

## תביעת פיצויים לפי סעיף 197 בגין פגיעה במקרקעין על ידי מטרדי רעש

מאת

נחמה בוגין\*

מי שעקב אחרי "רוח" הפסיקה בכל הקשור לתביעות פיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965 (להלן: "החוק" או "חוק התכנון והבנייה"), יכול לזהות מגמות תקופתיות ברורות. עם חקיקתו, סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה התיר למי שרואה עצמו נפגע מתכנית להגיש תביעת פיצויים. בהתאם לתנאים הקבועים בסעיף. הילכת **וארון**<sup>1</sup> המפורסמת הביאה לתיקון החוק ולצמצום חוג התובעים הפוטנציאליים לכאלה הכלולים בתחום התוכנית או הגובלים עימה. עד לחיקוקו של תיקון 43 לחוק התכנון והבנייה<sup>2</sup> נעשה שימוש מועט יחסית בסעיף זה, עקב היותו כרוך בהליך משפטי ארוך ומסורבל. מאז תיקון 43 והקמתן של ועדות ערר מיוחדות לעניין זה, הוצפו הוועדות בשטף של תביעות. מתקבל הרושם, שגל תביעות זה עורר אצל הרשויות חשש מיצירת נטל כלכלי כבד מדי, שלא ניתן יהיה לעמוד בו, ולדעת רבים, ניתן להבחין במגמה מחמירה והולכת של פסיקת הוועדות ובתי המשפט בסוגיות שונות של תביעות לפי סעיף 197, במטרה להצר את "צוואר הבקבוק" ולהקטין את הסיכון והחשיפה של הרשויות לפיצויי עתק.

אחת הסוגיות המרכזיות היתה מתן פרשנות למונח "גובל". האם גובל פיזית? האם גובל "כלכלית"? האם דרך שמפרידה בין הנכס הנפגע לגבול התוכנית או לרצועת שצ"פ מבטלת את היותו גובל? נדמה שסוגייה זו כבר הוכרעה בהילכת **ויטנר**<sup>3</sup>, שהיא ההלכה המרכזית בעניין זה. כל שנותר הוא ליישם הלכה זו על מקרים ספציפיים ולאבחן, האם היא חלה אם לאו.

שאלה נוספת, שנחקרת באופן אינטנסיבי בתביעות השונות ובפסיקה, היא שאלת הגדרתו של בעל הזכות הזכאי לפיצוי לפי סעיף 197 לחוק. האם בעל הזכות הוא הבעלים הרשומים של הנכס? במקרה כזה, אין חולק כי בעלי הנכס שנפגע זכאי לפיצוי, שכן זכות הבעלות היא הזכות "החזקה" ביותר ביחס למקרקעין. אך מה דינו של חוכר? דייר מוגן? ברשות? קיימות קביעות שונות בעניין זה, אך מאמר זה לא יעסוק בהן.

\* המחברת היא שמאית מקרקעין, אגרונומית, מוסמכת במינהל עסקים ומשפטנית.

1. ע"א 603/77 **וארון נ' הוועדה המקומית**, פ"ד לג(3) 409 ובדין נוסף שהתקיים באותו עניין ד"נ 28/79

**הוועדה המקומית נ' וארון**, פ"ד לה(1) 561.

2. חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965.

3. ע"מ 2775/01 **ויטנר נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה**, "שרונים", **מקרקעין** ד/5 331 (2005).

סוג פגיעות אחר שהעסיק רבות את ועדות התכנון, את ועדות הערר ואת המומחים השונים הינו ההשפעות של פגיעת סלילת תשתיות, כגון: דרכים, מסילות ברזל, על שווי מקרקעין סמוכים. מהם ראשי הנזק לפגיעה? רעש? נוף? זיהום אוויר? פגיעה בפרטיות? פגיעה באיכות חיים? עד לאיזה מרחק מהכביש או ממסילת הברזל מורגשת השפעת הפגיעה בשווי? כיצד ניתן לכמת ו/או להוכיח פגיעה זו?

