

לפני:

מר דביר סגלוביץ', עו"ד (יו"ר)
גב' מימי פלג (אדריכלית)
מר דודו כהן (נציג ציבור)
מר ראים פלאח (נציג ציבור)
גב' סיון פרקש (נציגת מתכננת המחוז)

העוררת:

חברת פליגמן את לנדא בע"מ

נגד

המשיבה:

הוועדה המקומית לתכנון ובנייה פתח תקווה

בשם העוררת:

עו"ד תמר עיני ורדון, עו"ד הילה סירוטה ליבנה

בשם המשיבה:

עו"ד גיל זילבר, עו"ד אלמוג אהרון

החלטה

עו"ד ד' סגלוביץ' (יו"ר); מ' פלג (אדריכלית); ד' כהן (נציג ציבור); ר' פלאח (נציג ציבור):

פתח דבר

1. שוב נדרשת הכרעה בשאלת האיזון הראוי בין תכנון כולל לתכנון פרטני. 1
2. סוגיה זו, העומדת בבסיסם של דיונים רבים בפני ועדת ערר זו, משקפת 2
3. מתח מובנה בין השאיפה ליישום תוכניות רחבות היקף וארוכות טווח 3
4. לבין הצורך במענה יעיל ומיידי להתחדשות נקודתית. 4
5. 2. השיח בנושא אסטרטגיות להתחדשות עירונית מציג גישות נקודתיות 5
6. להתערבות במגרשים בודדים, אל מול גישות מתחמיות המדגישות את 6
7. הצורך בהתחדשות אזוריים שלמים. בכך נחשפת דיכוטומיה מורכבת 7
8. בתחום התכנון והפיתוח העירוני. ערים מפותחות מתמודדות עם אתגרים 8
9. מגוונים, ובהם הידרדרות הסביבה העירונית, עומסי תנועה ותשתיות 9
10. לקויות, המצדיקים יישום אסטרטגיות אפקטיביות להתחדשות עירונית. 10

1 אסטרטגיות אלה כוללות מגוון פעולות מתחמיות, החל משיפור תשתיות
2 קיימות ושיקום מבנים ותיקים ועד לפיתוח מחדש של אזורים שלמים,
3 תוך שיפור איכות הסביבה הבנויה והמרחב הציבורי, והכול במטרה
4 להחיות אזורים עירוניים ולשפר את איכות חיי התושבים, זאת באמצעות
5 קידום תוכנית להתחדשות עירונית. לצד זאת, קמות יוזמות פרטיות
6 להתחדשות עירונית בחלקה או במגרש בודד. יוזמות אלה מבטאות את
7 הצורך במתן מענה יעיל, מהיר ואפקטיבי למבנה ספציפי, והן מקודמות,
8 בדרך כלל, באמצעות מתן היתר בנייה מכוח תוכנית המתאר הארצית
9 לחיזוק מבנים קיימים בפני רעידות אדמה (תמ"א 38) או תוכניות
10 שאושרו מכוחה.

11 3. במבט כולל, קשה לחלוק על חשיבותו של הפיתוח המתחמי הכולל. עם
12 זאת, חיוני להכיר בצורך במדיניות מאוזנת, המשלבת יוזמות פרטניות
13 של התחדשות נקודתית עם אסטרטגיות ארוכות טווח, בהתאם
14 לתרחישים משתנים, תוך התחשבות בהקשר המקומי. זאת, בין היתר, גם
15 לנוכח העובדה שתהליכי אישור תוכנית להתחדשות מתחמית הם
16 תהליכים ארוכים ומורכבים לאין ערוך לעומת הליך הרישוי, ורמת אי-
17 הוודאות הכרוכה בהם גבוהה בהרבה.

18 4. צורך חיוני זה, במדיניות מאוזנת, עולה במלוא עוצמתו במסגרת החלטה
19 זו, הניתנת על רקע האירועים האחרונים שחוות מדינת ישראל במסגרת
20 מבצע 'עם כלביא'.

רקע הדברים

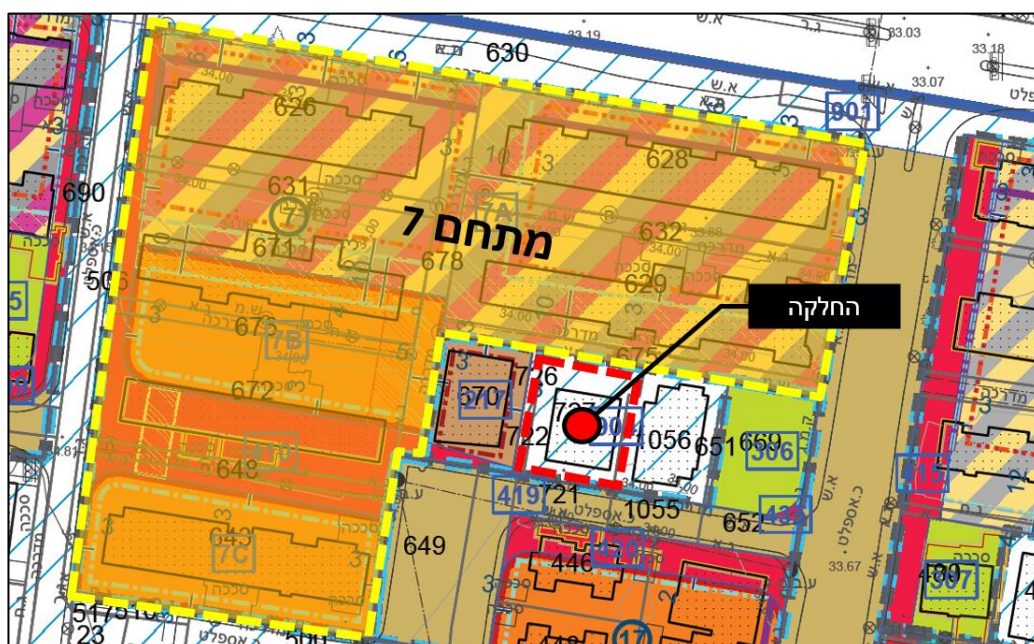
21 5. העוררת, חברה יזמית, מקדמת מיזם להתחדשות עירונית מכוח תמ"א 38
22 במקרקעין הידועים כחלקה 727 בגוש 6373 (להלן: "החלקה"), המצויים
23 בשכונת רמת ורבר שבתחום העיר פתח תקווה.

24 6. לצורך קידום המיזם הוגשה למשיבה בקשה להיתר בנייה, שמספרה
25 20231432, שבמסגרתה התבקשה הריסת בניין קיים בן שלוש קומות,
26 הכולל שש יחידות דיור, והקמת בניין חדש בן תשע קומות וחצי ושתי
27 קומות תת-קרקעיות, הכולל שמונה-עשרה יחידות דיור. כן התבקשו
28 הקלה לתוספת קומה והקלה לתוספת יחידת דיור (להלן: "הבקשה
29 להיתר").

7. הבקשה להיתר נפתחה במערכת "רישוי זמין" ביום 8.11.2023, ומאותו מועד קודמה בהתאם להנחיות הדרג המקצועי אצל המשיבה בהתאם להחלטות שהתקבלו בישיבות המכונות "שולחן עגול". בישיבה שהתקיימה לפני ועדת חריגים אצל מהנדס העיר פתח תקווה ביום 24.1.2024, הוחלט להמליץ על סירוב לבקשה עקב קידומה של תוכנית מס' 410-0547356 התחדשות עירונית לשכונת רמת ורבר (2024) (להלן: "תוכנית רמת ורבר").

8. תוכנית זו, שפורסמה למתן תוקף ביום 20.12.2024, היא תוכנית להתחדשות עירונית, שמטרתה לעודד התחדשות עירונית בשכונת רמת ורבר בשני סוגי מתחמים: מתחמים המיועדים לתכנון מפורט, בהם תקודמנה תוכניות מפורטות להתחדשות מתחמית; ומתחמים ציבוריים שיחודשו בהתאם להוראות תוכנית זו. כמו כן, התוכנית קובעת הוראות לעניין התחדשות עירונית מכוח תמ"א 38, וזאת ביחס למגרשים הכלולים בתחום הקו הכחול של התוכנית, שייעודם התכנוני נותר ללא שינוי.

9. בהמלצתה מיום 24.1.2024 קבעה המשיבה כי החלקה עתידה להיכלל במתחם מס' 7 בתוכנית רמת ורבר, הכולל את תאי השטח: 7A, 7B, 7C ו-410 (להלן: "מתחם 7"), אשר מיועד לאיחוד וחלוקה. למען נוחות הקריאה, יוצג להלן סגמנט מתוך תשריט המצב המוצע בתוכנית רמת ורבר, בו מסומנים החלקה ומתחם מס' 7:



10. עד כמה שניתן להבין, עמדת הצוות המקצועי אצל המשיבה הייתה כי 1
- צירופה של החלקה למתחם 7 תאפשר יצירת מערך תנועה מיטבי בתוך 2
- המתחם, ותתרום להפחתת עומסי התנועה בצומת הרחובות ז'בוטינסקי 3
- ויצחק שדה – וכך צוין לעניין זה בפרוטוקול להמלצה מיום 24.1.2024 : 4

"בין הנושאים שנדרשו לפתרון הוא יצירת כניסה למתחם.

הוראות תכנית המתאר קובעות כי פינוי אשפה יעשה בתת הקרקע. לצורך כך נדרש לתכנן רמפה ארוכה. נעשו ניסיונות רבים לייצר כניסה למתחם לרכב פרטי ותפעולי אשר נפסלו מאחר והם פוגעים בערכים אחרים בתכנית כדוגמת :

פגיעה בשדרת הולכי רגל המשכית , יצירת כניסה בקרבה לצומת ז'בוטינסקי - יצחק שדה. נוסף לכך נפגעה אפשרות לבנייה בשלביות בין הצד המערבי למזרחי.

נמצא כי הפתרון המיטבי הוא לצרף את חלקה 727 לתחום התכנית : [...]"

11. העוררת לא השלימה עם המלצת הצוות המקצועי אצל המשיבה והמשיכה 5
- בקידום הבקשה להיתר. בהמשך לכך הבקשה פורסמה בהתאם להוראות 6
- סעיף 149 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 (להלן : "חוק התכנון 7
- והבנייה"), וקודמה לשם השלמת התייחסות הצוות המקצועי בנושאי 8
- תנועה, חשמל ופיתוח אדריכלי. לאחר מכן היא שובצה לדיון בישיבת 9
- ועדת המשנה של המשיבה. 10

12. ביום 23.1.2025 דנה ועדת המשנה של המשיבה בבקשה להיתר והחליטה 11
- לדחותה (להלן : "ההחלטה בבקשה להיתר"), וזאת מהנימוקים הבאים : 12

"ה ח ל ט ו ת"

לסרב לבקשה בנימוקים הבאים :

1. תכנית פת/ 6/1011 להתחדשות רמת וורבר קבלה תוקף.

2. הבקשה אינה עומדת בתנאי התב"ע לעניין מספר הקומות המותרות.
3. מבוקשת חריגה במספר יח"ד שאינה תואמת את מדיניות הוועדה התקפה.
4. קיים חוסר בחניות מעבר ל 10% המותרים בקרן חניה.
5. תכנון חדר טרפו' לא הותאם להנחיות חברת חשמל. כמו-כן, לא מאושר חדר הורדת ציוד ופירי איורור בתחום המדרכה.
6. לא ניתן לאשר גדר בחזית מבנה."

- | | | | |
|-----|---|---|---|
| 13. | העוררת מבקשת לערור על ההחלטה בבקשה להיתר, ומכאן הערר שלפנינו. | 1 | 2 |
|-----|---|---|---|

טענות העוררת

- | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--|----|----|----|----|---|---|---|----|----|----|----|----|----|
| 14. | לטענת העוררת, יש להבין את ההחלטה בבקשה להיתר ככזו שניתנה מן הטעם שיש להעדיף התחדשות מתחמית באמצעות צירוף החלקה למתחם 7. לגישתה, שיקול זה מהווה שיקול זר, שאינו מצדיק את דחיית הבקשה. בעניין זה נטען כי שאלת צירופה של החלקה למתחם 7 נבחנה על ידי הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה מחוז מרכז (להלן: "הוועדה המחוזית") במסגרת הליכי אישורה של תוכנית רמת ורבר, והוחלט על ידה כי אין מקום לצרפה. צירוף החלקה למתחם בשלב זה מחייב קידום הליך תכנוני חדש, אשר יימשך שנים רבות עד למועד אפשרי של הוצאת היתר בנייה, ותוצאותיו אינן ברורות – הן מבחינה תכנונית והן לעניין היקף התמורות שיינתנו לבעלי הזכויות בחלקה. נוכח האמור, מדובר בשאיפה תכנונית המצויה בשלבים ראשוניים בלבד, ואינה יכולה לגבור על הבקשה להיתר, המציעה פתרון קונקרטי אשר גובש לאחר מו"מ ממושך בין העוררת לבין בעלי הזכויות בחלקה, ותוך השקעת משאבים ניכרת. | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 15. | עוד טוענת העוררת, כי בהתאם לעקרונות שנקבעו בערר (ועדות ערר – תכנון ובנייה מרכז) 1034-06-24 גלובלינקס התחדשות עירונית נ' הוועדה המקומית לתכנון ובנייה פתח תקווה (נבו 21.11.2024) (להלן: "עניין גלובלינקס"), דחיית בקשה להיתר מכוח תמ"א 38 תיעשה רק | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | | | |

