

מדינת ישראל**משרד הפנים**

הועדה המחוזית לתכנון ולבניה, מחוז מרכז

ועדת משנה להתנגדויות

פרוטוקול מיום ראשון (1.2.09)

משתתפים:

גב' שלומית דוטן	- יו"ר הועדה
גב' רימה גנזל	- נציגת משרד הבריאות
מר בני חיים	- נציג משרד השיכון והבינוי
מר יואב צלניקר	- נציג משרד להגנת הסביבה
עו"ד גילת אייל	- יועצת משפטית לועדה
גב' רותי ברבי	- מזכירת ועדה

תכניות לד/1300/1, 1300/2, 1300/3, 1300/4, 1300/5, 1300/6**מוזמנים:**

מר ירון טוראל	- עורך התכנית
אילן הררי	- ראש העיר לוד
רבקה אדלסון	- משרד השיכון
ערפאת אסמעיל	- מתנגד
עו"ד פפר	- ב"כ מתנגד
עו"ד רדואן	- ב"כ מתנגד
עו"ד עותמאן חאלד	- ב"כ מתנגד
סולימאן אזברגה	- מתנגד
עו"ד אילן שמרון	- ב"כ מתנגד
עו"ד רון טורקל טאוב	- ב"כ מתנגד
עו"ד גרשון רוטשילד	- ב"כ מתנגד
מר דני פוקס	- יועץ תנועה
מוחמד סרחאן	- מתנגד

עו"ד חאלד אזברגה	-	ב"כ מתנגדים
עו"ד חסונה אכרם	-	ב"כ מתנגדים
עו"ד מאהר אבו סיאם	-	ב"כ מתנגדים

היו"ר גב' שלומית דוטן:

בוקר טוב לכולם, שמי שלומית דוטן ואני יו"ר ועדת ההתנגדויות. חברים איתנו בוועדה רימה גנזל נציגת משרד הבריאות ויואב צלניקר נציג המשרד להגנת הסביבה, נמצאים איתנו מעבר לכך נציגים של משרד השיכון, מנהלת המחוז ונציג משרד השיכון בוועדה. אבל הם יהיו רק בדיון החיצוני והם יצאו כאשר יהיה דיון פנימי. לשכת תכנון, יועצת משפטית. סדר העבודה: מכיון שמדובר על סריה של חמש תכניות שבעצם משלימות האחת את השניה, ולאור ההתנגדויות שרובן כמעט חוצות, זאת אומרת הן לא מיועדות רק לתכנית אחת אלא לקבוצה שלמה של תכניות, אנחנו פרסנו את כל התכניות. אנחנו נבקש ממתכנן התכניות להציג את הראיה הכוללת ואחר כך ספציפית אחת לאחת את התכניות, בלי להתייחס עדיין להתנגדויות. לאחר מכן אנחנו נשמע את המתנגדים. אני כבר רוצה לומר לכולם, אם מישהו לא יודע, שהועדה המקומית עמק לוד ומושב ניר צבי הורידו את ההתנגדות שלהם. זו היתה גם התנגדות כוללת לכל התכניות. מה שאנחנו נעשה, אנחנו נשמע את המתנגדים קודם, שהם של כל התכניות, שהם עבור כל התכניות בבת אחת ולאחר מכן אחת אחת נוסיף את הספציפית בהמשך. אני מבקשת מעורכי התכנית ומנציגי הרשות המקומית שנמצא פה, נבקש מהם את תגובתם ולמתנגדים לאחר מכן תהיה רשות התגובה. אני מבטיחה שלא יצא מפה אחד עם הרגשה שלא שמעו אותו, שלא האזינו לו, ואני לא יודעת אם יהיו תשובות ספציפיות היום לכל טענותיכם ומאווייכם, אבל בוודאי שהוועדה תתן אחת לאחת את התשובות לכולם. אז טיפה, סבלנות ואורך רוח לדברים של כולם. אני מבקשת מעורך התכנית להציג את התכניות כפי שדיברנו. אם ראש העיר ירצה לדבר ספציפית אחריו ולא להתנגדויות אלא רק לנושא התכנון הכולל, יש לך הזדמנות, וגם אם משרד השיכון ירצה לומר כמה דברים ואחר כך ניכנס לתוך ההתנגדויות.

עורך התכנית, ירון טוראל:

מדובר בתכניות שנמצאות בחלק המערבי של העיר לוד מעבר למסילות הרכבת. בשטח כיום יש בערך שלוש תכניות תקפות, הראשונה היא תכנית מאוד מיושנת לשכונת הרכבת, שהציעה בזמנו מגורים רוויים בחלק מהשכונה, התכנית השניה היא השכונה נוה שלום, תכנית שעיקרה למפונים משכונת הרכבת, והתכנית השלישית תכנית שאושרה לפני כ- 15 שנה, שניסתה לעשות סדר באיזור, אך לא היו לה מספיק שיניים ביצועיות ולפיכך מיום שאושרה לא קרה שום דבר. ההתנהגות בשטח היתה שונה. מעבר לשלושת התכניות המאושרות האלה השטח מיועד לחקלאות אבל בפועל מתקיימת בו הרבה מאוד בניה ללא היתרי בניה, ללא תכנון ללא תשתיות, ללא הסדרה בעצם. בשלב כלשהו ביקשה ממני עיריית לוד לנסות ולהסדיר את השטח, כשנחתם הסכם עם נציגים של אותו איזור. ההסכם דיבר בעצם על הסדר דו צדדי. צד א', דהיינו העירייה מתחייב לקדם את התכניות ולהביא להסדרת האיזור הזה והתושבים מצידם מתחייבים לעצור את הבניה לתקופה של קידום התכניות, ולא להמשיך. ואכן כך קרה לתקופה מסוימת, אלה שהתכניות לא קודמו בקצב הנאות וחלק גדול בעצם, חזר תהליך הבניה ללא היתרים לשטח ולפעמים לא מעט מקרים

היו גם מבנים שנבנו בשטחים שעל פי התכניות, שהיו מוכרות לציבור, נבנו על התכניות עצמן. התכנית היחידה שקודמה, והובאה אפילו לאישור, זו התכנית שאנחנו מכנים אותה לד/1/1300, המספרים של התכניות, התכניות כולן הן לד/1300. הועדה המחוזית שרצתה ב'99 לקדם אותן מהר מאוד הציעה לפצל את התכניות כדי שאפשר יהיה לקדם מתחם אחד ולא יתעכב על חשבון ההתנגדויות של מתחם אחר, ולפיכך פיצלנו אותן. המתחם הראשון שקודם, לד/1/1300 אכן הגיעה לאישור, כיון שהוא היה היחיד, שהמצב הקיים שלו לא היה קרקע חקלאית, ולכן נעשה מאמץ לקדם אותו יותר מהר, ואכן התכנית אושרה אם כי התנאים למתן היתרי בניה עדיין לא בשלו, ואי אפשר עדיין להוציא היתרי בניה. התכנית מאושרת, אך לא ניתן להוציא מתוכה היתרי בניה. התכניות האחרות הופקדו לפני כמה חודשים, והיום אנחנו נמצאים בדיונים. הרעיון של התכנון כולו לאפשר לבתים הקיימים להוציא היתרי בניה, להסדיר את מערכות תשתית, להסדיר את הבניה בשטח, ולאפשר בעצם לאזור כולו להתנהל כחלק אורגני וחוקי של העיר לוד. הבעיה, אחת הגדולות שהיו, בבואנו לתכנן את התכנית, בעצם היו לנו שתי בעיות גדולות, בעיה אחת שהיינו מנועים מלהפקיע כיון שהשטח מלכתחילה נמסר לבעליו כפיצוי על שטחים שהופקעו מהם כבר 90 אחוז. זאת כבר כבשת הרש. השטחים החקלאיים הם בעצם 10 אחוז לאנשים שמהם הופקעו 90 אחוז בעבר, ולכן הנושא של ההפקעות היינו צריכים להתייחס אליו בדחילו ורחימו. הבעיה השניה היא שיש פה שפע של בניה והיינו צריכים לטוות את הבניה אל הבנייה הקיימת ולא כפי שנהוג במקומותינו, קודם באה התכנית ואחר כך באה הבניה, ואז כשהתכנית באה היא יכולה לאפשר את כל הדברים האלה. הנושא השלישי היה נושא תשתיות. הבניה היתה ללא תשתיות, הקרקע פוצלה ללא עדויות כתובות, מה שייד למי מה נמכר למי, ואיך מתחלקות הבעלויות. את כל הבעלויות הללו, ישבנו יחד עם תושבי השכונה, הוקמה ועדה מתושבי השכונה שלוותה את התכנון בפועל ועשתה את זה באופן מאוד אקטיבי, וכתוצאה מכל אלה עשינו תכנית, שבעצם אתם הכרתם אותה, חלק הגשתם אליה התנגדויות. התכנית מנסה להפקיע ככל שפחות, להסדיר את התשתיות ואת הדרכים ברמה המקובלת במחוז מרכז ללא שום הנחות, כלומר לא היו שום הנחות בנושא של פרמטרים תכנוניים, ונוצר מצב שבו במקום להוציא היתר בניה לבית בודד, חילקנו את התכנית למתחמים וכל מתחם הוא לכאורה בית משותף בו מוצאים את ההיתר לכל הבית המשותף ומתוך זה ליחידות הבודדות בתוך המבנה הזה, אלה הם תאי השטח המסומנים בכל אחת מהתכניות שהם בעצם יחידה תכנונית לצורך קבלת היתרי בניה עצמאיים.

רימה גנזל:

מה הנתונים בסיסיים לגבי כל התכניות

מר ירון טוראל:

צפיפות של בערך 5 יחידות דיור לדונם, וחלק קטן של השטח שזה הקטעים הכתומים בלד/3/1300 מדובר על צפיפות גבוהה יותר, 6-7 יחידות לדונם.

ראש העיר, אילן הררי:

התכניות נמצאות במגירה 10 שנים. אנחנו מאוד נשמח שיצאו התכניות לביצוע. זה חשוב מאוד, אני רק היום בבוקר ביקרתי במקום, חשוב שנמסד את הנושא. הבקשה שלי היא שכמה שיותר מהר, פרדס שניר וכל הנושא הזה ימוסד, יוסדר ויהיה כמו כל חלק בעיר, מסודרת.

רבקה אבלסון, מנהלת מחוז מרכז, משרד השיכון

משרד השיכון התבקש לפני כעשור להכין תכנית לפרדס שניר במטרה להסדיר מצב של בניה בלתי חוקית ולאפשר לאנשים להמשיך ולבנות, גם לקבל היתרים על מה שבנוי וגם להמשיך לתת פתרון נוסף, כי היום אם אנחנו מדברים על 1600 יחידות דיור קיימות בערך, לתת פתרון נוסף לעוד יחידות.

התכנית היא תכנית די ייחודית. מדובר על הסדרה מסיבית מאוד של בניה בלתי חוקית ובאמת הכוונה לתת פתרון לכל האוכלוסיה שמתגוררת שם, לתת פתרון במוסדות ציבור, לתת פתרון במערכות כבישים, תשתיות אחרות, וזו הדרך היחידה לעשות את זה. התכנית נעשתה בשיתוף עם נציגי התושבים לאורך השנים שעקרונו התכנית, בבסיס התכנית היו להמעיט בפינויים עד כמה שניתן. להעביר את התשתיות כך שתפגענה במינימום פינויים, ואכן התכנית הזו מתוך כל 1500 יחידות הבנויות מדברת על עשרות בודדות של פינויים שהם הכרחיים כי הם יושבים על מקומות תשתית, אחרת אי אפשר יהיה להעביר כבישים, אי אפשר יהיה להעביר מערכות מים וביוב, וגם לתת פתרון לנושא של מוסדות ציבור, שטחים ירוקים ולמוסדות עצמם. התכנית במקביל לקידום שלה, המשרד מקדם יחד עם משרד ראש הממשלה ועם האוצר תכניות לראות איך אחר כך מוציאים לפועל את זה, לא רק שהתכנית תהיה על הנייר, אלא איך מקדמים את פיתוח התשתיות. כמובן בשיתוף עם התושבים בנושא של המימון וגם השתתפות המדינה, לפחות בקדם מימון של הדברים. אנחנו בשלבים מאוד מתקדמים של העניין. ככל שהתכניות תקבלנה תוקף, ניתן יהיה, אני מאוד מקווה, במהלך 2009, 2010 להתחיל גם בביצוע התשתיות שאני מניחה שכל התושבים שמתגוררים שם מאוד צמאים להן, שיהיה גם כבישים וגם מערכות מים ביוב וחשמל כמו בכל שכונה מוסדרת. נושא אחד שרציתי לציין אותו ואני מניחה שאחר כך הוא יעלה, התכנית למעשה כשהיא מדברת על פינויים, היא מדברת על פינויים לצורך פיתוח תשתיות, היא לא נכנסת כתכנית לנושא של בעלויות, זאת אומרת אם מישהו פלש לקרקע של מישהו אחר, אם זו קרקע מדינה, התכנית לא עוסקת בסוגיה הזו, היא עוסקת רק בסוגייה של הפינויים לצורך הקמת תשתיות. מי שיושב על כביש, מי שיושב על מערכת ביוב, והדברים נעשו בהסכמה עם נציגי התושבים. לגבי פינויים שהם כתוצאה מפלישות לשטחים בבעלות אחרת, התכנית, זה לא מעניינה, היא גם לא עסקה בזה ולכן צריך להפריד את שתי הסוגיות.

היו"ר גבי שלומית דוטן:

אנחנו נתחיל לשמוע התנגדויות עם מר ערפאת איסמעיל, למרות שהוא מחוץ לתכנית, אבל מכיון שהדיון, יש לו הרבה מה לומר על הקשרים בין התכנית שמנסים בדהאמש לקדם ובין התכנית כאן, נתחיל איתך כי זה נושא מאוד כללי שמתווכח עם התכנית שלנו, עם כל התכניות שלנו בכללן.

