.</p> <p>• בנסיבות שבהן השטח הוא מתחם אחד לאיחוד וחלוקה ותכנונו המפורט מחולק לשלושה מתחמים, אשר הפיתוח והבניה בהם עשויה להיעשות בשלבים, הקצאה שוויונית של הזכויות לכלל בעלי הקרקעות במתחם בכל אחד ממתחמי התכנון המפורט היא הדרך הראויה לשמור על השוויון ועל חלוקה צודקת של העושר שמניבה התכנית. כל דרך אחרת, לפיה הזכויות בכל מתחם יחולקו רק לבעלי הקרקעות באותו מתחם תיצור מצב בלתי ראוי שבו מי שהקרקע שלו נדרשת ונלקחת על אתר לצורך הקמת התשתיות המרכזיות, יקבל זכויות במתחם שפיתוחו והבניה בו עשויים להידחות. זאת כאמור, ללא כל הצדקה של ממש ותוך פגיעה בעקרונות השוויון. אלה היו ההנמקות שעמדו ביסוד החלטתה של הועדה המחוזית להפקיד את התכנית במתכונת בה הופקדה, ואין כל עילה או הצדקה לשנות החלטה זו.</p> <p>• יוער שמתווה זה של איחוד וחלוקה נדון ואושר על ידי המשנה ליועץ המשפטי לממשלה, עו"ד ארז קמיניץ בטרם הובאה לדיון בוועדה המחוזית ולכן גם מטעמו של היועץ המשפטי לממשלה דבר במתווה</p>	<p>אל שוב שי קורין המבו רגר עברון דניא לה לורי א טיסו נה רות כצמן עודד כצמן</p>	<p>ולא יקבלו אפילו דירה אחת; • מכיוון שאין דרך לדעת מתי יפותחו המתחמים, פיצול הזכויות יכול להביא לעיכוב משמעותי במימושן של חלק מהזכויות. • יש לאפשר איגום זכויות והקצאה משותפת לבעלי זכויות שיתאגדו. • יש לקבוע הוראה לפיה יוקצו זכויות לקבוצות מאוגדות במגרשי בניה שלמים בדומה לנקבע בח/500; תא/3700 ובכפוף להחלטת</p>		
---	---	---	--	--

<p>המוצע בתכנית אינו סותר את הדין.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• עוד יוער, בשולי הדברים, כי המנגנון שנבחר צפוי אף למנוע קשיים לא מבוטלים ושאלות כבדות משקל אשר נוגעים לסוגיות שהועדה התלבטה בהם לא אחת בתכניות דומות בהן, שלא כבענייננו, החלוקה למתחמים היתה מוצדקת, כגון אופן החלוקה הראויה והמאוזנת למתחמים; הקשר שבין המתחמים השונים; מקדמי דחיה ועוד כיוצא באלה. נוכח האמור, אף שהשיטה אינה חפה מבעיות, ברי כי אין בנמצא שיטה מיטבית אחרת.</li> <li>• בהקשר זה לא למותר לציין כי מכיוון שסוגיית האיזון לא נבחנה בשלב ההפקדה, ונוכח האופן בו היא התקבלה, הרי שקבלת ההתנגדות ושינוי מנגנון החלוקה בשלב זה של ההליך, יחייב בחינה מחודשת ואולי אף את הפקדתה של התכנית מחדש, עובדה אשר תאריך את ההליכים באופן ניכר. כמובן שעניינים אלה אינם יכולים להוות עילה לאי קבלת התנגדות כאשר יש בה טעם, אך מכיוון שכפי שתואר באריכות לעיל לעמדת רמ"י אין כל טעם בשינוי השיטה המוצדקת והראויה שנבחרה, הרי שיש לקחת אף סוגיה זו בחשבון.</li> <li>• <u>עיקרון הקרבה</u> – חוק התכנון והבניה מגדיר כידוע שני עקרונות באשר לאופן הקצאת הזכויות במסגרת תכנית לאיחוד וחלוקה. העיקרון הראשון, שלא ניתן לסטות ממנו, הוא עקרון השוויון. העיקרון</li> </ul>		<p>ועדת הערר מיום 7.1.19 בערר 5213/17 בקשר לתכנית תא/3388ב. • הפתרון לחוסר השוויון הצפוי בין המתחמים הוא לא באמצעות פיצול הזכויות אלא באמצעות מתן מקדם המרה מתאים. • יש לבצע הליך איחוד וחלוקה דו שלבי, בדומה לנעשה בתכנית תא/3700. • יש לפרש את סעיף 127(א) לחוק הקובע כי בעל מגרש המתנגד לאיחוד יכול</p>		
---	--	--	--	--

<p>השני, הוא הקצאת הקרקע במצב היוצא קרוב "<u>ככל האפשר</u>" לחלקת המקור. בשונה מעקרון השוויון, הכלל בדבר הקצאה קרובה ככל הניתן לחלקת המקור אינו כלל מוחלט והוא מסוייג בלשון החוק עצמו, בלשון "ככל האפשר".</p> <p>בדונו בפרשנותו של סעיף 122(2) לחוק קבע בית המשפט במפורש כי הקרבה אינה בגדר "תנאי" שהחוק קבע שבלעדיו לא תוכשר תכנית איחוד וחלוקה. עוד נקבע שספק אם יש לכלל הזה מקום כאשר נוכח מאפייניה של התכנית, לא קיימת אפשרות מעשית להעניק לכל בעלי הזכויות הקצאה במגרשי המקור או בסביבתם (ראו: <a href="#">בג"ץ 4914/91 איראני נ' שר הפנים</a>;</p> <p>עת"מ (ת"א) 1001/03 מרגליות נ' הוועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז המרכז (28.3.07)).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• התכנית הופכת כאמור את כל שטחה למתחם אחד לאיחוד וחלוקה, מהטעמים שפורטו לעיל. בנסיבות אלה, חלה פסיקתו של השופט מודריק בעניין מרגליות – "<u>משבטלה החלוקה המקורית והשטח אוחד למגרש אחד ולא ניתן להקצות לכל בעלי הזכויות את תמורתם בקרבת מגרשי המקור, אין לשום בעל מגרש מקורי עדיפות על פני בעל מגרש אחר. על מוסד התכנון לחלק את המגרש החדש בחלוקה הוגנת בהיבט של זכויות הקניין ונכונה מבחינה שמאית</u>".</li> <li>• הנה כי כן, ספק אם לעקרון השוויון היחסי יש תחולה כלשהי במצב דברים שבו השטח כולו נכלל במתחם אחד לאיחוד וחלוקה,</li> </ul>		<p>לתבוע מהועדה המקומית לרכוש את חלקו כחל גם במצב של שינוי כפוי בשותפות לעומת מצב קודם ולא רק במצב של הוספת שותפים.</p>	
--	--	---	--

<p>אולם אף אם יטען שבניגוד לפסיקתו הברורה של בית המשפט, עדיין יש לו משקל כשלהו, גם בנסיבות אלה, ברי שמולו יש להעמיד את השיקולים האחרים ובראשם שיקולי הצדק והשוויון. כאשר הקרקע כולה נדרשת באופן מידי לצורך מימוש ההשבחה שיוצרת התכנית בכל אחד מהמתחמים שלה וכאשר יש סבירות משמעותית לכך שהפיתוח יעשה בשלבים, החלטה לפיה לבעלי קרקע בצפון המתחם יוקצו קרקעות רק בחלקה הצפוני שפיתוחו עשוי להידחות ואילו בעלי הקרקעות במתחם הדרומי ייהנו מיכולת לממש את השבח שיוצרת התכנית בטווח קרוב יותר, אינה סבירה ואינה צודקת.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ההגיונות והשאיפה לשמור ככל הניתן על עקרונות השוויון אינה מצדיקה ואולי אף אינה מאפשרת לקחת מכל בעלי הקרקעות את קרקעותיהם כמקשה אחת, שכן בלעדי נטילה זו והשימוש בקרקע בכללותה כבר בשלב הראשון, לא ניתן לפתח את המתחם הדרומי, אך לייצר מצב שבו רק חלקם יוכל ליהנות מהשבח כבר בשלב הפיתוח הראשון. <b><u>נוכח זאת, המתווה ההוגן והצודק ביותר הוא המתווה שנבחר לפיו כל בעלי הזכות יקבלו זכויותיהם במקביל, לפי חלקם היחסי, בכל אחד מהמתחמים.</u></b></li> <li>• מהאמור לעיל ברור שהטענה כאילו דרך חלוקת הזכויות סותרת את החוק או פוגעת בזכות הקניין דינה</li> </ul>				
---	--	--	--	--

<p>להידחות. אשר לחוק ופרשנותו, הרי שבדרך ההקצאה המוצעת אין כל סתירה לו. אשר לפגיעה בזכות הקניין, זו אינה מוקנית רק לבעלי הקרקע במתחם הדרומי עליהם נמנים המתנגדים. היא מוקנית לכלל בעלי הזכויות בתחום התכנית והדרך לשמרה באופן שוויוני היא הדרך שנקבעה בתכנית.</p> <p>• אכן, חלוקת הזכויות לשלושה מתחמי תכנון עשויה להכביד במידה מסויימת על בעל קרקע זה או אחר אולם, נוכח השיקולים שפורטו לעיל, גם אם נגרמת הכבדה כזו היא מוצדקת ובוודאי שקולה כנגד הפגיעה שהייתה נגרמת אילו היה מאומץ מנגנון אחר.</p> <p>זאת ועוד, במנגנונים שיפורטו לעיל יש כדי להקטין במידה משמעותית את עוצמתה של ההכבדה ולאפשר לבעלי הקרקע לפעול, במסגרת הסכמות בינם ובין עצמם כמו גם בתנאים שיפורטו, בדרך של חילופי זכויות עם רמ"י לריכוז זכויותיהם במתחם.</p> <p>עוד יוער, שעל מנת להקל עם בעלי הקרקע הפרטיים החליטה רמ"י (והנחתה את השמאי המכין את טבלת ההקצאות בתכנית המפורטת הראשונה המצויה בהליכי תכנון – תכנית מתחם אשכול), <u>להקצות לבעלי קרקע פרטיים זכויות במגרשי מגורים בלבד</u>. הזכויות במגרשי התעסוקה והמלונאות יוקצו למדינה ולעיריית תל-אביב בלבד. בהחלטה זו יש משום תועלת ממשית לבעלי הקרקעות הפרטיות נוכח העדיפות של השימוש למגורים בהיבטים שונים.</p> <p>• <u>להלן פירוט המנגנונים שיש בהם כדי להקטין במידה רבה את</u></p>				
--	--	--	--	--

<p><u>ההכבדה שעלולה להיגרם כתוצאה מהפיצול למתחמים שונים :</u></p> <p>א. רמ"י הצהירה כי היא תנחה את שמאי המקרקעין העורך את טבלאות ההקצאה והאיזון בתכניות המפורטות להכיר בהתאגדויות של בעלי זכויות במסגרתן יוכלו לחלק ביניהם בעלי הזכויות את ההקצאות בשלושת המתחמים. בדרך זו יוכל בעל זכויות מסויים לקבל את מלוא ההקצאה המגיעה לו במתחם אחד ואילו בעל זכויות אחר יוכל לקבל את מלוא ההקצאה המגיעה לו במתחם אחר, הכל ובלבד שסך ההקצאה לקבוצה בכל מתחם תשמר. הודעה ברוח זו פורסמה כבר ב-10.04.2019 בעיתונים, ובקשות ככל שיוגשו במסגרת הליכי התכנון של תכנית מתחם אשכול או לקראת הגשתן של התכניות המפורטות הבאות, יכובדו על ידי השמאים העורכים את הטבלאות ויכללו בהן.</p> <p>יוער בהקשר זה שבתחום התכנית מצויים כ-400 בעלי זכויות פרטיים (שאינם חלק מהגוש הגדול המנוהל על ידי מנהלים מטעם בית המשפט).</p> <p>מההתנגדויות שהוגשו עולה שחלק משמעותי מבעלי זכויות אלה מאוגדים כבר היום ומיוצגים על ידי אותם עורכי דין. בנסיבות אלה, מנגנון ההחלפה שהוצע עשוי להיות יעיל מאד.</p> <p>- ביחס לאחוז ניכר מבעלי</p>			
--	--	--	--

<p><b>הזכויות</b> אשר זכאותם במצב היוצא בכל שלושת המתחמים מגיעה ל- 6 יח"ד או פחות, מוכנה רמ"י לאפשר להם להחליף איתה את חלקם בכל תחום התכנית כך שהקצאה המגיעה להם תינתן להם במאוחד באחד מהמתחמים, לפי בחירתם. הגדרת זכאותו של בעל קרקע להחלפה עם רמ"י תעשה על פי טבלת ההקצאות המשוערת אשר פורסמה ביחד עם מסמכי תכנית במתחם אשכול.</p> <p>- יוער בהקשר זה שההחלפה, הן ביחס לחלופה הראשונה והן ביחס לחלופה השנייה, תעשה ביחס לחלק היחסי של כל בעל זכויות במצב הנכנס (והיוצא), ולא יובא בחשבון מקדם כלשהו למתחם זה או אחר.</p> <p>- טפסים אחידים למתן הודעות על פי כל אחת מחלופות אלה יוכנו על ידי רמ"י ויועמדו לרשות בעלי הזכויות באתר הרשות.</p> <p>- עוד יוער ביחס לחלק משמעותי מבעלי הקרקע הפרטיים בתכנית- אלה הכלולים בגוש הגדול המנוהל על ידי המנהלים, יפעל שמאי התכנית בעניין הקצאת הזכויות במתחמים השונים על פי הנחיות מטעם המנהלים שמונו על ידי בית המשפט לנהל את הקרקע מטעמים של הבעלים, הכל בהתאם לעקרונות שפורטו</p>				
--	--	--	--	--

