

**מטרת הבקשה:**

אישור הפקעה – הפקעות להרחבת שד' קק"ל בקטע שבן נתיבי איילון במערב לרח' בני אפרים במזרח.



להמחשה בלבד

**גושים וחלקות בתכנית:**

מצב השטח בפועל	כתובת	שטח ההפקעה במ"ר	שטח רשום במ"ר	בעלות	חלקה	גוש
גדר וחלק מהחצר	שד' קק"ל 90,92	91	1004	קק"ל, מוחכר לפרטיים	335	6627
94- פנוי 96- קיר בלוקים	שד' קק"ל 94,96	91	986	קק"ל, מוחכר לפרטיים	336	6627
98- קיר בטון, חניה. 100- קיר בטון וצמחייה, עצי ברוש וגינה, כניסה לחניה	שד' קק"ל 98,100	91	987	קק"ל, מוחכר לפרטיים	337	6627
102-סככת חניה+ חצר מרוצפת, רצועת גינון, קיר בטון נמוך וגדר. 104-רחבת חניה, גדר וחלק מהחצר.	שד' קק"ל 102,104	91	987	קק"ל, מוחכר לפרטיים	338	6627
106-כניסה לחניה+ גדר אבן, סככת חניה, חלק מהבנוי. 108- קיר אבן וחצר, חלק מהבנוי.	שד' קק"ל 106,108	96	964	קק"ל, מוחכר לפרטיים	339	6627
110-קיר אבן וחצר, חלק מהבנוי. 112 – קיר אבן וחצר	שד' קק"ל 110,112	145	1362	קק"ל, מוחכר לפרטיים	605	6625
גדר חיה וחצר	שד' קק"ל 116	195	1359	קק"ל, מוחכר לפרטיים	606	6625
חלק מהחצר	שד' קק"ל 118	3	3	קק"ל, מוחכר לפרטיים	608	6625
118- חומת אבן וחצר	שד' קק"ל 118	53	116	קק"ל, מוחכר לפרטיים	616	6625

120 - חומה טרומית וחצר	שדי קק"ל 120	86	1122	קק"ל, מוחכר לפרטיים	643	6625
122- שורת ברושים. 126- גרם מדרגות.	שדי קק"ל 122,126	175	1308	קק"ל, מוחכר לפרטיים	652	6625
128-שורות ברושים. חניה. 130-חלק מהחצר, פינת הבית הצפוני נמצא על קו ההפקעה	שדי קק"ל 128,130	143	1229	קק"ל, מוחכר לפרטיים	653	6625
פנוי וריק	שדי קק"ל 134	103	1162	קק"ל, מוחכר לפרטיים	673	6625
פנוי וריק	שדי קק"ל 148	136	752	פרטי	726	6625
99- קירות אבן וחלק מרחבת חניה 99א'-קיר אבן וחלק מחצר מרוצפת	שדי קק"ל 99,99א	129	1001	קק"ל, מוחכר לפרטיים	117	6627
קירות אבן + כניסות לרכב והולכי רגל. חצר מרוצפת+ גינה ועצי נוי	שדי קק"ל 101,103	132	1,000	קק"ל, מוחכר לפרטיים	116	6627
105,107- בחזית קיר אבן בגובה 1.7 מ', חצר, סככת חניה	שדי קק"ל 105,107	126	991	קק"ל, מוחכר לפרטיים	115	6627
קיר אבן בגובה 1.4 מ', כניסה לחניה והולכי רגל בנפרד. חניה מרוצפת+ סככת חניה. מדרכה מרוצפת אבן, גינה ועצי נוי.	שדי קק"ל 109	64	496	קק"ל, מוחכר לפרטיים	442	6627
חומה וחצר	שדי קק"ל 111	53	496	קק"ל, מוחכר לפרטיים	441	6627
חומות גדולות מבטון בחזית 3.5-2.5 מ' ועצים.	שדי קק"ל 113	102	625	קק"ל, מוחכר לפרטיים	67	6792
חזית קיר אבן בגובה מטר+ גדר מתכת+ גדר פלסטיק, חצר	שדי קק"ל 115,117	94	639	קק"ל, מוחכר לפרטיים	68	6792
119-שביל גישה מרוצף חזית קיר אבן בגובה 70 ס"מ. 121-קיר אבן 50 ס"מ וגדר חיה 121- שביל גישה, חצר	שדי קק"ל 119-121	92	641	קק"ל, מוחכר לפרטיים	69	6792
123-חזית קיר בגובה של 60 ס"מ, שביל כניסה, בחצר 125-קיר+מתקן אשפה+ כניסה לרכב ולהולכי רגל	שדי קק"ל 123,125	113	795	קק"ל, מוחכר לפרטיים	70	6792
127-קיר בטון + שער כניסה+ כניסה לרכב. 129-קיר אבן בגובה 0.5 מ'+	שדי קק"ל 127,129	113	780	קק"ל, מוחכר לפרטיים	71	6792

גדר עץ בגובה 1.5 מ'. שני עצים בחצר.						
131-שביל מרוצף, חצר, חזית קיר אבן בגובה 0.5 מ'. 133-שער עץ בגובה 2 מ', קיר אבן, צמחיה	שדי קק"ל 131,133	92	638	קק"ל, מוחכר לפרטיים	72	6792
135-קיר אבן 0.5 מ' + גדר רשת 0.5 מ' + צמחיה + חניה לא מקורה 137-קיר בגובה מטר + גדר במבוק 1.5 מ', חצר	שדי קק"ל 135,137	92	644	קק"ל, מוחכר לפרטיים	73	6792
139-קיר אבן בגובה 1.5 מ' + גדר עץ בגובה 2 מ'. כניסה לחניה + סככת חניה, חצר. 141- חניה + קיר בגובה 0.6 מ' וגדר פלסטיק בגובה מטר	שדי קק"ל 139,141	95	670	קק"ל, מוחכר לפרטיים	84	6792
143-קיר אבן + גדר צמחיה, שביל גישה 145-גדר עץ, שער כניסה, חצר.	שדי קק"ל 143,145	92	632	קק"ל, מוחכר לפרטיים	85	6792
קיר אבן בגובה 0.5 מ' + גדר חיה	שדי קק"ל 147,149	91	618	קק"ל, מוחכר לפרטיים	86	6792
151-שביל, חצר 153-פנוי	שדי קק"ל 151,153	89	624	קק"ל, מוחכר לפרטיים	87	6792
155-קיר אבן בגובה 60 ס"מ. 157-קיר אבן בגובה 80 ס"מ גדר מתכת בגובה מטר מעל האבן.	שדי קק"ל 155,157	77	630	קק"ל, מוחכר לפרטיים	88	6792
161- קיר אבן בגובה 0.8 מ' 159 - פנוי	שדי קק"ל 159,161	58	675	קק"ל, מוחכר לפרטיים	89	6792
חניה פתוחה	שדי קק"ל 163,165	84	711	קק"ל, מוחכר לפרטיים	90	6792
חלק מהחצר	שדי קק"ל 167,169	61	739	קק"ל, מוחכר לפרטיים	91	6792
שטח פנוי	שדי קק"ל 171,173	19	773	קק"ל, מוחכר לפרטיים	92	6792
החלקה ריקה ופנויה	חלקה מול שדי קק"ל 171-175	314	314	קק"ל	705	6625

#### מצב תכנוני קיים :

השטח להפקעה מיועד לדרך עפ"י התכנון הבאות :

תב"ע 1321 בתוקף לפי הודעה בי.פ. 1790 מיום 23/12/1971 ה טבת התשל"ב  
תב"ע 1405 בתוקף לפי הודעה בי.פ. 2287 מיום 13/01/1977 כ"ב טבת התשל"ז  
תב"ע 686 בתוקף לפי הודעה בי.פ. 4317 מיום 06/07/1995 ח תמוז התשנ"ה  
תב"ע 2485 בתוקף לפי הודעה בי.פ. 4034 מיום 13/8/1992 יד אב התשנ"ב

**מצב השטח בפועל:**

- שטח ההפקעה כולל בחלקו חלקים מחצרות קדמיות וחניות של חלק מהבתים בשד' קק"ל בקטע שבין רח' בני אפרים במזרח ונתיבי איילון במערב.
- תב"ע 1321 המאושרת משנת 71 קבעה את רוחב הדרך. חלק מהבתים נבנו לאחר אישור התב"ע ועל כן הגדרות שלהם נבנו בגבול המגרש ושטח ההפקעה פנוי וריק.
- בחלק מהמקרים נתקבלה התחייבות מבעלי הבתים לפנות את שטח ההפקעה עם ביצוע ההפקעה בפועל. נחיצות ההפקעה נבדקה באמצעות דו"ח תחבורתי חיצוני מחודש מרץ 2020.
- הדו"ח סקר את המצב התחבורתי הקיים והמתוכנן ברחוב והסיק מכך מסקנות לגבי המשמעות התחבורתית של מימוש ההפקעות. להלן תמצית הדו"ח ולאחריו הדו"ח במלואו:
- מטרת תכנית 1321 הינה "להרחיב את שדרות קרן קיימת על מנת לאפשר פיתוח עורק דו מסלולי עם 3 נתיבי תנועה בכל כיוון". רוחב זכות הדרך בקטע שבין נתיבי איילון במערב ורחוב בני אפרים במזרח ע"פ התב"ע הנ"ל הינו 28 מטר. האמצעי להשגת המטרה הנ"ל הינו הוספת נתיב שלישי בכל מסלול נסיעה עבור תחבורה ציבורית וכמו כן, הוספת שביל אופניים דו-סיטרי בצד הדרומי של שד' קק"ל.
  - בנוסף, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים מקדם בימים אלו באמצעות חברת נתיבי איילון את פרויקט "מהיר לעיר" - פרויקט להעדפה לתחבורה ציבורית במטרופולין תל אביב יפו. בתל אביב, מתוכנן נתיב ימני לשני הכיוונים בציר זה. לאחר בחינה נמצא כי על פי כמויות רכבי תחבורה ציבורית, והנפחים בשנת היעד של 2030 קיים באופן מובהק הצדק ברור לקיום נתיב (נתיב תחבורה ציבורית) בציר זה לשני הכיוונים.
  - לא ניתן לקיים נתיב זה על חשבון הנתיב הימני הקיים היות והניתוח התנועתי מראה על כשל מוחלט של הציר בהעברת תנועה ממערב למזרח ולהיפך בתרחיש זה. שכן על פי ניתוחי התנועה העכשוויים והעתידיים: רק בחתך של 3 נתיבים לכיוון, ייתכן קיומו של נתיב בציר זה בקטע הנדון. וכאמור נתיב הינו קריטי בקטע זה לקידום הסעת המונים בציר עורקי זה.
  - ציר קק"ל הינו ציר רוחב עורקי חיוני ביותר שהרחבתו הינה חיונית במובן של העברת תנועת של רכבים פרטיים וציבוריים, אופניים והולכי רגל בבטחה. החתך הקיים כבר כיום גורם לעומסי תנועה ניכרים שמנוטרים ומאובחנים כל העת ע"י מרכז הבקרה של אגף התנועה של עיריית ת"א יפו.
  - מבחינת נושא שביל אופניים הרי שהיום קיים נתק בין מזרח למערב ולהיפך בגלל החתך של 2 נתיבים הקיים. רק הרחבת החתך יאפשר קיום שביל אופניים חיוני, המשכי ובטיחותי לתושבי העיר בבטחה תוך התחברות לרשת האופניים העירונית. לכן קיים צורך בהוספת שביל אופניים דו-סיטרי בצד הדרומי של הרחוב.
  - בתכנון חתך זה לאורך הרחוב, תתאפשר גישה לכל הכניסות הקיימות כיום בהיתר, אך לא יוספו כניסות חדשות מהציר. זאת בדומה לכל ציר נתיב קיים או מוצע לעיר.
  - רציפות שבילי האופניים והתחבורה הציבורית הינה חיונית למרקם העירוני ולשימושי הקרקע הצמודים לדרכים האלה.
  - רציפות הנתיב בגשר קק"ל, אשר לא ניתן להרחיבו, יינתן באמצעות העדפה ברמזורים.
  - הרחבת החתך משמעו גם הרחבת המדרכות לרוחב העומד בדרישות המאפשר מעבר נוח ובטוח להולכי רגל.
  - לסיכום: ממצאי דו"ח זה מצביעים באופן מוחלט על הצורך התנועתי להרחיב את חתך הדרך ל-3 נתיבים לכל כיוון במקטע הנדון. אי ביצוע המיזם יביא להגדלת הכשל של תנועת משתמשי הדרך בציר עורקי רוחבי זה, באופן ניכר.
  - מומלץ אפוא לקיים חתך חדש זה ולבצע את ההפקעות.

