

דו"ח חוקר בתת"ל 103 ותת"ל 101א

תקציר

הקדמה:

הדיונים לשמיעת ההשגות לתת"ל 103 – קו מטרו M3 ולתת"ל 101א – קו מטרו M1S במטרופולין תל אביב נערכו ביחד באותם ימי דיונים. לפיכך מוגש דו"ח חוקר לסוגיות רוחב עקרוניות בשתי התת"לים הנ"ל ודו"חות חוקר פרטניים לתת"ל 103 לתת"ל 101א התקציר שלהלן סוקר רק את ההמלצות, שלדעתי, הן היותר חשובות, בין אם מומלץ לקבלן ובין אם מומלץ לדחותן. עם זאת כל ההמלצות לשינויים בתשריט כלולות בטבלת רשימת התיקונים בתשריט מצב מוצע ובנספחים.

מערכת המטרו:

תת"ל 101א ותת"ל 103 (כמו גם תת"ל 102 ותת"ל 101ב) הן תכניות מפורטות להקמת מערכת מטרו בת שלושה קווים שמטרתה לספק תנאים משופרים לניידות ונגישות הדרושות לפעילויות החברתיות והכלכליות של התושבים, העובדים והמבקרים במטרופולין תל אביב. כדי להגשים את המטרה הנ"ל, קווי המטרו מתוכננים לעבור בלב ערי המטרופולין, ולקשר בין אזורים מגורים, תעסוקה ושירותים ראשיים.

חשיבותה של המטרו אינה מוטלת בספק. לכך הסכימו גם רוב המשיגים הפרטיים והציבוריים. רוב המשיגים פתחו את השגתם באמירה שהם תומכים בפרויקט, אבל בתנאים אחרים או בשינויים.

הפגיעה הקניינית:

בין המשיגים הפרטיים הסוגיה העיקרית שעלתה בדיונים היא הפגיעה הקניינית הצפויה עקב מעבר המטרו באזורים אורבניים צפופים. משיגים שונים התמודדו עם סוגיה זו בשלל דרכים: תקיפת חוקיות הפגיעה הקניינית בהיותה זכות חוקתית, השגות על הוראות פרטניות הנוגעות להפקעות, הוספת הוראה לשחזור זכויות, העדר הוראות לאיחוד וחלוקה מחדש תוך שמירת זכויות המקור, עומק המפלס העליון, הצעת חלופות תוואי, שינוי מגבלות בניה, ביטול או שינוי הגבלות על היתרים, צמצום סמכויות הגורם המוסמך, דרישה לאמץ הוראות להפקעה תלת מימדית, שינוי הליכי פרסום והשבת קרקע וכד'. ביטויי זעם רב הועלו כנגד הוראות המאפשרות הריסת מבנים.

רק חלק מצומצם מבין המשיגים הביא לידי ביטוי את ההבנה שהמטרו היא הזדמנות יוצאת דופן להעצמת זכויות בניה. משיגים אלה הציעו להוסיף כניסות לתחנות או לשלב בין תחנות המטרו למבנים שאותם הם מתכננים.

לזכותה של נת"ע ייאמר שהיא הייתה קשובה לקושי הקנייני שהועלה בדיונים, ובסוף השימוע הפומבי לתת"ל 103 ו-101א הציעה הצעות רבות לשינויים בהוראות התכנית במטרה למתן את הפגיעה הקניינית. רוב ההצעות האלה, לאחר שיקול דעת ובחינה, התקבלו.

גם מבחינתי, אחד השיקולים העיקריים להערכת השגותיהם של המשיגים הפרטיים היה צמצום הפגיעה הקניינית. שיקול זה בא בעיקר בשינויים שהוצעו בתשריט מצב מוצע בחלופות לתוואי, ובנכונות לבחון מחדש את הוראות התכנית ולמתן את הפגיעה הקניינית באמצעותן.

השאיפה למיתון הפגיעה הקניינית הביאה להמלצות רבות לשינויים בהוראות הקיימות. ההמלצות בהוראות מתמקדות במספר נושאים, שהחשובים בהם ייסקרו להלן:

המפלס העליון ובניה או שימוש מעל רכיבי המטרו

המלצה: ההוראות יתוקנו כמוצע להלן:

א. ביעוד על פי תכנית מאושרת עם רצועת מתע"ן וביעוד דרך מאושרת עם סימון רצועת מתע"ן תת קרקעית, המפלס העליון מעל מנהרות יהיה:

1. בתקופת טרום הקמה/הקמה עומק המפלס העליון במנהרות שעומקן מעל 31 מטרים יהיה 21 מטרים.

2. בתקופת טרום הקמה/הקמה, מעל מנהרות שעומקן קטן מ-31 מטרים יהיה עומק המפלס העליון 5 מטרים ממפלס הקרקע, אולם בהסכמת הגורם המוסמך ובכפוף להגבלות, ניתן יהיה להעמיקו עד ל-10 מטרים ממפלס הקרקע.

