

# עיריית יבנה

פרוטוקול

ישיבת הוועדה המקומית לתכנון ובנייה מס' 201103

מיום שני, א' באדר ב' תשע"א, 7.3.2011

- הופק ע"י: בונוס פרוטוקולים בע"מ, טלפון: 03-5373237 -  
[www.bonuspro.net](http://www.bonuspro.net)

**תמליל מישיבת הוועדה המקומית לתכנון ובנייה מס' 201103**

**מיום שני, א' באדר ב' תשע"א, 7.3.2011**

<p>- ראש העיר ויו"ר הוועדה</p> <p>- חבר ועדה ומ"מ יו"ר</p> <p>- חבר ועדה</p> <p>- חבר ועדה</p> <p>- חבר ועדה</p> <p>- חבר ועדה</p>	<p>גוב-ארי צבי</p> <p>יצחק אשל</p> <p>חזות משה</p> <p>פריבמן ערן</p> <p>גבריאל אביטן</p> <p>נעמן רוני</p>	<p><b><u>נוכחים:</u></b></p>
<p>- חבר ועדה</p>	<p>ד"ר ויצמן אהוד</p>	<p><b><u>חסרים:</u></b></p>
<p>- היועץ המשפטי לוועדה</p> <p>- מהנדס העיר והוועדה ומנהל אגף הנדסה</p> <p>- מנהלת מדור תכנון עיר</p> <p>- מנהל היחידה לתכנון ומידע</p> <p>- מנהלת מדור רישוי בניה ומזכירת הוועדה</p>	<p>עו"ד איתן בראש</p> <p>שטרית דוד</p> <p>בינט רותי</p> <p>שושן מנחם</p> <p>בן חמו זהבה</p>	<p><b><u>סגל:</u></b></p>
<p>- תושבת</p> <p>- שמאי מקרקעין.</p> <p>- שמאי מקרקעין ממשרד דותן דרעי.</p> <p>- מטעם התובעים</p> <p>- ממשרד עו"ד עופר יעקב</p> <p>- שמאית מקרקעין, מטעם התובעים.</p> <p>- יועץ לענייני איכות סביבה</p> <p>- היועץ האקוסטי של הרכבת.</p> <p>- יועצת משפטית, רכבת ישראל</p> <p>- מטעם רכבת ישראל</p>	<p>רות אופיר</p> <p>דותן דרעי</p> <p>ישראל אלנקוה</p> <p>עו"ד עופר יעקב</p> <p>עו"ד אסף מסדה</p> <p>עו"ד משה כהן זאדה</p> <p>נחמה גודין</p> <p>רון לשם</p> <p>דויד אפשטיין</p> <p>עו"ד ענבל קנקה</p> <p>טל אשכנזי</p>	<p><b><u>נוכחים:</u></b></p>

**על סדר היום:**

1. תביעה לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה.

1. תביעה לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה.

**צבי גוב-ארי:** טוב, חברים. אנחנו נפתח את הדיון עם קוורום מצומצם, וצר לי על כך שאנשים לא מצליחים להגיע. אני מבקש לדעת האם התובעים נמצאים כאן. מי מייצג?

**עו"ד איתן בראש:** אנחנו הודענו לבאי כוח התובעים על הדיון. ניתן לדון בתביעה אף ללא התובעים או נציגיהם. אין חובה לזמן אותם ואין להם חובה לבוא. זה אולי לא ראוי, אולי זה מראה משהו. מציע לקיים את דיון.

**צבי גוב-ארי:** יש עוד מישהו מכם שצריך להגיע?

**רות אופיר:** מי, מהתושבים? עופר ארד אמור להגיע. מהשכונה הצבאית. משה ועופר, הוא כותב שם כבר פה בכניסה. האמת שכביש 4 היה עמוס.

**יצחק אשל:** מה, עורכי דין לא באים?

**רות אופיר:** כן, הם צריכים כבר להגיע.

**צבי גוב-ארי:** טוב, נפתח אם כך את הדיון. כל אחד יציג את עצמו בקול רם, למען האחרים.

**דויד אפשטיין:** אני דויד אפשטיין, היועץ האקוסטי של הרכבת.

**טל אשכנזי:** טל אשכנזי, מרכבת ישראל.

- עו"ד ענבל קנקה:** ענבל קנקה, יועצת משפטית, רכבת ישראל.
- עו"ד איתן בראש:** איתן בראש, יועץ משפטי לוועדה.
- דוד שיטרית:** דוד שיטרית, מהנדס הועדה.
- רות בינט:** רות בינט, מנהלת מדור תכנון עיר.
- מנחם שושן:** מנחם שושן, עוזר ראש העיר.
- זהבה בן חמו:** זהבה בן חמו, מזכירת הועדה.
- ישראל אלנקוה:** ישראל אלנקוה, אני שמאי מקרקעין.
- דותן דרעי:** דותן דרעי, שמאי מקרקעין.
- רות אופיר:** רות אופיר, תושבת השכונה.
- ערן פבריבמן:** ערן פריבמן, חבר מועצה.
- יצחק אשל:** יצחק אשל, חבר מועצה.
- משה חזות:** חזות משה, סגן ראש העיר.
- צבי גוב-ארי:** גוב-ארי, חבר מועצה ויו"ר ועדת המשנה. אני מבקש להתחיל, תציגו בבקשה את עמדתכם.

**עו"ד איתן בראש:** אני אולי אתאר בכמה מילים. כשקיבלנו את התביעה לפי סעיף 197, הכנו חוות דעת אשר מוצגות בפניכם. לבקשת התובעים, המבקשים, נוהל משא ומתן במשך תקופה לא קצרה. אנחנו כאן, מאחר והמו"מ לא צלח. צירפנו את הרכבת לתביעה. היא משפה על פי חוק, בגין נזקים נטענים מוכחשים.

**יצחק אשל:** אני מבין שסעיף 197 מדבר על פיצוי.

**עו"ד איתן בראש:** פיצוי בגין ירידת ערך בגין תוכנית.

**יצחק אשל:** ללא הפקעה. אין קשר להפקעה.

**עו"ד איתן בראש:** לא, אין קשר.

**יצחק אשל:** זה החוק. כלומר זו לא קרקע שלהם. בסדר.

**צבי גוב-ארי:** דוד, אתה רוצה להוסיף?

**דוד שיטרית:** בדרך כלל הסדר הוא שהתובעים אמורים להציג את העמדה שלהם, ואז אנחנו מציגים את עמדתנו. בסוף, בדיון פנימי, מחליטים. השאלה אם הם רוצים להציג. יש פה רק נציגת תושבים. יש לך מה להציג? אני לא יודע כמה זה רלוונטי.

**רות אופיר:** רלוונטי למען האמת זה העניין של הקטע הטכני. כי אנחנו קיבלנו את ההתנגדות שלכם או את ההתייחסות שלכם לתביעה שלנו. התביעה שלנו הוגשה לפני שנה ושלושה חודשים, וקיבלנו את זה ביום חמישי בצהריים. ואני הייתי כאן אצל טובה, ואיכשהו ככה ניסינו ובסוף מצאנו מישהו מהנהגים.

**עו"ד איתן בראש:** אני אסביר. זה נשלח בדואר רשום למשרד של עורכי הדין שלכם. לא לקחו את זה מרשות הדואר, לפיכך שלחנו את החומר עם שליח עוד באותו היום למשרדי עורכי הדין של התובעים.

**רות אופיר:** סליחה, לא, לא, זה כן. כי מה שקרה הוא שאף אחד מאיתנו, אני מניחה שתיכף יתייחסו, לא הצלחנו בעצם להתייחס למה שנאמר שם. זה עובי של ספר, עם כל השמאוויות וכל ההתייחסויות. זה קצת בעיה. כבר שנה ושלושה חודשים, והשמאים של דותן דרעי היו אצלנו כבר די מזמן. ולהגיש את זה אלינו ביום חמישי בצהריים, תשמע, עם כל הכבוד, זה מאוד מאוחר, כשאצלכם זה נכתב בינואר, לפי הרישום.

