

מסמך החלטות מישיבת ועדת משנה להתנגדויות מס' 2022002

שהתקיימה ביום שלישי, ב' שבט תשפ"ב, 04/01/22

בשעה 08:30 בישיבה מקוונת באמצעות זום

יו"ר הוועדה מר עמיר שקד- יו"ר הוועדה המחוזית

השתתפו:

שירה תלמי באבאי - מתכנתת המחוז
ניב יערי - משרד המשפטים
אבי בן צור - המשרד להגנת הסביבה
חלי לסר - משרד המשפטים

נכחו:

פייגי גרטנר - מזכירת הוועדה
אתי רוזנבלום - יועמ"ש לוועדה
רן שמל - יועץ תחבורה לוועדה
גידי בן עמי - לשכת התכנון
שמרית שמש - לשכת התכנון
שירה עמר - לשכת התכנון

מוזמנים:

151-0345660

נעמי חוטר - מתנגדת
אמציה חוטר - מתנגד
מיכאל דהן - עו"ד
ירון קרט - עו"ד
דורית אוחנה - מתנגדת
מיכל נברו אדלמן - ס. מהנדסת ועדה מקומית מ.יהודה
נחי וייס - רמ"י
חגית טלאור - מתכנתת
ראם אזולאי - עו"ד

מועד אחרון לבקשות לפי סעיף 11 ד' 13/1/22:

הבהרות:

מסמך זה נערך בהתאם להוראת סעיף 48 ה' לחוק התכנון והבניה, כפי שנקבעה בתיקון 101 לחוק.

המסמך כולל את ההחלטות שהתקבלו בישיבת הוועדה בלבד. פירוט נוסף, בהתאם להוראות סעיף 48 ד' (ובכלל זאת, רקע, מהלך הדיון, ועוד), יובא בפרוטוקול הישיבה אשר יפורסם עם אישורו ע"י חברי הוועדה.

מובהר כי המועדים שנקבעו בחוק ו/או בתקנון ו/או בגוף ההחלטה מתייחסים למסמך זה.

1. תוכנית 151-0345660 - מושב צלפון

קוורום: עמיר שקד- יו"ר, ניב יערי, אבי בן צור.

החלטה:

בהמשך לטענות המתנגדים ולבקשת ב"כ האגודה, וכפי שנמסר לצדדים במהלך הדיון, הוועדה קובעת כי יתקיים דיון המשך בעניינה של התכנית ביום 08.02.2022 בשעה 8:00. במסגרת דיון זה יוצגו ההסכמות שהושגו בנוגע לבקשות המתנגדים לשינוי גבולות מגרשים, וכן הסכמות בעלי הזכויות הרלוונטיים בהתייחס לתיאומים שנעשו עם רמ"י.

2. תוכנית 101-0764746 - בניין חדש לשימוש ציבורי ולכניסה לתחנת רק"ל רח'

שטראוס

התכנית ירדה מסדר היום.

3. תוכנית 101-0844969 - בית גשר לחינוך ומורשת ישראל

קוורום: עמיר שקד- יו"ר, ניב יערי, אבי בן צור.

החלטה:

לאחר בחינת מסמכי התכנית, ושמיעת טענות הצדדים והמלצת הוועדה המקומית, הוועדה סבורה כי מדובר בתכנית ראויה התואמת את מדיניות התכנון של הוועדה. בהתאם לכך, הוועדה מחליטה לאשר את התכנית, בכפוף למספר שינויים, ובהתאם למפורט להלן:

בינוי

1. **הוועדה דוחה את הטענה כי התכנית מציעה שינוי ייעוד מ"מוסד" לשטח ל"מבנים ומוסדות ציבור" וכן הגדלה משמעותית של הפעילות ושטחי הבנייה, באופן אשר יקשה על ניהול של פעילות אחרת בסמוך.** הוועדה תציין כי המתחם הכלול בתכנית ממוקם באזור המאופיין בבניה צפופה ואינטנסיבית ומעורבת שימושים, ובסמיכות לאזור המע"ר. הוועדה סבורה כי היקפי הבינוי המוצעים תואמים את סביבת המתחם וכי תוספת השטחים והשימושים המוצעת תואמת את מדיניות התכנון המעודדת ניצול יעיל של שטחים המיועדים לשימושים ציבוריים. הוועדה סבורה כי המבנה והשימושים המוצעים מתאימים לאזור וצפויים לתרום לאופיו התיירותי של המקום.
2. **הוועדה בחנה את טענת המתנגדים לפיה הכניסות למבנה המוצע בתכנית ולמלון הסמוך לו מצויות זו אחר זו, בכביש חד סטרי, וכי הקרבה בין המבנים אינה סבירה וכוללת סמטה צרה ללא מוצא ברוחב של שבעה מטרים בלבד.** כפי שצוין לעיל, התכנית המוצעת, כמו גם המלון בשמו הוגשה ההתנגדות, ממוקמים באזור היסטורי, הסמוך לאזור המע"ר, ומאופיין בבניה צפופה ובפעילות אינטנסיבית מעורבת שימושים. הוועדה תציין כי המרחק בין הבניינים משקף את המצב הקיים בשטח, וכי התכנון המוצע בתכנית אינו מציע שינוי של המרחק הקיים. עוד יצוין כי התכנית אינה מציעה חניון בתחומה, ובהתאם לכך אינה צפויה להשפיע באופן משמעותי על התנועה במרחב. נוכח האמור, הוועדה דוחה את הטענה.
3. **הוועדה דוחה את הטענה לפיה תוספת שתי הקומות והמרפסת תגרום חסימה ופגיעה בפרטיות לעשרות חדרי המלון הפונים לכיוון המבנה בקומות המבנה החשופים כיום לנוף ולאוויר הפתוח.** עוד נטען כי יש לוודא כי כל החלונות הפונים לכיוון המלון יהיו מועטים וקטנים ככל שניתן לצמצום הפגיעה בפרטיות אורחי המלון. הוועדה תציין כי הבינוי המוצע, לרבות המרפסת המוצעת, תואמים את תבנית הבניה ואת אופי השימושים באזור. עוד יצוין כי גם מבנה בית המלון, המתנגד לתכנית, בנוי כבר כיום בגובה גבוה יותר מהמוצע בתכנית. בהמשך לכך יוער כי אין למתנגדים זכות כי הפיתוח העירוני יסתיים במגרש שלהם, וכי אין להם זכות מוקנית לשמירת הנוף הניבט מחלק מקומות בית המלון. הוועדה תציין פעם נוספת כי המרחקים הקיימים בין המבנים הינם סבירים ומקובלים בסביבה עירונית מפותחת כדוגמת האזור שבענייננו, וכי אין הצדקה לקביעת הוראות בדבר גודל החלונות הפונים לכיוון בית המלון. עם זאת, ככל שהמתנגד סבור כי אישור התכנית יגרום לו פגיעה, הוא רשאי לבחון את האפשרות להגשת תביעה לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה.

4. הוועדה דוחה את הטענה לפיה אין הצדקה או צורך תכנוני בהגדלת השטח והפעילות המוצעת בתכנית. הוועדה תשוב ותציין כי התכנית ממוקמת באזור היסטורי, הסמוך לאזור המער, המתאפיין באופי תיירותי ובעירוב שימושים. הוועדה תציין כי התכנית מציעה תוספת של בנייה לטובת שימושים ציבוריים, התואמת את מאפייני האזור, ונועדה לאפשר את הפעילות המוצעת בתכנית. הוועדה סבורה כי התכנית צפויה לתרום לאופי של האזור, לחזק ולעודד את הפעילות בו.

שימושים

5. הוועדה בחנה את הטענה לפיה שינוי היעוד משמש כמסווה לשימושים מסחריים, וכי התכנית מציעה שימושים לאולם אירועים ולמשרדים, אשר אינם מהווים שימושים ציבוריים. הוועדה מקבלת את הטענה באופן חלקי. הוועדה תציין כי התכנית מציעה מבנה אשר ישמש לשימושים ציבוריים של חינוך ותרבות. בהתאם לכך, הוועדה קובעת כי השימוש של אולמות אירועים יוסר מהשימושים המותרים בתחום התכנית. כמו כן יובהר כי השימוש למשרדים הוא שימוש נלווה לשימושים הציבוריים המוצעים בתכנית. בהתייחס לשימוש לכנסים, הוועדה סבורה כי השימוש המוצע הולם את מטרת התכנית ואת השימושים המוצעים בה. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם בהנחיית לשכת התכנון.
6. בהמשך לאמור, הוועדה תבהיר כי ככל שהפעילות בתחום התכנית לא תהיה תואמת להוראות התכנית, הרי שיהיה מדובר בפעילות שאינה כדוין, ויהיה בסמכות הרשויות המוסמכות לנקוט פעולות פיקוח ואכיפה בהתאם לדוין.
7. הוועדה בחנה את הטענה לפיה קיים חשש שהקומה העליונה תשמש לאולם שמחות. כפי שפורט לעיל, השימוש לאולמות אירועים יוסר ממסמכי התכנית.

תחבורה

8. הוועדה בחנה את הטענה לפיה הגדלת זכויות הבניה המוצעת בתכנית אינה מלווה בפתרונות תחבורתיים ובהסדרי חניה, וכי המצב התחבורתי חמור כבר כיום. נטען כי בסעיף 4.1.2ב' להוראות התכנית נקבע כי "יתאפשר תשלום כופר חניה" משמע שהתכנית אינה מציעה מקומות חניה נוספים למבנה, וזאת על אף הגדלת הזכויות. עוד נטען כי בהתאם להוראות התכניות הקודמות 3983 ו-3983ב' נקבע כי "הוועדה המקומית תהיה רשאית לעכב מתן היתר בניה בשטח, אלא אם תשוכנע כי קיימים מקומות חניה פרטית הדרושים לדעתה, בהתאם לתקן החניה לבניין שיוקם בשטח" וכי הדבר מעיד כי נושא החניה הינו מהותי ויש לוודא קיום מקומות חניה. הוועדה תציין כי התכנית עוסקת במבנה קיים, אשר בחלקו מיועד לשימור, ואשר כולל היצע חניה נמוך שאינו נותן מענה לדרישות החניה לפי התקן. הוועדה סבורה שבתכנית שבעניינו, ניתן לקבוע פתרון חניה באמצעות שימוש במנגנון קרן חניה, שהינו מנגנון הקבוע בתקנות החנייה הארציות ובתכנית 5166/ב הקובעת את תקן החנייה העירוני. הוועדה תציין כי מנגנון קרן החניה נועד לתת מענה, בין היתר, למקרים בהם לא קיימת אפשרות תכנונית סבירה להוסיף או לייצר היקף חניות בהתאם לנדרש לפי התקן. לאחר שקילת אופי השימושים המוצעים בתכנית, מאפייני הסביבה, היצע החניונים הציבוריים הקיימים בקרבת התכנית ואמצעי התחבורה הציבורית הסמוכים, הוועדה סבורה כי ניתן לאשר את התכנית המוצעת ללא הסדרת מקומות חניה בתחום המגרש, ולהיעזר במנגנון קרן חניה. עם זאת, הוועדה קובעת כי מסמכי התכנית יעודכנו בהתאם למפורט להלן, בהנחיית לשכת התכנון ויועץ התחבורה של הוועדה.