מר ערפאת איסמעיל:

אני מכפר דהמאש, כפר דהאמש זה השטח הזה. הוא יושב בגוש 4337 חלקה 14 וגוש 4028. כפר דהאמש נופל באמצע בין רמלה לבין לוד, מבחינת רשות מוניציפאלית הוא שייך למועצה אזורית עמק לוד. הוא נפל באמצע בין שתי הרשויות. חלק מבתי המקום קיימים מלפני קום המדינה והשאר בבניה משנות השבעים והשמונים, רובו כמובן בלי היתרים, בשטח חקלאי. אנחנו שנים מנסים להסדיר את נושא הלגיטימציה של המקום, כמו בפרדס שניר, הבעיה שבפרדס שניר משרד השיכון ומשרדים אחרים נרתמו, אצלנו אנחנו עושים את זה באופן עצמאי כי הרשות המקומית, המועצה האיזורית מתעלמת מאיתנו לחלוטין. הגשנו תכניות והיינו בדיונים קודמים. מדוע אנחנו מתנגדים לתכנית של פרדס שניר? אנחנו לא מתנגדים לתכנית כתכנית, להיפך, התכנית באה לפתור בעיה. הבעיה שלנו היא בעיה פשוטה, אנחנו לפני כמה שנים עשו את מח/170. כביש 200. אמרו, אדון אסמעיל, מה זה

שייך אליך? זה רחוק, זה לא מדבר אליך, זה רמלה. זה לא שייך אלינו. לא התנגדנו לכביש 200 כלל. פתאום מישהו מתכנן ממגירות ולא מייצע את הציבור. תכנון נועד לשרת את הציבור ולא להרע איתו. תכנון, אם הוא לא בנוי על גילוי נאות, זה הליך פגום מלכתחילה. כלומר, אי אפשר לעשות דברים נסתרים ולשים עובדות בשטח. ופה מה שמנסים לשים עובדות בשטח ואחר כך באים מפה עם תכנית מח/170, שבאה מכביש 200, ומגיע עד לפה. אחר כך באה מח/153, כביש 44, והיא בונה פה מחלף. עצם העובדה שלא התנגדנו למח/170, הזווית של המחלף נקבעה מלכתחילה בהתאם לתוואי של הכביש. נקבעה פה. עכשיו, מי שמתכנן, למה בונים מחלף, למה פה צריך מחלף? כי מישהו מתכנן מלכתחילה לחבר את כביש 200 עם כביש טבעת לוד העתידי. וזו תכנית שנמצאת במגירות. בגלל שלא התנגדנו ובונים פה מחלף, הזווית של המחלף אמורה לעשות את הכביש הרעיוני מעל השטח של כפר דהאמש שאנחנו פועלים רבות בשביל לאשר אותו, אם התוואי הרעיוני הזה יאושר, העמק שלנו הוא הלך פייפן. אנחנו לא נוכל לקדם את התכניות בכפר דהאמש. הכביש הרעיוני כפי שאתם רואים אמור להתחבר, לעבור מעל גוש 4337 ולהגיע ל-4028 שגם זה שייך למועצה האיזורית עמק לוד, ולהמשיך עם כביש 200 המתוכנן פה. כביש טבעת לוד, שמגיע עד לקצה, אני ריכזתי כאן את כל התכניות מ-6-1. אם אתם שמים לב, הכל פה מרוכז. אם אתם שמים לב כביש הטבעת עובר כאן. יש פה שרטוט בכחול, מישהו עשה את זה, היתה לו כוונה תחילה מוסתרת, להמשיך עם הכביש הרעיוני שיגיע עד אלינו ולהתחבר עד למחלף של כביש 200. וזה לא רק זה, לאותו אדם יש פה גם התחברות עתידית, לעשות לו עוד זנב לרחוב יוספטל. רחוב יוספטל של לוד אמור לבוא לפה, ואז הוא אמור גם להפקיע עוד נקודות. מי שמתכנן את זה הוא תכנן את מערך הכבישים בצורה כזאת שיהיה פה חיבור ליוספטל, ליוספטל יש פה את לד/6131 של שער לוד, שאמור לשרת את כל העניין שלו לוד, והוא ממשיך עם רמלה למחלף אחיסמך זה אחד. מהצד השני כביש טבעת לוד שנמצא פה באמצע אמור לעבור בתוך פרדס שניר, כמובן התוואי שלו יהיה 25 מ', מבחינת רוחב, יהיה פה המון בתים מבחינת הריסות לפינויים וזה לא כאילו שאומרים תשתיות, הוא אמור לעצור פה, ליד המסגד. מישהו חשב, מבחינת המתכננים, והנה אתם רואים את הקו הכחול, הוא ממשיך, אישרו את לד/751 של הרחבת גני אביב, והכביש הזה אמור להתחבר איתו בעתיד. מי שמתכנן מה עושה? מאשר פה ופה ופה, ואחר כך רוצים לחבר. וכשבאים להתנגד, כי לא התנגדנו מלכתחילה, אומרים, אדוני זה לא שייך אליך, אבל יש עובדות מוגמרות בשטח. אז העובדות המוגמרות מחייבות לעבור את הכבישים במצב המתוכנן. הכביש הזה שיגיע לגני אביב, אמור עתידית לתחבר עם מח/213 ולהגיע לכביש 1 ומצד שני להגיע לכביש 44. מערך של כבישים אדיר שאמור לעטוף אותנו ולעקוף אותנו. ביקשנו את כביש הטבעת הנוכחי לבטל מהתוואי של פרדס שניר. כי אי אפשר לאשר כביש, כשאתה לא מגלה לי, אי אפשר לאשר כביש טבעת ברוחב 25 מ' ולעצור אותו. הוא חתוך. אם בתקנון משרד התחבורה אפשר לתכנן כביש מבחינת תכנון של 25 מ' רוחב, שנקרא כביש טבעת כי הוא יחייב גם 5 מ' מפה ונוף, וכל מה שקשור, אי אפשר ולעצור אותו, לחתוך אותו? חייבים לגלות את ההמשכיות שלו, כדי שאוכל לדעת מהי. ידוע לי שיש תכנית מגירה להעביר את הכביש הזה מהאמצע, ב-6.9.2005 היה סיור של ועדת הפנים בלוד, ובמיוחד דובר על הבעיה של הכביש הטבעת הזה והיתה המלצה לשנות את התוואי. במקום שהוא יהיה באמצע פרדס שניר ויהרוס בתים, יש פה שטח שאפשר לעשות אלטרנטיבה חיצונית. אנחנו בנינו תכנית של המשך שלא יפגע בנו, אנחנו לא נגד הכביש וחיבור עם כביש 44. זו האלטרנטיבה שלנו. אנחנו פה ביצענו אלטרנטיבה לכביש. אם רוצים לחבר את כביש 200 לכביש טבעת לוד, שלא יפגעו בנו. כשהם יגיעו אלינו, שידעו מלכתחילה שאנחנו קיימים, שיקחו את התכנית האלטרנטיבית ויתיחסו אליה, זה התוואי שאנחנו מציעים אותו וזה תוואי שבוצע על ידי מהנדס תחבורה, כלומר תוואי חוקי ולגיטימי וניתן לביצוע, לא שלא ניתן לביצוע. אנחנו עדים פה מבחינת תכנון, שמתכננים, וחונקים, זה מצב קיים. עובדה. ולא מגלים מה שקורה

מסביב. רמלה לוד מחוברים יחד, היזמים מתכננים חיבורי תחבורה עתידיים ואם אלו יפגעו בי, סימן שהתכנית עצמה פוגעת בי. לגבי התכנית הספציפית, אני מניח שהמתנגדים פה ידברו רבות, לגבי עניין המתחמים, שהזכיר אותם אדון טוראל, התכנית יפה אבל היא לא נותנת פתרון, כלומר אנחנו לא פותרים את בעייה של לד/1300 פרדס שניר. התכנית מחייבת את התושבים להתאגד במתחמים. ואם לא תהיה הסכמה בין התושבים למתחמים, אותם תושבים לא יקבלו היתרים. זה גם רשום בתקנות התכנית. בתקנות התכנית רשום שזה מתחמים וזה מחייב אותם להתאגד ביחד, והם יחליטו איפה הכבישים והתשתיות בתוך המתחם שלהם. עכשיו, התשתיות בתוך המתחם על חשבון מי תהיה? אם זה כבישים זה יהיה על חשבונם, לא על חשבון משרד התחבורה. כי התכנית מתעלמת מכבישים פנימיים בתוך המתחמים. כשיבוא מישהו שיש לו בית ויגיד אם אושרה התכנית אני רוצה לקבל היתר, והוא לא יקבל. יגידו לו איפה השכנים שלך? תביאו אותם, שתהיה הסכמה, איפה הכביש יעבור, איפה תשתית המים, וזה יהיה על חשבונכם. אחר כך העיריה תבקש היטל השבחה. אז למה לבקש היטל השבחה והתשתיות יהיו על חשבון התושבים במתחמים? התכנית אינה עונה על נושא המתחמים. מגבילה את הבניה לשנה x, לא להיום. כלומר מי שבנה מבחינת גובה, מגורים ב' ומגורים ג', היא מגבילה את הבניה הזו לשנת '99 נדמה לי. מי שבנה מ-99 וחרג בנקודה הזו, התכנית היום לא נותנת לו מענה, אז יוציאו לו צוי הריסה. כלומר, אנחנו נשארים עם אותה בעיה. נכון יש לנו תכנית יפה והיתרים, אבל בפועל אותם תושבים לא יוכלו לקבל היתרים. אני דיברתי על תכנית כללית, מה שקשור לדהאמש, זה תוואי הכביש, ואני מבקש שיהיה גילוי נאות שישתפו אותנו ושייתחסו למחלף. אם לא, שיבטלו את התוואי הקיים.

היו"ר גב' שלומית דוטן:

כפי שאתה מראה פה, מה ההבדל בחיבור עם התכנית שלפנינו, זה משנה את החיבור? לא נראה לי שזה משנה. הרי בסופו של דבר זה מתחבר באותה נקודה.

מר ערפאת איסמעיל:

יש תכנית נוספת שנמצאת במגירה שבעירית לוד, שהוכנה בשיתוף פעולה עם נתיבי איילון, לשנות את התוואי של התכנית. אני לא יודע למה לא ביקשו להחליף את התכנית הקיימת בתכנית המגירה, זה אני באמת לא יודע למה. שהכביש העתידי יהיה בין מושב ניר צבי ובין,

היו"ר גב' שלומית דוטן:

לא על זה אני מדברת, כי התכנית כפי שאתה מציג, היא כן מתחברת אל הנקודה הזאת.

מר ערפאת איסמעיל:

נכון. גם התכנית הנוספת, הם מציגים אותה באותו תוואי. בקשתנו שמה שלא יהיה מבחינת כבישים, תוואי עתידי, שכרגע מאחר שאין ברירה, שלא יאשרו במתכונת הנוכחית, ושיהיה אישור לתוואי כביש הטבעת שאנחנו נהיה שותפים לאותו מעשה ויתיחסו למחלף הרעיוני שלנו.

היו"ר גב' שלומית דוטן:

אני רוצה לציין כי רש"ת הגישה התנגדויות לכל אחת מהתכניות לא כהתנגדות נגד התכנית אלא מתוך מטרה להוסיף את הוראות תמ"א 4/2 לכל אחת מהתכניות כיון שהן נמצאות באיזור שבו התמ"א קובעת שיש להכניס הנחיות גם לגבי בניה וגובה וכו'. זו התנגדות שהמתנגדים לא נמצאים ורציתי להסירה מהשולחן ולהמשיך הלאה.

קיבלנו ממר איסמעיל ערפאת את ההצעה של המרכז הערבי לתכנון אלטרנטיבי מה – 7.8.08 בנושא הסדרה דרך הגישה לתושבי מתחם דהאמש. קיבלנו את התשריט התכנון החלופי למחלף ניר צבי בין כביש 44 לכביש 200 ואת פרוטוקול מס' 503 א', סיור ועדת הפנים ואיכות הסביבה בערים לוד ורמלה 6.9.2005.

עו"ד רדואן:

כפי שעולה מההתנגדות, הטענה הראשונה היא טענה טכנית. מדובר בהתנגדות לתכנית לד/2/1300 בעניין אבו ערר אחמד, אלחמם חמיד, אבו בראף סאלם, אבו בראף חמים ואזברגה יוסוף, הטענה הראשונה היא טכנית. חלקי חלקות 12, 13 בגוש 4028. זה מתחם 9, את הקטע הזה מהמקרא לא רואים את הקווים האלכסוניים. ניסיתי לברר את העניין, המתכנן שנמצא כאן יכול לתת לנו תשובה וזה יפתור את סוגיית אי הבהירות בתכנית. אני הנחתי שזה מגבלות אקוסטיות. הטענה השנייה שהיא עצם התניית התכנית במתחמים, כפי שצויין גם על ידי המתכנן, זה פשוט מאוד תוקע את התכנית. זה לא יכול לקדם את התכנית לשום מקום. מה שעשה המתכנן, חילק את התכנית למתחמים וירטואליים שהם לא לוקחים בחשבון בכלל את הבעלויות. מה עוד שגם לא לוקחים בחשבון את החלקות שזה המינימום שבמינימום שהיה צריך להיעשות, וזה לא נעשה. מה שנדרש מהתושבים שגם יודעים את הבעייתיות ויודעים את האפשרות של התושבים האלה שכולם יבואו ביחד ויגישו תכנית משותפת על כל המתחם הזה, הם יודעים שזה לא ישים. בסופו של יום יבואו כל התושבים במתחם שכל אחד יש לו את השיקולים והמניעים שלו להגיש תכנית משותפת, במידה והיתה העיריה יכולה לעשות את זה. לכן אני חושב שהשארית התכנית כפי שהיא תכנית של מתחמים ולדרוש מהתושבים למלא את החסר, זה לא ישים, זה יתקע את התכנית ולא נתקדם. אלה שתי הטענות שיש לנו. לכן אני חושב כי בעניין התכנית הזו צריך לתת פתרון ולתת את הדעת, מה עוד שהמתכנן התייחס לתכנית 1300/1 והוא אמר שהתכנית הזו עדיין אף אחד לא קיבל היתר בהתאם לתכנית הזו, על אף שהיא אושרה מזמן. ואחת הסיבות זה המתחמים. כביכול מבקשים מכל התושבים להכין את התכנית וזה לא מסתדר. לכן אנחנו נבקש לבטל את הדרישה שתהיה תכנית מפורטת. אם הם חושבים שהתושבים צריכים לעשות את זה, שהדבר ייעשה ויאושר לפני אישור התכנית.

עו"ד פפר:

חלקה 37 בגוש 4028. התכנית 1300/2. כפי שהמתנגד הראשון, ערפאת,

היו"ר גב' שלומית דוטן:

רק להסביר, הטענות הן גם לגבי 3 ולגבי 4. הן לא רק על 1300/2 אלא גם 1300/3, 1300/4.

עו"ד פפר:

אנחנו מתנגדים, השטח שלנו מסומן בצבע אדום. מחוץ לקו הכחול של התכנית. הטענה היא יחסית דומה, כי אמור לדעת לעבור כביש, אם תאושר תכנית, אמור לעבור כביש לידינו, אנחנו חושבים שצריכים להסדיר את השטח שלנו כדי שזה לא יישאר באויר. או שיפקיעו בעתיד שטח שלנו, או שבעצם אנחנו רוצים שישדירו את השטח. בנוסף, טענה נוספת, ברגע שתיערך בניה מסביב, ובעצם לא ישדירו את השטח שלנו, ייווצר מצב שיתבצעו אצלנו פלישות כי ברגע שיהיה מקום מוסדר ואצלנו לא יהיה מוסדר, אז יתבצעו אצלנו פלישות. בנוסף גם הבנתי שיש רק 20 אחוז מאושר שטחי ציבור ואנחנו סבורים שצריך לפחות 50 אחוז.

היו"ר גב' שלומית דוטן:
אני מבינה שאתם מנדבים את השטח שלכם לשטחי ציבור.

עו"ד פפר:
לא, ההיפך. ברגע שלא יהיו 50 אחוז, יבואו אלינו ויקחו מאיתנו שטחי ציבור בעתיד. אני חושב שצריך להסדיר גם את השטח הכולל שלנו כדי שנוכל כן להכנס לתכנית. אנחנו לא מתנגדים כן להכנס לתכנית, צריך להסדיר גם את השטח שלנו.

עו"ד עותמאן חאלד:
אני מייצג את עבד אבו קטיפאן, הבעלים של חלקה 9 בגוש 4029. גם בתכנית 1300/2. להבדיל מחבריי ומהמתנגדים כאן אני באתי על מנת לתמוך בתכנית ולבקש לאשר את התכנית. עבדנו בחודשים האחרונים בהסרת ההתנגדויות של מושב ניר צבי במקביל גם ההתנגדויות של החומה, עבדתי במקביל עם עורכי הדין האחראים על הנושא הזה. בצד הכאב של התושבים בכל ההתנגדויות שלהם, בכל הבעייתיות שלהם ולמרשי במיוחד בעיה מאוד חמורה של צוי הריסה והליכים משפטיים מאוד חמורים. ניתן בכל תכנית, גם בתכנית הזו בעתיד להגיש תכנית מתקנת בתיאום גם עם העיריה, עם המתכנן. לכן בקשתי לאשר את התכנית וגם אם יש תנאים או דברים לתקן אותם או להתנות אותה בתנאים או ולאפשר לתושבים בעתיד להגיש תכניות מתקנות ולעשות הכל על מנת לזרז אותה. אני מדבר על תכנית מס' 2.