3. לאחר תום העבודות ייקבע תחום הרחקה שיקיף את המנהרות. תחום ההרחקה הוא שטח תלת מימדי המקיף את המנהרות, ציר אופקי – 10 מטרים מעל תקרת המנהרה בנקודה הגבוהה ביותר שלה ושני קווים אנכיים בצדי המנהרות במרחק של 4 מטרים מהנקודות הקיצוניות שבקירות החיצוניים של המנהרות. צידי המנהרות הם הצדדים שאינם פונים למנהרה האחרת.

ב. ביעוד דרך מאושרת עם סימון רצועת מתע"ן וביעוד דרך מוצעת עם רצועת מתע"ן מעל הרכיבים התפעוליים של המטרו (כגון מפלג, מסילת בטחון, מסילת דיור וקצה קו) וככל ששיטת הכרייה שלהם היא בחפירה פתוחה, יותרו השימושים הבאים:

1. עד למועד פרסום הודעת הפקעה לפי סעיף 5 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) יותרו:

א. הנחת קו תשתית;

ב. ביצוע עבודה או שימוש או מתן היתר בניה או היתר לשימוש חורג שהם זמניים במהותם או להנגשה לבעלי מוגבלויות.

בכפוף לאישור הגורם המוסמך, להגבלות של מניעת סיכון הנדסי ומניעת הכבדה על המטרו ובכפוף לתנאים הבאים:

א. תובטח זמינות השטח לצורך המטרו, מיד כשיידרש;

ב. השימוש, העבודה או הבניה המבוקשים אינם עתידים לגרום לעיכוב או להכבדה על שימושי המטרו.

2. השימושים המותרים עם תום העבודות:

א. המפלס העליון יכלול את מפלס הקרקע וכן את תת הקרקע עד לעומק 2 מ'.

- ב. בתקופה לפני ההקמה המפלס העליון יכלול את מפלס הקרקע וכן את תת הקרקע עד לעומק 2 מ'. לבקשת גוף תשתית או ועדה מקומית, ובהסכמת הגורם המוסמך, ניתן יהיה להעמיק המפלס העליון בתת הקרקע לצורך דרך או מתקן תשתית עד 5 מ' ממפלס הקרקע. לאחר ההקמה ניתן יהיה להעמיק את המפלס העליון ובלבד שלא יעלה על 2 מטרים מעל תקרת הרכיב התפעולי בנקודה הגבוה ביותר שלו באותו תא שטח.
- ג. ביעוד תחנה לתחבורה ציבורית עם הנחיות מיוחדות ב' (בתחנה בכרייה משולבת – תחנת אוזן):
1. המפלס העליון ביעוד תחנה לתחבורה ציבורית עם סימון הנחיות מיוחדות ב' יכלול את מפלס הקרקע וכן את תת הקרקע בעומק של 5 מ' ממפלס הקרקע. לבקשת בעל קרקע או הוועדה המקומית, רשאי מתכנן הות"ל להתיר העמקה של המפלס העליון עד כדי 10 מ' ממפלס הקרקע, בהסכמת הגורם המוסמך ובכפוף להגבלות.
 2. בתקופה שלאחר סיום העבודות: מעל תקרת ה"אוזן" - 10 מ' מעל תקרת מנהרת המטרו בנקודה הגבוהה ביותר שלה. משני צידי ה"אוזן"- מהצד האחד - גבול השטח המיועד לתחנה לתחבורה ציבורית, מהצד השני - 4 מ' מצידה החיצוני של "האוזן" כשהם מחושבים מהנקודה הקיצונית ביותר בקיר החיצוני שלה, בהסכמת הגורם המוסמך ובהגבלות.
 - ד. תוספת שימושים ביעוד לתחנה ציבורית (תחנה בחפירה פתוחה וכן בחלק המיועד להקמה בחפירה פתוחה בתחנת אוזן):
 1. עד למועד פרסום הודעת הפקעה לפי סעיף 5 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) בהסכמת הגורם המוסמך ובכפוף להגבלות של מניעת סיכון הנדסי ומניעת הכבדה על המטרו יותרו:
 - א. ביצוע עבודה או שימוש או מתן היתר בניה או היתר לשימוש חורג שהם זמניים במהותם;
 - ב. ביצוע עבודה או שימוש להנגשת בעלי מוגבלויות.
- ובלבד שבנוסף יתקיימו התנאים הבאים:
- א. תובטח זמינות השטח לצורך המטרו, מיד כשיידרש;
 - ב. השימוש, העבודה או הבניה המבוקשים אינם עתידים לגרום לעיכוב או להכבדה על שימושי המטרו;
 2. עם תום העבודות תותר בניה זיזית בהסכמת הגורם המוסמך ובהגבלות וכן בתנאים הבאים:
 - א. אינה מעל אלמנט עילי של המטרו;
 - ב. גובה רצפת בניה זיזית כאמור יהיה 10 מ' לפחות ממפלס הקרקע.
- לענין המלצות אלה - "הגבלות":
- א. מניעת סיכון הנדסי למנהרות ולרכיבי המטרו על פי שיקולים קונסטרוקטיביים;
 - ב. מניעת הכבדה על ההקמה, ההפעלה והתחזוקה של המטרו.