## ניתוח מקרה - ערר 22/09 בורשטיין נ' הוועדה המקומית דרום השרון

להמחשת נושאי מאמר זה נביא את "סיפורה" הייחודי של תביעת פיצויים לפי סעיף 197 בגין פגיעה שיצר כביש חוצה ישראל בשורה של בתי מגורים במושב כפר סירקין, שורת הבתים המזרחית ביישוב, אשר נהנתה מאיכות חיים שקטה ופסטורלית ומצאה עצמה גובלת בדרך ארצית "אימתנית".

במסגרת גילוי נאות יצוין, כי כותבת מאמר זה שימשה כשמאית מטעם התובעים, אך מאמר זה יציג באופן מאוזן ואובייקטיבי את טענות הצדדים ובעיקר את הכרעתו המלומדת של השמאי המכריע, יגאל אברמוב.

המדובר בתביעת פיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה בגין אישור תמ"א/31/א/13, בורשטיין פנינה ואחרים נגד הוועדה המקומית דרום השרון וחברת כביש חוצה ישראל (להלן: "התכנית הפוגעת"). התובעים הינם חוכרים בכ-10 משקי עזר ונחלה אחת, ומתגוררים בבתי מגורים אשר ממוקמים ב"קו ראשון" לתוואי כביש חוצה ישראל (משולב בתוואי רכבת).

### המצב התכנוני בחלקות נשוא התביעה ובסביבתן

#### "המצב התכנוני הקודם", טרם אישור התוכנית הפוגעת

טרם אישור התוכנית הפוגעת חלו על המקרקעין תוכניות מתאר ברמות שונות: מקומית, מחוזיות וארציות. העיקריות שבהן היו התוכניות הבאות:

- תמ"א/4/1 נמל תעופה לוד, בתוקף משנת 1971, לפיה נתיב הנחיתה לטיסות לשדה התעופה לוד עובר מעל מזרח כפר סירקין. לתוכנית זו אין קשר ישיר לדרך נשוא הדיון, אך המשיבות ציינו אותה בבחינת תוכנית שמגבילה בנייה במקרקעין ופוגעת בשוויים טרם אישור התוכנית הפוגעת.
- תוכנית נוספת שהתייחסה לפיתוח תשתיות בסמוך למקרקעי התובעים: תכנית מתאר ארצית לדרכים תמ"א/3, בתוקף משנת 1976, מטרתה התויית שלב ראשון של רשת דרכים במדינה, תשריטת התוכנית ערוך בקנה מידה של 1:100,000 ולפיו מסומנת ממזרח לכפר סירקין דרך מהירה מוצעת.
- כמו כן, קיימת תכנית מתאר ארצית למסילות ברזל תמ"א/23, בתוקף משנת 1986, שמטרתה התויית רשת מסילות ברזל ואבטחת עתודות קרקע לפיתוח רשת מסילות

ברזל בעתיד. גם תשריט תוכנית זו ערוך בקנה מידה של 1:100,000 ולפיו מסומנת ממזרח לכפר סירקין "מסילת ברזל קיימת". תוכנית מנדטורית 6/R הוזכרה אף היא; תוכנית זו מסמנת את כפר סירקין כ"אזור לפיתוח כפרי" ומזרחית לו מסומנת מסילת רכבת. בנוסף, נדונה תוכנית מתאר מחוזית למחוז מרכז תמ"מ/3, בתוקף משנת 1982, תשריט התוכנית בקנה מידה של 1:50,000 וממזרח לכפר סירקין מסומנות "דרך מהירה קיימת/מוצעת" וכן "מסילת ברזל". בתקנון התוכנית צויין, כי יש לראות את תוואי הדרכים המסומן בתוכנית, כקביעה עקרונית בלבד וכי איננו בהכרח תוואי סופי. בנוסף לתוכניות המתאר הארציות והמחוזיות, נדונו תוכניות מתאר מקומיות למרחב התכנון דרום השרון ולישוב כפר סירקין - תוכנית מתאר מקומית דרום השרון מס' שד/1000, בתוקף משנת 1981, לפיה ממזרח לכפר סירקין מסומנות דרך מוצעת ומסילת ברזל, ותוכנית מפורטת מס' שד/969, בתוקף משנת 1979, לפיה ממזרח לכפר סירקין מסומנים מסילת ברזל ותוואי כביש ארצי מוצע ברוחב של 50 מטר.