# הרחבת שד' קק"ל קטע בני אפרים-מחלף קק"ל

## דו"ח תחבורתי

מרץ 2020

עורכי הדו"ח: דותן ריגלר-כהן  
תמר בארט

## תוכן עניינים

83.....	<u>מבוא</u>	<u>1.</u>
84.....	<u>תיאור הפרויקט</u>	<u>2.</u>
86.....	<u>מצב קיים</u>	<u>3.</u>
86 .....	<u>תנועת הולכי רגל</u>	<u>3.1.</u>
86 .....	<u>אופניים</u>	<u>3.2.</u>
87 .....	<u>התחבורה הציבורית במרחב הפרויקט</u>	<u>3.3.</u>
90 .....	<u>תחבורה פרטית</u>	<u>3.4.</u>
92.....	<u>מצב מתוכנן</u>	<u>4.</u>
92 .....	<u>אופניים</u>	<u>4.1.</u>
92 .....	<u>ריתתחבורה ציבו</u>	<u>4.2.</u>
93 .....	<u>רכבים פרטיים</u>	<u>4.3.</u>
95.....	<u>הצדק לביצוע נת"צ</u>	<u>5.</u>
97.....	<u>ס לאורך ציר קק"לבדיקות קיבולת בצמתי</u>	<u>6.</u>
98.....	<u>סיכום והמלצות</u>	<u>7.</u>
	<u>נספחים</u>	<u>8.</u>
	<b>שגיאה! הסימניה אינה מוגדרת.</b>	

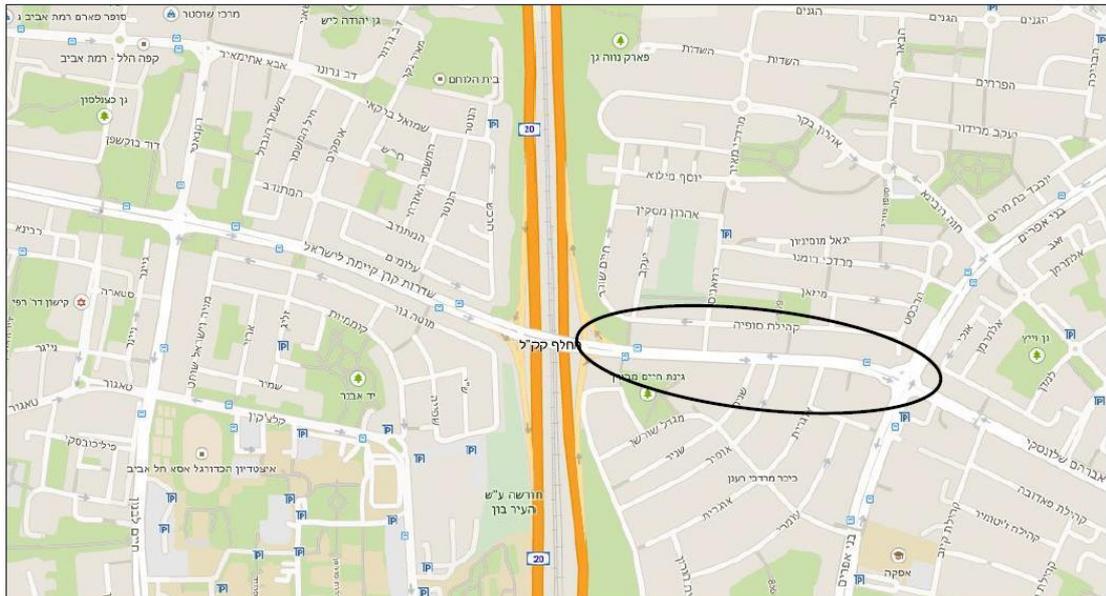
## **מבוא**

בחלקה הצפון-מזרחי של העיר תל אביב קיים ציר שד' קק"ל, בין רחוב חיים לבנון במערב ורחוב בני אפרים במזרח. במצב הקיים שד' קק"ל הינו דרך עירונית/רחוב מאסף ראשי בחדך של דרך זו מסלולית עם 2 נתיבי נסיעה בכל מסלול, חניות לסירוגין, ומדרכות משני הצדדים. רוחב זכות הדרך במצב הקיים הינו 21 מטר בחלק המזרחי לנתיבי איילון.

עיריית תל אביב יפו מעוניינת לקדם את הרחבת שד' קק"ל בקטע שבין נתיבי איילון במערב ורח' בני אפרים במזרח, ע"פ תב"ע מס' 1321 בתוקף מיום 23.12.1971, ע"פ זכות הדרך המאושרת.

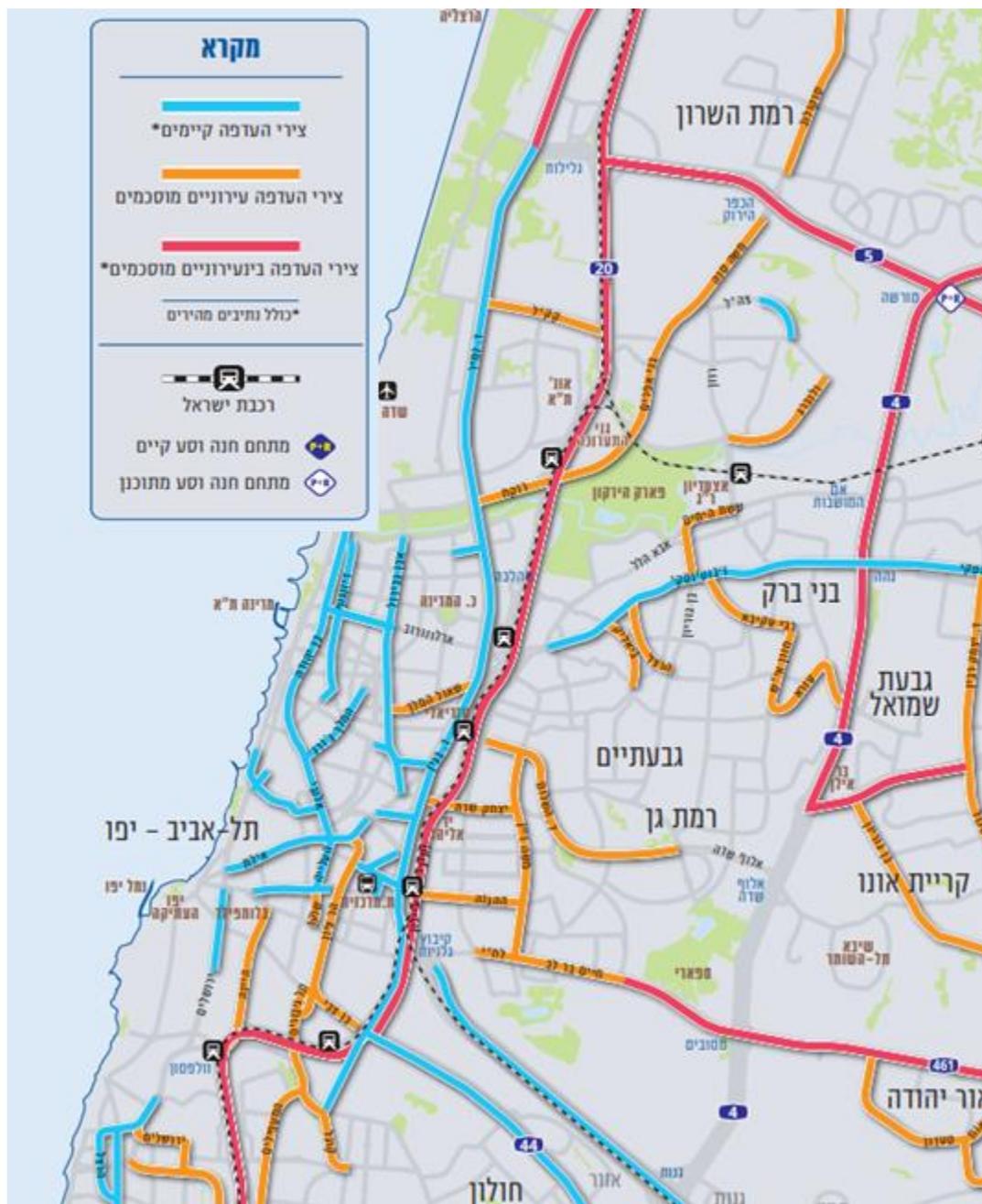
## תיאור הפרויקט

הפרויקט הנדון ממוקם כאמור בשד' קק"ל בקטע שבין חיים לבנון במערב ורח' בני אפרים במזרח. מצי"ב תרשים סביבה של הפרויקט (תרשים 1):



תרשים 1: תרשים סביבה (גוגל מפות)

מטרת תכנית 1321 הינה "להרחיב את שדרות קרן קיימת על מנת לאפשר פיתוח עורק דו מסלולי עם 3 נתיבי תנועה בכל כיוון". רוחב זכות הדרך בקטע שבין נתיבי איילון במערב ורחוב בני אפרים במזרח ע"פ התב"ע הנ"ל הינו 28 מטר. האמצעי להשגת המטרה הנ"ל הינו הוספת נתיב שלישי בכל מסלול נסיעה עבור תחבורה ציבורית וכן הוספת שביל אופניים דו-סטרי בצד הדרומי של שד' קק"ל. בנוסף, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים מקדם בימים אלו באמצעות חברת נתיבי איילון את פרויקט "מהיר לעיר" - פרויקט להעדפה לתחבורה ציבורית במטרופולין תל אביב יפו. בתל אביב, מתוכנן נת"צ ימני לשני הכיוונים בציר זה.

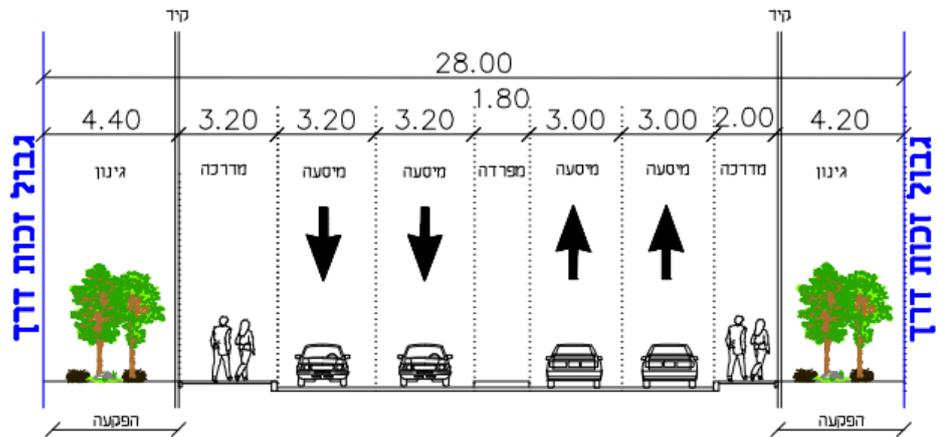


תרשים 2- מהיר לעיר במטרופולין תל אביב (נתיבי איילון)

על כן, תכנון זה הינו בהתאם למדיניות של משרד התחבורה לתת העדפה לתחבורה ציבורית בצירים עיקריים בעיר.

## מצב קיים

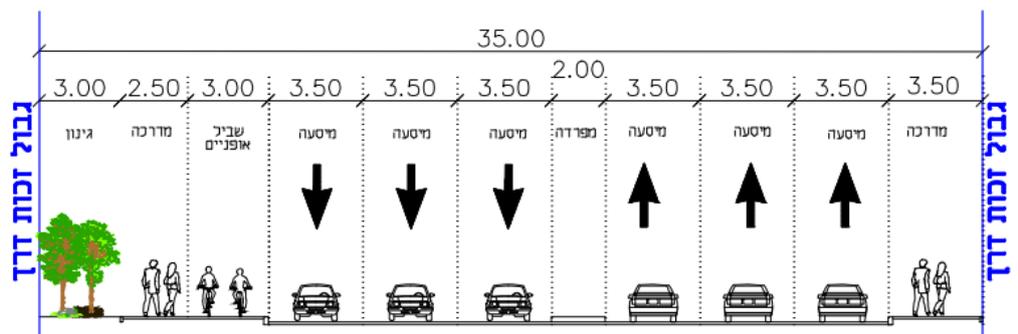
במצב הקיים, זכות הדרך המאושרת ברחוב קק"ל בין צומת קק"ל/ בני אפרים ועד מחלף קק"ל הינה 28 מטר על פי החתך המוצג להלן בתרשים 3-



תרשים 3- חתך טיפוסי, מצב קיים מזרחית למחלף קק"ל

ממערב למחלף קק"ל, זכות הדרך המאושרת מתרחב משמעותית ל-35 מטר על פי החתך הטיפוסי המוצג בתרשים 4-

## מצב קיים



תרשים 4- חתך טיפוסי, מצב קיים מערבית למחלף קק"ל

## תנועת הולכי רגל

בחלק המזרחי של דרך קק"ל, המדרכות הינן ברוחב של כ- 2.00 מטר. מעבר הולכי הרגל נחצה רבות על ידי חניות פרטיות הנמצאות על גבי המדרכות (חניות אנכיות ומקבילות). רוחב זה אינו עומד בהנחיות העיריה לרוחב מדרכות המאפשר מעבר נוח ובטוח להולכי רגל.