9. נספח התנועה יעודכן כך שיציג את המקומות האפשריים של חניון עבור קרן חניה, בהתאם להוראות הקבועות בתקן החניה.
10. בטבלת היצע החניה בנספח התנועה יימחק המשפט "37 מ"ח באמצעות כופר חניה - בחניוני חנה וסע של הרק"ל". במקומו יירשם המשפט "37 מקומות חניה באמצעות קרן חניה, בהתאם לתקן החניה".
11. סעיף 4.1.2 ב' בהוראות התכנית ישונה לנוסח הבא "מספר מקומות החניה ייקבע בהתאם לתקן החניה החל במקום לעת הוצאת היתר בניה. יותר שימוש בקרן חניה כקבוע בתקן החניה".
12. **הוועדה דוחה את הטענה לפיה הבינוי המוצע יגדיל את עומסי התנועה באזור הפקוק כבר כיום.** הוועדה תציין כי מאחר שהתכנית אינה מציעה חניות, ולמעשה אף מבטלת את החניות הקיימות, אין בסיס לטענה לפיה התכנית תגדיל את עומס התחבורה באזור. הוועדה תבהיר כי בהעדר חניות בתחום התכנית, לא יגיעו לפעילויות המוצעות בתחום התכנית עם כלי רכב.
13. **הוועדה דוחה את הטענה לפיה סמיכות הכניסות של המבנים, כאשר הכניסה למבנה המוצע נמצאת מטרים ספורים לאחר הכניסה למלון, תגרום הפרעה לתפקוד המלון, ותחסום את אפשרות ההגעה והתנועה מהמלון ואליו.** הוועדה תציין כי מצפון לתכנית המוצעת קיימת סמטה צרה ללא מוצא. התכנית אינה משנה את הכניסה לסמטה זו ומציעה שינויים מינוריים בלבד ברחוב בן שמעון בקטע שמולה. הוועדה סבורה שהשינויים המוצעים בהסדרי התנועה אינם צפויים לשנות בצורה משמעותית, אם בכלל, את תפקוד המלון ואורחיו מההיבט התחבורתי.
14. **הוועדה בחנה את הטענה לפיה תוספת הבניה המוצעת תגרום להגברת תנועת האוטובוסים, המשאיות וכלי הרכב, לרבות למטרת אולם הכנסים ואירועים.** ראשית, הוועדה תשוב ותציין כי בהתאם להחלטה זו יוסר השימוש לאולם אירועים מהוראות התכנית. בהמשך לאמור, הוועדה סבורה שתנועת אוטובוסים המביאים קהל ייצרו השפעה תנועתית מזערית ברחוב בן שמעון. עם זאת, הוועדה קובעת כי נספח התנועה והוראות התכנית יעודכנו כך שייקבע כי אורך מפרץ הורדת הנוסעים יהיה 18 מ' לפחות. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם בהנחיית לשכת התכנון ויועץ התחבורה של הוועדה.
15. **הוועדה בחנה את הטענה לפיה הפעלת אולם אירועים ומטבח כמבוקש, מצריכה הגעת ספקים לפריקה וטעינה אשר תגרום לפקיקת הרחוב.** ראשית, הוועדה תשוב ותציין כי בהתאם להחלטה זו יוסר השימוש לאולם אירועים מהוראות התכנית. בהמשך לאמור, הוועדה קובעת כי לא יותר שימוש של מטבח כחלק מאולם אירועים בתחום התכנית. בהתייחס למשאיות, הוועדה סבורה כי תנועה זו אינה צפויה לגרום להפרעות תנועה ברחוב מעבר לסביר, וזאת בהתחשב בהיקף המשאיות ובקיום מפרץ פריקה וטעינה. בכל מקרה, הוועדה תציין כי קיימת אפשרות נוספת לחניה בסמטה הנמצאת מצפון לתכנית, לצורך הפחתת ההפרעה לתנועה ברחוב בן שמעון.
16. **הוועדה דוחה את הטענה לפיה בתקופת הבניה תהיה פגיעה קשה לאורך זמן רב, בשל חסימת הכביש וחסירת הגישה לבית המלון.** הוועדה תציין כי כל תוספת בינוי ופיתוח מתאפיינת במטרידים מסוימים, אך אין בכך כדי למנוע את המשך פיתוח העיר. עם זאת, וכפי שיפורט בהמשך החלטה זו, יקבעו תנאים למתן היתרי בנייה על מנת להבטיח צמצום של המטרידים בשלב הבנייה ככל הניתן.

איכות סביבה

17. הוועדה בחנה את הטענה לפיה בתקופת הבניה יגרמו מטרדי רעש וזיהום אוויר, משעות הבוקר המוקדמות ובמהלך כל היום, באופן שיפגע בפעילות המלון באופן קשה ובלתי מידתי. עוד נטען כי מלון וולדורף אסטוריה הוא מלון יוקרה, המארח אנשי ציבור, דיפלומטים ומכובדים רבים, וחסימת דרכי הגישה והמטרדים במהלך הבניה, יגרמו לפגיעה במוניטין ובשמו הטוב של המלון. ראשית, הוועדה תציין כי התכנית המוצעת אינה שונה מתכניות בינוי אחרות ברחבי העיר, ואינה כוללת עבודות היוצרות רעש ואבק רב כגון הריסת מבנים, עבודות עפר או חפירת מרתפים ועל כן השפעתה הסביבתית צפויה להיות פחותה ביחס לתכניות בינוי אחרות. עם זאת, כל עבודת בנייה מייצרת חוסר נוחות ומטרדים סביבתיים. בהתאם לכך, ועל מנת לצמצם ככל הניתן את חוסר הנוחות בשלב מימוש התכנית, הוועדה קובעת כי יקבע בהוראות התכנית כי תנאי להיתר בנייה יהיה הגשת נספח ביצוע סביבתי לאישור המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים, שיתייחס לצמצום המטרדים הסביבתיים, לרבות בהיבטים של רעש ואבק. בנוסף, יקבע בהוראות התכנית כי תנאי למתן היתר יהיה אישור הסדרי תנועה זמניים לשלב העבודות, בתיאום עם מחלקת תוש"ה.

18. הוועדה בחנה את הטענה לפיה ריבוי התנועה יגרום למפגעי רעש, צפירות, ריחות וזיהום אוויר, וזאת גם בשל כך שהכביש בין המבנה המוצע והמלון הוא דרך צרה ללא מוצא. כפי שפורט לעיל, התכנית אינה צפויה להגדיל את היקף התנועה באזור, ובהתאם לכך אינה צפויה לגרום למטרדים הנטענים. עם זאת, ולמען הסר ספק, הוועדה קובעת כי יקבע בהוראות התכנית כי תנאי למתן היתר בנייה יהיה אישור המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים.

פגיעה כלכלית

19. הוועדה בחנה את הטענה לפיה אישור התכנית יגרום לפגיעה משמעותית במלון, לרבות במוניטין, בהכנסות, וברווחיות המלון. הוועדה תציין שמדובר באזור המתאפיין בצפיפות וכבר כיום מבנה המלון והמבנה הכלול בתכנית בנויים בסמיכות, והתכנית אינה משנה את המרחק בין המבנים. בהמשך לאמור, הוועדה תציין פעם נוספת כי התכנית המוצעת, המציעה תוספת של בינוי ושימושים ציבוריים של חינוך ותרבות, תואמת את מדיניות התכנון ועירוב השימושים לאזור. מכל מקום, וכפי שצוין גם לעיל, ככל שהמתנגד סבור שאישור התכנית יגרום לו פגיעה, באפשרותו להגיש תביעה לפיצויים בהתאם לסעיף 197 לחוק התכנון והבניה.

20. הוועדה מחליטה לאשר את התכנית, בכפוף לשינויים המפורטים בהחלטה זו ולעריכת תיקונים טכניים במסמכי התכנית בהנחיית לשכת התכנון.

21. היה ולא ימולאו התנאים לאישור התכנית, לרבות הגשת כל העותקים הנדרשים בתוך 90 ימים תהא החלטה זו בדבר אישור התכנית, בטלה, ויראו אותה כאילו התקבלה החלטה לדחיית התכנית, וזאת מבלי שיינקט הליך נוסף כלשהו. יובהר, כי יו"ר הוועדה רשאי להאריך את המועד המצוין בסעיף זה.

4. תוכנית 101-0522524- מתחם זכרון יעקב- שכונת רוממה ירושלים

קוורום: עמיר שקד- יו"ר, רעות אופק, אבי בן צור.

החלטה:

לאחר בחינת מסמכי התכנית, שמיעת טענות הצדדים והמלצת הוועדה המקומית, ולאחר התייעצות עם היועצים המקצועיים של הוועדה, הוועדה סבורה כי בכפוף למפורט להלן, מדובר בתכנית ראויה התואמת את מדיניות התכנון של הוועדה ומציעה ניצול ראוי של הקרקע ועירוב שימושים, ההולמים את מיקום התכנית, תוך יצירת שיפור של המרחב הציבורי בתחומה. בהתאם לכך, הוועדה מחליטה לאשר את התכנית, בכפוף לקבלת חלק מההתנגדויות ובכפוף לשינויים המפורטים להלן:

1. **הוועדה בחנה את הטענה כי אישור התכנית יפגע באופי השכונה בשל בניית מגדלים בגובה של תשע קומות.** התכנית תואמת את עקרונות תכנית המתאר 2000, המתווה את מדיניות התכנון של הוועדה, ומאפשרת באזור זה בינוי בגובה של 8-12 קומות ובהיקף של עד 320% בניה מרביים. בהתאם לכך, התכנית תואמת את מדיניות התכנון לאזור ואינה פוגעת באופי העתידי של האזור. יצוין כי בהתאם לתכנית המתאר 2000, בניה בגובה של תשע קומות אינה בניה גבוהה. עוד יצוין כי התכנית מציעה ניצול מיטבי של משאב הקרקע העירונית, המצוי בחסר, ושיפור משמעותי של התכנון במתחם הכלול בה. זאת, תוך שיפור משמעותי של המרחב הציבורי, לרבות פיתוח שצ"פ, הפרשות מבונות לטובת מבני ציבור הכוללים מעונות יום, גני ילדים ובית כנסת, והסדרה של מקומות חניה בהתאם לתקן וכן חניה ציבורית. בהתאם לכך, הוועדה סבורה כי התכנית צפויה לשפר את המצב בתחומה ובסביבתה, ביחס למצב התכנוני המאושר, ודוחה את הטענה.

2. **הוועדה בחנה את הטענה לפיה בית הכנסת המוצע בתכנית אינו נותן מענה לצרכי התכנית והשכונה.** הוועדה תציין כי ההפרשות לצרכי ציבור המוצעות בתכנית נקבעו בהתאם לחוות הדעת של המחלקה למדיניות תכנון בעיריית ירושלים, היא הגורם המקצועי המוסמך לעניין זה. עם זאת, נוכח טענות המתנגדים, הוועדה מחליטה לאמץ את המלצת הוועדה המקומית בעניין זה. בהתאם לכך, הוועדה קובעת כי השטח המוצע לבית הכנסת יוגדל ל-250 מ"ר ויקבע כהפרשה מבונה. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם, לרבות באמצעות הצגת ההפרשה המבונה מתחת לקו בטבלת האיזון וההקצאה של התכנית, הצגת ההפרשה המבונה בנספח הבינוי של התכנית, קביעת שטחי הבנייה לבית הכנסת בשורה נפרדת בטבלה שבסעיף 5 ובנוסף לשטחי הבנייה בתכנית המופקדת, וקביעת הוראות להפרשה מבונה באיחוד וחלוקה בהנחיית לשכת התכנון.

