

העותרת:

עמותת תושבי אם המושבות למען איכות חיים וסביבה

ע"ר מס' 58-0819373

ע"י ב"כ עו"ד ורד מאירוביץ' סייג (מ.ר. 33262)

מרח' ברץ 4, פתח תקווה

טל. 050-7977455

דוא"ל: veredmeirovich@gmail.com

וע"י עו"ד דקלה מוסרי טל (מ.ר. 23094) ו/או דורון טל (מ.ר. 23074) ואח'

מרח' יגאל אלון 65, תל אביב 6744316 (מגדל טויוטה, קומה 8)

טל.: 073-3752244 פקס.: 073-3753345

דוא"ל office@dtal-law.co.il

- נגד -

המשיבים:

1. **נתיבי איילון בע"מ**

משדרות נים 2, מגדל עזריאלי ראשונים, ראשון לציון

2. **עיריית פתח תקווה**

ע"י הלשכה המשפטית

רח' ההסתדרות 26, בית פלינר, פתח תקווה

טל.: 03-9113454 פקס.: 03-9052382

3. **הועדה המקומית לתכנון ובניה פתח תקווה**

ע"י הלשכה המשפטית

רח' ההסתדרות 26, בית פלינר, פתח תקווה

טל.: 03-9113454 פקס.: 03-9052382

4. **משרד התחבורה**

קרית הממשלה, רחוב בנק ישראל 5 (בניין ג'נרי 1)

ת.ד. 867, ירושלים, 9100801

טל.: 077-7716401

עתירה מנהלית

בהתאם להוראת סעיף 5(1) לחוק בתי משפט לעניינים מנהליים, התשס"א-2000, מתכבדת העותרת להגיש לבית המשפט הנכבד עתירה מנהלית כנגד החלטות המשיבים 1 – 4, במעשה ו/או במחדל, לקדם פרויקט תחבורה בין-עירוני, עצום מימדים, בצמידות ובסמיכות מיידית לשכונת המגורים "הדר המושבות" המכונה שכונת "אם המושבות" ולבתים של תושבי השכונה, במקטעים 9 ו-10 ב"דרך אם המושבות", פתח תקווה.

הערת עריכה – כל ההדגשות בציטוטים המובאים בגוף העתירה הוספו ע"י הח"מ, אלא אם מצוין אחרת.

עניינו של הפרויקט בהרחבת והארכת "דרך אם המושבות" מזרחה מצומת הרחובות ראשון לציון/זבולון המר (חלף מקטע מערב מזרח של רח' ראשון לציון) לאורך גבולה הצפוני של השכונה עד לרחוב בן ציון גליס, תוך יצירת שני צמתים חדשים, והפרדה מפלסית בצומת הרחובות אם המושבות / זבולון המרבאמצעות גשר "מיתרים" אדיר מימדים ("להלן: "הפרויקט" ו/או "הפרויקט הפוגעני").

מדובר בתכנון פוגעני ודורסני, שפירושו: הרס השכונה, פגיעה עצומה באיכות חייהם, בבריאותם ובזכויותיהם הקנייניות החוקתיות של תושבי השכונה.

מדובר בפרויקט שתוכנן באופן מטריד ביותר, בחוסר שקיפות והוא בלתי חוקי בעליל. ולכן כל פעולה שנעשתה ו/או מתוכננת להיעשות במקטעים אלו ו/או הקשורים/נובעים מהם, היא פסולה ובטלה מעיקרה.

להלן עמודים 3, 4 ו- 6 למצגת שהוצגה בפני תושבי שכונת אם המושבות, במסגרת מפגש "היכרות" עם הפרויקט שנערך על ידי המשיבים 1 ו- 2, המדברים בעד עצמם:



- הפרויקט כולל הקמת כביש חדש דו מסלולי תלת נתיבי הכולל נתיב תח"צ דו כיווני ברחוב דרך אם המושבות, פ"ת (מצומת הרכבת/בן ציון גליס עד צומת ראשון לציון), העובר (על כל מקטעיו) מראש העין לרמת גן.



- במסגרת פרויקט זה יבוצעו, בין היתר, הפרדה מפלסית- גשר פלדה ורמפות לרכב פרטי בכיוון מזרח- מערב, ביצוע עבודות כביש והסדרת מערכות ניקוז, עבודות להקמת הנת"צ, הקמת שביל אופניים לאורך הרחוב, הקמת תחנות אוטובוס, הקמת רמזור, הסדרת תשתיות יבשות ורטובות וכן את כל הדרוש לביצוע העבודה בהתאם לתכניות ולמסמכי המכרז.



- העתק המצגת מצורף ומסומן "נספח 1".
- בנוסף מצורף התכנון שעלה לאתר העירייה ביום 12.6.2025 (לפי האתר) של המקטע הרלבנטי עם הפניה לקישור לאתר העירייה:

<https://www.petah-tikva.muni.il/Lists/List5/CustomDispForm.aspx?ID=1052>

תכנית "דרך אם המושבות"

תאריך: 12/06/2025 לצפייה בתכנית "דרך אם המושבות"	חוק לייעול הפיקוח והאכיפה העירוניים
מקטע דרך אם המושבות שמלצר	ביטחון וחירום
המקטע בין כביש 40/צומת סגולה לאורכו של כל רח' גליס עד לכביש החדש שיסלל בחלקו המערבי	העיר והעירייה
מקטע הכביש החדש המחבר בין אזור התעשייה סגולה רח' גליס לצומת העיפרון	השירות וטרינרי

העותרת, עמותת תושבי אם המושבות למען איכות חיים וסביבה, הוקמה מתוך מטרה ברורה לפעול עבור תושבי שכונת אם המושבות, למניעת הפרויקט הפוגעני.

עתירה זאת מוגשת כנגד ההתנהלות (במעשה או במחדל) וההחלטות של המשיבים 1 - 4 שהובילו לכך, שתכנון הפרויקט והתחלת הוצאתו אל הפועל, נעשות תוך התעלמות בוטה וגסה מהזכויות הקנייניות החוקתיות הבסיסיות ביותר של תושבי שכונת "אם המושבות": הזכות לאיכות חיים בסיסית בביתם.

לפיכך, פונה העותרת לבית המשפט הנכבד לקבלת סעד ובמסגרת העתירה בית המשפט הנכבד יתבקש כדלקמן:

א. לקבוע כי החלטה/ות לקדם תכנון ו/או ביצוע של הפרויקט הפוגעני על ידי המשיבים 1 - 4 התקבלו בחוסר סמכות ו/או חוסר סבירות קיצוני, ולכן בטלות מעיקרן ו/או שיש לבטלן ואין להתקדם באופן כלשהו עם הפרויקט הפוגעני;

ב. להורות, כי טרם קידום הפרויקט הפוגעני, על המשיבים 1 ו- 3 להגיש ולאשר תכנית מפורטת עבור מקטעים 9 ו- 10 של "דרך אם המושבות";

ג. לקבוע כי החלטות המשיבים 1 - 4 – במעשה או במחדל - לאפשר את תכנון ו/או ביצוע של הפרויקט, קודמו על סמך חוות דעת אקוסטיות, שנפלו בהן פגמים רבים ומהותיים, שמובילים לכך שהחלטה לקדם ו/או לבצע את הפרויקט בטלה מעיקרה ו/או שיש לבטלה.

ד. לקבוע כי החלטות המשיבים 1 - 4 – במעשה או במחדל - לאפשר את תכנון ו/או ביצוע של הפרויקט בכלל לרבות קידום גשר בצומת ראשון לציון-זבולון המר, בוצעו בהעדר תשתית עובדתית נדרשת: ללא שבוצעו בדיקות תחבורתיות הכרחיות, ללא שנבדקו חלופות תכנון, ללא שהוצגו חוות דעת הידרולוגיות ו/או סקר לפתרונות תשתית --ולכן ההחלטה לתכנן ו/או לבצע את הפרויקט בטלה מעיקרה ו/או שיש לבטלה.

ה. להורות, כי המשיבה 1 ו/או מי מטעמה יבצעו, יתקנו וישלימו את הדרוש בחוות הדעת האקוסטיות, בהתאם למפורט בחוות הדעת של היועץ האקוסטי מטעם העותרת.

- העתק חוות דעת יועץ אקוסטי מטעם העותרת, מצורף ומסומן **"נספח 2"**.

ו. להורות, כי המשיבה 1 ו/או מי מטעמה יבצעו וישלימו את כל הבדיקות התחבורתיות הדרושות, בהתאם למפורט בחוות הדעת של יועצת התנועה מטעם העותרת.

• העתק חוות הדעת יועצת התנועה מטעם העותרת, מצורף ומסומן "נספח 3".

ז. להורות למשיבים 1 - 4 למסור לעותרת את כל המסמכים שהתבקשו במכתב המפורט מטעמה מיום 24.7.2025. לרבות המסמכים הבאים:

1. התכנון הסטטוטורי המפורט מכוחו תוכננו מקטעים 9 ו - 10 (ככל שאושרה תכנית אחרת מתכנית פת/2005ב').

2. בחינת חלופות לתכנון המקטעים 9 ו-10 בכלל ובפרט מסמכי ניתוח חלופת הפרדה מפלסית שקועה לרבות כל חוות הדעת הנוגעת לחלופת שיקוע, במקום הגשר המתוכנן ב"צומת העיפרון".

3. הנחיות משרד התחבורה ו/או עיריית פתח תקווה עם פירוט הבדיקות הדרושות לקידום תכנון במקטעים 9 ו-10.

4. פרוטוקולים של ועדות היגוי ו/או דיונים של משרד התחבורה ו/או נתיבי אילון ו/או עיריית פתח תקווה ו/או כל גורם אחר בקשר למקטעים 9 ו-10, לרבות בנוגע לתכנון ו/או ביצוע ו/או השלכות.

5. תכנית ביצוע של מקטעים 9 - 10, בקובץ DWG/DWF הכוללת תכניות מנח, חתכים, גבהים, מיקום גשר, מיקום קירות אקוסטיים, מרחקים בין הכביש לממשים השונים, פיתוח וכיוב'.

6. תכנית פיתוח הכוללת גבהים, פני קרקע, הידוק הקרקע, חומרי ביצוע, הקמת/פירוק סוללות עפר, מיקום מדויק של מתקנים ועוד, של המקרקעין בסביבת הגשר והכביש וספציפית תכנית כאמור, לפיתוח המקרקעין החוצצים בין הכביש/הגשר ובין בתי שכונות אם המושבות.

7. בחינת השלכות תחבורתיות (בה"ת) שנערכה לכביש לאורכו בכלל ולמקטעים 9 ו-10 בפרט.

8. בדיקות ונתוני התנועה שהתקבלו מאת ארצי הנדסה ואליה הנדסה, המהווים בסיס לחוות הדעת האקוסטית שנערכה בעבור נתיבי איילון תוך התייחסות לאיזה שנים נערכו התחזיות.

9. הנתונים עליהם התבססה חוות הדעת האקוסטית, לפיהם בוצעו הפחתות הרעש במסקנות הסופיות בכלל ובפרט ההפחתה שניתנה בגין אלמנט ה"אספלט השקט".

10. חוות דעת הידרולוגיות למקטעים 9 ו-10.

11. חוות דעת בנושא העתקת תשתיות וכן תכנית של ריכוז התשתיות הקיימות במקטע 9.

12. תסקיר השפעה על הסביבה.

13. בדיקות בדבר זיהום אוויר ו/או השפעות אור ו/או מטרדים אחרים בממשק מקטעים 9 ו-10 עם השכונה ותושביה.

14. תכנית שיקום נופי ובחינה בדבר השלכות נופיות.

15. בדיקות בדבר השלכות בריאותיות.

16. תכנית לתחזוקת האספלט השקט, וככל שיש - התחייבות גורם קבוע לביצוע התחזוקה.

• העתק מכתב שנשלח מטעם העותרת ביום 24.7.2025, מצורף ומסומן "נספח 4".

ח. להורות, כי ללא העברת המסמכים כמפורט במכתב העותרת ובכל מקרה, ללא השלמת כל הבדיקות הנחוצות כמפורט ברשימת המסמכים, לא יקודמו תכנון ו/או עבודות בפרויקט.

ט. ליתן כל סעד נוסף ו/או אחר בהתאם לשיקול דעתו של בית המשפט הנכבד.

י. להשית על המשיבים הוצאות משפט, לרבות שכר טרחת עורכי דין בצירוף מע"מ כדין.

והכל, כפי שיפורט להלן;

ואלה נימוקי העתירה

א. מבוא - ובו יתוארו בקצרה טענות העותרת.

1. עניינה של עתירה זו הוא פרויקט תחבורתי רחב היקף אשר הופך את כביש הגישה לשכונת "אם המושבות" פתח תקוה, לכביש של 6 נתיבים, המעביר תנועה בין עירונית וכן תחבורה ציבורית בהיקף רב, תוך יצירת הפרדה מפלסית באמצעות גשר עצום מימדים וכן הקמת שני צמתים חדשים אשר משנים באופן מובהק לרעה את הגישה (כניסות ויציאות) הממונעת לשכונת אם המושבות וצפויים להשפיע באופן דרמטי על איכות חייהם של תושבי השכונה.
2. שכונת אם המושבות שנבנתה בשנות ה-90 תוכננה בקפידה רבה, תוך שימת דגש על איכות חיי התושבים. הממשקים עם הדרכים בשכונה ובצמידות לה נבחנו ונבדקו כך שנשמר האיזון העדין בין צרכי תחבורה מחד, ובין רווחת התושבים, מאידך.
3. התכנון האיכותי של השכונה הוכיח את עצמו והיא משכה אליה תושבים רבים מרחבי הארץ. דבר שהוביל לפיתוח השכונה ולגידול במספר תושביה.
4. אלא שמתברר שבמשך תקופה, מקודם "במעמד צד אחד" ותוך התעלמות מוחלטת מזכויות התושבים, הפרויקט הפוגעני והדורסני מושא העתירה דנן.
5. במסגרת פרויקט זה הופך כביש הגישה לשכונה, לכביש בין עירוני רב נתיבים, לאורכו מבוצעים שני צמתים חדשים וגשר עצום לכלי רכב, והוא מעביר תנועה רבה ובין היתר תחבורה ציבורית בין ערים.
6. עסקינן בדוגמא מובהקת למקרה שבו רצון עז לקדם פרויקט תחבורתי משמעותי עתיר מימדים ועתיר תקציבים נעשה מבלי לעצור ולבחון את השלכותיו הדרמטיות על התושבים – כאילו מדובר ב"נזק משני" שניתן להתעלם ממנו.
7. העותרת - עמותה, שהוקמה לאחר שתושבי השכונה נחשפו לדרמה שמתרחשת "מתחת לאפס", שמה לה למטרה לעצור את הפרויקט הפוגעני ולהבטיח שקולם של התושבים ישמע וזכויותיהם ישמרו.
8. העמותה מודעת לכך ש"כוחות חזקים" עומדים מולה, אך היא תקווה שבית המשפט הנכבד יראה את הפגמים העצומים והקשים שנפלו בקידום הפוגעני ויעניק לה את הסעדים המבוקשים.
9. סעדים שבנוסף לשמירה על איכות החיים של תושבי השכונה וקידום תכנון נכון ומיטבי לעת ולמקום, יקדמו ויסייעו בשמירה על התנהלות רשויות בהתאם להוראות הדין, בשקיפות וללא משוא פנים. עקרונות בסיס במנהל תקין ההכרחיים לשמירה על שלטון החוק, שקיים חשש כבד שלא נשמרו במקרה דנן.

10. בהחלטות ו/או במעשיהם ו/או במחדליהם של המשיבים 1 - 4 לתכנון ו/או לבצע את הפרויקט, נפלו פגמים רבים ומהותיים המובילים לביטול הפרויקט מעיקרו ו/או לכך שיש לבטלו. נפרט בקצרה כדלקמן:

- לפרויקט אין עיגון סטטוטורי והוא קודם בחוסר סמכות ובניגוד לדין, תוך פגיעה קשה בעקרונות השקיפות וזכות ההתנגדות;
- הפרויקט קודם על סמך מידע חלקי ושגוי ומבלי שבוצעו הבדיקות הדרושות;
- הפרויקט נגוע בחוסר סבירות קיצוני: הוא קודם מבלי שנשקלו כל השיקולים הרלבנטיים ומבלי שבוצע לגביהם האיזון הראוי;
- הפגיעה בתושבי השכונה וזכויותיהם החוקתיות אינה מידתית.

11. העותרת פנתה באמצעות הח"מ למשיבים בפניה בהולה: לחדול מהפגיעה העצומה בתושבי השכונה במסגרת הפרויקט הפוגעני, לבצע את הבדיקות הדרושות ולהמציא את המסמכים החסרים. אלא ש"זעקתה" של העותרת לא קיבלה מענה.

12. לפיכך, העותרת פונה לבית המשפט הנכבד למען יגן על זכויותיהם הקנייניות החוקתיות של תושבי השכונה וייעתר לסעדים שפורטו לעיל. הכל כמפורט להלן:

ב. לבית המשפט הנכבד הסמכות לדון בעתירה

13. סעיף 15(1) לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, התשס"א-2000 קובע, כי בית משפט לעניינים מינהליים ידון באלה:

"(1) עתירה נגד החלטה של רשות או של גוף המנוי בתוספת הראשונה בעניין המנוי בתוספת הראשונה ולמעט עתירה שהסעד העיקרי המבוקש בה עניינו התקנת תקנות, לרבות ביטול תקנות, הכרזה על בטלותן או מתן צו להתקין תקנות (להלן: "עתירה מנהלית")."

14. סעיף 2 לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, קובע:

"רשות: רשות מרשויות המדינה, רשות מקומית וכן גופים ואנשים אחרים הממלאים תפקידים ציבוריים על פי דין."
"החלטה של רשות" - החלטה של רשות במילוי תפקיד ציבורי על פי דין, לרבות העדר החלטה וכן מעשה או מחדל."

15. סעיף 10(א) לתוספת הראשונה קובע:

"ענייני תכנון ובניה לפי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, למעט לפי פרק י': פיקוח אכיפה ועונשין, ולפי חוק לקידום הבנייה במתחמים מועדפים לדיוור (הוראת שעה), התשע"ד-2014, ולמעט החלטות שעניינן תכנית מיתאר ארצית או מחוזית והחלטות שר הפנים או שר האוצר."

16. במקרה דנן, עניינה של העתירה בהחלטות ומחדלים של המשיבים 1 - 4 בקשר לתכנון הפרויקט הפוגעני, וזאת ללא תכנית סטטוטורית, ללא ביצוע הבדיקות הדרושות, בהיעדר שקיפות ובחוסר סבירות קיצוני.

17. בקידום הפרויקט הפוגעני נפלו פגמים רבים ומהותיים המובילים לכך שתכנון הביצוע במקטעים 9 ו-10 בטל מעיקרו או שיש לבטלו. ביטול זה מוביל לביטול כל הפעולות שבוצעו לשם יישום הביצוע, קרי הפסקת התקשרויות לקידום הביצוע, ו/או הפסקת עבודות שמבוצעות במקום. כל זאת, עד להשלמת ההליכים הסטטוטוריים הדרושים לקידום הפרויקט הפוגעני לרבות ביצוע הבדיקות הבאות: חלופת תכנון, בה"ת (בדיקת השלכות תחבורתיות), סביבתיות, נופיות, והשלמת הבדיקות האקוסטיות הנדרשות.
18. עם גילוי הפרויקט הפוגעני, העותרת מיהרה להתאגד ו"לצאת לדרך" עם צוות של יועצים מקצועיים.
19. בסמיכות לכך, פנו ב"כ של העותרת למשיבים 1 - 4 בפניה בהולה לעצירת הליכי התכנון ו/או הביצוע של הפרויקט הפוגעני וזאת עד להשלמת ההליכים הדרושים וקבלת כל המסמכים הרלבנטיים.
20. אלא שלמרות הפניה הבהולה, וההשלכות החריגות וההרסניות של הפרויקט על השכונה ותושביה, עד למועד הגשת עתירה זו, לא התקבלה כל התייחסות מאת מי מהמשיבים.
21. העותרת תטען כי התעלמות זאת היא העדר החלטה של הרשות, שבענייננו עולה כדי מחדל שממשיך ומעמיק את נזקי השכונה ותושביה.
22. לפיכך, לסיכום פרק זה, היות מדובר בעתירה בענייני תכנון ובניה, בהחלטות לקדם את התכנון המפורט הפוגע ובמחדל לתקנו, הרי שלבית המשפט הנכבד הסמכות לדון בעתירה ולתת את הסעדים המבוקשים בה.