**עו"ד איתן בראש:** אני מסביר שוב. זה נשלח בדואר רשום. זה יצא מהעירייה בתחילת השבוע. דואר רשום, יש אסמכתאות.

**רות אופיר:** למה לא לדייק? אנחנו לא עומדים משני צידי המתרס.

**עו"ד איתן בראש:** אני אומר, לא מתווכחים על עובדות. זו עובדה.

**רות אופיר:** זו לא עובדה. אנשים לא קיבלו את התביעה. לא קיבלנו את זה. ביום חמישי אני באתי לקחת את זה.

**צבי גוב-ארי:** רק רגע, שנייה. האם אתם טוענים שלא קיבלתם את החומר בזמן על מנת להציג את עמדתכם?

**רות אופיר:** נכון.

**צבי גוב-ארי:** עמדתכם הוצגה בעצם הגשת התביעה.

**רות אופיר:** נכון.

**צבי גוב-ארי:** אוקיי. זו עמדה קיימת. אנחנו מתייחסים לתביעה. כל הניירת שנשלחה עד היום, זה המשך התהליך המשפטי, בסופו של דבר. הועדה שאנחנו מתייחסים היום לעמדתם בעת הגשת התביעה. התביעה מדברת ברמה העקרונית או הקונקרטית – ירידת ערך נכסים.

**רות אופיר:** נכון.

**צבי גוב-ארי:** ופיצוי על ירידת ערך הנכס. עמדת המומחים שמינתה הועדה אומרת שאין ירידה של ערך נכס. צריך להוכיח את הדבר הזה. ולשם כך יושב פה צוות המומחים, שיציג את עמדתו. תוכלו, כמובן, במהלך הדיון, להתייחס לעמדתו של הצוות. לשאול שאלות, לנהל דיון. זה בסדר. אבל העמדה של התובעים ברורה. התובעים טוענים שבעצם אימות זכויות הרכבת, או קביעת מסילת הברזל או הרכבת בהמשך, חלה ירידה בערך הנכסים.

**רות אופיר:** עצם התוכנית.

**צבי גוב-ארי:** ועל כן מבקשים פיצוי. זה בסדר. זכותכם לעשות את זה, וזה מה שעשיתם. עכשיו יושב פה צוות מומחים שסבור שאין הדברים כך. ואנחנו רוצים לשמוע את צוות המומחים. האם זה על דעתכם?

**רות אופיר:** בסדר, אבל אני באמת קטונתי, אני לא.

**עו"ד איתן בראש:** אולי כדאי שדו"ח יציג את חוות דעתו בפני חברי הועדה.

**דותן דרעי:** טוב, אני אתחיל, גם ישראל יגיד את דעתו. אנחנו שמאי מקרקעין. ביצענו חוות דעת שמאית לבחינת הטענות של ירידת הערך, עקב אישור התוכנית הפוגעת לכאורה. ביקרנו בנכסים ועשינו סקר מחירים מאוד מקיף, לנסות ולבודד את השפעת התוכנית הפוגעת. לפי הטענה פוגעת. הרי בעצם פה לא מדברים במישור תיאורטי, צריך להוכיח את הדברים. ואם באים ואומרים שיש ירידת ערך, זאת אומרת שהמחירים היו צריכים לרדת. או לחילופין להראות מגמה של עצירה, לנוכח מגמות השוק. אנחנו, למרות סקר מקיף מאוד של מכירות בסביבה ובסביבות קרובות, לא מצאנו ירידת ערך. לא מצאנו שהנטל שהורם על ידי התובעים הוא ממש. אדרבא. צריך לבחון את הדברים לעומקם ולא להסתכל ברמה של האינטואיציה. כי לכאורה, כשבאים ואומרים: 'עוברת מסילה, גורמת רעש, אז נגרם מטרד, נרגמת ירידת ערך', ואלו דברים שקלים לטענה. אבל צריך לבחון את הדברים יותר לעומקם ואז רואים שבעצם גם התב"ע וגם התכנון שנובע מהתב"ע, הוא תכנון שהוא לא תכנון פוגעני. הוא תכנון עם הרבה מיגוונים אקוסטיים, מהשורה הראשונה שקיימת היום.

\*\*\* 9:20 נכנסים אנשים נוספים לישיבה \*\*\*

**צבי גוב-ארי:** חברים, אלה שנכנסו עכשיו יציגו את עצמם לפורום.

**עו"ד עופר יעקב:** עו"ד עופר יעקב, מייצג את השכונה הצבאית, 15 תובעים. נמצא איתי גם עו"ד אסף מסדה מהמשרד שלי. השמאית נחמה גודין מחנה את האוטו ועולה גם כן. אנחנו מתנצלים על האיחור.

**עו"ד יוסף מסדה:** עו"ד יוסף מסדה, ממשרד עופר יעקב.

**עו"ד משה כהן זאדה:** עו"ד משה כהן זאדה, מייצג את השכונה המשטרית, ואני מתנצל על האיחור.



### דותן דרעי:

אני אמשיך, ברשותך. הייתי בנקודה של המיגונים האקוסטיים. הן לאור המיגונים שנובעים מהתכנון התב"עי, הן לאור הביצוע, תכנון הביצוע שקשור ושזור בתב"ע, אנחנו רואים גם בהיבט הזה שניתנה הקפדה על הנושא הזה של המיגונים, כנדרש. כך זה לכאורה, לפחות לפי מה שאנחנו רואים בתכנון. ויש לנו קנה מידה ממקומות אחרים בארץ. אנחנו רואים את התכנון. והרי אנחנו מדברים פה על פגיעה תכנונית. הרי הפגיעה עדיין לא בוצעה בפועל, הכל הוא ברמה של התכנון.

נקודה נוספת, חלק מהמגרשים שבכלל לטעמנו לא עונים על הגדרת גובל, ואני אסביר. כדי שמקרקעין יוכל לזכות בפיצוי תחת סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה, הוא צריך להיות משיק, גובל, לתוכנית, לקו הכחול של התוכנית הפוגעת. רק על זה יש הרבה פסיקה, ולא ארחיב ולא אכביר מילים, אבל לפי כל המבחנים, חלק מהמגרשים, למרות שהם באותה שכונה, פשוט נמצאים בריחוק מהמהקו הכחול ה"פוגעני" במירכאות, ובכלל לא יכולים להיכנס תחת הגדרת גובל, שמקנה להם פיצוי. פה זו נקודה משפטית, שמורידה חלק לא מבוטל מסכום התביעה, עוד לפני שבכלל נכנסים לנושא של שמאות.

נקודות נוספות זה הנושא, גם אם כן, למרות שאנחנו לא מצאנו, ועמלנו ברמה של סקר מקיף מאוד, גם אם יש ירידת ערך מסוימת, כפי שנטען, צריך להגדיר אותה שהיא לא ירידת ערך שהיא בלתי סבירה. זאת אומרת, החוק והמחוקק נתנו אפשרות לתכנון לקדם את האורבניזציה של העיר, ברמה סבירה. מה הכוונה? לא על כל מטרד, לכאורה, של תב"ע, אפשר לקבל פיצוי. אם מדובר באחוזים בודדים של ירידת ערך לכאורה, 1, 2, 3 אחוז וכך הלאה, אז החוק אומר במפורש, המחוקק אומר: 'לא מגיע פיצוי. גם אם הוכחת שנפגעת באחוז מסוים, לא מגיע פיצוי'. זה מה שנקרא סעיף 200. אז אנחנו טוענים שגם אם יש זוטות של פיצוי, הם בגדר סעיף 200, וגם הם לא מקנים פיצוי. ישראל ימשיך בכמה נקודות.

### ישראל אלנקוה:

שמי ישראל אלנקוה. אני שמאי מקרקעין מהמשרד של דותן דרעי. אני עבדתי עם דותן על הנושא של חוות הדעת. מעבר למה שדותן אמר עכשיו, אנחנו בחנו את הנושא של הפגיעה, לכאורה, אם קיימת, גם נושא תכנוני, גם מבחינת התמ"אות והתב"עות

שחלות על המקום, על כל האזור של כביש 4. גם מבחינת התמ"א, תמ"א 23 עם השינויים, יש מנגנון של גמישות. בדקנו גם אותו, גם מבחינת מנגנון הגמישות של התמ"א, יש חלופה של כביש. בתשריט הכביש סומן ממזרח. ופה המצב הקיים אפילו משפר את המצב הקודם. כאן מדובר על מנהור, הכביש יהיה במנהור, המסילה תהיה במנהור. ואנחנו בחנו, בעזרת חוות דעת שנעזרנו בהן, חוות דעת אקוסטיות שצורפו לחוות דעת שלנו, וגם חוות דעת בנושא של זיהום אוויר, שלהיפך, שבמצב החדש, כמו התכנון המוצע, תהיה הטבה, גם מבחינת הרעש ומפלסי הרעש, וגם במפלסי הנושא של זיהום אוויר. מה שנטען בחוות דעת של התובעים, שבעצם תהיה פגיעה.