3. הוועדה בחנה את הטענה כי התכנית תייצר העמסת יתר על תשתיות השכונה ותחמיר את המחסור החמור הקיים כבר היום בהקצאת שטחים ציבוריים עבור האוכלוסייה החרדית, לרבות בתי כנסת, מוסדות חינוך, גינות משחק. הוועדה מקבלת את הטענה באופן חלקי. הוועדה תציין כי התכנית מציעה תוספת של 48 יח"ד בלבד, תוך מתן מענה להיבטים הציבוריים הנובעים מתוספת יחידות הדיור המוצעת, כמו גם לטובת השכונה כולה, וזאת באמצעות יצירת שצ"פ ובאמצעות הפרשות מבונות לצרכי ציבור בהיקף משמעותי של כ- 1,200 מ"ר וזאת בהתאם לעדכון ההפרשה לבית כנסת בהתאם להחלטה זו. בהתייחס לטענה בדבר בעיות תשתית, הוועדה קובעת כי תיקבע בתכנית הוראה המחייבת תיאום תשתיות עם מהנדס העיר כתנאי להיתר בניה. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם בהנחיית לשכת התכנון.
4. הוועדה בחנה את הטענה כי אין לכלול בתחום השצ"פ המוצע פתרונות לחדר שנאים, לרחבת כיבוי אש, ולמקלט המיועדים למבנה. הוועדה מקבלת את הטענה באופן חלקי. הוועדה קובעת כי בתחום השצ"פ יוצעו רכיבי פיתוח הנוגעים לשצ"פ בלבד, לרבות שבילים ומעברים. בהתאם לכך, השימושים המוצעים לחדר שנאים, לרחבת כיבוי אש ולמקלט יוסרו מהשטח המיועד לשצ"פ. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם בהנחיית לשכת התכנון.
5. הוועדה בחנה את הטענה כי קיים חשש שבית הכנסת במפלס 4.00- לא יוקם כלל הן בשל העדר הוראות מחייבות והן מאחר שקיים איסור הלכתי למגורים מעל בית כנסת. הוועדה מקבלת את הטענה באופן חלקי. הוועדה קובעת כי יקבע בהוראות התכנית כי תנאי להיתר בניה למגורים יהיה תיאום התכנון המפורט של כל השטחים הציבוריים המבונים עם המחלקה למבני ציבור בעיריית ירושלים, וכי תנאי לאכלוס המגורים יהיה השלמת הקמת השטחים הציבוריים המבונים ברמת מעטפת. בהתייחס לטענה לפיה קיים קושי הלכתי בבניית בית כנסת מתחת לשימוש למגורים, הוועדה תציין כי בהתאם להמלצת הוועדה המקומית קיימים פתרונות תכנוניים לנושא זה אשר ייבחנו בשלב הבקשה להיתר. בהמשך לאמור, הוועדה קובעת כי יקבע בהוראות התכנית כי תנאי להיתר יהיה תיאום תכנון בית הכנסת עם האגף למבני דת בעיריית ירושלים.
6. הוועדה בחנה את הטענה כי התכנית אינה כוללת הוראות מפורשות בעניין הקמת מקלט ציבורי, בניגוד לסעיף 7 להחלטת הוועדה מיום 4.11.18. הוועדה מקבלת את הטענה באופן חלקי. הוועדה תציין כי בהתאם לסעיף 6.4(ו) הקמת מקלט ציבורי מהווה תנאי להיתר הבניה, ובנוסף מקלט כאמור מסומן בנספח הבינוי באחת מקומות המרתף של המבנה המוצע. עם זאת, הוועדה מקבלת את הטענה לפיה לא ניתן יהיה להקים את המקלט הציבורי בקומות המרתף של הבניין טרם קבלת היתר בניה. בהתאם לכך, הוועדה קובעת כי נוסחו של סעיף 6.4(ו) יתוקן כך שיקבע שהשלמת המקלט תהווה תנאי לאכלוס המבנה.
7. הוועדה בחנה את הטענה לפיה טבלה 5 להוראות התכנית אינה כוללת התייחסות לקווי הבניין ובתשריט התכנית חסרות מידות של קווי הבניין. הוועדה תציין כי בהתאם לטבלה המפורטת בסעיף 5 להוראות התכנית, קווי הבניין הם בהתאם למסומן בתשריט התכנית. בהמשך לכך, הוועדה קובעת בנוסף לקווי הבניין המסומנים בתשריט יסומנו גם קווי מידה. תשריט התכנית יתוקן בהתאם בהנחיית לשכת התכנון.

8. **הוועדה בחנה את הטענה לפיה אין די מרפסות סוכה עבור תושבי השכונה, ויש להבטיח הקמת מרפסות סוכה במסגרת התכנית.** הוועדה מקבלת את הטענה. הוועדה קובעת כי הוראות התכנית תתוקנה באופן שיחייב הקמת מרפסות סוכה במסגרת אחידה בהתאם למדיניות הוועדה. כן ייקבע בהוראות התכנית כי תחויב בניית מרפסות למבנה בהיקף שלא יפחת מ-12 מ"ר ממוצע ליחיד. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם בהנחיית לשכת התכנון.
9. **הוועדה בחנה את הטענה לפיה העדר המלצת הוועדה המקומית טרם הפקדת התכנית חמור במיוחד מאחר שעיריית ירושלים בעלת עניין בכ-50% משטח התכנית.** הוועדה תציין כי הדיון בהפקדת התכנית התקיים כשלושה חודשים לאחר הגשת התכנית, ולאחר שהוועדה המקומית לא העבירה את המלצתה ובהתאם להוראות החוק. עם זאת, במסגרת הדיון בהפקדת התכנית הוצגה המלצת מהנדס העיר. בנוסף, הוועדה המקומית קיימה דיון בתכנית בשלב ההתנגדויות, והמלצתה, התומכת באישור התכנית, הוצגה בהרחבה במסגרת הדיון בהתנגדויות. עוד יוער כי מגיש התכנית הוא משרד הבינוי והשיכון, שהינו משרד ממשלתי אשר בהתאם להוראות החוק רשאי להגיש תכנית, ללא קשר לבעלי הזכויות בתחומה. בנסיבות אלה, הוועדה דוחה את הטענה.
10. **הוועדה בחנה את הטענה כי התכנית הופכת שטחים בייעוד ציבורי לייעוד מגורים ללא מתן מענה מספק.** הוועדה תציין כי במצב התכנוני המאושר, חלה תכנית מתאר 62 המייעדת את מרבית המתחם לאזור מגורים, וכן תרש"צ 5/03/2 אשר אושרה בשנות השבעים, ואשר קובעת ייעודים של מסחר, דרך ושצ"פ. בהמשך לכך, ולאחר שנמצא כי התכנון בהתאם לתרש"צ, אשר אושרה כאמור לפני למעלה מארבעה עשורים, אינו מיטבי ואינו משקף את מדיניות התכנון העדכנית המעודדת ניצול יעיל של הקרקע העירונית ועירוב שימושים, קודמה התכנית שבענייננו אשר מציעה מגרש הכולל עירוב שימושים למגורים, מסחר ומבני ציבור, ולצידו שצ"פ הכולל חיבור בין רחוב המ"ג לרחוב זכרון יעקב. הוועדה תשוב ותבהיר כי מדובר בתכנית התואמת את מדיניות התכנון העדכנית של הוועדה. עם זאת, ובשל הפחתת השטח הציבורי שבבעלות עיריית ירושלים, ועל אף שהתכנית מוסיפה שטחים מבונים שבהתאם לטבלת האיזון ירשמו על שם העירייה, הוועדה קובעת כי תנאי למתן תוקף לתכנית יהיה אישור שרת הפנים בהתאם לסעיף 188 לפקודת העיריות.
11. **הוועדה בחנה את הטענה כי נדרש עדכון פרוגרמה לצרכי ציבור בשכונת רוממה תוך דגש על ביצוע בפועל של השלד הציבורי ולא רק הקמת מגדלי מגורים.** הוועדה תציין כי התכנית אינה כוללת בניה גבוהה, אלא מבנים בגובה של עד תשע קומות. עוד יצוין כי התכנית מציעה שיפור משמעותי של המצב התכנוני המאושר. כך, התכנית מציעה צמצום של שטחים המיועדים לדרך לטובת הגדלה של שטח שצ"פ ויצירת מגרש מעורב שימושים, וכן מציעה הפרשות ציבוריות מבונות בהיקף משמעותי של כ-1,200 מ"ר לטובת הציבור. בהתאם לכך, הוועדה סבורה כי התכנית מציעה שיפור של ההיבטים הציבוריים בתחומה. מעבר לכך, וכפי שצוין לעיל, היקף הפרשות לצרכי ציבור נקבע בהתאם לחוות דעת המחלקה למדיניות תכנון, היא הגורם המקצועי המוסמך לעניין זה, ובהתאם להחלטה זו יוגדל שטח בית הכנסת המוצע. על כן דוחה הוועדה את הטענה.

12. הוועדה בחנה את הטענה כי יש להכין פרוגרמה המבוססת על צרכי האוכלוסייה החרדית **ולא** האוכלוסייה הכללית כפי שנעשה בתכנית האב לרוממה. כפי שפורט לעיל, היקף ההפרשות לצרכי ציבור נקבע בהתאם לחוות דעת המחלקה למדיניות התכנון, היא הגורם המקצועי המוסמך לעניין זה, ומבוססת על בחינה של צרכי הציבור הנדרשים בתחום התכנית. על כן דוחה הוועדה את הטענה.

תחבורה

13. הוועדה בחנה את הטענה לפיה אין לאשר בניה מסיבית של דירות שתעמיס על תשתיות השכונה. בהקשר זה נטען כי הכבישים בשכונה צרים ועמוסים, התח"צ לא מספיקה בשעות העומס, וקיימות בעיות בטיחות במעברים ובכניסה לחניון. ראשית, הוועדה תציין כי התכנית מציעה תוספת של 48 יח"ד, אשר צפויה לייצר תוספת מזערית של כ-34 תנועות בלבד בשעת שיא בוקר (24 תנועות יוצאות ו-10 תנועות נכנסות). עם זאת, לאחר התייעצות עם יועץ התחבורה של הוועדה, ועל מנת להבטיח את הבטיחות ביציאה מהחניון המוצע, הוועדה קובעת כי תנאי למתן תוקף לתכנית יהיה בדיקת משולשי ראות ביציאה מהחניון המוצע בתכנית. מסמכי התכנית יעודכנו בהתאם לממצאי הבדיקה, כך שלא תהיה הפרעה כלשהי למשולשי הראות, בתיאום עם לשכת התכנון. בנוסף, הוועדה קובעת כי יקבע בהוראות התכנית כי תנאי להיתר בניה יהיה אישור אגף תושבי"ה בדבר הותרת משולשי הראות ביציאה מהחניון פנויים מכל הפרעה.

14. הוועדה בחנה את הטענה לפיה התכנית תחמיר את מצוקת החניה הקיימת. בהקשר זה נטען כי קיימות חניות מעטות עבור 150 יחידות דיור הקיימות באזור, וכי התכנית מוסיפה שני מקומות חניה בלבד. עוד נטען כי יש להגדיל את מספר מקומות החניה המוצעים בתכנית ולאפשר חניה לתושבי האזור ולאורחים. הוועדה דוחה את ההתנגדות. התכנית מציעה חניון תת קרקעי הכולל חניה בהתאם לתקן ובנוסף 25 מקומות חניה ציבורית עבור תושבי האזור בעלי תו חניה אזורית. הוועדה סבורה כי ככל שקיימת בעיית חניה לתושבי האזור, יש להסדיר אותה בתחום מגרשי המגורים, ולא בתחום התכנית המוצעת.

15. הוועדה בחנה את הטענה לפיה קיים חשש שלא יוקם חניון ציבורי (25 מקומות חניה לבעלי תו אזורי) בשל העדר הוראות מפורשות בעניין מטלת יזם. עוד נטען כי יש לחשב חניון ציבורי כשטח עיקרי ולא כשטח שירות. כמו כן נטען כי קיימות סתירות בהוראות התכנית בעניין זה. הוועדה מקבלת את הטענה באופן חלקי. הוועדה קובעת כי מסמכי התכנית יתוקנו כך שהחניה מעבר לנדרש עפ"י התקן תוגדר כשטח עיקרי, וכחניה ציבורית שאינה ניתנת להצמדה, אשר תנוהל בהתאם להנחיות העירייה. עוד יקבע בהוראות התכנית כי סטייה מהוראה זו תהווה סטייה ניכרת מהתכנית. בהתייחס לטענה לפיה קיים חשש שהחניון הציבורי לא יבנה, הוועדה תבהיר כי ככלל, תכניות אינן קובעות מי הגורם אשר יבצע את התכנית. עם זאת, ועל מנת להבטיח הקמת החניון הציבורי, הוועדה קובעת כי ייקבע בהוראות התכנית כי תנאי לאכלוס יהא היתר לאכלוס החניון לרבות החניון הציבורי המוצע בתכנית.

16. הוועדה בחנה את הטענה כי יש לקבוע בתכנית כי תנאי להיתר/יציאה לביצוע יהיה תיאום עם נציגי הבניין הסמוך (ברחוב המ"ג) לשם הבטחת יציאה למדרכה מהכניסה לבניין ו/או ביצוע מעבר חלופי במגרש הצמוד באופן מוסדר ונגיש ע"פ תקן נגישות. הוועדה תציין כי נושא זה מוסדר במסגרת תיאום התשתיות המהווה תנאי להיתר הבניה, וזאת בהתאם להוראות התכנית. עם זאת, ועל מנת להסיר ספק, הוועדה קובעת כי יקבע בסעיף האמור כי במסגרת תיאום התשתיות, תובטח הגישה לבניין השכן במהלך ביצוע העבודות. מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם בהנחיית לשכת התכנון.

17. הוועדה בחנה את הטענות כי הכניסה לחניון המוצע מוצעת בסמיכות לחלונות הבניין הסמוך. הוועדה תציין כי המרחק המזערי בין הכניסה לחניון ובין המבנה הסמוך הינו כ-17 מטרים, המהווה מרחק מקובל ואף למעלה מכך, בסביבה עירונית מפותחת הכוללת כבישים ותנועת רכבים. על כן דוחה הוועדה את הטענה.

18. הוועדה דוחה את הטענה בדבר פערים בטבלת מאזן החניה בנספח התנועה של התכנית. בבחינה נוספת של לשכת התכנון עולה כי לא קיימים פערים כנטען, וכי טבלת החניה הכלולה בנספח התנועה משקפת את תקן החניה, וכי תכנון החניון המוצג תואם את הטבלה.