<p>לעיל. לכן כל בקשה בעניין התאגדות או החלפה של בעלי זכויות הנכללים בגוש הגדול צריכה להיות מופנית למנהלים ולא לוועדה.</p> <p><u>מענה לטענות נוספות שהועלו בעניין זה:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>אשר לטענה על הפגיעה מחמת יצירת בעלות משותפת בקרקע בעקבות הפיצול</b> – יש לציין כי המגרשים בתכניות המפורטות הם מגרשים גדולים שמספר יחידות הדיור בהם גדול מאד. ממילא רובם המכריע של המגרשים יוקצו למספר בעלי זכויות ולא לבעל זכויות בודד;</li> <li>• בהחלטת ועדת הערר בעניינה של תכנית תא/3388 ב מיום 25.1.18 נקבע כי עקרון הקרבה "ייחשב כנשמר אם מגרש התמורה ניתן בקרבה למיקום הקודם של זכויותיו של אחד מחברי הקבוצה המאורגנת". אשר למשקלו של שיקול זה ביחס לשיקולים האחרים ולדחיית הטענה כאילו יש בו כשלעצמו כדי להצדיק ביטול השיטה שננקטה בתכנית, ראו לעיל. אשר למיקומו של המגרש שבו יוקצו זכויות לבעלי זכויות שהתאגדו, זהו עניין לתכנית המפורטת, אולם כפי שצויין לעיל רמ"י הנחתה של שמאי התכניות המפורטות להתחשב בהתאגדויות בתנאים שפורטו לעיל.</li> <li>• <b>עיכוב במימוש הזכויות</b> - העובדה שפיתוח אחד או יותר מהמתחמים יכול להתעכב כמו גם הרצון לתת לכל בעלי הזכויות את האפשרות לממש לכל הפחות חלק</li> </ul>				
---	--	--	--	--

<p>מזכויותיהם כבר במתחם הראשון, הן מהסיבות העיקריות להחלטה לחלק את הזכויות באופן יחסי בכל המתחמים ובכך לשמור על השוויון בין בעלי הזכויות.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>מקדמי המרה</b> - פיצול הזכויות לא נועד להתמודד עם חוסר השוויון בין המתחמים אלא עם העדר ההצדקה המהותי להקצאת זכויות לחלק מבעלי הזכויות במתחם שעשוי להיות מפותח ראשון ועל כן פתרון של מקדם המרה הוא לא רלוונטי.</li> <li>• <b>הליך איחוד וחלוקה דו שלבי</b> - נוכח המנגנון שנבחר הקובע כי כל בעלי הזכויות יקבלו את זכויותיהם באופן יחסי בכל המתחמים, ההליך הדו-שלבי שננקט בתא/3700 אינו רלוונטי לתכנית רובע דב;</li> <li>• <b>החלה של סעיף 127(א) לחוק</b> - סעיף 127 לחוק אינו עוסק בתכנית ובהוראות שיכללו בה אלא בזכותו של אדם <u>לאחר</u> אישורה של תכנית. על כן אין ענייננו בטענה הרלוונטית לתכנית; היקפה של הזכות נקבע בחוק וספק אם ניתן להרחיב אותה בדרך פרשנית. כך או כך, ההחלטה על פרשנותו הנכונה של סעיף אינה בסמכות מוסד תכנון ואינה יכולה להיות נושא לתכנית.</li> </ul>			
<p>לא רלוונטי נוכח השיטה שנקבעה לחלוקת הזכויות; אין כל צורך בקביעת מקדמי שווי בין המתחמים. כל בעל זכות יקבל את אותו חלק יחסי בכל מתחם כפי חלקו היחסי בתכנית בכללותה.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• שטיי נבך</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• יש לקבוע כי הקצאת הזכויות תקבע במסגרת שלוש התכניות המפורטות</li> </ul>	

		ולצרף להן מסמך עקרונות שומה בו יקבעו מקדמי השווי בין המתחמים.		
קביעת תמהיל שימושי הקרקע הוא עניין לתכנית ולמוסד תכנון ולא לבעל הזכות בקרקע.	• שי קורין	• יש לאפשר לבעלי הזכויות לקבוע את תמהיל הייעודים במגרשים שיוקצו להם ולאפשר להם לעשות במגרשים שימושים עיקריים בלבד.		
אופן הקצאת הזכויות יקבע בתכניות המפורטות ואם יתברר שחלקם היחסי של המתנגדים בכל מתחם עולה כדי מגרש בשלמות, חזקה על השמאי שיפעל בדרך של הקצאת מגרש כזה. אשר לעירוב של בעלי זכויות פרטיים וציבוריים, ראו לעיל.	• פטאל	• למתנגדים זכויות בניה בסדר גודל של בניין מגורים – יש להקצות להם שטחים ללא בעלי זכויות נספים וללא זכויות של העירייה		
• דיוור בהישג יד, הוכרז במפורש כ"מטרה ציבורית" לעניין סעיף 188 לחוק בתקנות התכנון והבנייה	• בעלי זכויות	• יש לקבוע כי שטחים המיועדים	דיוור בהישג יד	

<p>(אישור מטרה ציבורית), תשע"ה-2014. במסגרת תקנות אלה נקבע שבמגרש המיועד לדיור בהישג יד ניתן לאפשר עד 20% מהזכויות המותרות במגרש לשימושים מסחריים. קביעה זו משמעותה ששימושי מסחר בהיקף האמור הם שימוש נלווה לשימוש ציבורי שאינו משנה את טיבו הציבורי של המגרש. לפיכך אין בסיס לטענה שהשטחים הסחירים במגרש המיועד לדב"י אינם חלק מהמגרש הציבורי או שיש להתייחס אליהם באופן שונה מההתייחסות למגרש הציבורי בכללותו.</p> <p>ראיה ברורה לכך שהוספת השימוש הסחיר בהיקף שנקבע אינו משנה את אופיו של המגרש בכללותו ואינו מונע את הבעלות הציבורית על המגרש בכללותו, לרבות על השימושים הסחירים בו, היא ההוראה בתקנות המחילה את הגדרת דב"י כמטרה ציבורית גם על מגרשים שיועדו לצרכי ציבור בתכניות שקדמו לתקנות ומיועדים להפקעה או אף הופקעו. ברי אם כן שהוספת השימוש הסחיר בהיקף שנקבע אינו משנה את אופיו של הסעיף ואינו גורע מזכותה של הרשות הציבורית להפקיע אותו לצרכי ציבור.</p> <p>הטענה כאילו באיחוד וחלוקה ניתן להקצות "מתחת לקו" רק שטחים לצרכי ציבור שניתן להפקיע ללא תמורה דינה להידחות. ראשית, על פי הפרקטיקה המקובלת בתכניות לאיחוד וחלוקה מוקצים מתחת</p>	<p>בגוש ,6869 חלק ה 204 בעלי זכויות בגוש ,6643 חלק ה ;246 חברות הירקון שטיינבך שמואל שוב</p>	<p>לדיור בהישג יד ולדיור ציבורי מיוחד, לרבות שטחי המסחר המוקצים במגרשים אלה, יוקצו למדינה או לעירייה "מעל הקו" וכחלק מטבלאות האיזון בהיותן נכס בעל שווי כלכלי; כן נעשה גם תא/3700; דיור בהישג יד אינו מטרה ציבורית למענה ניתן להפקיע ללא תמורה בהתאם לסעיף 190(א)(1); לפיכך לא ניתן להקצות קרקע המיועדת לה</p>		
---	--	--	--	--

<p>לקו שטחים למגוון השימושים הציבוריים המפורטים בחוק או בצווים מכוחו מבלי שנעשית הבחנה כלשהי בין שטחים שניתן להפקיע ללא תמורה לשטחים שניתן להפקיע בתמורה. כך, מתקני תשתית מסוגים שונים, משרדי רשות מקומית ועוד. המבחן להקצאה במסגרת איחוד וחלוקה הוא מבחן הזיקה של השטח הציבורי למתחם התכנון ולא מבחן הזכות להפקיע אותו ללא פיצוי. שנית, אין בנמצא קביעה שיפוטית כלשהי המקבלת את ההבחנה המוצעת בין שטחים שניתן להפקיע ללא תמורה ושטחים שניתן להפקיע בתמורה. יש לתת את הדעת לכך שדב"י אינו השימוש הציבורי היחיד שניתן להפקיע למענו רק בתמורה ולכן קביעה לפיה התייחסות לשימוש ציבורי של דב"י שונה מההתייחסות לשימושים ציבוריים אחרים שההפקעה למענן נעשית בתמורה, אין לה כל בסיס. באותו הקשר גם הטענה כאילו שוויה הכלכלי של קרקע המיועדת לדב"י מחייבת הקצאתה מעל הקו. לשימושים ציבוריים רבים נוספים יש שווי כלכלי משמעותי, לרבות כאלה שניתן להפקיע למענם ללא תמורה, ואת כולם ניתן, ואף נהוג להקצות לצרכי ציבור מתחת לקו.</p> <p>• זאת ועוד, בית המשפט העליון דחה במפורש בעע"מ 5839/06 אלפרד בראון נ' יו"ר הועדה המחוזית לתכנון ובניה, מחוז המרכז (25.9.08) את הטענה שיש לראות</p>		<p>מתחת לקו.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• יש לקבוע כי יח"ד לדיור בר השגה יוקצו במגרשים נפרדים ובעלי השווי הנמוך ביותר;</li> <li>• לא ניתן לכלול דיור בר השגה במניין חישוב השטחים הציבוריים המבונים לעניין העמידה בפרוגרמה לצרכי ציבור .</li> </ul>	
--	--	--	--

<p>בנטילת קרקע לצרכי ציבור במסגרת תכנית לאיחוד וחלוקה כהפקעה ללא תמורה ולכן יש להגביל אותה לכדי 40% משטח חלקת המקור. נקבע שיש לראות בנטילת קרקעות לצרכי ציבור במסגרת תכנית איחוד וחלוקה, <u>כהפקעה בתמורה</u> אשר כפופה, בהתאמות הנדרשות, לדיני ההפקעות. מטעם זה נקבע שאין הגבלה על היקף השטח שניתן להקצות באיחוד וחלוקה, באשר המדובר בנטילה המקבילה להפקעה בתמורה שאין לגביה מגבלה בדין. ההגבלה היחידה על נטילה לצרכי צבור במסגרת תכנית לאיחוד וחלוקה היא לפיכך מגבלת "חסרון הכיס", שבוודאי אינה מתקיימת בעניינה של תכנית דב.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• עוד יוער שהמשמעות של הבקשה להקצות את השטחים המיועדים לדב"י לעירייה מעל לקו משמעותה קביעה שלא ניתן, במסגרת תכנית לאיחוד וחלוקה, להקצות שטחים לשימוש זה לצרכי ציבור. לקביעה כזו אין כאמור כל בסיס.</li> <li>• סיכומם של דברים, במסגרת תכנית לאיחוד וחלוקה ניתן להקצות את כל השטחים המיועדים לצרכי ציבור בתחומה של תכנית ואשר עומדים באמות המידה שנקבעו לעניין זיקתם למתחם. אין כל הבחנה, לא בדין ולא בפסיקה, בין שימושים ציבוריים שונים, לא בהתייחס לאפשרות להפקיעם בתמורה או שלא בתמורה, ולא בהתייחס לשווים הכלכלי. משקבע</li> </ul>				
---	--	--	--	--

<p>מחוקק המשנה שדיוור בהישג יד הוא "מטרה ציבורית" כמשמעותה בסעיף 188, ניתן להקצות גם קרקעות המיועדות לשימוש זה לצרכי ציבור במסגרת תכנית לאיחוד וחלוקה, קרי, מתחת לקו.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ודוק, מכיוון שתכנית שדה דב נוטלת במסגרת הליכי האיחוד וחלוקה למעלה מ-40% משטח המקרקעין לצרכי ציבור, הרי שבהתאם לדיני ההפקעות, ככל שלבעלי המקרקעין היה נגרם חסרון כיס, היתה קמה להם זכות לפיצוי. אלא שהתכנית היא במובהק תכנית משביחה, ולכן כל טענה בעניין זה, אין לה מקום והקצאת הקרקעות לצרכי דיוור בהישג יד כצורך ציבורי אינה מקימה זכות לפיצוי נוסף.</li> <li>• <b>טענות שעניינן תחולת סעיף 190(א) לחוק</b> - מכיוון שבהתאם להלכת בראון הליך של הקצאה לצרכי ציבור במסגרת איחוד וחלוקה דומה במהותו להפקעה <b>בתמורה</b>, הרי שהוראות סעיף 190(א) שעניינן הפקעה ללא תמורה כלל אינן רלוונטיות.</li> <li>• <b>השטחים הסחירים</b> הם כאמור שטחים נלווים המשרתים את השימוש העיקרי המהווה מטרה ציבורית ועל כן ענייננו במובהק בטפל ההולך אחר העיקר אשר אין כל ספק שניתן להקצותו מתחת לקו כחלק מהקצאת השטחים הציבוריים (בג"ץ 3028/94 <b>מהדרין בע"מ נ' שר האוצר</b>, נא(3) 85 (1995)). עובדה זו נלמדת במפורש</li> </ul>			
--	--	--	--

<p>אף מקביעת מחוקק המשנה בתקנה (1)2 לתקנות התכנון והבנייה (אישור מטרה ציבורית), תשע"ה-2014 בה נקבע כי בבניין המיועד לדיוור בהישג יד להשכרה ניתן לאשר "מסחר הנלווה למגורים, ובלבד שהיקפו לא יעלה על 20% מסך זכויות הבנייה שהוקנו בתכנית לדיוור בהישג יד להשכרה".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>הקצאת מגרשי דב"י במגרשים בעלי שווי נמוך</b> - אין כל סיבה או הגיון מלבד חוסר סולידריות שדיוור בהישג יד יוקצה דווקא במקרקעין ששוויו נמוך; ההחלטה על מיקומם של המגרשים המיועדים לדיוור בהישג יד צריך להיקבע לפי שיקולים תכנוניים, אורבניים, תפעוליים וכד' ולא לפי שוויו של המגרש. בפועל מיקום המגרשים המיועדים לדיוור בהישג יד נקבע בהתאם לעקרונות הבאים: העדפה למבנים/מגרשים עם מעט יח"ד יחסית לטובת הוזלת עלויות בניה ואחזקה; פריסה מרבית בתוך המתחמים כדי למנוע ריכוזיות יתר; קדימות למבנים "בוני רחוב" מבחינת בינוי ועיצוב; קירבה למרחב ציבורי פתוח שכונתיים ולמוסדות ציבור.</li> <li>• <b>הקצאת דב"י בתא/3700- בתכנית תא/3700</b>, אשר הוכנה והופקדה <b>בטרם</b> כניסת התקנות לתוקף (התכנית הופקדה בשנת 2010; התקנות נכנסו לתוקף בשנת 2014), נקבע במפורש שמכיוון שעדיין אין הסדרה חוקית לדב"י, הזכויות תוקצנה על <u>חשבון</u> השטחים</li> </ul>				
--	--	--	--	--