והכל כמפורט וכמנומק להלן :

המפלס העליון הוא שטח הכולל את מפלס הקרקע ואת תת הקרקע עד לעומק שנקבע בהוראות.

במפלס העליון ניתן לעשות שימוש על פי תכנית מאושרת אחרת, לרבות תכניות שיאושרו לאחר מועד אישורן של תכניות המטרו, בכפוף לצורך להגן על מנהרות המטרו ועל מתקניה, ולפיכך מוטלות עליו הגבלות.

תחום ההרחקה הוא שטח שמקיף את המנהרות מ-3 צדדים – הצד העליון ושני הצדדים לצורך יצירת תוודת תת קרקעי בצורת ח שיגן עליהן, והוא משתנה בהתאם לתקופה – טרום הקמה/הקמה וסיום הקמה. קביעת תחום הרחקה מצומצם בסיום ההקמה, כמוצע להלן, מגדיל את היקף המפלס העליון, ובעצם קובע את גבול השטח הנדרש למטרו.

התכנית המופקדת :

בהוראות התכניות המופקדות המפלס העליון התייחס רק ל"יעוד על פי תכנית מאושרת אחרת ורצועת מתע"ן תת קרקעית", בשתי תקופות זמן – טרום הקמה/ הקמה ולאחר סיום העבודות להקמת מערכת המטרו.

בתקופת טרום ההקמה/ההקמה נקבע שעומקו, שיימדד מפני הקרקע, כלומר מלמעלה למטה, יהיה 5 מטרים מפני הקרקע, אך לבקשת בעל הקרקע או הוועדה המקומית ניתן היה להעמיקו ובלבד שעומקו לא יעלה על 10 מטרים.

לאחר סיום העבודות, ואם סבר הגורם המוסמך שניתן להעמיקו, ניתן היה להעמיקו בתשריט מתקן, ונקבע שאז הוא ייחשב למפלס העליון במקום זה שנקבע בתכנית.

ההוראות המוצעות :

נקודת המדידה : בהוראות המוצעות נקודת המדידה של המפלס העליון, לצורך הגנה על המנהרות ורכיבי המטרו השתנתה, והיא נמדדת מלמטה – מפס המסילה (לפני הקמת המערכת) או מתקרת מנהרה - כלפי מעלה (אחרי הקמת המערכת).

הגבלות : גם על פי ההוראות המוצעות תידרש הסכמתו של הגורם המוסמך לבניה ושימוש במפלס העליון ויחולו הגבלות על תכניות, היתרים ושימושים שעיקרן מניעת פגיעה במטרו על פי שיקולי המטרו שיפורטו בהוראות (להלן : הגבלות). ההגבלות יחולו בשני עניינים עיקריים :

1. מניעת סיכון הנדסי למנהרות ולרכיבי המטרו על פי שיקולים קונסטרוקטיביים ;
2. מניעת הכבדה על ההקמה, ההפעלה והתחזוקה של המטרו.

המפלס העליון בייעודי קרקע – תוספת יעודים**מנהרות המטרו**

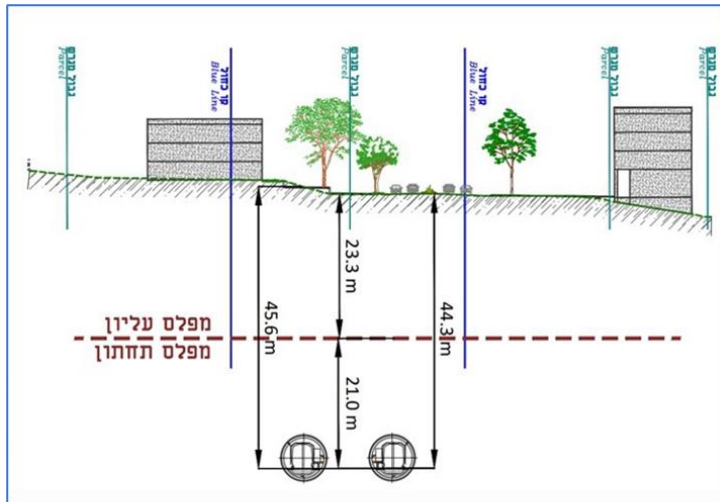
א. **יעוד הקרקע לפי תכנית המטרו :** מוצע להוסיף ייעודי קרקע שבהם ייקבע המפלס העליון, והוא יתייחס לא רק ליעוד על פי תכנית מאושרת ורצועת מתע"ן תת קרקעית אלא גם ליעודים נוספים, ולפיכך הוא יחול בשלושה יעודים :

1. ביעוד על פי תכנית מאושרת ורצועת מתע"ן תת קרקעית (כפי שהיה).