## אופניים

כיום קיימת תנועת אופניים רבה של יוממים וילדים הרוכבים לבית הספר אם באופניים רגילות, אופניים חשמליות או קורקינטים ממונעים. על פי חוק, בהיעדר שביל אופניים תנועה זו מחייבת נסיעה בכביש. אם זאת, תנועה רבה מתבצעת על המדרכה. כך או כך, הדבר מסכן את רוכבי הדו-גלגלי והולכי הרגל. על פי הנחיות לתכנון שבילי אופניים (מת"ח, 2009), ברחוב מאסוף נדרש שביל אופניים בעל הפרדה מלאה ברמה ג' בין האופניים לתנועה מנועית. על שביל אופניים זה, כאשר הוא דו-סטרי כפי שמומלץ בציר זה, להיות ברוחב מינימלי של 2.00 מטר, ולכלול הפרדה פיזית של לפחות 0.5 מטר מהתנועה המנועית.



ב. שביל אופניים דו-סיטרי בין  
מדרכה לבין נתיב לתנועת רכב  
עם הפרדה פיזית\*\* -  
\* 2.00 ≤ L ≤ 3.50 מטר  
0.50 ≤ B מטר

תרשים 5- רוחב מזערי ומומלץ לשביל אופניים (הנחיות לתכנון רחובות בערים - תנועת אופניים, 2009)

שביל דו-סיטרי		נפח אופניים בשעת שיא <sup>(2)</sup>
רוחב מזערי (5)	רוחב מומלץ (5) (1)	
2.0	2.5	עד 50
2.5	3.0	50-150
3.0	3.5	150-750
לא לבצע	לא לבצע	מעל 750

תרשים 6- נתוני הרוחב לשבילי אופניים בקטע דרך (הנחיות לתכנון רחובות בערים - תנועת אופניים, 2009)

חתך הדרך הקיימת כיום ללא הפקעה הינה ברוחב של כ- 21 מטר, כוללת: שני נתיבים עבור תנועה מנועית לכל כיוון, מפרדה וכן מדרכות משני צדי הכביש. בצדו הדרומי ישנם רכבים החונים דרך קבע על המדרכה (במקביל ובניצב, בסמיכות לחניות הפרטיות הפנימיות), על פי החתך המוצג בתרשים 3. ביצוע שביל אופניים על גבי החתך הקיים ברוחב 21 מטר יבוא על חשבון המדרכות הקיימות שאינן רחבות במצב הקיים. על כן, חתך זה במצבו הנוכחי אינו מאפשר ביצוע שביל אופניים על פי ההנחיות וניתן לבצע חתך זה רק במידה וזכות הדרך מורחבת.



תרשים 7- חתך הרחוב (גוגל מפות)

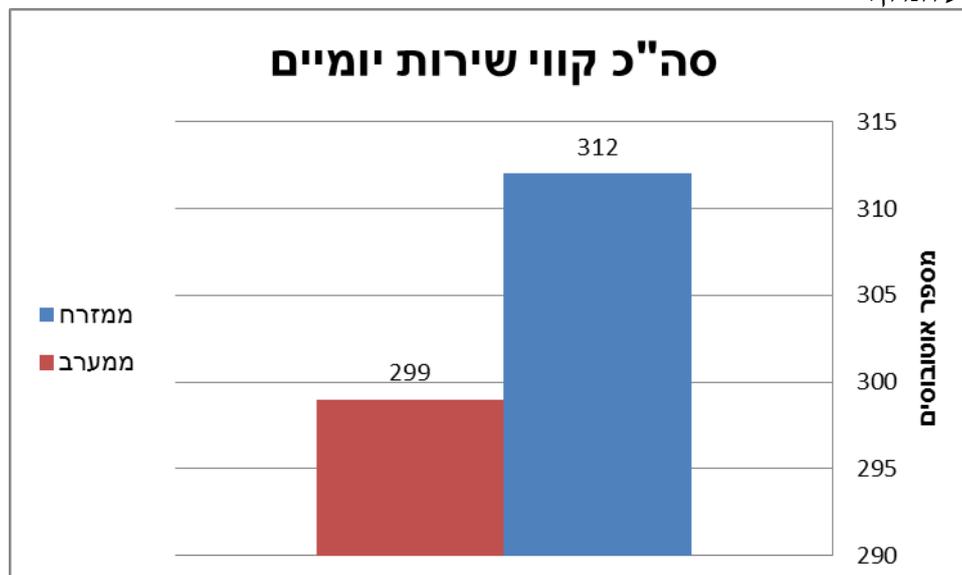
### התחבורה הציבורית במרחב הפרויקט

- במרחב הפרויקט בקטע שבין מחלף קק"ל במערב ורח' בני אפרים במזרח קיימים 8 קווי אוטובוס של חברות שונות. על פי אתר מרכז מידע של משרד התחבורה<sup>1</sup> קווי האוטובוס הנוסעים בקטע דרך זה הינם:
- קו מס 6 (חברת מטרופולין) - ממתחם עתידים לרכבת אוניברסיטה בת"א. תדירות קו זה היא 3 אוטובוסים בשעה
  - קו מס 20 (חברת אפיקים) - מתחנה מרכזית פ"ת לתחנת רכבת אוניברסיטה בת"א. תדירות קו זה

הינה 3 אוטובוסים בשעה

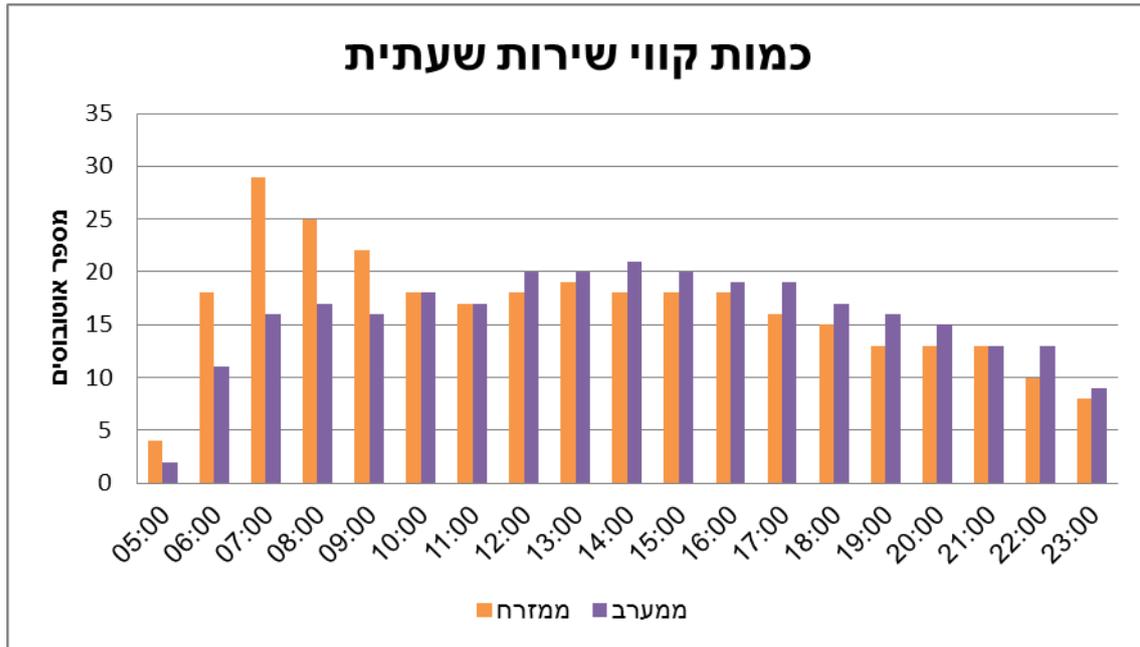
- קו מס 24 (חברת מטרופולין) - מסוף כרמלית בת"א למסוף קדמה ברמת השרון. תדירות קו זה הינה 4 אוטובוסים בשעה
- קו מס 33 (חברת דן) - ממתחם רידינג בת"א לאצטדיון וינטר ברמת גן. תדירות קו זה הינה 4 אוטובוסים בשעה
- קו מס 49 (חברת אפיקים) מתחנה מרכזית פ"ת לתחנת הרכבת באוני' ת"א. תדירות קו זה הינה 3 אוטובוסים בשעה
- קו מספר 137 (חברת קווים) - מתחנת רכבת האוניברסיטה בת"א לדרך העצמאות ביהוד. התדירות המקסימלית של הקו הינה 2 בשעה. לקו זה יש בין 14 ל-17 אוטובוסים ביום, כתלות בכיוון.
- קו מספר 572 (חברת אגד) - מתחנת רכבת האוניברסיטה בת"א לתחנה מרכזית כפר סבא. התדירות המקסימלית של הקו הינה 2 בשעה. לקו זה יש בין 9 ל-13 אוטובוסים ביום, כתלות בכיוון.
- קו מספר 575 (חברת אגד) - מתחנת רכבת האוניברסיטה בת"א לתחנה מרכזית כפר סבא. התדירות המקסימלית של הקו הינה 2 בשעה. לקו זה יש בין 4 ל-5 אוטובוסים ביום, כתלות בכיוון.

להלן תרשים 8 עם כמות קווי השירות היומית בציר קק"ל ותרשים 9 עם כמות קווי השירות השעתית בכל כיוון בקטע הנדון.



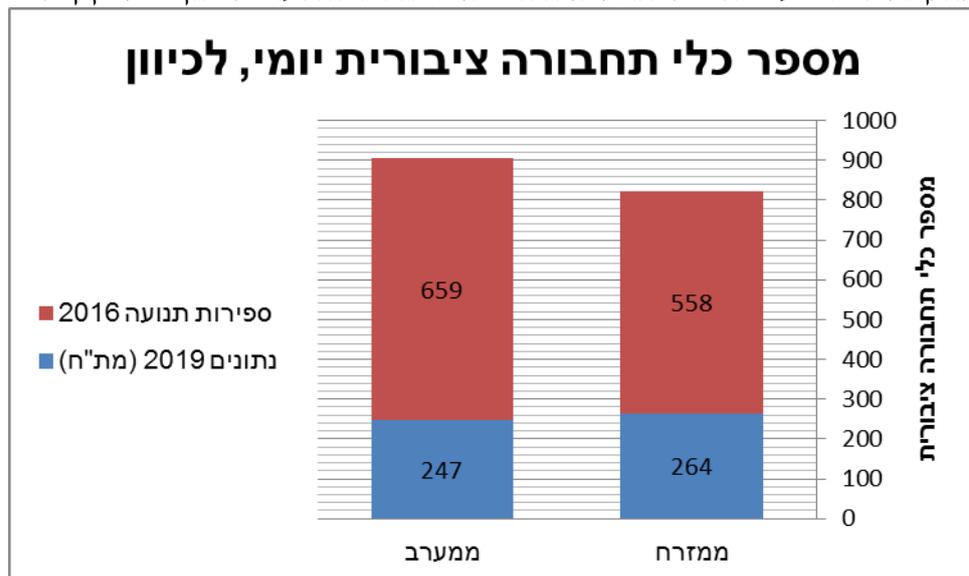
תרשים 8 - כמות קווי שירות יומית בציר קק"ל (מרכז מידע לתחבורה ציבורית, מת"ח)

<sup>1</sup> <https://bus.gov.il/#/origindestination/1/0/false/5000> -3192/3307/5000-3192/3313 הפקת נתונים ב-01.05.2019



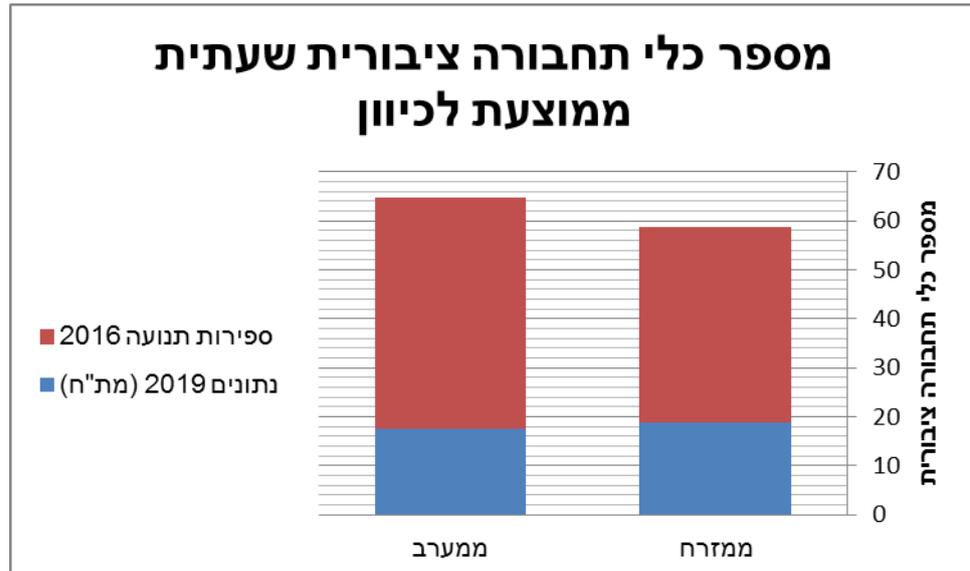
תרשים 9 : כמות קווי שירות יומית בציר קק"ל (מרכז מידע לתחבורה ציבורית, מת"ח)

בנוסף לקווי השירות הנ"ל, על פי ספירות תנועה מ-2016, בנוסף לקווי שירות עוברות בציר קק"ל תחבורה ציבורית מגוונת ובכלל זה מספר גדול מאוד של מוניות, אוטובוסים פרטיים ומיניבוסים. להלן תרשימים עם מס' כלי התחבורה הציבורית היומי והשעתי לכיוון בציר קק"ל<sup>2</sup>.