**זותן דרעי:** הטבה בגלל שכיום יש רעש מהכביש. לא מדובר באזור פסטורלי. מדובר באזור שקרוב לכביש מס' 4, עורק תחבורה ארצי.

**רות אופיר:** המנהרה לא פוסלת את רעש הכביש.

**זותן דרעי:** ברשותך. כך שיש פה סממנים של שיפור באלמנטים מסוימים, שמתלכדים עם התכנון. עוד פעם. לא רק ההסכמות על מנהור או על קירות אקוסטיים. ההסכמות הדיוניות או הכתובות בין הצדדים, שהגיעו לידי פשרה בזמנו, גם כשמסתכלים על התב"ע עצמה רואים שהם מתחברים עם התב"ע הזאת. המנהור או קו נטוי פתרונות אקוסטיים אחרים, קירווי וכדומה, והדברים האלה מאוד משמעותיים לגרימת איכות חיים נורמלית, שעונה על התקנים, חד משמעית.

רק לסיכום, אפשר לדבר פה הרבה. יש פה 62 עמודים של חוות דעת. הדברים נעשו לא רק ברמה התיאורטית, להביא סקרים של מה אומרים אם תעבור מסילה מה יקרה וכדומה. הדברים נעשו בבחינה של סקר מלא, סקר מחירים מקיף, שביטא את הדברים הלכה למעשה. והדברים כתובים בפנים וגלויים. יש גילוי נאות בתוך חוות הדעת. לא מסתירים דברים, לא מחכים לדיון להציג אותם. הכל בפנים, ברור, מובנה. זהו.

\*\*\* נכנסת השמאית גב' נחמה גורן \*\*\*

**צבי גוב-ארי:** תרצו להציג נתונים בכל זאת? חשוב להציג נתונים, מעבר למה

שדובר. להציג נתונים, מדידות, וכל מה שעשיתם.

**עו"ד איתן בראש:** אולי כדאי לשמוע את חוות הדעת האקוסטית.

**דותן דרעי:** אחרי האקוסטיקה, אני רוצה אולי להשלים. קודם תשמעו את

הנושא, כי זה נושא מאוד חשוב.

**עו"ד משה כהן זאדה:** ברשות הוועדה, רק שנייה אחת. נמצאים פה נציגים של הרכבת?

**עו"ד ענבל קנקה:** כן.

**עו"ד משה כהן זאדה:** האם מעבר להימצאותם של הנציגים של הרכבת, הוגשה איזשהי

חוות דעת, או שנערך איזשהו מסמך בעניין הזה? כי אנחנו לא קיבלנו.

**עו"ד ענבל קנקה:** אנחנו ערכנו שתי חוות דעת. אחת, חוות דעת בעניין

האקוסטיקה. דויד עוד מעט יציג את העיקרים שלה. וחוות דעת בעניין זה הוא מעביר. וגם רון

לשם יציג את עיקריה. אתם, אני מניחה, קיבלתם את חוות הדעת האלה.

**עו"ד משה כהן זאדה:** כן, אני קיבלתי חוות דעת של רון לשם. חוות דעת של רון לשם

היא מטעם הרכבת?

**עו"ד ענבל קנקה:** כן.

**עו"ד משה כהן זאדה:** כלומר בעצם איחדתם את חוות הדעת המקצועיות, חוות דעת של

הוועדה ביחד עם הרכבת, כך אני מבין.

**עו"ד ענבל קנקה:** אנחנו לא איחדנו. אנחנו הכנו חוות דעת מטעמנו בנושאים מסוימים. הוועדה הכינה חוות דעת מטעמה.

**עו"ד עופר יעקב:** זאת אומרת לא התקבלה חוות דעת שמאית מטעם הרכבת.

**עו"ד ענבל קנקה:** לא.

**עו"ד עופר יעקב:** יש לנו מספר דברים, שהם אולי מקדמיים. אז אולי נכון להעלות אותם.

**צבי גוב-ארי:** אני מציע לתת להם לסיים את ההצגה של הדברים, קודם כל.

**דויד אפשטיין:** אני דויד אפשטיין, מ'אפשטיין אקוסטיקה'. אני מראש אתנצל על איכות השקופיות, פשוט הכנו אותן ממש ברגע האחרון. הבסיס לבדיקה שלנו, הבדיקה האקוסטית, היתה השוואה בין המצב הקיים, או מצב ערב אישור התוכנית, לבין המצב העתידי, לאחר פתיחת המסילה. אנחנו רואים פה את המצב הקיים. השכונה והכביש, וסוללת העפר שמתחילה כאן וממשיכה לכל אורך השכונה, עד כאן בערך. זה המצב הקיים, או המצב שהיה קיים טרם אישור התוכנית.

כתוצאה מהתוכנית, מתרחשים שלושה שינויים מהותיים מבחינת המצב האקוסטי. קודם כל, כמובן, יש מסילת ברזל, שלא היתה קודם, במקביל לכביש 4. שתיים, נפחי התנועה בכביש 4 משתנים, לאחר פתיחת המסילה. אנחנו עשינו השוואה והתבססנו על ספירות תנועה משנת 2006, ותחזיות תנועה לשנת 2020. אנחנו רואים שיש ירידה בנפחי התנועה הצפויים ב-2020, לעומת מה שהיה ב-2006. מסבירים את זה על ידי שני דברים עיקריים: אחד, זה פתיחת כביש 6, שהורידה חלק מהנפחים. וגם עצם פתיחת הרכבת יעביר חלק מהאנשים שנסעו, לנסוע ברכבת. בכל מקרה,

מבחינת הנתונים, תחזיות שהתקבלו ל-2020, יש ירידה, לא ירידה גדולה, אבל ירידה לגבי נפחי התנועה.

והשינוי השלישי, אולי מבחינת המצב האקוסטי, זה השינוי הכי משמעותי, שיש שינויים בסוללת העפר שהיתה קיימת לפני אישור התוכנית, לעומת מה שיתבצע במסגרת התוכנית. אנחנו נראה את זה כאן. זה המצב לאחר פתיחת המסילה. רואים את המסילה. הקטע הכהה זו המסילה במנהור. וסוללת העפר, שהתחילה קודם כאן, ממשיכה דרומה, עד לכאן וממשיכה צפונה עד לכאן בערך. זאת אומרת, שכל הפרצה באזור הזה, לבתים ברחוב דולב, הפריצה הזאת נסגרת באמצעות הסוללה. וגם בחלק הדרומי, הרעש שהיה מגיע מהכביש, מהאזור הזה, נסגר גם כן על ידי המשך הסוללה דרומה.

אי אפשר לראות את המספרים פה, אבל אנחנו עשינו בדיקה, וכל התוצאות האלה נמצאות בחוות דעת שלנו.

**ערן פברבמן:** אתה יכול להפנות אותנו לעמוד הזה?

**יצחק אשל:** עמוד 5.

**דויד אפשטיין:** אנחנו בדקנו את מפלסי הרעש, במצב הקיים לעומת מצב עתידי. רואים את זה בטבלה. אנחנו לקחנו כל בית ובית מתוך בתי התובעים. קודם כל בדקנו את מצב הכביש, בהתאם לנפחי התנועה 2006. מצב הכביש, בהתאם לתחזיות תנועה ל-2020.

**יצחק אשל:** מתי הרכבת מתחילה לנסוע?

**עוה"ד ענבל קנקה:** דצמבר.

**דויד אפשטיין:** הבדיקה מתייחסת ל-2020.

הרכבת כנראה תתחיל לנסוע בסוף השנה.