- 1 כאשר קיימת אינדיקציה ברורה לתכנון מתחמי בר-ביצוע, החורג משלב
- 2 הרעיון בלבד.
- 3 16. נוסף על כך, טוענת העוררת כי מתקיימים בענייננו טעמים המצדיקים את
- 4 אישורן של ההקלות שהתבקשו במסגרת הבקשה להיתר. בהקשר זה
- 5 מציגה העוררת דוגמאות למקרים דומים, במסגרתם אושרו הקלות
- 6 דומות, וטוענת כי אין מקום להחריג את עניינה ממקרים אלה. טענתה
- 7 מתבססת, בין היתר, על כך שתוכנית רמת ורבר עצמה מציעה תוספת
- 8 ניכרת של זכויות בנייה ותמהיל בינוי בעצימות גבוהה בהרבה מזו
- 9 המבוקשת בבקשה להיתר.
- 10 17. בהקשר זה נטען גם כי לא הוגשו התנגדויות לבקשה להיתר, ולפיכך אין
- 11 עילה לסרב לעצימות הבנייה המבוקשת מטעמים של פגיעה בצדדים
- 12 שלישיים.
- 13 18. בכל הנוגע להקלה לתוספת יחידת דיור, טוענת העוררת כי הוספתה
- 14 מתחייבת משיקולים כלכליים, בהתאם לדו"ח כלכלי שהוגש לוועדה
- 15 המקומית, ממנו עולה כי תוספת יחידת הדיור חיונית לשיממות הכלכלית
- 16 של המיזם. בנוסף לכך, נטען כי ההקלה מוצדקת אף מטעמים
- 17 אדריכליים, לשם יצירת תכנון סימטרי ואיכותי מבחינה אדריכלית.
- 18 19. נוסף על ההקלות האמורות, טוענת העוררת כי יש לאשר גם את ההקלות
- 19 המבוקשות בקו הבניין, וזאת מאחר שאין בהן כדי לגרום לפגיעה
- 20 במגרשים גובלים. עוד נטען כי הקלות אלה מאפשרות תכנון אדריכלי
- 21 יעיל ומיטבי של יחידות הדיור ושל מרתפי החניה הכלולים בבקשה
- 22 להיתר.
- 23 20. בכל הנוגע למספר מקומות החניה המוצעים בבקשה להיתר, טוענת
- 24 העוררת כי בנסיבות העניין ניתן להסתפק ב-15 מקומות חניה, וביחס
- 25 לארבעה מקומות חניה נוספים הנדרשים לפי התקן התקף, ניתן להסתפק
- 26 בתשלום לקרן חניה בהתאם להוראות סעיף 2(ב) לתוספת לתקנות התכנון
- 27 והבנייה (התקנת מקומות חניה), תשמ"ג-1983 (להלן: "תקנות החניה").
- 28 לחלופין, ככל שגם אפשרות זו תידחה, טוענת העוררת כי יש לאפשר לה
- 29 להציע פתרון חלופי להגדלת מספר מקומות החניה בתחום החלקה,
- 30 ולפיכך אין הצדקה לדחות את הבקשה להיתר מטעם זה בלבד.

21. ביחס ליתר הנימוקים שצוינו בהחלטה בבקשה להיתר, עמדת העוררת היא כי מדובר בליקויים ניתנים לתיקון, לו יידרש הדבר. כך למשל, נטען כי ניתן להקים חדר טרפו בהתאם להנחיות חברת החשמל, ככל שתידרש הקמתו, וכן ניתן לבצע תיקונים בבקשה להיתר בהתאם להנחיות שיינתנו בהתייחס לסעיפים 5–6 בהחלטה.

טענות המשיבה

22. עמדת המשיבה היא כי יש לדחות את הערר. לטענתה, לא נפל פגם בעמדתה שלפיה אין לאפשר את מימוש ההתחדשות של הבניין הקיים בחלקה באמצעות בקשה להיתר מכוח תמ"א 38. לגישתה, יש להעדיף את צירוף החלקה למתחם 7, באופן שיאפשר קידום פיתוח מתחמי איכותי, בהתאם לתכליות התכנון הכולל בתוכנית רמת ורבר.

23. בהקשר זה טוענת המשיבה כי אכן התקיים דיון בוועדה המחוזית בנוגע לצירוף החלקה למתחם 7, אך ההחלטה שהתקבלה הייתה כי צירופה ייבחן במסגרת תוכנית מפורטת שתוקדם מכוח תוכנית רמת ורבר. המשיבה מדגישה כי אין לפרש את עמדת הוועדה המחוזית כאילו צירוף החלקה למתחם 7 אינו אפשרי או שאינו רצוי תכנונית. בהתאם לכך, המשיבה טוענת כי לא מדובר בשיקולים זרים, ומבהירה כי ההחלטה התבססה על שיקולים תכנוניים ענייניים בלבד, במסגרת אסטרטגיה תכנונית-מערכתית שמטרתה קידום תכנון מיטבי של המתחם כולו.

24. לשיטת המשיבה, החלטתה מתיישבת עם העקרונות שנקבעו בעניין גלובלינקס, שכן בנסיבות המקרה קיימת תוכנית תקפה להתחדשות עירונית מתחמית – היא תוכנית רמת ורבר – באופן שמעיד על קיומה של יוזמה תכנונית קונקרטית ומתקדמת לצירוף החלקה למתחם 7. בהקשר זה מציינת המשיבה כי יוזמה זו מקודמת במסגרת תוכנית מס' 410-0860411, המצויה בשלבי הכנה (להלן: "תוכנית מתחם 7"), כך שאין מדובר ברעיון תיאורטי בלבד, אלא בהליך תכנוני ממשי בעל היתכנות גבוהה.

25. בכל הנוגע להקלות המבוקשות, עמדת המשיבה היא כי יש לדחותן. לגישתה, תוכנית רמת ורבר מהווה תוכנית שאושרה בהתאם להוראות סעיף 23 לתמ"א 38, בכל הנוגע למבנים שייעודם התכנוני נותר בעינו.

1 בהתאם לכך, קובעת התוכנית מגבלה מפורשת על מספר הקומות שניתן
2 לאשר מכוחה של תמ"א 38 בתחומה. לפיכך, המשיבה סבורה כי לא ניתן
3 לאשר תוספת של קומה נוספת במסגרת הקלה, בהיותה חורגת מהוראות
4 התוכנית התקפה.

5 26. בכל הנוגע לתוספת יחידת דיור בהקלה, עמדת המשיבה היא כי הדו"ח
6 הכלכלי שהוצג על ידי העוררת אינו מעודכן למועד הדיון בבקשה להיתר,
7 ולכן אין בו כדי להצדיק את ההקלה המבוקשת. נוסף על כך, טוענת
8 המשיבה כי בהתאם למדיניותה, יש להקפיד על שמירה על מכפיל יחידות
9 דיור של 1:2.8, לעומת מכפיל של 1:3 שנתבקש במסגרת הבקשה להיתר,
10 ומשכך אין לאשר את ההקלה המבוקשת.

11 27. באופן דומה, עמדת המשיבה היא כי יש לפעול בהתאם להנחיות מהנדס
12 העיר והצוות המקצועי להתחדשות עירונית מיום 4.6.2024, הקובעות כי
13 לא תתאפשר המרת מקומות חניה בתשלום לקרן חניה בשיעור העולה על
14 10% ממספר מקומות החניה הנדרשים בתחום המגרש. לפיכך, אין לאשר
15 את הפתרון שהציעה העוררת לעניין החניה, ככל שהוא חורג מהוראה זו.

השלמת טיעון המשיבה

16 28. ביום 27.5.2025 התקיים דיון בערר, בהשתתפות אדרי' מילנה ודמיד ואדרי'
17 מלי הורוביץ מטעם המשיבה. במהלך הדיון נסקרו בהרחבה השלכות
18 יישומה של תוכנית רמת ורבר, הן במקרה של צירוף החלקה והן בלעדיה.
19 בתום הדיון, ביקשה המשיבה להבהיר את ההשלכות התחבורתיות של
20 ההחלטה שתקבל בערר זה על מתחם 7. בהתאם לכך, ניתנה לה
21 האפשרות להגיש השלמת טיעון מטעמה.

22 29. בהשלמת טיעוני המשיבה צוין כי הכללת החלקה במתחם 7 היא חיונית
23 לתכנונו של המתחם, וכי הצורך בצירופה נולד עם מעבר מתכנני המתחם
24 לרזולוציית התכנון המפורט. עמדה זו, הנתמכת בחוות דעת מיום
25 8.6.2025, שנערכה על ידי מהנדס העיר (להלן: "חוות דעת מהנדס
26 העיר"), קובעת כי מתחם 7 אינו יכול להישען על רמפת כניסה אחת בלבד,
27 וכי לפי עמדת אגף התנועה אצל המשיבה, צפוי עומס של כ-300 כלי רכב
28 בשעת שיא על כניסה זו.

30. 1 בהקשר זה טוענת המשיבה כי ניתן ליצור רמפת כניסה נוספת למתחם רק
2 דרך רחוב דובנוב, ומשכך אין מנוס מהכללת החלקה המאפשרת את
3 הקמת הרמפה הנוספת. בנוסף, נטען כי החלקה מאפשרת יצירת שטח
4 ציבורי פתוח נוסף (שצ"פ), אשר ישרת את דיירי מתחם 7. לטענת
5 המשיבה, תכנון זה הוא חיוני, ובלעדיו לא ניתן יהיה לבצע את תכנון
6 מתחם 7. עוד טוענת המשיבה כי תוצאה זו תואמת את עקרונות התכנון
7 של תוכנית רמת ורבר, המגדירה מסגרת גמישה לשינוי במתחמי התכנון
8 הכלולים בה, מתוך תפיסה כי נדרשת התאמה עתידית של המתחמים
9 לשינויים הנדרשים לשם מימוש התכנון.
31. 10 נוסף על כך, חוזרת המשיבה על עמדתה, שלפיה אין לחרוג מהמדיניות
11 שגיבשה בנוגע למתן הקלות במיזמים המקודמים מכוח תמ"א 38.
12 לשיטתה, מדיניות זו מגלמת את כלל התמריצים הדרושים לקידום של
13 מיזמים אלה, ואין הצדקה לסטות ממנה בנסיבות המקרה דנן.
32. 14 כמו כן, במסגרת השלמת טיעוניה, הודיעה המשיבה כי ביום 5.6.2025
15 ניתנה המלצתה לפרסום תנאים למתן היתר בנייה בתחום החלקה, מכוח
16 סעיפים 77–78 לחוק התכנון והבנייה (להלן: המלצת המשיבה). בהתאם
17 לכך, ביקשה המשיבה להשהות את מתן ההחלטה בערר עד לדיון
18 בהמלצתה לפני הוועדה המחוזית.
- תגובת העוררת להשלמת טיעון המשיבה
33. 19 בתגובתה להשלמת טיעון המשיבה, טענה העוררת כי המשיבה חרגה מגדר
20 הנושא שהוגדר להשלמת טיעון ועמדתה מוצגת בניגוד לחובת ההגינות,
21 תוך שימוש לרעה בהליכי תכנון, וכל זאת בניסיון לעכב את הליך הרישוי
22 של הבקשה להיתר מושא הערר.
34. 23 העוררת טוענת כי אין בהמלצת המשיבה משום הצדקה לעיכוב הכרעה
24 בערר, וכי היא אינה מבוססת כראוי; אינה כוללת תשתית תכנונית
25 ממשית המצביעה על צורך אמיתי בהגבלה, ואינה נתמכת בתכנון
26 תחבורתי עדכני או בחוות דעת מקצועיות מספקות.
35. 27 עוד טוענת העוררת כי המשיבה לא בחנה חלופות אחרות הנדרשות
28 תכנונית, ולא השיבה לשאלות המרכזיות שהוצגו לה במסגרת הדיון,

1 ובפרט לשאלה מדוע נבחר מגרש העוררת דווקא לצורך יצירת רמפת גישה
2 נוספת, שעה שניתן היה, לטענתה, לאתר פתרונות אחרים, לרבות יצירת
3 רמפה משותפת או ניצול מגרשים חלופיים.

4 36. העוררת מוסיפה כי המשיבה פעלה תוך הדרת זכויותיה, מבלי לאפשר לה
5 מענה או התייחסות הולמת להליכים נוספים שהתנהלו במקביל, ומבלי
6 שנמסרה לה הודעה כדין על אודותיהם. כן נטען כי אין בהמלצתה, ככל
7 שתתקבל, כדי למנוע את אישור הבקשה להיתר.

דיון והכרעה

8 37. לאחר שהצדדים נשמעו לפנינו באופן סדור, ולאחר עיון בכלל המסמכים
9 והכתובים שהונחו לפנינו, הגענו לכלל מסקנה כי דין הערר להתקבל.

10 38. עיקר המחלוקת בין הצדדים נעוץ בשאלה האם יש לדחות את הבקשה
11 להיתר מהטעם שיש להעדיף תכנון מתחמי הכולל את החלקה כחלק
12 ממתחם 7. לטעמנו, התשובה לכך היא בשלילה.

היעדר תשתית עובדתית

13 39. נקודת המוצא העקרונית בענייננו היא כי המשיבה מוסמכת לדחות בקשה
14 להיתר המוגשת מכוח תמ"א 38, מהטעם שאישורה עלול לסכל התחדשות
15 עירונית רחבת היקף, הנחשבת עדיפה מבחינה תכנונית (ראו: ערר (ועדות
16 ערר - תכנון ובניה מרכז) 1078-12-24 בעלי הדירות ברחוב חפץ חיים
17 68 פ"ת נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה פתח תקווה, בפסקה 70
18 (נבו 9.4.2025) (להלן: "עניין חפץ חיים")).