מר סולימאן אזברגה
חלק מחלקה 19 בגוש 3967, תכנית 1300/3. התכנית מתיחסת אך ורק לאיזור מגורים ולא לוקחת בחשבון שטח מסחרי כל שהוא,

היו"ר גב' שלומית דוטן:
שקיים היום במציאות.

מר סולימאן אזברגה
כן. זה חלקה 19 בגוש 3967. בתכנית לא מתיחסים לשטח ציבורי שישרת את האוכלוסיה, ואנחנו מבקשים לתת לנו את ההזדמנות לשרת את האוכלוסיה שם, באיזשהו שטח, להפעיל שם משהו, לפתוח שם עסק. היום אין שם כלום. התכנית מדברת אך ורק על בניה למגורים.

גב' רימה גנזל:
אתם מבקשים תוספת מסחר?

מר סולימאן אזברגה:
כן.

עו"ד אילן שרון:
אני מייצג את עבד ג'אבר צאלוק. חלקים מחלקה 17, 16, בגוש 3967. יש כאן פה ריבוע כזה, יושב על הדרך, מיועד להריסה. למען הסדר הטוב, נאמרה לי שנמסרה חוות דעת של הועדה.

היו"ר גב' שלומית דוטן:
אין בידינו. לא נמסרה חוות דעת.

עו"ד אילן שרן:

אני מייצג את מר ג'אבר צאלוק שהוא בעל זכויות במושע בחלקה 16 ו-17 שבתחום התכנית. השטחים הנ"ל ניקנו לשם מגורי המשפחה שלו. כיום גרים שם כ-10 נפשות. שתי משפחות כולל ילדים שבנו את ביתם מחסכוניותיהם ועם התחייבויות שלקחו על עצמם. השטח מוחזק על ידי המשפחה,

היו"ר גב' שלומית דוטן:
שלא כדין.

עו"ד אילן שרן:
בהחלט שכדין. הם קנו.

היו"ר גב' שלומית דוטן:
הם קנו, אבל הבניה לא חוקית. מצבם לא שונה מאחרים מבחינה זו.

עו"ד אילן שרן:
השטח המוחזק היום על ידי המשפחה מהווה חטיבת קרקע בצורה מלבנית לאורך כביש 7 בין כבישים 6 ו-11. קרקע זו יועדה למעבר יתרת המשפחה שגם שם הולכים לפנות אותם ממקום אחר בלוד. לפי התכנית הבניין מיועד להריסה, הכביש מנטרל סופית את כל החלקה הזו. יוצא שבערך בחשבון גס, זה כ-2000 מ"ר,

היו"ר גב' שלומית דוטן:
אפשר לדעת מתי הם קנו את השטח?

עו"ד אילן שרן:
הם קנו את השטח לפי נסח שצירפתי חלק ב-2003 וחלק ב-2004 וב-98. זאת אומרת כ-2000 מ' מתוך ה-3000 מ' שזה החטיבת קרקע, מנוטרלת על ידי הכביש. אני לא מכיר פגיעה יותר חמורה מזו שיכולה להיות למשפחה, מאשר לגזור עליה, על חלקה כזו על מגרש כזה. באופן כללי אנחנו יכולים לראות שהתכנית הזו כוללת ויתור מאסיבי של כל השטח שמדובר בו. כבישים טבעתיים ופנימיים וכבישים ברוחב של 14 ו-17 מ' כלומר מתוכננים ממש שאנו אליזה באמצע השכונה וזה קצת לא סביר לדעתנו וגם לדעת יועצים שהתייעצנו איתם. ניסינו למצוא בחומר הועדה מדדים אובייקטיבים בבדיקות שנעשו לקראת תכנון התכנית ולא ראינו שנעשתה בדיקת עומסי תנועה או בדיקה אובייקטיבית האם כל זה הכרחי. לפיה מה שנאמר לנו, אמרו לנו שאין אח ורע לביתור שכזה, ביחוד במקרה כזה שכתוצאה מביתור שכזה נגזר על מגורי מרשי. אנחנו סבורים שלא צריכים כבישים כאלה רחבים ובמיוחד אין צורך בקטע של הכביש של תוואי של כביש 7, שהצבענו עליו בין הכביש 11 לכביש 6. לא ברור לנו מדוע להכניס כביש כזה לשכונה מתוכננת. כביש כזה הוא מקור למהירות, למהירות פרועה, מדוע לא להסתפק בכבישים חד סטריים צרים יותר בתוויים של הנתבים הקיימים. מדוע לא ליצור כביש טבעתי עם מספר כניסות ויציאות למתחם בתוואי של השבילים הקיימים וכך להמנע מהרס הבתים. כבר שמענו היום שהכוונה היתה להימנע מהרס הבתים הקיימים ולתת להם לגיטימציה. אנחנו סבורים שכביש 7 העובר בתוך המתחם אינו הכרחי, ובפרט הקטע ההורס את בית מרשי הוא מיותר לחלוטין כי ממילא אם ייושמו יתר הכבישים המתוכננים יהיה ניקוז תנועה מעל ומעבר לנדרש, במיוחד

מכבישים 6, 11 ו- 12. אנחנו גם סבורים לא נשקלה אפשרות איך למזער את הנזק למרשי, וניתן היה לוותר על הקטע הפוגע בחלקת מרשי, הן לנוכח יתרת המתוכנן במתחם והן לנוכח העובדה כי המצב הקיים עונה לצרכי האוכלוסיה הקיימת היום. הפגיעה בחלקת מרשי אינה מידתית ואינה מוצדקת ומיותרת. אנחנו נדגים את חוסר המחשבה וחוסר הרגישות בייחוד לנוכח האפשרות, כי גם אם נקבל את גישת המתכננים, בדבר העברת כביש רחב כמו כביש 7, מדוע יצרו את הברך זו שפונה כלפי מעלה צפונה. מדוע לא אישרו ויכלו לחסוך ככה לפחות הריסת בית או שניים. מדוע לא הורידו את זה למטה יותר. אני לא מסכים לזה, אבל גם זו היתה אפשרות.

אלה עיקרי ההתנגדות שלי. אנחנו חושבים שהגישה, כפי שנקטה בתכנית היא בניגוד לחוק יסוד כבוד האדם וחירותו. שאין פוגעים בזכויות לפי חוק זה אלא בתכלית ראויה ובמידה שאינה עולה על הנדרש. היו פסקי דין קודמים, גם בג"צ לא פעם הביע דעתו, כמו בפס"ד נוסייבה ששם נקבע שאין לפגוע בקניינו של אדם למטרות ציבוריות אלא במידה מזערית. ומה גם שגם פה נאמר שזו גם היתה הכוונה והתכלית של התכנית הזו, ובמקרה זה זה הופר. במקרה הזה נפרצו כל הסכרים והפגיעה במרשי היא הרס טוטאלי, של ביתו במובן הפיזי, משפחתי ונפשי. פירושו התפרקות משפחה, זהו נזק שאינו בר תיקון או פיצוי והוא אינו הכרחי כפי שהסברנו לעיל. אני נזהר ואומר, מבחינת מרשי, בגלל מקורו, זהו טרנספר על כל המשתמע מכך. תכלית התכנית כפי שהוגדרה בדברי המבוא היא למנוע מתחים. וניתן לראות כבר היום כי אישור התכנית במתכונתה תצית את השטח ותגרום למתיחות רבה במקום ובמקום תועלת הציבור ייגרם נזק. אנחנו מבקשים מהועדה להחזיר את התכנית לבחינה מחודשת ולראות כיצד ניתן למזער את הפגיעה במרשי, אנחנו מבקשים את זה בכל לשון של בקשה ולמנוע מהרס ביתו בין היתר על ידי ביטול הקטע המערבי של כביש 7 או חלקו או מציאת פתרון חלופי אחר.

עו"ד רון טורקל טאוב:

כל ההתנגדויות נוגעות לתכניות משנה 3-6 והן ערוכות ברובן כהתנגדויות כלליות בקשר לתכניות האלה, הואיל ועיקרן בכבישים שנמשכים על פני כלל תכניות המשנה. לכן אני מוצא מקום להפריד ביניהן. התכנית היחידה שיוצאת דופן מהבחינה הזו היא של אזברגה אחמד, שעניינה בהיעדר חזיתות מסחריות באמת, ובעניין הזה אני אולי אתיחס בקצרה בהמשך. אני מבקש לחזור על האמור בהתנגדויות עצמן. לגוף העניין, אני לא מבין מדוע התכניות מתעלמות מרשות הכבישים הקיימת היום. אנחנו בכל זאת מדברים פה על איזושהי רקמה חיה ונושמת שקיימת כבר 40 או 50 שנה. גרים שם אנשים נוסעים שם אנשים ויש שם צירי תנועה קיימים שהם למעשה הוקמו מכח ההתנהלות היום יומית והם מוסכמים על הציבור שחי במקום. העברת הכביש שבעצם משמש כנקו של תעבורה משמעותית שתחצה את העיר לוד, בשכונה, לא נעשתה לצרכי השכונה אלא כחלק מאיזושהו רישות כללי של כבישים בעיר לוד ולהערכתי היא גם מזיקה לתושבים עצמם אבל גם לאפשרות להעביר את התכנית הזו כך שהיא תקבל תוקף ושכפועל יוצאו לפיה היתרים. אין כל מניעה להרחיק את כביש הטבעת ולהוציא אותה החוצה כך שייגע בשולי השכונה ויקיף אותה. הדבר נבחן על ידי מומחים ונמצא ראוי. לגבי שירות הכבישים הפנימי בשכונה, יש כאלה. אני לא רואה שום ביטוי שלהם ביטוי בתכנית. אני דווקא בעד התכנית הזו של מתחמים. אני חושב זה כן נכון, אפשר להעביר מתחם, וזה חוסך את הצורך בתכניות מפורטות, וההגיון ברור. אבל בתוך המתחמים יש כבר תעבורה קיימת, חייבים לציין אותה. ולתת לאותם כבישים, שאגב ברובם המהותי הם מטרוקות. כבר בשלב ההיתכנות המטרוקות לא צוינו כמטרוקות, והתושבים חיו על פי המטרוקות האלה. ואין שום מניעה, גם אין פגיעה קניינית, אם ניקח את המטרוקות, יש לנו כבישים פנימיים בתוך השכונה. כביש פנימי בתוך שכונה לא צריך להיות ברוחב של 25 מ', הוא צריך להיות ברוחב של 6 מ'

ובמקומות שבהם הוא חד סטרי, 3 מ'. ואנחנו מונעים פה פגיעה, פגיעת רוחב שפוגעת בכל התושבים. יש לי מתנגדים,

היו"ר גב' שלומית דוטן:

איפה אתה גר:

עו"ד רון טורקל טאוב:

אני גר בגבעתיים. אין לי כביש של 25 מ"ר מול הבית. יש לי כביש של 2.5 מ'. זה הכביש שליד הבית שלי והוא מנקז 35 צמודי קרקע, אני רוצה להזכיר, הצפיפות פה

היו"ר גב' שלומית דוטן:

ארנחנו מדברים על תכנית ל- 2000 תושבים,

עו"ד רון טורקל טאוב:

אנחנו מדברים על תכנית ליותר מ- 2000 תושבים, ל- 2800 יחידות דיור. אבל אני רוצה להזכיר, שהמבנה של הבנייה הוא ברובה כפרי אין פה צפיפות של יותר מ- 6-7 יחידות לדונם. אין פה יותר מזה. לצורך דוגמה, יש שכונה שאושרה פה, כפר סבא הירוקה, אין שם כביש שרוחבו עולה על 6 מ'. ושם הצפיפות היא של 12 מ'. אז בשים לב לעובדה שמדובר בבנייה שהאפיון שלה כפרי, להערכתי יישום כבישים כאלה שהם יותר צרים יותר נכון לסביבה כזו, ועולה בקנה אחד עם התכנית. לכל מתכנן גם בעין, אני לא יודע אם יצא לכם להסתובב שם. יש שם ילדים בגובה שאי אפשר לראות אותם, שכל חייהם חיו כאילו בכפר ורגילים להתרוצץ, זו תהיה רולטת מוות. זה ברור לי, זה גם ברור לכל מי שיושב פה. גם ברור שלא יעשו שם פסי האטה ברוב של 25 מ'. אני מפציר, ואני לא אומר את זה חלילה מתוך טענה כלפי העיריה, אני באמת חושב שהעיריה צריכה לקדם את התכנית. אני חושב שיותר קל ויותר מהיר ליישם את המטרות הפנימיות הקיימות היום לדרכים, לאפשר את החלוקה הפנימית במתחמים על פי המטרות ויש לכל מתחם מטרות. ומקום שבו יש כבישים שהם כבישי מרכז, שמביאים תנועה מחוץ לשכונה, דרכה, לבטל אותם. בעניין ההתנגדות שהגשתי בעניין של משפחת בידאס ומר אזברגה אחמד, לא שקלו, בשום מקום למשל,

היו"ר גב' שלומית דוטן:

אני רוצה לוודא, זה לגבי תכנית 3,

עו"ד רון טורקל טאוב:

כן. הם נמצאים בחלק מחלקה 16 וחלק מחלקה 21 בגוש 4029. יש שם אפשרות לצפיפות גבוהה יותר. המקרקעין שם במתחם גדול בבעלות של אותה משפחה. אין מניעה לאשר שם בניה רוויה ג'. ומה שאושר בפועל זה בניה רוויה ב'. אגב לא ראיתי שבאיזשהו מקום יש ג'. הייתי מבקש לשקול את זה, זה טוב לעיר ולציבור, זה מעודד בניה על קומות שהיא מגמה מבורכת בציבור הערבי ואיפה שאפשר לעשות ויש הסכמה, הייתי מבקש לאשר.

מר מוחמד סרחאן:

אני מייצג את משפ' סרחאן, בעלי הקרקע. בחלקי חלקות 24, 25 בגוש 3967. תכנית 3. המשפחה רכשה את הקרקע בשנת 2003 למטרת מגורים ועקב סכסוך משפחות שהמשפחה עברה מבאר שבע לעיר לוד והיום אנחנו גרים בשכונת נווה שלום ומשכירים שם 8-10 בתים, לבני המשפחה. פנינו לעיריה כדי לתת לנו היתרי בניה שם. מהנדס העיר ליאוניד הפנה אותי

לעורך התכנית מר ירון טוראל, שהוא יזם תכנית יותר קטנה, 1300/8 לקדם אותה בתוך התכנית של 1300/3. בתקופה הזו, התגבשה תכנית 1300/3 התגבשה, אז עשינו את התכנית הזו והיא תענה על הדרישות של 1300/3 תתקדם לפני 1300/8 אז התכנית הקטנה הזו מבוטלת. ההתנגדות שלנו היא בסעיף 4.3.3 אנחנו תלויים באנשים שגרים בחלקה 24, ו-25. רוב השטח שרכשנו הוא שטח ריק ואין בו בניה בלתי חוקית, חוץ משני קרוואנים ששמנו שם לאחרונה. אנחנו רוצים לבטל את התלות באנשים אחרים על מנת לקדם את התכנית. דבר שני, בסעיף 4.3.3,

היו"ר גב' שלומית דוטן:

אני רוצה להבין, אתם רוצים להמשיך לרוץ עם תכנית 1300/8 או שאתם מבקשים לצאת ממנה?

מר מוחמד סרחאן:

אנחנו מקדמים את שתי התכניות. אם תאושר 1300/3 אז אנחנו מדלגים על התכנית 1300/8.