איכות סביבה

19. הוועדה בחנה את הטענה לפיה קיים חשש ששטחי המסחר יגרמו למטרדים לשימוש המגורים מאחר שלא הוגדרו השימושים המותרים למסחר. הוועדה מקבלת את הטענה באופן חלקי. התכנית המוצעת תואמת את מדיניות התכנון של הוועדה, המעודדת עירוב שימושים כחלק מיעול השימוש בקרקע, לשם פריסה מיטבית של השימושים השונים בעיר והגדלת השירותים לתושבים. מעבר לכך, הוועדה סבורה כי יש לאפשר גמישות בשימושי המסחר וזאת בהתאם לצרכים שיתבררו לאורך השנים. עם זאת, על מנת להבטיח את ההיבטים הסביבתיים הרלוונטיים למימוש התכנית, לרבות מניעת מטרדים הנובעים מעירוב השימושים ומהחניון המוצע בתכנית, ובהמשך להמלצת הוועדה המקומית, הוועדה קובעת כי תיקבענה ההוראות הבאות בתכנית:

19.1. תנאי להיתר בנייה ראשון בתחום התכנית יהיה הכנה של נספח ביצוע סביבתי.

19.2. תנאי למתן היתר הכולל שימוש מסחרי יהיה אישור המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים.

19.3. תנאי למתן היתר לשימוש להסעדה בשטחי המסחר יהיה הצגה של פרשה טכנית ואישורה על ידי המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים.

19.4. ייקבעו פירים ייעודיים לפליטות הזיהום של שטחי המסחר אל גג הבניינים, כולל מערכת מסננים למניעת מטרדי ריחות.

19.5. מערכות המיזוג והאורור של המסחר יהיו על גג הבניינים.

19.6. עבודות הבנייה יבוצעו בהתאם להוראות בדבר מניעת רעש בזמן ביצוע עבודות בניה של המשרד להגנת הסביבה מיום 8.7.15.

19.7. מיקום השנאים יתואם עם מהנדס העיר או מי מטעמו וחח"י.

19.8. המבנה יעמוד בתקן לבנייה ירוקה בהתאם למדיניות עיריית ירושלים לפרויקטים דומים לעת מתן היתר הבניה.

20. הוועדה בחנה את הטענה כי אישור התכנית יגרום למפגעי רעש וזיהום אוויר מהגישה לחניון. הוועדה מקבלת את הטענה באופן חלקי. הוועדה תציין כי היקף החניון המוצע הוא אינו חריג בסביבה עירונית בנויה. עם זאת ייקבע בהוראות התכנית ההוראות הבאות:
- 20.1. מיקום פתחי פליטת האוורור המאולץ מהחניון יהיה מעל גג המבנה. ניתן יהיה לקבוע מיקום אחר בכפוף לתיאום עם המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים.
- 20.2. לא תותר הצבת מערכות רועשות ופולטות מזהמים עבור המסחר בחזית הבניינים. מערכת האוורור בחניונים תעמוד בדרישות ובתנאים לרישיון עסק לחניונים (סגורים ופתוחים) אשר מפורסמות ע"י המשרד להגנת הסביבה.
- 20.3. פתחי כניסת האווריר לחניון ימוקמו הרחק ככל הניתן מנקודות הפליטה (כבישים וכו').
- 20.4. נקודת פליטת האווריר ממערכות האוורור של החניונים תיקבע בהתייחס למיקום מבנים קיימים ומתוכננים, מעברי הולכי רגל, רוכבי אופניים ואזורי משחק ופעילות הציבור.
21. **הוועדה בחנה את הטענה כי יש לבחון את השפעות ההצללה ומשטר רוחות מחשש לחסימת אור ואוויר לבניינים הסמוכים.** הוועדה תציין כי בדיקות סביבתיות כאמור נעשות עבור בניה בגובה של מעל 12 קומות בלבד, וזאת בהתאם להנחיות המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים. עוד יצוין כי המרחק בין המבנה המוצע בתכנית ובין מבנה המתנגדים עומד על כ-15 מטרים, והוועדה סבורה כי מדובר במרחקים מקובלים בסביבה עירונית בנויה. עם זאת, ככל שהמתנגדים סבורים כי התכנית צפויה לגרום להם פגיעה, הם רשאים לבחון את האפשרות לפעול בכפוף להוראות סעיף 197 לחוק. על כן דוחה הוועדה את הטענה.
22. **הוועדה בחנה את הטענה כי מיקום האשפה מתוכנן קרוב מאוד לבניין ברחוב המ"ג 38, וכי הדבר יגרום למפגע תברואתי. עוד נטען כי קיימות סתירות בנושא האשפה, וכי המתחם משמש כיום כפתרון יחיד לכל התושבים באזור.** הוועדה תציין כי נספח הבינוי המנחה מציג פתרון אשפה הממוקם בזווית של כ-90 מעלות לחזית הפונה לכיוון רחוב המ"ג ובתוך גבול המגרש, ומשכך אינו פונה באופן ישיר למבנה המתנגדים. עם זאת הוועדה קובעת כי יקבע בהוראות התכנית כי מתקנים טכניים ותשתיות, לרבות אצירת אשפה, ימוקמו ככל הניתן בתת הקרקע, ואם ימוקמו מעל הקרקע יתוכננו בהתאם להנחיות המרחביות עם גישה מהחזית לרחוב. עוד יקבע בהוראות התכנית כי לא תותר התקנת מערכות בחזית המגרש, וכי פתרונות לעיצוב החזית ואלמנטים אדריכליים להסתרת המערכות/ מתקני אשפה יוגשו במסגרת הבקשות להיתר ויציגו את שילובם בתכנון הבניין, בתיאום עם אגף תברואה ואדריכל העיר.
23. **הוועדה בחנה את הטענה כי התכנית חורגת מהמגבלות הקבועות בתמ"א 4/ב/34, מאחר שהחישוב בדבר היקף החדרת מי נגר אמור להיות רק לתא 001 ולא בהתייחס לתא שטח 002 המיועד לשצ"פ.** הוועדה דוחה את הטענה. בהתאם להוראות תמ"א 4/ב/34 נקבע בתכנית כי מי הנגר יופנו לשצ"פ בגבול התכנית. עם זאת קובעת הוועדה ייקבע בהוראות התכנית כי תנאי להיתר בניה יהיה תיאום פתרון החדרת והשהיית מי נגר עם המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים.

אחר

1. **הוועדה בחנה את טענת המתנגדים יהודה ויצמן, שלמה ביטון, רפאל ויהודה נוראי כי אין לפגוע בזכויותיהם הקניינית בשטח התכנית.** הוועדה תציין כי בהמשך לטענות אלו שהועלו במסגרת הדין בהתנגדויות לתכנית ביום 21.03.21, ולאחר שהתברר כי טבלאות ההקצאה והאיזון שנערכו לתכנית לא נכללו במסמכי התכנית ולא פורסמו כנדרש, הוועדה החליטה כי טבלאות ההקצאה והאיזון יצורפו למסמכי התכנית, וכי מסמכי התכנית המתוקנים יפורסמו וניתן יהיה להגיש טענות בעניינם בתוך פרק זמן של חודשיים מיום הפרסום. בהקשר זה יצוין כי הטבלאות נבדקו על ידי היועצת השמאית של הוועדה ואושרו על ידה, וכי מסמכי התכנית פורסמו כאמור ולא התקבלו טענות נוספות בעניינם. בהמשך לאמור הוועדה סבורה כי התכנית אינה פוגעת בקניינם של המתנגדים, וככל והמתנגדים סבורים כי נגרמה להם פגיעה עומדת בפניהם האפשרות לפעול במסגרת הוראות סעיף 197 לחוק.
24. **הוועדה בחנה את הטענה כי דבר התכנית לא הובא לידיעת המתנגדים ולא היה באפשרותם לעיין בה כמוצהר בפרסום.** מעיון במסמכים הקיימים בתיק התכנית עולה כי התכנית פורסמה כדין. בהתייחס לטענה בנוגע להעדר פרסום טבלת האיזון וההקצאות של התכנית, הוועדה תציין פעם נוספת כי בוצע פרסום נוסף כפי שפורט בסעיף הקודם, וכי לא הוגשו טענות נוספות בעניין זה. בהמשך לאמור, הוועדה תציין כי לתכנית הוגשו התנגדויות, כי טענות המתנגדים נשמעו בהרחבה במסגרת הדין שהתקיים בוועדה, וכי במסגרת החלטה זו אף התקבלו חלק מהטענות. על כן דוחה הוועדה את הטענה.
25. הוועדה דוחה את יתר הטענות ומחליטה על אישור התכנית בכפוף לתיקונים המפורטים בהחלטה זו ולעריכת תיקונים טכניים בהנחיית לשכת התכנון.
26. היה ולא ימולאו התנאים לאישור התכנית, לרבות הגשת כל העותקים הנדרשים בתוך 90 ימים תהא החלטה זו בדבר אישור התכנית, בטלה, ויראו אותה כאילו התקבלה החלטה לדחיית התכנית, וזאת מבלי שיינקט הליך נוסף כלשהו. יובהר, כי יו"ר הוועדה רשאי להאריך את המועד המצוין בסעיף זה

5. **תוכנית 152-0564757 - קניון הראל המתחדש**

התכנית ירדה מסדר היום.

6. תוכנית 101-0588897- מבנה לביה"ס על יסודי עבור מדרשיית הרטמן רח' הצפירה**27 ירושלים**

קוורום: עמיר שקד- יו"ר, חלי לשר, אבי בן צור.

החלטה:

לאחר בחינת מסמכי התכנית ושמיעת טענות הצדדים והמלצת הוועדה המקומית, לאחר בחינת המסמכים שהוגשו על ידי הוועדה המקומית ונוכח השינויים בהסדרי התנועה אשר בוצעו לאחר הפקדת התכנית, ולאחר התייעצות עם יועץ התחבורה של הוועדה, הוועדה שוקלת לקבל חלק מההתנגדויות המתייחסות להיבטים התחבורתיים של התכנית. בהתאם לכך, הוועדה קובעת כי מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם למפורט להלן:

1. מדידת הרקע של התכנית תעודכן בהתאם לשינויים בהסדרי התנועה אשר בוצעו בתחום התכנית לאחר הפקדתה.
2. גבול התכנית יצומצם כך שלא יכלול את הרחבת הדרך המוצעת ממערב לתא שטח 1. בנוסף, התכנית תתוקן כך שרחבת החירום הקיימת, אשר הוצעה לביטול בתכנית המופקדת, לא תבוטל.
3. גבול התכנית יורחב לכיוון צפון תוך הרחבת תא שטח 3. בשטח שיתווסף לתא שטח 3 תסומן זיקת הנאה לרכב, לצורך הסדרת מפרצי הורדה ואיסוף תלמידים, וכן הסדרת מקומות חניה. התחום המדויק של זיקת הנאה ייקבע בתיאום עם יועץ התחבורה של הוועדה תוך התייחסות למעבר הרגלי הקיים מצפון אל המתחם.
4. בתא שטח 1, בו מוצע בית הספר, יוצע חניון תת קרקעי הכולל את מספר החניות הנדרש לפי התקן עבור השימושים המוצעים בתא שטח זה, לרבות חניית אופניים ורכב דו גלגלי. נספח התנועה יציג את הכניסה לחניון התת קרקעי וכן מעברים לרכב חירום. הכניסה והיציאה לחניון תוצע בהתחשב בהסדרי התנועה החדשים. כן תבחן האפשרות להסדרת חניית אופניים בתחום הדרך לאורך תא שטח 3, באופן שלא ייצר הפרעה להולכי הרגל במדרכות ולכלי הרכב בכביש.
5. יקבע בהוראות התכנית כי תנאי למתן היתר להקמת בית הספר יהיה הגשת תכנית פיתוח לרחוב הצפירה, בהתאם לנספח התנועה, אשר תאושר על ידי מהנדס העיר או מי מטעמו. בנוסף יקבע בהוראות התכנית כי תנאי לאכלוס בית הספר יהיה ביצוע הפיתוח ברחוב הצפירה בהתאם לתכנית הפיתוח שאושרה כאמור.
6. נספח התנועה יכלול גם את המשך רחוב הצפירה לכיוון מזרח, לצורך הצגת הסדרי תנועה אפשריים בהמשך הרחוב. במסגרת נספח התנועה תוצג האפשרות לבטל את החניות הקיימות לאורך המשך רחוב הצפירה לצורך הסדרת מעבר דו סטרי במקטע זה, וכן הרחבה של המדרכה הדרומית במידה המרבית האפשרית תוך הצרת המיסעה לרחוב של

כ-5.5 מ'.