19 40. ואולם, כפי שנקבע אך לאחרונה, הסמכות המוקנית לרשות המינהלית
20 אינה אך "כוח" או "פריווילגיה", אלא גם אחריות, כלומר חובות המלוות
21 את הפעלת הסמכות (בג"ץ 54321-03-25 התנועה למען איכות השלטון
22 בישראל נ' ממשלת ישראל, בפסקה 8 לפסק דינה של כב' השופטת דפנה
23 ברק ארז (נבו 21.5.2025)).

24 41. מכאן, שדחיית בקשה למתן היתר בנייה מכוחה של תמ"א 38, מטעם של
25 סיכול תכנון מתחמי, חייבת להיות מבוססת על שקילת מכלול השיקולים
26 הרלוונטיים לעניין.

42. 1 הדברים מקבלים משנה תוקף בענייננו, שכן התכלית המרכזית של תמ"א 38 היא הפחתת הסיכון מפני רעידות אדמה בישראל, באמצעות חיזוק 2 מבנים אשר נבנו שלא בהתאם לתקן המחייב לעמידות מבנים ברעידות 3 אדמה (עע"מ 7381/15 ש. דורפברגר בע"מ נ' עודד (נבו 30.10.2016) 4 (להלן: עניין דורפברגר)). אין צורך להכביר מילים על חשיבות 5 ההיערכות לרעידות אדמה במדינת ישראל. בדו"ח מיוחד של מבקר 6 המדינה העוסק בנושא זה, שבו צוין כי "מרבית המומחים לרעידות אדמה 7 סבורים, כי התרחשותו של אסון רעידות אדמה בישראל, שעלול לגבות 8 אלפי קורבנות בנפש ולגרום נזקים ניכרים רכוש ולמבנים, היא כמעט 9 ודאית, וכי רעידת אדמה כזאת בוא תבוא, במוקדם או במאוחר" (דו"ח 10 מיוחד של מבקר המדינה בנושא עמידות מבנים ותשתיות ברעידות אדמה 11 – תמונת מצב (23.3.2011), בעמ' 5; ההדגשה אינה במקור). 12
43. 13 אינטרס לאומי חשוב נוסף המקודם באמצעות תמ"א 38, הוא שיפור 14 המיגון במבנים קיימים. גם אינטרס זה בולט בענייננו במלוא עוצמתו. 15 התמריצים שמציעה תמ"א 38 לשם השגת יעדיה מובילים לשיפור באיכות 16 חייהם של בעלי הדירות בבניינים המחוזקים, שכן ההרחבה כוללת לרוב 17 ממ"ד, המשפר את ביטחונם האישי של הדיירים. בעת בחינת הבקשה 18 להיתר, על רקע מציאות ביטחונית הכוללת את אירועי מלחמת 'חרבות 19 ברזל' ואירועי מבצע 'עם כלביא', מציאות של מלחמה ממושכת ורב- 20 זירתית, במהלכה שוגרו טילים בליסטיים לעבר גוש דן, אין ולא יכול 21 להיות חולק על החשיבות המיוחדת של מיגון המבנה (ראו: ערר (ועדות 22 ערר - תכנון ובניה מרכז) 1069-11-24 דבקה פרידמן נ' הוועדה 23 המקומית לתכנון ובניה פתח תקווה (נבו 2.2.2025) (להלן: "עניין 24 דבקה פרידמן").
44. 25 במובן המתואר, תוספת ממ"ד לכל דירה אינה רק שדרוג מבני, היא 26 אמצעי חיוני להצלת חיי אדם – ואם היה ספק בכך, הרי שלצערנו זעקה 27 המציאות והוכיחה זאת לנו, באופן כואב ומוחשי, אך לאחרונה.
45. 28 מנקודת ראות זו, ברי כי החלטה לדחות בקשה להיתר המוגשת מכוחה 29 של תמ"א 38 חייבת להתבסס על תשתית עובדתית של ממש. דא עקא, 30 שעיון בהחלטה בבקשה להיתר ובפרוטוקול הדיון שהתקיים בפני ועדת 31 המשנה של המשיבה ביום 23.1.2025, מעלה כי לא הונחה לפני ועדת

- 1 המשנה תשתית עובדתית מספקת אשר תצדיק את ההחלטה לדחות את
- 2 הבקשה להיתר, לא כל שכן באופן מוחלט.
- 3 46. למעשה, ההחלטה עצמה אינה מפרטת את נימוקי הדחייה של הבקשה
- 4 להיתר, אלא מסתפקת בהתייחסות כללית לתוכנית רמת ורבר. עולה
- 5 אפוא השאלה האם עצם קיומה של תוכנית זו מהווה שיקול המצדיק את
- 6 דחיית הבקשה? לטעמנו, התשובה לכך היא בשלילה.
- 7 47. בתוכנית רמת ורבר הוגדרו מתחמים ייעודיים להתחדשות עירונית בדרך
- 8 של פינוי ובינוי. הוועדה המחוזית, אשר בחנה את התוכנית במסגרת
- 9 הליכי אישורה, סברה כי אין לכלול את החלקה באותם מתחמים
- 10 ייעודיים, ובפרט לא במתחם 7 הגובל בה מצפון.
- 11 48. במסגרת זו נדונה התנגדות שהוגשה על ידי חברת יצחק שדה 2-4
- 12 התחדשות עירונית בע"מ (להלן: "חברת יצחק שדה"), במסגרתה נטען,
- 13 בין היתר, כי יש לצרף את החלקה למתחם 7, וזאת על מנת לאפשר את
- 14 פיצול מתחם 7 לשני מתחמים עצמאיים, שכל אחד מהם ייהנה מגישה
- 15 נפרדת.
- 16 49. טענה זו נבחנה במסגרת החלטת ועדת המשנה להתחדשות עירונית של
- 17 הוועדה המחוזית, בישיבתה מס' 2024032 מיום 30.3.2025, ונדחתה על
- 18 ידי הוועדה המחוזית, אשר קבעה כי ההיבטים שהועלו במסגרתה ייבחנו
- 19 בעת קידומה של תוכנית מפורטת (ראו עמ' 8 לפרוטוקול ישיבה מס'
- 20 2024032).
- 21 50. ואכן, דחיית התנגדות חברת יצחק שדה אינה שקולה לדחיית הרעיון
- 22 התכנוני עצמו, העומד בבסיס ההתנגדות, ובהקשר זה מקובלת עלינו
- 23 עמדת בא כוח המשיבה. עם זאת, אין להתעלם מהמסקנה המשתמעת
- 24 מהחלטת הוועדה המחוזית, ולפיה תוכנית רמת ורבר נתפסת כמוצר
- 25 תכנוני שלם וראוי, אשר אין צורך מהותי בשינויו בשלב זה.
- 26 51. לפיכך, נקודת המוצא העקרונית בענייננו היא כי תוכנית רמת ורבר ניתנת
- 27 ליישום במתכונתה המאושרת, כלומר גם ללא צירופה של החלקה מושא
- 28 הערר. מכאן, שאישור תוכנית רמת ורבר כשלעצמו אינו מהווה טעם
- 29 מספק לדחיית הבקשה להיתר.

- 1 52. תימוכין לכך ניתן למצוא גם בהתנהלות המשיבה. תוכנית מתחם 7
2 מקודמת זה זמן רב (ראו פרוטוקול ישיבת שולחן עגול מיום 24.1.2024),
3 ולמרות זאת, המשיבה לא המליצה על פרסום הודעה בדבר הכנת
4 התוכנית או על קביעת תנאים למתן היתרי בנייה בחלקה מושא הערר,
5 בהתאם לסעיפים 77–78 לחוק התכנון והבנייה. רק לאחרונה המליצה
6 המשיבה על כך, ועיתוי מתן ההמלצה אכן מעורר מידה מסוימת של קושי,
7 ולכל הפחות מעורר תהיות.
- 8 53. מכאן עולה המסקנה כי ההחלטה בבקשה להיתר אינה כוללת נימוק
9 מהותי ומבוסס לדחיית המוחלטת, ודי בכך כדי להצדיק התערבות.
- 10 54. ואכן, במהלך הדיון הובהר לנו כי ההחלטה בבקשה להיתר מבטאת גם
11 את עמדת הצוות המקצועי של המשיבה, ולפיה צירופה של החלקה נדרש
12 לשם יצירת כניסה נוספת לכלי רכב פרטיים למתחם 7, וזאת במטרה
13 להקל על עומסי התנועה הצפויים להיווצר כתוצאה מקיומה של כניסה
14 אחת בלבד למתחם.
- 15 55. עמדה זו הוצגה גם בחוות דעת מהנדס העיר, שנערכה לאחר מתן ההחלטה
16 בבקשה להיתר וצורפה להשלמת טיעוני המשיבה.
- 17 56. אנו רואים חשיבות מיוחדת בעמדת המשיבה, ובפרט בעמדת מהנדס
18 העיר, אשר לטעמנו משקפת הבנה מקצועית ומומחיות ייחודית בכלל
19 ההיבטים הנוגעים לעניין. עמדה זו הוצגה בפנינו באופן מקצועי, סדור
20 וברור על ידי באי כוחה של המשיבה ונציגיה, ועוד נידרש אליה בהמשך
21 הילוכנו.
- 22 57. ואולם, בשלב זה, אין להתעלם מכך שלפנינו הועלו נימוקים חדשים, אשר
23 לא עלו קודם לכן – לא במסגרת ישיבות השולחן העגול שקיימה המשיבה,
24 ולא במהלך ישיבת ועדת המשנה שבה התקבלה ההחלטה בבקשה להיתר.
- 25 58. על כן, המסקנה המתבקשת היא כי בפני ועדת המשנה לא הונחה תשתית
26 עובדתית מספקת שתצדיק את דחיית הבקשה להיתר.
- 27 59. בהקשר זה ראוי להפנות לפרוטוקול הדיון, ממנו עולה כי הנימוקים
28 תועדו בסיכומי פגישה שנערכה עם מהנדס העיר, אך לא עוגנו במסגרת

1 חוות דעת מקצועית רשמית שניתן להציג, לבחון או לבקר (ראו שם, עמ'
2 : (9)

יו"ר: אם נקבל את הערר ומאפשרים את
הפרויקט, האם זה מסכל את יישום
המתחמים?

אד' מילנה ודמיד: הפתרון הזה הוצג ונבחן, הוא לא
היה טוב, בסוף אנחנו נייצר
מתחמים שפוגעים בסביבה שלהם,
יש פה זיקת מעבר במתחם שאמורה
לשמש את התושבים שיגורו
בהתחדשות מתחמים, שהמטרה של
המעבר שהוא מלווה את כל
המתחמים מאחד לשני.

יו"ר: הליך הבחינה תועד, יש חוות דעת
שנוכל לעיין בהם?

אד' מילנה ודמיד: יש סיכומי פגישה עם מהנדס העיר,
התוכנית הוגשה בעבר ולא התקדמה
בגלל העניין של הבקשה, חשוב לנו
כאגף תכנון להסתכל בראייה כללית
לטובת כלל הציבור [...]"

3 60. בעניין גלובלינקס עמדנו על כך שרשויות התכנון, ככל רשות מינהלית
4 אחרת, מחויבות להפעיל את סמכויותיהן על בסיס תשתית עובדתית
5 מבוססת, בדוקה ומספקת. במסגרת זו נדרש כי תהליך קבלת ההחלטות
6 יכול איסוף וסיכום נתונים רלוונטיים (לרבות חוות דעת מקצועיות, ככל
7 שישנן), בחינת המשמעויות הנובעות מהם, ולבסוף גיבוש החלטה
8 מושכלת. הדרישה לביסוס החלטות על תשתית עובדתית סבירה נוגעת
9 להליך קבלת ההחלטה (לא לתוכנה), והיא בוחנת האם נערך תהליך
10 מסודר של איסוף נתונים, ניתוחם, ובחינתם, כך שההחלטה נשענת על
11 בסיס ראייתי הולם, בהתאם לטיבה ומהותה.

12 61. יישום אמות המידה האמורות בענייננו מעלה כי החלטת המשיבה בבקשה
13 להיתר לא התבססה על הליך מסודר של איסוף נתונים, כמקובל וכנדרש,
14 והתשתית העובדתית שעמדה בבסיס ההחלטה הייתה חסרה במידה
15 ניכרת.

62. 1 בשים לב לכך, החלטנו להפעיל את סמכותנו ולבטל את החלטת המשיבה
2 בבקשה להיתר, ולאשר את הבקשה להיתר באופן עקרוני, והכל כמפורט
3 להלן (לעניין הפעלת ביקורות מצד ועדת הערר בדרך של 'בחינה מחדש'
4 ראו למשל ע"מ 2131/12 רוני טל [טוקוולין] נ' ועדת ערר המחוזית
5 ת"א (נבו 16.1.2013)).