תרשים 10: מס' כלי תחבורה ציבורית יומי לכיוון בציר קק"ל (ספירות תנועה)

<sup>2</sup> עבור תרשימים אלה, נכללו נתוני מתח בין השעות 06:00 עד 20:00, בכדי להיות תואמים לספירות התנועה. בנוסף, לא נעשתה הגדלה של ספירות התנועה משנת 2016 עד לשנת 2019.



תרשים 11: מס' כלי תחבורה ציבורית שעתית לכיוון בציר קק"ל (מרכז מידע לתחבורה ציבורית, מת"ח וספירות תנועה)

בממוצע יומי, בין השעות 06:00 ועד לשעה 20:00, מספר קווי השירות השעתי הממוצע לכיוון הינו כ-18 אוטובוסים לכיוון לשעה. סה"כ כמות קווי השירות היומי הינו 264 מכיוון מזרח ו-247 לכיוון מערב. כאשר מתבוננים על כלל שעות פעילות האוטובוס, בין השעות 05:00 עד לשעה 00:00, הממוצע הינו כ-16 אוטובוסים לכיוון לשעה וסה"כ כמות קווי השירות היומי הינו 312 מכיוון מזרח ו-299 לכיוון מערב. כלל כמות כלי התחבורה הציבורית (הכוללת קווי שירות, אוטובוסים פרטיים, מוניות שירות ומוניות ספיישל) בציר הנ"ל הינה 822 כלי תחבורה ציבורית מכיוון מזרח ו-906 כלי תחבורה ציבורית מכיוון מערב.

כמות כלל כלי התחבורה הציבורית השעתית בציר הנ"ל הינה 59 כלי תחבורה ציבורית מכיוון מזרח ו-65 כלי תחבורה ציבורית מכיוון מערב.

### תחבורה פרטית

ציר קק"ל הינו עורק תנועה ראשי- היחיד המחבר בין חלקה המזרחי לחלקה המערבי של העיר בצפונה. ע"פ ספירות תנועה משנת 2016 בצמתים לאורך שד' קק"ל, נפח התנועה ישר מכיוון מזרח למערב בשעת שיא בוקר הינו 1,913 יר"מ/שעה ונפח התנועה ישר מכיוון מערב למזרח בשעת שיא בוקר הינו 2,014 יר"מ/שעה.

ע"פ ההנחיות לתכנון רחובות בערים - תנועת רכב מנועי משנת 2011, נפח התנועה השעתי המירבי לכיוון במסלול בעל 2 נתיבים לכיוון עבור דרך עירונית (עורק) הינו 1,800 כ"ר/שעה, מכאן כי שד' קק"ל בקטע הנדון הינו מעבר לסף הקיבולת בקטע דרך כבר במצב הקיים עם 2 נתיבי נסיעה לכיוון, **ולכן הסבת נתיב אחד לתח"צ והשאת נתיב אחד בלבד לרכב פרטי אינה אפשרית ותגרום לכשל ועומסי תנועה רבים.**

להלן תרשים 12 עם הטבלה הרלוונטית מתוך ההנחיות לתכנון רחובות בערים.

סוג הרחוב/הדרך	נתיב 1 לכיוון	2 נתיבים לכיוון	3 נתיבים לכיוון
רחוב באזור מיתון תנועה	600	לא מתאים	לא מתאים
רחוב מקומי	750	*1,000	לא מתאים
רחוב מאסף 1	750	*1,200	לא מתאים
רחוב מאסף 2	800	1,500	2,200
דרך עירונית (עורק)	לא מתאים	1,800	2,700

\*רק ברחוב קיים משיקולי ניהול תנועה

תרשים 12: נפחי תנועה שעתיים מירביים לתכנון רחוב או במסלול חד סטרי (כ"ר)

לאורך ציר קק"ל בקטע הנדון קיימים 4 צמתים מרומזרים כמפורט להלן:

1. צומת קק"ל מזרחי (במחלף קק"ל).

2. צומת קק"ל/רוזאניס.

3. צומת קק"ל/אופיר.

4. צומת קק"ל/בני אפרים.

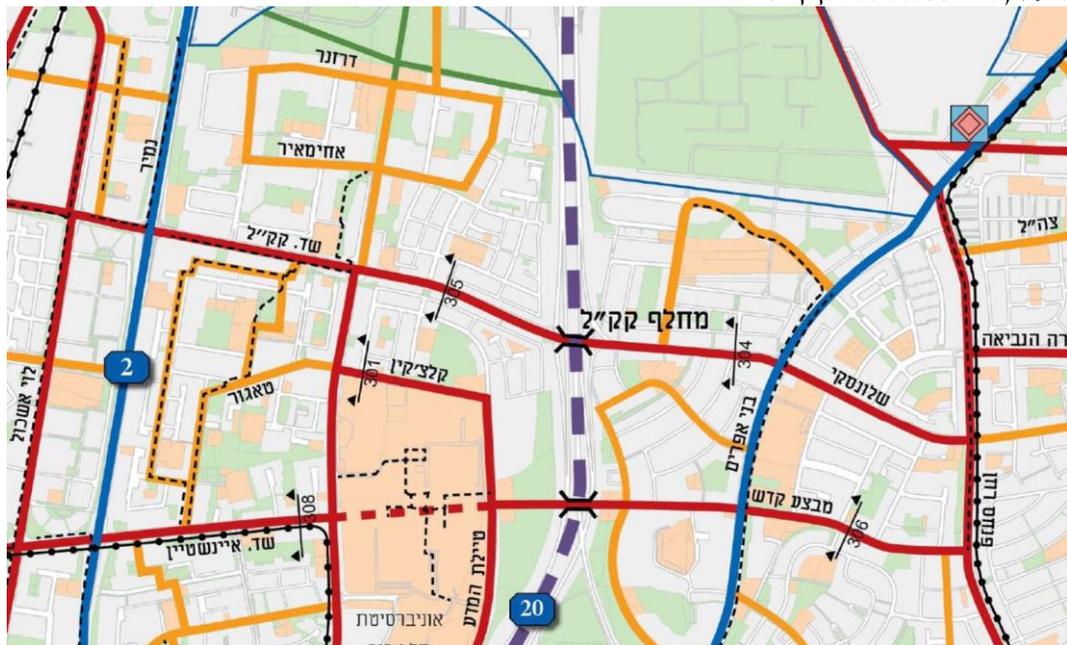
לצמתים אלו נעשו בדיקות קיבולת על בסיס ספירות תנועה משנת 2013 ו-2016 (ללא גידול שנתי) ונתקבלו התוצאות הבאות:

רמת שירות		שם הצומת
שיא אחה"צ	שיא בוקר	
C	B	קק"ל מזרחי
A	B	קק"ל/רוזאניס
A	A	קק"ל/אופיר
C	D	קק"ל/בני אפרים

## מצב מתוכנן

### אופניים

עיריית תל אביב יפו מנהלת מדיניות עירונית המכוונת לצמצום השימוש בכלי רכב פרטיים גם באמצעות כלי תחבורה לא ממונעים. האופניים הינו כלי התחבורה האולטימטיבי מבחינה זו להתייודות בתחומה של העיר בהיותו מהיר, חסכוני, וידידותי לסביבה. במסגרת זו קבעה העירייה תכנית אב אסטרטגית (2000) להגברת השימוש באופניים, במסגרתה תוכננה רשת שבילי אופניים לאורכה ולרוחבה של העיר. עד היום נסללו ברחבי העיר תל אביב למעלה מ- 100 ק"מ של שבילי אופניים. יש לציין כי קיימת חשיבות רבה להכשרתם של שבילי אופניים לאורכם של צירי תנועה מרכזיים המחברים בין חלקיה השונים של העיר, ובכלל זה שד' קק"ל.



תרשים 13 שביל האופניים קיימים ומתוכננים (תכנית האב לשבילי אופניים)

**ניתן לראות כי שביל האופניים בשד' קק"ל בקטע הנדון הינו המשר ישר לשביל האופניים הקיים בשד' קק"ל מערבה לרחוב חיים לבנון.** כמו כן, שביל האופניים בקטע הנדון מצטלב עם שביל האופניים הקיים לאורך רחוב בני אפריים. למעשה, מטרת שביל האופניים בקטע הנדון הינו לחבר בין שביל האופניים הקיים בשד' קק"ל מערבה לשד' לבנון לשביל האופניים הקיים ברחוב בני אפריים, ולכן הוא יתוכנן בצד הדרומי של שד' קק"ל כמו שביל האופניים הקיים מערבה לרחוב לבנון. **לכן קיימת נחיצות מוחלטת לקיום שביל אופניים תוך הרחבת הציר כאמור. שביל זה מייצר ציר אופניים מזרח- מערב מרכזי בעיר והסדרתו באמצעות הפקעה הינה חיונית לרציפות זרימת רוכבי האופניים בשביל.**

#### 4.2. תחבורה ציבורית

מדיניות עיריית תל אביב יפו מצד אחד ומדיניות משרד התחבורה מהצד השני הינה מדיניות החותרת להפחתת השימוש ברכב פרטי ועידוד תחבורה מקיימת (הכוללת תחבורה ציבורית, רכיבה באופניים והליכה ברגל) בתוך הערים. מטרתם של נתיבי התחבורה הציבורית הינם ייעול התחבורה הציבורית בצירי תנועה מרכזיים באמצעות הבטחתו של מסלול נסיעה מהיר, אקסקלוסיבי ורציף לתחבורה ציבורית אשר נעדר מכשולים וחסימות. בתחומה של העיר תל אביב-יפו קיימים כמה וכמה צירי תנועה מרכזיים - הן צירי אורך והן רוחב - אשר מאופיינים בנפחי תנועה גדולים, מעבר של כלי תחבורה באופן כללי, ותחבורה ציבורית בפרט, ובהיותם צירים מרכזיים המובילים לתוך העיר ומחוצה לה או שמקשרים בין חלקיה השונים של העיר. ציר קק"ל הינו אחד מצירים אלו.

במהלך השנים ובשנת 9 בפברואר בין משרד התחבורה לבין עיריית תל אביב נקבעו נת"צים בחלק מהצירים המרכזיים הללו. קביעתם של נתיבי תחבורה ציבורית נעשית על פי קריטריונים שונים הנוגעים לנפח התנועה בציר, נפח תנועת התחבורה הציבורית, מרכזיותו של הציר ועוד.