<p>הסחירים של רמ"י ושל העירייה, קרי – מעל הקו, ותקבלנה מקדם שווי נמוך מאוד (0.3 יח"ד). החלטה זו באה לידי ביטוי בסעיף 5 לתכנית תא/3700 בו נקבעה החובה להקצות במסגרת התכניות המפורטות 800 יח' לדב"י מתוך הזכויות שבבעלות המדינה ו-1000 יח' לדב"י מתוך הזכויות שבבעלות העירייה. עוד נקבע בתכנית כי ככל שלעת הכנת התכניות המפורטות יהיה בתוקף מתווה חקיקתי בעניין דב"י, ניתן יהיה ליישמו.</p> <p>- בכל הנוגע לתכנית שדה דב - משקיימת הסדרה חוקית, כפי שתואר לעיל, הרי שהמתווה שנקבע בתא/3700 אינו רלוונטי עוד.</p> <p>• בכל הנוגע לחישוב השטחים הציבוריים המבונים – חשוב להבהיר כי המגרשים שיועדו לדיוור בהישג יד הם <b>בנוסף</b> לשטחים המבונים שהוקצו לצרכי ציבור על פי הפרוגרמה והתדריך לצרכי חינוך, בריאות, רווחה, דת, תרבות ועוד.</p>				
<p>• תא/5000 היא תכנית כוללת שמייצרת מסגרת תכנונית לתכניות שניתן (אך אין חובה) לאשר בעתיד. היא אינה מייצרת זכויות מוקנות או קובעת את יעודה של קרקע או את היקף זכויות הבניה שיוקנו לה. מטרתה, בדומה לכל תכנית כוללת אחרת, היא להתוות את מדיניות התכנון העירונית לטווח הארוך והיא מייצרת מסגרת תכנונית המגדירה את מרחב הפעולה התכנוני המוקנה לוועדה המקומית</p>	<p>• חברת הירק ון רועי מימרן שיכון ל' אלון לוי</p>	<p>• נספח עקרונות השומה לא הביא בחשבון את השפעת תכנית תא/5000 אשר מסמנת את השטחים הכלולים</p>	<p>תא/5000</p>	

<p>בבואה לאשר תכניות בסמכותה. מסגרת תכנונית זו, מטבע הדברים, אינה מייצרת את הנורמה התכנונית החלה על כל מגרש או איזור בתחומה, פעולה המסורה לשיקול דעתו המלא של מוסד התכנון הרלוונטי במסגרת הליכי תכנון קונקרטיים בהם יקבע התכנון המתארי והמפורט לכל מגרש ומגרש. התכנית הכוללת, אם כן, לא קבעה ואף אינה מוסמכת לקבוע הוראות תכנון מחייבות ביחס למגרש כלשהו, אשר יש בהן כדי לייצר "זכות קנויה" לאישורה של תכנית מפורטת או להשפיע על המצב התכנוני הקודם. <b>לא ניתן לפיכך ובוודאי שאין כל חובה או הצדקה להביא בחשבון את תא/5000 כחלק מהעקרונות לקביעת שווי יחסי של קרקע במצב הנכנס.</b></p> <p>• כך ככלל וכך עוד יותר ביחס לשטחה של תכנית זו אשר כלול בתא/5000 בשני אזורי תכנון שונים. האחד- "אזור למגורים בבניה עירונית", והשני "איזור לתכנון עתידי". קביעה זו של תא/5000 נעשתה בידיעה ברורה של הועדה המחוזית שתכנית רובע דב, על עקרונות הפיתוח המתוכננים בה, עומדת על הפרק (הסכם הפיתוח למתחם שדה דב נחתם כבר בשנות ה-80). משכך, הותירה תא/5000 את רובו של השטח לתכנון מתארי במסגרת תכנית לרובע, תוך קביעה ברורה כי השטח המיועד ל"אזור לתכנון בעתיד", "ייתוכן עם</p>		<p>במערב התכנית בצורה שונה ("אזור לתכנון בעתיד") מהשטחים הכלולים במזרח התכנית ("אזור למגורים בבניה עירונית");</p> <p>• יש לראות בקביעותיה של תא/5000 כחלק מהמצב הקודם נוכח היותה שיקוף למגמות התכנוניות בעיר והשפעתה על שווי השוק.</p> <p>• התכנית לא עומדת בקביעותיה של תא/5000 לפיה רצועת החוף תהיה ברוחב שלא</p>	
--	--	---	--

<p>שימושים מעורבים, שהשימוש המוביל בהם יהיה מגורים". ברי שקביעה זו אינה משקפת "מגמה תכנונית", להותיר את רובע דב כשטח בלתי מפותח, אלא דווקא את מגמת התכנון הברורה והמוכרת מזה שנים רבות, אשר באה לידי ביטוי מובהק כבר בתא/1111, לפיה השטח יתוכנן ויפותח לשימושי מגורים, מסחר מלונאות אינטנסיביים. ממילא ברור שהטענה שיש לתת שווי פחות לחלק התכנית המיועד בתא/5000 לאזור לתכנון עתידי ושווי גבוה יותר לשטח הכלול ב"אזור למגורים בבניה עירונית", אין לו על מה לסמוך ובוודאי שאינו משקף מגמות תכנוניות כלשהן שבאו לידי ביטוי בתכנית הכוללנית. <u>אם בכלל, ניתן להסיק מהתכנית הכוללנית את ההיפך המוחלט</u>. אין כל ספק כי תכנית רובע דב היוותה חלק מהמגמה התכנונית שהייתה קיימת בעת אישורה של תא/5000 והוראותיה של התכנית הכוללנית אינן משקפות מגמה אחרת כלשהי.</p> <p>• ברי אם כן שתא/5000 לא צריכה או יכולה להילקח בחשבון לעניין שווי יחסי של המצב הנכנס וזה צריך להיקבע על פי תא/1111. עוד יש לציין בהקשר זה כי גם הטענה כאילו שוויה היחסי של הקרקע עליה חלה התכנית הכוללנית המייעדת אותה ל"אזור למגורים בבניה עירונית" גבוה יותר משווה היחסי של קרקע שחלה עליה תא/1111 בלבד, רחוקה מלהיות</p>		<p>יפחת מ-200 מ'.</p> <p>• התכנית לא שומרת על העקרונות שנקבעו למתחם שדה דב בתא/5000 בין היתר לעניין הצפיפות, הגישה לים, שמירת הסביבה החופית ועוד.</p>	
--	--	---	--

<p>מבוססת. בניגוד לתא/1111 אשר קבעה זכויות בניה בהיקף של 6 יח"ד לדונם <u>ברוטו</u>, הרי שהוראותיה של תא/5000 המתייחסות לצפיפות של 18 יח"ד, עוסקת בהיקף יחידות הדיור שיוקצו לדונם <u>נטו</u>. נוכח העובדה שתכנית שדה דב מקצה כ- 70% לצרכי ציבור, הרי שעל פני הדברים, תא/5000 כלל לא מעלה את כמות יח"ד לדונם ביחס לתא/1111. גם מטעם זה אין לטענה בנוגע להבחנה בין האזורים השונים לעניין השווי הנכנס על מה לסמוך.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• במילים אחרות, אף אם תא/5000 היתה רלוונטית לעקרונות השומה, ולא כך, הרי שכלל לא ברור כי השפעתה היתה מיטיבה עם המתנגדים.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• מסמך עקרונות השומה כולל את כל המידע הנדרש, עובדה המשתקפת, בין היתר, מן ההתנגדויות שהוגשו.</li> <li>• אופן קביעת השווי היחסי לאזורי המשנה מפורט במסמך השמאי שצורף לתכנית. קביעת השווי האקוויוולנטי לאזורי המשנה התבססה על הערכה שמאית בנוגע לשווים באופן יחסי לאזור המיועד למגורים, בהתחשב במיקומם של האזורים השונים, בהיקפי הבניה ובשימושים המותרים בהם.</li> <li>• כך לדוגמה, לאזור משנה א', שהוא אזור בעל עדיפות מובהקת, המיועד למסחר ואשר ממוקם בקו הראשון לחוף הים, ניתן שווי יחסי גבוה (7.5 יח"ד אקו' לעומת 6 יח"ד אקו' למגורים (מקדם 1:1.25)) בעוד לאזורי המשנה האחרים, מלבד חוף</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• בועז אלכ סנדר אשבל</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• מסמך עקרונות השומה לוקה בחוסר שקיפות מהותי וחסר בו מידע מינימאלי הכרחי</li> <li>• מסמך עקרונות השומה לא פירט אודות המקדמים ואופן החישוב שבוצע בקביעת</li> </ul>	<p>פגמים עקרונות השומה במסמך</p>

<p>הים, ניתן שווי יחסי של 5 יח"ד אקו', הנסמך על שוויה של קרקע המיועדת למלונאות בהשוואה לקרקע המיועדת למגורים, ואשר זהה לשווי שנקבע לאיזורים אלה בתא/3700 (איזור משנה א' כלל לא הוכנס למשוואה בתא/3700, ככל הנראה מפאת גודלו).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• אשר לשווי שניתן לחוף הים, רצועת החוף שרוחבה 50 מטר כלל לא נכללה בתכנית ולכן גם לא נכללת באיחוד וחלוקה ואילו לרצועת החוף שמעבר ל-50 ניתן שווי יחסי של 10% משווי המגורים, שמשקף מחד את ערכה הנמוך אך מנגד את העובדה שמותרים בה שימושים מסוימים, גם אם מוגבלים, כמו גם את העובדה שלא ניתן לקבוע ששוויה של קרקע הוא 0.</li> <li>• קביעת השווי היחסי נסמך לפיכך על עקרונות שומה מקובלים, אושר על ידי שמאי הועדה המחוזית ובוודאי שאינו פוגע בעקרונות השוויון.</li> </ul>		<p>השווי ביח"ד אק' למקרקעין המצויים באזורי משנה א'-ג' לפי תכנית תא/1111; במסמך עקרונית השומה נפלו טעויות המקפחות את זכויות המתנגדים ומטיבות עם יזמית התכנית באופן הפוגע בעקרון השוויון היחסי.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• הערכת שווי המקרקעין במצב הנכנס נקבעה בהתאם להוראות תא/1111, <b>שקדמה לתמ"א 13</b>, ואשר סימנה את כל השטח הכלול בתכנית לאיחוד וחלוקה בעתיד.</li> <li>• תא/1111 חילקה את שפת הים לשתי רצועות- האחת ברוחב 50 מ' לגביה נקבע בסעיף 14ג' לתקנון 1111 כי היא מיועדת "למתרחצים ולנופשים בלבד" וכי "כל מבנה קבע או ארעי לא יותר בה". רצועת החוף הנ"ל, בהתאם לס' 21 לתקנון 1111, תירשם ע"ש המדינה ותוכר</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• חברת הירקון</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• נספח עקרונית השומה לא הביא בחשבון את השפעות <b>תמ"א 13</b> המגדירה חלק מהשטחים כשצ"פ וכחוף אשר שווים נמוך</li> </ul>	

<p>לעיריית ת"א "בדמי חכירה מינימליים כשטח ציבורי פתוח". <u>רצועה זו אינה נכללת בתכנית ולכן גם לא באיחוד וחלוקה</u>; הרצועה השניה היא רצועת החוף שמעבר ל-50 מטרים אשר נכללה בתא/1111 באיחוד וחלוקה ולכן יש לכלול אותה גם באיחוד וחלוקה בתכנית זו. השווי האקוויוולנטי שניתן לשטח זה, שמותרים בו שימושים שונים, גם אם מוגבלים, בתא/1111 הוא כשטח המיועד לשפת ים/שצ"פ בשיעור של 10% מהשווי שנקבע למגורים (0.6 יח"ד לדונם). שווי נמוך זה משקף נכונה את השימושים המוגבלים בקרקע מחד, בין השאר נוכח הוראות תמ"א 13, אך גם את העובדה שאין קרקע שוויה 0 וששטח זה נכלל במסגרת האיחוד וחלוקה בעתיד בתכנית תקפה.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• עוד יובהר כי הוראות תמ"א 13 אכן קובעות איסור בניה במרחק של 100 מ' מקו המים העליון, אך בה בעת משתמע מהן במפורש כי איסור בניה אינו מהווה איסור שימוש. לפיכך הטענה שאין לתת לקרקע שווי כלשהי, אינה יכולה להתקבל.</li> <li>• השאלה היחידה שיכלה להיות רלוונטית לפיכך לעניין זה, היא האם כאשר השטח סומן כחוף ים במרחק של יותר מ-100 מ' מקו המים, כבעניינו, עדיין יש צורך להבחין בין קרקע המצויה בתוך תחום 100 המטרים ובין קרקע המצויה מחוץ לתחום זה. נוכח העובדה שתא/1111 קבעה את כל</li> </ul>		<p>מהשטחים המיועדים לישוב.</p>	
--	--	--------------------------------	--