**צבי גוב-ארי:**

בדקנו את הרעש מהמסילה, כולל כמובן המנהור. הרעש המצטבר

**דויד אפשטיין:**

מהכביש והרכבת יחד, וההפרש בין הרעש המצטבר מהכביש והרכבת יחד, לעומת המצב הקיים ב-2006.

כשאתה אומר רעש של מסילת ברזל זה רעש כאשר עוברת רכבת

**ערן פבריבמן:**

ב-160 קמ"ש?

לא, זה מפלס הרעש השעתי של הרכבת.

**דויד אפשטיין:**

זאת אומרת, אם יש בום על-קולי ואחרי זה שקט, הממוצע יהיה

**ערן פבריבמן:**

db 20?

זה אתה אומר. כמו שההתייחסות לכביש זה לשעת שיא, כך גם

**דויד אפשטיין:**

ההתייחסות לרכבת, זה גם לשעת שיא.

במצב המחמיר.

**עו"ד ענבל קנקה:**

לא יודע מחמיר לא מחמיר, זה שעת שיא.

**דויד אפשטיין:**

זה ממוצע על פני שעה, זה מה שאתה אומר.

**ערן פבריבמן:**

זה ממוצע על פני שעה, שחלק מהזמן עוברות רכבות וחלק מהזמן

**דויד אפשטיין:**

לא עוברות רכבות. נכון? כך מתייחסים לזה.

**רות אופיר:**

אז ככה גם אנחנו כתושבים צריכים להתייחס לזה.

**דויד אפשטיין:**

מה שאנחנו מצאנו, שבחלק הצפוני, ברחוב דולב, למעשה בעיקר בגלל המשך הסוללה צפונה, וסגירת הפרצה של הכביש, מפלסי הרעש ב-2020 צפויים לרדת משהו כמו 6 דציבל, בגלל המשך הסוללה, בעיקר. ככל שאנחנו ממשיכים דרומה ברחוב דולב, מפלסי הרעש עדיין נמוכים יותר ב-2020 לעומת 2006, אבל מ-3 דציבל ועד 6 דציבל. ברחוב שומרון, ההפרש הוא לא כל כך גדול. הוא בין אפס, נגיד, עד 2 דציבל. גם ברחוב השומרון צפויה ירידה.

**יצחק אשל:**

למה ההבדל הזה בין רחוב דולב לרחוב השומרון?

**דויד אפשטיין:**

מכיוון שברחוב שומרון, היום, עוד במצב הקיים, כבר היתה סוללת עפר. ההמשך של הסוללה דרומה וצפונה פחות משפיע על הבתים שם.

**יצחק אשל:**

זאת אומרת מהמצב הנוכחי.

**דויד אפשטיין:**

המצב הנוכחי.

**יצחק אשל:**

לא מצב שנגיד רחוב דולב ישמעו יותר רעש מאשר רחוב השומרון. אלא מהמצב הנוכחי תהיה פחות ירידה, בגלל קיום הסוללה.

**דויד אפשטיין:**

ברחוב דולב לא היתה סוללה מצפון, ואנחנו סוגרים את האזור הזה. וברחוב שומרון זה לא היה המצב. ברחוב שומרון, למעשה, הירידה ברעש היא כמעט כולה בגלל הירידה בנפחי התנועה ב-2020 לעומת 2006. יש רק בית אחד.

בית אחד.

**משה חזות:**

**דויד אפשטיין:** בית אחד, ששם מצאנו עלייה של 0.1 דציבל, שזה ממש זניח. וזה קורה מכיוון שדווקא זה הבית הפינתי ברחוב השרון.

**יצחק אשל:** הוא צודק. זה פינת השרון שומרון. הבית הפינתי. זה מה שהוא מתכוון.

**דויד אפשטיין:** אנחנו מדברים על הבית הזה, והבית הזה היום, לא היום, אבל כשהסוללה היתה קיימת, הסוללה למעשה עטפה את הבית, וכתוצאה מהמשך הסוללה דרמה, הסוללה מתרחקת קצת מהבית, ולכן יש עלייה קטנה, ממש עלייה זניחה, במפלס הרעש כתוצאה ממה שהיה קודם.

**דוד שיטרית:** אולי בעניין הזה להוסיף. זה שהמעטפת, אותו בית לא עטוף היום, והמשכנו את הסוללה דרומה, זה מגן על בתים אחרים שהיו חשופים לכביש. כל האזור של המשך רחוב מוגן.

**רות אופיר:** אבל למה, דוד, ב-2020? עוד תשע שנים במילא לא נשמע.

**דויד אפשטיין:** אני רוצה להדגיש שעלייה של 0.1 דציבל, למעשה אין לזה שום משמעות בכלל. ולפי כל הספרות המקצועית, עלייה בפחות מ-3 דציבל, האוזן של בן האדם לא מסוגלת בכלל להבחין. זאת אומרת 0.1 דציבל זה לגמרי זניח. עכשיו, אנחנו גם בדקנו את ההשפעה של החלופה המערבית, מה שנקרא, זאת אומרת העברת המסילה מערבה, יותר רחוק מהבתים. רואים את זה פה, זה הקו הסגול. למטה הקו האדום. יש שני קווים כחולים, שזה החלופה המזרחית המועדפת. כמובן שהחלופה המערבית היא למעשה מסילה על הקרקע, ולא במנהור כפי שיש בחלופה המזרחית. למעשה, כתוצאה מזה, ההשפעה של הרכבת בחלופה



המערבית, תהיה בין 10 ל-12 דציבל יותר גבוהה מאשר החלופה המזרחית, שכוללת בתוכה את המנהור.

לסיכום, בכל אחד מ-20 הבתים שבדקנו, יש ירידה במפלסי הרעש ב-2020 לעומת מה שהיה ערב אישור התוכנית, לעומת בית אחד שבו יש עלייה מזערית של 0.1 דציבל. ברחוב דולב יש שיפור של בין 3 ל-6 דציבל.

**רות אופיר:** ב-2020.

**דויד אפשטיין:** ב-2020 לעומת 2006.

**רות אופיר:** אבל למה ההתייחסות היא ל-2020?

**דויד אפשטיין:** והשיפור הממוצע של כל 20 הבתים הוא 2.3 דציבל. בהשוואה בין החלופה המזרחית לחלופה המערבית, המזרחית עם קירוי, אנחנו מצאנו שהחלופה המערבית היתה נותנת בין 10 ל-12 דציבל יותר מאשר החלופה המזרחית.

**משה חזות:** זה בנוסף לכלי רכב שעוברים על כביש 4.

**דויד אפשטיין:** כן, זו התייחסות רק למסילה. אבל נפחי הרעש של המסילה, בחלופה המזרחית לפחות, הם משהו כמו 15, 20 דציבל יותר נמוכים מאשר הכביש. זאת אומרת מקור הרעש העיקרי, גם היום וגם כאשר המסילה תעבור, זה הכביש. זה לא הרכבת.

**צבי גוב-ארי:** מה אתה יודע להגיד על שנת 2012, או 2016?

**דויד אפשטיין:** שזה בעוד שנתיים, שלוש.

**עו"ד ענבל קנקה:** אני רוצה להסביר. בתביעה לירידת ערך, מי שמבקש להוכיח תביעה שכזו, צריך לבסס את זה שבמצב הקודם, טרם אישור התוכנית, היה קיים מצב כלשהו. ולאחר אישור התוכנית, בעקבות ביצועה של אותה תוכנית, גם התיאורטי, השתנה המצב. כתוצאה מזה תהיה ירידת ערך של הנכסים. בהיבט שלנו, בתביעה שלנו, מדובר כאן בטענות לעלייה במפלסי הרעש, שכתוצאה מהן ירדו הערכים של הנכסים בתביעה. אנחנו עשינו בדיקה. מה היה המצב קודם לאישור התוכנית, מבחינת מפלסי הרעש. המצב הקיים הוא משנת 2006, טרם אישורה של התוכנית. התוכנית, אני אזכיר, אושרה בנובמבר 2006. לאחר מכן עושים בדיקה עתידית. מה יקרה כאשר התוכנית תהיה מבוצעת. ועל פי הבדיקה שערכנו לשנת יעד מסוימת, על פי תחזיות תנועה שקיימות ברכבת, ובודקים למעשה את כל האלמנטים הסביבתיים, כולל הכביש שקיים, כולל מיגוונים אקוסטיים שיוקמו, מה יהיו מפלסי הרעש העתידיים.