היו"ר גב' שלומית דוטן:

אבל אז אתם מבקשים לבנות לבד ולא בשיתוף עם, זאת אומרת בלי התכנית עם האחרים אז אנחנו חוזרים חזרה ל..

מר מוחמד סרחאן:

לעניין של המתחמים כאילו. אנחנו רוצים לבטל את התלות באחרים כי אנחנו ערכנו ישיבה ואף אחד לא הסכים לקבל היתרי בניה, לפני שנתיים בערך. לפי אותו סעיף 4.3.3 תנאי להוציא היתר בניה בשטח יהיה אישור של תכנית ניקוז.

היו"ר גב' שלומית דוטן:

על כל שטח התכנית כולה.

מר מוחמד סרחאן:

כן. ניקוז עדיין בתכנון ואין תכנית מאושרת, אנחנו גם רוצים לקדם את התכנית 1300/3 או 1300/8 אפילו אם הניקוז אושר או עדיין בתהליך תכנון. בשטח של חלקה 24 יש לנו קידוח מים של מקורות שהשטח שלו הוא 35 מ"ר. יש לנו התנגדות ממשרד הבריאות, בקשר לזיהום שיכול להיווצר עקב בניה שם.

היו"ר גב' שלומית דוטן:

זה לא משרד הבריאות רוצה, זה החוק קובע.

מר מוחמד סרחאן:

זה תקנות משרד הבריאות. הם רוצים שאנחנו נתרחק בשטח כפול מאשר השטח שהוצע לקידוח. אנחנו מבקשים בניה בשטח הזה והשטח עצמו יהיה במקום שטח ירוק, יהיה חצר לאחד הבתים שהולכים לבנות שם,

היו"ר גב' שלומית דוטן:

שזה ייחשב לכם לאחוזי הבניה.

מר מוחמד סרחאן:

מדובר על בניה רוויה. תמיד שמרנו לגור בבתי קרקע. אנחנו מבקשים בשלב ראשון לאפשר בניית קרקע, ובעתיד אפשר לתכנן בניה רוויה על אותם בתים. גם במצב הזה אין אפשרות לבנות מיידית בניה רוויה.

עו"ד גרשון רוטשילד:

אני מייצג שתי קבוצות של מתנגדים, אחת בתכנית משנה 3 והקבוצה השניה בתכנית משנה 6. אני מתחיל עם תכנית משנה 3. אני מתחיל עם ההתנגדות בשם הגב' סמירה ג'וס, פאטמה אלפקיר ואמין אלפקיר, חלקי חלקה 16, בגוש 3967. מדובר על בית שנמצא על דרך המכונה דרך מס' 11. דני פוקס מחברת דגש נמצא כאן והוא ישלים את החלק הזה. אנחנו טוענים מספר דברים: אנחנו לא מתייחסים לכל מערכת הכבישים ולא בדקנו ואין לנו טענות לכאן או לכאן לגבי מערכת הכבישים כפי שהוצגה על ידי אחד מהמתנגדים. אנחנו מדברים על התנגדות נקודתית לדרך מס 11. למעשה אנחנו מדברים התנגדות להריסת ביתם של המתנגדים סלים ופטמה אלפקיר בית מגורים שבו גר בנם עם שמונת ילדיו בדרך המתוכננת ושאין בה כל צורך. אני מדגיש, אני לא מדבר על כלל מערכת הכבישים, אין לי דיעה ואני לא רוצה להתייחס לזה. אני מתייחס לנקודה הזו כאן, לא צריך את הדרך הזו. אנחנו סבורים שמערכת התכניות האלה חשובה לאוכלוסיה, אנחנו מברכים על התכניות האלה, אני גם בדעה כמו רבים אחרים שהגיע הזמן להסדיר את הצרכים התכנוניים של האוכלוסיה שגרה כאן. במקרה הזה אני מציין כאן, במקרה הספציפי הזה מדובר בהפרת זכויות קיצונית שללא כל צורך אמיתי, יותר מזה, גם לא נבחנה לפי מיטב הממצאים שלנו, ומה שאנחנו בדקנו, הצרכים כלל לא נבחנו. אני מדבר לגבי כלל הכבישים ולגבי דרך 11. להרוס את ביתם של המתנגדים, מדובר בהפרה קיצונית וזועקת לשמיים של זכותו הקניינית, וכל מה שכתבנו בהתנגדות שלנו, אנחנו רואים אותם כחלק מהדברים. הייתה רוצה שדני פוקס יציג את הנקודה

מר דני פוקס, יועץ תנועה

עורך הדין כבר הציג כמעט את הכל. אנחנו מדברים רק על הריבוע הזה ועל הבניין הזה. עשינו בדיקה מטעמנו. היקפי התנועה, בהנחה שהכבישים האלה אפשר לקרוא להם מאסף של השכונה, גם מזרח מערב וגם צפון דרום, זה כביש מקומי שנועד אולי לתת נגישות למרות שגם אם הוא איננו יש נגישות לכל המבנים בסביבה. הוא לא מוסיף נגישות. ההיקפים שהגענו אליהם והגזמנו בצורה פראית, אנחנו מדברים על סדר גודל של 50 או 100 כלי רכב, ליום. כדי שנבין על מה אנחנו מדברים. היקפים כמעט לא משמעותיים. אנחנו מעריכים שאין צורך בכלל בקטע הזה. יחד עם זאת אם מישהו בכל זאת סובר שהוא רוצה נגישות, הוא יכול לשים מהנקודה הצפונית מערכת עם רחוב ללא מוצא, מכאן, למרות שאין שום צורך. רבקה אמרה שהעסק לא בהכרח תנועתי אלא גם יכול לעזור לתשתיות. במקרה הזה התחליף לצפון דרום נמצא במרחק של פחות מ-100 מ' מזרחה בכביש שקיים בשטח פיזית. וניתן את כל התשתיות שרוצים, אפשר להעביר 100 מ' מצד מזרח. בעיקר שזה באורך כל השכונה, אין שום סיבה שהם יהיו במרחק כזה קצר אחד מהשני.

עו"ד רוטשילד:

אנחנו מבקשים פשוט שלא לסלול את הכביש הזה ולא להרוס את ביתם של המתנגדים. אני עובר להתנגדות של סלים אבו חסונה יוסף אבו סנאן ונעים אבו סנאן. אנחנו מדברים על חלקות 24 ו-19 בגוש 3968, זה תכנית משנה מס' 6. ההתנגדות מתיחסת לאיזור המכונה כאן שפ"פ או המסומן שפ"פ בצבע ירוק מס' 100 ועל האיזור שמיועד להפקעה לשטחי ציבור שמסומן כמספר 75. אני מבקש גם כאן להדגיש שאני לא אחזור מילה במילה על מה שכתבנו בהתנגדות,

(הפסקת חשמל)

עו"ד רוטשילד :

אני רוצה לחזור חזרה להתנגדות קודמת, בתכנית 3 על שם סמירה ג'וסוס ואחרים, חלק מחלקה 16. בהפסקה דיברנו עם המתכנן ועולה חשש שבעצם הבית שאנחנו מדברים עליו שאין ספק שהוא זה שאנחנו מתנגדים כי המתנגדים גרים בו בפועל, ייתכן והוא בחלקה 13. עדיין הזכויות הקנייניות הן של אותה גב' ג'וסוס ואני אוציא ואשלח לכם נסח טאבו על חלקה 13. אין ספק לגבי הבית, יש ספק לגבי החלקה. בכל מקרה אנחנו טוענים שאיך שלא יהיה את הדרך לא צריך לסלול בכל מקרה. ג'וסוס היא גם בעלים ב 13 וב-16. אני פשוט אעביר את הנסח הנכון.

לגבי תכנית משנה 1300/6, סלים אבו חסונה, חלקה 19, 24, גוש 3968. הצבעתי על התכנית, אנחנו מדברים שם על שני מתחמי משנה, אחד שהוא איזור המיועד לשפ"פ והשני מיועד למבני ציבור. הייתי רוצה לומר כי אחד משלושת העקרונות שהציג מתכנן התכנית הוא הרצון והשאפה לפגוע כמה שפחות בקניינם של האנשים שגרים כאן, של התושבים, בין היתר בגלל שמדובר באנשים שרכשו את הזכויות שלהם מכספים שקיבלו כפיצוי בגין אדמות שהיו להם ביפו או בפלמחים. במקרה הספציפי הזה אכן מדובר במקרה של משפ' אבו חסונה ומר אבו חסונה האב רכש את הקרקעות מכספים שהוא קיבל בעקבות הפקעת קרקעות שהיו לו בפלמחים, קרקעות שהוא בעצם קיבל כפיצוי בגין הפקעת קרקעותיו ביפו. ולכן אנחנו רוצים לבחון את הפגיעה בקניינם כאן גם בראיה זו, במיוחד שזה עמד כאחד מעקרונות התכנית.

המתנגדים סבורים שהתכנית מתעלמת מהמרקם המיוחד של האוכלוסיה. אנחנו מבינים שהתכנית תוכננה ביחד עם נציגי האוכלוסיה, מה שכמובן חיובי, אך מצד שני זה לא נותן פתרון לדברים האחרים. אני מניח שבין נציגי אותה ועדה שישבה, לא נמצא אף אחד שיהרסו את ביתו.

היו"ר גב' שלומית דוטן :

ההערה הזו לא לעניין.

עו"ד רוטשילד :

זה לעניין כיון שאנחנו חושבים שיש פה חוסר איזון משווע בקשר לנטל שרובץ על אותם בני משפ' אבו חסונה, שזה המתנגדים, בחלקות 19 ו-24 ביחס לאחרים. זה נטל שהוא לא מוצדק, לא תכנוני בתכנית הזו, לא בשום קנה מידה אחר, לא בשכונה הזו ובשכונות אחרות סמוכות לשכונה. מספר בעלים של קרקע שקיבלו או שרכשו כפיצוי על פיצוי בגין קרקעות שהופקעו, בעצם כל הנטל נופל עליהם והם מעניקים לתכנית שטח של 13.5 דונם לטובת שפ"פ ושטח נוסף לשטחי ציבור על כתפיהם, כאשר לא פוגעים באחרים.

היו"ר גב' שלומית דוטן :

אני מבקשת לדעת למה תכנונית זה לא נכון.

עו"ד רוטשילד :

אני אתיחס גם לזה. אני רוצה לומר שמבקרה זה אכן האפליה בין הבעלים לבין היתר זועקת. פה מדובר בשטח שבו נבנה בית אחד ולמרות שכל הבניה בלתי חוקית אבל דווקא בגלל הבניה שהיא בלתי חוקית ומטרת התכנית להכשיר את הבניה הבלתי חוקית, מה שקרה כאן, באיזור הזה שצפוף ורוויי בבניה כולל של פולשים, כאן הגבילו להקים בית אחד לגור בו, ולכן נשאר פה שטח ללא בניה, ואמרו שזה יהיה השפ"פ. וכולו בבעלות של משפ"אבו חסונה. אנחנו חושבים שהאפליה זועקת לשמיים. אני בא עכשיו לטענה התכנונית. לדעתנו אין שום הגיון בסוג כזה של שכונה עם אוכלוסיה מהסוג שיש כאן. אנחנו לא מדברים על שטחי קרקע שיפרסו לחלקות חלקות וימכרו את המגרשים המחולקים. פה ימשיכו לגור בני אותה משפחה שגרים גם היום, ירחיבו את המגורים עם בני משפחה נוספים, אם ככל שמדברים על צורך בריאות ירוקות, אפשר לפזר אותן במסגרת שצ"פים כך שהנטל יפול בצורה יותר שוויונית. בתוך החלקה 24, יש כאן בית. בבית הזה גר אחד מבני משפחת חסונה, הוא נכה 100 אחוז, גר שם מזה שנים רבות, מזה 30 שנה. עצם הקמת השפ"פ בגודל הזה, אומרת להרוס את הבית. ואנחנו אומרים, או קיי, רוצים ריאה ירוקה, תעשו ריאה יותר קטנה, שליש מהשטח, תפזרו עוד ריאות ירוקות במקומות אחרים מבלי לפגוע בבית של אותו אדם. זאת הטענה באשר לשפ"פ, אני מדבר כאן, באמת מדובר כאן במין נטל שנופל, טענה דומה לגבי הנטל ולגבי הצורך הוא לגבי חלקה 19, שהיא חלקה גדולה, והנה בחלקה הגדולה הזו בשטח שמיועד למבני ציבור, שוב כל הנטל נופל על אותה משפחה. גם כאן יש בית שבו גר אדם, בן של אחד מבעלי הקרקע הרשומים, נכה ב-54 אחוז, גר מזה שנים, התכנית עומדת להרוס את ביתו. אנחנו אומרים שלא צריך להרוס את הבית. אנחנו לא צריכים את השטח כאן, אנחנו לא צריכים בתוך השטח הגובל בתוך השכונה היהודית הסמוכה, לא צריכים את זה כאן. היום צרכי השכונה, צרכי התכנית מסופקים על ידי מוסדות ציבור קיימים. למה צריך כאן להקים, את מי זה ישרת כאן? האיזור הזה? את השכונה היהודית? את משפחת אבו חסונה שגרים פה 4-5 בתים? את מי זה ישרת? מה שאני מנסה לומר, שצריך פשוט לעשות איזון בין צורך שלא ממש קיים לבין פגיעה אנושה בקניין של קומץ אנשים. ובכל מקרה, שוב אני מבקש, בכל סיטואציה שלא תהיה, לא צריך להרוס את הבית. צריך להימנע מהריסת הבית, צריך להקטין את השטח, אם ככל שחושבים לעשות את זה. המיקום הזה כאן לא דרוש.

נקודה אחרונה, שהיא גם רשומה בהתנגדות, ואני חוזר על דברים שכבר נאמרו כאן. אני חושב שיש פה טעות בתפיסת העולם, אם תאומץ פה השיטה של הוצאת היתרי בניה מתחמיים ובשיטת הבית המשותף המתחמי. אני יועץ משפטי של הרבה מאוד רשויות מקומיות, אני חושב שזו טעות. לא יגיעו להבנה ולא יוצאו היתרים. אני חושב שנכון יהיה לעשות תכנית מנחה לבינוי בכל אחד מתכניות המשנה או לכל התכנית. מי שיגיש בקשות או אפילו תכנית משלו בהתאם לתכנית המנחה, לא יידרש לעשות שיתוף פעולה עם האחרים. מי שירצה לסטות מהתכנית המנחה, או שקבוצה ביחד ירצו לסטות מהתכנית המנחה, בבקשה, שיידרשו להגיע לשיתוף פעולה ביניהם. אני חושב שלא יינתנו פה בפועל היתרי בניה במשך עשרות שנים, מלבד הבעיות של התשתיות, בעיית הניקוז, אבל לא רק את בעיית הניקוז, מעבר לבעיית התשתיות והכסף להקמת התשתיות. הנושא של צורך להגיע ביחד כדי להגיע לבקשת היתרי בניה משותפת, תיכשל. אני מבקש למצוא פתרון שמצד אחד ישמור על הצרכים התכנוניים בין כל היתר ומצד שני לא יגיעו למצב שלא ניתן יהיה לקבל היתרים במתחם.