7. הוועדה תציין כי ביטול החניות בהמשך רחוב הצפירה כאמור משמעו ביטול חניות המשמשות כיום לחניית רכב פרטי של תושבי האזור. עם זאת, הוועדה סבורה כי ביטול החניות כאמור הינו הכרחי לשם הבטחת התנועה ברחוב, ללא תמרונים מיותרים המהווים מפגע בטיחותי, הנובעים מהפרעת המכוניות החונות במיסעה. מעבר לכך, הפתרון התחבורתי המוצע בהתאם להחלטה זו כולל תוספת של מקומות חניה, הן בהרחבת תא שטח 3 והן בתא שטח 1.
8. בהמשך לאמור, ועל מנת להבטיח את בטיחות משתמשי הדרך, הוועדה קובעת כי יקבע בהוראות התכנית כי תנאי לאכלוס בניין בית הספר המוצע בתא שטח 1 יהיה קביעת הסדרי תנועה אשר יכללו ביטול של אפשרות החניה לאורך רחוב הצפירה כאמור. נוכח החשיבות שהוועדה רואה בהבטחת הבטיחות של משתמשי הדרך, ובמיוחד הולכי הרגל, יקבע בהוראות התכנית כי סטייה מהוראה זו תהיה סטייה ניכרת מהתכנית.
9. מסמכי התכנית, לרבות נספח התנועה של התכנית, יעודכנו בהתאם לכל המפורט לעיל, בתיאום עם לשכת התכנון ויועץ התחבורה של הוועדה.
10. הוועדה תציין כי מרבית הטענות שהועלו על ידי המתנגדים נגעו להסדרי התנועה המוצעים בתכנית, לרבות טענות בדבר מתן עדיפות ותמריץ לכניסת רכבים למתחם ופגיעה במרחב הולכי הרגל, יצירת סיכון בטיחותי לילדים המגיעים רגלית לבתי הספר, ביטול הרחבה הפנויה הקיימת בחלק המערבי של הדרך עבור רכבי חירום, ועוד.
11. הוועדה סבורה כי הפתרון התנועתי אותו שוקלת הוועדה להטמיע בתכנית, כמפורט לעיל, נותן מענה לטענות המתנגדים, וזאת באמצעות הסדרה של תנועת רכבים רציפה ובטוחה (ללא מעבר בין הנתיבים), אל ומרחוב הצפירה. בנוסף, הפתרון התנועתי הנשקל מאפשר מיקום מפרצי הורדה והעלאה של תלמידים בסמוך לבתי הספר והגדלה של היצע החניה באמצעות חניון תת קרקעי בתחום תא שטח 1 ובאמצעות הסדרה של חניה קיימת מצפון לתא שטח 3. כמו כן, הפתרון התנועתי הנשקל מאפשר יצירת מדרכות רחבות יותר מהמדרכות הקיימות, המאפשרות תנועת הולכי רגל בטוחה. עוד יצוין כי הפתרון התחבורתי הנשקל ישפר את הבטיחות של באי מוסדות החינוך, וזאת בשל האפשרות לפניית פרסה מסודרת בסובה הקיימת והמוצעת.
12. בהתייחס לחלופות התנועה שהוצעו על ידי המתנגדים, הוועדה תציין כי חלופות אלה נבחנו על ידי יועץ התחבורה של הוועדה, אך נמצאו נחותות וזאת מאחר שהן אינן מאפשרות יצירת מפרצים ראויים להורדת והעלאת נוסעים. בהקשר זה יובהר כי מוסדות החינוך הקיימים באזור התכנית משרתים גם תלמידים שאינם גרים במרחק הליכה רגלית, ועל כן הסדרת הורדת ואיסוף נוסעים הינה הכרחית. עם זאת, הוועדה תבהיר כי הפתרון התחבורתי הנשקל, כפי שפורט לעיל, משלב חלק מרכיבי הצעות המתנגדים.
13. הוועדה קובעת כי מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם להחלטה זו בהנחיית לשכת התכנון ויועץ התחבורה של הוועדה. מסמכי התכנית המתוקנים יונחו במשרדי הוועדה המחוזית והוועדה המקומית, וכן יפורסמו באתר האינטרנט של מנהל התכנון.



14. נוכח השינויים אותם שוקלת הוועדה, כמפורט בהחלטה זו, הוועדה קובעת כי בטרם תתקבל החלטה סופית בעניינה של התכנית, יבוצע הליך שימוע משני בהתאם להוראות סעיף 106(ב) לחוק. בהתאם לכך, תפורסם הודעה בדבר השינויים הנשקלים בתכנית באותו האופן בו פורסמה ההודעה בדבר הפקדת תכנית (למעט פרסום ברשומות), לרבות באמצעות תליית מספר שלטים בהמשך רחוב הצפירה וכן תליית שלט במיקום בו מוצעת הרחבת תחום התכנית, הכל בהנחיית לשכת התכנון. בהודעה יפורטו עיקרי השינויים הנשקלים על ידי הוועדה בהתאם להחלטה זו, וייכתב כי ניתן להגיש טענות בעניינם בתוך 30 ימים מיום הפרסום.
15. ככל שתוגשנה טענות במסגרת ההליך לפי סעיף 106(ב) לחוק, הוועדה תשוב ותדון בתכנית בדיון פומבי. ככל שלא תתקבלנה טענות נוספות, הוועדה תקיים דיון פנימי בעניינה של התכנית.

7. 101-0520163 – מתחם דיפו מלחה

קוורום: עמיר שקד- יו"ר, שירה תלמי, אבי בן צור.

החלטה:

לאחר בחינת מסמכי התכנית ושמיעת טענות הצדדים והמלצת הוועדה המקומית, ולאחר בחינת ההשלמות שהוגשו וטענות הצדדים בהתאם להחלטת הוועדה מיום 02.11.2020, הוועדה השתכנעה כי קיימת חשיבות תכנונית-ציבורית באישור התכנית, כחלק ממכלול התכניות לקידומה של מערכת הסעת המוונים בירושלים באמצעות הרכבת הקלה. הוועדה תציין כי התכנית תואמת את מדיניות התכנון של הוועדה, כמו גם את מדיניות התכנון הארצית, בדבר קידום תכניות לתחבורה הציבורית, המבוססות על ההכרה בכך שהגברת השימוש בתחבורה ציבורית היא בעלת יתרונות סביבתיים, כלכליים וחברתיים.

התכנית מציעה להקים דיפו, אשר ישמש כמתחם לחניית לילה ולטיפולים שוטפים של קרונות הרכבת הקלה, וזאת לשם מתן המענה התפעולי הנדרש להפעלת שני קווי רכבת קלה אשר אושרו על ידי הוועדה ומצויים בשלבי הקמה ("הקו הירוק" ו"הקו הכחול") וכן להפעלה העתידית של "הקו הסגול" של הרק"ל המצוי כיום בשלבי תכנון. בהתאם למידע שנמסר לוועדה, הדיפו מתוכנן לתת שירות הדרוש לשם הפעלתן של 50 רכבות (100 קרונות), ואשר בלעדיו לא ניתן יהיה להפעיל את קווי הרק"ל האמורים. בנוסף, התכנית מאפשרת הקמת חניון לרכב פרטי וציבורי, תוך מתן אפשרות להרחבה עתידית של הדיפו בהתאם לצרכים.

נוכח חשיבותה של התכנית לקידום של מערכת הסעת המוונים והתאמתה למדיניות התכנון המחוזית והארצית, הוועדה מחליטה לאשר את התכנית, וזאת בכפוף למפורט להלן:



1. **הוועדה בחנה את הטענה לפיה לא נבחנו חלופות למיקום הדיפו המוצע בתכנית.** הוועדה תציין כי איתור האתר הכלול בתכנית נעשה בשלבים הראשוניים של תכנון רשת הרק"ל העירונית. כפי שנכתב בתסקיר ההשפעה על הסביבה שצורף לתכנית שבענייננו, בחינת האתרים המתאימים לשמש כמתחמי דיפו, ומהווים כאמור רכיב חיוני להפעלתה של מערכת הסעת ההמונים בירושלים, נעשתה בראייה כוללת, תוך התייחסות למספר מיקומים אפשריים ברחבי העיר. כפי שצוין בפרק 2.1 לתסקיר ההשפעה על הסביבה של התכנית, בהמשך לבדיקה כוללת שנערכה בנוגע לצורך באתרי דיפו בסמוך לקצות הקווים, לצורך שירות יעיל לנוסעים וצמצום נסיעות סרק, הוצגו במסגרת המסמך הסביבתי של תכנית דיפו 25 מספר מיקומים אפשריים למתחמי דיפו ברחבי העיר, לרבות מספר מיקומים אפשריים למתחמי דיפו אשר יתנו מענה לפעילות הקו הכחול של הרכבת הקלה. המיקומים האחרונים כללו אתר ברחוב ברעם באזור התעשייה תלפיות, אתר בקיבוץ רמת רחל, אתר בשכונת רמות, וכן את האתר המוצע בתכנית שבענייננו. לאחר בחינת האתרים האמורים, נמצא כי שלושת האתרים הראשונים אינם מתאימים לשמש כמתחמי דיפו, וזאת בשל יוזמות תכנון למגורים המקודמות בהם, בעוד האתר המוצע בתכנית שבענייננו נמצא מתאים לשמש כמתחם הנותן שירות לקו הכחול של הרכבת הקלה, ומאפשר טיפול בכחמישים רכבות.
2. מעבר לכך, במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה של התכנית, פורטו השיקולים למיקום המוצע, ובין היתר, מיקום בקצה הקו הכחול וסמוך לקו הירוק, באופן המאפשר מתן שירות לשני הקווים, ובאופן המצמצם תנועות סרק, מיקום המאפשר נגישות של כלי רכב וזאת בשל הסמיכות לדרך בנבנית ולדרך בגין, ריחוק משימושים רגישים, אתר הכולל שטח גדול ומישורי הנותן מענה לכחמישים רכבות.
3. עוד צוין בתסקיר ההשפעה על הסביבה של התכנית, כי המיקום הוצג כרקע בתסקיר שנערך לתכנית הקו הכחול של הרכבת הקלה, אף שהדיפו עצמו לא נכלל בתכנית. בהקשר זה יוער כי תכנית הקו הכחול של הרכבת הקלה כוללת שלוחה המחברת בין תוואי הקו הכחול ובין המתחם הכלול בתכנית שבענייננו, המוצע בתכנית האמורה כאתר התארגנות. כן יוער כי בעלי הזכויות במתחם, אשר הגישו התנגדות לתכנית שבענייננו, לא הגישו התנגדות לתכנית הקו הכחול של הרכבת הקלה.
4. בהתאם לכך, הוועדה סבורה כי המתחם הכלול בתכנית מתאים לשימוש המוצע לדיפו, וכי איתורו נעשה על בסיס נקודת מבט רחבה ושיקולים מקצועיים, לרבות שיקולים תכנוניים, סביבתיים ותפעוליים, ולשם מתן מענה מיטבי לצרכי מערכת הרק"ל.
5. בהקשר זה יוער כי למעט התנגדויות אשר הוגשו על ידי גורמים בעלי עניין בתחום התכנית, לא הוגשו התנגדויות לתכנית על ידי גורם כלשהו, לרבות על ידי גופים ציבוריים. הוועדה סבורה כי גם עובדה זו מלמדת על התאמת האתר לשימוש המוצע, מנקודת מבט ציבורית, וסביבתית.
6. **הוועדה בחנה את הצעת המתנגדת, מפעלי תחנות בע"מ, למקם את מתחם הדיפו במגרש הסמוך השייך לרכבת ישראל ואת הטענה לאפליה בהקשר זה.** לאחר בחינת טענות