המחלוקת באשר למקבץ התוכניות שפורטו לעיל התמקדה בשאלת מסוימותן וסבירות היותן בסיס לתביעת פיצויים עוד קודם לתוכנית הפוגעת. בכל התוכניות האלו, כאמור, היתה התייחסות לתשתיות מתוכננות בסמוך למקרקעי התובעים והמשיבות טענו, כי לאור זאת היה ידוע עוד טרם אישור התוכנית הפוגעת, כי צפויה לעבור במקום דרך ארצית וכי פגיעה בשווי, ככל שהייתה, נוצרה כבר אז. מנגד, טענו התובעים, כי תוכניות אלו כלליות מאוד, תשריטיהן ערוכים בקנה מידה גדול מאוד ובתקנוניהן מצוין מפורשות, כי הן מגדירות כיוון כללי אשר יישומו הסופי והמדויק יהיה בתוכניות מפורטות. רק עם אישור התוכנית הפוגעת התגבש תוואי הדרך באופן שמאפשר תביעה.

#### **"המצב התכנוני החדש" לאחר אישור התוכנית הפוגעת**

תוכנית מתאר ארצית משולבת לבנייה ולפיתוח קליטת עלייה, תמא 31/א/13-דרכים, פורסמה למתן תוקף בתאריך 30.4.1995.

מטרת התוכנית היא, לייעד שטחים לדרך מסילת ברזל ושטחים נלווים.

חלקות העוררים מרוחקות כ-50 עד 75 מטר מהתוואי החדש של מסילת הברזל, התוואי החדש של הכביש ממוקם מזרחית למסילת הברזל.

החלקות כולן נחכרו בחכירה לדורות ממניהל מקרקעי ישראל, בשטח של כ-5 דונם, ועליהן בנויים בתי מגוריהם של העוררים ומשפחותיהם.

#### **תמצית טיעוני העוררים**

על-פי תסקיר ההשפעה על הסביבה, שהוכן לצורך אישור התוכנית, על אף המיגון האקוסטי המתוכנן יעלה מפלס הרעש לאחר סלילת הכביש בכ-12 עד 19 דציבלים (DBA) לעומת מפלסי הרעש טרם סלילתו. זו עלייה משמעותית ביותר, שתבטא בפגיעה משמעותית בשווי הנכסים. בנוסף, תיתכן פגיעה בנכסים בהיבט של הנוף הנשקף מבתי המגורים שממוקמים בקצה הישוב ופונים לשטח פתוח, שהיה שדות ירוקים אך עתה יהפוך

ל"מפלצת אימתנית" בדמות מערכת כבישים אדירת מימדים. ירידת הערך הוערכה על ידי העוררים בגבולות 35% משווי הנחלה, כאשר השווי הבסיסי לנחלה, למועד הקובע (שנת 1995) הוערך בכ-\$700,000.

כמו כן, הוערכה פגיעה באיכות החיים, עקב מטרדי רעש וזיהום אוויר במהלך עבודות הסלילה, שבשל היקפו הגדול של הפרויקט, עתידות להימשך תקופה ארוכה (ויובהר: אומדן הפגיעה מוערך על פי החוק למועד אישור התוכנית ולכן ההתייחסות לעבודות הסלילה בלשון עתיד. כיום, ואף במועד הדיון בפני השמאי המכריע, הכביש כבר היה סלול ופעיל).

התוכנית הפוגעת הרחיקה מבתי העוררים את תוואי מסילת הברזל הקיים אך למרות זאת, נגרמה פגישה קשה בשווי המקרקעין ובאיכות החיים של העוררים לאור העובדה, שבמצב הקודם היה מדובר במסילה כמעט לא פעילה ובמצב החדש, מדובר בפעילות אינטנסיבית ביותר.

נטען, כי על העוררים "נגזר" למגן את בתיהם ולשאת בעצמם בעלויות הכרוכות בכך, אך ביצוע המיגון אינו משיב את המצב לקדמותו ואינו מבטל את ירידת הערך, אלא ממתן מעט את המטרד. יתרה מזאת, האילוץ של העוררים לחיות בבתי סגורים עם מזגנים פועלים (כדי להימנע מהרעש שחודר מבחוץ) הינו מבחינתם ויתור על אחת ההנאות המשמעותיות מבתי מגורים אלו.