עו"ד ח'אלד אזברגה

לד/4/1300. אני מייצג את משפ' עיסא, אני חוזר על ההתנגדות שהגשתי, ואני רק אחד מספר נקודות. אנחנו מדברים על גוש 3967 חלקות 17, 22, 35, 36. אני אתחיל עם כביש הטבעת. כפי שידוע, כביש הטבעת כשמו כן הוא, וכך צריך להיות, הוא צריך להקיף את העיר לוד ולא לחצות אותה באמצע. אני אחזור על הטיעונים שטענו חבריי ואני אוסיף שהסיכון הנובע ממנו לחיי התושבים ובמיוחד לילדים הוא גבוה מאוד מה גם שניתן להסיט מפרט את הכביש באמצעים חלופיים ולהעבירו שיקיף את השכונה ולא לחצות אותה באמצע. אנחנו עומדים על ההתנגדות שלנו לכביש הטבעת. אנחנו חושבים שהקמתו תיאלץ את הרשויות להרוס הרבה בתים שניתן להימנע מהריסתם, כביש הטבעת במתכונתו כפי שהיא צריכה להיות זה להקיף את העיר לוד ולא לחצות אותה מבפנים. עניין המתחמים, בנוסף למה שנטען כאן, אני אשאל את השאלה מה אם אחד מהתושבים שלאותו מתחם לא מסכים לתכנית המוצעת על ידי רוב השכנים. עניין רוחב הכבישים הוא עניין חשוב, זה באמת מפריע להרבה מאוד אנשים במיוחד לאנשים שיש להם את הבעלויות על הקרקע, ואנשים שחלק מהבתים שלהם כתוצאה מההרחבה הזו או מהרוחב של הכבישים יאלצו להרוס את ביתם. אני מדבר על כביש מס 7 ו-6. כביש מס 7 שהרוחב שלו 17 מ' אמור להיות כביש פנימי שנכנס רק לשכונה הזו, הרוחב הזה רחב יותר מדי, ניתן לצמצמו לרוחב של כביש פנימי. ולהמנע ככל הניתן מפגיעה מיותרת בקניין של אנשים ומהריסת מבנים אחרים שקיימים. אותו הדבר לגבי כביש 6, שרוחבו 14 מ' שבבוא העת עם הקמת הכביש הזה, כל ה-14 מ' יהיו על חשבונו של מרשי, מהגבול של הקרקע שלו ועד למחלף או לצומת בין שני הצמתים. אנחנו חושבים שהרוחב, 14 מ' יפגע פגיעה משמעותית בקניין. פגיעה שהיא מיותרת. היום הרוחב של הכביש שקיים ומשמש את האוכלוסיה הוא 6 מ' וזה משרת את האוכלוסיה, יכול להיות שיהיו תיקונים לכאן או לשם שיתאים את הכביש לתכנית, אבל לא ברוחב של 14 מ'. הנקודה השניה היא, הקרקע של מרשיי סומנה כמגורים ב', למרות שאנחנו חושבים שכל הקרקע מסביבה מסומנת כמגורים ג', אנחנו נבקש גם לאור כך שהקרקעות מסביב הן מגורים ג', ניתן גם להעביר את החלק כמגורים ג' כדי להשתלב עם יתר התכנית. בנוסף לכך, התכנית לא נותנת מענה למבני הספר. אנחנו נבקש שהתכנית תיתן מענה כרגע על הבנייה הצמודה לכביש, לעניין חזיתות מסחריות. נקודה אחרת שאנחנו נבקש, עניין ההיטלים ודמי הפיתוח. כידוע, השכונה של פרדס שניר היא שכונה שסבלה מהזנחה רבת שנים של כל הרשויות מקום המדינה ועד היום גרות שם 2800 משפחות בתנאים לא תנאים, לא ראויים למגורים של בני אדם. במיוחד שאנחנו מדברים על איזור שנמצא במרכז הארץ, שאמור להיות מפותח בצורה הטובה ביותר, ולכן אנחנו חושבים שהתושבים סבלו ועודם סובלים ואנחנו לא נדע מתי תתממש התכנית הזו ועד אז אנחנו חושבים התושבים ימשיכו לסבול מהיעדר תשתיות כבישים ומבני ציבור, ולכן על הסבל הזה ועל הקיפוח אנחנו חושבים שהגיעה העת לפטור אותם מתשלום היטלים לרשויות המקומיות במיוחד לפטור אותם גם מעניין הפיתוח. אין להכביר במילים לעניין השכונה הזו ומה נעשה עד עתה וכמה שנים זה כבר מתגלגל במסדרונות של מוסדות התכנון למיניהן, ולכן הגיעה העת גם לפצות את האנשים על הסבל שנגרם להם כתוצאה מקיפוח של הרשויות. התנגדות שהגשתי בשם אבו סאמי סיאם. הוא הועבר לטיפולו של חברי, לכן אני פטור מלטעון לגבי זה.

עו"ד חסונה אכרם:

ההתנגדות היא לגבי תכנית לד/4/1300 בעניין אבו סיאם סאלם, אבו סיאם ג'מאל, אבו סיאם סולימאן, אבו סיאם סיאם ואבו סיאם תאופיק. לגבי חלקות 27, 28, בגוש 3567 עם שותפים אחרים בגוש 3972. מדובר בשטח של 15,000 דונם בחזקתם של המתנגדים. אני מבקש לחזור על דברי חבריי בכל הנוגע לכך שהתושבים מברכים וסבורים שהגיעה העת למסד את הבניה הנמצאת שם, ולעשות סדר בכל האיזור של פרדס שניר והמתחם. אני

כתושב האיזור, רובכם יודעים שהוגשו מספר תכניות שמן הסתם לא יצאו מהכח אל הפועל, מהטעם הפשוט כי כל התכניות שהוגשו בזמנו התעלמו מהצרכים של התושבים, היו באופן שלא לקחו בחשבון מצוקות ובעיות ודברים שהם בפועל בשטח, כל התכניות נולדו לכשלו. היום אמנם יש מתנגדים אך ההתנגדויות לא במסה כל כך גדולה, מאחר וככל הנראה היתה רגישות מסוימת אך לא מספקת לצרכיהם וענייניהם של התושבים. נאמר כאן, וזה פעם ראשונה שאני שומע, כתושב השכונה, שהיה תיאום עם נציגי השכונה. לא שמעתי על דבר כזה ודיברתי גם עם חברים שגרים בשכונה, שנמצאים שם ועובדים גם בעיר לוד. אני אומר לכם גם מעבר לכך, כפי שחילקתם את התכניות כאן, כך גם הן מחולקות בפועל. יש איזור שמתגוררת משפחת x, עם כל הכבוד, זה לא מייצג את כל השכונה. נציגות כשמה כן היא, היא צריכה לייצג את רוב התושבים שם. אם יש אחד שמייצג שכונה מסוימת זה לא אומר שהוא מייצג את רוב האנשים. יש 2700 משפחות וצריכה להיות נציגות שתבטא את הבעייתיות והמצוקה שלהם. עם כל הכבוד, לא שמענו ולא ידענו, ואני חושב שאין לדבר על הדבר הזה. אני מדבר באופן כללי, ואחר כך אתיחס ספציפית להתנגדות שלי. גם השיטה של המתחמים, כפי שצינתי, תכניות בעבר נכשלו מאחר ולא היו ריאליות. גם התכנית כאן לא ריאלית כי אני צריך לבקש הסכמות. צריך לרדת לשטח ולראות את המתרחש שם. זו למעשה חלקה 2, ואני מפנה לגוש 3968, רק כדי לסבר את האוזן לבעיית המתחמים. יש פה מתחם הקרוי 2. אם מישהו פה רוצה להכשיר את הבניה או להגיש תכנית הוא יצטרך לפנות ליותר מ-70, 80 בתי אב ולומר להם לחתום כדי שהוא יוכל לבנות בית אחד. זה בלתי אפשרי ולא ישים. כולם יודעים שזה לא ישים. זה לבוא ולאמר תשמע, הנה יש לנו תכנית, הנה הגשנו, יצאנו ידי חובה. יש תכנית ואתם לא יכולים לקבל היתר. אני לא יכול להסתדר, עם 70-80 משפחות. גם אם אסתדר, אנשים חוששים, פוחדים לחתום לי. למה? כי הם לא יודעים מה הולך להיות. כי הם לא משפטנים ולא מהנדסים. מה שהוצע על ידי עו"ד גרשון ועל ידי חברים אחרים שסבורים שהשיטה הזו היא מקור לבעיות, שניתן שוב פעם לעיין בתכנית הזו בשיטה הזו ואני חושב שככה ייטיבו גם עם עצמה העיריה וגם עם התושבים. באשר לתכנית ספציפית ולעניין ההתנגדות שלנו. ההתנגדות שלנו לגבי הכביש 125, יש פה את כביש מיכה רייסר שזה הכביש המוביל הראשי כביכול כביש 100 לשכונת גני אביב ולפרדס שניר. יש תכנון לכביש נוסף שמתחבר עם כביש 125. כביש זה כפי שאתם רואים, מגיע עד לכאן, הולך בעיקול ועולה על הבית והורס אותו. ישנו פתרון הפתרון הוא פשוט. המתחם הזה הוא לא מרחק גדול, ואפשר להזיז את הכביש 20-30 מ' שיוכל לעבור מפה ולהתחבר. אין שום בית, יש שטח ריק ונקי, אפשר שיעבור מפה ויתחבר לשטח הזה. כל הבקשה של העיריה היא כדי לחבר את המשפחות לכביש גישה, לכביש 100. ניתן לעשות זאת מבלי לפגוע באנשים. למה צריך להרוס בית שלם של משפחה של 8 נפשות? ניתן למזער את הנזק ולעשות זאת בצורה מידתית, באופן שיעבירו את זה עוד מספר מטרים קדימה. זה הכל. גם לגבי כביש הגישה הפנימי עצמו, זהו כביש גישה שאין לו מוצא. הרוחב שלו הוא 14 מ', למספר הבתים שנמצאים כאן, לדעתי מוגזם. אפשר לעשות כביש גישה בפחות מ-14 מ'. אפשר לעשות את זה ב-8, 9 מ', נתיב של ארבע מפה, ונתיב של ארבע מפה. למרות שזה לא כביש שאמור לחבר בין שכונה לשכונה, זה אמור להיות כביש שירות בתוך השכונה. כך גם ניתן למזער את הפגיעה בבתיים של המתנגדים האחרים שנמצאים בצידו של הכביש. לעניות דעתי כך ניתן בהשקעה של מחשבה ומאמץ קטן, לחסוך את הנזק. ומעבר לכך, השקעה כזו מבחינה כספית, אם ישבו מתכננים, ויתכננו אותה, היא הרבה פחות מהשקעה של הריסת בית. לבוא להרוס בית, מעבר לנזק שנגרם למשפחה ולאנשים, הנזק הוא גם לקופה הציבורית. כשבאים, ואנחנו מודעים לכך, באים להרוס בית בשכונה ערבית צריכים 300 שוטרים ודחפורים, שזה עולה בהערכות שאני שמעתי משהו כמו 500,000 שקל. המון כסף. ובמה נצא נשכרים כולנו? כלום. לתכנן בצורה כפי שהסברתי לא ייגרם נזק לאיש, נהפוך הוא.

עו"ד מאהר אבו סיאם :

ההתנגדות היא בשם מרשי אבו סיאם חסן. לתכנית לד/1300/4 חלקות 7, 8, בגוש 3972. הכביש מס' 4 עובר ברחוב דבורה הנביאה בלוד. אני מצביע איפה ממוקם הבית. הכביש המוצע אמור לשרת את תושבי השכונה או הרחוב דבורה הנביאה כאשר מרבית התושבים בשכונה הזו הינם בני משפחת אבו סיאם ולפי נתוני התכנית הכביש הזה הינו כביש המיועד להיות כביש ללא מוצא. מאחר והוא מיועד להיות כביש ללא מוצא, הוא פוגע במידה רבה במתנגד היות ואפשר לשנות את תוואי הכביש בכך שלא יפגע ויגדר את הבית מצידו המזרחי של הבית. לא צריך להכביר במילים לגבי הפגיעה הקשה בקניינו של מרשי, שהשקיע עמל וכסף רב ובמידה והתכנית הזו תאושר ללא החלופות המוצעות שאציע אותם בעוד מספר רגעים, אזי כל השקעתו תרד לטמיון. אני רואה שהאדריכל של התכנית תפס סרגל, סימן קו או מלבן מצפון לדרום, ובכך הוא קבע את גורלו של הגדר מהצד המזרחי לרבות בתים או חלקים מבתיים בתוואי המוצע של הכביש, יכול היה מתכנן התכנית לעשות או לתכנן את הכביש בצורה שתפגע פגיעה מינימלית במרשי ובשאר הבתים של השכונה. כך למעשה המרובע האחרון בצד הדרומי של הכביש יכול להיות בצורת עקומה ולהזיז את תוואי הכביש לכיוון מזרח וכך לפגוע בשטח ירוק ולא לפגוע בבנייה של אנשים, לרבות הבניה של מרשי. בנוסף, מאחר והכביש הזה הוא כביש ללא מוצא, מה הטעם שהרוזטה בקו הבניין יהיה ממוקם על קצוות הבתים, אפשר בהחלט להסתפק בקו בניין קצר יותר בכך שהפגיעה בבתיים תהיה מינימלית. כשיורים על אנשים, אנשים מתגוננים.

היו"ר גב' שלומית דוטן :

אכפת לך לנסח את זה אחרת? מכיוון שאנחנו בועדת תכנון אנחנו לא יורים.

עו"ד מאהר אבו סיאם :

גבירתי תבין מה הנקודה שלי. כשתוקפים אנשים הם מתגוננים, כל אחד לפי השיטה שלו ולפי הבנתו. כשמפקירים אוכלוסיה שלמה במשך שנים ולא מציעים להם חלופות תכנוניות או באים אחרי שמשקיעים את מיטב כספם ובונים באדמות שבבעלותם אחרי שהם השקיעו את הכל, באה הועדה המחוזית או באים כל אלה שמתכננים תכניות כביכול לטובת השכונות, איפה הם היו במשך כל השנים האלה, קודם לבניה שהיתה בעשור האחרון? ולמה אמרתי כשיורים מתגוננים? כשיש הפקרות מצד המוסדות השלטוניים אין ברירה לאנשים אלא לקום ולעשות מעשה. ואני מעודד כל אחד שבנה בצורה לא חוקית, אני מחזיק את ידו, ואני מקווה שההפקעה, אם וכאשר תפגע התכנית תפגע במי מהאנשים אנחנו נקום ונעזור לכל מעשה שיפגע. שיירשם שאני מוחה על התכנית הזו. מה גם שהתכנית מתיימרת להיות תכנית שמכוחה ניתן להוציא היתרי בניה. לא ראיתי שעד היום, למרות שהאנשים בנו בתים שלא בתוואי של כביש, לא בתוואי של מסילת ברזל ולא בתוואי של איזשהו תכנון מסחרי או ציבורי, שקיבל היתר עד עכשיו. לכן, ככל שהתכנית הזו פוגעת בקניינו של מרשי אנחנו מתנגדים לכך בתוקף. אני רק רוצה להצביע על המפה לגבי מיקום הבית. במקום שהקו יהיה קו ישר, שיפגע בגדר מצד הזה, אפשר לעקמו טיפה ימינה. אפשר לא לפגוע בבתיים של אנשים.

עו"ד קאדרי הרי :

אני מייצג את משפחת ערפאת בגושים 4338, ו-4339. ההתנגדות שלנו היא ל-1300/5 לד/5 לגבי כביש מס' 1. זה ברחוב יוספטל, מחוץ לתכנית. זה כביש שנפל מאיזשהו מקום מבחינת התכנית של עיריית לוד, שאני לא מבין למה עיריית לוד לא משתפת פעולה עם עיריית רמלה, כי זה אותם כבישים. הכביש הזה, התכנית הרעיונית שלו היא כאילו ניפו את הכביש

מהתכנית הרעיונית המתקדמת שמנסים להציג בפני הועדה. עיריית לוד משום מה מנסה להסתיר ולבצורה של חלק חלק להגיד לועדה תאשרו לנו את החלק הזה, ואנחנו רוצים רק את זה. עוד שנה יבואו, תאשרו לנו את החלק הבא, והחלק הבא כבר עולה על בתים, 10 בתים ברשיון ובהיתר של מדינת ישראל, במגזר הערבי, שזה דבר חריג, משנת 1978, גרים פה קרוב ל 100 משפחות, הכביש הזה שמבחינה רעיונית מתקדם,

דובר:

הוא נמצא בתחום העיר לוד והם קיבלו היתר מעיריית לוד בשנת '78.