ג. הצדדים וזיקתם לעתירה

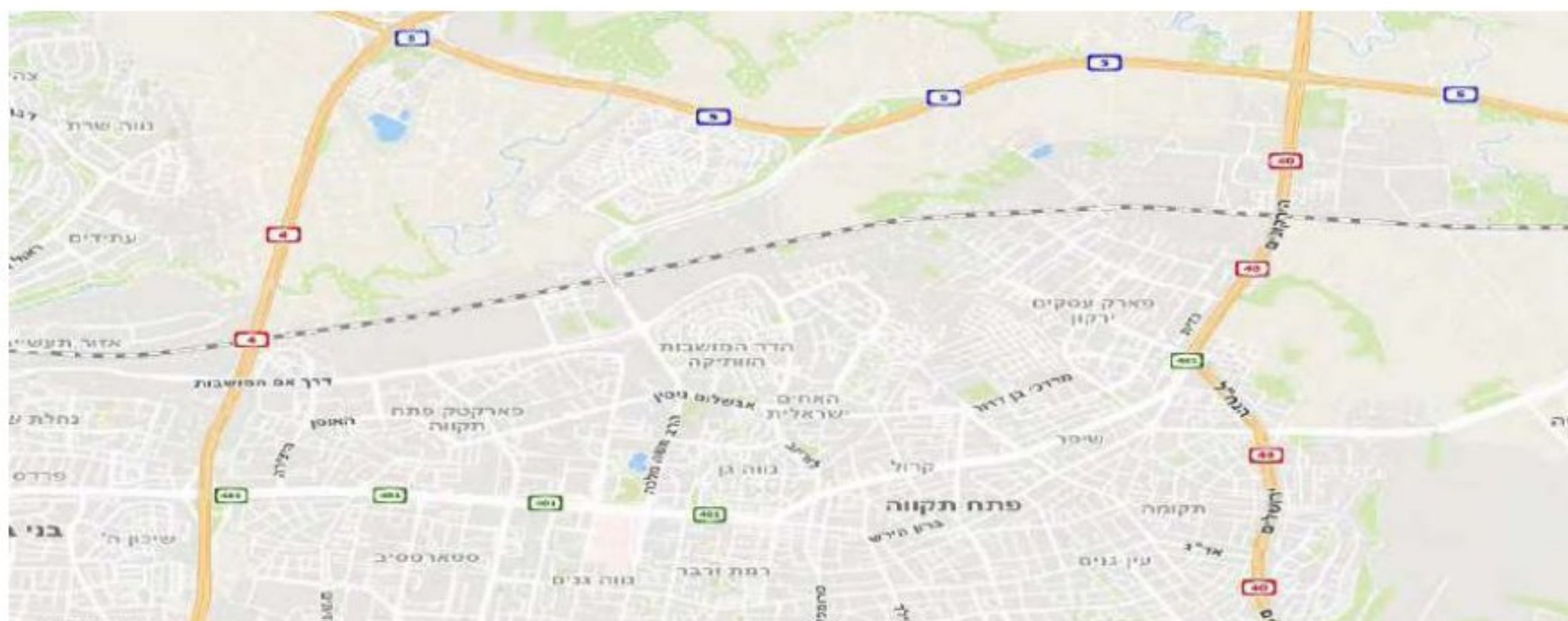
23. העותרת, עמותת תושבי אם המושבות למען איכות חיים וסביבה (להלן: "העמותה"), הוקמה ביום 16.6.2025 בעיצומה של המלחמה מול איראן, מתוך מטרה אחת - לפעול עבור תושבי שכונת אם המושבות למניעת המפגע התחבורתי, הבריאותי והסביבתי שיתרחש אם חלילה פרויקט "דרך אם המושבות" במקטעים 9 ו-10, כפי שהוחלט לבצעו על ידי המשיבים 1 - 4, ייצא אל הדרך.
- העתק מסמך רישום העמותה מצורף ומסומן **נספח 5**.
24. המשיבה 1, חברת נתיבי איילון, היא חברה ממשלתית הפועלת מטעם משרד התחבורה והיא שמקדמת את פרויקט "דרך אם המושבות" בכלל ומקטעים 9 ו-10 בפרט.
25. המשיבה 2, עיריית פתח תקווה, היא הרשות בתחומה מקודם הפרויקט. עיריית פתח תקווה היא גם הרשות שתפקידה לדאוג לביטחונם ורווחתם של תושבי העיר.
26. המשיבה 3, הוועדה המקומית לתכנון ובניה פתח תקווה, היא מוסד התכנון בתחומה מקודם הפרויקט. על המשיבה 3 יחד עם המשיבה 1 היה ליזום ולקדם תכנון מפורט לפרויקט הפוגעני- כפי שעשו במקטעים אחרים ב"דרך אם המושבות" (על כך בהמשך).
27. המשיב 4, היא משרד התחבורה- המשרד הממשלתי האחראי לביצוע הפרויקט. נציין, כי בהתאם למצגת שפורסמה על ידי עיריית פתח תקווה באתר האינטרנט של העירייה (על כך בהמשך) הפרויקט ממומן על ידי משרד התחבורה ומבוצע על ידי נתיבי איילון.

ד. רקע תכנוני ועובדתי רלוונטי: על שכונת אם המושבות, הפרויקט והעמותה.

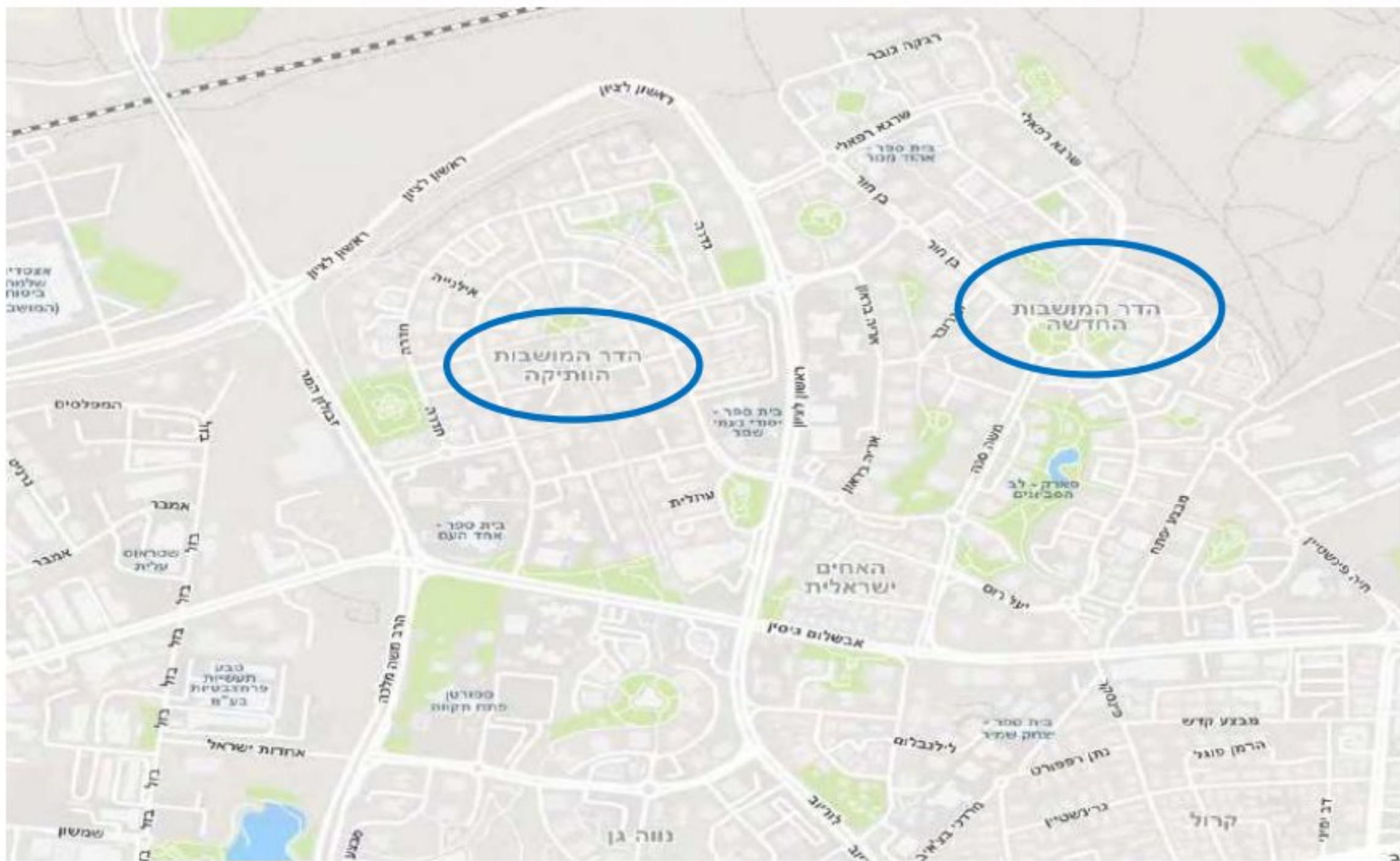
1ד. על שכונת אם המושבות (ותיקה וחדשה)

28. יצוין תחילה, כי בהיעדר תכנון סטטוטורי סדור ובהיעדר שקיפות התהליכים וההליכים שננקטו בקשר עם הפרויקט ומקורותיהם הסטטוטוריים (כפי שיפורט להלן) הרקע התכנוני שיפורט להלן מסתמך על מידע שנלקח מתוך אתר ה GIS של העיר פתח תקווה.
29. שכונת "אם המושבות" בפתח תקווה מורכבת משני חלקים : אם המושבות הוותיקה (או הדר המושבות הוותיקה) ואם המושבות החדשה (או הדר המושבות החדשה).
30. אם המושבות הוותיקה, הוקמה בסוף שנות ה- 90, בעיקרה על שטחים חקלאיים, והיא כוללת בנייני מגורים המאופיינים בבניה נמוכה, בבנייני מגורים בני 3 עד 7 קומות.
31. אם המושבות החדשה, הממוקמת מזרחית לאם המושבות הוותיקה, נבנתה בשלבים מאוחרים יותר (שנות ה- 2000 המאוחרות) ומאופיינת בבניוי גבוה יותר של 9 - 23 קומות.
32. השכונה (חדשה וישנה) מאופיינת במוסדות ציבור רבים, שטחים פתוחים, מרכז מסחרי ונגישות תחבורתית טובה – בקרבת כבישים 4 ו- 5 ותחנת הרכבת קריית אריה, כמו גם תחנות הרכבת הקלה.
33. השכונה נמצאת בקרבה לאזורי התעשייה קרית אריה וסגולה וכן לאזורים מרכזיים כמו קניון פתח תקווה (הידוע כ"הקניון הגדול"), פארק פתח תקווה (הידוע כפארק "איציק אוחיון"), אצטדיון המושבה ובית משפט השלום.

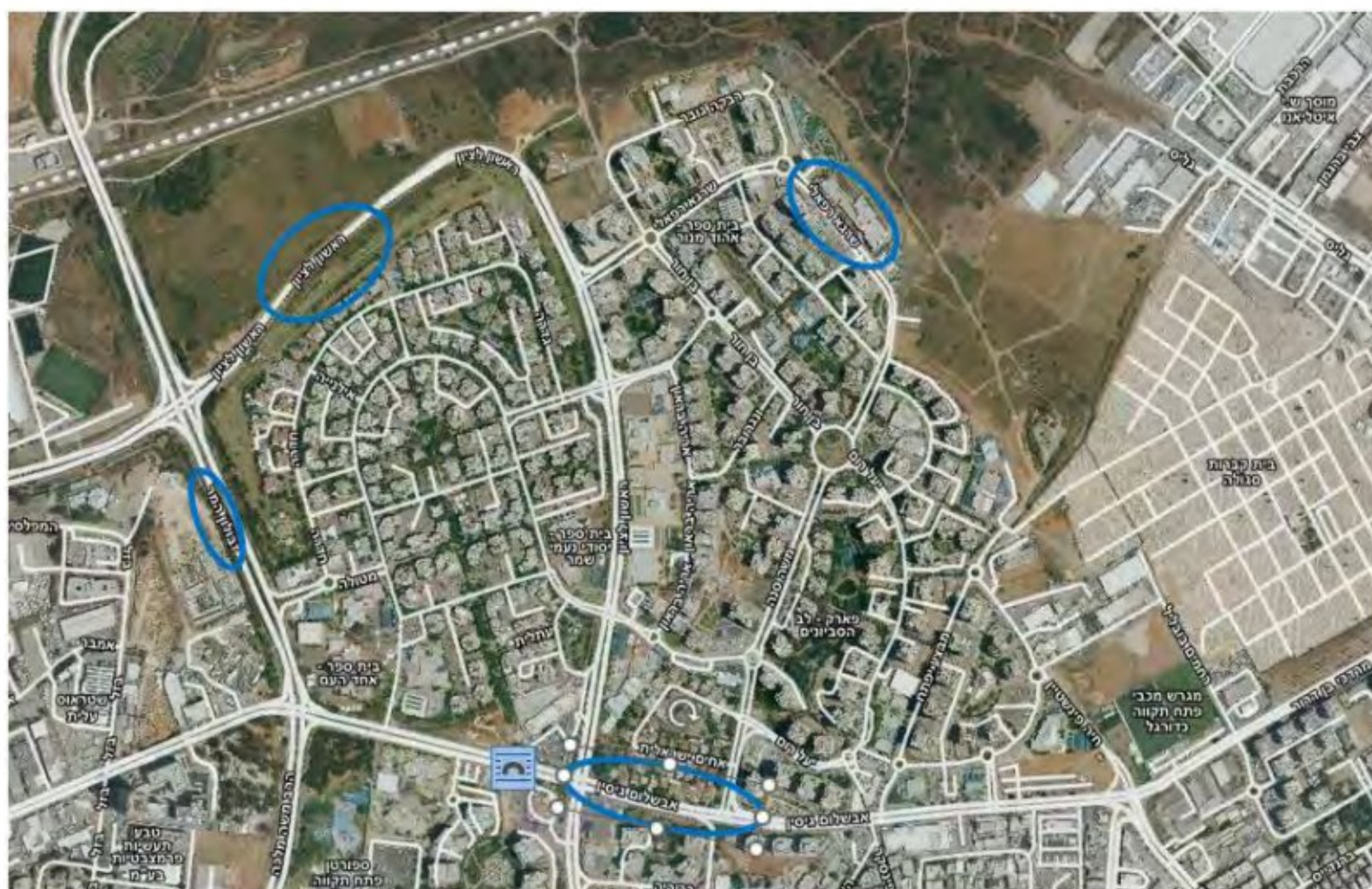
להלן, מפת האזור מתוך אתר האינטרנט Gov map :



וכן עם סימון השכונות :



34. עוד נפנה לתצ"א מאתר האינטרנט Gov map , כאשר תיחום השכונה הוא בין הרחובות ראשון לציון- אבשלום גיסין (צפון-דרום) וזבולון המר- שרגא רפאל (מערב – מזרח) :

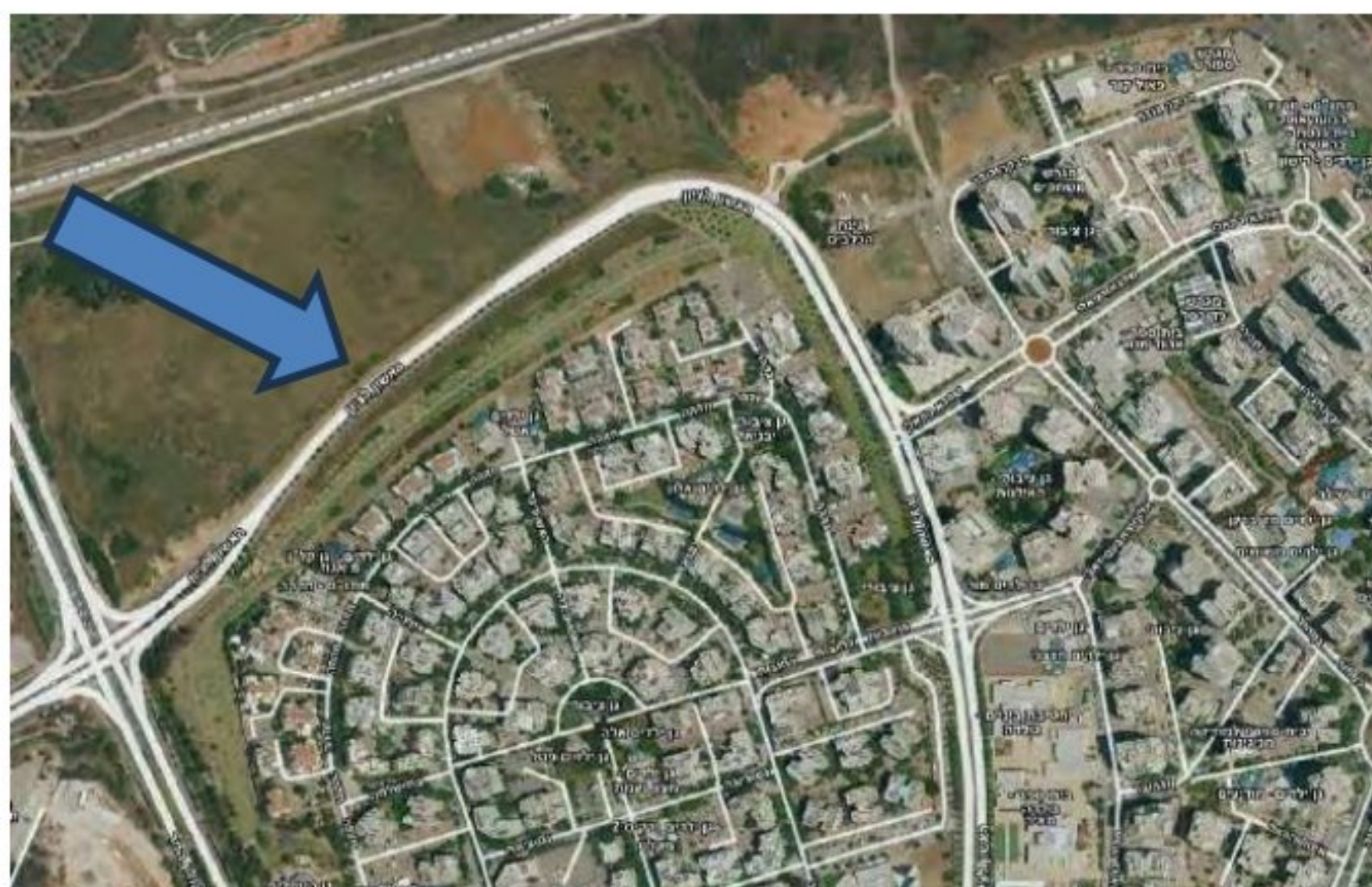


35. כפי שניתן לראות בתצ"א, שכונת אם המושבות הוותיקה מוקפת ב"טבעת ירוקה" אשר מפרידה בינה לבין הכביש ברחוב ראשון לציון, כאשר בין השטח הירוק לכביש מפרידה גם סוללת עפר.

לשם ההמחשה של ה"טבעת הירוקה" להלן צילום מגג הבניין ברח' חדרה 26 (שנמצא ב"קו ראשון" ל"דרך אם המושבות") בשכונת אם המושבות הותיקה, לכיוון מערב ו"צומת העפרון":



36. ה"טבעת הירוקה" משמשת כשטח פתוח חשוב ואיכותי בשכונה המשמש להליכה, שביל אופנים ופזורים בו מתקנים שונים לרווחת התושבים. בנוסף, כביש ראשון לציון ממשיך דרומה לתוך השכונה - ולא מזרחה - כך שהוא אינו מקיף את שכונת אם המושבות החדשה. ראו כדלקמן עם חץ לרחוב ראשון לציון:



וכן תצלום לכיוון מזרח מגג הבניין ברח' חדרה 26 :



37. ראו גם מאתר ה- GIS של עיריית פתח תקווה כדלקמן :

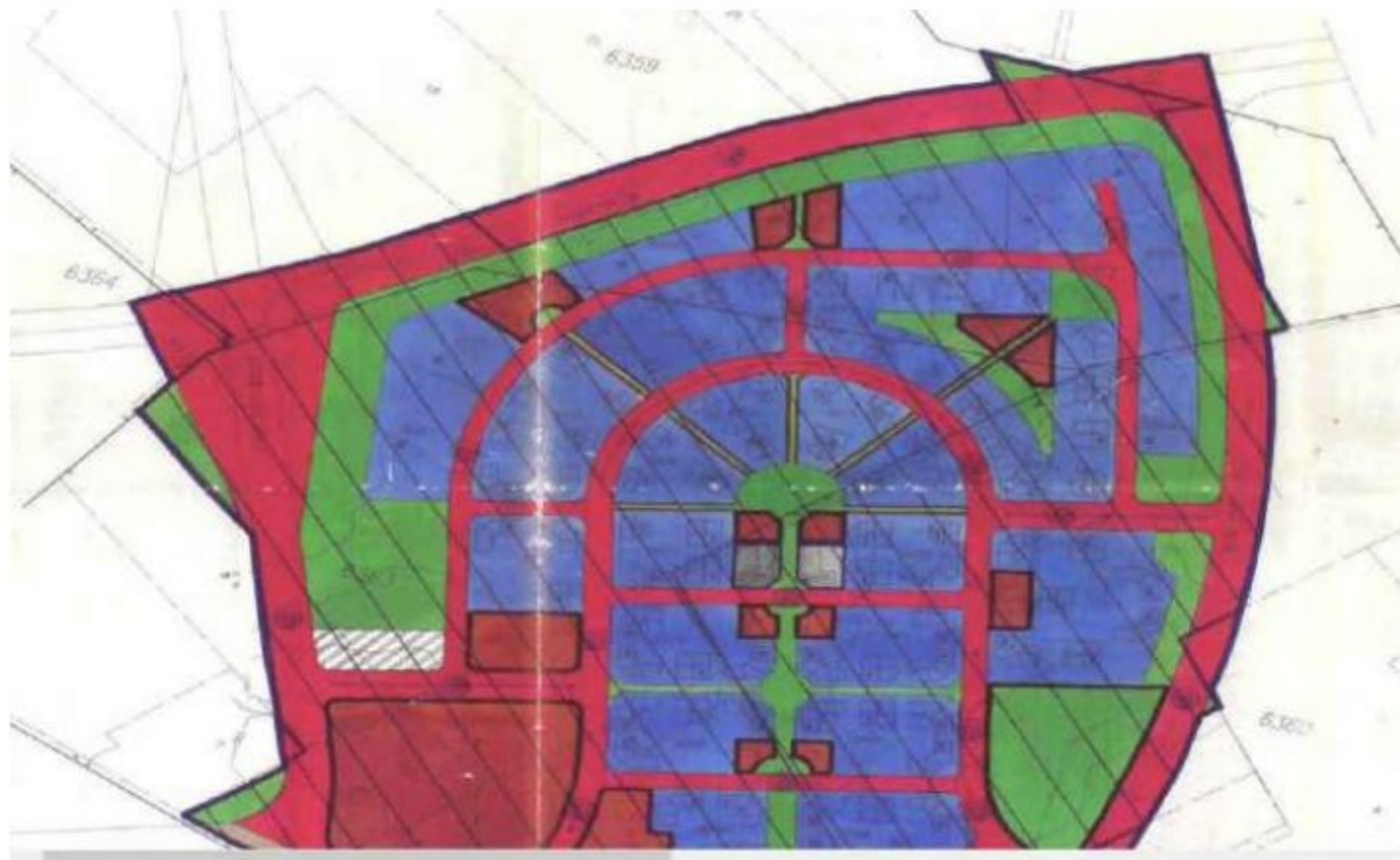


38. מעיון באתר ה- GIS של עיריית פתח תקווה עולה, כי תכנית המתאר העיקרית לשכונת אם המושבות הוותיקה מספרה פת/במ/2003, והיא פורסמה לתוקף ברשומות ביום 14.5.1992 בילקוט פרסומים 4004 בעמוד 3163.