<p>השטח לאיחוד וחלוקה, לפילוח האמור אין הצדקה וספק גם אם יכולה היתה להיות לו השפעה על קביעת השווי היחסי במצב הנכנס. זאת כאמור, גם נוכח השווי היחסי הנמוך ממילא שניתן לשטח זה.</p>				
<p>• סעיף 3 לחוק שמירת הסביבה החופית, תשס"ד-2004 קובע את ההוראות הבאות:</p> <p>"(א) רשות המוסמכת לתת רישיון, היתר או הוראה לפעולה בתחום חוף היס, תעשה זאת, <b>ככל האפשר</b>, באופן שיהיה בו כדי לצמצם את הפגיעה בסביבה החופית.</p> <p>(ב) <b>הוראת סעיף קטן (א) לא תחול על רשות מוסמכת לפי חוק התכנון והבניה ויחולו עליה ההוראות הקבועות בחוק התכנון והבניה</b>".</p> <p>• בהתאם להוראותיו הברורות של החוק, לפיכך, ההוראות הרלוונטיות לעניינים של תכנון והבניה אינן הוראות החוק כי אם ההוראות הכלולות בתוספת השניה לחוק התכנון והבניה. אם בכך לא די, הרי שהחוק כלל אינו מטיל מגבלה מהותית על מוסד התכנון או על שיקול הדעת שלו, ובודאי שאינו פוגע בתכניות תקפות. ממילא אין בו כדי להשפיע על שוויה היחסי של הקרקע שנקבע כאמור על פי התכניות החלות עליה.</p> <p>• למותר לציין כי תכנית שדה דב עומדת בהוראות התוספת השניה לעניין הסביבה החופית במלואן ואף אושרה ע"י הולחוף.</p>	<p>• חברת הירק ון</p>	<p>• נספח עקרונות השומה לא הביא בחשבון את השפעות חוק שמירת הסביבה החופית אשר מטיל מגבלות בניה על חלק משטחה המערבי של התכנית באופן המשפיע של שוויו.</p> <p>• שטחים רבים הממוקמים בתחום "הסביבה החופית" סומנו כשטחים סחירים, בהתעלם מהמגבלות שמטיל</p>		

<ul style="list-style-type: none"> <li>• בנוסף, ומבלי לגרוע מהאמור – אף אם הוראות החוק היו חלות על התכנית, הרי שתכנית תא/1111 קבעה לסביבה החופית שימושים ויעודי קרקע שאינם סותרים את החוק, והשווי האקוויוולנטי שנקבע במסמך עקרונות השומה נמוך בצורה משמעותית משטח הישוב והוא מגלם בתוכו את כל המגבלות שעשויות היו לחול על השטח.</li> </ul>		החוק.		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• מתחם 1 היה גם הוא חלק משדה התעופה ושימש אותו. פיתוח <b>כל המתחמים</b>, לרבות מתחם 1, היה תלוי בפינוי שדה התעופה ועל כן לא ניתן היה לתכנן או לפתח מתחם כלשהו ללא פינויו של שדה התעופה. ראייה ברורה לכך היא שבמשך עשרות השנים שחלפו ממועד אישורה של תא/1111 לא קודמה תכנית כלשהי, לא למתחם 1 ולא לחלק אחר כלשהו של השטח (למעט לעניין דרכים בתחומה). משכך ברור שהטענה כאילו יש ליחס שווי יחסי שונה למתחם 1 בשל היותו "זמין יותר" אין לה על מה לסמוך. כך בוודאי נוכח מציאות הדברים שבה השדה פונה וכל המתחמים <b>מתוכננים</b> בהינף אחד, ללא כל הבחנה בין המתחם ה"זמין" יותר לפי הטענה ובין מתחמים אחרים. אין לפיכך כל שוני בזמינות המתחמים אשר יש בו כדי להשפיע על קביעת שווים היחסי.</li> <li>• בהקשר זה נחזור ונציין כי בעובדה שהפיתוח של מתחם 1 צפוי ככל הנראה להיות ראשון, אין אומנם</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• חברת הירק ון</li> </ul>	נספח עקרונות השומה לא הביא בחשבון את השוני בזמינות בין מתחם 1 ובין מתחמים 2-3 התלויים בפינוי שדה התעופה.		

<p>כדי להשפיע על שוויו היחסי של המתחם, אך בוודאי שיש בה כדי להצדיק את המתווה שתואר לעיל לפיו כל אחד מבעלי הזכויות יקבל את זכויותיו בכל אחד משלושת המתחמים. באופן זה ניתן יהיה לשמור בדרך הטובה ביותר על עיקרון השוויון בחלוקת הזכויות ולהבטיח כי כל בעלי הזכויות אשר תרמו את חלקם לאיחוד יקבלו את חלקם היחסי באותה עת ובמקביל.</p>				
<p>אין לייחס כל הפחתה למושע או לגודל במצב הנכנס מכיוון שהקרקע כולה לא היתה ברת מימוש במצב הקודם נוכח קיומו של שדה התעופה ונוכח הקביעה בתכנית תא/1111 שכל שטחה של התכנית ייועד לאיחוד וחלוקה בעתיד. כך בוודאי ביחס לשטח המיועד למגורים באותה תכנית שעל פיה זכויות הבניה יוקצו לו באופן שווה-6 יח"ד לדונם וכך גם ביחס ליעודים האחרים, נוכח הידיעה הברורה ששטח זה ייעוד לפיתוח אינטנסיבי ולא לפיתוח במגרשים קטנים, לבניה צמודת קרקע וכד'. למושע ולגודל, אם כן, אין כל השפעה על שוויה היחסי של הקרקע במצב הנכנס ואין לייחס לכך כל הפחתה, כפי שאף הוחלט בנסיבות דומות במסגרת תא/3700.</p> <p>לגודלו של השטח ולמידת השיתוף במגרש עשויה אולי להיות השפעה על השווי היחסי במצב היוצא, אולם ההתייחסות לסוגיה זו תעשה אך ורק בתכניות המפורטות.</p>	<p>חברת הירקון</p>	<p>נספח עקרונות השומה לא הביא בחשבון במצב הנכנס הפחתה לגודל או הפחתה למושע בניגוד לעיקרון לפיו יש להתחשב בפגיעה בשוויו של מגרש בשוק החופשי עקב ריבוי בעלים.</p>		
<p><u>סוגיות שמאיות-</u></p>	<p>חבר</p>	<p><u>פגמים ספציפיים</u></p>		

	ת	במסמך השמאי:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>אזור משנה א' - אזור משנה א' הוא אזור המיועד למסחר ואשר ממוקם בקו הראשון לחוף היס. מקום זה הוא מקום בעל עדיפות מובהקת ("prime location") ובהתאם שוויו היחסי גבוה. בהתאם, נקבע כי שוויו של אזור משנה א' יהיה 7.5 יח"ד אקו' לעומת 6 יח"ד אקו' למגורים (מקדם 1:1.25) [מצ"ב תחשיב שמאי];</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• הירק ון שרון דרשן שטיי נבך שמו אל שוב</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• השווי שנקבע לאיזור משנה א' אינו סביר לעומת השווי שנקבע לאיזור משנה ב';</li> <li>• בתכנית תא/3700 נקבע לשני אזורי המשנה מקדם שווי זהה של 5 יח"ד אקו' – לא סביר לקבוע מקדם שווי שונה מהותית; דוג' – חלקה 204, גוש 6869 (לאותה החלקה נקבעו מקדמים שונים בשתי התכניות).</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• בתא/3700 אזור משנה א' כלל לא הוכנס למשוואה, ככל הנראה מפאת שטחו המצומצם באופן יחסי. לכן אין מקום להסתמך בעניין זה על הקביעות באותה תכנית. גם מהותית יש הבדל מהותי בין ערכי הקרקע באזור ששטחו משמעותי ושניתן לפתח בו בניה בהיקפים ניכרים ובין ערכי הקרקע באותו יעוד ששטחו קטן בהרבה ולכן גם יכולת הניצול שלו מוגבלת. לכן מבחינה שמאית, יש הבדלים בין שוויים של האזורים בשתי התכניות.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• המבו רגר עברון דניא לה לורי א טיסו נה</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• בהתאם לפסיקה יש חשיבות לאחידות השומות במגרשים זהים.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>אזור משנה ג' – גבול התכנית נקבע במרחק של 50 מ' מהים. הזכויות שהוקנו לאיזור משנה ג' בתכנית שדה דב, הוקנו לפיכך אך ל-50 מ' הנוספים שבתחום התכנית לפי מקדם שצ"פ – 0.6 יח"ד לדונם, והן זכויות סבירות לכל הדעות.</b></li> <li>• <b>אזור משנה ג' בתא/3700 – אכן בתא/3700 לא נקבע תחילה מקדם שווי לאזור משנה ג'. יחד עם זאת, במסגרת הסכם פשרה שגובש בבית המשפט בעניין זה, הוחלט כי בעלי הקרקעות באיזור משנה ג' יקבלו</b></li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• מקדם השווי שנקבע לאזור משנה ג', המהווה 10% ממקדם השווי שנקבע</li> </ul>	

<p>זכויות לפי ערך של 0.5 יח"ד אקוויוולנטיות וכך נעשה. השווי היחסי שנקבע כאן אינו שונה משמעותית מערך זה ומשקף את שיקול הדעת השמאי של שמאי התכנית שאושר על ידי שמאי הועדה המחוזית.</p>		<p>למגורים, הוא לא סביר שכן מדובר באזור המיועד לשימושים ציבוריים של חוף ים – מביא לתוספת זכויות למדינה.</p> <p>• בתא/3700 כלל לא נקבע לאזור משנה ג' מקדם שווי.</p> <p>• שטחים ביעוד ציבורי בבעלות העירייה קיבלו שווי במצב הנכנס מעל הקו בדומה לחלקות ביעודים סחירים (חלקות 78-79 בגוש 6896; חלקה 279 בגוש 6632; חלקות 156 ו-164 בגוש 6634).</p> <p>• חלקה 22</p>	
<p>• <b>שטחים בבעלות העירייה שנכנסו לאיחוד מעל הקו</b> – השטחים הציבוריים היחידים שהעירייה מקבלת בגינם זכויות סחירות, הם שטחים שנלקחו מבעליהם כחלק ממימוש תא/1111 שהיא במהותה תכנית לאיחוד וחלוקה בעתיד. הזכויות שהוקצו לעירייה בגין שטחים אלה מיועדים להקצאה לבעליהם המקוריים של הקרקעות שניטלו כאמור לצרכי ציבור. מכיוון שבהתאם לחוק לא ניתן לכלול בטבלת האיחוד וחלוקה אלא את הבעלים הרשומים, העירייה היא זו שתירשם כבעלת הזכויות, אך הן מיועדות בסופו של יום להקצאה לבעלי הזכויות המקוריים, עובדה אשר תבוא לידי ביטוי מפורש, כאמור לעיל, בטבלאות האיחוד וחלוקה.</p>			
<p>• <b>הערכת יתר של שטחים ציבוריים</b> - חלקה 22 בגוש 6634 – הוערכה כ"שטח לתכנון בעתיד"; חלקה 23 בגוש 6900 – הוערכה ביעוד "מגורים, תכנון בעתיד, משנה א', משנה ב', משנה ג'". אכן השטח שיועד ל"תכנון בעתיד" בהתאם לסעיף 23 לתא/1111 יועד במקורו, ל"הבטחת רזרבה קרקעית למכון הביוב של "אגוד ערים ביוב דן".</p>			

<p>יחד עם זאת, הסעיף מוסיף וקובע במפורש כי גורלו של השטח "יוכרע עם גמר הדיונים על תכנית הביוב של אגוד ערים גוש דן", קרי אין ולא היתה כל סיבה ליתן לשטח האמור בתכנית שדה דב שווי ציבורי. <b>שתי החלקות, אם כן, אינן מיועדות למטרות ציבוריות</b> ואין לפיכך כל בסיס לטענה שיש להקצותן מתחת לקו.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• גם לגופם של דברים, כבר בשנת 2007 אושרה תכנית תא/2848 שניזומה ע"י איגודן ואשר בחנה את הצרכים שנדרשו לה באותה עת, לרבות עתודות קרקעיות. כבר בשלב זה, בהתאם לתכנית, הוברר כי הסיכוי שהשטח האמור ישמש את איגודן הוא קלוש עד לא קיים ועל כן בתכנית שדה דב נקבע ערכו של השטח בהתאם.</li> <li>• <b>מקדמי התאמה למיקום</b> - מבחינה שמאית, אין מקום לייחס מקדמי התאמה למיקום נוכח העובדה שתא/1111 יעדה את השטח כולו לאיחוד וחלוקה וגם מכיוון שאין כל בסיס לקביעה מראש מהו המיקום העדיף. באשר ליעוד למגורים, הקביעה שכל הקרקע זכאית לאותן זכויות – 6 יח"ד לדונם נקבעה כבר בתא/1111 וכל טענה כיום לפיה יש להקנות לקרקע ערכים נכנסים שונים בהתאם למיקום חותרת תחת עקרון זה.</li> <li>• <b>חוסר תאימות בין הנתונים</b> – אכן קיימת טעות סופר בנתונים. צריך לתקן בנספח 1 את מספר יחידות הדיור בהישג יד לכ-2,400 יח"ד,</li> </ul>		<p>בגוש 6634          וחלקה 23          בגוש 6900          המוגדרים          בתא/1111          כשטח          לתכנון          בעתיד          למטרות          ציבוריות          וכרזרבות          לאיגודן          הוערכו          ביתר ולא          מתחת לקו.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• אין בסיס להפחתת המקדם באזור משנה ב' לעומת הקבוע בתא/1111.</li> <li>• יש חוסר תאימות בין הנתונים המופיעים בסעיף 6.1(7) לנתונים המופיעים בטבלה בנספח 1.</li> </ul>	
--	--	--	--

<p>מהן 2100 לדיור ו-300 לדיור מוגן, כפי שמופיע בסעיף 6.1(7).</p>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• בסעיף 12ב1 לתכנית 1/א/1111-1 במ/9 נקבעה ההוראה הבאה: "בעת עריכת תכניות לשטחים שממערב להמשך רח' אבן גבירול <b>יופחתו זכויות עבור שטחי קרקע של כ-44.7 דונם</b> – שהן הפרש בין שטחי הקרקע הקיימים בתכנית ובין שטחי הקרקע עבורם ניתנו זכויות בהתאם להסכם הנזכר לעיל – בגין 268 דירות, שזכויותיהן ניתנו בתחום תכנית זו".</li> <li>• הוראה זו בתכנית 1/א/1111, על פיה נקבע ששטח של 44.7 דונם לא יכלל בהקצאת הזכויות לפי תכנית זו מדברת בעד עצמה, ועניינה בתא שטח שבגיניו מוקצים זכויות ולא בזכויות בניה או יחידות דיור ערטילאיות שאינו מקושרות לתא שטח קונקרטי.</li> <li>• אף מבחינה מהותית אין מקום לקבל את הטענה. משמעותה של הוראת תכנית 1/א/1111 היא שאותם 44.7 דונם נכללו באיחוד וחלוקה בתכנית הגובלת והוקצו בגינם זכויות. משנכלל שטח באיחוד וחלוקה פעם אחת, והוקצו לו זכויות שחושבו על פי שוויו היחסי באותה תכנית, אין כל מקום לטענה שיש לכלול אותו שוב בתכנית נוספת מאוחרת, לאיחוד וחלוקה, בודאי כזו שאינה כוללת בתחומה את כל השטח שנכלל בתכנית הקודמת. הזכויות המוקצות במסגרת איחוד וחלוקה מוקצות בגין תא שטח ובהתאם</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• מנהל י הגוש הגדול ל המבו רגר עברון</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• חלקה 204, גוש 6869 – יש לקבוע את שטח החלקה במצב הנכנס ואת היקף הזכויות שצריך לקזז מכוח תכנית 1/א/1111;</li> <li>• ההפחתה צריכה להיעשות במונחי יח"ד (268 יח"ד) ולא במונחי שטח (44.7 דונם) שכן השטח שנגרע מניב כמות יחידות שונה לחלוטין.</li> </ul>		