וידגש, היישוב הינו ישוב בעל אופי כפרי, פסטורלי ושקט, איכותי וממוקם במיקום אטרקטיבי במרכז הארץ. ככזה, גם עלייה של דציבלים בודדים במפלס הרעש משפיעה משמעותית על שווי בתי המגורים.

בהקשר למצב התכנוני, טענו העוררים, כי לא ניתן היה לתבוע פיצוי מכוח תוכניות קודמות ולפיכך, הם הגישו את התביעה רק עם התגבשות הפגיעה על ידי התוכנית הפוגעת. רצף התוכניות שקדמו לתוכנית הפוגעת לא כלל הוראות באשר לדרך הנדונה ובנוסף, תשריטתן נערכו בקנה מידה גדול מאד, שלא איפשר זיהוי ברור ו"מסוימות" לתביעת הפיצויים. אילו ניתן היה לסלול את הכביש לפי תוכניות קודמות, לא היתה נדרשת תמ"א 13/א/31. תוכנית המתאר למרחב השיפוט של המועצה האזורית בה ממוקם כפר סירקין, שד/1000, מראה סימון של כביש ארצי מוצע. תוכניות בקנה מידה גדול אינן מאפשרות בחינה מדויקת של הפגיעה במקרקעי העוררים ומשום כך לא ניתן היה לתבוע בגין פיצויים לפי סעיף 197 לחוק.

העוררים הדגישו, כי ביום אישור התוכנית עמדו לנגד עיני העוררים ולנגד עיניו של הקונה הסביר תקנון התוכנית, תשריטים, דו"ח ביניים שבחן השפעות סביבתיות צפויות ולפיו צפויה עלייה ממוצעת של DBA 12 במפלס הרעש. בתסקיר הסופי משנת 1999 נקבע, כי ביצוע התוכנית יגרום לעליית רעש של DBA 19-12. העלייה הדרמטית במפלס הרעש היא דווקא בסופי שבוע, שאז השפעתה משמעותית הרבה יותר.

במצב הקודם, החלקות שהן מזרחיות ביישוב צפו בנוף פתוח, ואילו התוכנית הפוגעת הופכת אותן למשיקות לעורק התנועה העמוס במדינה.

כמו כן נטען, כי הקמת סוללה אקוסטית, שחלקה העליון עשוי מבטון, פוגעת בנוף הנשקף מהבתים.

#### **עיקרי תגובת חברת כביש חוצה ישראל והוועדה המקומית דרום השרון (המשיבים)**

המשיבים טענו, כי תוכניות מתאר ארציות ומחוזיות ב"מצב הקודם" מסמנות דרך מהירה בסמוך לחלקות ממזרח. הפגיעה התכנונית שנגרמה מהאישור התכנוני לדרך מהירה לא נוצרה בעת אישור תוכנית תמא/31/א/13 אלא בתוכניות קודמות. כמו כן נטען, כי לא נגרמה פגיעה נופית וכי אישור תמ"א/31/א/13 הרחיק את בתי העוררים ממסלול הרכבת.

באשר לתוכנית עצמה טענו המשיבים, כי הכביש משפר משמעותית את הנגישות ליישוב ובכך היא משביחה למעשה את שווי הנכסים בו.

עוד נטען לגבי התוכנית הפוגעת, כי היא כוללת אלמנטים משביחים בחלקות התובעים: מסילת ברזל קיימת הורחקה, קיים קיר אקוסטי במצב החדש, שלא היה קיים קודם, ובתי המגורים ממוקמים מחוץ לטווח ההשפעה השלילית של הכביש.

עוד הוצג ניתוח מחירי מגרשים בתל ברוך לפיהם, לדעת המשיבים, ניתן להסיק, כי במרחק 70 מ' מכביש אין השפעה על שווי נכסים.

המשיבים טענו, כי בהתאם לתכנון קודם, כל אדם סביר היה יכול לצפות כי כביש 6 יעבור בסמוך למקרקעין.

לבסוף נטען, כי העוררים הינם בעלי זכות חכירת משנה מבעל זכות החכירה הראשית, מושב כפר סירקין, ולכן, יש להעריך את זכות החכירה בהתאם.