• העתק תקנון ותשריט תכנית פת/במ/2003 מצורף ומסומן¹ "נספח 6".

39. את התכנית יזמה הוועדה המקומית לתכנון ובניה פתח תקווה ומטרתה, בין היתר, שינוי יעוד של קרקע חקלאית לבנית מגורים ורווחה ציבורית (סעיף 10 לתקנון התכנית).

40. בתכנית נקבע הכביש ברחוב ראשון לציון ו"הטבעת הירוקה" המפרידה בינו לבין השכונה. ראו בעניין זה מקטע מתשריט התכנית, וכן הוראות רלבנטיות בתקנון התכנית כדלקמן:



41. עוד ראו סעיף 16 לתקנון התכנית בדבר הנחיות בנושאי איכות הסביבה:

16. הנחיות בנושאי איכות הסביבה.

א. לאורך הדרכים הראשיות: דרך אם המושבות, רח' גיסין, רח' קפלן ורח' קרול, יתוכנן ויבוצע מיגון אקוסטי בין הדרך ומבני מגורים, בתחום השטח הציבורי הפתוח.

המיגון האקוסטי יבוצע בצורת סוללות עפר מגוננות ו/או קיר אקוסטי בנוי. חתר המיגון האקוסטי יאושר ע"י היחידה לאיכות הסביבה בעיריית פתח-תקווה.

ב. בשטחים המסחריים תובטח איכות הסביבה לדיירי מבני המגורים הגובלים בשטחים המסחריים באמצעים הבאים:

1. רישוי עסקים הגורמים לריחות או עשן, יותנה באישור היחידה לאיכות הסביבה בעיריית פתח-תקווה.

2. מתקני קרור, מיזוג אויר ותחנות טרנספורמציה יתוכננו ויבוצעו כחלק מהמבנים.

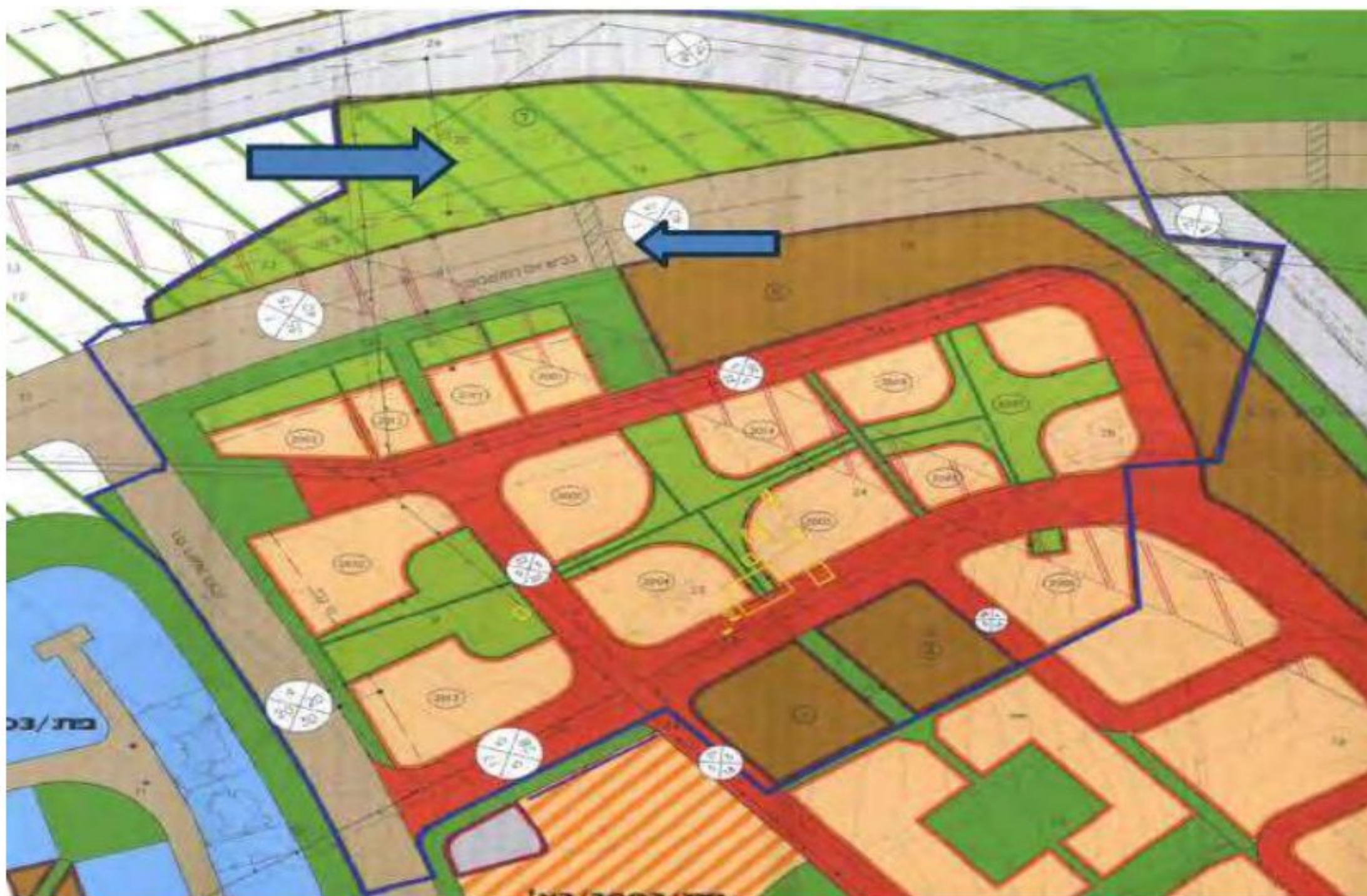
¹ מסמכי כל התכניות מפורסמים באתר מנהל התכנון.

42. בנוסף, התכנית קבעה הוראות קפדניות להוצאת היתר בניה בדבר תכנית בינוי, פיתוח ותסקיר השפעה סביבתית- ראו סעיף 15 לתקנון התכנית.

43. החל משנות ה- 2000 אושרו תכניות לשכונת אם המושבות החדשה. למיטב הידיעה, וכפי שעולה מאתר ה-GIS של עיריית פתח תקווה, השכונה החדשה אושרה במקטעי תכניות שונים. כך, תכנית פת/2003/4 חלה צפונית לרחוב ראשון לציון ועד לרחוב רפאלי שרגאי/בן חור (פורסמה לתוקף ברשומות ביום 5.9.2000 בילקוט פרסומים 4915 עמוד 4607). תכנית זו נמצאת בסמיכות לדרך "אם המושבות" וקובעת את השטח הכלול בה וממוקם צפונית ל"דרך אם המושבות" לייעוד לספורט וכן קובעת גשר להולכי רגל, לצורך מעבר מן השכונה לשטח הספורט.

• העתק תקנון ותשריט תכנית פת/2003/4 מצורף ומסומן "נספח 7".

44. להלן, מקטע מתוך תשריט התכנית, לשם הנוחות, עם סימון בחצים של שטח הספורט והגשר:



45. ראו גם סעיף 27 לתקנון התכנית שקובע את זכות הגישה לשטח הספורט לרווחת תושבי השכונה:

27. מעבר בהפרדה מפלסית

- א. פתרון המעבר בהפרדה מפלסית להולכי הרגל משכונת המגורים לשטח הספורט ולשצ"פ הצפוני, יוצג במסגרת תכנית הפיתוח הכוללת.
- ב. ביצוע המעבר בהפרדה מפלסית יהיה במקביל לביצוע מסילת הברזל וכביש אם-המושבות.
- ג. באם המעבר יהיה תת-קרקעי יהיה רוחבו 10 מ' לפחות, מוגן מקורה ומואר. הפתרון יכלול הנחיות תחזוקה וגינון.
- ד. לא יינתן טופס אכלוס (טופס 4), אלא לאחר ביצוע בפועל של המעבר החוצה את כביש אם המושבות.

46. דרומית לתכנית פת/2003/4 אושרו תכניות נוספות בשכונה, בין היתר: תכנית פת/2003/16 (פורסמה לתוקף ברשומות ביום 28.6.2007) ותכנית פת/2003/9 (פורסמה לתוקף ברשומות ביום 10.12.2001).

2ד. על הפרויקט – "דרך אם המושבות" מקטעים 9 + 10

על הפרויקט והממשק הפוגעני עם השכונה

47. בימים אלו מקדמת המשיבה 1, בשיתופם המלא של משיבות 2 ו-3, את מקטעים 9 ו-10 ל"דרך אם המושבות".

48. עיון באתר האינטרנט של המשיבה 1 מגלה, כי בפנינו מגה פרויקט בעל השלכות פוגעניות מהותיות על שכונת "אם המושבות" ותושביה הרבים.

49. מדובר בפרויקט תחבורתי רחב היקף הכולל מספר רב של מקטעי כביש, שמובילים לחיבוריות בין הערים רמת גן לראש העין, אשר העבודות עליו ימשכו פרק זמן ממושך ביותר של כ-3 שנים.

50. העתירה דן, עניינה מקטעים 9 ו-10 לפרויקט דרך "אם המושבות" הכוללים הקמת כביש חדש דו מסלולי, תלת נתיבי (סה"כ 6 נתיבים), הכולל נתיב תחבורה ציבורית דו כיווני, לרבות הפרדה מפלסית באמצעות גשר פלדה ורמפות לרכב פרטי מכיוון מזרח- מערב בצומת העיפרון (צומת הרחובות ראשון לציון/זבולון המר) וכן צמתים חדשים.

51. נפרט, כי מקטע 9 כולל הרחבת הכביש הקיים שהיום הוא חלקו הצפוני של רחוב ראשון לציון/יצירת הפרדה מפלסית בצומת העיפרון, בגשר, שלמיטב הבנת העותרת ומתוך מיעוט המסמכים והמידע שניתן היה לאתר באתרים השונים, הוא מתקן אדיר מימדים. להלן, לשם ההמחשה, הדמיה שנערכה על ידי המשיבים או מי מהם, של הגשר:



52. יצוין כבר כי במסגרת הקמת הגשר, ייכרתו כ- 20 עצים בוגרים, מתוכם 8 אקליפטוסים שממוקמים בפאה הדרום מזרחית של "צומת העפרון" וחוצצים בין "צומת העפרון" ובין בתי השכונה הותיקה:



רשימת רישיונות כריתה 02-07/02/2024

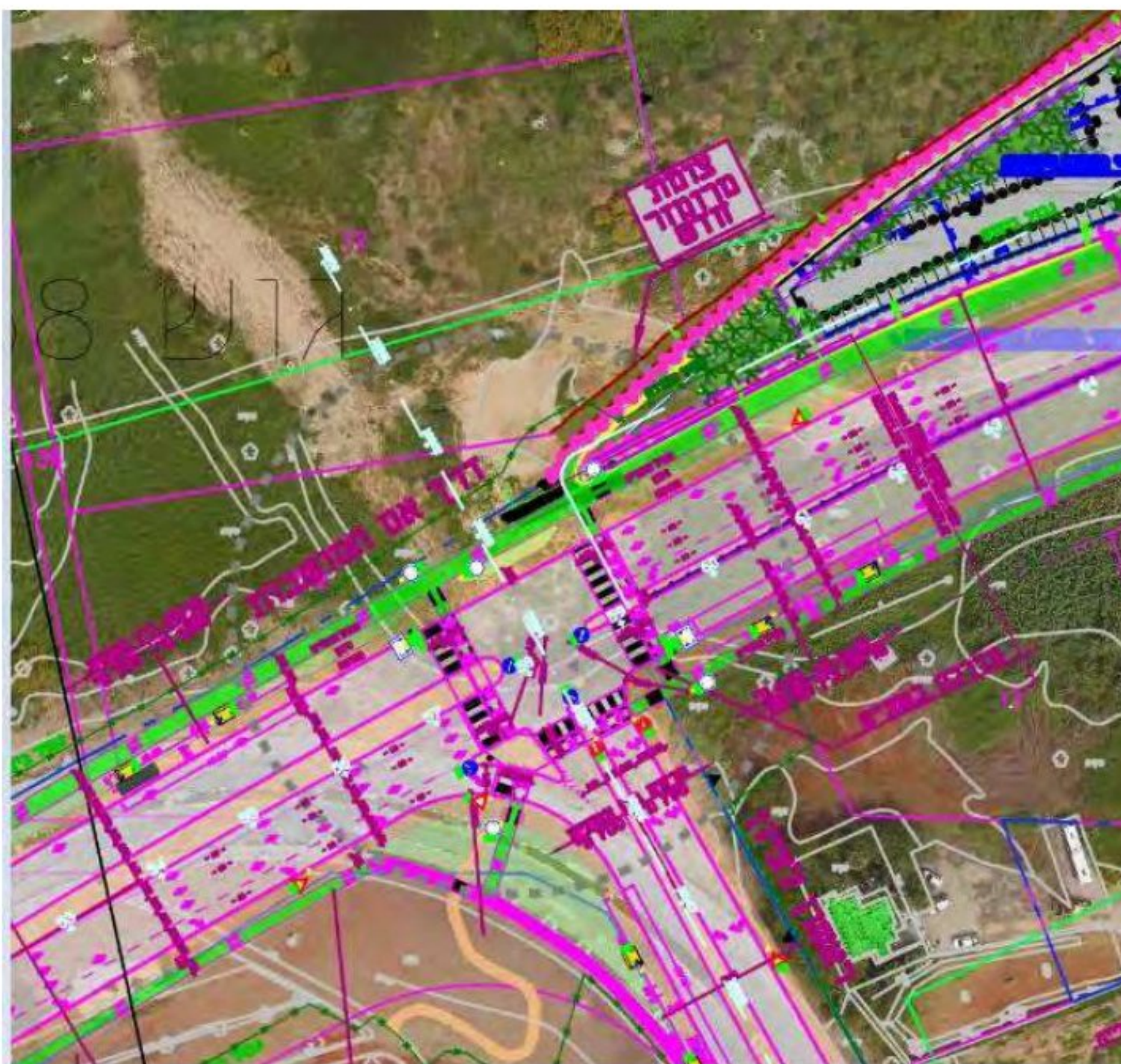


כתובת	מס עצים	שם העץ	הסיבה	הבקשה	מס רישיון	תאריך	שם המבקש	גוש	חלקה
דרך אם המושבות מצמת ראשול"צ עד יצחק שמיר	4	זית אירופי	בניה	העתקה	2816	07/02/2024	נתיבי איילון	6352-6359	9-212
דרך אם המושבות מצמת ראשול"צ עד יצחק שמיר	3	תמר מצוי-דקל	בניה	כריתה	2816	07/02/2024	נתיבי איילון	6352-6359	9-212
דרך אם המושבות מצמת ראשול"צ עד יצחק שמיר	1	שיטה כחלחלה	בניה	כריתה	2816	07/02/2024	נתיבי איילון	6352-6359	9-212
דרך אם המושבות מצמת ראשול"צ עד יצחק שמיר	3	מכנף נאה	בניה	כריתה	2816	07/02/2024	נתיבי איילון	6352-6359	9-212
דרך אם המושבות מצמת ראשול"צ עד יצחק שמיר	1	נרבל לבדי	בניה	כריתה	2816	07/02/2024	נתיבי איילון	6352-6359	9-212
דרך אם המושבות מצמת ראשול"צ עד יצחק שמיר	8	איקליפטוס המקור	בניה	כריתה	2816	07/02/2024	נתיבי איילון	6352-6359	9-212
גולדנהירש 19	2	אזדרכת מציה	בטיחות	כריתה	2817	07/02/2024	עידו עמית	6378	246
בן חור 6	1	תמר מצוי-דקל	בטיחות	כריתה	2818	07/02/2024	חיים סטפ	6357	91

53. מקטע 10 עניינו בסלילה של כביש חדש : המשכו של רחוב ראשון לציון לכיוונים מזרח מערב. כך נראה הכביש היום :



54. במסגרת הפרויקט מתוכננת יצירת שני צמתים חדשים. האחד - צומת חדש בממשק שבין הרחוב המקומי ראשון לציון ובין "דרך אם המושבות" :



55. צומת נוסף, על פניו, לצורך יצירת כניסה ויציאה ממתחם המיועד לקאנטרי, שמצפון ל"דרך אם המושבות" (כבר נציין כי צומת זה ממוקם מול בית הספר היסודי "פאוול קור"):



56. השינוי המתוכנן במקטע 10 משמעותו שבצמידות לבתי התושבים ולבית ספר וגני ילדים יעבור כביש רב נתיבי, מעביר תנועה בינעירונית שהשפעותיו, והשפעותיהם של הצמתים החדשים המתוכננים לאורכו על תושבי השכונה, רבות וקשות.

57. למעשה, הפרויקט מתעתד להפוך את "דרך אם המושבות", העוברת בצמידות לבתי שכונת "אם המושבות" לציר תנועה מרכזי בין עירוני עם היקפי תנועה רבים, תוך יצירת מטרדים קשים, שיגרמו בהכרח לפגיעה קשה באיכות החיים של התושבים ובבריאותם:

- מפגעי רעש עצומים: גם על סמך הבדיקות החלקיות ביותר ומוטות לטובה(!) שבוצעו על ידי המשיבים או מי מהם (על כך בהמשך) הפרויקט פוגעני ויוצר מטרדי רעש קשים ומחייב, כתוצאה מכך, הקמת מערכת מיגונים אקוסטיים במקטעים רבים שלו. כבר יובהר כי מדובר במיגון שלא נותן מענה אקוסטי מחד, אך יוצר מפגע נופי וחסמת אוויר, נוף ואור, מאידך. כל זאת, כאשר בצמידות לפרויקט הפוגעני קיים, בין היתר, שימוש ציבורי רגיש ביותר של בית הספר של ילדי השכונה.
- חשש כבד לפגיעה באור שמש ובזרימת אוויר, בשל התכנון הכולל הקמת קירות אקוסטיים גבוהים מאוד ה"עוטפים" את הכניסה לשכונה ומתוכננים בסמיכות מבהילה למבני המגורים של השכונה ולמבני ציבור וביניהם בית ספר וגני ילדים.
- חשש כבד למפגעי זיהום אוויר חמורים, לאור היקפי התחבורה העצומים הצפויים, נתיבי התחבורה הציבורית המתוכננים וגשר הפלדה העצום בגובהו, המתוכנן בסמיכות לחלונות בתי התושבים ובצמידות לבית ספר וגני ילדים.
- מפגע נופי לאור גשר הפלדה המתוכנן.
- חשש כבד לפגיעה בסוללת העפר הקיימת, שבילי ההליכה והאופניים ומתוך כך באיכות החיים של תושבי השכונה.