<p>לשוויו היחסי במצב נתון, במסגרת תכנית נתונה. טענה לפיה ניתן לכלול אותו שוב, בתכנית אחרת, רק משום שנוכח חלוף הזמן מכפיל הרווח בתכנית האחרת גבוה יותר מזה שנקבע בתכנית הקודמת, חותרת תחת עקרונות היסוד של איחוד וחלוקה ואין להסכים לו. כשם שלא ניתן היה לדרוש מבעלי הזכויות בשטח זה "להעביר" חלק מזכויותיהם בתכנית הגובלת לבעלי הזכויות בתכנית החדשה אילו היה מכפיל הרווח בתכנית האחרת גבוה מזה הניתן בתכנית הנוכחית, כך גם לא ניתן לסבור שניתן לכלול שטח פעמיים באיחוד וחלוקה ולקבל בגינו זכויות בשתי תכניות שונות, תוך ניכוי יחידות הדיור שהתקבלו בתכנית האחרת. במקרה דנן, נערך בתכנית הכוללת איחוד וחלוקה בו נכללו, מטעמים שונים, גם 44.7 דונם שלא נכללו בשטחה של אותה תכנית. לבעלי הקרקע הוקצו באותה תכנית זכויות בעבור השטח באופן אשר ממצה את זכותם להיכלל בהליך איחוד וחלוקה מכוח בעלותם בשטח.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• נוכח האמור, לא ניתן לקבל את בקשת המתנגדים לביצוע ההפחתה במונחי יח"ד ולא במונחי שטח.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• כאמור לעיל, בתכנית 1111/א-1-9/מ קיימת הוראה מפורשת לפיה יש לכלול את 44.7 הדונם באיחוד וחלוקה שנערכו באותה תכנית. ככל שלמתנגד יש טענות כנגד קביעת אותה תכנית, היה עליו לתקוף את</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• שרון דרשן</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• התכנית מקצה יח' בהיקף נמוך יחסית לשטח החלקה</li> </ul>	

<p>הוראותיה במועד המתאים ואין זה מעניינה של תכנית זו. בכל מקרה החלטות שהתקבלו במסגרת אותה תכנית אינה יכולות להיות עילה להתעלמות מהוראות תכנית תקפה.</p>		<p>(204)                  שבתחום                  התכנית -                  ההחלטה                  להפחית                  44.7 דונם                  אינה יכולה                  לעמוד לאור                  החלטת                  הועדה                  המקומית                  אשר                  צמצמה                  במסגרת                  תכנית                  העיצוב                  הארכיטקטו                  ני את כמות                  יח"ד                  הניתנות                  לניצול                  במגרשים                  השונים                  לאורך רח'                  איינשטיין                  באופן                  שבעלי                  הזכויות                  קיבלו פחות                  מ-610 יח"ד                  אשר שימשו                  כבסיס                  להוראות                  הקיזוז.</p>		
<p>• האזור שסומן כ"מוקפא" הוא שטח הצבוע למגורים. מבחינת עקרונות השומה כל שטח התכנית הוגדר</p>	<p>• חבר                  ת                  הירק</p>	<p>• שטחים                  המסומנים                  בתא/1111</p>		

<p>כ"מוקפא" עד לפינוי השדה ולתכנונו מחדש.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>אף הלכה למעשה – תכנונו המפורט של כל שטחה של תכנית שדה דב לא התאפשר עד לפינוי של השדה, ועל כן בפועל השטח כולו אכן היווה "איזור מוקפא" וברי כי אין ליחס כל הפחתת שווי בשל כך.</li> </ul>	<p>ון</p>	<p>ביעוד "אזור מוקפא" הוערכו ביתר בדומה לשטחים שאינם מוקפאים.</p>		
<p>הפיתוח של המתחם כולו לא היה מתאפשר אילולא פונה שדה התעופה ועל כן ליעוד כאמור אין כל משמעות לעניין השווי היחסי במצב הנכנס לעניין זה.</p>	<p>חברת הירק ון</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ייעודן של חלק מהחלקות כ"שדה תעופה זמני" משליך על שוויון ביחס לחלקות האחרות.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>התכנית אינה תכנית מפורטת וככזו היא אכן אינה מציינת שווי מצב יוצא.</li> <li>הנספח הפרוגרמטי מפרט את הנחות היסוד ואת היקף ההקצאות לצרכי ציבור וממילא, כאמור, פירוט הזכויות במצב היוצא יעשה בתכניות המפורטות.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>שרון דרשן שיכון ל'</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>התכנית אינה מפורטת מספיק ואינה מפרטת את הזכויות במצב יוצא;</li> <li>התכנית אינה מציגה נתוני אמת לגבי מס' יח"ד הכללי, שטחי ציבור, הדב"י ועוד.</li> </ul>		
<p>לחלקה 12 המקורית ניתנו זכויות הרשומות ע"ש העירייה מכוח הפקעות עבר בהיקף של</p>	<p>פטא</p>	<p>משטח</p>		

<p>1,058 מ"ר למגורים בתוך חלקת הדרך בחלקה 308 בגוש 6634. זאת מעבר לזכויות בגין שטח של 11,336 מ"ר בחלקה 226. סך כל השטח בגינו יוקצו זכויות בשל שטחים שניטלו מהמתנגדים עומד לפיכך על 12.394, קרי – לא נגרע כל שטח מחלקת המתנגדים והנתונים נכונים.</p>	ל	<p>חלקת המתנגדים בחלקה 226 בגוש 6634 נגרע שטח שהופקע בעבר ע"י עיריית ת"א ללא פיצוי תוך הבטחה כי זכויות הבעלים ישמרו בתכנית מפורטת עתידית. שטח המתנגדים לפיכך אמור להיות 12.394 מ"ר ולא 11.336 מ"ר.</p>		
<p>יתרת השטח מצויה כיום בתכנית 4140 שבהכנה, ואין כל הצדקה מהותית לכלול אותו בתכנית זו דווקא .</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>דניאלה לורי א</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>יש לכלול את כל שטח חלקה 149 בגוש 6634 בתחום התכנית המופקדת ולא רק 442 מ"ר מתוכו</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>מדובר בטענה המעידה על חוסר הבנת הנושא. תכנית תא/1111 קבעה את זכויות הבניה שיוקנו לדונם מגורים ברוטו וכן את יעודי הקרקע האחרים בתחומה. בהתאם</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>פטאל ל</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ערכי השווי שנקבעו בתא/1111 ואומצו בתכנית דנן</li> </ul>		

<p>לה נקבע שוויו היחסי של כל יעוד קרקע, כפי יחסי השווים של קרקע לאותם יעודים כיום. אין בעובדה כי ערכי הקרקע עלו, מטבע הדברים, מאז 1969 כדי להשליך על עניין זה או על אופן קביעת שווין היחסי של הקרקעות במצב הנכנס, שנקבע כאמור על פי שווים השמאי היחסי כיום, בהשוואה בין היעודים שונים בתחום תא/1111 עצמה. למעשה, יעוד קרקע שנקבע בתכנית לאיחוד וחלוקה הוא בהגדרה יעוד היסטורי ועל כן השאלה המהותית היא לא מה השווי של יעוד הקרקע אלא מה השווי היחסי של כל יעוד קרקע, וזה נקבע כאמור על פי שווים היחסי כיום.</p>		<p>אינם משקפים את ערך המקרקעין כיום אלא באופן משמעותי מאז 1969.</p>	
<p>• תכנית תא/1111 מתייחסת לכל מתחם שדה דב כאל מתחם אחד לאיחוד וחלוקה והזכויות יחולקו בכל מתחם לכל בעלי הקרקע על פי שווים היחסי במצב הנכנס. ממילא אין כל השפעה לאופן חלוקת המתחמים לתכנון מפורט על חלוקת הזכויות בין בעלי הקרקע או לצירוף רצועת שטח זו או אחרת למתחם כזה או אחר;</p>	<p>• בועז אלכ סנדר אשב ל</p>	<p>• התכנית יוצרת רצועה מזרחית צרה (תאי שטח 2101-2105) אשר צורפה באופן מלאכותי למתחם 2; יש לכלול רצועה זו במתחם 1 על מנת לאפשר את פיתוחה בהקדם;</p>	<p>פגמים המשפיעים על הערכת השווי תכנוניים</p>
<p>• ראשית, נחזור ונבהיר כי תא/1111 סימנה את כל שטח התכנית לאיחוד</p>	<p>• חברת</p>	<p>• חלקות צרות</p>	

<p>וחלוקה תוך הקניית זכויות שוות לכל השטח הכלול ביעוד מגורים. ככל שלמתנגדים יש טענה כנגד ההוראה המקנה לכל החלקות בשטח המיועד למגורים זכויות שוות, כאשר כולן מיועדות להיכלל בתחום האיחוד וחלוקה ולכן ממילא אין חשיבות לצורתן ערב התכנית, הרי שהיה עליהם לתקוף את תכנית תא/1111 והוראותיה במועד המתאים לכך. משלא עשו כן לא ניתן כיום לטעון שיש לפעול בניגוד לה.</p>	<p>הירק ון</p>	<p>ומאורכות אשר לא ניתן לעשות בהן שימוש לבניה ואשר מצויות בבעלות העירייה והמדינה הוערכו ביתר כחלקות שניתן</p>	
<p>• אף מבחינה מעשית, פירשו מוסדות התכנון לאורך השנים את הוראותיה של תא/1111 כחלות על השטח כולו, זאת אף במקרים בהם השטח כלל חלקות צרות וארוכות כבענייננו. כך, לדוגמה, תכניות תא/3388ב', תא/1116 ו-תא/37000 התייחסו כולן אל שטחים דוגמת אלה כאל יתר החלקות הכלולות בתכנית וקבעו כי השווי שינתן להן יהיה שווי אחיד. אין כל סיבה כי מוסד התכנון יחרוג כיום מפרשנותו זו שנקטה לאורך השנים ויפרש את הוראותיה של תא/1111 באופן אחר.</p>		<p>לעשות בהן שימוש למגורים על אף שיש להעריך את שווין בשווי דרך (10%) מהשווי המקובל באיזור בהתאם לפס"ד המ' 5270/70 גוגול עיריית חולון)</p>	
<p>• <u>הבחנה מפס"ד גוגול</u> – במקרה שנדון בגוגול חלקות הדרך נקבעו <u>להפקעה</u>, סוגיה השונה במהותה מענייננו, ועל כן נקבע בבית המשפט כי ערכן צריך להיות 10% מהשווי המקובל באיזור וכי יש לשלם פיצויי הפקעה בשיעור זה. אף נסיבות המקרה המתוארות בפסק הדין הן שונות באשר הקרקע דשם</p>			

<p>ניתנה לרשות על מנת שתשמש כדרך, וביהמ"ש הכיר בפסיקתו במטרה הברורה של חלוקת הקרקע ובקשר ההכרחי והישיר שבין הקצאת קרקע המיועדת לשמש כדרך לרשות המקומית והשימוש שיעשה בה כדרך, אף אם לא עוגן בתכנית. בענייננו, אין כל תשתית ראייתית לכך שהיתה כל כוונה שהקרקע האמורה תשמש כדרך, ובכל מקרה ואף אם היתה כוונה כזו, הרי שתא/1111 הפכה את כל השטח לשטח לאיחוד וחלוקה וביטלה קביעה זו.</p>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>מטרתה של החלוקה למתחמים הובהרה לעיל והיא נובעת מהקושי ומההכבדה שבתכנון מפורט לשטח כל כך משמעותי ומהרצון לייעל ולקדם את התכנון המפורט. חלוקת הזכויות למתחמים השונים בהתאם לשווי היחסי במצב הנכנס בתחום התכנית בכללותה הובהר לעיל ואינה נוגע בדרך כלשהי לחלקה של המדינה בכל מתחם.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>בעלי זכויות בגוש 6869, חלק ה 38</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>החלוקה למתחמים אינה תכנונית ומטרתה לאפשר למדינה להיות רוב במתחם שיפותח ראשון.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>החלקות הנ"ל נכללות בתכנית 3388א' משנת 2003 והזכויות בגין ניתנות שם.</li> <li>נוכח העובדה שבגין חלקות אלה ניתנות זכויות בתכנית אחרת, ברי כי אין להכלילן בתחום האיחוד וחלוקה של התכנית דנן, וזאת על מנת למנוע מצב של כפל זכויות.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>שמו אל שוב</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>עצם הכנסתן של חלק מחלקות 99, 108 ו-273 בגוש 6632 לתחום התכנית מקים לבעליהן זכויות, זאת על אף</li> </ul>		