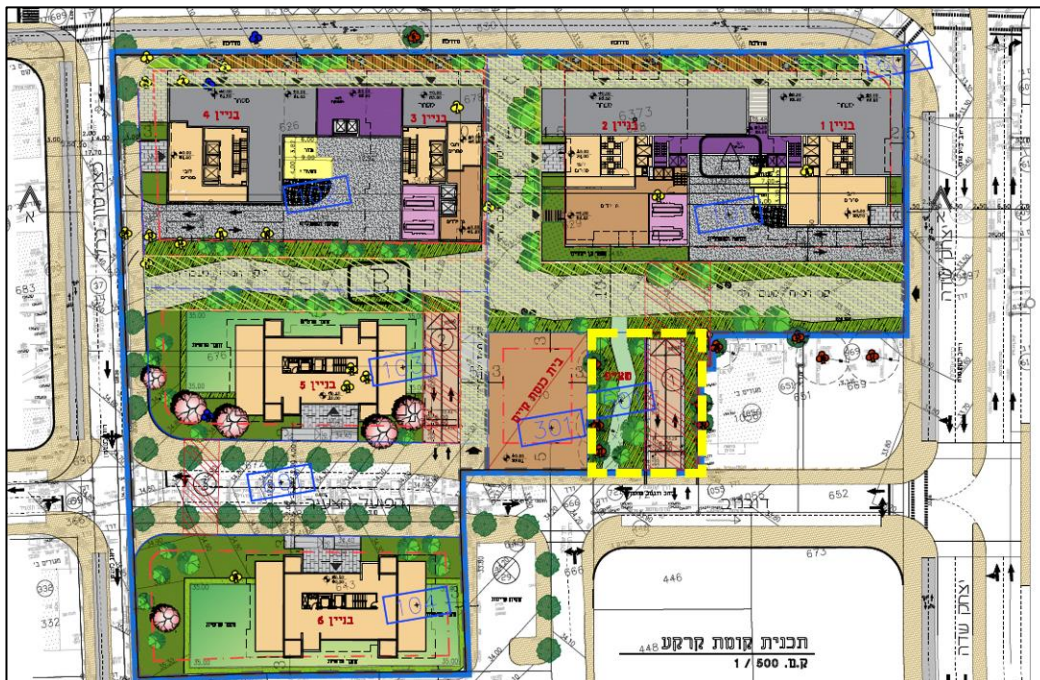
סיכול יישומה של תוכנית רמת ורבר

63. 6 אנו דוחים את טענת המשיבה שלפיה השיקולים לצירוף החלקה למתחם
7 7 גוברים, במסגרת האיזון הנדרש, על פני השיקולים למתן ההיתר
8 המבוקש.

64. 9 אכן, נקודת המוצא העקרונית היא כי תכנון כולל עדיף על פני תכנון
10 פרטני, ולפיכך נהוג לראות בתכנון נקודתי עניין הכפוף לתכנון הכולל. עם
11 זאת, ועל אף ההכרה בחשיבותו של התכנון הכולל, יש להציב לו גבולות
12 ראויים, המאזנים בין צורכי התכנון הרחב לבין זכויותיהם הקנייניות
13 והתכנוניות של בעלי זכויות במגרשים בודדים (ע"מ 8909/13 ישעיהו
14 הרמלין נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז (נבו 4.3.2015)).

65. 15 בעניין גלובלינקס קבענו כי לצורך דחיית תכנית נקודתית או בקשה
16 למתן היתר בנייה, מטעמי פגיעה או סיכול של תכנון מתחמי המצוי
17 בשלבי גיבוש, יש להוכיח קיומה של מידה מסוימת של ודאות באשר
18 לאישורו העתידי של התכנון המתחמי. ודאות זו נדרשת על מנת להבטיח
19 כי הדחייה אינה מבוססת על שיקול רעיוני בלבד, אלא על תכנון בעל
20 היתכנות ממשית.

66. 21 כעולה מהחומר שהוצג לפנינו, הנימוק המרכזי שניתן לדחיית הבקשה
22 להיתר הוא הצורך ביצירת דרך גישה עצמאית לכלי רכב פרטיים, באופן
23 שיאפשר גישה נפרדת לתאי השטח 7A ו-7B. רעיון זה מוצע במסגרת
24 תוכנית מתחם 7, כמפורט בסגמנט נספח התנועה של התוכנית, שבו הדרך
25 המוצעת מודגשת בצבע צהוב, כמפורט להלן:



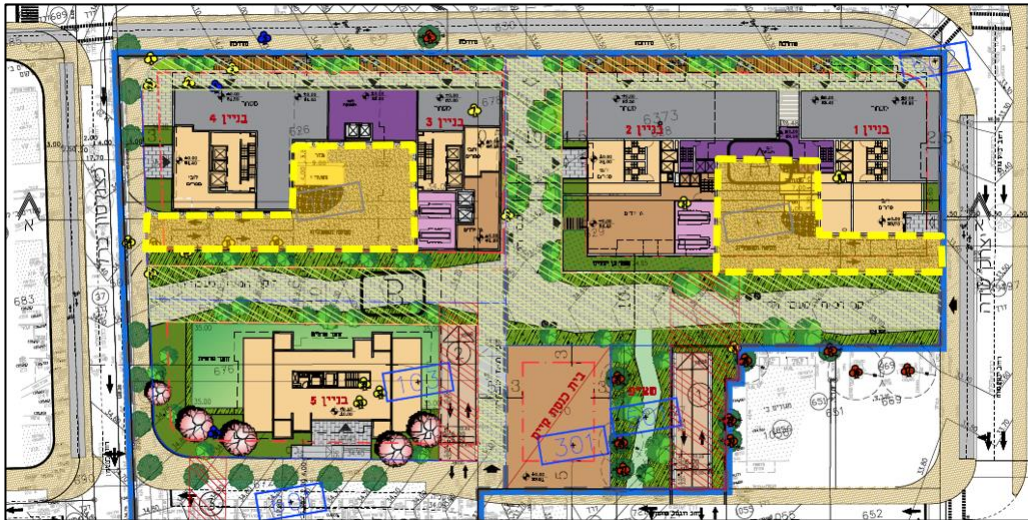
67. כפי שניתן להבין, בתא השטח המודגש בצהוב, שבו מצויה החלקה מושא
הערר, מוצע קֶבֶשׁ (רמפה), המוביל אל מתחם 7A. כבש זה מהווה תוספת
להצעה הקיימת בתוכנית רמת ורבר עצמה, כפי שאושרה על ידי הוועדה
המחוזית ולאחר דיון בהתנגדויות, שם מוצע כבש אחר, כמסומן בסגמנט
שלהלן (ההדגשה בשחור הוספה):



68. הכבש המוצע בנספח התנועה לתוכנית רמת ורבר מספק כניסה ויציאה אחת למתחם 7, וזאת בהתאם להוראות סעיף 6.2(2.6) להוראות התוכנית, הקובע כי כאשר מדובר בחניונים משותפים למספר תאי שטח, ששטחם הכולל עולה על 2 דונם, יש למקם את חדרי האשפה והאזור המיועד לפריקה וטעינה בקומה תת-קרקעית, כאשר גישה אליהם תתאפשר באמצעות רמפות החניה בלבד, ולא תותר הקמתם בקומת הקרקע.

69. כחריג להוראה זו, נקבע כי במקרים בהם ישתכנע מוסד התכנון כי לא ניתן לבצע פריקה וטעינה בתת-הקרקע, תתאפשר פריקה וטעינה על פני הקרקע, ובלבד שהרחבה ונתיב הגישה ישולבו בפיתוח כך שלא יפגעו בחיבור המבנה לשטחים הפתוחים לציבור, לרבות זיקות ההנאה, וכן שלא ימוקמו לאורך חזיתות המבנה הפונות לרחובות ולשטח ציבורי פתוח.

70. תוכנית מתחם 7 מבקשת לשנות את ההוראות הקבועות בתוכנית רמת ורבר בכך שהיא מציעה הפרדה בין אזורי הפריקה והטעינה, אשר ימוקמו בקומת הקרקע, לבין שטחי החניה לכלי רכב פרטיים, אשר ימוקמו בקומות התת-קרקעיות. שינוי זה בא לידי ביטוי בסגמנט נספח התנועה של תוכנית מתחם 7, שבו מודגשים אזורי הפריקה והטעינה וכן מיקום מוצע לפינוי אשפה :



71. תכנון זה תואם את הנחיות הצוות המקצועי אצל המשיבה, כפי שעלו
בישיבת שולחן עגול מיום 24.1.2024, במסגרתה צוין כי בין הנושאים
שנדרשו לצורך קידום הבקשה להיתר נכלל הצורך ביצירת פתרון לכניסה
למתחם 7. בהקשר זה הודגש כי לפי הוראות תוכנית רמת ורבר, פינוי
אשפה נדרש להתבצע בתת-הקרקע, דבר המחייב תכנון רמפה ארוכה. עוד
צוין כי נעשו ניסיונות שונים לייצר כניסה למתחם עבור רכב פרטי
ותפעולי, אך אלו נפסלו מאחר שנמצא כי הם פוגעים בערכים תכנוניים
אחרים בתוכנית, ובפרט בשדרה המשכית להולכי רגל.

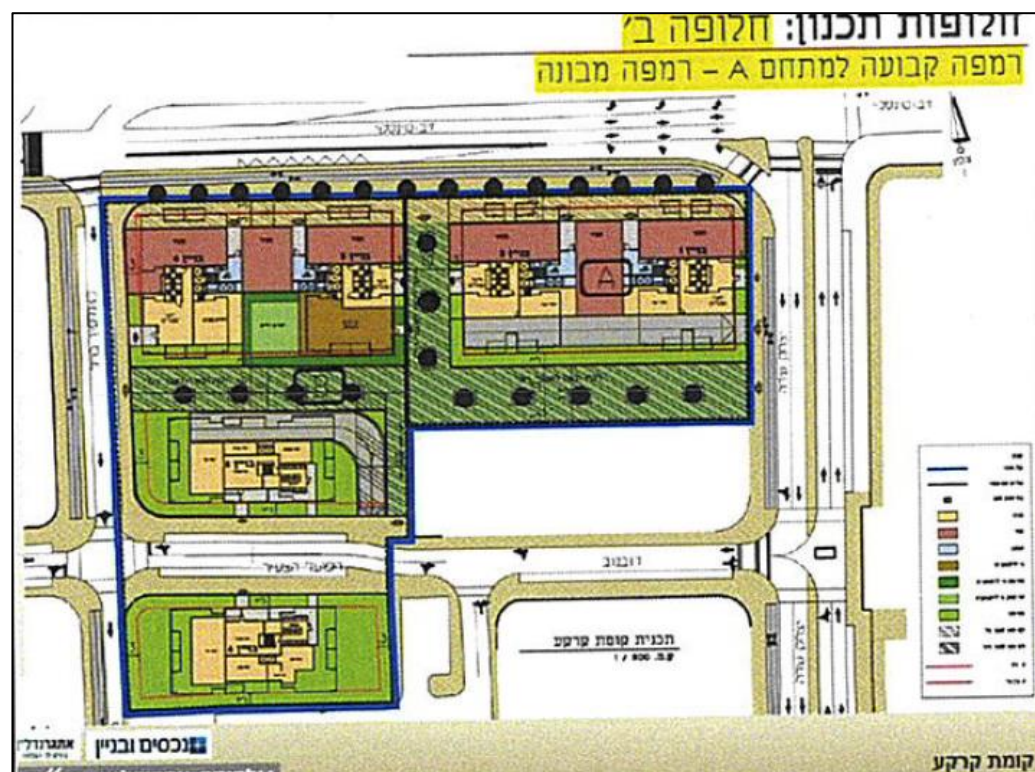
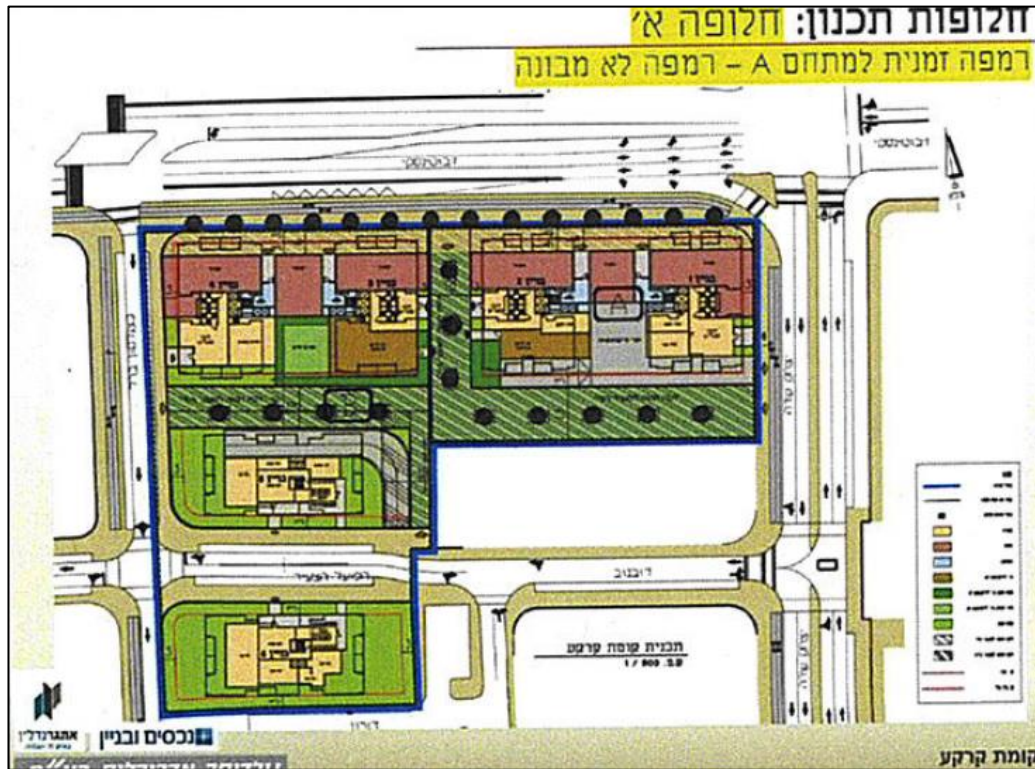
72. דא עקא, שעמדה זו עומדת בסתירה לעקרונות שהותוו על ידי הוועדה
המחוזית. כך, בדו"ח החוקר אדר' אדיב נקאש מחודש פברואר 2023,
אשר בחן את ההתנגדויות שהוגשו לתוכנית רמת ורבר, ניתנה המלצה
מרכזית לדחות את ההתנגדויות להוראות הקובעות כי פריקה וטעינה
ופינוי אשפה יתבצעו בתת-הקרקע. בהקשר זה צוין בין היתר:

"פריקה וטעינה בתת הקרקע – לדחות את
הטיעונים להתיר פריקה וטעינה ופינוי אשפה
בקומת הקרקע. התכנית קבעה את מפלס תת
הקרקע לפעילות פריקה וטעינה ופינוי אשפה
במטרה לפנות את השטחים המפלס הקרקע
ליצירת מרחב אורבני איכותי. באזור עירוני
המתוכנן בצפיפות ובאינטנסיביות, יש חשיבות
רבה לניצול מיטבי של החרב תוך איזון ראוי
ואיכותי בין מרכיביו השונים של מרחב התכנון.