- חשש כבד לפגיעה אנושה בחיבוריות של השכונה והאטת עד חסימת הכניסות והיציאות ממנה, בשל תיעדוף תנועה בדרך "אם המושבות", תוך פגיעה קשה באיכות חייהם של תושבי השכונה.
- אי בהירות רבה בדבר החיבוריות בין השכונה לקרקע המיועדת לשימושי ספורט ושצ"פ שנועדה לטובת תושבי השכונה. כאשר נראה כי הדרך המוצעת, על שלל מאפייניה הפוגעניים, גם תקשה על הגישה אל שטח הספורט והשצ"פ.
- פגיעות קשות ביותר בהסדרי התנועה ובאיכות החיים בתקופת הביניים וביצוע העבודות והעדר מדאג של פתרונות בנושא.

58. בהיעדר מסמכים רשמיים, תכנית מפורטת ולכל הפחות תכניות ביצוע, העותרת נאלצת לשאוב את ידיעותיה בדבר היקף הפרויקט והשלכותיו, מתוך המידע החלקי ביותר המפורסם על ידי המשיבים או מי מהם. ואולם, די במידע זה על מנת להבין ולתפוס את גודל הקטסטרופה הצפויה לתושבים, כתוצאה מן הפרויקט.

59. העותרת תפנה אל הדברים שנכתבו על הפרויקט, במצגת שהוצגה לתושבים על ידי המשיבות 1 ו-2 עצמם, ושצורפה לעיל (נספח 1). עוד ראו עמוד 5 מהמצגת שממחיש אודות מורכבות הפרויקט:

מרכיבי עבודה	
מרכיבי עבודה עיקריים	
• חישוף השטח וגידור • הקמת שטחי התארגנות מותאמים לבניית הגשר. • עבודות חפירה למבנה כביש • עיבוד קרקע שתית. • ביצוע עבודות למילוי מצעים • ביצוע קירות אקוסטיים. • ביצוע העתקות תקשורת וחח"י. • ביצוע תשתיות מים והתאמות כיוו. • ביצוע עבודות תשתיות ניקוז. • בניית נציבי הגשר. • בניית הגשר בשטחי ההתארגנות. • בניית רמפות עליה לגשר מקירות קרקע משוריינת. • הובלת הגשר למיקומו מעל הצומת והנחתו.	• סלילת כבישים, שבילי אופניים ומדרכות. • תאורה ומערכות יבשות ופיתוח נופי. • קידוחים ובדיקות קרקע- בתחילת העבודות ובמידת הצורך • קונסטרוקציה פלדה (ייצור, הובלה, הרכבה ועוד) • עבודות עפר, מילוי חפירה והידוק. • עבודות גישוש ע"פ הצורך. • הסדרי תנועה- סימון, הסדרי תנועה זמניים, תמרור, שילוט זמני לזמן ביצוע ואחזקת הסדרים. • העתקת 3 שלטי "טוטם". • פירוק שלטי פרסום. • עבודות נוספות בהתאם לדרישת החברה.

60. כן נפנה ל צילום מסך, מתוך סרטון שפורסם על הפרויקט, באתר האינטרנט של המשיבה 1 :



הסרטון המלא בקישור הבא :

<https://www.youtube.com/watch?v=qTqVOG1Rn6c>

61. עוד הצליחה העותרת ללמוד מעט על מקטע 9 בפרויקט מתוך חוברת תנאי המכרז שמפורסם באתר האינטרנט של המשיבה 1 במסגרת מכרז מקוון מספר 31/25. על מורכבותו הרבה של הפרויקט בכלל ושל הקמת הגשר בפרט, ראו עמוד 2 ממסמך א' מחוברת תנאי המכרז, כדלקמן:

1.3 מרכיבי העבודה העיקריים בפרויקט

1.1.1 מבלי לגרוע מהאמור ביתר מסמכי המכרז (לרבות מסמך המוקדמות), גשר הפלדה חוצה את צומת אם המושבות/בולון המר. הגשר יוקם במלואו באתר התארגנות סמוך או בסביבת הצומת, ויובל בשלמותו לעבר הצומת, כאשר הזמן המוערך להובלה הינו לילה אחד. לאחר מכן יורכב הגשר על נציבי רמפה שיקים הקבלן מראש.

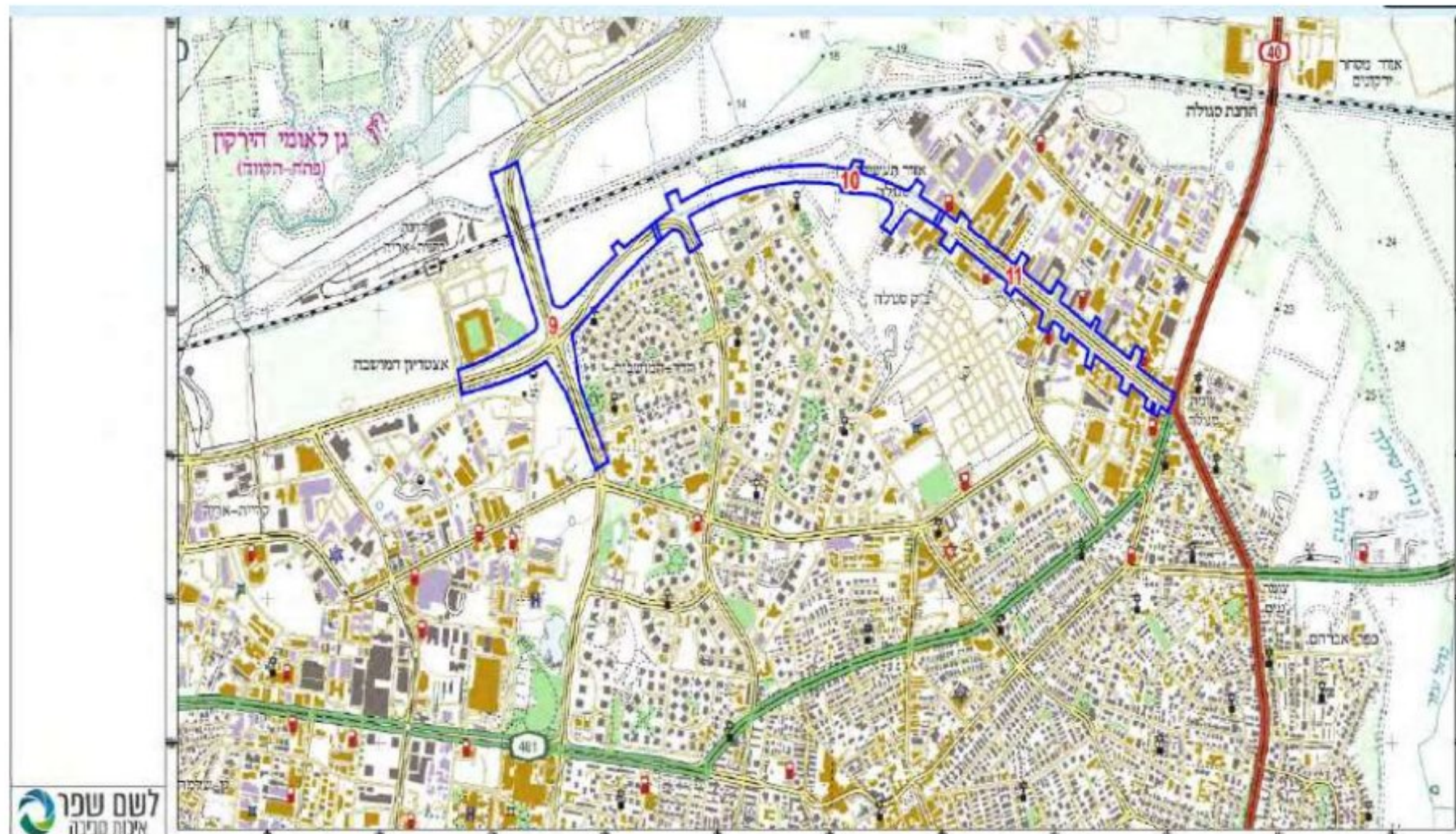
1.1.2 תשומת לב המציעים, כי מדובר בפרויקט מורכב הכולל ביצוע עבודות בתחום צומת גדול, פעיל ועמוס בכל תקופות השנה, ועל כן מצריך ידע, ניסיון ויכולת מוכחת בביצוע עבודות ביסוס בתחום עירוני בצמתים מורכבים ואלמנטי קונסטרוקציית פלדה וגישור מורכבים. בנוסף, העבודות יבוצעו באזורים רווי תנועת כלי רכב, רוכבי אופניים והולכי רגל. דגש מיוחד יינתן לזמנים בהם מתרחשים פעילויות תרבות וספורט באיצטדיון אם המושבות הסמוך לצומת.

• העתק מסמך א' מחברת תנאי המכרז מצורף ומסומן נספח 8.

מסמכי מכרז נוספים נמצאים באתר האינטרנט של נתיבי איילון ויצורפו במידת הצורך.

62. כן ראו על הפרויקט בחוות הדעת האקוסטיות, שהוכנו על ידי חברת לשם שפר איכות סביבה בע"מ עבור חברת נתיבי איילון, למקטעים 9 ו-10 כדלקמן:

63. מתוך חוות הדעת האקוסטית למקטע 9, בעמוד 7:





64. ראו סיכום בעמוד 14 לחוות דעת אקוסטית של מקטע 9 כדלקמן:

פרק ג' סיכום

- בדוח זה נבחנו השפעות רעש כתוצאה מתנועת כלי במקטע 9 של תכנית נת"צ אם המושבות, כחלק מהתכנון המפורט.
- מדרום לרח' רשל"צ נמצא אזור מגורים שכולל מבנים בני 4-6 קומות וגני ילדים בגובה 1-2 קומות. בין המבנים לבין תוואי הכביש קיימת רצועת שצ"פ לרבות סוללה אקוסטית. אזור זה חופף גם לחלק ממקטע 10 ועל כן הבדיקה כוללת גם חלק ממקטע זה.
- הבדיקה והקריטריונים נקבעו בהתאם לדרישות המפורטות במסמך "מתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים" מחודש מאי 2011.
- על מנת למנוע חריגות מהקריטריונים הוצע פתרון אקוסטי הכולל קיר אקוסטי בין סוללה לשביל אופניים באורך של כ-360 מטר וגובה של 6-7 מטר.
- לבקשת עיריית פ"ת, נוספו שני קירות אקוסטיים:
 1. קיר באורך 192 מ' וגובה 6-7 מ' באזור הצומת של דרך אם המושבות ורח' זבולון המר.
 2. קיר באורך 71 מ' בגובה 4 מ' בחלק הדרומי של רח' זבולון המר על גבי סוללה קיימת.
- בנוסף, הוצע אספלט שקט על כל המסלולים של דרך אם המושבות לאורך מקטע 9 ומקטע 10 – עד לאחר בית הספר (מחוץ לבדיקה זו).
- באזור חתכים 25-32 הקיר יהיה בולע על מנת למנוע החזרות מקירות הרמפה של הגשר.

65. כן ראו סיכום בחוות דעת אקוסטית למקטע 10 בעמוד 13 כדלקמן :

פרק ג' סיכום

- בדוח זה נבחנו השפעות רעש כתוצאה מתנועת כלי במקטע 10 של תכנית נת"צ אם המושבות, כחלק מהתכנון הראשוני.
- החלק המערבי של מקטע 10 כולל בית ספר, גן ילדים ומבני מגורים קיימים ומתוכננים.
- הבדיקה והקריטריונים נקבעו בהתאם לדרישות המפורטות במסמך "מתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים" מחודש מאי 2011.
- על מנת למנוע חריגות מהקריטריונים הוצע פתרון אקוסטי הכולל קיר אקוסטי באורך של 317 מטר וגובה של 6.5-7 מטר לצורך הגנה על בית הספר.
- בנוסף, הוצע אספלט שקט על כל המסלולים של דרך אם המושבות לאורך מקטע 10 מחלקו המערבי ועד לאחר בית הספר.
- הבידוד האקוסטי המינימאלי לחלונות מגורים אשר נדרש במסגרת תקנות התכנון והבנייה (תכן הבנייה) (אקוסטיקה), תש"ף-2019 ($Rw+C=28\text{ dB}$) יספק את המיגון הנדרש לאזור המגורים המאושר עפ"י תב"ע פת/2003/4 אשר טרם מומש – מגרשים 2001, 2002, 2011, 2012.

- העתק חוות הדעת האקוסטיות למקטעים 9 ו-10 מצורפים ומסומנים "נספח 9".

66. העותרת תשוב ותדגיש, כפי שיפורט בעתירה זו, כי הדו"חות האקוסטיים לוקים בחסר, נערכו על סמך מידע חלקי ושגוי, לא לקחו בחשבון את מלוא הנתונים הדרושים, והם חלקיים, חסרים ושגויים, שכן ההשפעה האקוסטית הצפויה מן הכביש, הגשר והצמתים החדשים, חמורה עשרות מונים מזו המתוארת בחוות הדעת.

67. ועם זאת, הרי שאף מתוך חוות הדעת החלקיות והחסרות שנערכו עבור המשיבה 1, עולה באופן ברור כי ההשלכות של הפרויקט על התושבים בבתייהם, הן חמורות וקשות ומחייבות מיגונים אקוסטיים מפלצתיים לאורך מאות מטרים ובגובה של מטרים רבים.

סטטוריקה - תכנית פת/2005 ותכנית פת/2003/4.

68. למיטב הידיעה, בהתאם לאתר ה-GIS של הוועדה המקומית לתכנון ובניה פתח תקווה, בתחום הפרויקט הפוגעני חלה, בעיקרה, תכנית פת/2005/ב', אשר פורסמה למתן תוקף ביום 16.2.1995 (ילקוט פרסום 4284 עמוד 2149).. בנוסף, למיטב הידיעה, הפרויקט מקודם במסלול של פטור מהיתר בניה מכוח סעיף 261ד' לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן: "החוק").

69. ראו מתוך מצגת שעלתה באתר עיריית פתח תקווה, ביום 17.7.2025 בה צוין, כי הפרויקט מקודם מכוח תכנית משנות ה-90. ראו עמוד 2 למצגת כדלקמן:

התכנון המפורט מבוסס על תכניות סטטוטוריות מאושרות משנות ה-90, ובמהלך השנים בוצע ניתוח מקיף ומעמיק על ידי מיטב אנשי המקצוע והתקיימה תמימות דעים לגבי תרומת הדרך לפתח תקווה בכלל ולשכונת אם המושבות בפרט.

• העתק המצגת מאתר העיריה, מצורף ומסומן "נספח 10".

70. תכנית פת/2005/ב' - מערכת הכבישים הצפוניים בפ"ת חלה על שטח של 150 דונם ומסמכיה כוללים תקנון (הוראות) ותשריט בקני"מ של 1:2,500.

71. בסעיף 10 לתקנון התכנית נקבעו מטרות התכנית, כדלקמן:

10. מטרת התכנית:

תכנית זו באה לשנות תכנית מתאר מקומית פתח תקווה כדלקמן:
א. לשפר את החיבור התחבורתי בין 2 אזורי התעשייה הגדולים והמתפתחים של פתח תקווה: סגולה וקרית אריה.

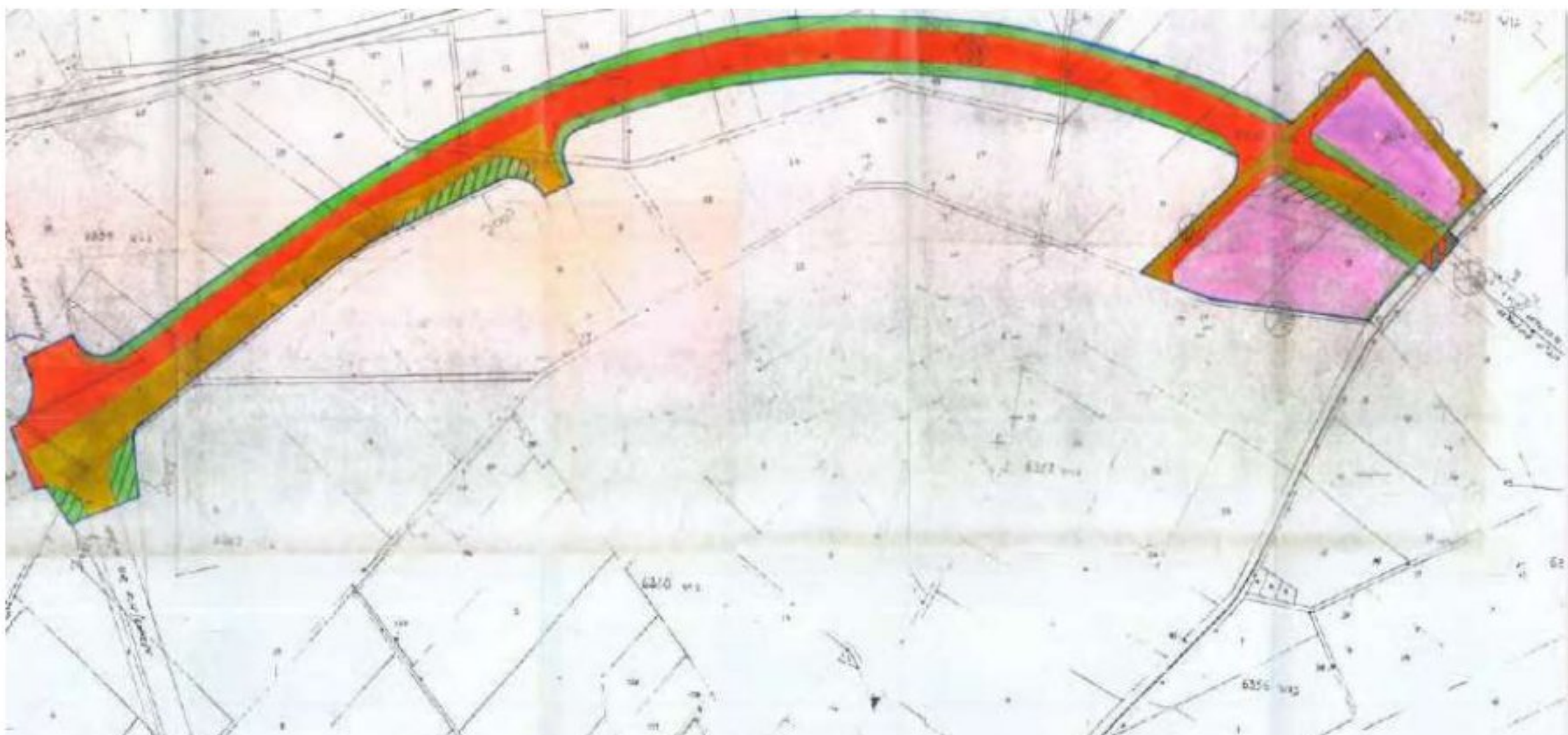
ב. לאפשר נגישות לאזורים ולמגרשים המצויים בצידי הדרך המוצעת.

ג. לשנות יעוד של קרקע חקלאית לדרך אשר בה יבללו כביש ומדרכות, יוכנו תעלות לניקוז ומעברי מים ויבצעו עבודות עפר, הכל כשהדברים כרוכים בסלילת הדרך.

ד. להתאים תיחום של הרחבת אזור התעשייה סגולה אל תוואי הדרך המוצעת.

72. עוד נקבע בתכנית, כי היא תבוצע תוך 10 שנים מיום אישורה (סעיף 15 לתקנון התכנית).

73. ראו תשריט התכנית כדלקמן:



- העתק תקנון ותשריט תכנית פת/2005/ב מצורף ומסומן "נספח 11".