2. ביעוד דרך מוצעת עם סימון רצועת מתע"ן תת קרקעית.
 3. ביעוד תחנה ציבורית עם סימון הנחיות ב' (מעל מנהרה בתחנה משולבת - "אוזן").
- הוספת היעודים שבהם יחול המפלס העליון, מגדילה מאוד את היקף השטחים שבהם יחול המפלס העליון, ובכך משפרת את אפשרויות הבניה מעל מנהרות המטרו.
- ב. **התקופה לצורך הגדרת המפלס העליון**: ההוראות מבחינות בין שתי תקופות זמן: בין התקופה שלפני ההקמה, שכוללת לצורך המפלס העליון גם את תקופת ההקמה, לבין התקופה שלאחר סיום העבודות להקמת המטרו על פי המוגדר בהגדרות התכנית.
 - ג. **עומק מנהרות המטרו והתשתית שלה**: ההוראות המוצעות מבחינות בין מנהרות ותשתיות מטרו עמוקות לבין מנהרות ותשתיות מטרו רדודות.

המפלס העליון מעל המנהרות בתקופת טרום הקמה/הקמה

- א. מעל מנהרות עמוקות (מעל 31 מטרים מפס המסילה כלפי מעלה) - ניתן יהיה להעמיק את המפלס העליון מעבר לכלים על פי התכנית המופקדת הן בתקופה שלפני הקמה והן עם סיום העבודות, בהתאם לעומקן בשני היעודים הנ"ל לפני הקמת המטרו המפלס העליון יכלול את מפלס הקרקע ואת תת הקרקע עד לעומק 21 מ' מפס המסילה.

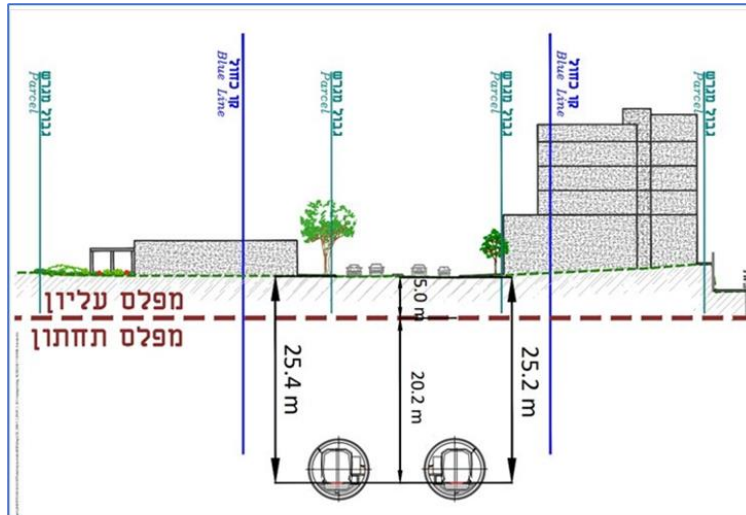


דוגמא בה עומק פס המסילה 44.3 ממפלס

פס המסילה עמוק יותר מ-31 מ' לפני ההקמה

- ב. מעל למנהרות רדודות (עד 31 מטרים מפס המסילה כלפי מעלה) - ימשיכו לחול הכללים המופקדים בעניין עומק המפלס העליון בתקופה שלפני ההקמה: 5 מ' ממפלס הקרקע עם אפשרות להעמקת המפלס העליון עד 10 מ' ממפלס הקרקע בכפוף להסכמת הגורם המוסמך ובהגבלות.

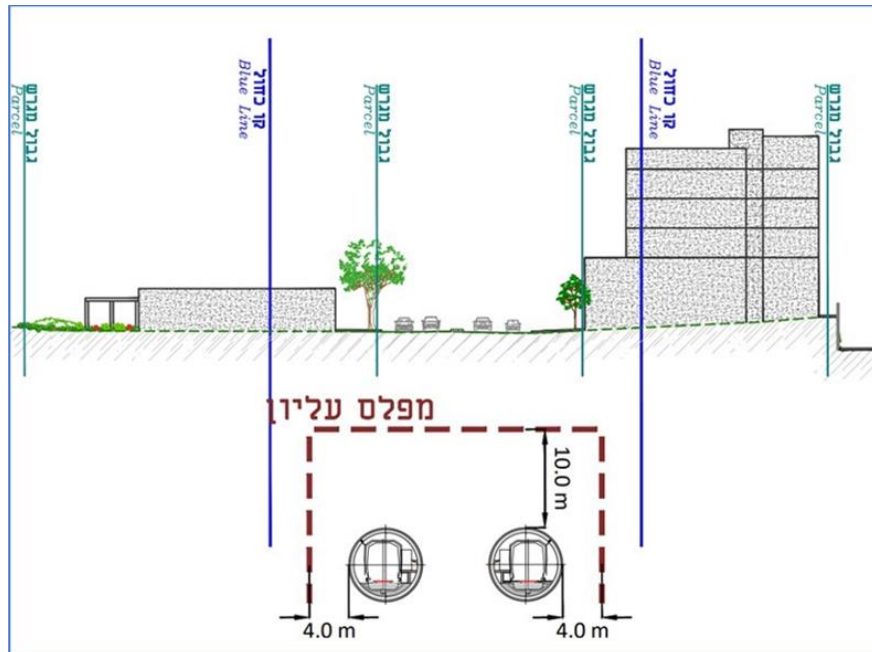
דוגמא בה עומק פס
המסילה 25.2 ממפלס



פס המסילה פחות עמוק מ-31 מ' לפני ההקמה

אחרי הקמת המטרו המפלס העליון יכלול את מפלס הקרקע וכן את תת הקרקע למעט תחום הרחקה :

תחום ההרחקה הוא שטח תלת מימדי המקיף את המנהרות, ציר אופקי – 10 מטרים מעל המנהרה בנקודה הגבוהה ביותר שלה ושני קווים אנכיים בצדי המנהרות במרחק של 4 מטרים מהנקודות הקיצוניות שבקירות החיצוניים של המנהרות. צידי המנהרות הם הצדדים שאינם פונים למנהרה האחרת. תחום זה יחול רק לאחר סיום העבודות.