שד' קק"ל מהווה ציר רוחב חיוני וחשוב בצפונה של העיר והקצאתו של נתיב תחבורה ציבורית לאורכו הינה צעד נוסף בהגשמת המדיניות המתוארת לעיל. כמו כן, קביעתו של נת"צ בציר קק"ל מתיישבת גם עם

התכנון העתידי של צירי התחבורה הציבורית בתל אביב. כפי שניתן להיווכח ממפת צירי התחבורה הציבורית, מרבית קווי הסעת ההמונים (קווי המתע"ן) בתוך העיר תל אביב מתוכננים לנוע בצירים אורכיים (דהיינו צפון-דרום), ולפיכך הצירים הרוחביים של העיר ישמשו לקווים מזיניים ומפזרים של הציבור העושה שימוש בקווי המתע"ן, כך למשל ציר קק"ל יהווה ציר חשוב ביותר לפיזור והזנה של ציבור הנוסעים בקו הירוק. במובן זה ההנחה הינה כי עם הוספתו של נת"צ בקק"ל יוכל קק"ל למלא את ייעודו החיוני ולהוות ציר תנועה מרכזי לתחבורה ציבורית.

בהמשך לדברים אלו על נחיצות הנת"צ כיום למערך הסעת ההמונים בעיר ת"א, הרי שמשרד התחבורה והבטיחות בדרכים מקדם בימים אלו באמצעות חברת נתיבי איילון את פרויקט "מהיר לעיר" - פרויקט להעדפה לתחבורה ציבורית במטרופולין תל אביב יפו. מטרת פרויקט זה הינו הגדלת מספר הנוסעים בתחבורה ציבורית, שיפור רמת השירות של התחבורה הציבורית וכן הפיכת תחבורה ציבורית לאלטרנטיבה אטרקטיבית לרכב הפרטי.

בהמשך לתרשים 2 לעיל המתאר את רשת הנת"צים הקיימים ומתוכננים בתל אביב, בתרשים 14 ניתן לראות את שילוב הנת"צ בקק"ל ברשת זו, במסגרת פרויקט מהיר לעיר -

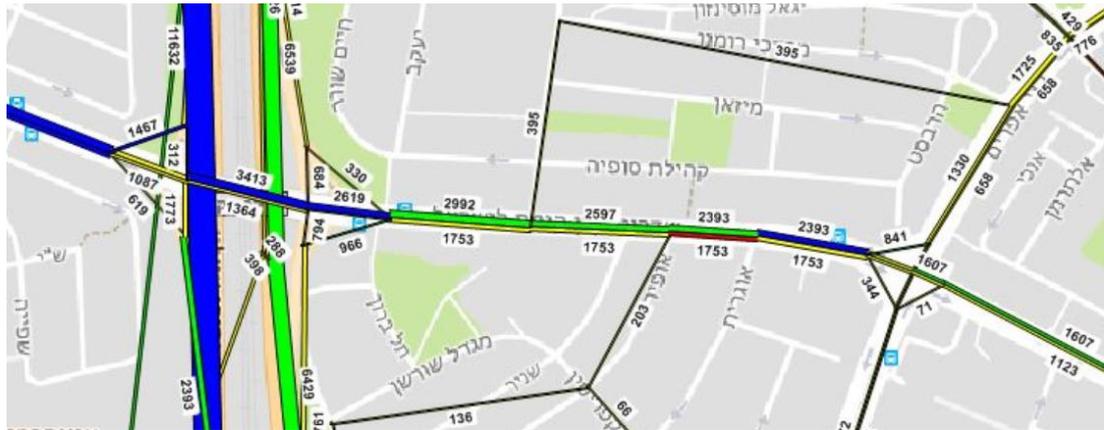


תרשים 14 הנת"צ המתוכנן בשד' קק"ל וחיבורו לנת"צים במרחב (נתיבי איילון)

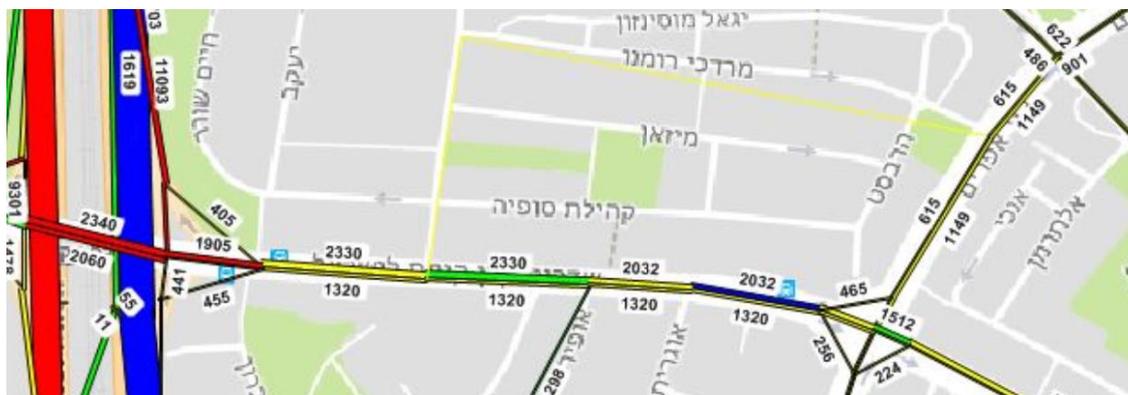
הרחבת קק"ל מזרחי יאפשר המשכיות הנת"צ מבני אפרים לנת"צ המתכוון על שדרות קק"ל במסגרת מהיר לעיר. רציפות הנת"צ הינה חיונית על מנת לאפשר רמת שירות טובה לתחבורה הציבורית אשר יעודד שימוש בתחבורה ציבורית על פני תחבורה פרטית. החיסכון בזמן עקב נסיעת אמצעי תחבורה ציבורית בנתיב בלעדי לעומת הנסיעה בנתיב משולב תחבורה פרטית וציבורית הינו משמעותי יותר עקב מספר המשתמשים הגדול יותר בתחבורה הציבורית מאשר לפרטית. כלומר, הפגיעה בזמן הנסיעה של הרכב פרטי הינו זניח כאשר משווים בינו לבין החיסכון בזמן המתקבל עבור כל הנוסעים בתחבורה הציבורית. למרות שלא ניתן להרחיב את גשר קק"ל, ניתן לתת העדפה לתחבורה ציבורית לשני הכיוונים על ידי העדפה מתקנת ברמזורים שלפני הגשר. בתכנון רמזור זה, יינתן ירוק תחילה לנתיבי התחבורה הציבורית, ורק לאחר מכן לרכב הפרטי.

#### 4.3 רכבים פרטיים

על פי מודל תל אביב, בציר קק"ל בשנת 2030 עוברים בין 2400 לכ-3000 כ"ר בשעת שיא בוקר ממזרח למערב וכ-1750 כ"ר ממערב למזרח. בשעת שיא אחה"צ עוברים בין 2000 ל-2300 כ"ר ממזרח למערב וכ-1300 כ"ר ממערב למזרח. על כן, מכיוון מזרח למערב שדרות קק"ל במקטע הנדון יהיה מעל הקיבולת המרבית, זאת בהמשך לנאמר בפרק 0. תחזיות התנועה מוצגות להלן בתרשים 15 ותרשים 16:



תרשים 15- תחזיות תנועה לשנת 2030, שעת שיא אחה"צ (נת"ע)



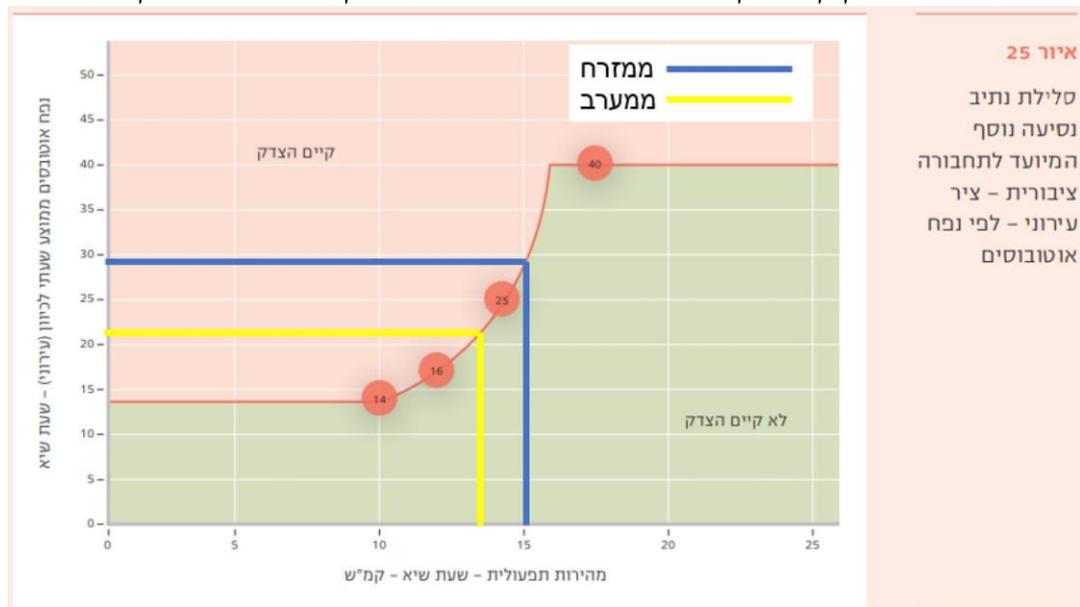
תרשים 16- תחזיות תנועה לשנת 2030, שעת שיא אחה"צ (נת"ע)

## הצדק לביצוע נת"צ

ההנחיות לתכנון ותפעול שירות תחבורה ציבורית באוטובוסים (2016) מבוססים על מהירות תפעולית של בתחבורה הציבורית בשעת השיא, ומספר נוסעים ממושיכים ממוצע שעתי לכיוון (בשעת השיא) או על נפח אוטובוסים ממוצע שעתי לכיוון (בשעת השיא). ההצדק קיימת במידה ונמצאת הצדקה באחד מפרמטרים אלה, ולא נדרש בשניהם יחד.

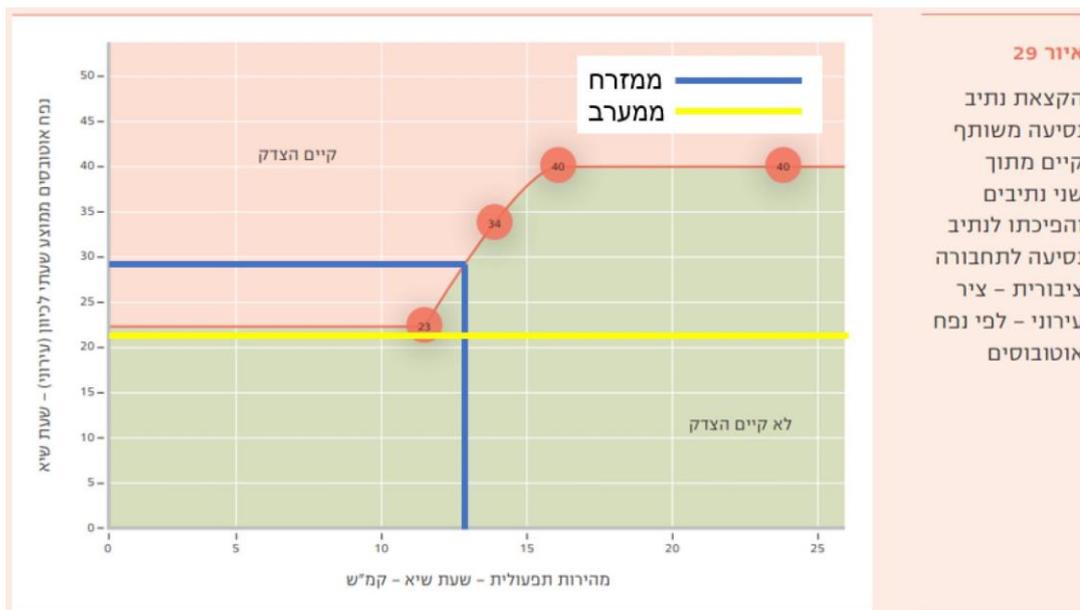
על פי נתוני משרד התחבורה, בשעת שיא בוקר עוברים בציר זה 29 אוטובוסים ממזרח למערב ו-17 אוטובוסים ממערב למזרח. בשעות שיא אחרות, לעומת זאת, ממזרח למערב עוברים בציר זה 19 אוטובוסים וממערב למזרח 21 אוטובוסים.

לצורך בדיקת קיום הצדק לנת"צ, נבחן את נפח האוטובוסים המקסימלי עבור על כיוון. על כן, ממזרח ייבחן ההצדק במידה וישנן 29 אוטובוסים וממערב התנאי ייבחנו כאשר יש 21 אוטובוסים. בבחינה האם יש הצדק לסלילת נתיב נסיעה נוסף המיועד לתחבורה ציבורית מתקבל כי כאשר המהירות התפעולית בשעת השיא הינה נמוכה מ-15 קמ"ש יש הצדק לנת"צ ממזרח למערב. בדומה לכך, מכיוון מערב למזרח ההצדק קיים רק ובמידה שהמהירות התפעולית בקטע נמוכה מ-14 קמ"ש.