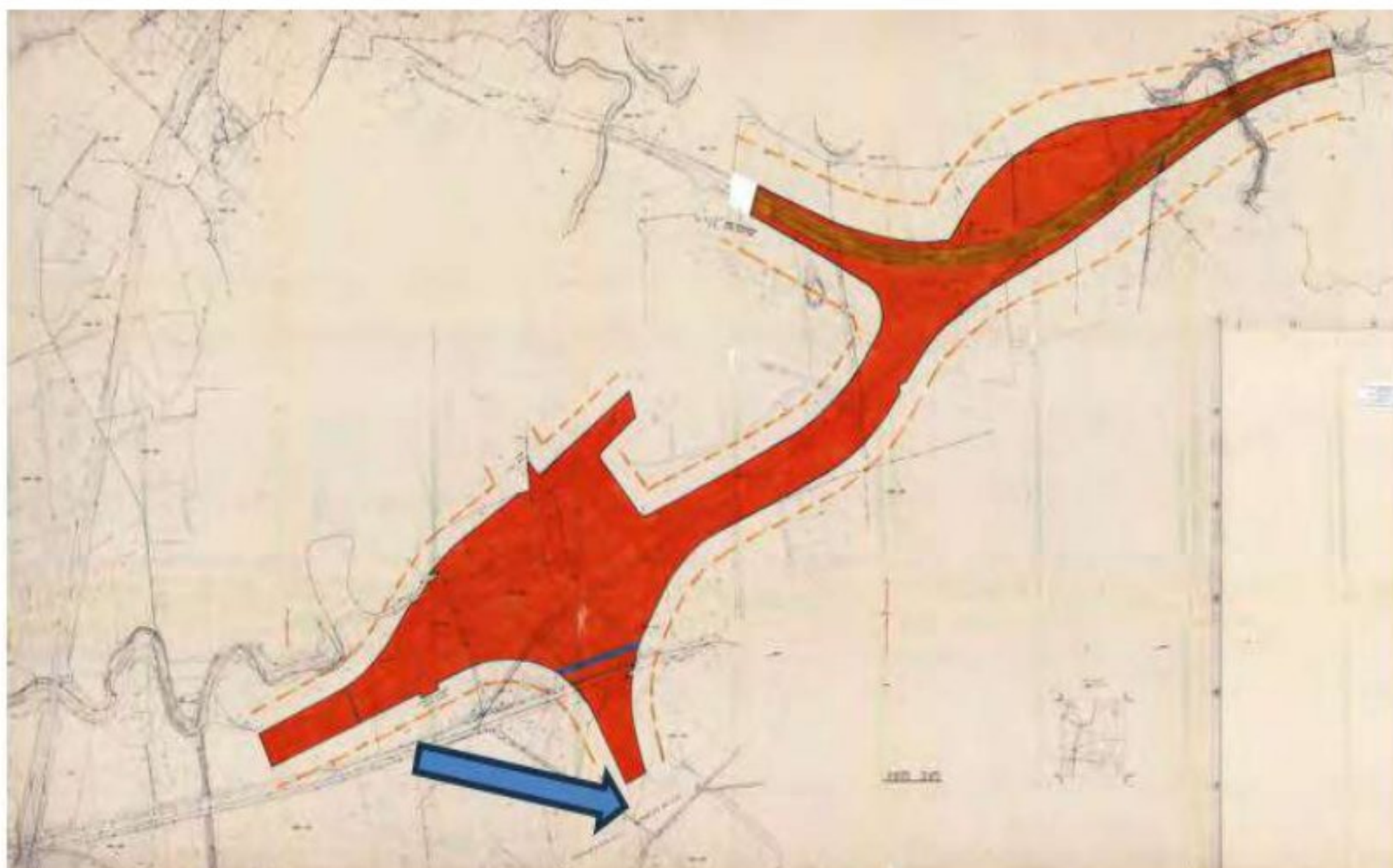
74. בנוסף, כאמור וכעולה מאתר ה-GIS, בחלק מהמקטע חלה תכנית פת/2003/4 אשר סימנה הפרדה מפלסית – מעבר הולכי רגל, לטובת חיבור השכונה לשטחי הספורט (צורף והוצג לעיל כנספח 7).

75. השוואה בין תכנית פת/2005/ב לתכנית במ/2003- להקמת שכונת המגורים "אם המושבות" הוותיקה - שקדמה לה בזמן (תכנית במ/2003 פורסמה למתן תוקף בשנת 1992) – מלמדת כי בתכנית פת/2005/ב מורחב הכביש הקיים וכן נוצר, למעשה כביש חדש, חלף הכביש ברחוב ראשון לציון: הכביש הקיים, כאמור, מורחב לכיוון צפון וכן מתווסף לו מקטע חדש -מזרחית לו (מקטע 10). בנוסף, נקבעו שינויים שונים בדבר ביטול דרך קיימת והפיכתה לשצ"פ. מקטעים אלו הם חלק מדרך "אם המושבות".

76. להשלמת הרקע התכנוני נציין את תכנית פת/2005/א, אשר חלה צפונית ל"צומת העיפרון". מסמכי התכנית כוללים תקנון, תשריט ונספח תחבורתי (פורסמה לתוקף ברשומות ב- 12.10.1995). ראו בסעיף 11 את מטרות התכנית, כדלקמן:

11. מטרת התכנית: - תכנית זו באה לשנות תכנית מתאר מקומית פתח-תקוה כדלקמן:
- א. לשפר את החיבור התחבורתי בין פתח תקוה לבין מערכת הכבישים הארצית שמצפון לפ"ת.
 - ב. לאפשר גישה נוחה ומסודרת לבית העלמין החדש "מורשה".
 - ג. לשנות יעוד קרקע חקלאית לדרך אשר בה יסללו כבישים, יקימו גשרים וגשרונים, יכינו תעלות לניקוז ומעבירי מים, יקימו קירות תומכים, ככל שהדברים כרוכים בסלילת הדרך.
 - ד. להסדיר מחלפים, צמתים והסתעפויות בתחומה של התכנית.

77. ראו חלק מתשריט מצב מוצע עם סימון של חיבור לתכנית פת/2005/ב':



- העתק תקנון ותשריט תכנית מצורף ומסומן נספח 12.

3ד. על העמותה.

78. העמותה הוקמה ב- 16.6.2025 בעיצומה של מלחמת "עם כלביא" מול איראן ומטרותיה העיקריות הן:

מטרותיה העיקריות הן:

למנוע הקמה של תשתיות תחבורתיות, תכנוניות או כל תשתית אחרת, לרבות כבישים וגשרים, העלולות לפגוע פגיעה מהותית באיכות החיים, באיכות הסביבה או בבריאות תושבי השכונה, תוך שימוש בכלים משפטיים.

79. העמותה פעלה במרץ רב לקבלת האישורים ולהסדרת הדרוש לשם פעילותה והיא השלימה זאת ביום 9.7.2025. ממועד זה, היא פועלת ללא לאות לקידום מאבק תושבי השכונה, ולהגשת העתירה דין.

80. בעמותה תומכים תושבים רבים אשר החלו בהתאגדות והתארגנות לאור כנס תושבים שהתקיים ביום 19.5.2025, ביוזמת נציגי המשיבה 1 בהשתתפות, ראש עיריית פתח תקווה. במועד זה הציגה משיבה 1 את המצגת אודות הפרויקט במקטע 9 – חלקים מהמצגת צוטטו לעיל והעתקה צורפה כנספח 1.

81. תושבי השכונה נדהמו לגלות שבשכונתם, בצמידות לבתיהם ולמוסדות ושטחי הציבור המשרתים אותם ואת ילדיהם, מתוכנן פרויקט תחבורה בין עירוני עצום מימדים, שהוא הרסני בהשפעותיו וישנה באופן קיצוני ולרעה את תנאי החיים בשכונה ויגרום להם לנזק עצום. לא למותר לציין כי המידע שהוצג בכנס התושבים, היה חלקי בלבד ועדיין מטריד ביותר, וגרם לתחושה קשה בקרב תושבי השכונה, כי איכות חייהם ובריאותם אינן נלקחות בחשבון וכי הם "שקופים" אל מול מה שמסתמן כשיקולים כלכליים קרים והתנהלות צינית של הרשויות

82. תושבי השכונה באמצעים שעמדו לרשותם באותה עת ובעיקר ברשתות החברתיות, התעקשו לקבל מידע נוסף, ודרשו לקיים איתם שיח ב"נפש חפצה" בדבר ביטול ו/או שינוי הפרויקט ההרסני שהוצג להם.

83. לפיכך, ביום 3.6.2025 התקיים מפגש נוסף, הפעם ביוזמת ראש עיריית פתח תקווה ובהשתתפות נציגי המשיבה 1. אלא שהמפגש לא זו בלבד שלא תרם מידע חדש, אף העמיק את התחושה הקשה של התושבים שקיבלו, לצערם, גושפנקא שקולם לא נשמע.

84. לנוכח השתלשלות העניינים האמורה, תושבי השכונה, שביקשו למנוע את קידום הפרויקט מתוך מטרה לקיים שיח שיוביל לפתרונות אחרים נכונים יותר ופוגעניים פחות, הבינו שעליהם להתאגד לשם כך והחלו בהקמת העמותה.

85. המציאות המורכבת במדינתנו אתגרה מאוד את התהליך, אך כאמור לעיל, באמצעות נחישות והבנת חשיבות המאבק הצליחה העמותה "לקרום עור וגידים".

86. אלא שאז היתברר, כי המשיבה 1 מקדמת במרץ את ביצוע מקטע 9 באמצעות מכרז קבלנים שנסגר ביום 14.7.2025 – דבר שחייב פנייה לבית המשפט הנכבד, לקבלת סעד. עוד עולה, כי ככל הנראה, המכרז למקטע 10 הסתיים זה מכבר.

87. נוסף, כי לפניה לבית המשפט הנכבד, קדמה פניה בהולה למשיבים, כדי לעצור את התכנון ו/או הביצוע של מקטעים 9 ו-10 וכן לקבלת כל המסמכים ו/או הנתונים הרלבנטיים וכל זאת ללא דיחוי ולא יאוחר מ-48 שעות משליחת המכתב (העתק המכתב, נספח 4).

88. נציין עוד, למען שלמות התמונה, כי טרם הוקמה העמותה, היו פניות אקראיות כאלה ואחרות של תושבים בודדים למשיבים או מי מהם, לאחר שהתוודעו בדרכים שונות, כי יתכן ומקודם פרויקט תחבורתי בסמיכות לשכונתם. עם זאת, הודעה מאורגנת והצגה של הפרויקט המתוכנן נמסרה לראשונה באמצעות המשיבה 1 לתושבי השכונה, רק לקראת סוף חודש מאי 2025 ומרביתם של תושבי השכונה התוודעו לפרויקט ההרסני רק באותה עת.

ה. הטיעון המשפטי - נסיבות המקרה מקימות עילה להתערבות בית

המשפט

89. הלכה מושרשת היא כי בית המשפט אינו מוסד תכנון, אינו שם עצמו ככזה ואינו מחליף את שיקול דעת ועדות התכנון – העותרים מודעים להלכות אלו ואינם חולקים עליהן.

90. כפי שיפורט להלן בהרחבה, המקרה דן אינו דורש מבית משפט הנכבד לשקול שיקולים כאילו היה מוסד תכנון, וככל שהמשיבים יבקשו להסתתר תחת "כובע התכנון" מתבקש בית המשפט לדחות ניסיון זה מכל וכל.

91. כאשר בית המשפט מעביר תחת שבט ביקורתו החלטות של מוסדות תכנון הוא בוחן את ההחלטה על פי כללי המשפט המנהלי. כלומר: בין היתר, הוא בוחן האם נפל פגם בהליך, האם נפגעו זכויות דיוניות, האם ההחלטה חורגת ממתחם הסבירות והאם הפגיעה באזרח היתה מידתית. ראה ע"מ 2418/05 מילגרום נ' הוועדה המחוזית לתכנון ובניה הרצליה (פורסם בנבו), ע"מ 9316/05 הוועדה המקומית לתכנון ולבניה הרצליה נ' בכור (פורסם בנבו) וע"מ 2109/12 אגבאריה נ' הוועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז חיפה (פורסם בנבו).

92. בענייננו, בהחלטות המשיבים 1-4 במעשה ו/או במחדל לתכנן ו/או לבצע את הפרויקט נפלו פגמים רבים ומהותיים, כדלקמן:

- **נפל פגם חמור בהליך - 1** הפרויקט בלתי חוקי בעליל בכל הקשור להפרדה המפלסית המתוכננת במקטע 9 אשר מחייבת הליך תכנוני סטטוטורי סדור ושקוף וקיומן של אי בהירויות רבות נוספות לגבי חלקים אחרים בפרויקט אשר לעמדת העותרת מחייבים אף הם תכנית מפורטת. 2) קידום פרויקט על סמך חוות דעת אקוסטיות חלקיות ושגויות ובהעדר בדיקות ומסמכים נוספים נחוצים.
- **נפגעו זכויות דיוניות** - בשל האופן בו קודם הפרויקט ובהיעדר הליך סטטוטורי, תושבי השכונה לא היו מעורבים בהליך תכנון הפרויקט. רק לאחר הצגת הפרויקט באמצעות נציגי המשיבה 1, לקראת סוף חודש מאי 2025, גילו התושבים על קיומו של הפרויקט הפוגעני ועל כך ש"מעל לראשם" מקודם תכנון שגוי ודורסני שמתעלם לחלוטין מזכויותיהם, מבריאותם ומאיכות חייהם.

- **ההחלטה חורגת ממתחם הסבירות** - תכנון וביצוע הפרויקט ללא ביצוע הבדיקות הדרושות, ללא בחינת כל השיקולים הרלבנטיים ואיזון נכון וראוי ביניהם, יוצרת פגיעה מהותית במישור הסבירות המובילה לביטול ההחלטה.
- **הפגיעה בשכונה ובתושביה היא לא מידתית** - השינוי המהותי של פרויקט באמצעות גשר אדיר מימדים בצמידות לבתי מגורים ומוסדות ציבור, גורמת לפגיעה דרמטית ולא מידתית בזכויות הקניין החוקתיות של תושבי השכונה.

93. **לפיכך, מדובר בהליך המחייב את התערבותו של בית המשפט הנכבד, המתבקש לקבל את העתירה.**

ה.1. פגם מהותי בהליך :

94. בהליך אישור ביצוע הפרויקט נפלו שני פגמים מהותיים : הפגם הראשון- העדר סמכות. הפגם השני- פגמים קרדינאליים במסמכים מהותיים - חוות דעת אקוסטיות שגויות, מטעות ומוטות והעדר בדיקות הכרחיות ומסמכים דרושים.

ה.1.א) פגמים במישור הסמכות :

חוסר סמכות בקידום פרויקט עם גשר אדיר ממדים ללא תכנון סטטוטורי מתאים

95. מקטע 9 של דרך "אם המושבות" על פי המשיבים, כולל גשר פלדה אדיר מימדים, שאת מימדיו הסופיים והאמיתיים העותרת עדיין לא הצליחה לגלות, בהיעדר מידע ומסמכים וכתוצאה מחוסר השקיפות של התהליך.

96. למרות ההשלכות המהותיות של הגשר המתוכנן, ההחלטה על ביצועו התקבלה ללא תכנון מפורט ובהעדר עיגון סטטוטורי. כאמור, הנתונים המדויקים של הגשר- כמו גם התכנון הסובב את הגשר, לא ידועים לעותרת. במסגרת פרק זה נתייחס לנושא הסמכות- או לייתר דיוק - היעדר הסמכות.

97. כפי שפורט ברקע של העתירה דנן מקטע 9 "חוסה" תחת כנפיה של תכנית פת/2005ב'.

98. בתכנית מסומנת הרחבתה של הדרך הקיימת ברחוב ראשון לציון, ומקטע חדש מזרחה (מקטע 10) – הא ותו לא (!) ..

99. בתכנית נקבע רוחב הדרך (סומן ב"רוזטה" בתשריט התכנית) ומגבלות הבניה נקבעו באמצעות סימון קווי הבניין (גם זאת בתשריט התכנית).

100. **אין במסמכי התכנית התייחסות כלשהי לאפשרות של הפרדה מפלסית בכלל ולהקמת גשר אדיר מימדים, בפרט.**

101. לפיכך, העותרת תטען, שההחלטה על ביצוע מקטע 9 התקבלה באופן פסול ובלתי חוקי בעליל.

102. יודגש, כי סעיף 261ד לחוק מאפשר במקרים המתאימים "לדלג" על שלב הנפקת היתר בניה לגבי דרכים, **אך זאת בכפוף לכך שהדרך אותה מבקשים לבצע מעוגנת סטטוטורית במסגרת תכנית**

מפורטת או תכנית מתאר הכוללת פירוט של תכנית מפורטת.

103. ראו בעניין זה פסק דינו של בית משפט עליון הנכבד בע"מ 10112/02 אדם טבע ודין- אגודה ישראלית להגנת הסביבה נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה, מחוז ירושלים (פורסם בנבו) (להלן: "עניין כביש 1"). בעניין כביש 1 נסב הערעור על הכוונה להוסיף נתיב נסיעה אחד, לכביש מספר 1 בכיוון ירושלים. בית המשפט העליון קיבל את הערעור וקבע, כי לא ניתן להוסיף את הנתיב המבוקש, ללא תכנית מפורטת.

להלן, סעיף 21 לפסק דינו של כבוד השופט חשין:

21. מסקנתו זו של בית-משפט קמא אינה מקובלת עליי. ראשית לכול, החובה המוטלת על עריכתה של תכנית מפורטת חובה היא לעצמה, והחובה לקבל היתר בנייה חובה היא לעצמה; זו חובה לעצמה וזו חובה לעצמה, וכל אחת מחובות אלו הייתה כחי הנושא את עצמו. בבג"ץ 288/00 אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנת הסביבה נ' שר הפנים (בג"ץ 288/00 אדם טבע ודין [12]) הטילה תכנית מיתאר ארצית פלוגית (תמא 22) חובה על הכנתה של תכנית מפורטת בנושא שלא נדרש בו היתר כהוראת סעיף 145 לחוק התכנון והבניה. נשאלה שאלה כיצד אוכל היעדר החובה לקבל היתר על החובה להכין תכנית מפורטת, ועל כך אמר בית-המשפט (שם, בעמ' 712-713):

דבר אחרון ואפשר בו עיקר: שתי חובות הן לענייננו כאן: אחת, החובה לקבל היתר כהוראת חוק התכנון והבניה, ושתיים, החובה לערוך תכנית

פסק-דין, כרך נח, חלק שני, תשס"ד/תשס"ה 2004 833

מפורטת כתנאי מוקדם לביצועה של תמא 22. חובה ראשונה עניינה היתר, חובה שנייה עניינה עריכתה של תכנית מפורטת. שתי חובות אלו מצויות על מישורי חשיבה שונים, ובמובן מסוים היו הן כקווים מקבילים. גם אם אמרנו כי פעילות יצר מסוימת פטורה מהיתר, נתקשינו להבין מדוע אין תמא 22 מוסמכת לקבוע כי עד שתוכנה תכניות מפורטות לא יבוצעו פעולות-יצר, ולו פעולות שאינן טעונות היתר. נזכור-נא, אל נשכח, את המשמעות הערכית היתרה הנודעת להליכי קבלתה של תכנית מפורטת, בעיקרם של דברים – שקיפותו של ההליך ושיתופו של הציבור בהליכי החשיבה וההחלטה. אלי-נא נאבד נומרידינו כלי רב-ערך זה שתמא 22 הורתה אותנו בו.

ומהתם להבא. אין להקיש – ואין זה ראוי להקיש – מקיומו של היעדר חובה לקבלת היתר לפטור מהכנתה של תכנית מפורטת, שלא הרי זה כהרי זה. הנה-כידן, גוף ציבורי כמדינה ניתן אולי לפטור מקבלת היתר, ואולם רחוקה הדרך מכאן עד למסקנה כי יינתן לו לאותו גוף פטור מהכנתה של תכנית מפורטת. רמז לדבר יכול שיימצא גם בסעיף 1 לפירק כ"ב שלתכנית מי/200. סעיף 1 תובע הכנתה של תכנית מפורטת "בכל מקרה", כלשוננו. לו נתכונה התכנית להטיל חובה להכין תכנית מפורטת אך במקום שבו נדרש היתר בנייה, הייתה יכולה לספק עצמה בסיפה לסעיף 1, שלפיו "הוועדה המקומית תהא רשאית להוציא היתר בנייה רק לפי תכנית מפורטת מאושרת כחוק". משהוספה הרישה, אות וסימן הם שהתכנית המפורטת היא לעצמה, והיתר הבניה הוא לעצמו. להסרת ספקות נמהר ונוסיף כי אין אנו משתיתים מסקנתנו אך על ניתוח סינטקטי זה של הוראת סעיף 1 לפירק כ"ב. נהפוך הוא: עיקר הוא במהות, כפי שנוסיף ונעמוד עליה בהמשך, ואילו הניתוח הלשוני אין בו אלא גילוי חיצוני למהות הפנימית.

24. המושג תכנית מפורטת אין הוא מושג טכני גרדא בדיני התכנון והבניה. צירוף התיבות "תכנית מפורטת" אינו אלא קיצור לשון למצבור ערכים ואינטרסים של היחיד ושל הכלל – ערכים ואינטרסים שהחברה חפצה ביקרם. ובבואנו לפרש טקסט שעל-פי הגטען אפשר מכון הוא, ואפשר אין הוא מכון, לתכנית מפורטת, שומה עלינו להביא במניין שיקולינו אותם ערכים ואינטרסים השוכנים בבטנו של המושג "תכנית מפורטת". חובה היא המוטלת עלינו לאפשר לאותם ערכים ואינטרסים לגלות עצמם לעין-כול ולהודיענו את רצונם. ואפשר אף ימצא לנו כי החובה להכין תכנית מפורטת חובה היא העומדת על רגליה-שלה מבחם של עקרונות כלליים המהווים תשתית לדין התכנון והבניה, ולעקרונות-יסוד של מינהל תקין.

25. בהקשר זה של שיקולי מדיניות ודוקטרינה העשויים להכריע את כף הפרשנות, נבקש לעמוד על שני עקרונות תשתית שהיו בידינו וברעו בדין התכנון והבניה, ובעצם – בקיומו של ממשל ומינהל תקינים. מכונים אנו לצורך בשקיפות מעשי השלטון וליסוד הרמוקרטי הפעיל בהליכי התכנון. הבד נעבור על עקרונות אלה אחד לאחד, בסדרם.