תחום ההרחקה עם תום ההקמה

יתרונותיו של השינוי המומלץ הם :

א. הגדלת היקף השטחים עליהם יחול הסדר המפלס העליון.

- ב. השיטה מאפשרת להגדיל את עומק המפלס העליון מעל מנהרות עמוקות ולאפשר מרתפים ויסודות יותר עמוקים למבנים המצויים מעל מנהרות המטרו.
- ג. המדידה היא על פי קבוע ידוע מראש - פס/תקרת המנהרה ואינה משתנה לפי פני הקרקע.
- ד. שיטת החישוב פשוטה וברורה והיא ממוקדת בעיקר, דהיינו, בהגנה על המטרו ורכיביה. טווח ההרחקה משקף אמות מידה הנדסיות מקובלות ומבחינים סבירים של זהירות, שנדרש היה להפעיל בכל מקרה, גם אילו לא נקבעו הוראות מספריות קונקרטיות בתכנית בנוגע למימדי טווח ההרחקה בתכנית, והכל בהתאם למסמך הסבר הנדסי שהעבירה נת"ע לבקשתי. דהיינו השינוי המוצע הינו תיקון מבהיר, שכן הוא משקף את המגבלות המינימליות ההנדסיות והמקצועיות ההכרחיות לפי אמות מידה מקובלות ולכן למעשה משקף את הבחינה שהיתה נת"ע מבצעת גם ללא שנקבעו בתכנית ומשכך פירוטם בתכנית הינו בבחינת שקיפות גדולה יותר לציבור שכן בכל מקרה היה נדרש אישור נת"ע.

רכיב תפעולי ביעוד דרך מוצעת עם סימון רצועת מתע"ן תת קרקעית

סימון זה מיועד לסמן את הרכיבים התפעוליים לצרכי המטרו כגון מעבורים, מתקני קצה ומתקנים נוספים הנכרים בכרייה פתוחה. על רכיב תפעולי – תותר סלילת דרך או הקמת מתקן תשתית.

התקופה לצורך הגדרת המפלס העליון: גם כאן מוגדרות שתי תקופות זמן:

א. **לפני ההקמה**: תקופה זו חלה עד למועד פרסום הודעה על הפקעת הקרקע על פי סעיף 5 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור).

ב. **לאחר סיום העבודות** כהגדרתן בהוראות התכנית.

השימושים המותרים עד למועד פרסום הודעת הפקעה לפי סעיף 5 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) בכפוף להסכמת הגורם המוסמך ולהגבלות:

א. תותר הנחת קו תשתית;

ב. ביצוע עבודה או שימוש או מתן היתר בניה או היתר לשימוש חורג שהם זמניים במהותם או להנגשת בעלי מוגבלויות.

בכפוף לאישור הגורם המוסמך, בהגבלות של מניעת סיכון הנדסי ומניעת הכבדה על המטרו וכן אם:

א. תובטח זמינות השטח לצורך המטרו, מיד כשיידרש;

ב. השימוש, העבודה או הבניה המבוקשים אינם עתידים לגרום לעיכוב או להכבדה על שימושי המטרו.

בתקופה לפני ההקמה המפלס העליון יכלול את מפלס הקרקע וכן את תת הקרקע עד לעומק 2 מ', לבקשת גוף תשתית או ועדה מקומית, ובהסכמת הגורם המוסמך, ניתן יהיה להעמיק המפלס העליון בתת הקרקע לצורך דרך או מתקן תשתית עד 5 מ' ממפלס הקרקע. לאחר ההקמה ניתן יהיה להעמיק את המפלס העליון ובלבד שלא יעלה על 2 מטרים מעל תקרת הרכיב התפעולי בנקודה הגבוה ביותר שלו באותו תא שטח.

המפלס העליון ביעוד תחנה לתחבורה ציבורית עם סימון הנחיות מיוחדות ב' – תחנת אוזן

התכנית המופקדת, וגם ההוראות המוצעות, מבחינות בין תחנות בשיטות כרייה שונות:

א. תחנה בכרייה פתוחה: תחנה שנכרית בשיטת C&C והיא תחנה רחבה. בתחנה מסוג זה אין מפלס עליון.

ב. תחנת אוזן: בכרייה משולבת – חלקה בכרייה פתוחה וחלקה בכרייה תת קרקעית, בחלק המיועד להקמה בכרייה ("האוזן") - ביעוד תחנה לתחבורה ציבורית עם סימון הנחיות מיוחדות ב' ניתן לקבוע מפלס עליון.