לפי הבדיקה הזו, של מפלסי הרעש הקודמים טרם אישור התוכנית, ומפלסי הרעש העתידיים לאחר ביצוע התוכנית, ברור שהוא שבמרביתם של הנכסים, 19 נכסים, יש ירידה במפלסי הרעש. עכשיו, אם היו מבקשים ממנו למשל לעשות בדיקה לגבי מפלסי הרעש שקיימים היום, בשנת 2011, היום למשל, עדיין לא עוברת שם רכבת. ולכן הנתונים לא יהיו רלוונטיים להיום. נעשית בדיקה לגבי העתיד. לגבי תנועה עתידית, לאחר שתאושר התוכנית, לאחר שהיא תבוצע, על פי נתונים שמתקבלים מהרכבת.

**יצחק אשל:** עדיין, שאלתו של ראש העיר היתה למה לא 2013, כשהרכבת כבר נוסעת? סתם להבין. למה 2020?

**עו"ד ענבל קנקה:** הרעיון הוא לקחת את הנתונים המאוחרים שיש בידי הרכבת, לשנת היעד המאוחרת ביותר שקיימת, כדי לדעת לגבי תחזיות תנועה עתידיות, מה הצפי העתידי שהולך להיות לגבי רכבות שיעברו.

**רות אופיר:** האמת שהצפי הוא טוב, כי עד 2020 אנחנו נשמע פחות טוב, כנראה.

**צבי גוב-ארי:** אני מבין אותה אחרת. הם לקחו את 2020, מתוך הנחה שעד 2020 תנועת הרכבות תגבר.

**עו"ד ענבל קנקה:** נכון, תהיה מירבית.

**צבי גוב-ארי:** העומס יגבר. לכן כמדד לקחו כנראה את העקומה העולה.

**עו"ד ענבל קנקה:** אם ניקח את 2014, זה לא ישקף את כל הנפח של הנסיעה. זו בדיקה מקצועית.

**רות אופיר:** כמו שאנשים חיים שם עד 2011 ו-12, ו-13 וב-14.

**ערן פבריבמן:** אני רוצה לשאול שאלה את המומחה. הבנתי את שיטת החישוב. עדיין הייתי רוצה לדעת, באותה דקה שעוברת רכבת ב-160 קמ"ש, זה מה שנדמה לי שראיתי כאן במספרים, כמה DB מייצרת הרכבת לעומת הכביש. קבעת שבממוצע על פני שעה, הרכבת היא מתחת לכביש, ואז לכאורה אין שום בעיה. זאת אומרת, כבר מראש אומרים 'לא שומעים אותה'. השאלה היא, מאחר והרכבת היא, לא יודע כמה יש באותה שעה שיא, אבל בזמן שעוברת רכבת, מה עוצמת הרעש?

**עו"ד איתן בראש:** בשנייה שהיא עוברת, במהירות של 160 קמ"ש, בפרק הזמן הקצר, של מס' שניות בהן היא חולפת על בתי התושבים, שהיא עושה רעש, כמה רעש זה?

**דויד אפשטיין:** השאלה ברורה. לא צריך להגיד שהשאלה לא רלוונטית. אבל לא מקובל להתייחס ככה לרעש. כמו שבכבישים לא מתייחסים למפלס הרעש המקסימאלי בזמן שעוברת המשאית הכי רועשת. כמו ברעש ממטוסים. לא מתייחסים לרעש כאילו שכל היום נון-סטופ עוברים מטוסים. מתייחסים למצב ממוצע, שבו חלק מהזמן יש רעש, ואני לא אומר שלא תשמעו את הרכבת, לא בדקנו את זה. יכול להיות שכן. אבל יש גם תקופות שיש שקט. ככה מקובל להתייחס לרעש. לא רק רעש מהרכבת. זה לא שאנחנו המצאנו את השיטה הזאת, לצורך התביעה הזאת. כך מקובל להתייחס. כל התקנים, הבדיקות המקובלות, גם בארץ גם בחוץ לארץ, מתייחסות למצב ממוצע. גם של כבישים, גם לרכבות וגם למטוסים.

**ערן פבריבמן:** מקבל את כל הטענות. עדיין, אני שואל אותך שאלה ברמה הטכנית מקצועית.

**דויד אפשטיין:** אני מבין אבל לא בדקתי את זה.

**ערן פבריבמן:** כדי לעשות ממוצע, אני מניח שחישבת גם רגעי.

**דויד אפשטיין:** לא, לא. יש נתונים של הרכבת למפלס רעש ממוצע בזמן של רכבת. אז את זה אני מכפיל ב-X רכבות. אבל זה עדיין מפלס רעש ממוצע בזמן מעבר של רכבת. אני לא יכול להגיד לך מה המקסימום.

**ערן פבריבמן:** בזמן המעבר, אותו מספר שאותו פרסת על פני השעה, כמה זה?

**דויד אפשטיין:** אני לא יכול להגיד לך. אין לי את הנתון הזה לפני. את זה אני יכול לבדוק, אני יכול לתת לך מספר כזה. אבל המספר יהיה הרבה מתחת לכביש. בגלל המנהור, גם אם היו רכבות כל הזמן, מפלס הרעש מהרכבת היה נמוך ממפלס הרעש של הכביש.

**ערן פבריבמן:**

זה אני שמח לשמוע.

**דוד שיטריט:**

אולי כדאי להזכיר גם, חלק מההסכם שנחתם עם הרכבת, עם התושבים בזמנו, נקבעו דרגות מקסימום לרעש שהרכבת מחויב כלפיהם, שהם קטנים בהרבה מהתקן שקיים היום. זאת אומרת, הרכבת מחויבת, בלי שום קשר עכשיו, כן תביעה, לא תביעה, מפני שההסכם שנחתם בין העירייה יחד עם התושבים והרכבת.

**יצחק אשל:**

מה שאתה אומר לי, הרי כולם מדברים תיאורטית.

**דוד שיטריט:**

סליחה, וכל זה כשנחתם ההסכם, עוד לא נקבע שיהיה מנהור מלא. נקבע שיהיה מנהור חלקי. והיום מנהור מלא, אדרבא ואדרבא.

**יצחק אשל:**

כל התביעה היא תיאורטית. זה אומר, אני רוצה להבין, שאם מחר הרכבת מתחילה לפעול, ויסתבר שיהיה דציבל יותר גבוה, אז הרכבת מחויבת להפחיתו?

**עו"ד ענבל קנקה:**

כן, הרכבת מתחייבת לעמוד בהסכם והיא לא יכולה להפר אותו.

**יצחק אשל:**

לא, אם יסתבר. אז הרכבת מחויבת לדציבל יותר נמוך.

**צבי גוב-ארי:**

חיובי.

**עו"ד ענבל קנקה:**

אבל אני אזכיר שזה לא אמור לקרות, מכיוון שהמשמעות של הסעיף הזה, אומרת שהתוכנית תתבצע בצורה שבה, גם אם יהיו נסיבות וגם אם יהיה מנהור, ולכן זה לא יגיע מעבר למקסימום.

אם טעיתי במנהור, אז אתם אומרים שאתם תעמדו בהסכם

**יצחק אשל:**

שנחתם?

בודאי.

**עו"ד ענבל קנקה:**

בהסכם גם נקבע שיהיו סנסורים ופיקוח בזמן אמיתי וכו'.

**צבי גוב-ארי:**

שמי רון לשם, ואני יועץ לאיכות סביבה. והנושא שאנחנו עסקנו

**רון לשם:**

בו היה נושא של זיהום אוויר. בדקנו רעש, בדקנו זיהום אוויר. אלה שני ההיבטים שאליהם התייחסנו. אני לא ארחיב עם כל הנחות הבדיקה שדויד הזכיר כאן קודם. אני רק אגיד שבשנת 2020 אנחנו צריכים את התחזיות האלה לשנת יעד, כך מקובל לעשות בכל בדיקה ובכל תוכנית. בין אם זה כביש ובין אם זה רכבת או שדה תעופה. לוקחים את המצב המירבי המחמיר ביותר כמובן, שהוא המצב שבו השדה או הכביש או המסילה פועלת במתכונת המלאה שלה, מהבחינה הזאת שיש עליה עומס מירבי צפוי, ולכן הבדיקה מבחינה זו היא בדיקה מחמירה, כפי שנאמר כאן לפני כן.