		<p>שהוקצו בגינן זכויות בגדרי תכנית אחרת. יש לתקן את מסמך עקרונות השומה בהתאם ולהכלילן בתחום האיחוד וחלוקה.</p>	
<p>• תכנית תא/1111, קבעה כי הקצאת הזכויות בשטחה תערך בהתאם לתכניות המפורטות שיוכנו על המקרקעין הכלולים בה; בהתאם לכך, נערכה תכנית תא/1116/2, אשר חלה על חלק משטחה של תא/1111, ואשר מסיבות כאלה ואחרות הקטינה את חלקה של המדינה במסגרת חלוקת הזכויות הכלולות בשטחה, כך שהזכויות שניתנו למדינה לא תאמו את חלקה היחסי. על מנת לפצות את המדינה על קביעה זו, קבעה תכנית תא/1116/2 הוראה אשר רווחה באותה עת בתכניות רבות, לפיה הזכויות שנגרעו תוקצנה במסגרת תכניות אחרות בסביבה. בהתאם, בתכנית תא/3700, אשר הסתמכה אף היא על הוראותיה של תא/1111, החליט מוסד התכנון כי על הקצאת הזכויות כאמור למדינה, אך המועצה הארצית החליטה בסופו של יום לשנות החלטה זו. תכנית</p>	<p>• בעלי זכויות בגוש 6869, חלקה 38; חברת הירקון שמואל שוב המבורג עברון</p>	<p>• יש להקצות למדינה את 65 יח"ד להן היא זכאית מכוח תכנית תא/1116/א/2 בנוסף להקצאת סך יח"ד בתכנית ולא כחלק ממנה; • יש להקצות את 65 יח"ד המגיעות למדינה בגדר תכניות הנערכות בשטחים של בלבד ואין לערבים</p>	<p>הקצאת זכויות למדינה/ לעירייה</p>

<p>שדה דב היא התכנית האחרונה אשר חלה בשטחה של תא/1111 ואשר ניתן יהיה להקצות בה את יחידות הדיור שנגרעו במסגרת 1116. בהקשר זה חשוב להדגיש כי החלטת המועצה הארצית בעניינה של תא/3700 חלה בעניינה בלבד וכי היא עומדת בניגוד לעמדתה של הועדה המחוזית דאז. רמ"י סבורה כי בנסיבות שנוצרו, ראוי כי הועדה המחוזית תחזור ותקבל את ההחלטה שהתקבלה על ידה ערב אישורה של תא/3700, קרי – שיש להקצות את יחידות הדיור שנגרעו מחלקה היחסי של המדינה בתכנית דן.</p>		<p>במסגרת תכנית שדה דב על חשבון בעלי הזכויות האחרים.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• סעיף 8.6 לתקן 15 עוסק בהקצאת זכויות סחירות לרשות מקומית ולמדינה בגין קרקע שמיועדת במצב הנכנס לצרכי ציבור. אין בתקן או בדין כל הגבלה או איסור על הקצאות זכויות לרשות ציבורית בגין זכויותיה בקרקעות המיועדות במצב הנכנס לשימושים סחירים ובמצב דברים זה דין הרשות הציבורית כדין כל בעל קרקע.</li> <li>• הזכויות הסחירות שמוקצות לרשות המקומית ולמדינה בתכנית זו, מקורן בקרקע לשימושים סחירים שבבעלות גופים אלה ומשום כך הם מוקצים להם כדין. הקרקעות היחידות המיועדות לצרכי ציבור בגינן מוקצות לעירייה זכויות סחירות הן אלה שניטלו לצרכי ציבור ובגינן זכאים בעלי הקרקע להקצאת זכויות כחלק מהאיחוד וחלוקה שנערך על פי</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• בעלי זכויות בגוש 6869, חלק ה 38</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• הקצאת זכויות סחירות למדינה ולעירייה מנוגדת לתקן 15.</li> </ul>		

<p>תכנית תא/1111. זכויות אלה מוקצות לעירייה באשר היא הבעלים הרשום של הקרקע אולם הן מיועדות לבעלים הפרטיים מהן נלקחה הקרקע. אין לפיכך בהקצאות בתכנית כל פסול ובוודאי שאין בכך משום סתירה לתקן 15 או להוראות כל דין.</p>				
<p>• היחס אל השטחים של הבעלים הפרטיים הרשומים ע"ש המדינה הוא כאל שטחים המצויים בבעלות פרטית.</p>	<p>• בעלי זכויות בגוש 6869, חלק ה 204</p>	<p>• יש לציין במפורש כי השטחים של הבעלים הפרטיים הרשומים ע"ש המדינה לא יחושבו במסגרת השטחים לצרכי ציבור.</p>		
<p>• שטחים סחירים במגרשים ציבוריים הם בגדר שימושים נלווים. המגרש לצרכי ציבור מוקצה על פי דין כולו לרשות הציבורית ושימושים מסחריים נלווים אינם פוגמים במהותו של המגרש כמגרש ציבורי ואינם מצדיקים התייחסות לזכויות סחירות אלה כמנותקות מהמגרש הציבורי או ככאלה שיש להקצותן מעל הקו. היקף השטח הסחיר במגרשים הציבוריים בתכנית תואם את הוראות סעיף 62א(א1)(11) אשר מאפשר הוספת שימושים סחירים במגרשים ציבוריים מבלי לשנות את מהותם כשטחי ציבור. כמו כן ראו</p>	<p>• חברת הירק ון</p>	<p>• אין כל הצדקה להקצאת שטחים סחירים המצויים בתוך מגרשים ציבוריים לעירייה ללא תמורה ומתחת לקו ;</p> <p>• אין כל הצדקה להקצאת</p>		

<p>התייחסות בעניין זה בנוגע למגרשי הדב"י.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>השטחים הציבוריים בתוך המגרשים הסחירים נדרשים על מנת לעמוד בהקצאות הנדרשות לצורכי ציבור בתחום התכנית מבחינה פרוגרמטית. מיקומם בתוך המגרשים הסחירים היא בעלת חשיבות תכנונית ואורבנית, משקפת תפיסה של עירוב שימושים המאפשר אספקת שירותים ציבוריים קרוב ככל הניתן לבתי המגורים וכחלק מהרקמה הבנויה, ומאפשרת יצירת סביבה אורבנית חיה ותוססת.</li> </ul>		<p>5000 מ"ר שטחים בנויים למטרות ציבוריות בתוך המגרשים הסחירים, באופן המהווה תוספת זניחה לשטחים הציבוריים אך פוגע בשווים.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>השאלה מתי תועבר הבעלות ע"ש הבעלים היא סוגיה שעניינה במערכת היחסים ההסכמית עם מנהלי הגוש הגדול ובין המדינה ואינה עניין לתכנית. בכל מקרה תכנית אינה יכולה לכלול הוראות המונעות העברת הזכויות בתחומה.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>בעלי זכויות בגוש 6869, חלקה 204</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>מכיוון שבעלות המתנגדים רשומה בספרי המנהלים המיוחדים והבעלות הפורמאלית רשומה ע"ש המדינה, יש לקבוע בתקנון שעד תום שלב ההקצאות לא תבוצע העברת בעלות ע"ש הבעלים.</li> </ul>		
<p>השימוש המסחרי הוא שימוש נלווה לשימוש העיקרי הציבורי ועל כן אין</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>שי קורין</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>יש להורות כי השימוש</li> </ul>		

להקצותו בנפרד מהשטח הציבורי.		המסחרי בשטחים המיועדים ל"כיכר עירונית" יוקנה לבעלי הזכויות ולא לרשות המקומית.		
השטחים שבבעלות רמ"י והעירייה מפורטים במסמך השמאי הנלווה לתכנית המפורטת שהופקדה, ולפיכך זמינים לציבור.	שיכון ל'	<ul style="list-style-type: none"> <li>• על רמ"י והעירייה שהן גם יזמיות התכנית וגם בעלות אינטרס להבהיר את מבנה הבעלויות של כל אחת מהן במקרקעין ובאילו מתחמים</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• על אף שזהות הגורם שישא בעלויות הטיהור היא לא סוגיה לתכנית ולפיכך אין להידרש לה בשלב זה, מוסכם באופן עקרוני כי עלות הטיהור והאחריות לטיפול בחומרי שדה התעופה תושט על המדינה. למעשה כבר בימים אלו פועלת במתחם שדה דב החברה לשירותי איכות הסביבה, שהיא חברה ממשלתית, לשם קידום של נושאי הסביבה והטיפול בקרקעות, בהנחיית המשרד להגנת הסביבה.</li> <li>• על אף האמור, מובן כי לא ניתן</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• בעלי זכויות בגוש 6869, חלק ה 204 שמו אל שוב שי קורין</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• עלות טיהור הקרקע תושט על המדינה בלבד;</li> <li>• האחריות להריסה, חפירה וטיפול בחומרי שדה התעופה יוטלו על</li> </ul>	טיהור הקרקע	

<p>להתנות בטיפול בזיהומים את מימוש מגרשי התמורה שיוקצו למדינה.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<p>ואח' דניא לה לורי א</p>	<p>המדינה ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• יש להבהיר כי המדינה לא תוכל לממש את מגרשי התמורה המוקצים לה בטרם תטהר את הקרקע.</li> </ul>	
<p>פיצויי ההפקעה הם סוגיה לדין ושיעורם או דרך חישובם לא יכול להיקבע בתכנית.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• זכות הברירה בין דרישת פיצויי הפקעה <b>בהתאם לדין</b> לבין שמירת הזכויות לקבלת מגרשי תמורה תקבע בהוראות התכנית, ככל שהתנגדותה העצמית של רמ"י לעניין זה תתקבל.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• בעלי זכויות בגוש 6869, חלק ה 204 ; שמו אל שוב</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• מבוקש לקבוע כי במקרה של הפקעה, הפיצוי יקבע בהתאם לשווין של הזכויות במצב התכנוני החדש ;</li> <li>• יש לקבוע זכות ברירה בין דרישת פיצויי הפקעה בשווין החדש לבין שמירת הזכויות לקבלת מגרשי תמורה.</li> </ul>	<p>פיצויי הפקעה</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• להמשך בדיקה</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• בעלי זכויות</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ההקצאה של 2.5 דונם לחברת</li> </ul>	<p>מתחם חברת חשמל</p>

	<p>בגוש ,6869 חלק ה 38 המבו • רגר עברון</p>	<p>חשמל אינה ברורה זיה נוכח המצב הקודם של השטח; עפ"י • התכניות החלות, המגרש יועד לשימוש יעודי של חברת החשמל ולא כמגרש הנושא זכויות מכוחן.</p>		
<p>• השימושים שיותרו במגרשים לצרכי ציבור ובשטחים הציבוריים המבונים יקבעו לפי תכנית מתאר מקומית 507-0271700 תא/מק/צ' - תכנית לשטחים למבנים ומוסדות ציבור. תכנית אינה יכולה ואינה צריכה לקבוע את זהות המשתמשים בשטחים ואינה יכולה לאסור על מי שאינם תושבי השכונה לבקר במוסדות הציבור והתרבות שיוקמו בה או בשטחים הציבוריים הפתוחים בה, והדברים ברורים. יחד עם זאת, היקף ההקצאה לצרכי ציבור בתחום התכנית נעשתה על פי המדריך להקצאת שטחי צבור ותואם את היקף האוכלוסייה האמורה להתגורר ברובע ומיועד לשרתה.</p>	<p>• בעלי זכויות ת בגוש ,6869 חלק ה 204</p>	<p>• מבוקש לקבוע כי השימושים שיותרו בשטחים המיועדים למבני ציבור ישמשו אך ורק את התכנית וכי לא יותרו שימושים כלליים.</p>	מבני ציבור	
<p>• התכנית מייעדת שטחים לצרכי</p>	<p>• בוגור</p>	<p>• תשתיות</p>		

<p>ציבור, לרבות מבנים ומוסדות חינוך. שלביות הביצוע וקצב הבנייה צפויים להתמש על פני מספר שנים. יש לעירייה את היכולות הארגוניות והכלכליות להיערך בעוד מועד לספק את כלל השירותים לתושבי הרובע לאורך תקופת האכלוס.</p>	<p>ד לאוני ד ואנס טסיה</p>	<p>החינוך הבסיסיות אינן ערוכות לקלוט כמות כה מרובה של אוכלוסייה</p>		
<p>• התכנית מייעדת שטחים למוסדות חינוך שונים, לרבות בתי ספר יסודיים ועל-יסודיים. בסמכות עיריית תל אביב-יפו להחליט לייעד מגרש מתאים לבית ספר ייחודי, זאת בהתאם למדיניות הרשות המקומית באותה עת. סוג בית הספר לא יכול ולא צריך להיקבע בתכנית סטטוטורית, בוודאי לא בתכנית מתארית.</p>	<p>• רועי מימר ן</p>	<p>• יש להקצות שטח לבי"ס ייחודי דוגמת בי"ס לטבע בשטח שגובל בים וזאת עוד בשלב התכנון המתארי שכן אחרת השטח יוקצה רק לבי"ס רגילים.</p>		
<p>• שדה התעופה מופיע אמנם בטבלה הכלולה בתמ"א 15, אך זאת תוך הפניה לתמ"א נקודתית לשדה אשר מעולם לא נערכה. מעבר לכך אין בתמ"א 15 הוראות או מידע כלשהו בעניינו של השדה. ספק לפיכך אם יש להוראות תמ"א 15 תחולה כלשהי על שדה התעופה.</p> <p>• בכל מקרה, התמ"א אינה כוללת הוראה כלשהי המחייבת קבלת החלטה על גריעת שדה במנגנון הקבוע בתמ"א כתנאי לאישורה של תכנית מייעדת את הקרקע בו מצוי שדה קיים ליעוד אחר.</p>	<p>• עיריית ת אילת רועי מימר ן</p>	<p>• התכנית גורעת שדה תעופה וסותרת בכך את הוראות תמ"א 15, בטרם הסתיימה עריכת תמ"א 2/15; • עיריית ת"א הכינה תכנית חלופית</p>	<p>שדה התעופה/ תמ"א 15</p>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• לכך יש להוסיף כי ההוראות בעניין הפסקת פעילות השדה נקבעו בחקיקה ובצווים. כך, חוק שדה התעופה דב הוז (הוראות מיוחדות), תשע"ז-2017 קובע את המועד להפסקת פעילותו של השדה. צו רשות שדות התעופה (מתן שירותים בשדה התעופה דב הוז (תל-אביב), תש"ן-1989 המאפשר את הפעלת שדה התעופה במקום, <u>פג</u> בהתאם להוראות התחולה הכלולות בו ואשר קובעות, בין היתר, כי "תוקפו של צו זה לתקופה של עד למועד שבו שדה התעופה יחדל לשמש כשדה תעופה לתעופה צבאית, בהתאם להודעת שר הביטחון לפי סעיף 2(ב) לחוק שדה התעופה דב הוז (הוראות מיוחדות), התשע"ז-2017 (להלן – החוק)"; ממילא ברור שהפסקת פעילות השדה מחד ויעודה של הקרקע ליעוד שלא מאפשר הפעלתו של שדה תעופה מאידך, תואמת באופן מלא את החקיקה הראשית ואת חקיקת המשנה. לכן גם אם היה בתמ"א 15 הוראות המגבילות את שינוי יעודה של הקרקע, ספק אם היה להן תוקף כלשהו נוכח מעמדה הנורמטיבי העדיף של החקיקה וחקיקת המשנה.</li> <li>• גם מבחינה תכנונית-סטטוטורית, תכנית המתאר היחידה המייעדת את הקרקע לשדה תעופה היא תא/1111 המגדירה את שדה התעופה כ"זמני" וקובעת כי "שדה תעופה זה יצומצם או יבוטל בעתיד ושטחו ישוחרר לפתוח בהתאם</li> </ul>		<p>(תא/4747)  המאפשרת את המשך פעילות שדה התעופה אך הועדה המחוזית לא דנה בה.</p>	
---	--	---	--