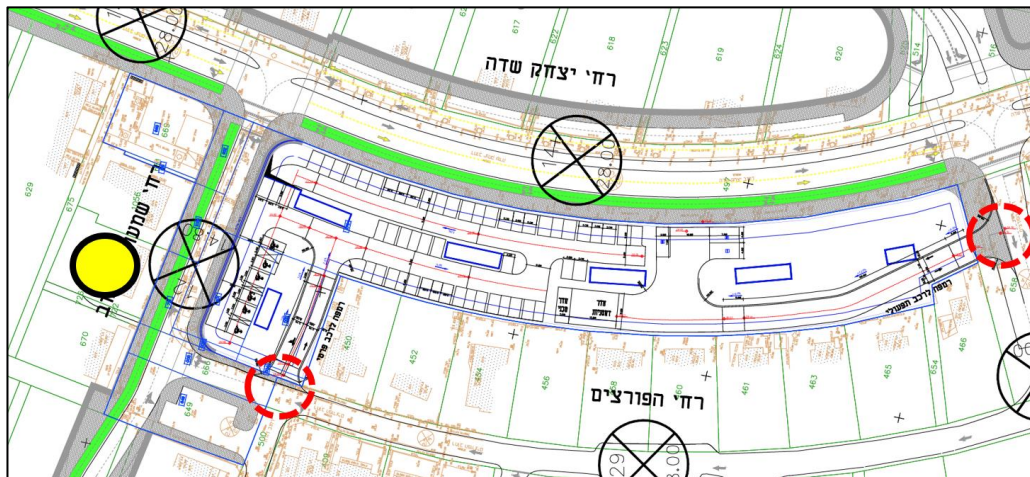
בהקשר זה יודגש כי שימוש במרחב התת קרקעי הוא אלמנט מבורך שהוא בעל חשיבות רבה לניצול שימושים ופעילויות שיכולים להתקיים בו ושאינ הכרח דווקא להעדיף או לתת בכורה לשימוש כזה במרחב ציבורי משותף שהוא בליבת הפעילות האנושית קהילתית הצפויה להתקיים במרחב פיסי נתון. להערכת המרחב התת קרקעי עתיד לקבל תשומת לב מוגברת בקרוב בהיבט של ניצול משאב הקרקע שהוא יקר במדינה בכלל ובאזור המרכז וסביבתו בפרט.

- 1 73. המלצה זו אומצה בהחלטת ועדת המשנה להתחדשות עירונית של הוועדה המחוזית, אשר התקבלה בישיבתה מס' 2023010 מיום 21.2.2024. 2
- 3 74. אם כן, עולה כי תוכנית מתחם 7 מציעה עקרונות תכנון אשר אינם 4 תואמים את הוראות תוכנית רמת ורבר, כפי שאושרו על ידי הוועדה 5 המחוזית, וכי היתכנות מימושם, בשים לב להוראות אלו, מוטלת בספק.
- 6 75. נוסף על כך, ואף אם נניח לצורך הדיון כי קיימת היתכנות מעשית 7 לאישורה של תוכנית מתחם 7, הרי שעדיין לא הובהר מדוע צירופה של 8 החלקה נחוץ לצורך יצירת השטח התפקודי לפריקה וטעינה ולפינוי 9 אשפה מקומת הקרקע, כמוצג בסגמנט שלעיל. זאת, מאחר שלכאורה ניתן 10 להוציא את התכנון אל הפועל גם ללא צירוף החלקה, שכן היא אינה 11 גובלת בשטחים התפעוליים שהוצגו בתוכנית מתחם 7.
- 12 76. מכאן, שגם אילו שיקולי הצוות המקצועי של המשיבה היו מובאים בפני 13 ועדת המשנה של המשיבה בעת קבלת החלטתה בבקשה להיתר, הרי 14 שהמשקל שהיה ראוי לייחס להם כטעם לדחיית הבקשה הוא נמוך 15 במיוחד, ואינו מצדיק כשלעצמו דחייה מוחלטת של הבקשה.
- 16 77. תוצאה דומה מתקבלת גם ביחס לעמדה המוצגת בחוות דעת מהנדס 17 העיר. עמדה זו, אשר הציגה את הרקע להליך התכנון של תוכנית מתחם 18 7, מלמדת כי נעשה ניסיון לגבש חלופות תכנוניות שיאפשרו את מימוש 19 תוכנית רמת ורבר בשלבים, בהתאם להוראות סעיף 6.13(ו) לתוכנית, 20 הקובע כי תותר כניסה מוטורית זמנית לחניון תת-קרקעי בלבד מרחוב

- 1 יצחק שדה. במסגרת זו הוצגו חלופות תכנוניות למתחם 7, הכוללות תכנון
- 2 רמפה זמנית וקבועה מרחוב יצחק שדה, כמוצג בתרשימים שלהלן:



- 1 78. ואולם, חוות דעת מהנדס העיר קובעת כי חלופות אלו אינן ישימות, שכן
2 הן אינן מספקות מענה כולל לבינוי השטחים הציבוריים ואינן נותנות
3 מענה הולם לאספקת התשתיות הנדרשות לצרכי תברואה. נוסף על כך,
4 צוין בחוות הדעת כי פתרון התנועה שמציעות החלופות יוצר תלות בין
5 שני אגפי המתחם, המזרחי והמערבי, ותוצאה זו אינה רצויה.
- 6 79. עמדה זו נתמכת בחוות דעת תנועתית שצורפה לחוות דעת מהנדס העיר
7 (להלן: "חוות הדעת התנועתית"), ממנה עולה כי היבטי התנועה
8 והתחבורה במתחם 7 מתמקדים, בראש ובראשונה, בתפקוד הרחובות
9 השכונתיים ובחיבור המתחם למערך הרחובות הראשיים בעיר. על פי
10 חוות דעת זו, ניתוח מערך הדרכים הראשיות העוטפות את מתחם 7 מלמד
11 כי הגישה למתחם 7 תוכל להיעשות רק מרחוב דובנוב. רחוב זה מתוכנן
12 לשמש כרחוב דו-סטרי, אשר ינקז את התנועה מהמתחם לרחוב יצחק
13 שדה, ומשם לרחוב ז'בוטינסקי, המשמש כעורק תחבורתי ראשי.
- 14 80. על רקע האמור, קובעת חוות הדעת התנועתית כי גישה יחידה לחניון תת-
15 קרקעי, כפי שמוצע בנספח התנועה המנחה לתוכנית רמת ורבר, אינה
16 מספקת מענה הולם לכמות כלי הרכב הצפויה בהתאם להוראות התוכנית
17 במתחם 7.
- 18 81. עוד צוין בחוות הדעת התנועתית, כי בימים אלה מקודמת תוכנית מס'
19 410-1241652, המתייחסת למתחמים 11 ו-17 בתוכנית רמת ורבר,
20 וכוללת הצעה לגישה משני כיוונים. הגישה המוצעת בחלקם הצפוני של
21 מתחמים אלה, מרחוב הפורצים לכיוון רחוב דובנוב, מחייבת התאמה גם
22 בתוכנית מתחם 7. לפי חוות הדעת, ביצוע הכניסה למתחם 7 דרך החלק
23 המערבי של רחוב דובנוב, על רקע התנועה הצפויה במתחמים 11 ו-17,
24 צפוי לשתק את תפקודו של חלק זה של הרחוב ולפגוע ביכולתו לשמש
25 כרחוב מאסף מקומי.
- 26 82. לנוחות הקורא, נספח התנועה לתוכנית 410-1241652 יוצג להלן (הגישה
27 למתחמים מסומנת באדום, והחלקה מושא הערר בצהוב):



83. לאחר שבחנו את ההיבטים האמורים בכובד ראש, הגענו למסקנה כי יש לדחות את עמדת המשיבה.

84. תחילה, יש להבהיר כי חוות דעת המהנדס מעוררת קושי של ממש. חוות הדעת מבקשת לערער על תוקפה ותקינותה של תוכנית רמת ורבר. בהתאם לחוות הדעת ולמצאים המפורטים בה, תוכנית רמת ורבר אינה ניתנת ליישום במתכונתה הנוכחית. אלא שיש לזכור כי מהנדס העיר לא התנגד לתוכנית בהיבטים אלה, וההתנגדות שהוגשה בנושא הכללת החלקה במתחם 7 הוגשה על ידי חברת יצחק שדה.

85. בהקשר זה יובהר כי התוכנית כוללת נספח תנועה בקנה מידה 1:2500, כנהוג בתוכניות מפורטות (בג"ץ 3917/14 פורום הארגונים למען יער ירושלים ו-10 אחרים נ' הועדה הארצית לתכנון ולבניה תשתיות לאומיות (נבו 17.12.2014)), אשר מציג את מערך התנועה כולו, לרבות הכניסות למתחמים השונים (לרבות מתחם 7), מערך החניה, הכניסות לחניה, מערך התפעול וכיוצא באלה.

86. ואולם, לנוכח המצב העובדתי בשטח, שלא השתנה, סברה הוועדה המחוזית כי אין מקום לכלול בתוכנית רמת ורבר כניסה נוספת למתחם 7, אף שהוצג בפניה צורך נטען לכך. לגישתה, התוכנית ניתנת ליישום גם בהיעדר כניסה נוספת, שכן חזקה על הוועדה המחוזית שלא תאשר תוכנית שאין ביכולתה להתממש. דברים אלה מקבלים משנה תוקף נוכח העובדה שהתוכנית נתמכה בסקר בה"ת (בחינת השלכות תחבורתיות), ואושרה בהליך תכנוני מקיף, ארוך וסדור.

- 1 87. רוצה לומר, אין מדובר בתוכנית שאושרה כמסגרת תכנונית חסרת תוכן, ואין לנהוג בה ככזו. 2
- 3 88. מכאן, כאמור, נובע קושי מהותי בעמדת מהנדס העיר, אשר חוות דעתו מתארת צורך כולל בשינוי מערך התנועה במתחם 7, באופן המלמד 4 לכאורה על כשל יסודי בתוכנית רמת ורבר, לפחות בכל הנוגע למתחם זה. 5 ואולם, כאמור, חרף הידיעה על הליקויים הנטענים כבר בשלב אישור התוכנית, מהנדס העיר לא מצא לנכון להגיש התנגדות כלשהי בעניין. 6 7
- 8 89. על כן, חוות דעת מהנדס העיר, שלמעשה מהווה התנגדות לתוכנית רמת ורבר, מעוררת קושי של ממש, ולמעשה מבקשת לתקוף את ליבת הליך התכנון מקום שזה הסתיים זה מכבר – לאחר שנבחן החשש המוצג בה. 9 10
- 11 90. בשים לב לכך, מקובלת עלינו טענות העוררת כי מתחם 7 יכול לתפקד באופן תקין וראוי מבחינה תכנונית גם ללא יצירת כניסה נוספת למפלסים התת-קרקעיים. 12 13
- 14 91. יתרה מכך, אף אם נלך כברת דרך לקראת המשיבה ונניח כי דרושה כניסה נוספת למתחם 7, אזי גם אז לפנינו קושי ניכר בעמדתה, שכן ועדת המשנה לא בחנה חלופות תכנוניות אחרות למיקום אותה כניסה – חלופות שאינן כרוכות בצירופה של החלקה מושא הערר, אלא נשענות על מיקומים אחרים במתחם. 15 16 17 18
- 19 92. גם בעניין זה אנו מקבלים את טענות באות כוח העוררת, שלפיה קיימות חלופות אחרות ליצירת כניסה נוספת לחניון, אשר לא נבחנו כדבעי. כך למשל, ניתן לבחון כניסה נוספת מרחוב דובנוב דרך תא שטח 272 בתוכנית רמת ורבר, שייעודו "מבנים ומוסדות ציבור" ושמצוי בסמיכות לחלקה, או לחלופין מתא שטח 306 שייעודו "שטח ציבורי פתוח". 20 21 22 23
- 24 93. חוות דעת מהנדס העיר מתעלמת מחלופות אלה. וכאמור, מדובר בחלופות מרחוב דובנוב, כאשר לטעמנו קיימות חלופות נוספות מרחובות אחרים. כך למשל, חלופות התכנון שהוצגו בחוות דעת מהנדס העיר אמנם באות על חשבון השטח התפעולי בקומת הקרקע – אולם לטעמנו הדבר מתיישב עם עקרונות תוכנית רמת ורבר, ואין זה ברור מדוע חלופות אלה נפסלו. 25 26 27 28 29