גם כאן אנחנו עשינו את אותה בדיקה, שהיא השוואה בין 2006 לבין 2020 ולצורך העניין הזה אנחנו לקחנו נתוני תנועה על כביש מס' 4 ואת נתוני הרכבות. הרכבת בשנת 2006 אינה פעילה, ולכן זה היה רק נתוני הכביש עצמו, ובשנת 2020 את נתוני הכביש ואת נתוני המסילה, עם כמובן נפח מלא של תנועה בשני אמצעי התחבורה הללו.

הבאנו בחשבון גם את ריכוזי רקע שנמצאים במקום, כיוון שאנחנו לא נמצאים בריכוזי רקע שהם אפס. יש תמיד איזשהו סוג של זיהום אוויר שנובע מתנועת כבישים בסביבה, אז הבאנו את כל המרכיבים האלה בחשבון. והכנו טבלה אחת מרוכזת, שמראה את ההבדלים בין שני המצבים הללו ובדקנו את ההפרשים גם, בשני מצבים מטאורולוגיים שונים. וכאן צריך לבוא ולהגיד שיש מצבים מטאורולוגיים שהם מכבידים מאוד ומחמירים, וזה המצב הקשה, מה שנקרא. ואם

קראתם או תקראו את חוות הדעת אז אתם תראו טבלה שמחולקת לשני חלקים. אחד זה מצב שכוח, שבה תנאי הפיזור הם קלים יותר, ולכן רמות הזיהום הן הרבה יותר נמוכות, לבין מצב שבו אין פיזור נאות ואנחנו נמצאים במצב שנקרא, אולי אתם מכירים את זה, אינוורסיה, אז זה מצב שבו המזהמים למעשה שוקעים ונמצאים קרוב יותר לפני הקרקע. בדקנו את שני המצבים הללו, כאמור, והגענו למסקנות שלנו.

אגיד רק ששני נושאים מרכזיים הם אלה שהיו פעילים בתהליך הבדיקה שלנו, כפי שאנחנו בחנו אותם. הדבר הראשון הוא שצריך להבין שיש כאן איזשהי מדיניות ממשלתית, שקיימת כבר זמן רב בעניין הזה, והיא תומכת בשיפור צי הרכב שהוא צי הרכב הציבורי, והפחתת הנסיעה של כלי רכב פרטיים. זאת אומרת היא תומכת במעבר של תנועת אנשים מכלי רכב פרטיים לכלי רכב ציבוריים. מבחינה זאת, במקרה שלנו זה אוטובוסים, רכבת וכדומה. והדבר השני זה הנושא של הפחתת מזהמים, על ידי שיפור צי הרכב, וכאן נכנס הנושא של רכבים שהם נקיים יותר, שהם ירוקים וכדומה. את כל הנושאים האלה אנחנו צריכים להביא בחשבון בכל התחזיות שלנו.

מכל מקום, אנחנו הלכנו על המקרה המחמיר ביותר בעניין הזה. הבאנו את מקדמי הפליטה, שהם מקדמי הפליטה הנכונים להיום. לא חישבנו מקדמי פליטה עתידיים שיהיו בשנת 2020, אם כי ברור לנו שבשנת 2020 כמובן שיהיו כלי רכב הרבה יותר נקיים. כמובן שיהיו אוטובוסים יותר נקיים וכדומה, ואנחנו נגיע למצב שבו יהיו גם רכבים חשמליים על הכביש, וכדומה. ולכן, מהסיבות האלה, רצינו לבוא ולהיות במקום הבטוח הזה, שאנחנו לא מחמיצים שום דבר ועושים את הבדיקה שלנו, כאשר אנחנו בנקודה הזאת מחמירים.

התוצאות שהגענו אליהן הן: קודם כל בראש ובראשונה היא שככלל, אין לנו חריגות מהתקן החצי שעת, שזה התקן שקובע לנו כאן, שהוא הסמן שלנו לגבי בעיות סביבתיות כתוצאה מזיהום אוויר. אין לנו שום חריגה מתקן חצי שעת של תחמוצות חנקן, מכל מקורות הזיהום יחד. זה גם רכבת, זה גם כביש, זה גם מקורות הרקע שפועלים כאן.

והדבר השני זה, והוא החשוב, שאין שינוי מהותי בין המצב הקיים בשנת 2006 לשנת 2020. ויש לנו אפילו מצב מסוים שבמקומות מסוימים אנחנו מקבלים אפילו הטבה בזיהום אוויר בשנת 2020, ועל כך יכולה לבוא ולהצביע הטבלה שמצויה כאן, שאנחנו מגיעים לערכים של עד 4%

מהתקן, ובטבלה, אם מישהו יעיין בזה, וזה לפניכם בוודאי באיזושהי צורה, אז תוכלו לבוא ולראות את הרשימה בצד שמאל של הטבלה, ובאותה טבלה אפשר לבוא ולראות שאנחנו מגיעים, זה הולך לפי הכתובות השונות, שלמשל ברחוב הדולב 10 עד 14 אנחנו מקבלים הפחתה של 3% בריכוזי המזהמים בין שנת 2006 ל-2020.

יש לנו נקודה מסוימת, למשל בשרון 83, שאנחנו מקבלים עלייה מזערית. כתבנו כאן של 1%, אבל זה פחות מ-1% אפילו. זה פחות מזה. יש כאן שתיים או שלוש נקודות שבהן יש איזושהי עלייה מזערית ושולית מהבחינה הזאת, שהיא יכולה אפילו להיכנס לתחום הטעות של המודל. אבל בואו נגיד, למען ההגינות, ברוב המקומות, ברוב הנקודות, בכל הכתובות אנחנו מגיעים עד אפילו 3%-ו-4% שיפור במצב הקיים. ואילו בנקודה אחת, שתיים או שלוש, אנחנו מקבלים איזושהו שינוי שהוא שינוי קטן, מזערי, שאנחנו מקבלים עלייה מסוימת בזיהום האוויר. ואני חוזר ואומר, העלייה הזאת היא עלייה זניחה ושולית.

למה באמת ההבדל הזה בשרון 83, 87, לעומת השרון 88?

#### יצחק אשל:

רון לשם: יש הרבה מאוד מרכיבים. הנושא של מודל מטראורולוגי, ובכלל מודל של זיהום אוויר, הוא מודל מאוד מורכב. הוא פועל על כל מיני גזרות רוח שונות. הוא פועל על ידי כך שאתה מוצא את המצב המחמיר ביותר בכל נשיבת רוח וכיוון, ויכול להיות שיש כיוון רוח דומיננטי שהוא דווקא מפנה את אותה רוח ספציפית לנקודה מסוימת. אנחנו בודקים את זה על פני כל השנה, על פי טבלה או על פי שושנת רוחות שלמה שנבדקת על ידנו. ויש הבדלים בין בניינים מסוימים, בהתאם לכיוון נשיבת הרוח, בין אם זה מהרכבת ובין אם זה מכלי רכב. כל הפרמטרים האלה ביחד מתאגדים לקראת מודל אחד שלם, שנותן את התמונה. מדובר כאן במודל מאוד מורכב, ששנות אדם לא יכולים לבוא ולעשות את החישוב הזה אפילו, ולכן רק מודל מהסוג הזה יכול להביא הרבה מאוד פרמטרים בחשבון. לבוא להגיד לך בדיוק יזה הסיבה אחת לאחת, קשה לי להגיד לך. אבל יכול להיות גם שיש כאן צירוף של כמה פעולות יחד, שהביאו דווקא בנקודה הזאת לאיזושהי מסקנה כזאת או אחרת.