<p>לתכנית זו...". גם על פי תכנית תא/1111 ברור אם כן שיעוד הקרקע צפוי להשתנות ליעוד שאינו שדה תעופה. <b>תא/4444 תואמת לפיכך באופן מלא את התכנית התקפה.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• המצב החוקי מעלה אם כן בבירור שמיומו הראשון של שדה התעופה היה ברור כי פעילותו היא זמנית וכי השימוש בו יחדל בעתיד לצורך פיתוחו של השטח. עובדה זו אף קיבלה ביטוי ברור בדיוני המועצה הארצית על תמ"א 2/15 במסגרתם צוין במפורש ששדה דב צפוי להיסגר לתעופה אזרחית.</li> <li>• על אף האמור ועל אף שהיה ברור כי שדה התעופה יפונה לצורך פיתוח השטח, ככל שיהיה מי שיסבור שיש צורך בגריעה רשמית של שדה התעופה, כמובן שאין כל מניעה לעשות כן, בהתאם להוראות התמ"א, אשר קובעת כי "ניתן להוסיף או לגרוע שדות תעופה בדרגות 3 ו-4 הכלולים בתכנית זו, וזאת בהתייעצות עם הועדות המקומיות הנוגעות בדבר ועם הועדה המחוזית ובאישור המועצה הארצית".</li> <li>• <b>תכנית תא/4747</b> – התכנית החלופית שהוכנה על די הועדה המקומית לא הבשילה לכלל תכנית הבשלה לדיון במוסד תכנון ולכן דחתה אותה הועדה המחוזית. למותר לציין שגם לגופם של דברים, נוכח החוק המעיד בבירור על סגירתו של השדה, נוכח עמדתה הברורה של הממשלה לפיה על</li> </ul>				
---	--	--	--	--

<p>השדה להסגר, נוכח הודעות המדינה לבית המשפט ופסקי הדין שניתנו על ידו, לא היה כל מקום או הצדקה לקידומה של תכנית המאפשרת הותרת שדה התעופה על כנו אף אם הייתה לה היתכנות תכנונית, ולא היא.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ולאחר כל אלה יאמר שכל טענה שעניינה ניסיון להותיר את שדה התעופה על כנו דינה להדחות במצב דברים שבו השדה חדל מפעילותו, מתקניו פורקו והתעופה לאילת מתנהלת כיום משדה התעופה בן גוריון. החזרת המצב לקדמותו, הקמתו של השדה מחדש, אינה אפשרית ובודאי שאין לה כל מקום או הצדקה.</li> </ul>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• התכנית לא יכולה להסיר מגבלות בניה על מגרשים שאינם בתחומה.</li> <li>• ככל שהמתנגדים סבורים שיש להם עילת תביעה לפי 197 – שיתכבדו ויגישו תביעה.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• מירון</li> <li>• וסקו</li> <li>• רניק</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• אישור התכנית יביא לפגיעה בלתי מדתית בנכסים גובלים ולהורדת מחירי הקרקעות.</li> <li>• יש להסיר את מגבלות הבניה לגובה החלה על המקרקעין הגובלים.</li> </ul>	נכסים גובלים	

חוו"ד הצוות: (מוגש ע"י צוות צפון)

1. התנגדות מהנדס העיר  
לקבל את ההתנגדות.  
לנושא הכללת שלביות בתכנית המתארית, לדחות. נושא זה יקודם במסגרת "תכנית יישום" של צוות עבודה בתאום עם מינהל בת"ש ואגף תכנון העיר.
2. התנגדות חברת חשמל  
לקבל את הנושאים הטכניים.  
לדחות את הדרישה להתחשב בתמ"א 10/א/3/2  
לדחות את ההתייחסות לשנאים. שנאים יהיו בתת הקרקע ולא במרחב הציבורי.
3. התנגדות נת"ע  
לקבל את ההתנגדות למעט נושא החדרים הטכניים. התכנית קובעת את הפיתוח בסביבת החדרים הטכניים, ולכן נדרש איפיון ההתייחסות לחדרים אלו.
4. אדם טבע ודין לנושא ייצור אנרגיה בתחום התכנית.
- ייצור אנרגיה מתחדשת
  - ייצור אנרגיה באמצעות מתקני קוגנרציה- המייצרים חשמל+מים חמים וקרים
  - איכות האוויר כתוצאה מפליטות מזהמים בתהליך הייצור
1. החום השיורי מייצור החשמל הוא אנרגיה מתחדשת. בתחנות כח לא ניתן לנצל אותו. במתקנים המוצעים הוא מנוצל עד תומו לחימום מים ולמיזוג אוויר.
2. חיבור דירות המגורים למקור חימום מים חיצוני לבניין, מאפשר ניצול הגגות להפקת חשמל מ PV. זוהי התכנית הראשונה בארץ שקובעת יעד מספרי מחייב להפקת חשמל ממקורות מתחדשים.
3. ייצור חשמל מבוזר קרוב למקור צריכת החשמל חוסך עשרות אחוזים של תפוקה שהולכת לאיבוד בהולכת החשמל ממתקנים גדולים מחוץ לעיר.
4. לנושא איכות האויר- תכנון מפורט, בדיקות סביבתיות מדויקות יעשו במסגרת התכנית המפורטות.
- לדחות את ההתנגדות, ולאשר הקמת מתקנים לייצור אנרגיה באמצעות גז טבעי. פרוט בנושאים סביבתיים יהיה בתכנית המפורטות.
5. רשות שדות התעופה  
ההתנגדות נמשכה
6. התנגדות רמ"י  
לקבל את מרבית ההתנגדות למעט:
- טיפול בחומרי גריסה בשלב ההיתר- לא ניתן להשאיר לשלב ההיתר, צריך להיכלל בתכנית היישום ותכנית העיצוב האדריכלי.
  - הוראות לנושא ייצור אנרגיה- לא ניתן להשאיר לשלב תכנית היישום. נדרשות הוראות בתכנית סטטוטורית.
  - מיקום חדרי שנאים- לא מקובל שיהיו במבני ציבור או שטחי ציבור פתוחים.
21. מינהל נכסי הדיור הממשלתי  
לדחות את ההתנגדות.  
שטחי הציבור שנקבעו בתכנית, אמורים לתת מענה לצרכים נורמטיביים לתושבי הרובע. מוצע להקצות שטח מבוקש במגרשים אחרים.
25. התנגדות בשם עמותת במקום  
לדחות את ההתנגדות. התכנית נותנת מענה לנושא דיור בהישג יד, ע"פ האפשרויות שהחוק מאפשר. 2400 יחידות דיור ע"פ סעיף 188 לחוק התכנון והבנייה. שאר 4500 יחידות הדיור ע"פ החלטות הממשלה.  
לא ניתן לקבוע נושאים הנוגעים למחיר וכד' בתכנית סטטוטורית.

7. פרטיים/ בעלים בנושאי קניין התנגדויות מס' 9, 11, 13, 16, 20, 23, 30, 31, 32  
ע"פ מענה מפורט מצורף בנספח B

8. פרטיים בנושאים קנייניים ותכנוניים התנגדויות מס' 8, 10, 12, 14, 15, 19, 22, 26, 33, 35  
נושאים קנייניים ע"פ מענה מפורט מצורף בנספח B  
בנושאים תכנוניים לדחות את ההתנגדויות

9. ארקיע, התאחדות המלונות, עיריית אילת  
השדה פונה- לא רלוונטי

### ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 19-0015-ב' מיום 28/08/2019 תיאור הדיון :

אודי כרמלי: המטרה היא שחברי הועדה יכירו את ההתנגדויות והמענים.  
אורית ברנדר: מציגה את התוכנית במצגת  
מציגה את עיקרי ההתנגדויות ואת המענה מתוך הדרפט, שהופץ לחברי הועדה, בליווי מצגת.

#### דיון בהתנגדויות

ראובן לדיאנסקי: למה לקבוע מנחת מסוקים על הקרקע ולא לאפשר נחיתה על מגדלים?  
אורית ברנדר: כדי לנחות על מגדלים נדרש מסוק מיוחד בעל 2 מנועים ונרשת וההכשרה מיוחדת של טייסים. יש מעט מסוקים ומעט טייסים מתאימים.  
אודי כרמלי: רוב המסוקים וההכשרות לא מתאימים לנחיתה על מגדלים. רת"א מבקשים מאיתנו את המנחת זו יוזמה שבאה מרת"א.  
אסף הראל: בהתנגדות של מה"ע בקשתם גם את המנחת לטיסות מסחריות. בעוד שאנחנו נלחמים על צפיפות אין מקום למנחת ואין סיבה.  
אודי כרמלי: לעיר יש הרבה מתקנים ועיר טובה היא עיר שמזרימה תנועה לעיר. שדה דב היה לו כל מיני סוגים של טיסות גם מסחריות וגם הצלה. תחבורה ותשתיות בונים את העיר על כל הרבדים. גם במנהטן יש מנחות. ההתנגדות מתייחסת ל-2 סוגי מינחת: זמני וקבוע.  
אסף הראל: אפשר להחליט שהמינחת ישמש רק תחבורה ציבורית ואם העיר צריכה מינחת צריך למצוא מקום ואני לא חושב שהתנגדות מה"ע צריכה לבקש מקום עבור טיסות מסחריות.  
אודי כרמלי: מדובר על 20 דונם.  
עמי אלמוג: רת"א בתיאום איתנו בנושא. אנחנו מתנגדים למיקום המוצע בתוכנית הזו. כנראה שעדיין רוצים את שדה תעופה בעיר, אבל הגיע הזמן להפנים שאין שדה תעופה ולא יהיה שדה"ית ולא אמור להיות שם שדה תעופה. צריכים לפתח את הקרקע, הרק"ל אמור להיכנס לשטח השדה והמינחת רק יפריע.  
אודי כרמלי: האם אתה יכול להראות שהליפורט מפריע לרק"ל?  
עמי אלמוג: אנחנו נוציא סקר על הענין הזה ונציע מיקומים אחרים.  
אודי כרמלי: ההתנגדות שלנו היא ברורה כי אנחנו חושבים שזהו צורך וזהו משאב עירוני חשוב. זהו צורך שהעיר והמטרופולין חייב אותו. הצוות ממליץ לקבל את התנגדות מה"ע.  
אסף הראל: מה ההמלצות לעשות הפרדה בין טיסות מסחריות לטיסות חירום.

אודי כרמלי: אני מציע לא לעשות הפרדה. אנחנו מבקשים לקבל את ההתנגדות של מה"ע לגבי מנחת המסוקים.

מלי פולישוק: אני מציעה לא לרשום פירוט.

דורון ספיר: אני מציע לרשום רק מנחת בלי לפרט.

מיטל להבי: לא ניתן מענה מספק לנושא התחבורה. יש הוצגו צירי תנועה מהו תכנון של התחבורה הציבורית. שנית - תקן החניה נאמר 1:1 כאשר מדובר על 7000 יח"ד בר השגה מתוך 16,000 יח"ד להם יתכן ולא תהיה חניה. כלומר, מדובר על תקן חניה 05 למתחם. אני זו שספגה הפגנה מהסטודנטים על העדר תקן חניה במעונות הסטודנטים, אין דרך לכפות בחוק על אדם לוותר על זכותו לרכב. לכן אני לא מסכימה לתקן חניה 05 זה איזור שיגורו בו אנשים ויש כאן כמה וכמה צרכים. מה גם שהתחבורה הציבורית לא עובדת בשבת.