94. 1 ואכן, אנו ערים לכך שחלופות אלה אינן יוצרות הפרדה בין החלק המזרחי
2 לחלק המערבי במתחם A7, או שהן מציעות קישוריות שאינה אופטימלית
3 בהיבטי תנועה רכה ברחוב יצחק שדה. ואולם, בשורה התחתונה, אין
4 מדובר בסיכול תוכנית רמת ורבר, אלא בתכנון שאינו אופטימלי לשיטת
5 הדרג המקצועי של המשיבה.
95. 6 לטעמנו, במקרה שלפנינו טענת הסיכול כלל אינה עומדת על הפרק.
7 לפיכך, השאלה העומדת להכרעתנו היא האם יש להעדיף תכנון מתחמי
8 הכולל כניסה נוספת למתחם 7 דרך החלקה מושא הערר, על פני אישור
9 הבקשה להיתר.
96. 10 לצורך עריכת האיזון הנדרש להכרעה בסוגיה זו, יש לבחון את היתכנותו
11 של התכנון החלופי המקודם במסגרת תוכנית מתחם 7.
97. 12 כפי שצוין לעיל, אנו סבורים כי היתכנותה של תוכנית מתחם 7 מוטלת
13 בספק. כזכור, תוכנית זו כוללת הצעות תכנוניות הסותרות את הוראות
14 תוכנית רמת ורבר ואת עמדתה המוצהרת של הוועדה המחוזית. מדובר
15 בתוכנית המצויה בשלב תכנון מקדמי בלבד, שטרם נבחנה על ידי הוועדה
16 המחוזית, ושטרם זכתה להמלצת המשיבה עקב השינויים הנדרשים בה
17 כפי שאלה פורטו בישיבה שקיימה המשיבה ביום 20.3.2025. בשים לב
18 לכך, הליכי אישורה של התוכנית אינם נראים באופק.
98. 19 נוסף על כך, כפי שעולה מתוכן התנגדות חברת יצחק שדה, כבר נערכו
20 הסכמים עם חלק מבעלי הזכויות במתחם 7 לצורך קידומה של תוכנית
21 רמת ורבר במתחם זה. ואולם, מדובר בהתקשרות חלקית בלבד. נכון
22 למועד זה, גיבוש ההסכמות הנדרשות לקידום מיזם כוללני במתחם הוא
23 הליך המלווה במורכבות רבה. בעניין חפץ חיים עמדנו על כך שתהליך
24 ההתחדשות העירונית בישראל מאופיין כמיזם כלכלי-חברתי מורכב,
25 אשר מתרחש במסגרת משולשת הכוללת יזמים פרטיים, בעלי נכסים
26 והרשויות המקומיות. יחסי הגומלין בין גורמים אלו הם לעיתים קרובות
27 סבוכים, ומחקרים בתחום מצביעים על מאבקים פנימיים ותחרות בין
28 בעלי זכויות – תופעות אשר מביאות לעיכובים ניכרים ואף לכישלון
29 ביישום מיזמים תכנוניים.

99. 1 כן קבענו באותו עניין, כי שילובם של "שחקנים חדשים" בעסקה המצויה
2 בשלב מתקדם מעורר קושי מהותי. בשים לב לכך שהמיזם מושא הבקשה
3 להיתר הוא מיזם בשל ומגובש, הרי שהשבת בעלי הזכויות בחלקה
4 ל"נקודת ההתחלה" – קרי, להליכי מו"מ ראשוניים עם יזם חדש ועם
5 בעלי זכויות נוספים, היא תוצאה שבצדה פגיעה אקוטית בזכויותיהם.
6 פגיעה זו מתבטאת הן באובדן ערך התשומות הרבות שהושקעו עד כה
7 בהליכי קידום המיזם, והן בעיכוב המשמעותי ביכולת לממש את זכותם
8 של הדיירים למבנה מחוזק ובטיחותי. הפגיעה בזכויות יסוד, בנסיבות
9 אלה, היא חמורה במיוחד.

100. 10 לצד השיקולים הנזכרים, יש ליתן משקל גם לעיקרון ההסתמכות של
11 העוררת ובעלי הזכויות, אשר נחשפו לנימוקי הדחייה של הבקשה להיתר
12 רק במסגרת ההליך דנן. מדובר בבקשה שקודמה לאורך הליך ארוך,
13 מקצועי וסדור, שבמהלכו אמנם הועלה הצורך ביצירת מתחמים
14 תפעוליים בקומת הקרקע במתחם 7 (כפי שעולה מהמלצות הצוות
15 המקצועי בישיבת שולחן עגול מיום 24.1.2024), אך לא הוצגה כל עמדה
16 שלפיה החלקה נדרשת לצורך יצירת כניסה נוספת לחניה תת-קרקעית
17 לכלי רכב פרטיים. בנסיבות אלו, אנו סבורים כי לעוררת ולבעלי הזכויות
18 קמה הסתמכות מוגנת לכך שבקשתם תיבחן ותאושר בהתאם להוראות
19 תמ"א 38 ותוכנית רמת ורבר, כפי שעמדו בעת הגשת הבקשה. לטעמנו,
20 אין מקום להחיל בדיעבד שיקולים חדשים, אשר לא הובאו לידיעתם של
21 העוררת ובעלי הזכויות בחלקה בשלב הראשוני של הליך הרישוי, לאחר
22 שזה הגיע לכדי מיצוי והשלמה. לא כל שכן, כאשר מדובר בשיקולים שלא
23 נבחנו כלל על ידי ועדת המשנה של המשיבה והוצגו לראשונה במסגרת
24 הליך זה.

101. 25 יתרה מכך והוא עיקר, לאחר ששקלנו את הטענות בכובד ראש סברנו כי
26 לא הוכח לנו כי אישורה של הבקשה להיתר יביא לתוצאה של תכנון
27 מתחמי נחות במתחם 7. למעשה, התרשמותנו היא שניתן לייצר כניסה
28 נוספת למפלסים התת-קרקעיים של המתחם גם דרך תאי שטח אחרים,
29 באופן שייטיב עם כלל הגורמים הרלוונטיים, מבלי להידרש לצירופה של
30 החלקה מושא הערר. כך למשל, בדומה להצעה לכניסה נוספת דרך
31 החלקה נשוא הבקשה, ניתן לשקול יצירת כניסה דומה דרך תא שטח 217

1 בתוכנית רמת ורבר. גם אם הדבר כרוך בהריסה ובנייה מחדש של מבנה
2 הציבור הקיים כיום באותו תא שטח, מדובר באפשרות תכנונית שנדרש
3 היה לבחון ברצינות טרם שלילת זכותם של בעלי זכויות במגרש פרטי
4 לממש את זכויותיהם למיגון וחיזוק המבנה בחלקה בהליך בשל ומגובש.

5 102. בנסיבות אלה, אין מקום להעדיף את הפגיעה האקוטית בזכויות בעלי
6 הזכויות בחלקה על פני אי-הנוחות הכרוכה בהריסה ובנייה מחדש של
7 מבנה הציבור הקיים בתא שטח 217. כזכור, קיימות דרכים נוספות
8 לשיפור מערך התנועה במתחם 7, וחוות הדעת התנועתית אינה שוללת את
9 כלל האפשרויות הקיימות, אלא מתמקדת בחלופה שלפיה תיוותר דרך
10 גישה אחת בלבד למתחם 7.

11 103. לפיכך, אין בידינו לקבל את הטענה שלפיה התועלת התכנונית ביצירת
12 כניסה נפרדת למתחם 7 – דווקא מהחלקה מושא הערר – עולה על הסיכון
13 הבטיחותי הכרוך בביטול המיזם שקודם בחלקה. תוצאה זו עלולה
14 להותיר את בעלי הזכויות בחלקה ללא חיזוק וללא מיגון מפני רעידות
15 אדמה, למשך תקופה ממושכת, וללא ודאות למיזם בר-ביצוע בעתיד
16 הנראה לעין. זאת, בשעה שעל פני הדברים, קיימות חלופות פוגעניות
17 פחות להשגת אותה מטרה תכנונית.

אישורן של הקלות לתוספת קומה ויחידת דיור

18 104. בהחלטה בבקשה להיתר נדחתה בקשת העוררת להקלות, שעניינן תוספת
19 של קומה אחת ותוספת של יחידת דיור אחת, אשר התבקשו מכוח סעיף
20 147 לחוק התכנון והבנייה, ובכפוף להוראות סעיף 151(ב) לאותו חוק,
21 כנוסחן טרם כניסתו לתוקף של תיקון מס' 134 לחוק זה (ראו סעיף בסעיף
22 60 לחוק התכנית הכלכלית (תיקוני חקיקה ליישום המדיניות הכלכלית
23 לשנות התקציב 2021 ו-2022), תשפ"ב-2021).

24 105. בהתאם לכך, ההקלות שהתבקשו כפופות להוראות תקנות התכנון
25 והבנייה (סטייה ניכרת מתוכנית), תשס"ב-2002 (להלן: "תקנות סטייה
26 ניכרת"). תקנות אלה קובעות, בין היתר, כי ניתן להתיר תוספת של עד
27 שלוש קומות במסגרת הקלה לפי סעיף 147 לחוק, כאשר מספר הקומות
28 המותר לפי התוכנית הרלוונטית נע בין 5 ל-9 קומות (סעיף 2(8)(ב)
29 לתקנות סטייה ניכרת). כמו כן, ניתן להתיר תוספת של יחידות דיור

- 1 בשיעור של עד 20% מהמספר המרבי של יחידות הדיור המותרות לבנייה
- 2 במגרש לפי התוכנית החלה (סעיף 9(א)(1) לתקנות סטייה ניכרת).
- 3 106. אין חולק כי על החלקה חלה תוכנית פת/2000 תכנית מתאר פתח תקוה
- 4 (1992), אשר מתירה הקמת 4 קומות מעל קומת קרקע, ובסך הכול 5
- 5 קומות לצורך יישום הטבלה שבסעיף 2(8)(ב) לתקנות סטייה ניכרת.
- 6 בהתאם לכך, ניתן לאשר עד 3 קומות נוספות במסגרת הקלה מהוראות
- 7 תוכנית פת/2000, מבלי שייחשב הדבר לסטייה ניכרת.
- 8 107. נוסף על כך, אין מחלוקת כי בהתאם להוראות סעיף 9(א)(1) לתקנות
- 9 סטייה ניכרת, מספר יחידות הדיור שניתן להוסיף במסגרת הקלה הוא
- 10 יחידת דיור אחת בלבד, וזאת בשים לב למספר יחידות הדיור המרבי
- 11 המותר לבנייה בחלקה לפי התוכניות החלות.
- 12 108. ואולם, לגישת המשיבה, אין להתיר את ההקלות המבוקשות, מאחר
- 13 שלטענתה אישורן יוביל לתוצאה תכנונית שעצימותה גבוהה מזו
- 14 המתאפשרת לפי תוכנית רמת ורבר, ככל שמדובר ביישום תמ"א 38
- 15 במגרשים שבהם הייעוד התכנוני נותר ללא שינוי. על כן, לטענת המשיבה,
- 16 יש לדחות את ההקלות מן הטעם שהתוצאה חורגת מן המסגרת קבעה
- 17 תוכנית זו.
- 18 109. אנו דוחים טענה זו, הן במישור הסמכות והן במישור הפעלת שיקול
- 19 הדעת, ונפרט.
- 20 110. במישור הסמכות, עמדת המשיבה משתמעת כאילו אישורה של תוכנית
- 21 רמת ורבר הביא לביטול הסמכות להפעיל את הוראות תקנות סטייה
- 22 ניכרת, ולמעשה כובל את הוועדה להוראות התוכנית בלבד, ללא אפשרות
- 23 לסטות מהן. זאת, מאחר שלגישת המשיבה, עצימות הבנייה נקבעה באופן
- 24 ממצה בתוכנית רמת ורבר, ואין לחרוג מהוראות אלה במסגרת הליך של
- 25 הקלה.
- 26 111. איננו מקבלים גישה זו. עיון בהוראות תוכנית רמת ורבר מעלה כי מדובר
- 27 בתוכנית אשר מסדירה את אופן יישומה של תמ"א 38 בתחומם של
- 28 מגרשים שיעודם התכנוני נותר בעינו. בהקשר הרלוונטי לענייננו, תוכנית
- 29 זו קובעת, בין היתר, את היקף זכויות הבנייה ואת מספר הקומות שניתן