**משה חזות:** איזה שינויים הנדסיים, התובעים מתעלמים מהנושא הזה של השינויים ההנדסיים שאתה מדבר עליהם.

**רון לשם:** אני לא כל כך יודע על איזה שינויים הנדסיים אני מבחינתי יכול לבוא ולעשות. אבל אנחנו לוקחים כאן את קרוונות הרכבת בתור דוגמה. אנחנו לוקחים את הנתונים האלה של הרכבות, מביאים אותם מצרפת, או מביאים אותם מאיזשהו מקום אחר. אני לא יכול להכניס שינויים תפעוליים בתוך הרכבת, ולא להגיד 'אני שם איזשהו פילטר על הקרון או על הקטר, לצורך העניין'. אני לא יכול לבוא ולשנות את המסילה. אני לא יכול לבוא ולתת שיפוע יותר מתון. השיפוע גם כך הוא די מישורי. רכבת לא יכולה לעלות או לרדת בשיפועים. אין כאן ממש שינויים הנדסיים כאלה או אחרים שאפשר לעשות כדי לשפר את הפליטה מהרכבת. אין כמעט אפשרות כזאת לבוא ולעשות. אז לכן אנחנו מסתמכים על מה שקיים, על הנתונים הטכניים שאנחנו מקבלים מחברת הרכבות, לצורך העניין, שמספקת לנו את הנתונים האלה, ועל פי זה אנחנו פעלנו. קיבלנו את הנתונים האמיתיים, הטכניים, של הקרוונות, של הקטרים וכדומה. את מספר הנסיעות הצפוי בשנת 2020, ולפי זה עבדנו.

**גבריאל אביטון:** יש התייחסויות להתפתחויות, לפיתוח ברכבות?

**רון לשם:** כל הזמן יש. אמרתי את זה קודם. לא רק ברכבות, גם בכבישים. בדרכים. הרכבות וכלי רכב, כולם גם הולכים ונהיים שקטים יותר ונהיים נקיים יותר. יש היום רכב חשמלי, יש היום רכב היברידי. יש תהליכים שכל הזמן הולכים ומשפרים בנקודה הזאת. וגם הנושא של מעבר של ציבור מתחבורה פרטית לתחבורה ציבורית המונית, זה חלק מהמדיניות שהמדינה הולכת לקראתה.

**עו"ד ענבל קנקה:** אני אוסיף כאן עוד משהו. בטח כולנו כאן שמענו על פרויקט החשמול העתידי. גם באזור הזה אמור להיות חשמול, שיוריד באופן מאוד משמעותי גם את רמת הזיהום.

**צבי גוב-ארי:** היתה התחייבויות היום של שר התחבורה בכנס.

**עו"ד ענבל קנקה:** וכל זה גם לא הובא בחשבון. זאת אומרת שזה עוד מצב עתידי של חשמול. היום זה במצב המחמיר יותר, כאשר הרכבים הם במצב המחמיר שלהם.

**צבי גוב-ארי:** אני מבקש לשמוע את עוה"ד עופר יעקב.

**עו"ד עופר יעקב:** ערב טוב. מעבר לזה שהבנו שצריך לארגן כסף להיטל השבחה, כי התוכנית בעצם שיפרה את מצבם של בעלי הנכסים, אנחנו לא כל כך יכולים היום להתייחס בצורה רצינית ומושכלת לחוות הדעת המפורטות שקיבלנו. פורמלית קיבלנו בדואר רשום היום את המסמכים. ביום חמישי, בדרך לא דרך, קבלנו את המסמכים. אנחנו לא באים בטענות, אנחנו פשוט רוצים להגיש מה שיותר מהר, בתוך קביעת לוחות זמנים, לחוות הדעת המלומדות שקיבלנו. אנחנו צריכים לקבל תגובה של המומחה שלנו, ד"ר סוקר, בנושא הסביבתי. השמאית נחמה גודין התייצבה גם כן, היא מיד תדבר, אבל עדיין לא הספיקה, היא רק קיבלה ממני לקראת סוף השבוע את החומר, ועדיין לא הספיקה להתייחס לחומרים. ולכן בקשתנו היא שיתאפשר לנו להגיש תגובה מסודרת לוועדה. תיכף נראה מה לוחות הזמנים שנדרשים, אבל ממש תוך שבועיים שלושה אני מקווה, ושמיד אחרי זה נקבע דיון שבו יתאפשר לנו להתייחס בצורה רצינית לדברים ששמענו. אלו, אני חושב, עיקרי הדברים.

אני לא חושב שנכון עכשיו לחזור על הטענות שלנו שהם לפניכם, וכתובים ומסודרים בחוות דעת, בלי שנוכל לתת השלמה על ההתייחסויות ששמענו. אנחנו נשמח אם נוכל גם לקבל את הפרוטוקול של הדיון של היום, כדי שנוכל להתייחס אליו כבר במסמכים.

**יצחק אשל:** יש לי שאלה. אתה היית היועץ המשפטי של העירייה פעם,

בהסדר, נכון?

**עו"ד עופר יעקב:** כן. אני הייתי היועץ המשפטי של העירייה מול רכבת ישראל בתביעה.

**יצחק אשל:** בהסדר שהגיעו אליו, תהליך ההסדר. לא נראה לך טעם לפגם שאתה עכשיו תובע את העירייה?

**עו"ד עופר יעקב:** תראה, קודם כל אני מייצג, אני לא תובע.

**יצחק אשל:** לא משנה, אתה מייצג את התובעים.

**עו"ד עופר יעקב:** שאלת, אני עונה. יש כללים ויש חוקים בדברים האלה. אני, לפני שקיבלנו ייצוג, בדקתי אם יש הסכמה ולכן פעלתי. לא תמיד עורכי דין...

**יצחק אשל:** לא יודע, לא נראה לי.

**עו"ד עופר יעקב:** אנחנו לא בעניינים של נראה לי.

**צבי גוב-ארי:** אני מבקש להפסיק את הדיון בסוגיה הזאת. הוא קיבל בזמנו היתר. זה עניין של אתיקה אישית.

**יצחק אשל:** על זה אני מדבר. לא משהו אחר. לא על זה אני מדבר. פעם מייצג פה, ועל אותו תיק, נראה לי משונה.

**עו"ד עופר יעקב:** אז בוא אני אפנה את תשומת לבך לכך שבהסכם שנחתם, הוא נפתח בזה שלתושבים יש זכות להגיש תביעה לפי סעיף 197. חלק מההבנה ומההסכמות היו

שבאמת הנושא...

**יצחק אשל:** אין לי שום בעיה עם זה. אני עכשיו איתך, לא עם זה. עזוב, זה בינינו ויכוח.

**עו"ד עופר יעקב:** לא, זה לא ויכוח.

**יצחק אשל:** אין לי שום בעיה. תושבים רשאים לתבוע, זכותכם הלגיטימית. אתה מייצג את העירייה, ולמחרת אתה מייצג את התושבים. נראה לי, על פניו, פשוט לא לעניין. אני אומר לך, נראה לי לא לעניין.

**עו"ד עופר יעקב:** אז שמעתי את דעתך.

**צבי גוב-ארי:** אוקיי, חברים, תפסיקו בבקשה את הויכוח בעניין הזה. עופר, אני מקבל שהפורום הזה לא יכול לקבל החלטה, מבלי לשמוע את הצד האחר. על כן, בואו בבקשה ניפגש מהיום בעוד שבועיים. תלמדו את החומר. היות והחומר נמצא בידכם, התגובה שלכם חייבת להישלח בזמן לגורמים האחרים, לרכבת ישראל ולנו, על מנת שהדיון הבא יתייחס לשתי הפרשיות.

**עו"ד עופר יעקב:** אז אני אומר, אני מבקש. לוחות זמנים צפופים משרתים אותנו. אנחנו רוצים להתקדם ולגמור עם העניין הזה מה שיותר מהר. אני צריך לבדוק עם ד"ר סוקר ואני צריך לראות, נחמה, מה נאמר או שנטען בעל פה.

**ערן פבריבמן:** אפשר להעיר הערה? אני לא יודע איך הזמן של רוב האנשים האחרים, זמני יקר לי. לא היה כאן שום דבר חדש מפתחת הדיון, שאי אפשר היה למסור את בקשתכם לדחיית מועד הדיון הזה.

**עו"ד עופר יעקב:** כשנכנסנו ביקשנו,

**ערן פבריבמן:** לא כשנכנסתם, חברים. אתה ידעת שיש דיון, אני ידעתי על זה

שבועיים מראש, לפחות. אתה כנראה גם ידעת. אני חושב שצריך קצת לכבד את הזמן של אנשים.