7. ראשית, הוועדה תציין כי מיקום הדיפו במתחם רכבת ישראל סותר את מדיניות התכנון העדכנית של הוועדה, בדבר פיתוח אגן מלחה כאזור עירוני הכולל שימושים של מסחר, תעסוקה ומגורים, אשר אחד ממוקדי הפעילות המרכזיים בו הוא תחנת רכבת ישראל, הצפויה לשרת נוסעים רבים מדי יום. מדיניות זו מדגישה את החשיבות ביצירת חיבור אורבני-הליכתי במרחב, תוך מתן דגש על החיבור בין תחנת רכבת ישראל הממוקמת בדרום האגן ובין מכלול השימושים העירוניים במרחב כולו.
8. הוועדה סבורה כי הקמת דיפו במתחם רכבת ישראל, תפגע באפשרות לייצר את החיבור האורבני האמור. הוועדה תציין כי דיפו הוא מתחם גדול ותחום, הכולל, בין היתר מערכת של מסילות ומתקני טיפול במפסל הקרקע, באופן שאינו מאפשר יצירת מעברים לציבור בתחומו. בהתאם לכך, הקמת מתחם תפעולי גדול כאמור במגרש החניה של תחנת רכבת ישראל, תיצור חיץ בין תחנת רכבת ישראל לבין השימושים העירוניים הקיימים והמתוכננים מצפון לדרך יצחק מודעי, בגן הטכנולוגי ובקניון מלחה.
9. מעבר לכך, בהתאם למגמות התכנון העדכניות, מתחם רכבת ישראל צפוי להפוך למרכז תחבורתי הכולל תחנות של רכבת כבדה ורכבת קלה וחניון חנה וסע. כך, בין היתר, במהלך השנים האחרונות נבחנת האפשרות להארכת קו הרכבת הכבדה מתל אביב לירושלים, בהמשך לתחנת נבון, ועד למתחם תחנת הרכבת במלחה. בנוסף, במסגרת בחינת פתרון להסעת המונים מאזור בית שמש לירושלים, החלופה המרכזית כוללת תחבורה מסילתית אשר תאפשר יוממות מכיוון בית שמש למתחם תחנת הרכבת במלחה. מעבר לכך, בהתאם לתכנית הקו הכחול של הרכבת הקלה, מתוכננת תחנת רכבת קלה בדרך מודעי, הממוקמת מצפון למתחם רכבת ישראל. בנוסף, הוועדה תציין כי כביש 39 המאושר, מתוכנן להגיע לאזור זה ולהוות כניסה דרומית לירושלים, כהשלמה למרכז התחבורתי המתואר לעיל, וכי תכנית האב לרובע דרום מערב מציעה להקים חניון חנה וסע בשטח של רכבת ישראל. בהתאם לכך, קיימת חשיבות תכנונית וציבורית רבה בתכנון מתחם הרכבת באופן המאפשר קישור וחיבור בין מכלול אמצעי התחבורה המתוכננים באזור, וזאת בנוסף לחיבור כל האמצעים האמורים אל השימושים העירוניים הממוקמים מצפון למתחם.
10. בנוסף, הוועדה סבורה כי ההצעה למקם את הדיפו במתחם רכבת ישראל נחותה גם בשל מאפייני המתחם. הוועדה תציין כי השטח הניתן לניצול לטובת דיפו במתחם רכבת ישראל הינו קטן באופן משמעותי מהשטח הניתן לניצול לצורך זה בתכנית המוצעת. בנוסף, על מנת להקים את הדיפו בשתי קומות ולנצל את הקרקע באופן יעיל, יש צורך במציאת מקטע ישר בו ניתן להקים רמפה המחברת בין שתי הקומות. החלופה המוצעת בתכנית מאפשרת רמפה ארוכה באופן משמעותי לעומת הרמפה אותה ניתן לייצר בשטח של רכבת ישראל.
11. בנוסף, היקף השטח האפשרי להקמת דיפו במתחם רכבת ישראל הינו כ-26 דונם ואילו השטח האפשרי במתחם המוצע בתכנית הינו כ-40 דונם, הפרש זה הינו משמעותי וחשיבותו עולה מכיוון שדיפו מלחה מתוכנן להיות הדיפו הגדול ביותר בירושלים, אשר ישרת מספר קווי רכ"ל. המתחם המוצע בתכנית מאפשר ניצול יעיל של הקרקע בכך

שמתאפשר שימוש כפול ברצועת הרכבת הכבדה (רכבת ישראל) אשר תמשיך לפעול במפלס התחתון, והיא תקורה באופן המאפשר את הגדלת שטח הדיפו על גבי המסילה הכבדה. תכנון מעין זה אינו מתאפשר בשטח רכבת ישראל מאחר שתחנת הרכבת נמצאת על תוואי המסילה הכבדה ולא מאפשרת קירוי של המסילה.

12. נוכח כל האמור, הוועדה דוחה את הטענה.

13. הוועדה דוחה את הטענה לפיה חלופות אחרות למיקום הדיפו נפסלו בשל שיקולים

קנייניים, בעוד החלופה המוצעת בתכנית נבחרה בשל מידע מטעה שנמסר לוועדה לפיו אין בעלי זכויות נוספים במתחם. ראשית, הוועדה תציין כי בהתאם לתסקיר ההשפעה על הסביבה שצורף לתכנית, וכפי שפורט לעיל, השיקולים שהובילו לבחירת החלופה המוצעת בתכנית מבוססים על נקודת מבט רחבה ושיקולים מקצועיים, אשר נועדו להבטיח מענה מיטבי לצרכי מערכת הרק"ל, ולא על שיקולים שעניינם הבעלות בקרקע. מעבר לכך, יצוין כי ככלל, במסגרת בחינת חלופות לצרכים ציבוריים, השיקולים העיקריים נוגעים להיבטים תכנוניים וציבוריים.

14. בהמשך לאמור, הוועדה תציין פעם נוספת כי התכנית מציעה פתרון תכנוני ראוי למימוש צורך ציבורי ממשי, וכי הצורך בהקמת הדיפו הינו צורך תכנוני דחוף. הוועדה תבהיר בהקשר זה כי קווי הרק"ל, אשר הדיפו המוצע נועד לתת להם מענה, מוקמים בימים אלה, לרבות התוואי באזור מלחה ובאזור גילה, וכי לא ניתן יהיה להפעיל קווים אלה ללא הקמת דיפו בדרום העיר.

15. עוד יצוין בהקשר זה כי נוכח הפרוגרמה והמאפיינים הייחודיים הנדרשים במתחם הדיפו, קיים קושי באיתור מתחמים הנותנים מענה לכל ההיבטים הכרוכים בהקמתו, וזאת לעומת מתקנים אחרים, לרבות חינוכי אוטובוסים, אשר קיימת גמישות גדולה יותר בתכנונם, ובהתאם לכך גם באיתור מתחמים הנותנים מענה לצרכיהם. כך, תכנון חניון אוטובוסים כרוך בפחות אילוצים ביחס לתכנון דיפו זאת בשל מאפייני הרכבות הקלות לעומת מאפייני האוטובוסים, הן מבחינת אורך, רדיוסי סיבוב ושיפועים אנכיים אפשריים, הן מבחינת מורכבות מתקני התחזוקה והן מבחינת תשתית הנסיעה ולפיכך גם גמישות הנסיעה, וזאת מאחר שרק"ל מוגבלת לתוואי מסילתי בעוד תנועת האוטובוסים גמישה יותר.

16. בהמשך לכך, הוועדה תשוב ותציין כי היא מצאה כי האתר המוצע בתכנית צפוי לתת מענה מיטבי לצרכי מערכת הרק"ל, הן מבחינת מיקומו והן מבחינת מאפייניו המאפשרים טיפול בהיקף גדול של רכבות במסגרתו.

17. הוועדה שקלה את טענות המתנגדת בדבר הפגיעה הצפויה בזכויותיה בשל אישור התכנית. הוועדה סבורה כי הצורך הציבורי בהקמת דיפו לצורך פעילות מערכת הרק"ל, ומאפייני המתחם הנותנים מענה מיטבי לצורך ייחודי זה, מצדיקים את הפקעת הקרקע הכלולה בתחום התכנית, וזאת גם בהתחשב בזכויותיה של המתנגדת בשטח. בהתאם לכך, המתנגדת, בעלת הזכויות בשטח, תוכל לתבוע פיצויים בכפוף לזכויותיה בקרקע ולהוראות החוק, או להגיע להסדר אחר בהתייחס לזכויותיה מול רמ"י. מכל מקום, וכפי שפורט לעיל, הוועדה סבורה כי בנסיבות שבענייננו, ועל בסיס שיקולים ציבוריים ותכנוניים, הפקעת השטח נדרשת ומוצדקת לשם השגת הצורך הציבורי.

18. הוועדה בחנה את טענת המתנגדים לפיה העובדה שקיימת חוכרת בתחום התכנית, היא

המתנגדת, לא צוינה במסמכי התכנית והוסתרה מחברי הוועדה. ראשית, הוועדה תציין כי ככלל, בהתאם להנחיות מבא"ת של מנהל התכנון, אשר היו רלוונטיות בעת עריכת התכנית, הפירוט שנדרש בסעיף 1.8.3 להוראות התכנית (סעיף "בעלי ענין בקרקע") כלל בעלי זכויות ציבוריים בלבד (מדינה או רשות מקומית), ולא בעלי זכויות פרטיים. בהתאם לכך, לא נפל פגם באי ציון המתנגדת, שהיא חוכרת פרטית, בסעיף 1.8.3 להוראות התכנית, ואף לא היה צורך בציון רכבת ישראל בסעיף זה. עם זאת, ובהתאם להנחיות העדכניות של מבא"ת, הוועדה קובעת כי תנאי למתן תוקף לתכנית יהיה ציון שם המתנגדת בסעיף האמור.

19. עוד יוער כי מגישת התכנית היא עיריית ירושלים, וכי רשות מקומית מוסמכת להגיש תכנית בכל תחומה, ללא קשר לבעלי הזכויות בקרקע שבתחום התכנית. הוועדה תציין כי הגשת תכנית על ידי רשות מקומית מאפשרת קידום תכניות העוסקות באינטרסים תכנוניים ציבוריים תוך ראייה כוללת של צרכי הציבור ומתן פתרונות תכנוניים ראויים. עוד יצוין כי מטעם רשות מקרקעי ישראל, שהיא בעלת הקרקע, לא הוגשה התנגדות לתכנית, וכי נציגת רמ"י אף השתתפה בדיון להפקדת התכנית.

20. לגופו של עניין, הוועדה תבהיר כי במסגרת הדיון בהפקדת התכנית נמסר למליאת הוועדה המחוזית כי שטח התכנית הוא בבעלות רשות מקרקעי ישראל וכי במקום פועל חניון אוטובוסים של אגד. מעבר לכך, מסמכי התכנית הציגו את המצב התכנוני המאושר בתחום התכנית, לפיו השטח מיועד למסוף אוטובוסים. בהמשך לכך, ובהתאם להערות יועץ התחבורה של הוועדה, הוועדה קבעה בהחלטתה כי תנאי לאישור התכנית יהיה איתור מיקום אליו יועתק חניון האוטובוסים הקיים בתחום התכנית, וכי תנאי לתחילת ביצוע עבודות בתחום התכנית יהיה סיום הכשרת חניון חלופי לאוטובוסים החונים כיום בחניון הקיים. בהתאם לכך, מליאת הוועדה היתה מודעת היטב ליעוד השטח ולשימוש שנעשה בו לחניון אוטובוסים של חברת אגד, והביאה את הנושא במסגרת שיקוליה.

21. בהתייחס לציטוט שהובא על ידי ב"כ המתנגדת, יוער כי מדובר בקטע מתוך תמליל ישיבת מליאת הוועדה המחוזית בה הוחלט על הפקדת התכנית. עם זאת, ובניגוד לטענת ב"כ המתנגדת, עיון בתמליל מעלה כי אין מדובר בדיון בנוגע לזהות החוכרים בקרקע שבתחום התכנית, אלא בדיון בו שקלה הוועדה האם קיימים טוענים לזכויות בתחום התכנית באופן המחייב קביעת הוראות בעניין איחוד וחלוקה במתחם הכלול בתכנית. לגופו של עניין, וכפי שפורט לעיל, הוועדה היתה מודעת לקיומו של חניון האוטובוסים של אגד בתחום התכנית, סברה שעל אף קיומו קיימת חשיבות ציבורית רבה באישור מתקן הדיפו במתחם זה והפקעת השטח לצורך ציבורי זה, וזאת בכפוף למתן מענה אשר יבטיח מיקום חלופי לחניון האוטובוסים הקיים טרם מימוש התכנית.

22. נוכח כל האמור לעיל, הוועדה סבורה כי קיים צורך ציבורי משמעותי באישור התכנית לשם הקמת הדיפו, כי המיקום המוצע בתכנית נכון וראוי מבחינה תכנונית, וכי נדרשת הפקעה של השטח לצורך מימוש המטרה הציבורית. זאת, בכפוף למתן מענה למיקום חלופי לחניון האוטובוסים הקיים טרם מימוש התכנית. בהתאם לכך, הוועדה דוחה את טענות המתנגדת בהקשר זה.