תרשים 17: הצדק לביצוע נת"צ (הנחיות לתכנון ותפעול שירות תחבורה ציבורית באוטובוסים, 2016)

בבחינה האם יש הצדק לשינוי נתיב נסיעה קיים משותף לרכבים פרטיים ותחבורה ציבורית לנתיב נסיעה המיועד לתחבורה ציבורית בלבד מתקבל כי כאשר המהירות התפעולית בשעת השיא הינה נמוכה מ-13 קמ"ש יש הצדק לנת"צ ממזרח למערב. עם זאת, מכיוון מערב למזרח אין הצדק לביצוע נת"צ כלל.



איור 29

הקצאת נתיב  
נסיעה משותף  
קיים מתוך  
שני נתיבים  
והפיכתו לנתיב  
נסיעה לתחבורה  
ציבורית - ציר  
עירוני - לפי נפח  
אוטובוסים

תרשים 18: הצדק ביצוע נת"צ, (הנחיות לתכנון ותפעול שירות תחבורה ציבורית באוטובוסים, 2016)

בדיקה זו מתייחסת למהירות התפעולית של האוטובוסים מול נפחם בשעת השיא, ללא התייחסות לנפחי התנועה של הרכב הפרטי. על כן, יש להסתכל על גרף זה במקביל לבדיקות הקיבולת בפרק 6.

**בדיקות קיבולת בצמתים לאורך ציר קק"ל**

לאורך ציר קק"ל בקטע הנדון קיימים 4 צמתים מרומזרים כמפורט להלן:

1. צומת קק"ל מזרחי (במחלף קק"ל).

2. צומת קק"ל/רוזאניס.

3. צומת קק"ל/אופיר.

4. צומת קק"ל/בני אפרים.

עבור כל אחד מהצמתים הנ"ל בוצעו בדיקות קיבולת ע"פ תחזיות תנועה לשנת 2030, כאשר פיצול הזרועות נעשה על ידי בחינת ספירות תנועה קיימים ולהשתמש בפניות הקיימות לאמוד את אחוזי הפונים מתוך אותה זרוע.

בדיקות הקיבולת בוצעו עבור שני תרחישים:

• ע"פ ניתוב קיים עם תוספת נתיב תחבורה ציבורית.

• ע"פ ניתוב של נת"צ במקום נתיב לרכב פרטי.

תוצאות הניתוח התנועתי עבור כל צומת בתרחישים השונים מפורטות בטבלאות הבאות:

**תרחיש 1 - ניתוב קיים עם תוספת נתיב תחבורה ציבורית**

רמת שירות		שם הצומת
שיא אחה"צ	שיא בוקר	
F	F	קק"ל מזרחי
B	B	קק"ל/רוזאניס
A	A	קק"ל/אופיר
C	C	קק"ל/בני אפרים

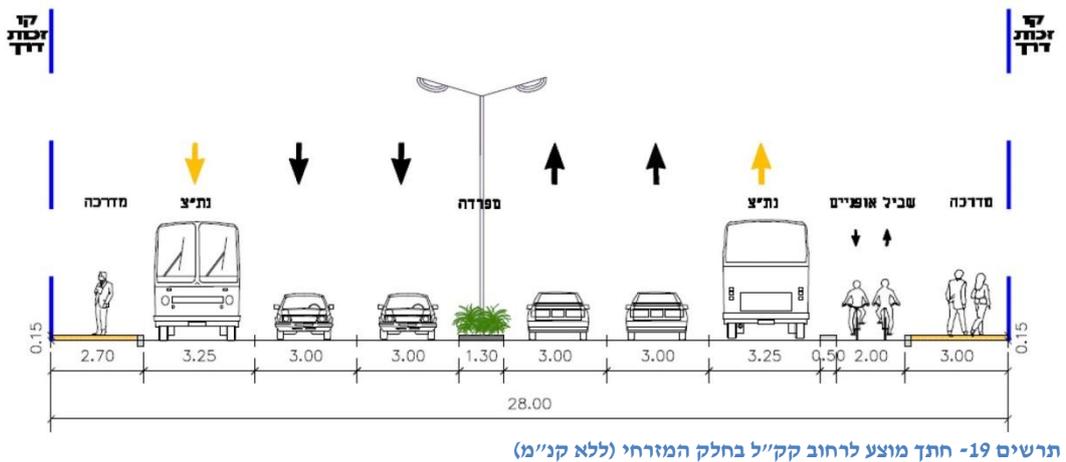
**תרחיש 2 - נתיב תחבורה ציבורית על חשבון נתיב משותף**

רמת שירות		שם הצומת
שיא אחה"צ	שיא בוקר	
F	F	קק"ל מערבי
F	F	קק"ל מזרחי
F	F	קק"ל/רוזאניס
D	D	קק"ל/אופיר

בבחינת תרחישים אלה, ניתן לראות תחילה כי בכל תרחיש צומת קק"ל מזרחי הינו בכשל. כשל זה אינו קשור לקיום או אי קיום הנת"צ ועל כן ניתן להזניח תוצאה זו בבחינת קיבולת הציר בהיבט של הוספת נת"צ לקטע. בנוסף, ניתן לראות כי בתרחיש השני ישנו **כשל מוחלט של מעבר כלי רכב בציר** אשר מתאפיין ברמת שירות F במרבית המקטע, לעומת התרחיש הראשון עם רמות שירות טובות בכל צומת.

## סיכום והמלצות

- א. רציפות שבילי האופניים והתחבורה הציבורית הינה חיונית למרקם העירוני ולשימושי הקרקע הצמודים לדרכים האלה.
- ב. הרחבת החתך משמעו גם הרחבת המדרכות לרוחב העומד בדרישות המאפשר **מעבר נוח ובטוח להולכי רגל**.
- ג. במצב הקיים, העדר שביל אופניים במקטע זה גורר נסיעת רכב דו גלגלי בכביש (על פי חוק) אשר פוגע בתחושת הבטיחות של רוכבי הדו-גלגלי. על כן, רוכבי הדו-גלגלי נוסעים לעיתים על המדרכה תוך סיכון הולכי רגל.
- ד. היום קיים **נתק** בין שבילי האופניים ממזרח למערב ולהיפך בגלל החתך של 2 נתיבים הקיים. **רק הרחבת החתך יאפשר קיום שביל אופניים חיוני, המשכי ובטיחותי לתושבי העיר בבטחה תוך התחברות לרשת האופניים העירונית**. לכן קיים צורך בהוספת שביל אופניים דו-סיטרי בצד הדרומי של הרחוב.
- ה. על אף שבמצב הקיים לא נמצא הצדק לנת"צ, על פי נפחי התנועה החזויים לשנת יעד 2030 ועל פי צפי לתוספת נפח אוטובוסים, ניתן להניח כי המהירות התפעולית של התחבורה הציבורית תקטן ועל כן נגיע לטווח ההצדק לקיום נת"צ בציר זה לשני הכיוונים.
- ו. **לא ניתן לקיים נת"צ זה על חשבון הנתיב הימני הקיים** היות והניתוח התנועתי מראה על **כשל מוחלט** של הציר בהעברת תנועה ממערב למזרח ולהיפך בתרחיש זה בשנת יעד 2030 שכן על פי ניתוחי התנועה העתידיים: **רק בחתך של 3 נתיבים לכיוון, ייתכן קיומו של נת"צ בציר זה בקטע הנדון**. וכאמור נת"צ הינו קריטי בקטע זה לקידום הסעת המונים בציר עורקי זה. חתך זה מתאפשר כמתואר בחתך המוצע תרשים 19- חתך מוצע לרחוב קק"ל בחלק המזרחי (ללא קני"מ) להלן:



- ז. בתכנון חתך זה לאורך הרחוב, **תתאפשר גישה לכל הכניסות הקיימות כיום בהיתר**, אך לא יוספו כניסות חדשות מהציר. זאת בדומה לכל ציר נת"צ קיים או מוצע לעיר.
- ח. ציר קק"ל הינו ציר רחב עורקי חיוני ביותר שהרחבתו הינה חיונית במובן של העברת תנועת של רכבים פרטיים וציבוריים, אופניים והולכי רגל בבטחה. החתך הקיים כבר כיום גורם **לעומסי תנועה ניכרים** שמנוטרים ומאובחנים כל העת ע"י מרכזו הבקרה של אגף התנועה של עיריית ת"א

יפר.

ט. רציפות הנת"צ בגשר קק"ל, אשר לא ניתן להרחיבו, יינתן באמצעות העדפה ברמזורים.

**י. לסיכום: ממצאי דו"ח זה מצביעים באופן מוחלט על הצורך התנועתי להרחיב את חתך הדרך ל-3 נתיבים לכל כיוון במקטע הנדון תוך תוספת שביל אופניים. אי ביצוע המיזם יביא להגדלת הכשל של תנועת משתמשי הדרך בציר עורקי רוחבי זה, באופן ניכר.**

**מצב חוקי :**

במסגרת הליך משפטי שנערך בשנת 1989, הוסכם כי ההפקעה להרחבת שד' קק"ל בהתאם לתכנית 1321 תידחה ב-20 שנה עד לשנת 2009.

העירייה שבה לפעול למימוש התוכנית, בשנת 2011 אישרה הוועדה המקומית את הפקעת המקרקעין. בעלי הזכויות לאורך שד' קק"ל הגישו עתירה מנהלית לבית המשפט המחוזי, בדרישה שיוורה על ביטול התוכנית.

העותרים טענו כי אין נחיצות בהוספת נתיב לתחבורה ציבורית במקום, מה עוד שהיעדר נתיב שכזה בנתיבי איילון עשוי לגרום לצוואר בקבוק באזור המפגש של שדרות קק"ל והנתיב הבינעירוני. עוד נטען כי מחובתה של העירייה לבחון שנית את התוכנית שאושרה לפני יותר מארבעים שנה, לאור השינויים במגמות התכנון שחלו תקופה זו.

בשנת 2015 ניתן פס"ד אשר הקפיא לשנה את תכנית העירייה להפקיע שטחים מהחלקות הפרטיות שלאורך שד' קק"ל לצורך הרחבת הכביש והוספת נתיב תחבורה ציבורית.

בית המשפט הורה לוועדה המקומית לשוב ולבדוק את הצורך בהרחבת הכביש, ובמידת הצורך לגבש פתרונות תכנוניים שיכללו הפקעת שטח מינימלי שיפגע בבעלי החלקות באופן מידתי.

על כן הוחלט כי במקרים בהם חלק מהבית בנוי בתחום הדרך המיועדת להפקעה, ההפקעה לא תמומש בקטע הבנוי עד להריסת הבית ע"י בעליו (קק"ל 106,108,110,130).

כמו כן, הוועדה המקומית נדרשה לבדוק את יעילות הוספת נתיב לתחבורה ציבורית.

כאמור, בבדיקה רחבה ומחודשת שערכה העירייה לבחינת הצורך בהפקעה, קבע אגף התנועה כי ההפקעה נדרשת ויש לממש אותה בפועל.

ההפקעה תבוצע לפי חוק התכנון והבנייה התשכ"ה - 1965 ובהתאם לכך תפורסמנה הודעות לפי סעיפים 5 ו-7 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) 1943.

לאחר ביצוע ההליכים לפי הסעיפים הנ"ל ולאחר פינוי השטח, יש לפרסם הודעה לפי סעיף 19 לאותה פקודה.

**חוו"ד מה"ע :**

ממליץ להפקיע חלק מחלקות 605, 606, 616, 643, 652, 653, 673, 726 וחלקות בשלמות 608, 910, 705 בגוש 6625, חלק מחלקות 115, 116, 117, 335, 336, 337, 338, 339, 441, 442, 605 וחלקה בשלמות 448 בגוש 6627, חלק מחלקות 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92 בגוש 6792 לפי חוק התכנון והבנייה התשכ"ה - 1965 ובהתאם לכך לפרסם הודעות לפי סעיפים 5 ו-7 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) 1943.

לאחר ביצוע ההליכים לפי הסעיפים הנ"ל, יש לפרסם הודעה לפי סעיף 19 לאותה פקודה.

**ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 20-0009 ב' מיום 10/06/2020 תיאור הדין :**

אלי לוי : סוגיית הפקעות קק"ל מרח' בני אפרים עד גשר נתיבי איילון. הפקעה ע"פ תוכנית 1321 שאושרה ב-1971, ראוי להדגיש שגם התוכניות שאושרו בשנים לאחר מכן לא שינו את התוואי שמדובר בשטח שמיועד לדרך עם זכות דרך וניתן להפקעה. לרוב קק"ל יש היסטוריה של דיונים שבהם העירייה תכננה את רח' קק"ל ע"פ זכות הדרך שקיימת ומותרת. במהלך השנים עשינו תוכניות שונות בתכנון של הרחוב ליצירת מדרכה עם שביל אופניים או בלי. לפני כ-30 שנה הגענו במסגרת ההסכמות בבימ"ש והואיל וסוגיית הרחבה והביצוע לא היתה ברמת ביצוע ודאית ביצועית, שנמתין משהו כמו 20 שנה והסוגיה תבחן שוב ע"י הוועדה. עברו השנים, ובחלוף 20 שנה ולפני כ-7 שנים התחלנו לבחון ולבדוק את מימוש ההפקעה ואישרנו את ההפקעה הזו שוב בוועדה המקומית, הצגנו סקר תנועת מלא על הצורך והתחבורה הציבורית והמשמעותיות ונפח התנועה ואישרנו את ההפקעה. היו פגישות וסיורים עם התושבים והבהרנו את הצורך העירוני. עקב ההפקעות נערכו דיונים משפטיים לענין הצורך בהפקעה. בסופו של דבר בימ"ש ביטל את

ההפקעה והמליץ לוועדה להמתין שנה ולבחון שוב אם אכן התוכנית משנת 1971 היא אכן התוכנית שאנחנו רוצים לממש את זכות הדרך במלואה או השתנו הצרכים של העיריה והתחבורה הציבורית ואולי העומסים השתנו ולחשוב על פתרונות אחרים. במשך שנתיים אחרונות עשינו בדיקות סקרים וישבנו עם משרד התחבורה ודרישותיו כגון נת"צ נתיבים לתחבורה פרטית. כל הסוגיה של מדרכות והעובדה שהעירייה קבעה שבילי אופניים בכל מקום שצריך וצרכים לתת מדרכה. בנוסף כל דייר שהתגורר במקום או קנה את המקרקעין מדייר קודם הכיר את תוכנית 1321 והכיר את ענין ההפקעה וכל אדם שבקש שיפוץ או היתר לתוספת או הריסה ובניה ידע שיש הערה בטאבו שחלה על השטח הזה דרך ויש הפקעה והסוגיה נמצאת על המדוכה. מכוון שרשמנו הפקעה לפי סעיפים 5-7 על הקרקעות ואותו בעל מקרקעין היה מגיע לאגף הנכסים ויידעו אותו כי יום מן הימים הוא יצטרך למסור את השטח. עשינו סקר תנועתי והצגנו אותו לתושבים וגם לעו"ד ענת בירן ואמרנו להם את הצורך והודענו על ביצוע ההפקעה מחדש. מכוון שההפקעה שהיא נדרשת הפקעה מאושרת ולא שונתה בתב"ע שאושרו לסביבה, היא הפקעה שמתבצעת ברמה הסטנדרטית של אישור של הועדה. אחרי שהצגנו את הצורך ועשינו את התכנון ונכון שהוא יכול להשתנות ולא תמיד הוא סופי אך ברור לנו שכל זכות הדרך נדרשת. בנוסף לזה הקפדנו שבמסגרת ההפקעה לא נפגע בשום בנין ולא נהרוס שום בית אנחנו לוקחים רק את החצרות. אנחנו נותנים פתרון במסגרת הפתוח לכניסות לבתים מהמדרכה ומבחינה של הענין התקציבי גיבנו זאת. ברמה החוקית אנחנו עומדים בכל הקריטריונים שבימ"ש בודק אותנו ואת כשרות ההפקעה : תקציבית, תכנונית ותבעית ועשינו סקר מלא ולצדדי למרות הניסיונות הרבים לא יכולנו לצמצם מדרכות ואכן מפקיעים את כל זכות הדרך.

גילעד טבת : מציג במצגת את הרחובות ואת ההפקעה בהם. ההפקעה מתחילה בחלקה המערבי מנתיבי איילון עד בני אפרים בחלקות שאין הפקעה יש פרצלציה וזכות הדרך נרשמה ע"ש העירייה, היעוד תקף ולא שונה. היכן שיש בתים אנחנו לא הורסים אותם אלא לוקחים את החצר. אלי לוי : השטחים מפורטים בדפוס כל שטח וכל חלקה שמוגדרת מה אנחנו לוקחים ומה בנוי. ליאור שפירא : למה אתם עושים את שביל האופניים הכפול בצד הצפוני ולא צד אחד צפוני ואחד דרומי ע"מ להקטין את ההפקעה בחצרות של האנשים.

מיטל להבי : כשמפקיעים לצרכי גן ילדים או מעון לא נכנסים בדיוק לתכנון המבנה אך הוא יראה. יש כוונה שההפקעה תהיה לטובת נת"צ ותחבורה ציבורית להיכנס לפרט המדויק הוא לא רלוונטי. החתכים המדויקים לא צריכים להיקבע עכשיו אלא בסוף. ראובן לדיאנסקי : אי אפשר לנתק תכנון מההפקעה.

אודי כרמלי : בוא נפריד בין ההפקעה לבין החתך. היום אתה מממש את ההפקעה כי יש לך צרכים כמו שביל אופניים נת"צ מסעה ומדרכה יותר גדולה וזה הצורך שאגף התנועה מצביע עליו בהתאם למה שבימ"ש קבע לבוא ולהסביר את הצורך. רצועת תנועה אתה משתמש למימוש הצורך העירוני. זה לא משנה את מהות הדיון חלק צפוני או דרומי המהות היא לקחת את כל תחום ההפקעה. אלי לוי : ברמה התכנונית אנחנו מפקיעים את כל תחום זכות הדרך. בדקנו מבחינה תכנונית שזה נדרש. הראלה אברהם אוזן : אני רוצה לדייק – אלי מה שאמרת כרגע שאתה מפקיע את כל תחום הדרך שנדרש וזאת לפי חווי"ד התחבורתית. בנוגע לקק"ל 128-130 ששם מלוא תחום ההפקעה הוא על הבית אבל אנחנו לא פוגעים ובקטע הזה יהיה צריך להיות צמצום למרות שזה נדרש לא יופקע הבית. אסף הראל : האם יכול להיות מצב שבו מח' התנועה היתה צריכה עוד שביל אופניים מהצד השני והיית מפקיע עוד 2 מטר מהצד השני יש אפשרות כזו?

אלי לוי : אם התנועה צריך עוד 2 מ' היינו עושים תוכנית חדשה ועושים עוד 2 מ'. אם הועדה היתה מאשרת את תוכנית ולהוריד 20 בתים היינו עושים 20 בתים. הועדה אישרה את תוכנית 1321. דורון ספיר : יש תוכנית מאושרת מפקיעים לפי מה שדרוש לפי ההיבט התחבורתי והתנועתי. ליאור שפירא : האם כרגע במקרה הזה אני מפקיע את המקסימום שאני יכול להפקיע, או אם אני רוצה להפקיע עוד 4 מ' ולשאלתו של אסף גם את זה אתה יכול לעשות. אלי לוי : לתשובה לשאלת אסף אני צריך לעשות תוכנית חדשה.

ראובן לדיאנסקי : התכנית התחבורתית שע"פ קובעים מה יוסדר במקומות שהופקעו. מישהו אישר את התוכנית התחבורתית? מה המצב הסטטוטורי של התוכנית התחבורתית.

אודי כרמלי : זכות דרך מאושרת. בכל זכות דרך בעיר אלו צרכים משתנים אבל לנקודת הזמן הזו. בגלל החלטת בימ"ש התבקש אגף התנועה לחוות את דעתו האם נכון ב2020 האם צריך לממש את ההפקעות היום. חתכי תנועה כאלה משתנים תדיר.

ראובן לדיאנסקי : על פי התפיסה שלי הייתי צריך לראות שיש נת"צ בשלונסקי בני אפרים בסוף הוא צריך להתחבר למשהו.

אירית רחמני מנהלת אגף התנועה : הדו"ח התחבורתי מציג את הצרכים התחבורתיים ומראה שיש צורך בשבילי אופניים והציר הוא ציר ראשי. יש צורך בנת"צ רציפים, נתיבים לרכב הפרטי, מדרכות שיתכן נצטרך קצת יותר רחבות כי ההיבט של העצים לא נלקח חשבון. היום יש לנו חתך של 20 מ', 21 מ' כל הצרכים הללו לא נכנסים בחתך הזה. כמו שנאמר הרוחב של 28 מ' בו אנחנו נכניס את אותם צרכים

הוא רק חתך בדו"ח התחבורתי. הדו"ח הוא עקרוני המידות נקבע אותם בתכנון המפורט. יש שבייל דו סטרי וגם חד סטרי בכל מקרה כל זכות הדרך תדרש.  
אסף הראל: אני בעד ההפקעות אבל לא בהכרח את החתך העתידי. השאלה היא למה עכשיו? והתשובה שלכם כי נצטרך נת"צ ושבייל אופניים ב2030.  
אירית רחמני: אני קצת אחלוק על 2030 כי את רשת שבייל האופנים אנחנו צריכים כאן ועכשיו.  
אסף הראל: אני מסכים עם ההפקעה אבל לא עם הסיבה כי הטיעון שנצטרך נת"צ ושבייל אופניים ב2030 כאשר צריך אותם כבר היום. אין סיבה בעתיד כשאבן גבירול יהיה נת"צ ומסלול לרכב פרטי אין סיבה שקק"ל לא יהיה כזה. מבחינתי ככל שניתן יותר להולכי הרגל ורוכבי האופנים כך יותר טוב. בתוכניות העתידיות אם יהיה שבייל נעים יוכלו ללכת עד לים.

ענת בירן: הופענו פה לפני 10 שנים שהגיע אחרי זה למליאה שרוב חברי הועדה הביעו סימני שאלה וראש העיר טען כי ההפקעות הללו נדרשות ומאז היינו בבימ"ש. בניגוד למה שאלו לוי אמר שבימ"ש אמר שעל הועדה המקומית לבטל את ההפקעות ולעשות חישוב מסלול מחדש ולבדוק חלופות, משום שהוא לא השתכנע שהתוכנית ישנה שאף אחד לא קידם אותה. נכון שהעיקוב היה בגלל עמותה שהוקמה בזמנו שנלחמה על נושא איילון. אבל מדובר בתוכנית ישנה ולא מבוססת על מה שנאמר היום. לכן להגיד שיש צורך בהפקעות לא בטוח שצריך לעשות אותן. בימ"ש בפס"ד אמר תבדקו את עצמכם בחלופות. כדוגמא מה יקרה אם יהיו רק שבייל אופנים? אולי לא צריך לעשות כלום כי צריך לקחת בחשבון שצריך להיות מטרו ורכבת קלה ושבייל אופנים. כל התפיסה לגבי תקני החניה שמצמצמים לגבי ביטול של נתיבים של רכב פרטי שהופכים לנת"צים, לא מוכרחים ללכת לנורמות שהיו כאשר הכינו את התוכנית ב1970 לגבי רוחב מקסימלי. לא ניתנה לנו האפשרות לקחת יועץ ולחקור את חו"ד. כתוב שלאורך כל הציר הדרומי של רח' קק"ל יש רצועה שאפשר להרחיב מבלי להיכנס לחצרות וזה מספיק להרחבה לשבייל אופניים. כל ההתרחבות והנימוק לצורך בנת"צ אפילו בדו"ח שלכם כתוב לא צריך נת"צ נכון להיום. מדובר בתוך ההצדק לקיום נת"צ. בנוסף יש קטע הרחוב שגובל בגשר שנמצא מעל האיילון כאשר הגשר מחזיר את כל רוחב הדרך לרוחב יותר צר ופשוט יוצרים פקק ורק מזיזים את הפקק בכמה מטרים קדימה. אי אפשר להחריב את שד' קק"ל ולכן התועלת התחבורתית לא קיימת. הדו"חות של אגף הנכסים שאלו טוען הם לא מלאים כי אין שרטוט מזה מפקיעים 80 וכהנה כאשר אומרים שנכנסים לחצרות למעשה לוקחים את לתושבי את הבית שלהם. האנשים נשארים עם בתים צמודי קרקע שאין להם חצר ובפעם השניה יש כמה בנינים וכתוב בדו"ח שנכנסים אליהם לתוך הסלון, גם ככה אי אפשר ללכת באופן רציף ברחוב הזה. ראובן לדיאנסקי: היום שלונסקי 2 מסלולים בכל צד ולא שלושה כמו שמוצא בקק"ל. מיטל להבי: היום אנחנו עושים שביילים של 3 מ'. בתוכנית הציר הזה צריך לקבל את היחס של ציר ראשי. היום שגם התוכנית שהוצגה פה צריך לשפר אותה.