#### **חוות דעת אקוסטיות**

בשל אופי הפגיעה שנטענה על ידי העוררים, מטרד של עלייה משמעותית במפלס הרעש, הוצגו במהלך הדיון בפני השמאי המכריע חוות דעת אקוסטיות. ד"ר יובל מנטל ופרופ' גיורא רוזנהויז, מהנדסים מומחים בתחום האקוסטיקה, הגישו חוות דעת מטעם העוררים לפיה כביש 6 מעלה את מפלס הרעש ב-14.5 דציבלים ולכן נגרמה ירידת ערך.

אינג' יורם קדמן מטעם חברת כביש חוצה ישראל (אחת המשיבות) טען לעומתו, שלאחר סלילת הכביש יקטן מפלס הרעש.

המומחה, מר שמעון גרינבוים, מונה על ידי השמאי המכריע בהסכמת הצדדים ומסקנותיו, בתמצית, הן, כי תרומת הכביש לעליית הרעש קוֹזְזָה במידה לא מבוטלת על יד הסטת מסילת הברזל מזרחה. יחד עם זאת, במרבית הבתים נרשמה עלייה במפלס הרעש של עד 4 DBA ובעתיד צפויה החרפה של בעיית הרעש עקב תוספת רעש מטוסים שתתרחש כתוצאה משינוי צפוי של נוהלי תפעול מסלולים בנתב"ג.

## הכרעות השמאי המכריע בסוגיות העיקריות נשוא המחלוקת

### השפעת מרחק מכביש על שווי נכסים

במהלך הדיון נותחו נתוני שוק משכונת תל ברוך והרצליה פיתוח, וכן מאזורים נוספים, כגון: כפר שמריהו, צהלה ואפקה, ככולם קיימים מטרדי רעש של כבישים ראשיים וניתן היה לבחון מחירי מקרקעין למגורים הסמוכים לכביש ומרוחקים ממנו. למרות העובדה שאף אחד מהכבישים האלה אינו עצום כמו כביש חוצה ישראל, ניתן היה להתרשם כיצד משפיעה קירבה לכביש רועש על שווי בתי מגורים. לדעת השמאי המכריע, ניתוח נתונים אלה מביא למסקנה, כי השפעת הכביש מגיעה עד למרחק של 150-200 מטר ותלויה בגורמים שונים, כגון: אופי האזור, צפיפות הבנייה, טופוגרפיה ועוד. לפיכך, גם במקרה הנדון תורגש השפעה של הכביש על מפלס הרעש בבתי המגורים של העוררים.

### זכויות העוררים בחלקות

השמאי המכריע התבקש לחוות דעתו לגבי שווי זכויות העוררים בדגש על כך שהם חוכרי משנה של האגודה השיתופית סירקין. השמאי המכריע קבע, כי נתוני שוק ועסקאות המבוצעות בנחלות ובמשקי עזר משקפים ממילא את שווי זכויות החכירה במצבן, לרבות עובדת היותן חכירת משנה. לפיכך, כאשר מנתחים נתוני השוואה, בגישת השוואה, בעזרתה נאמד שווי הנכסים נשוא חוות הדעת, אין מקום לבצע התאמה נוספת. השמאי המכריע מוסיף וקובע, כי יתרה מכך: המצב השכיח במושבים, שמאופיין בחכירה תלת שנתית, מציג מצב בו נכסים אלה נמכרים בסכומים גבוהים מאד ולמעשה זכויות משפטיות שונות אינן יוצרות שווי שוק שונה.

### זכות העוררים להגשת תביעות פיצויים מכוח תוכניות קודמות

השמאי המכריע סבר, כי ככלל, סוגיה זו ראוי שתוכרע על ידי ועדת הערר. השמאי המכריע הדגיש, כי בחוות דעתו נקבעה ירידת ערך בגין תוכנית 13/א/31 בלבד, למועד הקובע שהינו מועד אישורה.