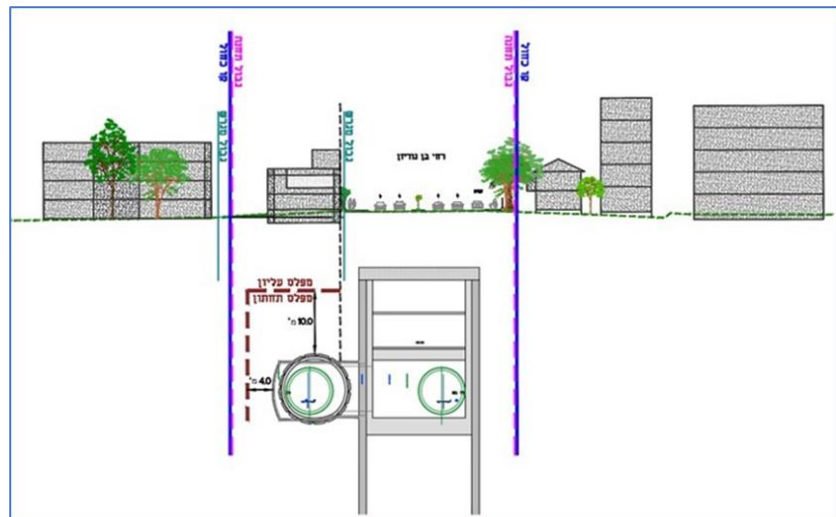
התקופה לצורך הגדרת המפלס העליון בחלק המיועד לכרייה בתחנת אוזן: גם כאן מוגדרות שתי תקופות זמן:

א. לפני ההקמה: תקופה זו חלה עד הקמת המערכת

ב. לאחר סיום העבודות כהגדרתן בהוראות התכנית.

המפלס העליון בתחנת אוזן: בתקופה שלפני ההקמה: המפלס העליון בחלק המיועד להקמה בכרייה ("האוזן") ביעוד תחנה לתח"צ עם סימון הנחיות מיוחדות ב' יכלול את מפלס הקרקע וכן את תת הקרקע בעומק של 5 מ' ממפלס הקרקע. לבקשת בעל קרקע או הוועדה המקומית, רשאי מתכנן הות"ל להתיר העמקה של המפלס העליון עד כדי 10 מ' ממפלס הקרקע, בהסכמת הגורם המוסמך ובכפוף להגבלות.

בתקופה שלאחר סיום העבודות: מעל תקרת ה"אוזן" - 10 מ' מעל תקרת המטרו בנקודה הגבוהה ביותר שלה. משני צידי ה"אוזן"- מהצד האחד- גבול השטח המיועד לתחנה לתחבורה ציבורית, מהצד השני - 4 מ' מצידה החיצוני של "האוזן" כשהם מחושבים מהנקודה הקיצונית ביותר בקיר החיצוני שלה. בהסכמת הגורם המוסמך ובהגבלות.



תחנת אוזן – המפלס העליון בתום העבודות

בניה או שימוש מעל רכיבי המטרו

ביעוד דרך מאושרת עם רצועת מתען תת קרקעית וביעוד דרך מוצעת עם רצועת מתען תת קרקעית:

לפני ההקמה : עד למועד פרסום הודעת הפקעה לפי סעיף 5 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) יותרו :

א. הנחת קו תשתית או מתן היתר בניה או היתר לשימוש חורג ;
ב. ביצוע עבודה או שימוש שהם זמניים במהותם או להנגשת בעלי מוגבלויות.
השימושים הנ"ל יותרו בכפוף להסכמת הגורם המוסמך, בהגבלות של מניעת סיכון הנדסי ומניעת הכבדה על המטרו וכן אם יתקיימו התנאים הבאים :

א. תובטח זמינות השטח לצורך המטרו, מיד כשיידרש ;
ב. השימוש, העבודה או הבניה המבוקשים אינם עתידים לגרום לעיכוב או להכבדה על שימושי המטרו ;

אחרי סיום העבודות : ניתן להתיר, בהסכמת הגורם המוסמך ובכפוף להגבלות :

א. בניה זיזית, אם היא אינה מעל אלמנט עילי של המטרו ; וגובה רצפת בניה זיזית לא יפחת מ- 3 מ' ממפלס הקרקע.
ב. עבודה, בניה קלה שאינה כוללת ביסוס בתת הקרקע.
ג. סלילת דרך, למעט מסילת ברזל ומבנה דרך.

תחנה לתחבורה ציבורית בחפירה פתוחה ובחלק המיועד לחפירה פתוחה בתחנת אוזן :

לפני ההקמה : עד למועד פרסום הודעת הפקעה לפי סעיפים 5 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) בהסכמת הגורם המוסמך ובכפוף להגבלות של מניעת סיכון הנדסי ומניעת הכבדה על המטרו יותרו :

א. ביצוע עבודה או שימוש או מתן היתר בניה או היתר לשימוש חורג שהם זמניים במהותם ;
ב. ביצוע עבודה או שימוש להנגשת בעלי מוגבלויות.