104. לאחר הכרעה בדבר הצורך בתכנית מפורטת עלתה שאלה, מהי תכנית מפורטת. בפסק הדין בעניין כביש 1 דובר בתכנית מ/200, שהיא תכנית מתאר מקומית. בפסק הדין קובע בית המשפט העליון (מפי כבוד השופט חשין) שאין מדובר בתכנית מפורטת היות ולא היתה אפשרות לציבור להתנגד לתכנון המדובר, והתכנית אינה כוללת את הפירוט הדרוש. ראו כיצד בחן בית המשפט העליון את השאלה האם די בהליך התכנוני שהיה בתוקף לשם ביצוע הכביש ללא היתר, אם לא :

40. על דרך הבדיקה המרעצת של "מן הסוף אל ההתחלה", הבה נשאל את עצמנו: האם היה בעבר מעמד שבו היו המעצרות יכולות להתנגד להרחבת הכביש כמוצע בידי המשיבים? או אחרת: האם שולבו הוראות של תכנית מפורטת בתכנית המיתאר מ/200 על דרך שיטתית חובה להכנתה של תכנית מפורטת? בית-משפט קמא קבע כי תכנית מ/200 הגדירה במדויק את רוחב הכביש – בקובעה אותו ל-75 מטרים – וממילא ניתן

105. עוד ראו פסק הדין בעת"מ 2225-08-17 **בן מנחם ואח' נ' עיריית הוד השרון ואח'** (כבוד השופט אורן שוורץ, פורסם בנבו). באותו עניין התקבלה עתירה למניעת המשך עבודות לסלילת כביש, על בסיס דרך שאושרה בתכנית ותיקה, בשל העדר הליכי תכנון מפורט ועדכני. ראו סעיפים 18 ו-26 לפסק הדין, שם התייחס בית המשפט לדרישות מתכנית, על מנת לעמוד בהגדרת "תכנית מפורטת" ככוונת סעיף 261ד' לחוק, כדלקמן :

18. סיכומם של דברים – דרישות היסוד מתכנית מפורטת או מתכנית מתאר שכוללת הוראות של תכנית מפורטת הן תשריט בקנה מידה ברור (לפחות בקנ"מ של 1:2,500 כפי שנקבע בעניין בית צפפה) שיאפשר בחינה של תוואי הכביש על רקע השכונה, נספח תנועה, נספח נוף או נספח גינון/עצים וכן נספח באשר למדרכות ולמתקני הדרך הרלבנטיים ככל שקיימים.

26. הנה-כי-כן, פרשנות לשונית ופרשנות תכליתית של הוראת סעיף 261(ד) לחוק התכנון והבניה מוליכות אותנו לתוצאה פרשנית מצמצמת לפיה "תכנית מפורטת" מחויבת בשקיפות, בשיתוף הציבור ובסטנדרטים של מיקרו-תכנון. בהתחשב בתוצאה פרשנית זו, תכנית R/6 אינה יכולה להיחשב כתכנית מפורטת שיש בה להקנות פטור מהליכי רישוי ומהליכי תכנון נוספים, שנדרשים בנסיבות בהן דרך עפר חקלאית הופכת לכביש עירוני סלול שמיועד לתנועה סדירה של כלי רכב. התוצאה היא שתכנית R/6 יכולה להיחשב כתכנית מתאר מקומית. אולם, ככזו היא אינה כוללת הוראות של תכנית מפורטת, באשר היא נעדרת סממנים של מיקרו-תכנון בעניין הכביש מושא העתירה.
106. במקרה דנן, תכנית פת/2005' אינה קובעת הוראות כלשהן בדבר ביצוע הפרדה מפלסית וניתן לומר בביטחון, שאף לא חזתה אפשרות של הפרדה מפלסית (כפי שיפורט להלן).
107. לכן, **תטען העותרת כי לא היתה לפני המשיבים, ואין גם היום, תכנית כלשהי (מפורטת או מתארת) המאפשרת את הקמתו של הגשר המתוכנן במקטע 9.**
108. **כפי שפורט בהרחבה בפסקי הדין שצוטטו לעיל, עקרונות יסוד של שקיפות, מתן אפשרות לציבור לבחון את התכנון המפורט ובמידת הצורך להתנגד לו, וככלל הדמוקרטיזציה של הליכי התכנון המעוגנת בחוק ובדין, מחייבים הכנת תכנית מפורטת לגשר אדיר המימדים המתוכנן.**
109. על תכנית זאת לכלול בין היתר: בחינת חלופות תכנוניות, נספח תנועה שיפרט את המיקום המדויק של הגשר, נספח בינוי הכולל חתכי אורך ורוחב וכן את הפיתוח בפאתי הכביש, נספח אקוסטי, נספח סביבתי ונספח הידרולוגי.
110. **לפיכך, בהיעדר תכנית מפורטת, כלל פעולות תכנון ו/א ביצוע הפרויקט הכולל את הגשר נעשו בחוסר סמכות ובטלות מעיקרון ו/או שיש לבטלן.**
111. על הצורך בהכנת תכנית מפורטת לגשר, ניתן ללמוד גם ממספר תכניות באותה סביבה תכנונית, ונפרט, כדלקמן:
112. ראשית, לדוגמא מובהקת לכך שמוסדות התכנון רואים צורך בהכנת תכנית להפרדה מפלסית ולביצוע כבישים בסדר גודל כמתוכנן בענייננו, ראו את תכנית 410-0134486 "רמפת אם המושבות לכביש 4 צפון – פת/2000/ 11 /יא" – פורסמה למתן תוקף ברשומות ביום 18.6.2020 (להלן: "**תכנית לשיקוע צומת גהל**"). את התכנית יזמו המשיבים 1 ו-3 והיא חלה על "ציר" דרך "אם המושבות" בקרבה רבה להפרדה המפלסית אותה מבקשים לבצע במקטע 9 – "צומת העיפרון".
- העתק תקנון תכנית פת/2000/ 11/ יא, תשריט, נספח תנועה וחווית דעת הידרולוג, מצורף ומסומן "**נספח 13**".

113. בתכנית נקבע, בין היתר, הפרדה מפלסית באמצעות שיקוע בצומת הרחובות מרטין גהל ודרך "אם

המושבות". ראו סימון של שני הצמתים על גבי תצ"א מאתר האינטרנט Gov map:



114. אלא שבעוד שלגבי "צומת העיפרון" אין כל תכנון מפורט, הרי שלגבי "צומת גהל" קודמה ואושרה תכנית שטרם אישורה, בוצעו בדיקות רבות ונרחבות, לרבות חלופת התכנון בצומת באמצעות שיקוע.

115. ראו עיקרי הוראות ומטרות התכנית כדלקמן:

כל מונח אשר לא הוגדר בתכנית זו, תהיה נודעת לו המשמעות הנתונה לו בחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965 (להלן "החוק") או בתקנות שהותקנו מכוחו, וזאת בהיעדר כוונה אחרת משתמעת.

2. מטרת התכנית ועיקרי הוראותיה

2.1 מטרת התכנית

יצירת דרך גישה לחיבור מצומת אם המושבות ורחוב מרטין גהל בפתח תקווה לדרך 4 צפון ויצירת נתיבים משוקעים מתחת לצומת זו.

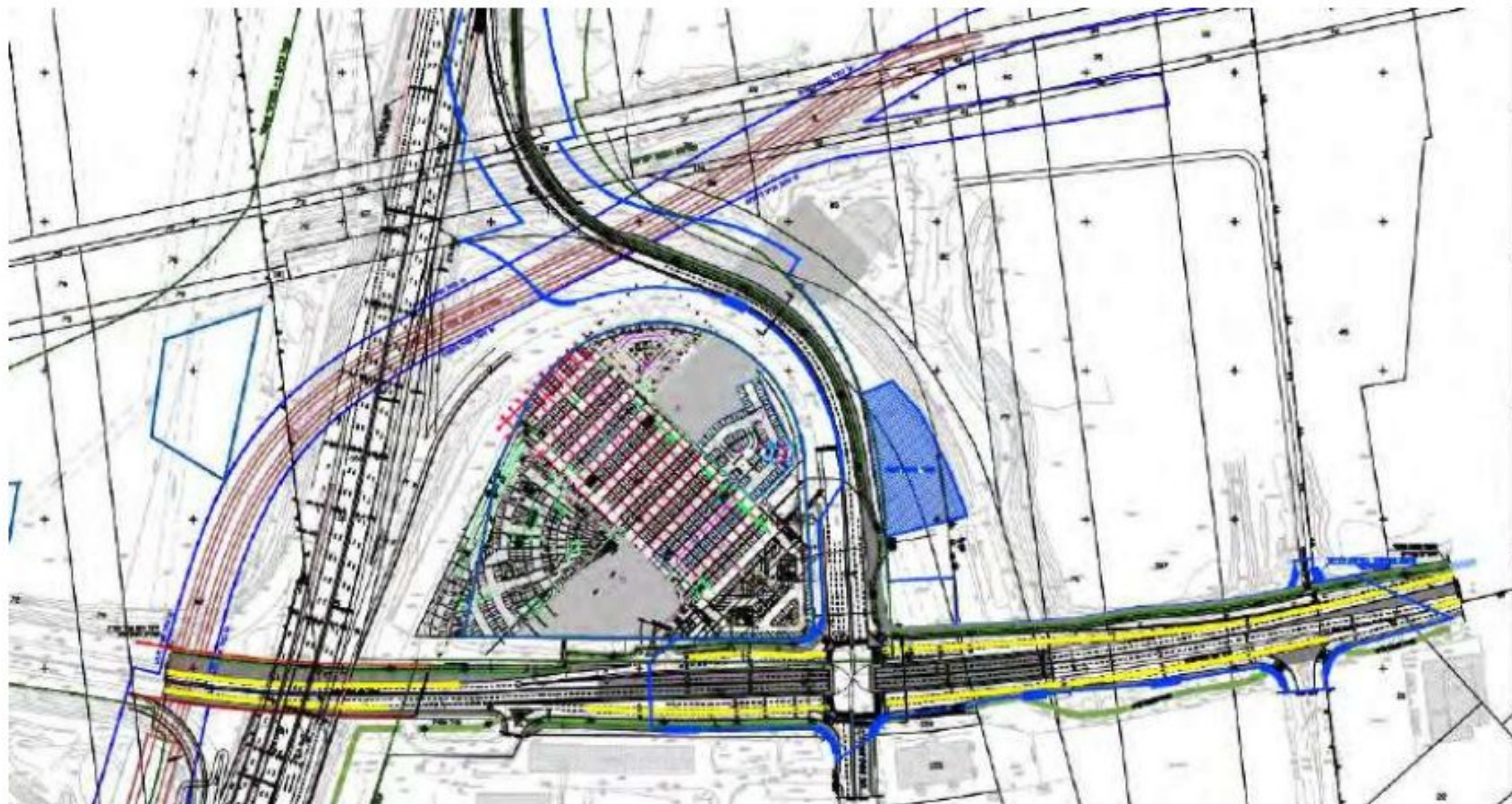
2.2 עיקרי הוראות התכנית

- קביעת הוראות לשינוי ייעוד קרקע משטח ציבורי פתוח, משטח חקלאי, משטח לתעשייה ומשטח לרכבת לדרך מוצעת ואו טיפול נופי ולמפגש דרך ומסילה, מתקנים הנדסיים ושטח ציבורי פתוח.
- קביעת הוראות להקמת מבני דרך
- חיבור למערך שבילי אופנים וקישורו מדרך אם המושבות לפארק נחל הירקון
- קביעת הוראות להקמת חדר משאבות לשירות שיקוע הדרך בצומת אם המושבות - מרטין גהל

116. ראו פירוט מסמכי התכנית בסעיף 1.7 לתקנון התכנית כדלקמן המלמד על התכנון המפורט והבדיקות הרבות שבוצעו:

1.7 מסמכי התכנית								
סוג המסמך	תחולה	קנה מידה	מספר עמודים/גליון	תאריך עריכה	עורך המסמך	תאריך יצירה	תיאור המסמך	נכלל בהוראות התכנית
הוראות התכנית	מחייב				אריה גונן			כן
תשריט מצב מוצע	מחייב	1: 1250	1		אריה גונן		תשריט מצב מוצע	לא
סקרים/חוות דעת/דוחות	מחייב חלקית		11	02/08/2015	ירון קוניצר	10: 35 04/04/2016	סקר הידרולוגי מחייב בפרט לסעיף 2.7 בסקר	כן
גיליון פרטים הנדסיים	מנחה	1: 200	1	03/12/2019	אריה גונן	08: 25 04/12/2019	נספח גיליון מפרטים הנדסיים מנחה עמוד 1 מ-2	לא
גיליון פרטים הנדסיים	מנחה	1: 100	1	03/12/2019	אריה גונן	08: 26 04/12/2019	נספח גיליון מפרטים הנדסיים מנחה עמוד 2 מ-2	לא
דרכים	מנחה	1: 1000	1	16/12/2019	סרג'יו גפני	14: 10 16/12/2019	חתיכי כבישים	לא
דרכים	מנחה	1: 1000	1	01/03/2020	סרג'יו גפני	14: 42 01/03/2020	תכנית כבישים	לא
חומרי חפירה ומילוי	רקע	1: 1000	1	12/06/2017	סרג'יו גפני	09: 13 14/09/2017		לא
ניקוז	מנחה	1: 12500	1	02/08/2015	ירון קוניצר	10: 20 04/04/2016	אגני היקוות על רקע תצ"א	לא
סביבה ונוף	מנחה	1: 100	2	27/02/2020	אורית אלחייני פרץ	14: 36 01/03/2020	נספח נוף - חתכים	לא
סביבה ונוף	מנחה	1: 1000	2	27/02/2020	אורית אלחייני פרץ	14: 35 01/03/2020	נספח נוף - תשריט	לא
סקרים/חוות דעת/דוחות	מנחה	1: 100	23	23/01/2020	אורית אלחייני פרץ	07: 59 29/01/2020	סקר עצים - חוברת	לא
סקרים/חוות דעת/דוחות	מנחה	1: 1000	1	23/01/2020	אורית אלחייני פרץ	08: 03 29/01/2020	תכנית סקר עצים על רקע תכנון נוף	לא
תנועה	מנחה	1: 1000	1	03/03/2020	ירון עברון	13: 58 03/03/2020		לא
מצב מאושר	רקע	1: 1250	1	11/01/2018	אריה גונן	12: 04 12/01/2018		לא

117. ראו נספח התנועה עם פירוט של שיקוע הצומת מרטין גהל/דרך "אם המושבות" כדלקמן:



118. יצוין כי התכנית לשיקוע בצומת גהל, אשר כאמור, כללה סקרים, חוות דעת ונספחים רבים, אשר בחנו את היתכנותה והשפעותיה, מתייחס לצומת שעוברת בתוך אזור תעשייה (!). בצומת זה, אשר השפעתו, אם בכלל, היא ביחס לאזור תעשייה, בחרו גורמי התכנון לבצע הפרדה מפלסית באמצעות שיקוע, בהיותה פוגענית פחות כלפי הסביבה.

119. לעומת זאת, לצורך ביצוע הפרדה מפלסית באמצעות גשר אדיר מימדים, בתוך שכונת מגורים (!), מסתמכים גורמי הביצוע על תכנית ותיקה הכוללת שני מסמכים בלבד, ללא שום מסמך ובדיקה נוספים ובכל מקרה, ללא כל מסמך שפתוחים בפני הציבור וללא יכולת לציבור להתייחס אליהם.

120. שנית, נפנה להוראות תכנית פת/2005'א, אשר מיקומה צפונית לתכנית פת/2000'ב' והיא נושקת לתחומה. תכנית זו, הוכנה ופורסמה לתוקף במועד סמוך לאישורה של תכנית פת/2005'ב'. בשונה מתכנית פת/2005'ב', הוראות התכנית כוללות התייחסות מפורשת לאפשרות של התקנת והקמת גשרים, והיא גם כוללת נספח תחבורתי. כפי שצוטט וצורף כנספח לעיל.

121. העותרת תטען כי ניתן ללמוד מהוראות תכנית זו כי גם בשנים בהן אושרה תכנית פת/2005ב' – כאשר המתכננים התכוונו לאפשר הקמת גשרים בתחומה של תכנית, הם כללו הוראות מתאימות במסמכי התכנית. ועל כן, ברי כי בעת תכנון תכנית פת/2005ב' ואישורה – לא היתה כל כוונה או רצון לאפשר הפרדה מפלסית בתחום הדרך.

122. שלישית, ראו את תכנית פת/2003/4 אשר אף כוללת סימון של גשר להולכי רגל בחיבור בין דרך המושבות הצפונית לה – לשטח בייעוד ספורט ושצ"פ.

123. לסיכום לנוכח כל האמור ומפורט לעיל, מקטע 9 מקודם בחוסר סמכות ולכן כל החלטה ופעולה שבוצעה בהקשר אישורו וקידומו - בטלה מעיקרה ו/או יש לבטלה.

חוסר סמכות בקידום פרויקט עם נתיבי תחבורה ציבוריים

124. הפרויקט הפוגעני כולל נתיבי תחבורה ציבוריים. העותרת תטען, כי גם התקנתם של נתיבים אלה מחייבת הכנת תכנית מפורטת ולא ניתן לקדמו או לאפשרו מכוחה של תכנית קיימת.

125. תכנית פת/2005ב' קיבלה תוקף לפני כ- 30 שנה. באותה עת, התחבורה הציבורית בישראל היתה בראשיתה ובוודאי שלא היתה פרקטיקה נהוגה של הקצאת נתיבי תחבורה ציבורית. לפיכך, בהתאם לפסיקה שפורטה לעיל, הרי שלא היתה כל כוונה שזכות הדרך תשמש באופן בלעדי לתחבורה ציבורית וממילא לא נבחנו ההשפעות בהיבטי תחבורה ציבורית - רעש, זיהום אוויר, נוף ועוד.

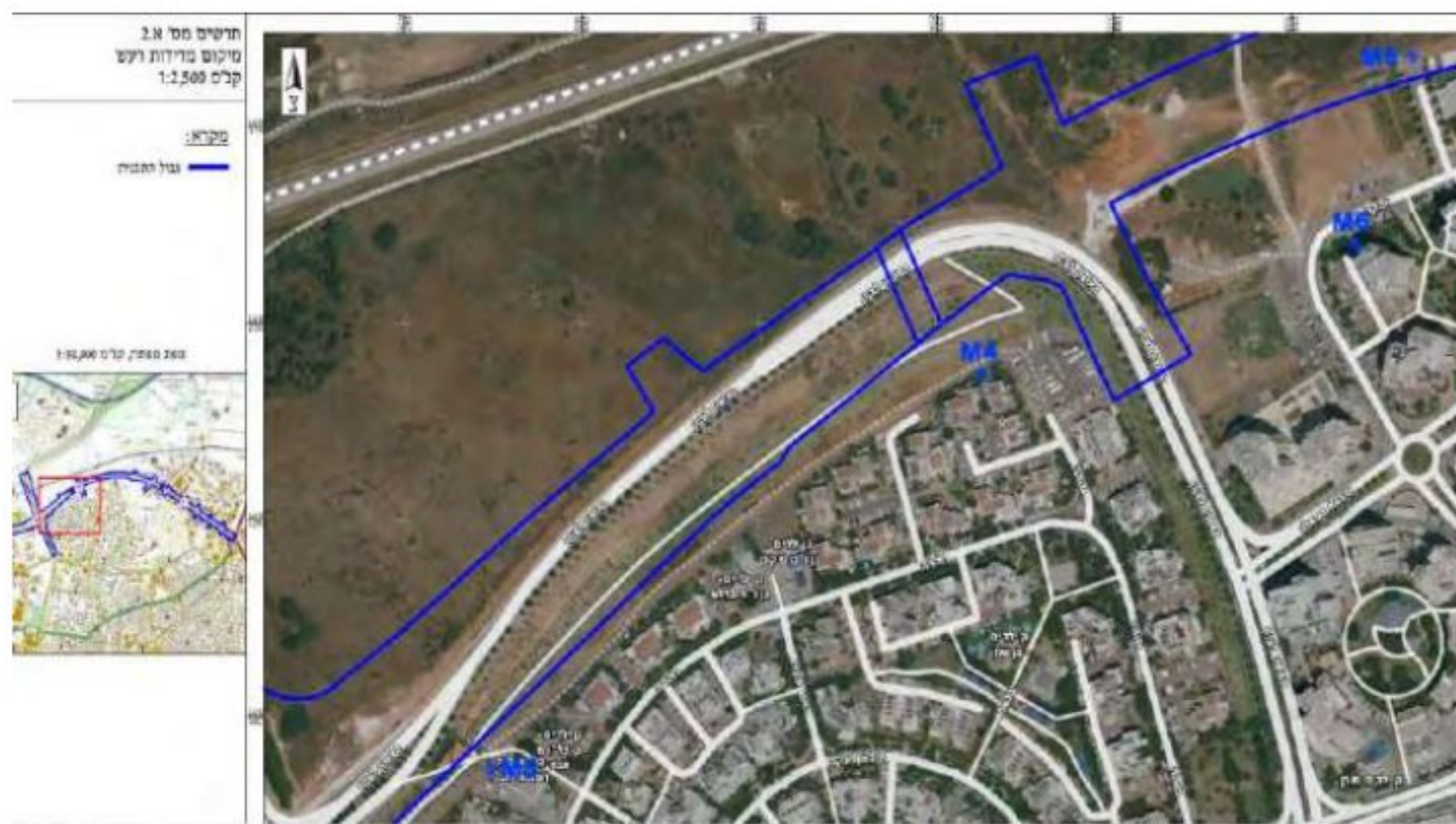
126. לפיכך, לא התקיימו הליכי השקיפות והדמוקרטיזציה אשר הינם עקרונות יסוד בהליכי התכנון ולא באה לעולם התכנית המפורטת מכוחה ניתן לבצע את נתיבי התחב"צ – והכל כפי שפורט לעיל.