צפיפות – 50 יח"ד לנטו ויורד ל-12 נטו ולמרות שתמ"א 35 א'הסירה את המגבלה להכפיל ואנחנו רוצים איכות חיים בעיר אני אומרת צפוף מידיי תורידו במסחר או תורידו בצפיפות. אי אפשר למדוד את

הצפיפות רק ביח"ד צריך למדוד אותה במטרים לדונם נטו. הספירה של 16,000 יח"ד היא לא ספירה נכונה. אני מבקשת הבהרה כיצד נעשתה המדידה.  
נאמר לאורך קו החוף גובה מקסימלי הוא 25 קומות.  
אורית ברנדר: הגובה לאורך רצועת החוף הוא 25 קומות זה כתוב בתקנון.  
מיטל להבי: לא רואים שהמגדלים ברצועת החוף נמוכים מהגדלים 100 מ' אחרי. רואים אותו דבר  
אורית ברנדר: מתוך התקנון: מגדלים הם בגובה 25 קומות לאורך רצועת החוף וזו המדיניות שנקבעה.  
מיטל להבי: כמה מגדלים כתוב בתקנון?  
אורית ברנדר: בערך זה לפחות 5,6 לאורך רצועת החוף  
מיטל להבי: זה לא 3. האם מתחם אשכול נכלל בתוך 16,000 יח"ד? נאמר שכל תוספת של יח"ד מהווה סטיה ניכרת?  
אורית ברנדר: כן.  
מיטל להבי: אין תוספת במתחם אשכול. תמונת מגדלים יותר ברורה ואני מתנגדת לתקן החניה ולצפיפות שמוצגת פ. לא נלקחו בחשבון שטחי מסחר ובניה באופן כולל.  
מה קורה אם תהיה אנרגיה מתחדשת אחרת.  
אורית ברנדר: תתאפשר הטכנולוגיה או כל טכנולוגיה אחרת שתהיה רלוונטית בעת ההקמה.  
מיטל להבי: אני לא בעד מנחת המסוקים אלא רק לחירום בלי שום שדה תעופה חדש. וימצאו פטנט לנחות על גבי מגדלים.  
מלי פולישוק: האם מה שמתוכנן למתע"ן עונה על 41,000 תושבים?  
רועי אלקבץ: האם תקן החניה יהיה 0.5 חניה לדירה בממוצע, זו הכוונה?  
אודי כרמלי: חצי מיח"ד יקבלו מקום חניה שנגזר מעצם היותם יח"ד מעבר לזה יש חניונים ציבוריים חניה במפלס הרחוב. אנחנו לא נותנים מענה לחניה לכל דייר.  
דורון ספיר: יש גדלים שונים של יח"ד. חלק מהדירות לא צריכים רכבים.  
מלי פולישוק: אני בעד התוכנית אבל חומה כמו ברח' הירקון לא הייתי רוצה לראות במתחם החדש גם אם מזיזים אותה מזרחה. אולי אפשר לעשות בנין באזורים מסוימים יותר גבוהים ולהוריד במקומות אחרים.  
אורית ברנדר: התקן שיהיה תקף בעת הוצאת ההיתר זה מה שיהיה כנראה לדירות הקטנות עם התקדמות התחבורה הציבורית יבחן התקן שוב. תקן החניה כרגע ע"פ התקנון הוא 1 ליחידת דיור ויחד עם זאת יבחן התקן שוב. כתוב שלא תוצמדה חניית ליח"ד. ובנוסף, יש בתוכנית 3 חניונים ציבוריים גדולים שאמורים לשרת את האורחים והתושבים שמגיעים. סה"כ מענה לחניה בתוכנית יש.  
ראובן לדיאנסקי: האם בתקנון התוכנית מצוין תקן חניה 0.5 בשלב תוכניות המפורטות יקבע תקן החניה.  
אורית ברנדר: לא כתוב בתוכנית 1 לכל היותר ובתוכניות המפורטות תדרש בחינה ביחס להתקדמות פיתוח התחבורה הציבורית.  
אסף הראל: תוכנית שדה דב מצופפת לגבי הקו הכחול יש ניסיון למקסם את כל מה שאנחנו יודעים ומנסה לצפות את העתיד יש כאן גישה הוליסטית. לגבי התנגדות מה"ע אני מעדיף שנדחה זאת ולא נגדיר את המנחת. בנוסף בהתנגדות 13 מבוקש שינוי המונח חזית מסחרית לחזית פעילה.  
אודי כרמלי: מה שחשוב שהחזית תחייב את הרחוב לכן יכול להיות שיהיה WEWORK קטן. חשוב שתהיה חזית רחוב פעילה. ואנחנו נגדיר באופן מפורט בתוכניות הפרטניות.  
אסף הראל: התנגדות 14 לגבי המגדל פיקוח מדוע מבנה לשמירה ולא לשימור?  
אודי כרמלי: השימור ישלח אותנו לשמור את המבנה הפיזי מבנה לשמירה נותן לנו מנעד פעילות יותר רחב ואפשר להוסיף ולפתוח פתחים למשל.  
אסף הראל: אני מעדיף שישאירו את זה למבנה לשימור  
אודי כרמלי: הכוונה היא לא להיכנס לשימור מחמיר. אין מושג סטטוטורי שמגדיר שימור וסוגי שימור, יש צורך לשמור על המשמעות והזיכרון של מגדל הפיקוח, אבל לא בשימור מגביל.  
אסף הראל: המרת חדרי מלון לחדרי דיור תהיה סטיה ניכרת, למה?  
אורלי אראל: הכוונה שלא תוכל לעשות בשימוש חורג אלא תצטרך לעשות תב"ע.  
אסף הראל: המלונאות והמגורים משולבים באותו בנין.  
אורית ברנדר: יש סוגים שונים של חדרי מלון החל ממלונות 5 כוכבים וכלה מלונות עממים. חלק ממסד של בנין ויכול להיות אגף של חדרי מלון ואגף שהוא מגורים זה משהו שתלוי בתכנון המפורט התוכנית מאפשרת. למשל מלון ברח' אבן גבירול נותן מענה לסוג תיירות אחר אין שום מניעה שבתוך הבניה המרקמית היא 9-10 קומות ואז יתאפשר מלון בחלק מהקומות באגף של בניין.  
אסף הראל: בהתנגדות אדם וטבע ודין לגבי המיקום של מתקני ייצור אנרגיה- האם בערים אחרות בעולם זה קורה בתת הקרקע?  
אורית ברנדר: אנחנו מתננים הקמת מתקנים לייצור אנרגיה בבדיקות על פי הנחיות המשרד להגנת הסביבה. ויש הנחיות לבדיקות שיקבעו בתוכניות המפורטות כדי להבטיח המתקנים לא יגרמו נזק.  
אסף הראל: אם מתגלות בעיות האם יש להם אפשרות לקבל אנרגיה בצורה אחרת.

אורית: השכונה לא מתנתקת מרשת החשמל. בנוסף, נחייב ניטור לאורך זמן, יש פתרונות ויש פילטרים הכוונה בשלב זה להשאיר את האפשרות לקדם טכנולוגיה זו, בתנאים.  
 אסף הראל: מרכז הגר - האם לא מקבלים את הסעיפים 1-3 בהתנגדות, מדוע לא מקבלים אותם הם נשמעות מאוד הגיוניות.

אורית ברנדר: התוכנית כן קובעת כמות של יחידות דב"י. יש בוודאות 2400 יח"ד ע"פ סעיף 188 לחוק והם בנייה עירונית מתוכם 300 עבור דיור מוגן לקשישים. בנוסף, יש עוד כ- 4500 יח"ד שיהיו דירות מיחודות ע"פ החלטות המדינה. לגבי הפחתת שכר דירה ביותר מ-20% כל הנושא יבחן בעת ההקמה. צריך לבחון את התנהלות הדברים.

רוני קינסברנר: החוק לדיור בהישג יד קובע סך מינימום של הפחתה 20% ומאפשרת לעיריה להגדיל את שיעור הפחתה עד ל-40% באישור מועצת העיר. ברוב המקרים מתקרב ל-40%. כאמור, יוחלט בעת ההקמה. אורית ברנדר: 300 יח"ד זה דיור מוגן ציבורי.

לגבי נושא של תחבורה ציבורית, לאורך אבן גבירול עובר התוואי של המתע"ן יש 4 תחנות של הקו הירוק ותחנה נוספת לכיוון איינשטיין וזאת ע"פ התוואי של הקו הירוק. לאורך כל הדרכים נקבעו נת"צים, התוכנית קבעה שמבחינת מעבר של משאיות נקבעו 3 מתחמים לוגיסטיים לטעינה ופריקה של סחורות ומשם ההפצה תהיה ברכבים קטנים יותר. התוכנית קובעת מסוף תחבורה ציבורית גדול בצומת שד' רוקח אבן גבירול (מצביעה במצגת) שיחליף את מסוף רידינג הקיים ואפשר טעינה חשמלית לאוטובוסים. מסוף תחבורה שני מתוכנן בחניה הצפונית בקומה העליונית של החניה הציבורית שהוא עדיין בתת הקרקע של הפארק החופי.

מלי: האם המתע"ן עומד בדרישות ולאוכלוסיה שתהיה שם.

אורית: המתע"ן נעשה ע"פ פרוגרמה ושטחים שקבלנו ממשרד התחבורה ועל פי הדרישות שלהם. מיטל להבי: 1:1 כולל חניה לאורחים (מקריאה מתקנון את תקן החניה מהתקנון. שטח של מבנים ומוסדות ציבור הוא 5075 מ"ר ברוטו. לעומת זכויות הבניה למה הפער בין השטחים?  
 אורית ברנדר: השטח החום עבור דב"י הוא בנוסף להקצאת שטחי הציבור לצרכים נורמטיביים. חיים טל שמאי: במגרשים חומים מה שמונתה בתוכנית צ' והקצאה מבונה. בנוסף 5000 מ' כהקצאה מבונה. דיור בהשיג יד

ההצבעה:

בעד חו"ד מהנדס העיר כפי שהיא כתובה

בעד: ראובן לדיאנסקי, גל שרעבי דמאיו, אסף הראל, מאיה נורי, רועי אלקבץ  
 נגד: מיטל להבי: אני מתנגדת לנושא הצפיפות

הצבעה: מי בעד הצעה של מיטל להבי להורדת הצפיפות:  
 בעד: מיטל להבי

### בישיבתה מספר 19-0015 מיום 28/08/2019 (החלטה מספר 1) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

להמליץ לוועדה המחוזית לקבל את ההתנגדויות בחלקן כמפורט מטה ובדרפט לעיל כלהלן:

#### 3. התנגדות מהנדס העיר

לקבל את ההתנגדות.

לנושא הכללת שלביות בתכנית המתארית, לאפשר קידום הנושא כמסמך נפרד. נושא זה יקודם במסגרת "תכנית יישום" של צוות עבודה בתאום עם מינהל בת"ש ואגף תכנון העיר. לנושא המינחת הזמני, מבוקש לא לפרט את מהות השימוש והמשתמשים.

4. לנושא תקן חניה בתכנית. התקן יהיה ע"פ ס' 6.15 ג' בהוראות התכנית: "תקן החניה למגורים (מירבי):

. תקן החניה יהיה לפי התקן התקף לעת הוצאת היתרי בניה או 1:1, הנמוך מביניהם (כולל חניית אורחים).

. קביעת הכמות היחסית של החניה הציבורית תיעשה ע"י הוועדה המקומית בתכניות המפורטות. התקן כולו יצומצם מתכנית לתכנית (תקן פרוגרסיבי), וחלקו היחסי שבחניה הציבורית יגדל, וזאת בהתייחסות לגידול כמות החניות בחניונים הציבוריים, ובהתייחס למערכת הסעת המונים במרחב, ובכלל זה היסעים ייעודיים משלימים"

5. התנגדות חברת חשמל  
לקבל את הנושאים הטכניים.  
לדחות את הדרישה להתחשב בתמ"א 3/2/א/10  
לדחות את ההתייחסות לשנאים. שנאים יהיו בתת הקרקע ולא במרחב הציבורי.

10. התנגדות נת"ע  
לקבל את ההתנגדות למעט ההתייחסות לחדרים הטכניים. התכנית קובעת את הפיתוח בסביבת החדרים הטכניים, ולכן נדרשים איפיון והגדרה של הפיתוח לקביעת אופן ההקמה.

11. אדם טבע ודין לנושא ייצור אנרגיה בתחום התכנית.

- ייצור אנרגיה מתחדשת
  - ייצור אנרגיה באמצעות מתקני קוגנרציה- המייצרים חשמל+מים חמים וקרים
  - איכות האוויר כתוצאה מפליטות מזהמים בתהליך הייצור
1. החום השירי מייצור החשמל הוא אנרגיה מתחדשת. בתחנות כח לא ניתן לנצל אותו. במתקנים המוצעים הוא מנוצל עד תומו לחימום מים ולמיזוג אוויר.
  2. חיבור דירות המגורים למקור חימום מים חיצוני לבניין, מאפשר ניצול הגגות להפקת חשמל מ PV. זוהי התכנית הראשונה בארץ שקובעת יעד מספרי מחייב להפקת חשמל ממקורות מתחדשים.
  3. ייצור חשמל מבוזר קרוב למקור צריכת החשמל חוסך עשרות אחוזים של תפוקה שהולכת לאיבוד בהולכת החשמל ממתקנים גדולים מחוץ לעיר.
  4. לנושא איכות האויר- תכנון מפורט, בדיקות סביבתיות מדויקות יעשו במסגרת התכניות המפורטות.

לדחות את ההתנגדות, ולאפשר המשך תכנון של הקמת מתקנים לייצור אנרגיה באמצעות גז טבעי. זאת בתנאי פירוט ובדיקות מחייבות בנושאים סביבתיים שיתווספו להוראות התכנית כהנחיות לביצוע בתכניות המפורטות, תכניות התשתיות ותכניות העיצוב האדריכלי.

12. רשות שדות התעופה  
ההתנגדות נמשכה

13. התנגדות רמ"י  
לקבל את מרבית ההתנגדות למעט:

- טיפול בחומרי גריסה בשלב ההיתר- לא ניתן להשאיר לשלב ההיתר, צריך להיכלל בתכנית היישום ותכנית העיצוב האדריכלי.
- הוראות לנושא ייצור אנרגיה- לא ניתן להשאיר לשלב תכנית היישום. נדרשות הוראות בתכנית סטטוטורית.
- מיקום חדרי שנאים- לא מקובל שיהיו במבני ציבור או שטחי ציבור פתוחים.

21. מינהל נכסי הדיור הממשלתי  
לדחות את ההתנגדות.  
שטחי הציבור שנקבעו בתכנית, אמורים לתת מענה לצרכים נורמטיביים לתושבי הרובע. מוצע להקצות שטח מבוקש במגרשים אחרים.

25. התנגדות בשם עמותת במקום  
לדחות את ההתנגדות. התכנית נותנת מענה לנושא דיור בהישג יד, ע"פ האפשרויות שהחוק מאפשר. 2400 יחידות דיור ע"פ סעיף 188 לחוק התכנון והבנייה. שאר 4500 יחידות הדיור ע"פ החלטות הממשלה.  
לא ניתן לקבוע נושאים הנוגעים למחיר וכד' בתכנית סטטוטורית.

14. פרטיים/ בעלים בנושאי קניין התנגדויות מס' 9, 11, 13, 16, 20, 23, 30, 31, 32  
ע"פ מענה מפורט מצורף בנספח B

15. פרטיים בנושאים קנייניים ותכנוניים התנגדויות מס' 8, 10, 12, 14, 15, 19, 22, 26, 33, 35

נושאים קנייניים ע"פ מענה מפורט מצורף בנספח B  
בנושאים תכנוניים לדחות את ההתנגדויות

16. ארקיע, התאחדות המלונות, עיריית אילת  
השדה פונה- לא רלוונטי

מומלץ לדחות את שאר ההתנגדויות ולתת תוקף לתכנית.

משתתפים: דורון ספיר, אלקבץ רועי, מאיה נורי, הראל אסף, לדיאנסקי ראובן, להבי מיטל, גל שרעבי  
דמאיו, ארנון גלעדי