23. הוועדה דוחה את הטענה כי יש להגדיל את שטח התכנית כך שתכלול את שטח תחנת רכבת ישראל ולקבוע הוראות איחוד וחלוקה, כך שלמתנגדת תוקצה קרקע חדשה בתמורה לקרקע הכלולה בתכנית ויתאפשר לה לבנות בשטח החדש חניון אוטובוסים.
24. ראשית, הוועדה תבהיר כי מטרת התכנית היא הקמת דיפו, אשר יתן מענה לצרכי מערכת הרק"ל, ולא הקמה של חניון אוטובוסים. בהתאם לכך, התכנית אינה מציעה בתחומה שימוש של חניון אוטובוסים.
25. בהקשר זה יוער כי טרם הגשת התכנית נבחנה האפשרות לשלב בתחומה גם חניון אוטובוסים. עם זאת, ובשל החשש מהשפעות סביבתיות של חניון אוטובוסים כלפי מגרשי מגורים סמוכים בשכונת בית צפאפה, החליטה מליאת הוועדה כי יש לבחון חלופות נוספות למיקום חניון האוטובוסים, טרם קידום תכנית לחניון אוטובוסים במתחם זה. בהמשך לכך, התכנית שבענייננו קודמה כתכנית המציעה דיפו בלבד, וזאת נוכח היתרונות המשמעותיים של המתחם בהתייחס לצורך ציבורי זה, ובהתחשב בכך שהשפעותיו הסביבתיות פחותות.
26. מעבר לכך, הוועדה סבורה כי הצעת המתנגדת להרחבת הקו הכחול של התכנית, וקביעת ייעוד של חניון אוטובוסים קבוע במתחם תחנת הרכבת, אינה נכונה מבחינה תכנונית. הוועדה סבורה כי מתחם תחנת הרכבת אינו מתאים לשימוש קבוע של חניון אוטובוסים (לעומת שימוש זמני כפי שפורט להלן), וזאת בין היתר, בשל מגמות התכנון העדכניות כפי שפורטו לעיל. בהמשך לאמור, ובהתייחס לטענת המתנגדת לפיה יש להרחיב את הקו הכחול של התכנית על מנת להקצות לה קרקע חדשה, הוועדה תבהיר כי תחום התכנית נקבע על בסיס שיקולים תכנוניים בלבד, ולא על בסיס שיקולים שעניינם פיצוי בעלי הזכויות בקרקע.
27. לצד האמור, בהתייחס לצורך בחניון אוטובוסים ולטענות המתנגדים בהקשר זה, הוועדה תבהיר כי היא רואה חשיבות במתן מענה לחניון חלופי לאוטובוסים, במקום חניון האוטובוסים הקיים, טרם מימוש התכנית.
28. כפי שפורט לעיל, סוגיית חניון האוטובוסים הקיים כיום בתחום התכנית נבחנה על ידי מליאת הוועדה המחוזית במסגרת הדיון בהפקדת התכנית. בהמשך לכך, נקבע בהחלטת ההפקדה של התכנית כי תנאי לאישור התכנית יהיה איתור מיקום אליו יועתק חניון האוטובוסים הקיים, וכי תנאי לתחילת עבודות בתא השטח בו קיים חניון האוטובוסים יהיה סיום העבודות להכשרת חניון חלופי לחניון האוטובוסים הקיים. יצוין כי הוראה כאמור נקבעה בסעיף 7.1 להוראות התכנית המופקדת.
29. בהקשר זה יצוין כי צוות תכנית אב לתחבורה ערך בחינה כוללת של חלופות מיקום לחניוני אוטובוסים ברחבי העיר ירושלים, אשר עיקריה הוצגו במסגרת הדיונים בתכנית שבענייננו, תוך התמקדות בחלופות לחניוני אוטובוסים בדרום העיר. בהמשך לכך, נמסר לוועדה דיווח בנוגע למספר תכניות לחניוני אוטובוסים המקודמות ברחבי העיר, בהתאם לממצאי הבדיקה האמורה, ועל מנת לענות לצרכים שמופו במסגרת הבחינה הכוללת של חלופות המיקום כאמור. יוער כי האתר המוצע על ידי המתנגדת במתחם רכבת ישראל לא מוצע כחלופה בדו"ח שנערך בעניין זה, ולא מקודמת תכנית עבור חניון אוטובוסים במתחם זה.



30. בנוסף, נמסר על ידי נציגי יזמי התכנית כי אותרו שלושה מתחמים, חניון תחנת רכבת ישראל במלחה, מגרש משרד הרישוי (לשעבר) בתלפיות ומגרש לאורך דרך ברעם, בהם קיימת היתכנות להקמת חניוני אוטובוסים זמניים, וזאת לשם מתן מענה לפרק הזמן שבין מימוש התכנית שבענייננו ובין מימוש התכנית המקודמות לחניוני אוטובוסים כאמור לעיל.
31. בהמשך לאמור, ובהמשך להחלטות הוועדה, הוצגו בנוגע לכל אחת מהחלופות המוצעות לחניון זמני בחינות עקרוניות וראשוניות של ההיבטים הרלוונטיים. כן נמסר מטעם יזמי התכנית כי מנהל מינהל הדיור הממשלתי ניהל מגעים עם בעלי הזכויות בכל אחת מהחלופות, וכי קיימת הסכמה עקרונית להקצאת כל אחת מהחלופות לצורך חניון אוטובוסים זמני, בכפוף לתנאים שפורטו.
32. הוועדה סבורה כי המידע שנמסר מטעם יזמי התכנית בנוגע למתחמים בהם ניתן למקם חניוני אוטובוסים זמניים, מעיד על היתכנות להקמת חניון חלופי זמני לחניון האוטובוסים הקיים בתחום התכנית, כאשר ההיתכנות גבוהה יותר בשתיים מהחלופות המוצעות, וזאת בכפוף לנקיטת ההליכים הנדרשים, ועד לאישור ומימוש התכנית המקודמות לצורך הקמת חניוני אוטובוסים קבועים. הוועדה סבורה כי הבחינה שנעשתה והמידע שנמסר מטעם נציגי צוות תכנית אב לתחבורה בהתייחס להיתכנות ולהליכים הנדרשים לשם הקמת החניונים הזמניים, כמו גם המידע שנמסר על ידי נציגי משרד התחבורה, נותנים מענה מספק לשלב זה של אישור התכנית. הוועדה תציין פעם נוספת כי בהתאם להחלטת מליאת הוועדה נקבע תנאי בהוראות התכנית לפיו תחילת העבודות בתחום חניון האוטובוסים הקיים מותנית בסיום עבודות להכשרת החניון החלופי לאוטובוסים. הוועדה סבורה כי תנאי זה מבטיח כי מימוש התכנית ייעשה רק לאחר הכשרת מיקום חלופי לחניון האוטובוסים, באחת החלופות שהוצגו לוועדה או בכל חלופה אפשרית אחרת, וזאת תוך הבטחת רצף התפקוד של חניון האוטובוסים וללא פגיעה בשירות התחבורה הציבורית בירושלים.
33. בהתאם לכך, הוועדה סבורה כי תחום התכנית נותן מענה ראוי לצורך הציבורי החיוני בהקמת דיפון, וכי הבחינות שהוצגו לוועדה הן בנוגע לחניוני אוטובוסים קבועים המקודמים ברחבי העיר, והן בנוגע לחניונים זמניים, בשילוב עם הוראות התכנית (כפי שגם יפורט להלן), מבטיחות כי ינתן מענה ראוי לחניון אוטובוסים חלופי טרם מימוש התכנית. מעבר לכך, וכפי שיפורט להלן, המתנגדת תוכל לתבוע פיצויים או להגיע להסדר אחר עם רמ"י, בכפוף לזכויותיה בקרקע ולהוראות הדין. נוכח האמור, הוועדה דוחה את הטענה.
34. **הוועדה בחנה את טענת המתנגדים לפיה יש להבטיח את המשך פעילותו המלאה של חניון האוטובוסים.** כפי שפורט בהחלטה בדבר הפקדת התכנית ולעיל, הוועדה סבורה כי קיימת חשיבות בהבטחת מענה חלופי לחניון האוטובוסים הקיים, ובהתאם להחלטת ההפקדה של התכנית, נקבעו הוראות בתכנית אשר יבטיחו את האמור. בהמשך לכך, הוועדה קובעת כי יש להבהיר בסעיף 7 להוראות התכנית כי חניון האוטובוסים החלופי,

35. **הוועדה מקבלת את טענת המתנגדים בנוגע להמשך השימוש במתחם עד למציאת מתחם חלופי.** הוועדה קובעת כי בנוסף לתנאים שנקבעו בתכנית ואשר פורטו לעיל, יובהר בהוראות התכנית כי יותר המשך השימוש הקיים בתחום התכנית לחניון אוטובוסים, וזאת עד לסיום העבודות להכשרת חניון חלופי לחניון האוטובוסים הקיים.
36. **הוועדה דוחה את הטענות לפיהן התכנית גורמת לפגיעה במתנגדת בשל הפקעת מקרקעין עם פוטנציאל תכנוני.** הוועדה תבהיר כי בהתאם למצב התכנוני המאושר, החלקה אותה חוכרת המתנגדת מיועדת לשימושי קרקע המאפשרים הקמת מסוף אוטובוסים וכן שימושים נלווים בהיקף של 1,500 מ"ר. אכן, בהתאם לתכנית המתאר ירושלים 2000, אשר בשנת 2009 הוחלט לאמצה כמדיניות התכנון של הוועדה, המתחם הכלול בתכנית מסומן כחלק מאזור תעסוקה. עם זאת, מאז אימוצה של תכנית מתאר 2000, חלו שינויים במדיניות התכנון באזור, כמו גם באזורים רבים אחרים ברחבי העיר. כך, בהתאם למדיניות התכנון העדכנית של הוועדה, כפי שבאה לידי ביטוי בתכנית האב לדרום מערב העיר, המתחם הכלול בתכנית סומן כמתחם לדיפו. מכל מקום, הן תכנית המתאר ירושלים 2000 והן תכנית האב לדרום מערב העיר, משקפות מדיניות של הוועדה, והן אינן בגדר תכניות מאושרות. בהתאם לכך, בענייננו, הוועדה בחנה בכובד ראש את השימוש המוצע לדיפו בתחום התכנית המוצעת, הן בשלב ההפקדה והן בשלב ההתנגדויות, לרבות שקילת טענותיה של המתנגדת, והיא סבורה כי השימוש המוצע לדיפו הינו שימוש בעל חשיבות תכנונית ציבורית וכי הוא השימוש הנכון במתחם זה. מכל מקום, הוועדה תשוב ותציין כי באפשרותה של המתנגדת להגיש תביעה לפיצויים בגין הפקעת השטח או להגיע להסדר עם רמ"י כאמור, וזאת בכפוף לזכויותיה בשטח, להוראות הדין והפסיקה.
37. בשולי הדברים יוער כי המתנגדת לא פעלה עד היום לקידום תכנון מפורט לתעסוקה, מכוח תכנית המתאר ירושלים 2000.
38. **הוועדה דוחה את טענת המתנגדת לפיה הוראת ההפקעה הכלולה בתכנית אינה מידתית וזאת בשל קיומה של חלופה פוגענית פחות.** הוועדה תשוב ותציין כי מתחם הדיפו המוצע בתכנית נועד לתת מענה לצורך תכנוני ציבורי בעל חשיבות רבה, ולאפשר את המשך פיתוחה של תשתית הרכבת הקלה בעיר ירושלים כבסיס להמשך פיתוחה של ירושלים בכלל. נוכח מדיניות התכנון הארצית והמחוזית, המעודדת הקמת תשתיות למערכת תחבורה עתירת נוסעים, לרבות באמצעות רכבת קלה, ולאור תחזיות היקף הנסיעות והיקף הקרונות הצפויים במסגרת פעילות מערכת הרכבת הקלה בירושלים, לא ניתן יהיה להפעיל את מערכת הסעת ההמונים בירושלים ללא מתן מענה לצרכי התחזוקה והטיפול של מערכת זו. הוועדה תשוב ותציין כי מדיניות התכנון הנותנת עדיפות לתשתיות של מערכת תחבורה עתירת נוסעים מבוססת על היתרונות הסביבתיים, הכלכליים והחברתיים של המערכת, לרבות צמצום פערים, שוויון הזדמנויות, פיתוח מנופי כלכלה עירוניים, צמצום זיהום אוויר והפחתת עומסי תנועה.