ראובן לדיאנסקי: רק לפני יומיים דיברנו על תקן 0.8 רוצים להקטין את מס' הרכבים הפרטים, היום יש שם 2 מסלולים מכל צד למה ליצור מסלול 3 כמו שנתבי איילון מגדילים עוד מסלול.  
אופירה יוחנן וולק: מה המרחק מההפקעה.  
ענת בירן: 3 בנינים וכתוב שלוקחים את הבתים. אחד בקק"ל 108 כתוב צריך לעשות קיר אבן וחצר חלק מהבנוי הווה אומר נכנסים ולוקחים חצי סלון. יש עוד בנין קק"ל 130 חלק מהחצר פינת הבית הצפוני נמצא על קו ההפקעה הכביש בתוך הבית. הבית קק"ל 113 חומות גדולות מבטון בחזית 2.5. 3.5 ועצים. הבית בנוי לאורך לא לרוחב שלוקחים משוה לא נשאר כלום הבית לא יכול להתקיים משום שההפקעה מחסלת את המגרש. זה לא רק לקחת את החצר או הכניסה זה ממש לקחת את הבית אם אתם אומרים שלא תבצעו את זה בפועל זה הופך את המשמעות. זו בדיקה שלא נעשתה חזרה על דברים מיטל אמרה שהם מפוצים ע"י מדינת זו לא תוכנית דרך ולכן לא מפוצים. יש הבדל שאתם מתכננים תוכנית ומסגרת כללית של התחדשות עירונית וכדי ובמסגרת הזו מפקיעים, אבל צריכה להיות כאן הצדקה שיהיה פה עוד נת"צ ולהתייחס בחדרת קודש להפקעות הללו, אלו התושבים שלכם שמשתמשים בכבישי הללו לכן אני מבקשת שתעבדו לפי פס"ד של בימ"ש ותבדקו חלופות. כפי שמוגדרות חלופות. חלופה אפס ובדיקה של חלופות מצומצמות.

אסף הראל: היחס לשבייל אופנים בניגוד לחצר זה לא בילוי ופנאי אלו חיי אדם ובטיחות ואין שאלה מה קודם למה ושבייל האופנים קודם לחצרות פנימיות ובימ"ש בוודאי יראה זאת כטובת הציבור.  
אלי לוי: יש תוכנית עם מדידה מדויקת לגבי כל מטר. אני מפקיע לזכות הדרך ויש כמה סנטימטרים שהם חורגים וצינתי שלא נפקיע. אנחנו לוקחים את החצר, לכל אחד שלוקחים לו מטר זה כואב אבל המהות היא שהתבי"ע מאושרת משנת 1971, הדיירים והבעלים אז לבוא ולדון בנושא. היה דיון בימ"ש שאמר שאנחנו רשאים להפקיע אבל מבקש בגלל שאין ביצוע מידי לא לבצע אלא רק שתהיה בהירות לגבי התכנון והצורך העירוני. המתנו 20 שנה התבהרו עשינו פעמים רבות בדיקות אנשים בודקים את כל האפשרויות. מה זה לא בדקו? ישבו במשך 5 שנים ובדקו ועשינו פעמיים 2 סקרים זו ההפקעה הכי מדוברת. חלק גדול מהדיירים הם דיירים חדשים וכל מי שקנה הכיר את הפס"ד וידע שיקחו לו. הם ידעו את הצורך להפקעה וכל מי שעשה שיפוץ תוספת בניה הגיע לאגף הנכסים אמרו לו שמצריך לפנות את השטח הזה והם חתמו

על כתבי התחייבויות לפינוי שטח ההפקעה, זה לא נחת מהיום להיום זה תהליך של 30 שנה. אנחנו לא נקח שום סלון. ענת בירן: אני לא אומרת ששבילי אופנים לא חשוב. לא ראיתי הצגה של המדידות. מבקשת שצריך לעשות בדיקה.

### דיון פנימי

ראובן לדיאנסקי: אין התנגדות גורפת לצורך בהפקעה השאלה כמה מפקיעים וזאת ע"פ צורך. נכון שיש תוכנית מ1971 שאפשר להפקיע כך וכך. אך הפרקטיקה של החיים שיכולה להגיד אחרת. אפשר להגיד שיש מקומות שלא צריך 2 נתיבים בכל צד, יש מגרשים עם עצים ובמקום שיש מעט מאוד עצים במרחב הציבורים נעזרים באיכויות ובעצים שנמצאים במגרש הפרטי, וכל ההסתכלות צריכה להיות רחבה. כולם צודקים וצריך לשפר לציבור, אבל בסופו של דבר נפקיע על בסיס הצורך אפשר להפקיע גם פחות. אני מבין שמדובר במס' אנשים בודדים. אני בעד לצאת לסיוור במקום. אפשר לחשוב על 2 נתיבים בכל צד בכל מסלול ולא 3.

ליאור שפירא: האם אנחנו יכולים להחליט על ההפקעה ובהתאם לצרכים נפעל ובוואו נאשר את ההפקעה. דורו ספיר: בכל העיר בתבעות אנחנו מפקיעים שטחים נתיבים מסלולים לצורך טוואי דרך. התוואי הוא לא תמיד ממומש כולו אבל קובעים אותו גם בידיעה שהתב"ע תתממש בעוד 20 שנה. כי אי אפשר לעשות כל יום תב"ע ולקבוע זכות דרך, כי בעוד 5 שנים הצרכים יהיו שונים. לכן קובעים תוואי שהוא קצת יותר רחב כדי שיכיל את העתיד. בזמנו בשנות ה-70 הוא התאים אבל היום תוואי הדרך מתאים לתוכניות להיום. מזל שלפני 20 שנים צפו את זה כי היום היה קשה לעשות את זה.

אלי לוי: היתה הערה על 5,7 וביטלנו אותה אבל כל מי שקונה קרקע רואה את הדרך ושואל אם יש הפקעה ומה גודל המגרש ומה חל עליו.

מיטל להבי: הדיון בק"ל היה כמה פעמים ואין זכר בדפ"ט, אני מבקשת שההיסטוריה תכנס לדרפט. מגרשים 108, 110, 138, 106 מה קורה בצופצ"קים? כל הזמן מראים תמונות ואיך באו במקומות בעולם הרסו שורות שלמים של בנינים כדי להרחיב את מצאי הדרך, ובהסתכלות למשל על תוכנית ג"ס אז אני אומרת זה לא אפשרי. המקומות שבהם זה קורה לדוגמא כפר שלם או במקומות שהם חד קומתיים שיהיה אפשר לתת זכויות בניה שיפצו בהסתכלות ארוכת טווח. להסתכל לאזור הזה מבחינה הזכויות בהסתכלות נפרדת של הצוותים שיהיה בהתאם לנפח התנועה הציבורית ונפח הבינוי. אם יש מקומות כאלה, יותר קל לעשות זאת במקום שהבניה עם חצרות גדולות ונפח בניה קטן מאשר במרכז העיר. מה שקורה במקרה זה היא פרבילגיה אפשרית ואולי בגלל שהתחלנו לפני 30. אני מסכימה עם ראובן רוחב רחוב ריק. הערה שבסופו של דבר מייצרים זכויות הפקעה אבל ניישם אותם לפי חתכי הדרך שנהיה חופשיים לתכנן אותם.

דורו ספיר: זאת המטרה של זכות דרך והפקעה.

ראובן לדיאנסקי: זה לא שטח פתוח, לבוא ולהגיד שאנחנו יכולים ושנשתמש במקסימום ואול בפחות בעיני זה בעייתי.

דורו ספיר: היום אולי החצר הזו גובלת אבל מחר הוא ירצה להרוס את הבנין הוא יצטרך לזוז לפי תוואי ההפקעה לכן תוואי ההפקעה צריך להיות כפי שהם היום.

אלי לוי: שלו בימ"ש היה מאשר את הביצוע לפני 30 שנה הדיון היה שונה. מכוון שהתחבורה הציבורית לא היתה מפותחת אבל מי שחזה ראה את תוואי הדרך לעוד 30 שנה. ההמתנה של 20 שנה יצרה מצב שאנשים התרגלו למצב הזה. יש להם חצר עצים חומה והבעיה שלנו שההפקעה הזו מתבצעת ע"פ 2 הגבלות. הגבלת התוכנית והגבלת בימ"ש. אם לא היינו תחת בימ"ש ששלח אותנו לבדיקות והחלטה חדשה של הועדה. אנחנו הולכים על הפקעה לפי התבע כאשר יש לנו תוכנית שאושרה ע"י אגף התנועה על כל היבטיה. השופט ירצה לבדוק עם אגף התנועה האם אפשר משהו לצמצם.

מלי פולישוק: שמעתי שב2015 היה פסד וביה"ד אמר "ביטול ההפקעות ובדיקת חלופות" ואני מבינה שבגלל הפס"ד ב2015 הגענו לדיון הזה. יש תב"ע ועכשיו מדובר על מימוש ההפקעה בפועל אז השאלה אולי בכל זאת צריך משהו אחר? עדין לא קבלנו כאן חלופות ועדיין יש לחברי הועדה שיקול דעת אולי לא צריך מדרכה של 3.5 מ' רוחב דרך. לכן 7 מ' למדרכה זה אולי מוגזם ואולי אפשר לחשוב אחרת. בכל מקרה לא יכול שלא תופיע היסטוריה בדפ"ט.

אלי לוי: עקרון הדיון של בימ"ש בשנים יותר מאוחרות בשנת 92 אושרה תוכנית 2485 שכללה את התוכנית. היינו בימ"ש שם טענו שתוכנית מ1971 לא התייחסה לתחבורה ויש עוד פתרונות, וכל בימ"ש קבע שנחזור לועדה. עשינו סקר בשנה שעברה של צרכים עם משרד התחבורה. בדקנו את החלופות זאת החלופה המוצעת. ידוע לנו שנגיע לבימ"ש.

הראלה אברהם אוזן: בפס"ד נקבע שתוכנית 1321 תוקפא למשך שנה נוספת מהיום משם לקחו את המילה הקפאה. בגלל שהעתירה התקבלה באופן חלקי ההפקעות בוטלו.

ראובן לדיאנסקי: יש דרך לקחת מבעלי הנכסים שיפוי בחלק שהם יושבים בו ההפקעה היא לצורכי דרך אי אפשר לגבות כסף

אלי לוי: לא. אין עסקאות בהפקעות.

דורון ספיר : הצעת החלטה ע"פ חו"ד צוות להצבעה.

הצבעה :

ההפקעות כפי שהוצגו בדברפט כולל ההערות של אלי לוי כולל ההוראה אנחנו נראה את חתך רחוב  
בעד : דורון ספיר, מיטל להבי, אסף הראל , ליאור שפירא, אופירה יוחנן וולק

נגד : ראובן לדיאנסקי

ראובן לדיאנסקי : אני תומך בהפקעה אבל חו"ד והתשריט שמצורף של הדרך הוא קיצוני ואפשר  
להסתפק בפחות.

ההפקעות אושרו.

**בישיבתה מספר 0009-20 מיום 10/06/2020 (החלטה מספר 4) דנה ועדת המשנה  
לתכנון ולבניה בהפקעות להרחבת שד' קק"ל בקטע שבין נתיבי איילון במערב לרח' בני  
אפרים במזרח לפי תכנית 1321 והחליטה :**

הועדה השתכנעה מחוות הדעת התנועתית שהונחה בפניה ומעמדת הגורמים המקצועיים כי קיים צורך  
ממשי להרחיב את שד' קק"ל למלוא תחום הדרך בפרט נוכח אורחות החיים ומגמות התכנון המשתנות  
ובהן הצורך בשביל אופניים, במדרכה להולכי רגל ובהוספת נתיב תחבורה ציבורי בקטע דרך זה.  
לפיכך, מחליטה הועדה המקומית להפקיע חלק מחלקות 605, 606, 616, 643, 652, 653, 673, 726 וחלקות  
בשלמות 608, 705 בגוש 6625, חלק מחלקות 115, 116, 117, 335, 336, 337, 338, 339, 441, 442 בגוש 6627,  
חלק מחלקות 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92 בגוש 6792 לפי חוק התכנון  
והבנייה התשכ"ה - 1965 ובהתאם לכך לפרסם הודעות לפי סעיפים 5 ו- 7 לפקודת הקרקעות (רכישה  
לצרכי ציבור) 1943.

לאחר ביצוע ההליכים לפי הסעיפים הנ"ל, יש לפרסם הודעה לפי סעיף 19 לאותה פקודה.

משתתפים : דורון ספיר, מיטל להבי, אסף הראל, ראובן לדיאנסקי, ליאור שפירא