אם אתה מרגיש שאתה לא מוכן לדיון, יש נהלים מאוד מסודרים איך עושים את זה. אני לא

חושב שהיית בא לבית המשפט העליון והיית בפתיחה אומר: 'לא הספקתי לקרוא'.

**יצחק אשל:** מה גם שהוא יודע את דעת העירייה ויודע את דעת התושבים.

יודע את עמדת שני הצדדים.

**ערן פבריבמן:** בנוסף לזה, ברשותכם, אתם גם איחרתם. אני זמני יקר לי, וזה

מאוד מרגיז אותי. למרות שאני מאוד רוצה לעזור.

**עו"ד עופר יעקב:** אתה יודע כמה זמן לקח לך להגיב לתביעה שלנו? אתה יודע כמה

זמן התבזבז לאורך הדרך?

**יצחק אשל:** לא קשור בכלל.

**עו"ד איתן בראש:** עופר, זה נדחה בהסכמה, במשא ומתן שנוהל לבקשתכם ועל

ידכם.

**צבי גוב-ארי:** סליחה רגע, ערן. אני מקבל את ההרגשה של החברים.

**יצחק אשל:** אני לא מכניס אותם לכלא בשביל זה. אני רק רוצה שהם יבינו

שככה לא מתנהגים.

**נחמה גודין:** אני מבקשת להגיד משפט אחד, בדיוק לנושא הזה, כי אני מרגישה הרבה יותר גרוע ממך, ואני אסביר למה. אנחנו הגשנו את התביעה הזאת לפני קרוב לשנתיים. מקובל, אני רק 25 שנה בעסק הזה, מקובל שכאשר גוף כלשהו מקבל תביעה, הוא משיב לתובע בתגובה מקצועית. תגובה של בערך 200 עמודים, שאני קיבלתי במייל היום. אולי אתה חושב שהייתי צריכה להתייחס לזה היום, אחרי שלקח לכם שנתיים, אני לא מסכימה איתך. הוזמנו לדיון כאן, הקודם, אולי לפני חודש או חודשיים. כדי לא להשבית את כולם לחינם, פנינו לפני הדיון הקודם, ביקשנו לקבל תגובה של הגורמים הנתבעים. לא קיבלנו תגובה, והצענו, למרות שהאינטרס שלנו, אנחנו מייצגים פה אנשים שנגרם להם נזק, ואנחנו רוצים לקדם את הדיון כמה שאפשר, כדי לא להשבית את הזמן של כולם לחינם, הצענו לדחות את הדיון ולקבל מבעוד מועד את התגובה. קיבלנו שוב הזמנה לדיון, בלי שום תגובה. במשך כמעט שבוע שלחנו מיילים, לבקש את התגובה. וכמו ששמעתם עכשיו מעו"ד עופר יעקב, התגובה הגיעה היום. אני חושבת שאילו אנחנו היינו מבקשים לדחות את הדיון שוב, כי לא קיבלנו מכם חומר, היינו חוטאים ללקוחות שלנו.

**ערן פבריבמן:** זה מה שעשיתם.

**נחמה גודין:** התפקיד שלכם, סליחה, אל תנסה לחנך אותנו, זה לא יעזור, זה כבר מאוחר מדי.

**ערן פבריבמן:** אני לא מנסה לחנך, אבל אני רוצה לדייק בעובדות.

**נחמה גודין:** תן לי להשיב. אני לא נכנסת לויכוח, אני רק מביעה עמדה. אני חושבת שזה יותר מעזות מצח לא להעביר תגובה, להזמין אותנו, להטריח את כולנו פעמיים לדיון, להעביר תגובה באופן לא ראוי ולא מקובל ביום הדיון, ועוד לבוא אלינו בתלונות, שאנחנו לא רוצים להשבית את הזמן שלכם פעמיים.

**עו"ד איתן בראש:** אני חייב לשים את הדברים האלה על דיוקם, אני לא יודע מאין את מביאה את העניין שקיבלת את עמדת הוועדה היום. אל שני באי הכוח של התובעים הוגשו, נשלחו כל חוות הדעת בתחילת שבוע שעבר בדואר רשום.

**נחמה גודין:** הוא קיבל את זה ביום חמישי.

**עו"ד איתן בראש:** רגע, אני שתקתי. אמרנו שאנחנו לא מנהלים ויכוח. אז אמרת עובדות במירכאות שאני חולק עליהם.

**נחמה גודין:** ... שלדיון הקודם הוזמנו...

**עו"ד איתן בראש:** אני לא מצליח להוציא מילה, את לא נותנת לי לדבר, זה ממש לא לעניין. נכון מזרח תיכון, אבל ראבאק. הדואר נשלח בתחילת השבוע. זה שבמשרד המייצג לא לקחו דבר דואר רשום, זו בעיה אחרת, לא שלנו. אני אשלים, אני רואה שאת מתה לדבר, דקה. ביום חמישי דיבר איתנו עופר. נשלח נהג, שלחנו את כל החומר במסירה אישית. ביום חמישי שבוע שעבר הוא קיבל את הכל. אם קיבלת את זה רק עכשיו, את יכולה להלין רק על עצמך או על באי כח התובעים.

**נחמה גודין:** אני רוצה לשאול אותך שאלה פשוטה.

**עו"ד איתן בראש:** לא, אני לא מנהל איתך דיון.

**נחמה גודין:** ועל החומר הזה, יומיים להיערך? לא, רגע. אבל רגע, דקה, רבותי.

**צבי גוב-ארי:** רגע, רבותי, עד כאן.

**נחמה גודין:** גם אם החומר היה אצלנו שלושה ימים, זה מספיק זמן? באמת, על מה מתווכחים.

**צבי גוב-ארי:** גבירתי, שמענו אותך. החלטנו לדחות את הדיון. אני מבקש. אתם תודיעו בכתב מתי אתם מוכנים. שילחו בבקשה את התגובה שלכם על מה שקיבלתם, על מנת שגם הצד האחר יהיה מוכן לדיון, וכך נעשה. תודה רבה. הם רוצים זמן, אני רוצה לתת להם זמן שנחוץ להם על מנת, הוועדה תוכל לקבל החלטה נכונה עם מירב הנתונים וכל הטענות.

**עו"ד משה כהן זאדה:** סליחה, מתי נוכל לקבל את הפרוטוקולים? אנחנו מאוד נשמח.

**משה חזות:** מה זה קשור עכשיו לפרוטוקול?

**עו"ד משה כהן זאדה:** על מנת שנוכל להגיב לתגובה.

**משה חזות:** בפרוטוקול לא נאמר כל דבר חדש.

**עו"ד משה כהן זאדה:** אני לא הייתי מזלזל בדברים שנאמרו מטעם המייצגים שלכם.

**עו"ד עופר יעקב:** רבותי, אני מבין את הכעס אולי כלפי, אבל בסופו של דבר יש פה עניין של תושבים. אני חושב שאנחנו צריכים להשיב את זה לפסים מקצועיים. לדבר אם יש פה ירידת ערך או לא ירידת ערך ולא לסטות מהעניין.

**צבי גוב-ארי:** אני מוכרח לומר לך שאני תומך בתושבים כתושבים של העיר. אבל תלונות צריכות להיבדק לעניין. ניווכח שיש ירידת ערך? נטפל בזה. אבל זה עדיין אמירה בלבד, ואין מאחורי זה היום שום הוכחה מצד התובעים.



**עו"ד משה כהן זאדה:** לכן הדברים צריכים להיבחן בצורה מסודרת.

**צבי גוב-ארי:** קיים סעיף. יפה מאוד לנצל את הסעיף הזה, ולתבוע. זה נחמד.  
אבל התושבים הללו שכחו שהם גם תושבים של העיר, וכל דבר שנופל על העירייה, צריך יהיה לגבות את זה מהם בצורה אחרת. תודה.

**הוחלט פה אחד:**

באי כוח התובעים ימסרו את מלוא תגובתם לחוות הדעת שנמסרו להם בכתב לידי היועץ המשפטי לוועדה המקומית ולבאי כח הרכבת וכן יודיעו מתי הם מבקשים לקיים את הדיון בתביעתם.

---

שטרית דוד  
מהנדס העיר והוועדה  
ומנהל אגף הנדסה

---

צבי גוב ארי  
ראש העיר ויו"ר הוועדה