- 1 לאשר מכוח תמ"א 38, וזאת בהתאם להוראות סעיפים 3.1 ו-3.3 לנספח
- 2 ב' לתוכנית. סעיפים אלה מגדירים את התקרות המרביות להיקפי הבנייה
- 3 ומספר הקומות האפשריים לפי תמ"א 38, כפי שיושמה בתחומי התוכנית.
- 4 112. ואולם, תוכנית רמת ורבר אינה כוללת הוראה השוללת את האפשרות
- 5 ליישמה בצירוף הקלה שתאושר מכוח סעיף 147 לחוק התכנון והבנייה,
- 6 ואין בה כדי לשנות את הוראות תקנות סטייה ניכרת. זאת לא בכדי –
- 7 שכן בהתאם להוראות סעיף 132 לחוק התכנון והבנייה, תקנות סטייה
- 8 ניכרת גוברות על תוכנית סטטוטורית במישור הנורמטיבי. מכאן,
- 9 שהוראות תקנות סטייה ניכרת נותרות בתוקפן גם לצידה של תוכנית רמת
- 10 ורבר, ומכוחן ניתן לאשר את ההקלות המבוקשות, לכל הפחות, במישור
- 11 הסמכות.
- 12 113. בהינתן האמור, ניתן לראות בתוכנית רמת ורבר כמסגרת מנחה להפעלת
- 13 שיקול דעת תכנוני בעת בחינת בקשות להקלות.
- 14 114. בנסיבותיו הקונקרטיות של המקרה דנן, סברנו כי מתקיימת הצדקה
- 15 תכנונית לאישור ההקלות המבוקשות. מדובר בבקשה בעלת תכלית
- 16 ברורה, שתואמת את עקרונות תמ"א 38 והתכנון הכולל, ואינה פוגעת
- 17 במרקם הסביבתי או בערכים תכנוניים אחרים המוגנים על פי תוכנית
- 18 רמת ורבר.
- 19 115. תחילה יש להבהיר כי לחלקה מושא הערר מאפיינים ייחודיים באופן
- 20 מובהק. מדובר בחלקה בודדת, אשר גובלת במתחם המיועד להתחדשות
- 21 עירונית בעצימות בנייה גבוהה במיוחד, ועל כן יש לבחון את הבקשה
- 22 בעניינה מתוך ראייה פרטנית המתחשבת במיקומה, אופייה התכנוני,
- 23 והקשר הסביבתי הרחב שבו היא מצויה.
- 24 [אמנם החלקה גובלת, בצידה המזרחי, בבניין נוסף המיועד למגורים,
- 25 אשר אינו נכלל בתחומי מתחם 7, אולם מדובר בבניין חדש באופן יחסי.
- 26 על פני הדברים, בניין זה אינו עומד בתנאי הסף הנדרשים ליישום תמ"א
- 27 38. לפיכך, הבניין היחיד בסביבה הקרובה למתחם 7 אשר עומד בתנאים
- 28 הנדרשים להתחדשות עירונית במתווה הקבוע בתמ"א 38, הוא הבניין
- 29 מושא הערר.]

116. כעולה מנספח הבינוי לתוכנית רמת ורבר, תמהיל הגובה הסובב את החלקה משקף עצימות בנייה גבוהה: מצידה הצפוני של החלקה מתוכנן בינוי בן 31 קומות עיליות, ואילו מצידה הדרומי מתוכנן בינוי בן 11 קומות עיליות – כמפורט בסגמנט שלהלן:



117. במצב דברים זה, התרת בינוי בהיקף של 9.5 קומות מעל הקרקע מהווה תכנון ראוי, המשתלב באופן טבעי והרמוני בתכנון הסטטוטורי המאושר לסביבת החלקה, אשר מאופיין בעצימות גבוהה מצפון ומדרום. בהשוואה לבינוי של 31 ו-11 קומות בתאי השטח הגובלים, הבינוי המבוקש הוא מתון באופן יחסי, ואינו חורג מההיגיון התכנוני הכולל של האזור.

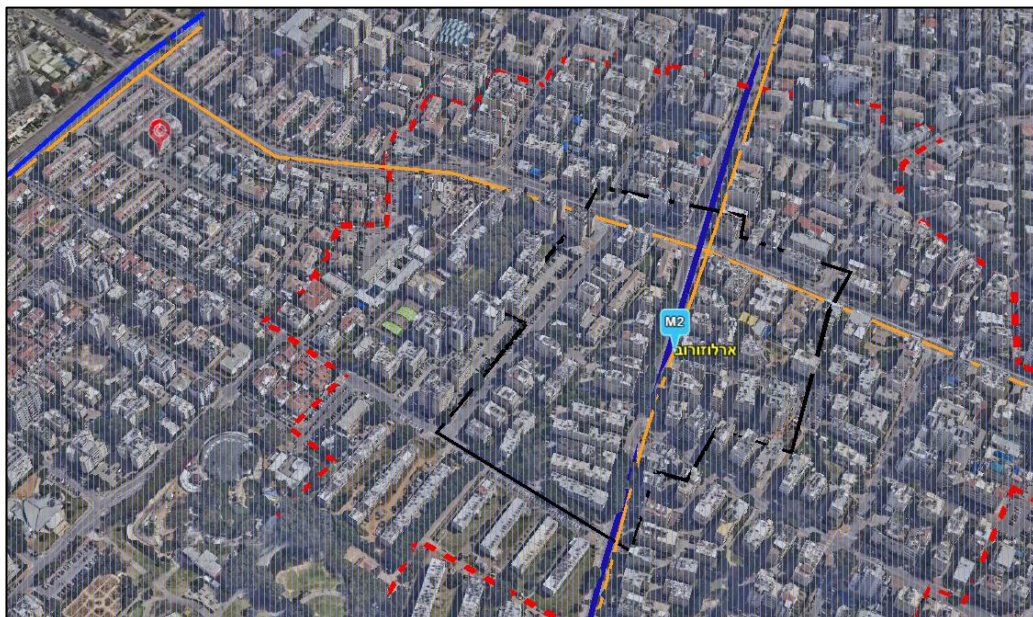
118. תוצאה דומה מתקבלת גם ביחס לתוספת יחידת הדיור המבוקשת. עיון בהוראות תוכנית רמת ורבר מלמד כי תוכנית זו אינה כוללת הוראה מפורשת המגבילה את האפשרות להוסיף יחידת דיור במסגרת בקשה להיתר מכוח תמ"א 38. בהקשר זה נדחתה התנגדות שהוגשה מטעם מהנדס העיר, אשר ביקש להבהיר את אופן קביעת מספר יחידות הדיור במיזמים של הריסה ובנייה מחדש לפי תמ"א 38. דחיית התנגדות זו

משקפת את עמדת הוועדה המחוזית, שלפיה אין מקום לקבוע הגבלה מפורשת במסלול זה.

119. לעניין זה קבעה הוועדה המחוזית כי "התוכנית [תוכנית רמת ורבר – ד"ס] כפי שפורסמה לא כללה הוראה לעניין הצפיפות או גודל יח"ד, ולפיכך ראוי שהנושא ייבחן בכל היתר והיתר בהתאם לנסיבותיו".

120. בשימת לב לעמדת הוועדה המחוזית ולהיעדר הגבלה לעניין הצפיפות בתוכנית רמת ורבר עצמה, המסקנה המתבקשת היא כי לוועדה המקומית מסור שיקול דעת רחב בבחינת בקשות לתוספת יחידות דיור במסגרת הקלה. בענייננו, מתבקשת תוספת של יחידת דיור אחת בלבד, במסגרת בקשה להיתר שבמסגרתה מוצע בינוי בעצימות נמוכה באופן משמעותי מזו שנקבעה בתכנון הסטטוטורי המאושר. לפיכך, אנו סבורים כי אין כל מניעה לאשר את ההקלה המבוקשת.

121. על כך יש להוסיף כי החלקה מצויה בתחום מרחב עירוני מוטה מטר, כהגדרתו בתמ"א 70 תוכנית המתאר הארצית למרחב מערכת המטר במטרופולין תל אביב (2025). מיקומה של החלקה במרחב זה, כפי שמוצג בתרשים שלהלן (מבט מכיוון מערב), מהווה שיקול תכנוני משמעותי התומך בהגברת עצימות הבנייה ובקידום מיזמים של התחדשות עירונית, בהתאם לעקרונות הפיתוח המרחבי סביב תשתיות תחבורה ציבורית עתירות נוסעים:



122. תמ"א 70 גובשה מתוך ראייה מערכתית לאומית, הנשענת על תפיסה
תכנונית רחבה שלפיה מערכת הסעת המונים מחייבת סביבת פיתוח
עירונית איכותית, מוטת תחבורה ציבורית, לשם מיצוי הפוטנציאל
התחבורתי, החברתי והכלכלי הגלום בה. בהתאם לכך, תמ"א 70 מתווה
את מדיניות התכנון האורבני במתחמי ההשפעה של תחנות המטרו, תוך
מטרה מרכזית – לאפשר העצמה תכנונית סביב מוקדי התחבורה, ליישם
עקרונות של תכנון מוטת תחבורה ציבורית, לייעל את השימוש בקרקע,
ולהגביר את ההישענות על תחבורה ציבורית עתירת נוסעים כמענה לצרכי
הפיתוח העירוני (ראו דברי הרקע בהחלטת הוועדה לנושאים תכנוניים
עקרוניים (ולנת"ע), ישיבה מס' 742 מיום 21.11.2023).
123. למערכת המטרו פוטנציאל משמעותי לפיתוח עירוני מקיים בסביבתה
הבנויה. התחנות הממוקמות לאורך קווי המטרו מהוות משאב תשתיתי
יקר ערך, ובכוחן לשמש מוקדים לפעילות עירונית אינטנסיבית,
המממשים בפועל את מדיניות התכנון הארצית, השואפת לעיבוי וציפוף
המרקם העירוני הקיים. לפיכך, מערכת הסעת המונים שאינה זוכה
לתמיכה תכנונית בסביבה עירונית מוטת תחבורה ציבורית – באמצעות
העצמת זכויות בנייה, עירוב שימושים ותחבורה נגישה, אינה מממשת את
מלוא הפוטנציאל שלה ואת ההשקעה הכבדה הנלווית להקמתה.
124. בהתאם לכך, נקבע בעניין רבקה פרידמן, כי במסגרת שיקול הדעת הנדרש
בבחינת בקשות להקלות, יש ליתן משקל גם לשיקול של העצמת הבנייה
בתחומיה של תמ"א 70. שיקול זה נובע מהמדיניות הארצית לעידוד
פיתוח אינטנסיבי ויעיל בסמיכות לתחנות המטרו, במטרה לתמוך
בתפקוד מערכת הסעת ההמונים, לקדם פיתוח בר-קיימא, ולעודד שימוש
נרחב בתחבורה ציבורית.
125. לכך יש להוסיף גם את השיקול המרכזי של שמירה על חיי אדם. כידוע,
מבין מגוון ההטבות התכנוניות והתמריצים הכלכליים הכלולים ב"ארגז
הכלים" של תמ"א 38, האפשרות לתוספת קומות היא התמריץ
המשמעותי ביותר. בהקשר זה נקבע כי הגדלת מספר הקומות שניתן
לאשר מהווה תמריץ כלכלי חיוני, אשר עשוי להוביל למימוש רחב יותר
של פרויקטים לחיזוק מבנים מפני רעידות אדמה. כפועל יוצא, גדל היקפן
של יחידות הדירור שבעליהן יוכלו להיעזר בכלים תכנוניים לצורך שדרוג

1 בטיחותי של המבנה, באופן שתורם להגברת החוסן המבני והאנושי ברמה
2 הארצית. ודוק, תוספת קומות למבנה אשר חיזוקו נדרש, מהווה את
3 התמריץ הישמים והמשמעותי ביותר במסגרת תמ"א 38. תמריץ זה הוא
4 המפתח המעשי למימוש פרויקטים של חיזוק מבנים ישנים, במיוחד נוכח
5 העלויות הגבוהות הכרוכות בכך והיעדר כדאיות כלכלית ללא תוספת
6 זכויות בניה (עע"מ 1752/18 ראובן רוטו ואחרים נ' ועדת הערר
7 המחוזית לתכנון ובניה מחוז דרום (נבו 10.4.2019)).

8 126. בעת בחינת הבקשה להיתר, יש לשקול זאת על רקע המציאות הביטחונית
9 הנוכחית. בנסיבות אלה, אין ולא יכול להיות חולק על חשיבותו העליונה
10 של מיגון המבנה, כחלק בלתי נפרד מהגנה על חיי אדם והבטחת חוסן
11 העורף האזרחי (עניין דבקה פרדימן הנ"ל).

12 127. על רקע זה, אנו מקבלים את הדו"ח הכלכלי שהוגש על ידי העוררת,
13 המלמד על כך שתוספת הקומה ויחידת הדיור המבוקשת היא חיונית
14 לצורך הבטחת כדאיות כלכלית לקידום המיזם בשיעור רווח של 15%,
15 שהנו על הצד הנמוך. הדו"ח מצביע על כך שהתוספות המבוקשות נדרשות
16 על מנת לעמוד ברף הרווחיות המינימלי הדרוש למימוש הפרויקט, באופן
17 שיש בו כדי להבטיח את ביצועו בפועל ולהביא לחיזוק ומיגון המבנה.
18 מנגד, לא הוצגו לנו על ידי המשיבה נתונים סותרים או חלופיים, ואף לא
19 נמסרה ביקורת מקצועית על הדו"ח הכלכלי שהוצג על ידי העוררת.
20 בהיעדר תשתית עובדתית נגדית או הערכה כלכלית עצמאית מטעם
21 המשיבה, יש ליתן משקל ראוי לממצאי הדו"ח הכלכלי שהונח לפנינו.