127. **בנסיבות אלה, העותרת תטען, כי גם קביעת נתיבי תחבורה ציבוריים במסגרת מקטעים 9 ו-10 מחייבים עריכת תכנית מפורטת ובהיעדרה - נעשו בחוסר סמכות.**

אי בהירות בדבר קידום פרויקט בתחום השצ"פ

128. בהיעדרם של מסמכי תכנון מפורט, קיימת אי בהירות רבה בדבר התואי של הכביש והפיתוח של שולי הכביש וסביבתו ומה השינויים הצפויים בתואי הסביבה הקיימת.

129. מחוות הדעת האקוסטית של מקטע 9 עולה, כי התואי המתוכנן של הדרך ייעשה על חשבון ובמקום סוללת העפר ושביל הולכי הרגל הקיימים בפאתי השכונה ודרומית לתואי הכביש הקיים ואשר מפרידים היום, בין השכונה ובין הכביש הקיים. ראו תרשים בעמוד 7 לחוות הדעת האקוסטית:



130. השטחים ש"נדרסים" על ידי הסלילה המתוכננת של הכביש והקמת הגשר, הם שטחים ב ייעוד שצ"פ, אשר נקבעו בתכנית במ/2003 ואינם חלק מתוואי דרך "אם המושבות" כפי שהוא מסומן בתכניות החלות. אלא שלא ניתן לסלול דרך, או להקים מתקני דרך או לעשות כל שימוש שנובע מייעוד דרך, על שטח המיועד בתכנית לייעוד אחר. לשם כך, נדרש שינוי ייעוד השטח מייעוד השצ"פ, לייעוד המתאים לדרך המבוקשת. לשם כך, נדרש הליך סטטוטורי של אישור תכנית לשינוי הייעוד. הליך כזה, כאמור, לא נעשה.
131. לפיכך, ככל שהתוואי המתוכנן של מקטע 9 של "דרך אם המושבות" עובר בתחום המיועד לשצ"פ, ובהיעדר הליך תכנון סטטוטורי המסדיר את שינוי הייעוד משצ"פ לדרך כפי שמתוכנן לבצע בפועל, הרי שהוא בלתי חוקי ובטל מעיקרו ו/או שיש לבטלו.

אי בהירות בדבר מעבר להולכי רגל לשטחי ספורט ושצ"פ במקטע 10

132. גם במקרה דנן, בשל העדר פירוט של תכנון מפורט, לא ברור אם לאחר ביצוע הכביש במקטע 10, תמשיך להתקיים האפשרות לביצוע מעבר להולכי רגל בין השכונה ובין שטח הספורט והשצ"פ.
133. כפי שפורט וצורף לעיל בתכנית פת/2004/3 נקבעו גשרים להולכי רגל, לטובת חיבור השכונה לשטחי שצ"פ וספורט שמצפון לכביש הקיים.
134. העותרת תטען כי בהיעדר הליך סטטוטורי המשנה את הוראת התכנית פת/2004/3 בעניין זה, לא ניתן לבטל את האפשרות הסטטוטורית למעבר מעל הכביש, בוודאי שלא בהליך לפי סעיף 261ד' לחוק.
135. העותרת תטען כי החיבור בין צידי הכביש נועד לאפשר לתושבי השכונה ליהנות משטחי ספורט ושצ"פ הצפוניים לכביש, וניתוק השכונה מהם על ידי סלילת הכביש, לא זו בלבד שסותר את הוראות התכנית החלה שהוראותיה תקפות אלא גם ובעיקר פוגע באיכות החיים ובפנאי של תושבי השכונה. לפיכך, תטען העותרת כי בכל מקרה, יש לשמור על חיבור זה במסגרת מקטע 10 של הפרויקט.
136. ככל שהחיבורים הקבועים בתכנית מבוטלים כתוצאה מן הביצוע המתוכנן, הרי שמדובר בפגם מהותי נוסף במישור הסמכות.

אי בהירות בדבר הצומת בסמיכות לשטח הספורט

137. מקטע 10 כולל, על פניו שני צמתים חדשים : האחד ברחוב ראשון לציון והשני מזרחה מול הבית ספר היסוד. קיימת אי בהירות רבה בדבר הצומת דנן והאם יש לה עיגון סטטוטורי. כפי שפורט לעיל, התכנית הרלבנטית מראה קישוריות בדבר גשר להולכי רגל אך לא הוצגה קישוריות באמצעות צומת. לפיכך, העותרת תטען, כי גם נושא זה יש לכלול במסגרת תכנית מפורטת.
138. יודגש, כי לצומת דנן רגישות וחשיבות רבה, שכן ממולה קיים, כאמור לעיל, בית הספר היסודי של ילדי השכונה. ממשק "עדין" זה בין שני השימושים (דרך/צומת לבית ספר לילדים) מחייב בחינות והתייחסות נפרדת ומפורטת. בדיקות שיש לבצע במסגרת תכנית מפורטת.

ה.1. (ב) פגמים מהותיים במסמכים חיוניים: מסמכים שגויים ו/או העדרם של מסמכים ו/או בדיקות.

139. מבלי לגרוע מטענות העותרת בדבר חוסר סמכות, הרי שתכנון וביצוע הפרויקט הפוגעני נפלו פגמים מהותיים נוספים בהליך בדבר "התשתית הראייתית" עליה נשען הפרויקט. תשתית שגויה וחלקית.
140. לעניין חובת רשות מנהלית לאסוף את כל התשתית העובדתית בטרם הכרעה בעניין המונח לפתחה, נפנה לדבריו של בית המשפט העליון בבג"צ 3379/03 מוסטקי נ' פרקליטות המדינה (פורסם בנבו):

"החלטה של כל רשות מינהלית חייבת להיות בכל מקרה תוצאה של בדיקה עניינית הוגנת ושיטתית (בג"ץ 297/82 ברגר נ' שר הפנים [15], וכן בג"ץ 987/94 הנ"ל [5]). על הרשות לעשות את מיטבה באופן סביר בהתאם לנושא העומד למחלוקת ולחשיבותו כדי שיבואו בפניה כל הראיות החשובות לעניין. הבדיקה צריכה להיות עניינית והוגנת, בין היתר במובן זה שיבואו בפניה גם עובדות אשר אינן עולות בקנה אחד עם גישתה הראשונית. במילים אחרות, אל לה לרשות לתור ולחפש רק אחר ראיות אשר תאששנה את גישתה הראשונית. כדי שהתמונה הרלוונטית כולה תהיה לנגד עיניה עליה ליתן דעתה גם על הראיות אשר משמעותן אינה עולה לכאורה עם גישתה זו. רק כך תוכל להגיע למסקנות עובדתיות שקולות ומאוזנות על-פי הראיות הנוגעות לעניין. על-כן כלל חשוב במסגרת הבדיקה הוא שיעשה איסוף הראיות החשובות לעניין. אם מתברר כי בנסיבות המקרה לא שקדה הרשות המינהלית לאסוף את הנתונים השייכים לעניין ולבדוק אותם לקראת קבלת ההחלטה, כפי שרשות סבירה היתה נוהגת, עשוי בית המשפט לפסול את ההחלטה" (זמיר בספרו הנ"ל [25], בעמ' 738).

הכלל הוא שבבוא הרשות להחליט עליה ליתן דעתה על כל השיקולים הענייניים כדי שתוכל לקבל החלטה שקולה ומושכלת המאזנת ביניהם. במסגרת השיקולים הענייניים יהיו כאלה הנשענים על נתונים ועובדות. באין איסוף ראיות כנדרש עלולים עובדות ונתונים הצריכים לעניין שלא להיות מובאים בחשבון, וההחלטה לא תהיה שקולה ומאוזנת."

וראו גם רע"א 8000/07 היועמ"ש לממשלה נ. פלוני [פורסם בנבו]:

"בבסיסה של כל החלטה מנהלית צריכה להתקיים תשתית של נתונים עובדתיים שנאספו ועובדו כהלכה (בג"ץ 297/82 ברגר נ' שר הפנים, פ"ד לו(3) 29, 49 (1983) (להלן: עניין ברגר)). העדרה של תשתית עובדתית מספקת לביסוס ההחלטה המנהלית עלולה להביא לפסילתה של ההחלטה (ראו, למשל: בג"ץ 802/89 נסמאן נ' מפקד כוחות צה"ל בחבל עזה, פ"ד מד(2) 605, 601 (1990))."

וראה גם ע"מ 9654/06 החברה להגנת הטבע נ' ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ולבניה [פורסם בנבו], שם הורה בית המשפט העליון על השבת דיון בתכנית למועצה הארצית, לאחר שלא דנה בצורך בעריכת "תסקיר סביבתי כללי", על יסוד התשתית העובדתית והתכנונית שהונחה לפניה.

חוות הדעת האקוסטיות - חוות דעת שגויות, חסרות, מטעות ומוטות

141. עבור המשיבה 1 נערכו שתי חוות דעת אקוסטיות – לכל מקטע בנפרד.
142. חוות הדעת, שנערכו על בסיס נתונים לא ידועים שלא גולו, ועל אף שנערכו בהסתמך על מידע חלקי ושגוי, מגלות מפגעי רעש מהותיים ביותר, אשר על פי ממצאיהן, מחייבים מיגונים אקוסטיים באמצעות קירות אקוסטיים ארוכים וגבוהים, באזורים רבים לאורך תוואי הכביש והגשר.
143. על פי חוות הדעת מטעם העותרת, ספק רב אם הקירות האקוסטיים המוזכרים בחוות הדעת יסייעו בהפחתת הרעש בבתי התושבים ובמבני הציבור (בית ספר וגני ילדים), הסמוכים ואף צמודים לכביש. ואולם יותר מכך, הקירות האקוסטיים - כמו "עוטפים" אזורים נכבדים בכניסה לשכונה, ויוצרים מפגעי נוף קשים ולחששה של העותרת, עלולים גם לגרום למפגעים נוספים אשר כלל לא נבחנו. כמו למשל, השלכות חשיפת שטחי הציבור ומבני המגורים בשכונה למעבר חופשי של אוויר ולשעות שמש, כליאת אוויר מזהם וכיו"ב.
144. יתרה מכך, בדיקה של חוות הדעת על ידי היועץ האקוסטי מטעם העותרת מגלה, כי מדובר בחוות דעת שגויות, מטעות ומוטות.
145. די במסקנות היועץ האקוסטי מטעם העותרת, כפי שהן מובאות בחוות הדעת שנערכה על ידו, כדי להצביע על פגמים מהותיים ביותר בקידום הפרויקט, המחייבים קבלת העתירה ועצירת הפרויקט ללא דיחוי. ראו בעניין זה מסקנות חוות הדעת בעמודים 17-18 כדלקמן:

6. סיכום ומסקנות

- 6.1. מדובר בפרויקט בסדר גודל משמעותי ביותר – עם אלפי תושבים העשויים להיות מושפעים מהשינוי במפלסי הרעש. בנוסף לבתי המגורים [שאינן לזלזל בפגיעה בסוג מקבלי רעש זה] בתחום הפרויקט מספר גני ילדים ובית ספר גדול – העשויים לסבול מפגיעה משמעותית בעקבות רעש תחבורה ובעקבות רעש עבודות הקמה, למשך כשלוש שנים!!
- מבדיקה מקדמית, מול תוכניות חסרות ונתונים חסרים – נראה על פניו שייתכן והנתונים המוצגים בדוח לשם שפר מציגים נתונים אופטימיים במיוחד. ועל פניו נפלו הרבה פגמים בתוכנית זו.
- כלומר, קיים חשש שבפנינו נתונים מוטעים ומטעים עם מסקנות לפתרונות אקוסטיים שגויים ואשר אינם מספקים. יודגש, כי היקפי המיגון האקוסטי המוצעים הם משמעותיים ביותר בחלקם אף בגבהים חריגים. יחד

[17]



THE WHOLE ACOUSTICS

Tel. +972.58.667.4102

info@om-acoustics.com

www.om-acoustics.com

עם זאת, יתכן שאין בפתרונות אלו ליתן מענה לחריגות הרעש שיוצר הכביש. בנוסף – נתונים חסרים משמעים דו"ח שהוגש בניגוד להנחיות. אנו מבקשים את האפשרות לנתח באופן מקצועי גם את עבודת לשם שפר [לאחר כל קבלת המסמכים שנדרשים והוכחות החישובים באנליזת הרעש שלהם] וגם לנתח באופן עצמאי את התפשטות הרעש מהכביש – ולבחון האם הפתרונות האקוסטיים הם הפתרונות הנכונים – ואולי בכלל נדרשים פתרונות כמו שיקוע הכביש [במקום גשר], הסטת תוואי הכביש לצפון ואמצעים אחרים. המתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים מציגה את דרישות המינימום לתכנון האקוסטי [כפי שהוצג בחו"ד זאת בהרחבה] – אנו טוענים כי במקרה של פרויקט בסדר גודל כזה, יש לנתח ברזולוציה גבוהה הרבה יותר את פיזור הרעש מהכביש אל מקבלי הרעש. יש לנתח בריבוי גבהים, יש לאפיין את הקרקע באופן מציאותי ויש לבחון את הכביש כאסופת מקורות רעש בהתאם לנפחי התנועה האופייניים להם, כולל התייחסות למפלסי רעש משתנים בעקבות האצות, נסיעה בעלייה והשפעת פיזור הרעש מהגשר העתידי כלפי השכונה. הרבה מאוד שאלות עולות מניתוח דוח לשם שפר וקיימת אפשרות ממשית לסטייה לרעה במפלסי הרעש ולכן חובה לאפשר לנו לבחון את הנתונים באופן מלא וללא לחץ של זמן. כאשר להערכתנו צפויה סטייה של כ-6 דציבל מנתוני הרעש כפי שמופיעים בדוח לשם-שפר, מדובר בחריגה מהקריטריון בכל מקבלי הרעש – ובמקבלי רעש בשורות השניה והשלישית אל תוך השכונה – כולל חריגה מהקריטריון במבנים רגישים לרעש כגון גני הילדים ובית הספר.

היעדרם של מסמכים ו/או בדיקות תחבורתיות הכרחיות

146. עסקינן בפרויקט תחבורתי, לכביש רב נתיבי שנועד לחיבור תנועת כלי רכב בין ערים, אשר אין ולא יכול להיות חולק שהוא בעל השלכות נרחבות ביותר. העותרת תטען כי בבוא רשות מנהלית לאשר פרויקט בהיקף כזה, בוודאי בהיעדר תשתית סטטוטורית סדורה, קיימת חובה מובנית לביצוע מקדים של כל הבדיקות הרלבנטיות, עוד בטרם תכנון הביצוע, וזאת על מנת לוודא שהפרויקט יהיה המיטבי, הכי פחות פוגעני לסביבתו, וכזה שנותן את המענה הנכון ביותר, תוך האיזון המירבי בין האינטרסים השונים והמתנגשים שבסביבתו.
147. כבר בראשית הטיעון, יודגש כי המסמכים המעידים על ביצוע בדיקות מקדימות ודרושות, על מנת לקדם את הפרויקט הפוגעני, לא אותרו על ידי העותרת ו/או מי מטעמה ובקשתה לקבלם נותרה ללא מענה.
148. שנית, ומן המידע שמצוי בידי העותרת, עולה כי לא בוצעו בדיקות מהותיות, בלעדיהן כלל לא ניתן היה לקדם את הפרויקט.

149. כך, לא ידוע אם בוצעה (ובכל מקרה לא נזכרת באף אחד מן המסמכים) בדיקת תחבורתית ממנה ניתן ללמוד על היקפי התנועה הצפויים במקטעים 9 ו- 10. כלומר, למעשה, למגה-פרויקט תחבורתי, אשר נועד להעביר אלפי מכוניות מידי יום בכביש בין עירוני בן 6 נתיבים, לא הוצג בסיס נתונים עובדתי הנדרש לתכנון הכביש ובהכרח מקורו בבדיקה תחבורתית, אשר חיונית ואין בלתי, לצורך תכנון הפרויקט – ולא ידוע אם בוצעה!

תכנון שעניינו, הרחבת כביש קיים, סלילת כביש חדש, הקמת גשר עצום, יצירת שני צמתים מרומזרים חדשים והוספת נתיבי תחבורה ציבורית, חייב להסתמך על מידע מבוסס באשר להיקפי תנועה הצפויים לעשר ועשרים השנים הקרובות לכל הפחות. ללא תחזיות תנועה, לא ניתן בכלל להתחיל בתכנונו של כביש. כך, למשל, באופן הבסיסי ביותר, בהיעדר בדיקות כאמור, כיצד נקבע מספר המסלולים הנדרש. כלל לא ברור שנדרש במיקום זה כביש בן 6 מסלולים. וכלל לא ברור שכביש זה נותן מענה לדרישות התנועה, ואם בכלל נדרש במיקום זה.

150. במילים אחרות, ומבלי לגרוע מטענת הסמכות, הרי בכל מקרה, המסמך הסטטוטורי היחיד עליו מסתמך הפרויקט הוא תכנית ארכאית שאושרה לפני כ- 30 שנה והחלה את דרכה במוסדות התכנון שנים קודם לכן והיא חסרה בדיקות ונתונים משמעותיים וחיוניים לביצועה.

151. במצב דברים זה, הצורך בביצוע בדיקות תחבורתיות עדכניות טרם תכנון הביצוע של הדרך היא מקל וחומר, בפרט, לאור העובדה שמבוקשים שינויים מהותיים בדרך, ביניהם הוספת הפרדה מפלסית, הוספת נתיבי תנועה ונתיבי תחב"צ.

152. **נפנה להרחבה בעניין היעדר המידע הדרוש, למפורט בחוות הדעת יועצת התנועה מטעם העותרת, נספח 3 לעתירה זו.**

153. שלישית, לא נבחנו חלופות תכנון לפרויקט. כמו, למשל, הפרדה מפלסית באמצעות שיקוע הכביש להבדיל מגשר עילי.

154. כפי שפורט בהרחבה לעיל, דרך "אם המושבות" במקטע צומת "גהל" מתוכננת בהפרדה מפלסית באמצעות שיקוע. סמיכותם של הצמתים והשתייכותם לאותו פרויקט תחבורתי – "דרך אם המושבות", מחדדים את הפגם המהותי בפרויקט מושא העתירה דן: היעדרה של בחינת חלופת תכנון מפורטת, הכוללת את כל הבדיקות הדרושות: אקוסטיות, הידרולוגיות, נופיות, הנדסיות ועוד.