39. כן יובהר פעם נוספת כי המתחם הכלול בתכנית נמצא מתאים ביותר להקמת דיפו, בשל מאפייניו, לרבות גודלו וצורתו, כמפורט לעיל, ובשל מיקומו בזיקה לתוואי של שני קווי רק"ל מאושרים המבוצעים בימים אלה, ולתוואי של קו רק"ל נוסף המצוי בהליכי תכנון.
40. בהתייחס לטענה לפיה יש להקצות למתנגדת שטח בתחום התכנית, ולצרף לתכנית הוראות בעניין איחוד וחלוקה או הפקעה בתלת מימד, הוועדה תבהיר כי לעמדתה לא נכון מבחינה תכנונית לערוך את התכנית בדרך זו. הוועדה סבורה כי לא נכון להציע בתחום התכנית שימושים נוספים, אשר עלולים לפגוע באפשרות לתכנן את הדיפו בצורה מיטבית. כך, הוועדה סבורה כי לא נכון לאפשר שימושים אחרים בתא שטח 2 שבתחום התכנית, וזאת לשם הבטחת האפשרות להרחבת הדיפו בעתיד, ככל שיידרש, בהתאם לסעיף 4.2.1(ג) להוראות התכנית. בנוסף, הוועדה סבורה כי תכנון המאפשר חניון אוטובוסים או שימוש אחר מעל הדיפו המוצע הינו תכנון נחות, וזאת בשל המגבלות שתכנון כאמור יטיל על תכנון הדיפו, ובהתחשב בעיכוב המשמעותי שיגרם למימוש הדיפו ככל שיקודם תכנון כאמור. נוכח האמור, הוועדה סבורה כי הדרך הנכונה להשגת הצורך הציבורי המוצע בתכנית היא הפקעה.
41. בהתאם לכך, וכפי שפורט בהרחבה לעיל, עמדת הוועדה היא כי התכנית נועדה לתת מענה לצורך תכנוני ציבורי שהינו בעל חשיבות רבה להמשך התפתחותה של מערכת הסעת ההמונים בירושלים, כי המתחם הכלול בתכנית מתאים לצורך ציבורי זה, וכי הוראת ההפקעה שנקבעה בתכנית נועדה להבטיח את האפשרות לממש את הצורך הציבורי האמור, אשר הוועדה רואה בו חשיבות רבה.
42. **הוועדה בחנה את טענת המתנגדת לפיה יש לאפשר בנייה מעל מתחם הדיפו המוצע בתכנית, ולאפשר למתנגדת לממש זכויות אלה, בדומה לתכנון שנעשה בתכנית דיפו 25.** הוועדה דוחה את הטענה. כפי שפורט לעיל, מטרת התכנית היא הקמת דיפו, שהינו צורך תכנוני ציבורי. מעבר לכך, התכנית מאפשרת גם התאמה והגדלה של הדיפו, ככל שיידרש, ובהתאם לצרכים שיתבררו. בהתאם לכך, הוועדה סבורה כי לא נכון לאפשר שימושים נוספים במתחם הכלול בתכנית, אשר יפגעו במטרת התכנית בדבר הקמת דיפו, ובאפשרות לממשו ולהרחיבו בעתיד בהתאם להוראות התכנית ולצרכים. בהקשר זה יוער כי בניגוד לתכנית שבענייננו, דיפו 25 תוכנן מלכתחילה באופן שאינו מאפשר הרחבה עתידית של הדיפו, וזאת בשל שטחו המצומצם של המתחם הכלול בתכנית האמורה, ומיקומו בין דרכים ובצמידות לקריית הממשלה ולרובע התעסוקה בכניסה לעיר, באופן שאינו מאפשר הרחבה עתידית של הדיפו. לעומת זאת, וכפי שפורט לעיל, המתחם הכלול בתכנית שבענייננו נועד לתת מענה לחלק משמעותי ממערכת הרק"ל, לרבות לאפשרות הרחבה עתידית של הדיפו, בהתחשב בשטחו ובמיקומו, וזאת בהתאם לצרכים העתידיים של מערכת הרק"ל. מעבר לכך, וכפי שצוין לעיל, הוועדה סבורה כי התכנון המוצע צריך להיות מבוסס על שיקולים תכנוניים ולא על שיקולים שעניינם פיצוי. נוכח האמור, הוועדה דוחה את הטענה.
43. **בהתייחס להצעת חברת מפעלי תחנות בע"מ לפיה יש לקבוע בתכנית כי מימוש התכנית והפעלת הדיפו יעשה באמצעותה ולא בדרך של הפקעה, הוועדה תבהיר כי ככלל, תכניות מסדירות את מכלול ההיבטים התכנוניים הכרוכים בתכנית, ואינן קובעות את זהות הגורם אשר יממש את המוצע בתכנית, וכי נושאים אלה כפופים להוראות הדין. כך גם**

בענייננו. מטרת התכנית היא לקבוע את המסגרת התכנונית הנדרשת לשם הקמת מתחם הדיפו, שכאמור, הינו הכרחי להפעלת מערך הרכבות הקלות בירושלים, והיא אינה עוסקת בסוגיות הקשורות לגורם אשר יממש את התכנית ויפעיל את המתחם. כפי שפורט לעיל, הוראת ההפקעה בתכנית נועדה להבטיח את אפשרות מימושה, והוועדה סבורה כי אין הצדקה לבטל את הוראת ההפקעה המוצעת. עם זאת, ככל שבשלב מימוש התכנית יתברר כי ניתן לממש את הצורך הציבורי המוצע בתכנית בדרך אחרת, שאינה כוללת הפקעה, לרבות באמצעות שיתוף פעולה בין כל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות משרד התחבורה, צוות תכנית אב לתחבורה, ובעלי הזכויות בתחום התכנית, ובכפוף לכל דין, הרי שאישור התכנית אינו מונע זאת.

44. הוועדה דוחה את הטענה כי יש לצמצם את שטח הדיפו לתחום מסילת הברזל בלבד.

הוועדה תציין כי הטענה נטענה בעלמא ואין לה כל אחיזה תכנונית. שטח מסילת הברזל לבדו אינו נותן מענה למכלול השימושים הנדרשים לשם עמידה בפרוגרמה הנדרשת במסגרת התכנית. מדובר ברצועה צרה שלא ניתן למקם בה את כל הרכיבים הדרושים לדיפו של הרכבת הקלה.

45. הוועדה בחנה את הטענה לפיה התכנית חושפת את הוועדה המקומית לתביעות לפי

סעיף 197 לחוק התכנון והבניה. כפי שפורט לעיל, הוועדה סבורה כי התכנית נועדה לתת מענה לצורך ציבורי בעל חשיבות עירונית, ועל כן קיימת חשיבות באישורה גם אם תוגשנה תביעות מכוח סעיף 197 לחוק, או תביעות פיצויים אחרות. בהקשר זה יצוין פעם נוספת כי לעמדת הוועדה הצורך הציבורי העומד בבסיס התכנית, המהווה כאמור חלק חיוני בהפעלת מערכת הסעת ההמונים ובהמשך פיתוח העיר, מצדיק את אישורה אף אם יוגשו בעניינה תביעות לפיצויים.

46. הוועדה דוחה את התנגדות רכבת ישראל לפיה יש לכלול בתכנית נספח בינוי זכויות

בניה עבור "דיפו רכבתי" בתחום מסילת הברזל הקיימת והמאושרת בתכנית 3419/א. הוועדה תציין כי מטרת התכנית שבענייננו היא הקמת דיפו לרק"ל, ולא לרכבת הכבדה. השימוש המבוקש במסגרת ההתנגדות, שהינו דיפו עבור הרכבת הכבדה, לא נבחן במסגרת התכנית המוצעת. בהתאם לכך, ומאחר שלא בוצעה בחינה מעמיקה של השימוש המבוקש ושל השפעותיו, לא ניתן לכלול אותו במסגרת התכנית שבענייננו, תוך יצירת עיכוב ניכר באישור התכנית. הוועדה תציין בהקשר זה כי הצורך בהקמת דיפו לקרונות הרק"ל, הוא צורך ציבורי שיש לתת לו מענה מידי, וזאת לשם הפעלת הקו הירוק והקו הכחול של הרכבת הקלה הנמצאים בהקמה בימים אלה. בשל כך, הוועדה סבורה כי אין מקום לדחות את אישור התכנית על מנת לבחון את ההשלכות של שילוב דיפו רכבתי במסגרת תכנית זו. עם זאת, הוועדה תציין כי ניתן לבצע בחינה כאמור במסגרת תכנית נפרדת (ואולי אף במסגרת תת"ל/ 108 המקודמת בימים אלה), וזאת בכפוף לתיאום עם משרד התחבורה בנוגע להיבטים התחבורתיים של ההצעה ולתיאום עם המשרד להגנת הסביבה בנוגע להיבטים הסביבתיים של ההצעה. הוועדה תציין כי תכנון דיפו לרכבת ישראל אינו צריך להיעשות בתכנית נקודתית, אלא כחלק מתכנית כוללת להארכת מסילות הרכבת.

47. הוועדה מקבלת באופן חלקי את התנגדות רכבת ישראל לעניין הצורך בתיאום היתר

הבנייה עם רכבת ישראל. מאחר שהתכנית כוללת רצועה של מסילת ברזל, ולשם הבטחת



תפקוד המסילה גם בעתיד, הוועדה קובעת כי יקבע בהוראות התכנית כי תנאי להיתר בניה ולעבודות בתחום תא שטח 3 (ביעוד מסילה מאושרת) יהיה תיאום עם רכבת ישראל. הוועדה תבהיר כי הסמכות לאשר היתרי בניה ומסמכים לביצוע הינה של הוועדה המקומית ורשות הרישוי המקומית, ואין מקום להעביר סמכות זו לגורם אחר, לרבות רכבת ישראל.

48. הוועדה בחנה את טענת רכבת ישראל לפיה יש לקבוע כי נספח הניקוז יאושר על ידי רכבת ישראל בשלב הביצוע. הוועדה תציין כי הוראות התכנית קובעות, כמקובל, כי תכנית הניקוז תאושר ידי המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים. בנוסף, התכנית כוללת הוראות המבטיחות כי תכנית הניקוז תתייחס לשיקום נחל רפאים. הוועדה קובעת כי בנוסף לאמור, ועל מנת להבטיח את המשך תפקוד מסילת הברזל, יקבע בתכנית כי תנאי להיתר בניה יהיה העברת תכנית הניקוז לקבלת הערות רכבת ישראל, וכי אם לא תתקבלנה הערות בתוך 30 ימים מיום העברת תכנית הניקוז לרכבת ישראל, יחשב הדבר כקיום חובת ההיוועצות.

49. הוועדה מקבלת באופן חלקי את טענת רכבת ישראל כי יש לקבוע יחס של כפיפות בין התכנית לבין תת"ל 18. הוועדה תציין כי תכנית מתאר מקומית כפופה להוראותיה של תכנית לתשתית לאומית, ובהתאם לכך, התכנית שבענייננו כפופה להוראות תת"ל 18. בהתאם לכך, ולמען הסר ספק, הוועדה קובעת כי יש לציין את תת"ל 18 ברשימת התכניות המאושרות המופיעות בטבלה 1.6, תוך קביעת יחס של כפיפות.

50. הוועדה תציין כי החלטה זו התקבלה בהרכב הכולל את יו"ר הוועדה, מתכנת המחוז ונציג המשרד להגנת הסביבה, וזאת מאחר שנציג משרד המשפטים אינו חבר בוועדה המחוזית. כן יוער כי מתכנת המחוז מכירה היטב את התכנית המוצעת, קראה את תמליל הדיון הפומבי הראשון וקיבלה הסבר מפורט בנוגע לטענות שהועלו במסגרתו, והשתתפה בדיון הפומבי השני שהתקיים בהתנגדויות לתכנית.

51. הוועדה דוחה את יתר הטענות ומחליטה לאשר את התכנית בכפוף לשינויים שצוינו בהחלטה זו.

52. היה ולא ימולאו התנאים לאישור התכנית, לרבות הגשת כל העותקים הנדרשים בתוך 90 יום ממועד פרסום החלטה זו, תהא ההחלטה בדבר אישור התכנית בטלה ויראו אותה כאילו התקבלה החלטה לדחיית התכנית, וזאת מבלי שיינקט הליך נוסף כלשהו, הכל בהתאם ובכפוף להחלטה העקרונית של הוועדה המחוזית בנושא. יובהר כי יו"ר הוועדה רשאי להאריך את פרק הזמן למילוי התנאים.

חתימת מזכירת הוועדה

חתימת יו"ר הוועדה

תאריך החתימה: _____