### השפעת סימון תוואי הדרך בתוכניות קודמות על שווי המקרקעין

סוגיה זו היתה אחת הסוגיות העיקריות במחלוקת. כפי שכבר פורט לעיל, טענו העוררים, כי תוכניות קודמות לא היו מסוימות דיין ואילו המשיבות טענו שהפגיעה נגרמה עוד במועד אישורן, טרם אישור התוכנית הפוגעת. סימון התוואי לדרך מהירה מוצעת ולא מסויימת קיים בתוכניות הקודמות שחלו על המקרקעין (תמ"א/3, תמ"א/10, תמ"מ/3, תמ"מ/2/3, מפורטת שד/1000, מפורטת שד/969). בתוכניות אלו מסומנת הדרך ל"תכנון בעתיד" ולא ניתן לזהות תוואי מדויק שלה. לפיכך, יש לראותן כתוכניות "צל", שאינן מפורטות או מסוימות, אך יחד עם זאת לא ניתן להתעלם מהאיום המוחשי שהן צופנות בחובן למקרקעין ולסביבתם. התוכנית הפוגעת מיישמת את הכוונות התכנוניות הכלליות שבאו לידי ביטוי בתוכניות קודמות ולפיכך מהווה חלק משרשרת תכנונית. שיעור הפגיעה עקב מימוש מגמות התכנון, אשר נוצר בתוכנית הפוגעת, מוערך על ידי השמאי המכריע בכ-4%-7% בהתאם למיקום הנכס הספציפי והמרחק בינו לבין הכביש והרכבת.

### התוכנית הפוגעת תגרום לעליית רעש משמעותית בחלקות העוררים

השמאי המכריע העיר בחוות דעתו, שההשפעות האקוסטיות הצפויות של התוכנית הפוגעת אינן ברורות דיין ממסמכי התוכנית ומתסקיר השפעה על הסביבה שצורף להם. לטענתו, ראוי שנושא זה יהיה נהיר לקונה הסביר מעיון במסמכי התוכנית, ללא היזקקות למומחה. עם זאת, ולצורך הכרעה בתביעה שהונחה לפיתחו, נאלץ השמאי המכריע להיעזר במומחה מטעמו בתחום האקוסטיקה. המומחה, מר גרינבאום, קבע, כי קיימת פגיעה ועליית רעש בחלק מהחלקות בחלק הצפוני של המתחם ובשאר החלקות אין פגיעה יחסית.

ממצאיו של המומחה שוקללו באומדן שווי הפגיעה על פי מפתח שנקבע על ידי השמאי הממשלתי הראשי לשעבר, מר אודיש. לפי מחקרו של מר אודיש והמפתח שקבע על פי תוצאותיו, קיימת ירידה של כ-1% בשווי הנכס על כל עלייה של דציבל אחד במפלס הרעש.<sup>4</sup>

### השבחת החלקות עקב הקרבה והנגישות לכביש 6

בשאלה זו קבע השמאי המכריע, כי סלילת הכביש אינה מספקת גישה ישירה לכפר סירקין והשפעת הכביש על היישוב אינה שונה מהשפעתו על פתח-תקווה ועל יישובי הסביבה. לפיכך פסק, כי לא קיימת השבחה נקודתית למושב העוררים.

### השפעת הסטת מסילת הברזל מזרחה והרחקתה מחלקות העוררים

בעניין זה פסק השמאי המכריע, שב"מצב הקודם" אין להתייחס לתדירות השימוש בפועל במסילה הקיימת, שנתונה לשיקול דעתו של המפעיל, אלא למצב התכנוני ולפוטנציאל השימוש בתוואי. במצב הקודם, המסילה הייתה קרובה יותר לחלקות העוררים ואף מוגבהת מהן. בהסטתה מזרחה יש לכאורה השבחה, אך יש לבחון את ההשפעה הכוללת של התוכנית על כל השינויים שבה. ראוי להבהיר כאן, שמדידות הרעש, שבוצעו על ידי המומחים השונים, לרבות המומחה מטעם השמאי המכריע, ממילא מביאות בחשבון את הנתונים הפיזיים של המסילה בשני המצבים, כך שעובדת הסטת המסילה מובאת בחשבון.