22 128. נוכח כלל השיקולים האמורים, אנו סבורים כי אין מקום לדחות את
23 ההקלות המבוקשות, גם אם הן חורגות במידת מה ממדיניות המשיבה.
24 מדובר בהקלות שעצמותן נמוכה, אשר הוגשו ללא התנגדויות, ונוגעות
25 למתחם המצוי באזור המיועד לפיתוח עירוני אינטנסיבי, בהתאם
26 למדיניות הארצית. אישורן עולה בקנה אחד עם האינטרס הלאומי
27 לפיתוח סביבה מוטה מטר, כפי שעוגן בתמ"א 70, והוא אף מתחייב
28 לנוכח הצורך המובהק בחיזוק ובמיגון המבנה, בפרט על רקע המציאות
29 הביטחונית העכשווית. בנסיבות אלה, יש להעדיף את אישור ההקלות על
30 פני דחייתן.

הקלה בקווי בניין

129. העוררת טענה גם לעניין בקשתה להקלה בקווי הבניין, ואולם בהחלטה
בבקשה להיתר לא ניתנה כל התייחסות להקלה זו. משמעות הדבר,
להבנתנו, היא כי אין מניעה עקרונית לאישורה. למען הסר ספק, אנו
מבהירים כי אף אנו מאשרים את צמצום קווי הבניין, כמבוקש, בהלימה
להוראות תקנות סטייה ניכרת, ובשיעור המבוקש של 10%. זאת, בהיעדר
התנגדות לבקשה להיתר, וכן לנוכח כלל השיקולים שפורטו בהחלטה זו.

חניה מוצעת

130. בהתאם לעמדת המשיבה, תקן החניה החל על החלקה הוא ביחס של 1:1,
כך שלצורך מענה תכנוני מלא ל-18 יחידות הדיור המוצעות נדרש
להקצות 18 מקומות חניה רגילים, בתוספת מקום חניה נגיש אחד. בסך
הכול, נדרש מספר כולל של 19 מקומות חניה.

131. העוררת אינה חולקת על עקרונות התקן, אך מציעה כי בנסיבות המקרה
ניתן להסתפק במצבת החניה המוצעת במסגרת הבקשה להיתר הכוללת
15 מקומות חניה (14 רגילים + מקום חניה נגיש), ולהשלים את המחסור
של 4 מקומות חניה באמצעות חלופת תשלום לקרן חניה, בהתאם
להוראות סעיף 2(ב) לתוספת לתקנות החניה.

132. המשיבה נוהגת לאפשר המרה של מקומות חניה בתשלום לקרן חניה,
אולם זאת בשיעור מוגבל של עד 10% ממספר מקומות החניה הנדרש.
בנסיבות המקרה, כאשר הדרישה עומדת על 19 מקומות חניה, הרי ש-
10% משיעור זה הוא 1.9 מקומות חניה, אשר יש לעגלם לשני מקומות
חניה. לפיכך, בהתאם למדיניות המשיבה, ניתן לאפשר המרה של עד שני
מקומות חניה בלבד בתשלום לקרן חניה.

133. על כן, בקשת העוררת להמיר 4 מקומות חניה בתשלום לקרן חניה חורגת
ממדיניות המשיבה, אשר מתירה המרה בשיעור של עד 10% בלבד ממספר
מקומות החניה הנדרש. במקרה דנן, מדובר בהמרה בשיעור של כ-20%,
ומשכך מדובר בחריגה ממדיניות החניה הנהוגה.

134. מאחר שאין מחלוקת כי מתקיימים התנאים להפעלת סעיף 2(א) לתוספת לתקנות החניה, אנו סבורים כי בנסיבות העניין ניתן לאשר את החלופה שהוצעה על ידי העוררת, לפיה יומרו 4 מקומות חניה בתשלום לקרן חניה.

135. תוצאה זו עולה בקנה אחד עם הוראות תוכנית רמת ורבר, בה נקבע בסעיף 5.3.1 לנספח ב' כי "ככלל, את מקומות החניה הנדרשים יש להתקין בתחום המגרש. במקרים מיוחדים רשאית הוועדה המקומית לאשר פתרון חלופי".

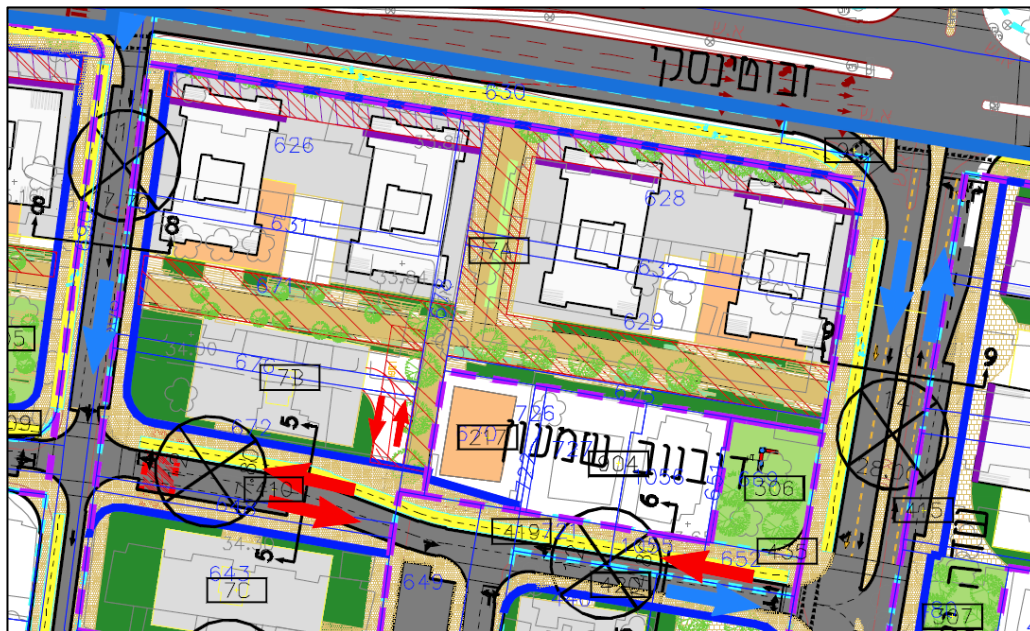
136. במקרה דנן, מתקיימות נסיבות המצדיקות סטייה מהכלל. החלקה ממוקמת במרחק של כ-500 מטרים בלבד מתחנת "ארלוזורוב" המתוכננת במסגרת קו מטרו M2, בהתאם להוראות תת"ל/102 (2024). מיקומה של החלקה בסמיכות ישירה לתחנת מטרו עתידית, כמפורט בתרשים שלהלן, מהווה שיקול תכנוני מהותי התומך באישור פתרון חניה חלופי ובהפחתת הדרישה לחניה פרטית, בהתאם לעקרונות תכנון מוטה תחבורה ציבורית:



137. נוסף על כך, החלקה מצויה בקרבה לתחנות "קרול" ו"דנקנר" של הרכבת הקלה של מטרופולין תל אביב ("הדנקל"), והיא ממוקמת באזור הסמוך למערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים (מתע"ן).

138. מדובר במרחב תכנוני אשר יועד לשיפור הקישוריות העירונית ולקידום רשת תחבורתית אינטגרטיבית, כחלק מתכנון שמטרתו יצירת רצועות תנועה רחבות ונגישות, בדגש על תנועה רכה (הליכה רגלית, רכיבה על אופניים ושימוש בתחבורה ציבורית).

139. לעניין זה ניתן להצביע גם על נספח התנועה לתוכנית רמת ורבר, בו הושם דגש מיוחד על איכות המעברים לתנועה רכה, כמפורט בסגמנט שלהלן:



140. ניתן להבין, אם כן, כי החלקה מצויה באזור המתוכנן לשימוש אינטנסיבי בתחבורה ציבורית, הכולל נגישות גבוהה למערכת מטרופוליטית ולרכבת הקלה, בהתאם למדיניות הארצית והעירונית לעידוד תחבורה ציבורית. בנסיבות אלה, אין כל מניעה לאשר את הפתרון המוצע בבקשה להיתר, החורג בשיעור של כ-10% מהתוצאה המותרת על פי מדיניות המשיבה, במיוחד כאשר מדובר בפתרון סביר ומידתי, המתיישב עם תכליות התכנון הרלוונטיות.

141. על כן, אנו קובעים כי תותר המרתם של 4 מקומות חניה בתשלום לקרן חניה, בהתאם לסעיף 2(א) לתוספת לתקנות החניה. הבקשה להיתר

- 1 תאושר בהתאם למספר מקומות החניה המוצע בה – קרי, 15 מקומות
- 2 חניה בתת-הקרקע, הכוללים 14 מקומות רגילים ומקום חניה נגיש.
- בקשת המשיבה להתליית ההליך
- 3 142. כאמור, במסגרת השלמת טיעון המשיבה התבקשו להורות על התליית
- 4 ההליך עד למועד שבו תיבחן המלצת המשיבה לפרסום תנאים לפי סעיפים
- 5 77–78 לחוק התכנון והבנייה, אשר יחולו על מתחם 7, הכולל את החלקה.
- 6 143. סעיף 78 לחוק התכנון והבנייה מסמיך את מוסד התכנון המוסמך להפקיד
- 7 תוכנית שלגביה פורסמה הודעה לפי סעיף 77 לחוק זה (במקרה דנן –
- 8 הוועדה המחוזית), לקבוע תנאים שלפיהם יינתנו היתרי בניה, וזאת לשם
- 9 מניעת סיכול התוכנית שבהכנה בתקופת הביניים עד להפקדתה ואישורה,
- 10 באמצעות מתן היתרים שאינם תואמים את התכנון החדש.
- 11 144. ההגבלות לפי סעיף 78 לחוק חלות גם על מי שבקשתו להיתר אושרה, אך
- 12 טרם ניתן לו היתר הבנייה (ראו: עע"מ 5339/18 ועדת הערר לתכנון
- 13 ובנייה-מחוז ת"א נ' גורי בנייה והנדסה בע"מ (נבו 6.10.2019); בג"ץ
- 14 429/71 ידיד נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנין עיר ירושלים, פ"ד
- 15 כה(2) 667 (1971); בג"ץ 529/80 גרצברג נ' הוועדה המקומית לתכנון
- 16 ובניה "המרכז", פ"ד לה(2) 491, 495 (1981)).
- 17 145. בשים לב לכך, אנו סבורים כי מצב שבו הבקשה להיתר מאושרת, אך מנגד
- 18 קיימת מניעה במתן ההיתר, הוא מצב בלתי רצוי שיש להימנע ממנו ככל
- 19 האפשר.
- 20 146. על כן, במבט כולל, סברנו כי ראוי שהנושא ייבחן גם על ידי הוועדה
- 21 המחוזית, בדיון שיתקיים בהמלצת המשיבה, וזאת מבלי לגרוע מעמדתנו
- 22 המוצגת בהחלטה זו.
- 23 147. החלטה זו תובא לידיעת הוועדה המחוזית, וזו תתבקש לראות בבקשה
- 24 להיתר כבקשה שאושרה. במובן זה, אנו מאשרים את הבקשה להיתר, אך
- 25 מתלים את תוקפה לתקופה קצובה.

סיכום והוראות

148. דין הערר – להתקבל. 1
 149. סעיפים 1–4 בהחלטה בבקשה להיתר – מבוטלים. 2
 150. ההקלות המבוקשות במסגרת הבקשה להיתר – מאושרות. 3
 151. פתרון החניה המוצע בבקשה להיתר – מאושר, בכפוף לתשלום לקרן חניה בגין 4 מקומות חניה. 4 5
 152. על העוררת לבצע את השינויים הנדרשים בהתאם לסעיפים 5–6 בהחלטה בעניין הבקשה להיתר, הכל בהתאם להנחיות שיינתנו על ידי המשיבה, לפי שיקול דעתה המקצועי. 6 7 8
 153. בכפוף להחלטת הוועדה המחוזית בנוגע להמלצת המשיבה, תנותב הבקשה להיתר לבקרה מרחבית ותאושר בכפוף לשינויים ולתנאים שיידרשו על ידי המשיבה בנושאים שלא נדונו בהחלטה זו. לשם כך, יגדיר הצוות המקצועי של המשיבה את התנאים והשינויים הנדרשים למתן היתר בנייה, בכפוף לאמור בהחלטה זו, והליך הרישוי ימשיך כסדרו. 9 10 11 12 13
 154. החלטה זו תיכנס לתוקף לאחר יום 15.8.2025. 14
 155. בהתחשב בתוצאה, היקף הטענות ומורכבות ההליך, המשיבה תישא בהוצאות העוררת בסך של 10,000 ש"ח. סכום זה ישולם בתוך 30 ימים, שאם לא כן יישא הפרשי הצמדה וריבית כחוק. 15 16 17
- ס' פרקש (נציגת מתכננת המחוז):
1. אני שותפה לעמדת חבריי לעניין שהיית תוקף ההחלטה עד לדיון בוועדה המחוזית שצפוי במהלך אחת מישיבות הוועדה הקרובות ובמידת האפשר בחודש יולי. 18 19 20
 2. נוכח הדיון הצפוי בוועדה המחוזית, אני מסתייגת מההחלטה למתן ההיתר. 21 22

הוחלט כאמור בחוות דעתם של עו"ד ד' סגלוביץ' (יו"ר); מ' פלג (אדריכלית);
ד' כהן (נציג ציבור); ר' פלאח (נציג ציבור).
ניתנה היום, י' תמוז ה'תשפ"ה (6 ביולי 2025).



דביר סגלוביץ', עו"ד
יו"ר ועדת ערר
מחוז מרכז



מורן יחיא
מזכירת ועדת ערר
מחוז מרכז