עו"ד קאדרי הרי:

הכביש עולה גם לדהאמש, בגוש 4337 חלקה 9, שיש שם אדמות פרטיות שרכבת ישראל הפקיעה 7 דונם שם והרסה מבנים בלי לשלם שום פיצוי. אבל ההתנגדות שלי היא כי הכביש הזה הוא כביש רעיוני שעושה כביש טבעת מעל בתים חוקיים, פוגע באנשים חיים ואני לא מאמין שחלק מחברי הועדה ומהנדס העיר לוד, אם ישאלו אותו באופן אישי, הוא יגיד בשום פנים ואופן לא יסכים שכביש יהיה מעל הבית שלי, יעבור מעל הילדים שלי. אני חיפשתי וראיתי תשריט של עיריית לוד, בתשריט היה כביש טבעתי מעל הבתים, התעלמו מזה שיש בתים שם. כשעיריית לוד נתנה לבתים האלה את האישורים כחוק. אני לא מבין את עיריית לוד, גם לא מודיעים לבעלים בכלל, הבעלים הרשומים בטאבו. תודיעו, זכותו של הבעלים שאם בונים ליד הגינה שלו כביש, שיש לו זכות להתנגד. אז אני צריך זכויות מגדלת כדי לראות אם בעתון פורסם שהגוש והחלקה שלי פורסמו. הדבר האחר, מבחינה רעיונית עיריית לוד פועלת בצורה לא הגונה, בניגוד לחוק, מתחמנת את חברי הועדה, שלוקחת קטע מפרדס שניר, אם גבירתי תסתכל, איפה הכביש הזה מתחבר? לאן הכביש הזה הולך? חברי הועדה לא צריכים לשאול את המתכננת לאן מגיע הכביש הזה? לאן הוא ממשיך בכלל? למה עיריית לוד מתעלמת מכביש 44, כביש עוקף רמלה, שיש לה תכנית לבנות גשר מעל מסילת הברזל, ישר לתל אביב. הרי זה משתלב אחד בשני. אז 20 מ' מהכביש עובר הכביש הזה. לא רק פוגעים בזכויות יסוד של האנשים, בצורה קשה, אלא גם הם פוגעים בכספי הציבור. אבל עיריית לוד אכפת לה? כי ראש הועדה הממונה לא משלם מהכיס שלו, הציבור ומשרד הפנים משלמים את זה. התכנון פה הוא לא נכון. אם מגישים תכנית אחת צריכים להגיש לא חלק של תכנית, אלא את כל התכנית בכל השטח. זה מה שאני יודע, וזה מה שלמדתי בכתה א'. צדק צדק תרדוף. המבקשת לא עושה צדק עם האנשים אלא גם מבחינה תכנונית, היא לא מגישה תכנית נכונה, רק על חלק של כביש. איפה השאר. חברי הועדה צריכים לשאול, מה הלאה? מה מתכננים לעשות הלאה בהמשך, כי הכביש נעצר. מה יש מעבר לכביש הזה. היות וכביכול העירייה לא מגישה תכנית של הכביש הטבעתי הזה מעל הבתים של מרשיי, שגרים שם 100 נפשות לכל המעט, אני חושב שלא לאשר את התכנית כיון שהתכנית לא מושלמת, לגבי הכביש הספציפי שאנחנו מתנגדים לו. אני מבקש לא לאשר את התכנית עד שיגישו את התכנית במלואה, שהאזרחים תושבי מדינת ישראל יראו מה התכנית. אני לא צריך להכנס לראשו של ראש העיר, שהוא הרשות המוסמכת בעניין זה. ולמה באתי היום? כי גב' רותי צדקה, היא אמרה שהגושים שאני מייצג אותם לא נמצאים בתכנית. אני מגיש את ההתנגדות שלא יעברו שנתיים שלוש ויגידו לי שלא התנגדתי.

היו"ר גב' שלומית דוטן:

סדר העבודה עכשיו הוא עורכי התכנית עם התשובות והועדה המקומית ואחר כך ממני שנשאר שירצה עדיין לענות, תשובה למה שנאמר אפשר יהיה להעיר את הערותיכם.

מר ירון טוראל:

אני אתחיל בהתנגדות של מר ערפאת אסמעיל. טוען מר איסמאיל שדבר הפקדת התכנית לא פורסם בעתונות הערבית. מצוי בידי עותק של צילומים מתוך עיתונות ערבית שבה זה כן פורסם. ואני אשמח לתת את זה לועדה. הדבר השני שהוא אומר שלא הוצבו שלטים המעידים על הפקדת התכנית בתחום כפר דהאמש. אני מפנה את תשומת לבו של המתנגד לסעיף 89(א) לחוק התכנון והבניה שקובע היכן צריך להציב שלטים, לא נאמר בשום פנים שבישוב מרוחק מחוץ לאיזור התכנית ושאפילו לא נמצא בתחום הרשות המקומית, יש חובה להציב שלטים. לאחר מכן טוען מר אסמעיל כי חלה חובת הכנת תסקיר השפעה על הסביבה. למרות שחרשנו את החוק שוב ושוב ונעזרנו בייעוץ משפטי, לא מצאנו בשום מקום שנאמר שחלה חובת הכנת תסקיר השפעה על הסביבה, אני מניח שהוא מתכוון לתכנית דרך, התכנית הזו אינה תכנית דרך ולפיכך לא חלה חובת תסקיר. הוא אומר שהתכנית מתעלמת מקיומו של כפר דהאמש, לא ברור לי איך היא יכולה שלא להתעלם מקיומו של הכפר, הוא נמצא כאמור כמה מאות מטרים מהחלק הקרוב ביותר אליו בתחום הקו הכחול, כלומר היא גם מתעלמת מקיומו של מושב יד רמב"ם באיזור הכרמל.

היו"ר גב' שלומית דוטן:

זה לא מתאים. אנחנו לא שם. תהיה ענייני בבקשה.

מר ירון טוראל:

נאמר שהתכנית חוסמת את כפר דהאמש, הטיעון הגדול הוא שכפר דהאמש אומר, אני קורבן למערכת של תכניות רבות שנעשות מסביבותי, מצפוני דרומי, מזרחי ומערבי, שאינן מביאות אותי בחשבון. אני רוצה לציין שכפר דהאמש נבנה לא כישוב מתוכנן. היה והיה פה תכנון, הוא היה משתלב תכנון כללי. העובדה היא שבעצם באמצע מערכות תכנון, יש 1001 סיבות, עומד ישוב שלא תוכנן מעולם, ואומר אבל אתם חייבים עכשיו, בגלל שאני קיים כן להתחשב בי, לא להעביר כאן מערכות, כן לקבוע את גבולות הישובים העירוניים, לא לתכנן ברמלה שכונה וכו', זה אוסף טענות שמנקודת מבטו של תושב הישוב אני מבין את כולן לחלוטין, אבל כמערכת תכנונית אני לא מסוגל להתייחס לזה כשאני אומר כי מערכת תכנונית זו מערכת שאומרת מערכות גישה וכבישים על סמך מידע סטטוטורי, לא על סמך פעולות שנעשות השכם והערב ללא היתר. יחד עם זה אני רוצה לציין, כיון שמר איסמעיל ציין, שהתכנית בעצם מציעה איזשהו כביש שהוא אמור להמשיך, ומסמנים שני קווים המרמזים על המשכו של הכביש, והכביש עלול, הוא עוד לא הופקד, ויתכן שיש פתרונות אחרים שעוד לא נבחנו, אבל הוא עלול במידה כלשהי לפגוע בכפר. אותו דבר טען עו"ד קאדרי וטענו אחרים. בעצה אחת עם משרד השיכון שהוא מזמין התכנית, אנחנו חושבים שאולי ניתן לוותר על הזנב כדי לומר התכנית איננה מרמזת. מה עוד שעיריית לוד אכן מקדמת רעיון להסיט את הכביש מכאן לכאן. הקטע עד כביש 14, באמת משרת את השכונה. המפגש של כביש 1 עם כביש 14, הצומת, יהיה סיומו של כביש 1. ובהמשך שלו, אני מציע שזה יהיה שטח או לא לתכנון או לא לבניה כדי שנשמור את האופציה עד לתקופה מסוימת, אולי אפשר לקבוע תקופה, שעיריית לוד תנסה לפתור את הבעיה התנועתית של כביש הטבעת. כביש הטבעת הוא נדבך חשוב מאוד של תכנית המתאר של עיריית לוד שאכן מוכרת לערפאת אסמאיל ולע"וד קאדרי, הם חוששים ממנה והם רוצים להתנגד, והם אומרים עד שהיא לא תופקד הם לא יודעים, ידוע לנו שמשרד הפנים מקדם מכרז להכנת תכנית מתאר, יכול להיות שזה בהחלט יצא מתכנית המתאר. יש לנו הרבה מאוד אי ידיעות ולכן מצאנו, משרד השיכון ואני שאולי הקטע לא חשוב להתעקש עליו כי הוא מבטא רעיון שעלול להתהפך. ולכן אנחנו מציעים לוותר על הזנב הזה.

היו"ר גבי שלומית דוטן:

אני רוצה להבין משהו, הכביש הזה אינו משמש רק ככביש מעבר מצפון לדרום אלא גם אמור לשמש ליציאה מהמתחמים השונים.

מר ירון טוראל:

לא, בגלל זה אני אומר רק הזנב. למתחמים השונים יש יציאה.

היו"ר גבי שלומית דוטן:

אז מה אתם רוצים, להשאיר אותו בירוק? להפוך אותו בירוק?

מר ירון טוראל:

ירוק זה אומר שהבתים חייבים להיות להריסה. אנחנו מציעים יעוד שלא יחייב להרוס את הבתים שנמצאים שם אבל שלא יאפשר הקמת בתים חדשים. נתייעץ עם נוהל מבע"ת ונמצא פתרון.

אני עובר לתכנית לד/2/1300. בעצם להתייחסות הכללית, סליחה, ההתנגדות של רש"ת, אנחנו ממליצים לקבלה. עו"ד עטיה, הוא ייצג בעלי נכסים בתא שטח מס' 9 בתכנית לד/2/1300 עו"ד עטיה שהסימון לא ברור, למרות שהסימון זהה לחלוטין לתשריט. מה שהטעה אותו, כיון שהחלקה היא אלכסונית, אפשר היה להבין שהקווים נמצאים באלכסון לחלקה. הקביעה של הסימונים היא ביחס לתחתית הגליון. עו"ד עטיה הוטעה על ידי זה שזה נראה היה לו כאילו שהמדובר בקוים אלכסוניים ביחס לחלקה. ולפיכך הנושא הזה,

מר בני חיים:

מה הפירוש של קוים אנכיים?

מר ירון טוראל:

מגבלות אקוסטיות. הוסבר לו על הנושא הזה. עו"ד עטיה כמו כן התייחס לנושא של תכנית המיקום, הוא הרחיב בנושא הזה וטען שזה לא צודק. בנושא הזה אני חושב שכמעט כל אחד מהמתנגדים רצה להגיב. אני רוצה להזכיר, שבחלק מהתכניות ובלד/2/1300 זה בהחלט קיים יש סעיף שאומר: "בכל תא שטח בשלמותו תפעל תכנית בינוי מפורטת. הועדה המקומית תהא רשאית לאשר תכנית מפורטת גם אם גבולותיה שונים מגבולות תא השטח מטעמים שונים שיירשמו, לאחר ששוכנעה כי שינויים אלה אינם פוגעים בראיה הכללית של הבינוי באותו איזור." למה בכלל קבענו קביעה זו? כי אין לנו שום מושג איך השטח מפורצל. הפירצול נעשה בהסכמים של התושבים בינם לבין עצמם. אין לו עדות בשום מסמך רשמי. יש להם חוזים ביניהם לבין עצמם, חלקם חתומים, חלקם בלחיצת יד, לא נעשה רישום בטאבו לגבי כל הפירצול. לפיכך כיון שאין לנו מושג איך נראה הפירצול אנחנו לא יכולים לתכנן בשטח שאנחנו לא יודעים איך נראה הפירצול אבל אנחנו יודעים שקיים פירצול. לכן אמרנו מי שיודע איך נראה הפירצול הם בעלי הקרקע, ובעלי הקרקע יעשו זאת. לכן גם אחד מעורכי הדין הציע שהרשות תתכנן תכניות בינוי, הרשות המקומית לא יכולה להכין תכנית בינוי על שטח שכאמור פורצל אך לא ידוע איך הוא פורצל. רק התושבים יודעים איך השטח מפורצל. לכן קבענו שהתושבים יתאגדו. יבואו התושבים למהנדס העיר ויגידו משפחת זה וזה לא מוכנה לשתף איתנו פעולה, ירשום מהנדס העיר בפרטוקול מדוע הוא אישר להוציא את משפחת זה וזה מתחומי תכנית הבינוי ויאשר להם תכנית בינוי. זה היה העיקרון שאנחנו קבענו, העקרון הזה נקבע על ידי ועדת ההיגוי שליוותה אותנו, מי שליוותה אותנו בהיבט המשפטי היתה עו"ד שרית דנה, שהיתה אז היועצת המשפטית של הועדה המחוזית מרכז והיא זו שהציעה את המנגנון הזה והיא זו שאישרה את המנגנון הזה ואת