השימושים הנ"ל יותרו בכפוף להסכמת הגורם המוסמך, בהגבלות וכן אם יתקיימו התנאים הבאים :

א. תובטח זמינות השטח לצורך המטרו, מיד כשיידרש ;
ב. השימוש, העבודה או הבניה המבוקשים אינם עתידים לגרום לעיכוב או להכבדה על שימושי המטרו ;

אחרי סיום העבודות : תותר בניה זיזית בהסכמת הגורם המוסמך ובהגבלות וכן בתנאים הבאים :

א. אינה מעל אלמנט עילי של המטרו ;
ב. גובה רצפת בניה זיזית כאמור יהיה 10 מ' לפחות ממפלס הקרקע.
כן יותר שימוש נוסף למסחר וכן שימושים וזכויות בניה נוספים בתכנית בסמכות ועדה מחוזית בהתייעצות עם הגורם המוסמך ובכפוף להגבלות (סעיף 6.7.3).

המלצות נוספות :

1. **הוספת סימון הנחיות מיוחדות ג' (או סימון מבאתי אחר):** במקרים רבים תת"ל 103 מציעה להפקיע שטחים בתחנות בהם בנויים מרתפי חניה או מרתפים אחרים לצורך הקמתן של תחנות לתחבורה ציבורית. ההמלצה לסימון הנחיות מיוחדות ג' (או סימון מקובל אחר במבא"ת) תאפשר השבה של המקרקעין בהם נמצאים המרתפים לבעלי הזכויות עם תום הקמתן של התחנות (לאורך המנהרות אין צורך בסימון זה משום שממילא תהיה השבה של המפלס העליון ככל שאין בו מתקן ממתקני המטרו).
 2. **הוספת סימון ליעוד על פי תכנית מאושרת אחרת עם זיקת הנאה למעבר תשתיות:** במקרים בהם נכללו המקרקעין ביעוד על פי תכנית מאושרת אחרת לצורך הסדרתן של תשתיות מקומיות, ההמלצה היא לאפשר סימון של זיקת הנאה על גבי יעוד על פי תכנית מאושרת אחרת למעבר תשתיות, כדי שניתן יהיה לוותר על הפקעה ולאפשר הסדרתן של תשתיות תוך רישום זיקת הנאה. הסדר זה מצומצם בתת"ל 103, אך עשויה להיות לו השפעה יותר רחבה בתת"לים האחרים של המטרו.
 3. **סימון להריסת מבנים:** במהלך הדיונים, ולאחר בדיקות פרטניות, הציעה נת"ע לבטל סימונם של מבנים להריסה במקומות שונים לאורך התוואי. בהליך זה, כל הסימונים לביטול הריסה הוצעו במסגרת תת"ל 101א, ומספרם משמעותי, ומומלץ לקבלם.
 4. **ביטול יעוד, השבת שטח וצמצום יעודים:** מומלץ במקרים שונים לחדד את ההוראות להשבת שטח וביטול ייעודי המטרו במפלס העליון. בחלק מההוראות המופקדות הייתה הוראה להשבה ללא שנקבע ביטול היעוד ונושא זה הוסדר בהוראות המוצעות. כמו כן מומלץ להוסיף הוראות לצמצום יעודים. ההוראות המופקדות אפשרו צמצום יעודים ביעודי קרקע מסוימים, למשל ביעוד על פי תכנית מאושרת אחרת המסומן בנספח המסילה כשטח התארגנות. בהוראות המוצעות הורחבה האפשרות לצמצום יעודים, כך למשל ניתן לצמצם ייעודו של מתקן הנדסי, שטח ביעוד מגבלות בניה ופיתוח, שטח לתחנה לתחבורה ציבורית, וכן נוסף סעיף "סל" המאפשר צמצום כל היעודים בתכנית, ככל שיתברר שאין עוד צורך בשטח מסוים.
- בנוסף נקבע נוהל אחיד לצמצום יעודים שעיקרו הכנת תשריט מתקן לאישור מתכנן הוועדה, העברתו למתכנן המחוז ולמהנדס הוועדה המקומית ופרסומו לציבור באתר מינהל התכנון ובאתר הוועדה המקומית.
5. **תנאים להיתר:** ההמלצה היא לחדד את שיקוליו של הגורם המוסמך בעניין שקילת בקשה להיתר בשטח על פי תכנית מאושרת אחרת (הטעונה הסכמתו), כך שיהיה ברור שהשיקולים עניינם הגנה על המטרו ועל אפשרות הקמתה, הפעלתה ותחזוקתה ונובעים מסוגיות קונסטרוקטיביות ומניעת סיכון הנדסי למנהרות ומחשש מהכבדה על המטרו. מתן היתרים לבניה התאפשר בהוראות המופקדות רק ביעוד "על פי תכנית מאושרת אחרת ושטח התארגנות", והורחב בתנאים גם ליעוד "על-פי תכנית מאושרת אחרת ועם סימון רצועת מתע"ן" או ביעוד ל"תחנת תחבורה ציבורית ועם סימון הנחיות מיוחדות ב" או ביעוד ל"תחנה לתחבורה ציבורית עם סימון הנחיות מיוחדות ג'" (או סימון מבאתי אחר) בתנאים הקבועים בסעיפים 4.4.2 ב (10) או בסעיף 4.5.2 ג (10) לפי העניין.
 6. **יעוד על פי תכנית מאושרת אחרת (שטחי התארגנות):** ההמלצה היא לקבוע כי הקמת מפעל בטון בשטח התארגנות תחייב הכנת מסמך סביבתי, תפורסם לציבור ותובא לאישור הוועדה.