### ירידת ערך בגין פגיעה בנוף

לדעת השמאי המכריע, על מנת להגדיר נוף צריך שיהיה נוף ייחודי ומלא, ללא הפרעה ובזווית ראייה מלאה. לפיכך, יש לבחון את ייחודיות הנוף הקיימת בסביבת הנכס: האם קיימת התאמה בין השווי לנוף הסביבתי? בנוסף יש לבחון את הנוף ערב התוכנית ואת הנושא שלאחר אישורה. לאחר שבדק את כל אלה הגיע השמאי המכריע למסקנה, כי אין מקום לפיצוי בגין פגיעה בנוף, למעט שתי חלקות שמולן הוקם גשר מוגבה.

4. מחקר שנערך על ידי השמאי הממשלתי הראשי לשעבר, מר יעקב אודיש, בו נותחה השפעת רעש על שווי דירות מגורים.

### הכרעת השמאי המכריע

לאחר ששקל וניתח את טענות הצדדים, מסקנתו של השמאי המכריע הייתה, כי קיימת פגיעה בשווי נכסי העוררים בעקבות התוכנית הפוגעת וכי יש לפצותם בפיצוי כספי. בקביעת הסכום לפיצוי הינחו את השמאי מספר עקרונות מרכזיים, שנותחו לעיל ויחודדו להלן.

**ראשית**, במצב הקודם היה סימון כללי של דרך-דבר שהצביע והזהיר את הקונה הסביר ממגמת התכנון העתידית, אך מאידך לא היתה מסוימות או ודאות באשר לעצם סלילת הכביש, למועד סלילתו ולתוואי הסופי שלו ביחס לחלקות העוררים, כל זאת עד לאישור התוכנית הפוגעת.

**שנית**, עצם הקירבה לכביש יצרה מטרד הפוגע בשווי מקרקעין, מטרד שאינו נובע רק מעוצמת הרעש, אך גם כאן היתה ציפייה לסלילת כביש מכוח תוכניות קודמות.

מפגעי רעש קיימים כומתו וחושבו על ידי מומחה אקוסטי. באשר לפגיעה הנופית, השמאי המכריע הגיע למסקנה, כי אינה קיימת, למעט, כאמור, בשתי חלקות שמולן הוקם גשר.

השמאי המכריע פסק לעוררים סכומי פיצויים שנוו בין 90,000 ש"ח ל-405,000 ש"ח בתוספת הפרשי ריבית והצמדה משנת 1995, כחוק.

### סיכום

סיפורה של תביעה זו ושל תוצאותיה חושף אותנו לסוגיה ששזורה כחוט השני בהליכי התכנון והפיתוח בישראל ונוגעת בכל אחד מאיתנו. מחד, עומסי התנועה הבלתי נסבלים בכבישים שכולנו סובלים מהם באופן יומיומי רק הולכים ומחריפים ויש צורך דחוף, הכרחי ממש בפיתוח מערכות תשתית ותחבורה מודרניות. מאידך, מי צריך לשלם את המחיר על כל אלה? האם מי ש"במקרה" עובר ליד ביתו כביש או מסילת ברזל צריך לשאת בנטל ולספוג את הפגיעה? או שאולי צודק יותר לפצות אותו על מלוא הפגיעה שנגרמה לו וכך הנטל יהיה שוויוני? נדמה לי שהתשובה מצויה בגוף השאלה ואני תקווה שוועדות הערר ובתי המשפט ישכילו למצוא את האיזון הראוי בין זכות הציבור למערכות תחבורה מודרניות לבין שמירה על זכות הקניין של הפרט.

בתוך הטווח הרחב של פגיעה במקרקעין, ניכרת בשנים האחרונות עלייה משמעותית בחשיבות המיוחסת לפגיעות הנובעות מרעש, רעש על כל גווניו - כבישים, רכבות, שדות תעופה. התפתחות של עורקי תחבורה מחדדת את השאלה של פגיעה בפרטיות ובאיכות החיים של האוכלוסייה המתגוררת בסמוך להם. הפתיחות הגוברת והולכת ל"ירוק" באה לידי ביטוי גם בהכרה בזכותו של הפרט לנהל חיים שלווים ובריאים, עם הפרעה מינמלית של זיהום אוויר, רעש, הצללה, זיהום קרקע ומפגעים כגון אלה. נראה, כי עוד לא נאמרה המילה האחרונה בתחום זה ויהיה מעניין לעקוב אחר ההתפתחויות העתידיות.