הגמישות שנקבעה בו. כלומר, אנחנו מדברים על משהו, בשונה מהטענה של עו"ד רוטשילד, שאמר 'אני מייצג הרבה רשויות מקומיות ואני לא יודע', אכן כן זה מצב שלא קיים בשום מקום אחר, שיש קרקע מפורצלת ואף אחד לא יודע איך נראה הפירצול. יש סעיף בהוראות שמאפשר לנו להתייחס למקרים קשים ברגע שהם מופיעים. אני מבקש לקבל את אותן התנגדויות שהוגשו לתכניות אחרות שבהן הסעיף הזה לא קיים משום מה, טעות שלנו. הסעיף הזה לא מופיע בכל התכניות ואנחנו רוצים שהוא כן יופיע בתוך התכניות. בתכנית 1300/3, בהוראות לא מופיע הסעיף הזה. ואנחנו מבקשים שהוא יופיע. זה מופיע בסעיף 4.1.2, 4.2.2 בתכנית. לגבי רוחב דרכים - אני אספר לכם סיפור, ברשותכם. בירושלים אחת מהשכונות שהיא בעצם כפר ערבי, נעשה תכנון על ידי העיריה, תושבי הכפר מאוד לא אהבו את התכנון הזה, והם החליטו לעשות תכנון לדוגמה של ישוב ערבי בישראל. לצורך זה נבחרה נבחרת כמעט כמו נבחרת חלומות, לקחו את מיטב האדריכלים בארץ, את מיטב האדריכלים הפלשתינאים, לרבות תמיכה נלהבת של משרד השיכון, תהליך של שיתוף פעולה יוצא מן הכלל ואת כל אלה הביאו לוועדת היגוי שכללה הרבה מאוד גופים, ציבוריים פוליטיים, עירוניים וכו'. הדבר הראשון שעשו, הם הלכו ושאלו את התושבים באותה שכונה-כפר, מה הם רוצים להיות כשיהיו גדולים, וכולם אמרו שהם רוצים להיות כמו השכונה היהודית הסמוכה. עם הרחובות הרחבים והמסחר והבתים הנאים והשדרות וכו'. ואז כשהגיעו לתכנון בפועל, מסתבר שאנשים לא מוכנים לוותר על השטח, ומה שיצא זה תכנית עם אוסף דרכים מתפתלות צרות ולא נוחות. או במילים אחרות הנצחה מוחלטת של פיגור תכנוני. על זה כתבה גם הרשות הפלשתינאית לעיריית ירושלים וגם ארגון במקום, שהוא ארגון שגם ניסה לתמוך בתכנית, ואמרו לא ייתכן שכשמתכננים שכונה לערבים יוותרו על סטנדרטים מקובלים כי רק על ידי הקפדה על אותם סטנדרטים מקובלים, נוכל להגיע לתכנון ראוי, תכנון דומה לשכונות היהודיות מסביב. אותו דבר לגבי התכנית הזו. אמרה הועדה המחוזית ומשרד השיכון ואני, מקבלים לחלוטין את קביעותיה, לא תהיה שום הנחה בסטנדרטים. דרכים תהיינה בדיוק כפי שמתכננים דרכים בכל מקום אחר. הרחובים לא יפלו ברוחבם מהדרכים הסטנדרטיים, לא ייתכן שאנחנו נדבר היום על משעולי חמור בשכונה שנבנית במאה ה-21. ולכן הדרישות לגבי 3 מ' 6 מ' וכו', אינן עולות בקנה אחד לחלוטין עם הצרכים בני זמננו של חניה, של מעבר תשתיות, של נסיעה ללא מכשולים וכו'. לגבי רוחב הכבישים בפועל - התכנית עשתה כל מאמץ ללכת על הרחובים המינימליים ההגיוניים במערכות תשתית בנות זמננו. ולכן כשאנחנו מדברים על 12 ו- 14 מ', אלה הם הרחובים המינימליים. אין שכונות חדשות שמתכננות כבישים עם פחות מזה. הכבישים הצרים ביותר הם כבישים משולבים שמשרתים 5-10 בתים בתכניות שאינן כאן, ורוחבם הוא 11 מ'. כלומר כל ההבדל זה שאם נלך על כביש משולב שמשרת 12 בתים גם יכולים לרדת. התכנית הזו בכלל לא עושה את זה, התכנית מייצרת רק מערכת אורכית כשהאמונה היא שמתוך המערכת האורכית להמבננים עצמם, תובלנה דרכים צרות מאוד שתהיינה בעצם זיקת הנאה ולא דרכים מופקעות. כלומר נמנענו מכל הפקעה ומכל רוחב מיותר אך יחד עם זאת הקפדנו על סטנדרטים בני זמננו.

ההתנגדות של עו"ד פפר, אני רוצה לציין כי מדובר על שטח שנמצא מחוץ לתכנית. אותה טענה מפני הפחד שלהם מכביש הטבעת, אני רוצה לציין כמה התנגדויות בכתב. התכנית מתווה כביש על חלקי מגישי ההתנגדויות, זה נאמר בכתבי ההתנגדויות, שהתכנית מתווה כביש על חלקי התכנית, היא לא מתווה, השטח נמצא מחוץ לקו הכחול. התכנית מתירה שטחי המתנגדים כמובלעת יחידה של קרקע פנויה. הטיעון לא ברור לי. המתנגדים נמצאים בכלל מחוץ לעיר לוד, ולפיכך הטענה שהם נשארו לבד ירוקים עולה דווקא בקנה אחד עם הרעיון של תמ"א 35 ותמ"א 21 שבכולם מוצע איזור זה כאיזור פיתוח. יש עדיין במסגרת תמ"מ 3/21 כתם ירוק קטן במרכז התכנית ואת הכתם הזה טרחנו והעלינו בפני הולקחש"פ וקיבלנו אישור של הולקחש"פ להפוך את זה לאיזור פיתוח עירוני. האופן שבו אנחנו

התנהלנו לגבי איזור פיתוח עירוני, אומרים המתנגדים, תראו נשארנו לבד פה ירוקים. הם היחידים שנמצאים במועצה איזורית ולא רשות עירונית. אומר עו"ד פפר, שהתכנית מפקיעה רק 20 אחוז מהאדמות. ציינתי בראשית דבריי שלתכנית יש אנומליה רצינית מאוד בזה שהיא באה להסדיר שטח במקום שכבר נלקחו מהתושבים 90 אחוז מלכתחילה. כלומר כבר נלקחו הפקעות של 90 אחוז, אנחנו היינו צריכים להתמודד עם ה 10 אחוזים הנוותרים. ולהפקיע מזה. יחד עם זאת, התכנית הצליחה להסדרים די מעניינים, הסדר אחד אומר רק דרכים אורכיות תהיינה הפקעות, לעומת זאת, מערכת הדרכים הפנימית בכל מבנן תהיה ברמה של זיקת הנאה. כלומר יהיה לכאורה שטח שבעל הבית לא יוכל להינות ממנו, בפועל על הנייר זה לא יופקע ממנו. פעוטונים, גני ילדים ומבנים לגיל הרך ישולבו בבתי מגורים. דבר נוסף, מבני החינוך הגדולים ומבני הציבור, הצלחנו להביא להחלטה מיוחדת של מועצת ממ"י שאומרת כי היא מאפשרת באיזור פרדס שניר בלוד לקחת את כל השטחים של ממ"י ולייעד אותם לצרכי ציבור. כלומר ממ"י הלך להחלטה חד משמעית וייחודית שמאפשר לתת את כל צרכי הציבור על קרקעות המינהל. זה אומר שהצלחנו לענות לחלוטין על פרוגרמה של הועדה המקומית. בנוסף יש עוד הפקעות בתוך התכנית. כל תכנית בינוי חייבת בהפקעות. יש חלק מתכניות בינוי שמחייבות הפקעות גדולות יותר, יש ייעוד מיוחד ב מיוחד, ששם ניתן לפתח מסחר כנגד הפקעה של מגרש שווה ערך בגודל שלו למגרש שיועד למסחר. יש הפקעות, ההפקעות הרבה יותר מ- 20 אחוז, אבל ויותר מזה, בעצם טוען עו"ד פפר כי כיון שלא ניתנו כל צרכי הציבור, הם יילקחו ממנו. תשובתי היא כי ניתנו פה כל צרכי הציבור. אנחנו עומדים לחלוטין בצרכי הפרוגרמה לצרכי ציבור כפי שנקבעה על ידי הועדה המקומית. הוא ממשיך וטוען כי התכנית איננה מהווה פתרון דמוגרפי מספק, ויש חשש שתהיה גלישה לצרכים עתידיים והיא תבוא על חשבון קרקעות של מרשיו. אני כאמור הייתי מתכנן תכנית המתאר של לוד, שלא הגיעה למימוש סטטוטורי, ובהחלט העסקנו צוות של דמוגרפים וכלכלנים אורבניים והתכנית בהחלט עונה על הצרכים הדמוגרפיים של האוכלוסיה הערבית, שזה לא הפתרון היחיד. יש עוד פתרונות בתוך העיר לוד. עוד הוא כותב, ואני קצת נבוך להקריא את זה, התכנית תגדיל את מספר הערבים באיזור ולפיכך יש חשש שהם יפלו לאדמות המתנגדים. אני לא יודע לענות על זה. חשש לבניה בחקלאות במהלך הבניה. עו"ד פפר טוען כי בזמן הבניה תהיה פגיעה בתכנית. אני מדדתי, הנקודה הקרובה ביותר בשטחי מרשיו היא 300 מ"ר משטח התכנית. אני לא מכיר שום מצב שבמרחק של 300 מ' יש פגיעה של בניה. אפילו אבק לא יגיע לשטחי מרשיו ואני בדקתי את זה מול המשרד להגנת הסביבה. בשטחי המתנגדים לא עוברת אף דרך שתשמש את הבונים ולמעלה ממחצית הבניה בעצם כבר בוצעה. טוען עו"ד פפר שתהיה ירידה בערך המקרקעין. לא ברור למה שטח חקלאי שנמצא כאן יושפע כתוצאה מזה שיש פה פיתוח שמאפשר לגליזציה של בניה לא חוקית, זה ישפיע על ערכי הקרקע שכאן, לא ברור לי לחלוטין, והטענה האחרונה, שאותה השמיע בעל פה, יש לכלול את מקרקעי מרשיו בתחום התכנית. אני אומר שוב התכנית הוגשה בתחום העיר לוד, הגבול המוניציפאלי הוא גבול תכנוני סביר לחלוטין לתחום את התכנית ואין שום סיבה שתכנית שנמצאת בתוך עיר תחול גם על שטחים של מועצה איזורית.

אני רוצה להתייחס לחלק גדול מהתנגדויותיו של עו"ד טורקל טאוב. הוא מדבר על כמה דברים, על כביש הטבעת ואני ציינתי כבר, אכן אנחנו מסכימים שהזנב של כביש הטבעת יתייטר, הטענה האחרת שהוא חזר והעלה, זה רוחב הכבישים וגם לזה התייחסתי. בכמה מקרים הוא מתייחס לנושאים ספציפיים, אני אתיחס לתכנית לד/3/1300 הוא מייצג כנראה אחד מבעלי הבתים שנמצאים על הנתב של דרך מס' 7 בתכנית. דרך זו הותוותה בזהירות רבה בתפר שבין שכונת הרכבת המיועדת לבינוי ומפעל תעשייתי מצפון לשכונת הרכבת, היה צורך למתכנני התנועה של הכביש, משרד חסון ירושלמי, להתוות באיזור הזה דרך, מטעמי הזנת תנועה לתכנית. עשינו זאת בזהירות רבה, כשאנחנו אומרים, למרות שידענו ששכונת

הרכבת מיועדת להריסה ולבינוי, נזהרנו שלא להתוות את הכביש על הבתים שם והתווינו אותו כשמחציתו פוגע במבנים תעשייתיים ששייכים לאיזור התעשייה ומחציתו פוגע במבני מגורים שנבנו ללא היתר ונצמדו לגדר של מבני התעשייה. הדרך אם כך מותווית בדיוק על הציר שבין שני ייעודי הקרקע, כדי להפריד את ייעודי הקרקע של התעשייה מכל תכנון שיבוא בעתיד בשכונת הרכבת. שלפחות הדרך תהיה זו שמפרידה ביניהם. מה עוד שהדרך היא המשך ישיר של דרך קיימת בפועל, גם סטוטורית וגם בפועל ממערב לנקודה הזו. לכן על אף הכאב הגדול, הדרך מציעה לפגוע בבניין קיים, לא מצאנו דרך לבטל את זה. בהמשך אני אחזור שוב לטענותיו של עו"ד טורקל טאוב. מר אזברגה - כיון שהוא רצה שקרקעות מרשיו ייהנו ממסחר, אז התשובה היא כזאת. התכנית ועוד איך מציעה מסחר שעל פי הפרוגרמה, שנקבעה כאמור בוועדה המחוזית, זה המסחר. ואני אציין שני מקומות שבהם הוצע מסחר. בתכנית הכללית רואים שיש שני מגרשים המחולקים בשתי תכניות לד/1300/3, לד/1300/6 ולכל אחד יש מגרש גדול מאוד למסחר, במקום שחשבנו כי ראוי לעשות שם מסחר. חשבנו שעל שדרות מיכה רייסר, שאמורה לנקז תנועה לתוך התכנית ולגני אביב וגם לכביש הטבעת, זו בעצם ההזנה עיקרית של מערב לוד מכביש הטבעת, חשבנו שלא נכון לייצר חזיתות מסחריות על הדרך הזו כי אלו מייצרות עיכובים בתנועה. ולא מאפשרות תנועה זורמת. ולכן לא קבענו בנקודה זו חזיתות מסחריות אך ברגע שמתקרבים לצמתים ששם בלאו הכי התנועה מואטת, כן קבענו שני מגרשים מסחריים. בנוסף קבענו בתוך כל אחת מהתכניות מתחם שבו מיועד להתפתח מסחר בתמורה להפקעה. אמרנו כי כיון שמסחר לכאורה שווה יותר לבעל הקרקע מאשר מגורים, כי זה מסחר פלוס מגורים, אנחנו דורשים מאותו בעל קרקע שמרצונו רוצה לעשות מסחר, אנא הפרש מגרש בגודל זהה לצרכי ציבור. המסחר גם אם לא רואים אותו בתשריט, בהוראות נגלה שבכל אחד מהמבנים יש מרכזון מסחרי ובנוסף עוד שני מרכזים גדולים למסחר.

עו"ד רוטשילד, מייצג שתי התנגדויות התנגדות אחת לד/1300/6, ולד/1300/3 דרך 11. נשאלת השאלה האם באמת הוא מייצג את בעל הקרקע הנכון, הוא הבטיח שהוא יביא נסח טאבו מעודכן. רוצה לטעון לגבי המיקום של הדרך, אכן המרחק בין שני הדרכים הוא המרחק הקרוב ביותר בכל התכנית. המרחק בין שני הכבישים האלה, הם שני כבישים קרובים בכל התכנית. בכל התכנית השתדלנו לייצר מנות קרקע גבולות למדי בין הכבישים, בטענה שבאותן מנות קרקע תהייה מערכת ... במקום הזה הציע מתכנן התנועה ירושלמי, את הכביש בנקודה הזו, חזקה עלי שדן פוקס מבין גם הוא במה שהוא אומר, ואנחנו מציעים שאכן נבחן מחדש את המיקום של דרך מס' 11, יכול להיות שיש פתרון, יכול להיות שלא. אבל אנחנו מציעים שהוועדה תתיר לנו לבחון מחדש את המיקום. זו בעצם מהות ההתנגדות שלו. מר פוקס שהוא נאמן עלי כמקצוען אומר שאפילו ניתן לוותר על כך. אני אשב עם מר ירושלמי ואבחן את הנושא. גבי המבנן 6, ההתייחסות שלי שונה. השפ"פ הזה כיום הוא מטע נהדר, חשבנו בשכונה שכל כולה מאז 1948 כשהתחילו לפתח, ואולי אפילו לפני, ועד שנות ה-80 היתה איזור חקלאי והילדים כמו שציינו פה, רגילים לחיות בישוב כפרי, אבל אנחנו הולכים לבנות ישוב עירוני לחלוטין. אנחנו חשוב שראוי לקחת את המקום היפה ביותר בשכונה ולשמר אותו. זה לא סתם שאנחנו משמרים את המקום הזה. בכל תכנית לשימור, וטען עו"ד רוטשילד שזה לא מתיישב עם קנה מידה של צדק. אז אני אומר למה דווקא בניינים לשימור אסור להרוס? כי הם יפים, כי זה לטובת הציבור, אותו דבר כאן. הציבור נשכר מזה כתוצאה מכך שאת המטע היפה ביותר בשכונה ישמרו כמטע יפה. טעה עו"ד רוטשילד בציינו שאנחנו הורסים פה בית. אנחנו ולא הורסים בית, בפירוש כתוב בהוראות שבית קיים ימשיך להתקיים. אנחנו נותנים לאדם את איזור המגורים הנחשק ביותר במדינת ישראל. לשבת על 10 דונם עם בית בודד במרכז הארץ. אין כזה דבר. אני כל כך לא מבין את ההתנגדות הזו. האיזור הזה שפ"פ. האיש חי בביתו, מטע נהדר סביבו, כל השכונה תצטופף, והוא יחיה על 100 דונם.