7. **בניה זיזית**: ההמלצה היא להרחיב את האפשרות לבניה זיזית. ראה דיון במפלס העליון.
8. **יעוד נדחה**: ההמלצה היא להרחיב את האפשרות ליעוד נדחה גם על קרקע ציבורית (בהוראות המופקדות התייחס הסעיף רק לקרקע פרטית).
 יובהר שבהתאם לעמדתו של המשנה ליועמ"ש לממשלה, ארז קמיניץ, מיום 6.1.21 (ראה נספח) במקרים בהם תכנית מתאר מקומית קובעת שלעת הכנת תכנית מפורטת הכוללת איחוד וחלוקה מכוחה, ייעודי הקרקע יחושבו באופן שהשווי היחסי של המקרקעין במצב נכנס יהיה לפי המצב התכנוני ערב אישורה, ובמצב היוצא לפי המצב התכנוני בעת אישור התכנית המפורטת, ניתן יהיה לראות בתחנות, בתוואי המסילה ובדיוור המסילתי (שאינו בקצה הקו), כבעלי אופי מקומי ולהיכלל בתכנית איחוד וחלוקה כשטח שיועד לצרכי ציבור. והכל בכפוף להחלטה תכנונית פרטנית של מוסד התכנון בהתייחס לתכנית המפורטת הנבחרת.
9. **עיון נוסף והחלטה סופית**: מוצע לקבוע הליך לעיון נוסף בכל נושא הנתון להסכמתו של הגורם המוסמך או לתיאום ולהיוועצות עימו בתוך 30 יום מקבלת עמדתו. זהו הליך פנימי של הגורם המוסמך, שיידון בפני וועדת שלושה שתורכב מיועץ משפטי של הגורם המוסמך, סמנכ"ל תכנון בגורם המוסמך, או נציג מטעמו ומהנדס רשום בעל ניסיון של 10 שנים לפחות בתחום של ביסוס בניינים, בין מקרב עובדי הגורם המוסמך ובין ממי שאינם עובדיו, אשר ימונה על-ידי מנכ"ל הגורם המוסמך. הוועדה תיתן החלטתה בתוך 30 ימים ממועד קבלתה של הבקשה לעיון נוסף.
 מי שבקשתו להיתר סורבה גם בהחלטה בעיון הנוסף, יהא רשאי להביא את עניינו לעיון מחדש בפני מתכנת הוועדה לבחינתה, בתוך 30 יום ממועד קבלת החלטת הגורם המוסמך בבקשה לעיון חוזר בפני מתכנן הוועדה לאחר התייעצות עם גוף מייעץ שהרכבו שלושה אנשי מקצוע מתחום ההנדסה האזרחית ו/או האדריכלות ו/או התכנון. החלטת מתכנן הוועדה תהיה סופית. החלטת מתכנת הוועדה תהיה סופית.
10. **הנחיות להגשת תשריטים מתקנים לאישור מתכנן הוועדה**: בהוראות המופקדות היו מספר פעולות, כגון אי הריסת מבנה שסומן להריסה, העמקת המפלס העליון או השבת קרקע לאחר ההקמה או כאשר הסתיימו עבודות תשתית ביעוד מגבלות בניה ופיתוח, שחייבו אישור תשריט מעדכן ופרסומו. בהוראות המומלצות נוספה חובת הכנת תשריט מתקן בצמצום ייעודים (בתת הקרקע או במפלס הקרקע). התשריטים המתוקנים יוגשו לאישור מתכנת הוועדה.
11. **תלת מימד**: תיווסף להוראות הוראה שתקבע שלאחר סיום העבודות יירשמו המקרקעין בתלת מימד בייעודי הקרקע המתאימים.

מעמדן של הרשויות המקומיות בהליך

כל הרשויות המקומיות רוצות מחד גיסא שהמטרו תעבור בתחום השיפוט שלהן ותיתן שירות טוב לתושביהן, ומאידך גיסא הציגו עמדות לפיהן התכניות עלולות לפגוע הן בתפיסות תכנוניות שהן מקדמות בערים, בשטחים שונים, כגון פארקים, גינות ציבוריות, שטחי ציבור ומתקנים הנדסיים ותשתיתיים בתחומיהן והשיגו על פגיעה בסמכויותיהן, בקניינן ובתשתיות העוברות בתחומן. כולן דרשו להיות חלק מהליך קבלת ההחלטות, חלקן באמצעות צוות מלווה. חלק מהרשויות המקומיות הציעו התוויות שונות, מיקום שונה של תחנות וכניסות, וטענו באריכות כנגד החשש לפגיעה בתשתיות שלהן.