התכנית נדונה להפקדה חמש פעמים. באחת מגרסאות ההפקדה הכתם החום היה על כל השטח. כיון שאני הערכת שמדובר בקרקע מינהל. באותה הזדמנות שמחתי שנציג ממ"י האיר את עיני ואמר לי שזה קרקע שממ"י שותף בה. השטח הזה מתוך סך כל הבעלות זהה לשטח של המינהל מסך כל הבעלות, באחוזים. אבל לא ציינתי בהוראות את הכוונה שזה לא יילקח שווה בשווה מכל בעלי הקרקע, אלא מהמינהל. ראוי לציין בהוראות שהשטח הזה הוא כל כולו השטח ששייך לממ"י, דהיינו בעלים אחד במושע הוא זה שנותן לי את השטח במבנה. לגבי מיקום המבנה, הוא דיבר על חמישה בתים, יהיו פה מאות בתים ואלפי תושבים. בקשר לבניין להריסה אנחנו מוכנים לקבל את התנגדותו ולהוציא את הבניין מתחום החום. הבנין היה בנוי מקדמת דנא.

היו"ר גבי שלומית דוטן:

אם זה במושע למה באמת זה נמצא בחלק הכי מרוחק ולא הכי קרוב.

ירון טוראל:

אני חשבת שראוי לתת מצב אחד שיש מוסד כמו ביפו, בית ספר יהודי ערבי, שיהיה על הגבול.

ברגע שיבקשו היתרי בניה, יצטרכו להראות איפה הדרך של זיקת ההנאה. זה בשלב היתרי הבניה יקבעו את הדרך שתאפשר הגעה אל מבני הציבור.

לגבי עו"ד שרן שדיבר על הבניין להריסה. אני רוצה להזכיר שבועדה המחוזית קבעה בהחלטתה מ-20.3.2005 קבעה כך: "עד כמה שניתן לבניה בפועל במקום, נדרשת הריסת אותם מבנים ובהתאם לדרישה זו סומנו מבנים אלה להריסה. אי הריסתם ו/או פינוי שטחים אלו מהמבנים שסומנו להריסה מחייבת פעולה משולבת של שלוש מערכות עיקריות, מערכת אכיפה. לאור עמדת נציגים מתושבי השכונה לפיה הינם מודעים לאחריותם" כל האמירה הארוכה הזו נאמרה בדיוק ביחס לבניין הזה. ראוי להזכיר עוד כי בחוזי הקניה של הנכס שצורף להתנגדות יש סעיף שאומר שהרוכש מצהיר שהוא יודע שהקרקע אינה מיועדת לבניה. בחוזה הקניה של הקרקע. טוען המתנגד שהפקעת שטחים נרחבת תגביר את הצפיפות. הוא טוען שכיון שאנחנו מפקיעים פה שטחים, הצפיפות בשטחים שאינם מופקעים תגדל, אני חוזר כי הצפיפות של התכנית נמצאת בקצה הנמוך של הסקאלה על פי תמ"א 35. בלוק אורבני זה יחידת שכנות אורבנית שנמדדת בדרכים. אני לא מבין איך הטיעון שכיתום החלקה בכבישים תפגע בו.

התנגדות של מוחמד סרחאן, גילוי נאות – הוא שכר את שירותי שאתכנן לו את מבני המגורים בל/3/1300, חלק מתא שטח מס' 25. התכנית אושרה להפקדה בתנאים מסוימים ובינתיים הוא לא מצליח לעמוד בחלק מהתנאים. לגבי הנקודות האחרות, כיון שאני גם עושה דברו אני נמנע מלהגיב.

תא שטח מס' 8, עו"ד טורקל טאוב מבקש שגם כאן יהיה איזור מגורים ג'. שקלנו רבות ועמוקות. חשבנו שאם נקפוץ ישר לבניה גבוהה יותר ובצפיפות גבוהה יותר, אנחנו נחטא למטרותנו. מה עוד שלעירית לוד יש גירסה לגבי מתן לגבות את מס ההשבחה, והיא סוברת שמיד לאחר אישור התכנית. הוצאתי מכתב ודרשתי הסברים, לא קיבלתי תשובה. התושבים אכן מבוהלים

היו"ר גבי שלומית דוטן:

זה לא בניגוד לחוק, אבל זה לא נהוג.

מר ירון טוראל

זה כן נהוג בעיריית לוד, הזהרנו שאותם תושבים יצטרכו לשלם מס השבחה על בתים של 4-5 קומות בעוד שיש להם רק 2-3 קומות.

חלק מהמתחמים, אותם אלה שנשענים על דרך ראשית קיימת, שדי' מיכה רייסר כן ייעדנו למגורים ג' בהנחה ששם ראוי שייבנו מבנים לזוגות צעירים וכו'. האיזון התכנוני שעשינו קבע שכך נראית התכנית. בעל הקרקע בא ואמר גם אני רוצה להיות מגורים ג'. אני אומר זה לא מקובל, מבחינה תכנונית זה לא נכון ואם יהיה צורך תמיד אפשר יהיה להעלות את הצפיפות. כרגע אין צורך, אבל אם הועדה תחשוב אחרת אני לא אתנגד.

הוא דיבר גם על הפחד של הילדים שיידרסו, אני עובר הלאה. עו"ד אכרס, מתחם 1300/4. בתכנית הזו יש הרבה מאוד בניה קיימת ויש שטחים שפנויים לחלוטין. השטחים הפנויים סברנו כנראה בטעות שהם כולם בבעלות ציבורית בין היתר בגלל שקיימת תכנית בפועל של עיריית לוד שמייעדת את כולם לשטחי נופש וספורט. התברר לנו שיש קרקעות פרטיות, אנחנו מתוך אותה הנחה סימנו להריסה את כל המבנים את האיזור המערבי של התכנית להפקעה. כיון שטעינו באינפורמציה אנחנו מציעים לקבל את ההתנגדות לגבי חלק מחלקה 27, מסומנים פה כמה מבנים להריסה. המתנגד טוען שאין שום סיבה להרוס והוא צודק. אנחנו נעשה חשיבה מחדש על התוויית ייעודי הדרכים. דרך מס' 4 בתכנית 1300/4 נטען שלקחתי סרגל ותכננתי אותה מבלי משים. זה לא מדוייק, מה עוד שהמתנגד טען שקוי הבניין פוגעים בבית, קווי הבניין מסומנים 0. יחד עם זאת אני חושב שאפשר לעשות רויזיה. אולי אצליח לשכנע את מתכנן התנועה להצר את הדרך.

התכנית הוצגה בפני תושבי השכונה, בזבזתי שישה ראשי ערים בלוד במהלך התכנית כל אחד מהם גרר אותי לפרדס שניר כדי שאציג את התכנית. היא היתה מאוד לא סודית, כל אחד רשאי. זה לא היה סוד זה נעשה תוך שיתוף ויידוע הציבור. כביש הטבעת בכללותו כל עוד לא הוחלט אחרת, אנחנו משאירים אותו, אבל אנחנו מסכימים לוותר על הזנב. יכול להיות שכשתבוא תכנית ותציע הסדר אחר, אז אפשר יהיה לעשות פה שינוי.

ליאוניד גינזבורג, מהנדס העיר:

אני לא חושב שאני צריך להוסיף למה שאמר ירון. עמדת הועדה טוענת לכל מה שנאמר על ידו, חשוב לי להוסיף כי אין סוף לתיקונים. אנחנו מבקשים לקבל התכנית עם תיקונים מינוריים ולא להיכנס לתיקונים ותכנון ברמה מפורטת של מבנים זה יגרור אותנו לעוד שנים, עוד ועודת ובסופו של דבר נגיע לאותה נקודת מוצא שאנחנו נמצאים בה כעת. חשוב לנו לתת מענה לכבישים ראשיים, לתשתיות עד לראש השטח, המשפחות יודעות להסתדר יופי, כמו שנאמר כאן, בתקנון יש מענה גם במידה רבה אם אחד מעשרות המשפחות תביע התנגדות, אנחנו נמצא את הגמישות כדי לא להיתקע ולתת מענה ראוי. לגבי שטחים שמיועדים למסחר, אני חושב כי לאחר שהתכנית תקבל תוקף אפשר לדון לגופו של עניין בכל מבנן ולמצוא מענה לכל דבר.

איסמעיל ערפאת:

בהמשך לציניות של ירון, כפר דהאמש לא נמצא במרחק של יד רמב"ם מהתכנית, אלא במרחק של 300 מ'. הוא נחשב כחלק אינטגרלי מהאזור כי כל תכנון פוגע בו בצורה מסיבית ואנחנו מנסים לקדם תכנית ולא כמו שאמרת שאנחנו יושבים בחיבוק ידיים. אנחנו מעוניינים להסדיר את הנושא. ההתנגדות שלנו למה שאמרת, אנחנו בסך הכל לא נגד תכנון. כשהבאת את הדוגמה של ירושלים דיברת על תכנון וכל אחד רצה לחיות במקום יפה. כשאתה בא לתכנן שכונה קיימת זה שונה מאשר אתה מתכנן שכונה ריקה. שכונה קיימת

במרקם מיוחד של אוכלוסיה ערבית, מרקם מאוד קשה, אנחנו רוצים למנוע מלחמה בין אותם תושבים כדי שאחד ירצה והשני יתנגד.

היו"ר גב' שלומית דוטן:

אני מבקשת לא להעלות את זה דרכך. שמענו אותך רוב קשב בהתחלה, אני מבקשת שלא תחזור על הנושא אלא רק לנושא שקשור אליך.

איסמעיל ערפאת:

הנושא הוא כביש הטבעת, הוא מציע לבטל את הזנב, אך משאיר כמקל וגזר. אנחנו נישאר עם השוט כל הזמן, הוא לא מציע לבטל את כל הכביש ולצמצם אותו לכביש פנימי, הוא משאיר אותו ברוחב המתוכנן.

אז שלושת רבעי כביש יהיה מאושר, ויישאר רק הזנב. אז מה עשינו? אם מחליטים לבטל את הזנב, שתהיה החלטה לצמצם את הרוחב.

עו"ד חאלד אזברגה

בשני צדי כביש הטבעת מתגוררים אנשים. ממש צמוד. חוץ מהאנשים שגרים במתווה הכביש שיהיה צורך לאשר את הבתים. אנחנו מדברים על כביש שחוצה בין אותה אוכלוסיה, שהוא בין עירוני שמתחבר עם כביש מס' 1 וכל מערכת הכבישים שמקיפה את העיר לוד וחוצה את השכונה. אנחנו אומרים שהכביש הזה לא יכול להיות באמצע השכונה. בין אותה משפחה שאחד מהם נמצא בצד המערבי והשני בצד המזרחי של השכונה. בנוסף למה שאמר ערפאת לעניין הרוחב של הכבישים ושכונה חדשה וקיימת. המתכנן טען שזה תכנון מיוחד מאחר וזו שכונה קיימת, ולכן צריך לעניין רוחב הכבישים, לא ייתכן שבאים להכשיר מצב מיוחד ולהתייחס כאילו שהשטח הוא ריק. יש לנו דוגמה לקרקע של המדינה, שכונת נווה שלום, שהיא ממש סמוכה. זו השכונה שמצידה המערבי היא גובלת בכביש הטבעת. בשכונה הזו הכבישים שלקחו שטח שהוא ריק לחלוטין תכננו את זה אך מאחר ומדובר בשטח של המדינה הכבישים שם צרים, ושם זה נחשב סטנדרטים טובים. אנחנו מברכים על התכנית, שלא ישתמע שאנחנו צרים על התכנית. אנחנו רוצים שיימסדו את הבתים ואת החיים שלנו אבל יש מקום לצמצם את הנזקים וכך ראוי לעשות.

ירון טוראל:

אני משלים, בהתנגדות של לד/4/1300 אבו סיאם הגוש 3967 חלקה מ' 27.

עו"ד קדרי הארי

אני מצטרף להתנגדות של אסמעיל ערפאת. ומקבל את עמדת מר טוראל שהוא חוזר בו מהכביש הטבעתי וכל מה שקשור לזנב.

סרחאן מוחמד:

בנושא הניקוז, היתה בקשה שהעיריה תקח את תכנון הניקוז אבל הם ביקשו שאני אעשה את התכנון והביצוע של הניקוז למרות שנתתי הפקעה של 25 מ' על מנת שיהיה מקום לעשות את הניקוז. עלות הניקוז יעלה עשרות אלפי שקלים, אני עוד פעם מזכיר, 1/3 משטח החלקה הן לשתי אלמנות שמצבן קשה מהמשפחה. ההשתתפות שאנחנו הולכים לעשות בניקוז, אנחנו יכולים להסדיר את עניין תכנית הבניה. אני מבקש לקחת בחשבון.

דיון פנימי:

היו"ר גב' שלומית דוטן:

אנחנו בדיון פנימי לתכניות לד/1300, 2, 3, 4, 5, 6. לאחר ששמענו את המתנגדים, את תשובת יזמי התכנית נציג הועדה המקומי ואת תגובות המתנגדים שנשארו ולאור שאלות תכנוניות ומשפטיות שאנחנו רוצים לבדוק לגבי מתן החלטה, הועדה תשוב ותדון בדיון פנימי בהזדמנות הקרובה ביותר.

דיון פנימי בתכנית לד/6131 לוד

עדנה בלומברג:

בהמשך להחלטת הועדה מתאריך 16.11.08 הסתבר כי למרות הוראת התכנון בנושא התאמת התכנית לתמ"א 23/א הרכבת הקלה לא נאמר במפורש בהחלטת הועדה כאמור ועל כן ולמען הסר ספק מחליטה הועדה כי בנוסף לכל החלטה אותה בנושא של התכנית מתאריך ה 16.11.08 התווסף סעיף המורה על הקמת קוי הבניין העל קרקעיים והתת קרקעיים להוראות תמ"א 23/א מעבר רכבת קלה בתחום רחוב אחוזה כך שהמרחק המינימלי מציר הדרך יהיה 20 מ' ויש לתקן את מסמכי התכנית בהתאמה.

דיון פנימי בתכנית רע/299/1 ג רעננה

עדנה בלומברג:

בהחלטה שהיתה משנת 2007 בין היתר הועדה החליטה אז לא לאשר מעבר כלי רכב בין מגרשי מגורים 101 למגרשים 102 ו-103 בתחום השצ"פ. ונימקה את ההסבר. בסופו של דבר אחרי בדיקה מול מתכנני התכנית הוצעה לנו האפשרות הזו. אני אראה. מה שנאמר שלא תהיה גישה למגרשים האלה. שלא תהיה גישה למגרשים דרך הרחוב הראשי. הבעיה היא שמעבר כזה יוצר נגישות, מעקף משכונת טל לרחוב הראשי. מה שהוצע כאן ישרחוב סטטוטורי קיים, מבקשים על חשבון השצ"פ כאן להקצות שטח לכניסה לשני המגרשים ומתן של פתרונות חניה, ישכאן מצוקת חניה מאוד גדולה וביקשו להקצות שטח לחניה.

היו"ר גב' שלומית דוטן:

לאור השינוי אנחנו צריכים 106 ב'

עדנה בלומברג:

נדרש 106 ב' והבאנו לאשרר את השינוי בתכנית. יש לשלוח הודעות בנוסף למי שכביכול עלול להפגע ממגרש 289 שיושב על רחוב צמח צדק.

היו"ר גב' שלומית דוטן:
לאור השינויים שנוצרו בתשריטי התכנית יימסרו הודעות לכל הבעלים והמתנגדים בתכנית וכן לבעלי הזכויות בחלקה 289 הגובלת בתכנית ממזרח על פי ההוראות סעיף 106 ב' לחוק. לבעלים ולמתנגדים תהיה שהות של 30 יום להגיב על מסמכים אלה במידה ולא יוגשו תגובות כאמור תאושר התכנית למתן תוקף, ככל שיועברו התגובות. הועדה תשוב ותדון בתכנית לאחר המועדים כאמור.