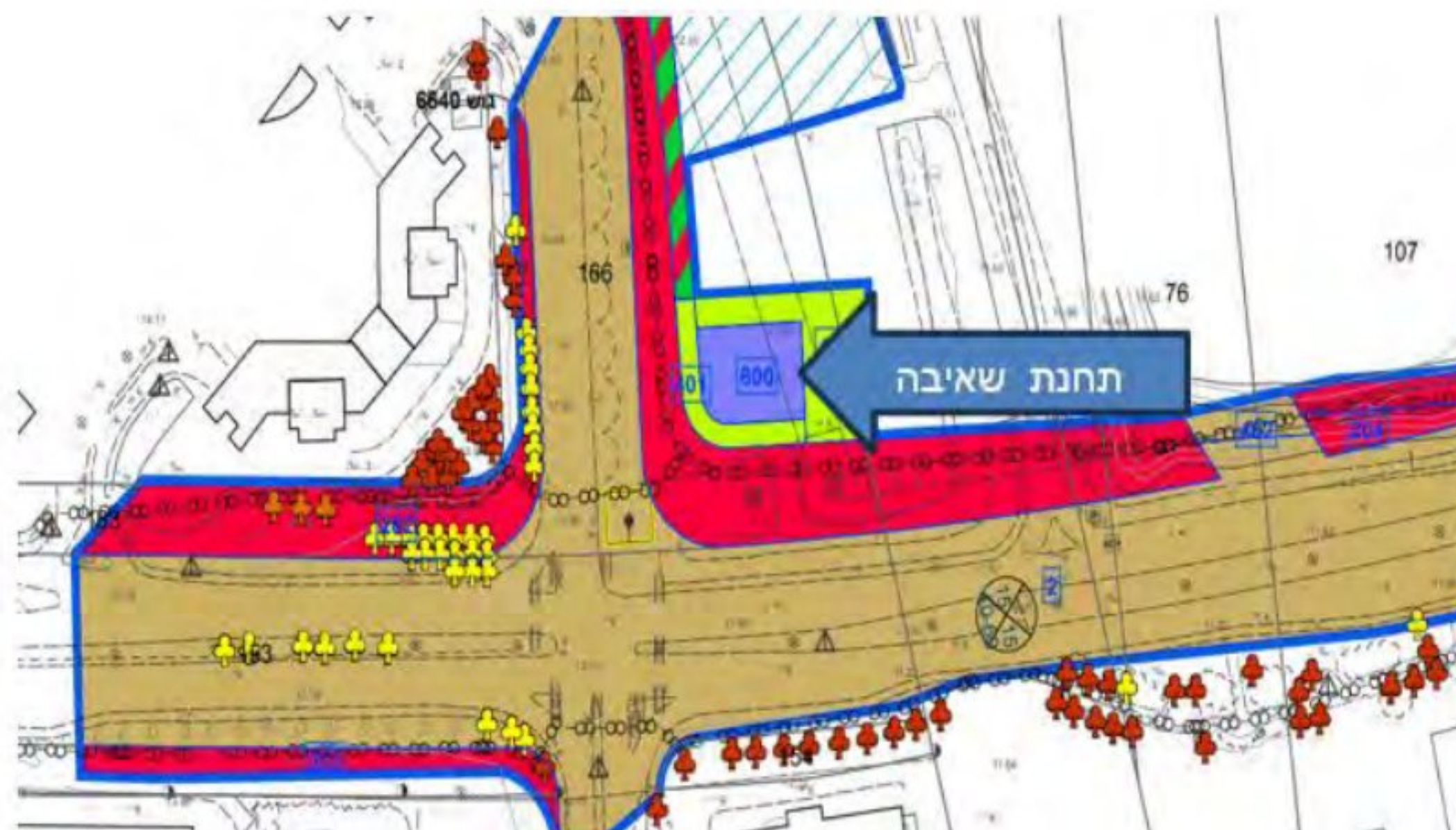
155. במסגרת פרסומים באתר האינטרנט של עיריית פתח תקווה, ניתנה התייחסות לקונית לסוגייה מהותית זאת. כאמור, מדובר בהתייחסות כללית, לא מחייבת ובוודאי ללא כל אסמכתא, לפיה חלופת השיקוע נבחנה ונדחתה. ראו התייחסות בעמוד 4 למצגת העירייה כדלקמן:

בעניין תכנון אפשרי לשיקוע בצומת ראשון לציון – זבולון המר במקום גשר - חלופה זו נבחנה בעבר ע"י הצוות המקצועי, אך לאור העובדה כי מפלס ההצפה של נחל הירקון נמצא מעל למפלס השיקוע שהוצע, החלופה ירדה מהפרק ונמצאה לא ישימה. משום שהשיקוע יוצף ולא יהיה ניתן להשתמש בו. בנוסף, נעשו בדיקות קרקע בצומת והתבהר כי יש באזור מי תהום שמפלס הגובה שלהם לא מאפשר לבצע שיקוע. בנוסף, במקום עובר קו ביוב (מאסף ראשי) ושיקוע יפגע בזרימה הטבעית של הקו. כדי להתגבר על כך תידרש תחנות שאיבה גדולה, אשר תצור בהכרח מפגע ריח משמעותי.

156. אלא, שעיון בנימוקים מעורר יותר שאלות מתשובות :
157. במצגת נזכר כאילו בוצעו בדיקות מקצועיות, לכאורה, במסגרתן נבחנה חלופת השיקוע – ונמצא כי היא אינה אפשרית. אלא שמסמכים אלה לא הוצגו לציבור, לא אותרו על ידי העותרת וגם לא הומצאו לעותרת - למרות פנייתה לקבלם בבהילות וללא דיחוי.
158. זאת ועוד, עבור הצומת הסמוך- צומת "גהל" הוכנה תכנית מפורטת הכוללת שיקוע של הצומת. דווקא סמיכות זו, מחייבת בחינה מפורטת וקפדנית של אפשרויות התכנון במקטע 9, בהתבסס על אותו מפרט בדיקות וחוות דעת שבוצעו לצומת "גהל" באופן שיבטיח כי נבחנו כל השיקולים הרלבנטיים, וכי בוצע לגביהם איזון נכון.
159. בעניין זה יש להזכיר כי בעוד שבענייננו, בפרסומי העיריה נטען כי קיומם של מי תהום וקירבה לפשט ההצפה של נחל הירקון מונעים את ביצוע השיקוע, הרי שבתכנית במסגרתה אושר שיקוע צומת "גהל", אשר קרוב יותר לנחל הירקון וגם הוא בתחום פשט ההצפה, נערכה בדיקה הידרולוגית שמצאה כי ניתן לבצע את השיקוע בכפוף להתקנת תחנת שאיבה בסמיכות לצומת – ללמדנו, שלאחר שנבחנו על ידי מומחה, סוגיות ההצפה נפתרו באמצעות מתקן הנדסי. ראו סעיף 4.1.1 לתקנון תכנית פת/2000/11/יא (נספח 14), כדלקמן :

4. יעודי קרקע ושימושים	
4.1	מתקנים הנדסיים
4.1.1	שימושים
	תחנת שאיבת מי נגר, טרנספורמטורים, עמודי חשמל ותקשורת, גדרות, מבנים תת קרקעיים ועל קרקעיים למתקנים הנדסיים.
	העברת תשתיות על קרקעיות ותת קרקעיות.
4.1.2	הוראות
א	בינוי ו/או פיתוח
	מבנה תחנת השאיבה ישתלב נופית עם סביבתו

וכן ראו חלק מתשריט התכנית (נספח 14) עם סימון תחנת השאיבה, כדלקמן :



160. לבסוף, על מנת שהרשויות יוכלו לבחון את הפרויקט על כל השלכותיו, ואת מידת התאמתו לסביבה וכמובן את מידת פגיעתו ואפשרויות התכנון המלאות העומדות להן, נדרשות ולמיטב ידיעת העותרת, לא בוצעו, בדיקות נוספות מהותיות:

- תסקיר השפעה על הסביבה ו/או בדיקות סביבתיות ונופיות, וההשפעה על תושבי הסביבה.
- בדיקות איכות אוויר, בוודאי כאשר מתוכננים נתיבי תחבורה ציבוריים וכן נסיעות על גבי גשר גבוה בסמיכות לחלונות בתי התושבים.
- בדיקות מטרדי רעש וזעזועים צפויים בשלב הקמה, שיבחנו בין היתר את הרעידות שיגרמו והשפעתם על המבנים בסביבה, שיאפשרו לקבוע הוראות מתאימות לביצוע למניעת נזקים.
- בדיקות ביחס למטרדי אבק בשלב ההקמה, שיאפשרו לקבוע הוראות למניעתו או לכל הפחות לצמצומו באופן המירבי.

161. חסרים מהותיים אלה בבדיקות ומסמכים, מהווים פגם מהותי בהליך המוביל בהכרח לביטול מעיקרו של הפרויקט ו/או לכך שיש לבטלו.

ה. היעדר שקיפות ופגיעה בזכויות דיוניות : הפגיעה המהותית בזכויות חוקתיות קנייניות של תושבי השכונה נעשתה "מעל לראשם"

162. הפרויקט מקודם על סמך תכנית ארכאית משנות ה-90 אשר, כמפורט לעיל, לא מאפשרת את התכנון הפוגעני המוצע.

163. לפיכך, לתושבי השכונה לא היה יומם בפני המשיבים והם מצאו עצמם נאלצים להתמודד בדיעבד עם פגיעה קרדינאלית בזכויותיהם מבלי שזעקתם נשמעה ומבלי שטענותיהם הקשות והמפורטות נבדקו.

164. פגם מהותי זה של אישור הביצוע ללא פרסום ושקיפות, הוביל לפגיעה בזכות ההתנגדות: זכות בעלת חשיבות עליונה, אשר הפגיעה בה משולה לפגיעה בזכויותיו של אדם ולקבלת החלטה בניגוד לכללי הצדק הטבעי.

165. בעניין חשיבות זכות ההתנגדות וההשלכות של קבלת החלטה תוך פגיעה בזכות זאת ראו עת"מ 1034/09 בצלאל נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה ירושלים ואח' [פורסם בנבו, 24.05.2009] (להלן **"עניין בצלאל"**). שם, החליט בית המשפט להורות על ביטול תכנית שאושרה וזאת לאור פגמים

שנפלו בפרסום הפקדתה ופגיעה בזכות ההתנגדות :

"ההלכה הפסוקה הדגישה את החשיבות הנובעת לפרסום הליכי התכנון והבאתם לידיעת הציבור הנוגע בדבר. "הפרסום הוא יסודי ומהותי להליכי התכנון ובלעדיו אין ההליך משתכלל כדין" (השופט ברק [כתוארו אז] בד"נ 12/81 ש' שפירא חברה קבלנית בע"מ נ' מדינת ישראל, פ"ד לו(3) 645, 665 (1982). כמו כן בעת"מ (י-ם) 947/05 יעל ארן נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה ירושלים, [פורסם בנבו], מיום 24.7.08, פסקה 20 נאמר :

"פרסום תוכנית כדין הנו חיוני לצורך מתן אפשרות הוגנת למתנגדים פוטנציאליים, שעלולים להיפגע מהתוכנית, לעיתים באופן משמעותי, ללמוד על קיומה של התוכנית, להבין את עיקריה, ולהתנגד לה. העדר פרסום כדין של תוכנית משול, לפיכך, לפגיעה בזכויותיו של אדם, מבלי ששמעו אותו תחילה, דבר העומד בניגוד לכללי הצדק הטבעי (לעניין היות הזכות להתנגדות ביטוי של זכות הטיעון ר' בג"צ 288/00 אדם טבע ודין נ' שר הפנים [פורסם בנבו] [פסק דין מיום 29.8.01 ; בג"צ 811/04 אריאלי נ' הוועדה לנושאים

תכנוניים עקרוניים, המועצה הארצית לתכנון ובנייה [פורסם בנבו] (פסק דין מיום 14.6.07).

166. חובת הפרסום בעניין בצלאל נדרשה גם מכוח עקרונות של שקיפות, הגינות ושיתוף האזרח בהליכי התכנון.

167. העותרת תטען, כי עקרון השקיפות וההגינות מחייבים הכנתה של תכנית מפורטת לפרויקט הפוגעני (כמפורט לעיל) וכי הפגם הדיוני המהותי שנפל בהליך מהווה טעם נוסף לקבלת העתירה.

168. על מגמת הפסיקה המכירה בשיתוף הציבור בהליך המנהלי, גם בהיעדר חובה סטטוטורית, עמד בית המשפט העליון בעמ"מ 2339/12 יונתן שוחט ואח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבניה כפר סבא [פורסם בנבו, 19.08.2013] (להלן: "עניין שוחט"):

"כאמור, חלה כיום מגמה, אשר התגברה ברבות השנים, ואשר במסגרתה הכיר בית-משפט זה בשיתוף הציבור בהליך המנהלי, גם בהיעדר חובה סטטוטורית (איל בנבנשתי וגיא שגיא "שיתוף הציבור בהליך המינהלי" ספר יצחק זמיר – על משפט, ממשל וחברה 119 (2005)). בהלכה הפסוקה נעשה שימוש בעקרון השיתוף כעקרון פרשני, וניתנה עדיפות לפרשנות המקדמת את ערך השיתוף בתחום דיני התכנון והבניה (ראו לעניין זה: פרשת אדם טבע ודין, בעמ' 691 לפסק-הדין; ברק-ארז, בעמ' 295-296)."

169. על זכות ההתנגדות, כמכשיר המגשים את זכות הטיעון של האזרח טרם תחול הפגיעה בו במסגרת התכנית, עמד בית המשפט העליון בעניין שוחט, כדלקמן:

"מן המפורסמות הוא, כי מוסד ההתנגדות הינו אחד מעקרונות היסוד בהליכי תכנון ובניה. זכות ההתנגדות מהווה מכשיר שבאמצעותו ניתנת לאזרח זכות טיעון בפני הרשות, טרם שתחול הפגיעה בו במסגרת התכנית. הזכות להגשת התנגדויות נובעת מחובת ההגינות המוטלת על הרשות, ומבטאת את עקרון העל, לפיו, אין פוגעים בזכות או באינטרס לגיטימי של אדם, לפני ששומעים אותו תחילה וניתנת לו זכות הטיעון (בג"ץ 288/00 אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנת הסביבה נ' שר הפנים, פ"ד נה(5) 673 (2001) (להלן: פרשת אדם טבע ודין); בג"ץ 10/00 עיריית רעננה נ' המפקחת על התעבורה, מחוזות ת"א והמרכז, פ"ד נו(1) 739 (2001); עע"ם 2408/05 הושעיה ישוב קהילתי כפרי של איגוד המושבים נ' מדינת ישראל – משרד הביטחון [פורסם בנבו] (4.2.2007)). ...
נוסף לחובות פרסום ספציפיות אלו, הקבועות בחוק, ושעליהן עמדה ועדת הערר בהחלטתה, הכירה הפסיקה בחובות פרסום נוספות, הנובעות מעקרונות היסוד של המשפט המנהלי. כך, למשל, טעמים של הגינות מנהלית יכולים להצדיק הכרה בחובות פרסום החלטות, שיש להן השפעה על תכנון פעולותיו של היחיד. כמו כן, טעמים של הגנה על הסתמכותו הלגיטימית של הפרט, בייחוד בתחום של תכנון ובניה, המשפיעה במישרין על הפרט, מצדיקים הליך של פרסום, ובעקבותיו מתן האפשרות להתנגדויות."

170. לסיכום פרק זה, קבלת החלטה תוך פגיעה בזכות הטיעון ובהיעדר שקיפות, היא פגם מהותי שיורד לשורשו של עניין ואינה עניין טכני-פרוצדוראלי וגם מטעם זה יש לקבל את העתירה

ה.3. חריגה קיצונית ממתחם הסבירות : החל מקידום התכנון המפורט ללא עיגון סטטוטורי ובהעדר בדיקות דרושות ועד להתעלמות המופגנת מהעוול הרב והזעק שנגרם לשכונה ותושביה.

171. כאמור ומפורט לעיל, כלל הוא, שעל מנת שהחלטה של מוסד תכנון תהיה במתחם הסבירות, עליה להתקבל על סמך תשתית ראייתית "איתנה", ובחינת כל השיקולים הרלבנטיים, וביצוע איזון ראוי בין שיקולים אלו.

172. ראו ע"א 8434/00 דלק חב' הדלק הישראלית בע"מ נ' גזית ושחם חברה לבנין בע"מ פ"ד נ"ו (3) 693 (בעמ' 703) :

"כידוע, הכלל הוא כי רשות מנהלית לא תקבל החלטה אלא לאחר שכל העובדות והנתונים הדרושים הונחו בפניה, שהרי ללא כל אלה אין בידי הרשות להגיע להחלטה שקולה ומאוזנת המביאה בחשבון את כלל האינטרסים המשמשים בזירה".

173. ראו גם דבריה של כבוד שופטת בית משפט עליון ד'היום, הש' דפנה ברק ארז, בספרה "משפט מנהלי"2, בזו הלשון :

"אי סבירות כחוסר איזון פנימי בהחלטה – בשונה מהמשמעות שיוחסה לה בעבר, עילת הסבירות העדכנית אינה מסתפקת בבדיקה אם ההחלטה המינהלית היא שרירותית, אלא בוחנת את האיזון הפנימי בין השיקולים שהפעילה הרשות. כדברי השופט ברק, בפסק דינו התקדימי בעניין דפי זהב: עקרון הסבירות מביא לפסילתו של שיקול-דעת מינהלי, אשר אינו נותן משקל ראוי לאינטרסים השונים שעל הרשות המינהלית להתחשב בהם בהחלטתה... על-פי עילת הסבירות, החלטתה של הרשות עשויה להיות פגומה, גם אם שקלה שיקולים עניינים בלבד, אם האיזון הפנימי בין השיקולים היה מעוות לחלוטין".

174. כן ראו פסק דינו של בית המשפט העליון בדנ"מ 4753/19 עיריית הרצליה נ' הוועדה לתכנון מתחמים מעודפים לדיור (מיום 6.5.2021 - פורסם בנבו) (להלן: "פסק הדין בעניין הרצליה"). פסק הדין דן בדיון נוסף בשאלת הפקדתה ואישורה של תמ"ל 1004/א אפלוניה – גן לאומי ושכונת מגורים.

175. לאחר סקירה ובחינה מעמיקה הגיע בית המשפט למסקנה, כי בחינת התשתית העובדתית שהוצגה העלתה, כי היו חסרים נתונים מהותיים בדיון בתכנית, אשר לא היתה כל מניעה לאסוף אותם. לכן הורה בית המשפט בדעת רוב, על ביטול ההחלטות להפקיד ולאשר את התכנית ולהחזירה לדיון.

2. דפנה ברק-ארז, משפט מינהלי, ההוצאה לאור של לשכת עורכי הדין, התש"ע - 2010, כרך ב', עמ' 725.

176. ראו סעיף 29 לפסק דינו של השופט פוגלמן כדלקמן (סימון בצהוב אינו במקור):

29. הלכה עמנו כי רשויות התכנון – ככל רשות מינהלית – חייבות להפעיל את סמכויותיהן על בסיס תשתית עובדתית מבוססת ובדוקה (ראו למשל [ע"מ 1975/01](#) הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, כרמיאל נ' רובינשטיין, פ"ד נו(6) 638, 647 (2002)). בגדרי כך נדרש כי תהליך קבלת ההחלטה של הרשות המינהלית המוסמכת יהיה מורכב מאיסוף וסיכום הנתונים (לרבות חוות דעת מקצועיות נוגדות, אם ישנן), בדיקת המשמעויות של הנתונים וסיכום ההחלטה ([בג"ץ 297/82](#) ברגר נ' שר הפנים, פ"ד לז(3) 29, 49 (1983) (להלן: עניין ברגר)). פסק הדין של מ"מ הנשיא מ' שמגר היה דעת מיעוט באותו עניין אך דבריו בנוגע לתהליך קבלת החלטות מינהליות מקובלים כמשקפים את ההלכה עד היום; [ע"א 8434/00](#) דלק חב' הדלק הישראלית בע"מ נ' גזית ושחם חברה לבניין בע"מ, פ"ד נו(3) 693, 703-704 (2002)). כאשר התשתית העובדתית שעמדה לפני הרשות המינהלית לוקה בחסר, עלולה ההחלטה המינהלית לפגוע במטרות שלשם השגתן הוענקה הסמכות לרשות מלכתחילה (ברוך [ברכה משפט מינהלי](#) כרך ב 275-276 (1996)).

כן ראו חלק מסעיפים 30-32 כדלקמן (סימון בצהוב אינו במקור):

30. הדרישה כי הרשות תבסס החלטותיה על תשתית עובדתית סבירה אין עניינה אפוא בבחינת תוכנה של ההחלטה שהתקבלה על ידי הרשות, כי אם בבדיקת הליך קבלתה, ובכלל זאת אם התקיים מהלך מסודר של איסוף נתונים ובדיקתם כך שההחלטה נתמכת בתשתית ראייתית מבוססת במידה מספקת, על פי מהותה ([בג"ץ](#)

31. יישום אמות מידה כלליות אלו, שהן מעמודי התווך של המשפט המינהלי, בעניינן של ההחלטות להפקיד ולאשר את התכנית מלמד כי אכן, כמסקנתם של השופט עמית ובית המשפט לעניינים מינהליים, אלו לא התבססו על הליך איסוף הנתונים הנדרש והתשתית העובדתית שעמדה ביסודן הייתה חסרה ביותר. בנקודה זו אני רואה להדגיש כי החלטה על הפקדת תכנית, מבטאת "שלב מתקדם יחסית על ציר התכנון"

32. הפועל היוצא של דברים אלה הוא כי על התכנית המוצגת למוסד התכנון טרם החלטה על הפקדתה להיות מפורטת ובשלה במידה הנדרשת מתכנית מופקדת. בעת ההפקדה, על התכנית להיות שלמה ומגובשת, ולקיים את דרישות הוודאות והבהירות הנדרשות מתכנית מאושרת (דנה וזינגר, בעמ' 484-485). בהתאם, ההחלטה על הפקדת תכנית צריכה לבטא, מבחינת המוסד התכנוני, הכרעה מבוססת בשאלות התכנוניות

העומדות על הפרק. לשם כך נדרשת בדיקה יסודית של התכנית על כל היבטיה והשלכותיה, לאחר איסוף מלוא המידע הרלוונטי (שם, עמ' 522). ודוק: גם אם במהלך הדיון בהתנגדויות לתכנית, המתקיים לאחר ההפקדה, מתקבל מידע נוסף על התכנית (וזוהי אכן אחת מתכליותיו של הליך ההתנגדויות, כמפורט להלן), מוסד התכנון אינו רשאי "להטיל יהבו על הליך זה ולהימנע מלבחון לעומקם, טרם ההחלטה להפקיד, את כל היבטיה, לאסוף את מלוא המידע הנדרש לדעתו לקבלת החלטה, ולקבל התייחסות מקצועית לכל היבט של התכנית הדורש זאת" (שם, בעמ' 484). יתרה

177. כן, ראו סעיפים 2 ו-3 לפסק דינה של כבוד השופטת דפנה ברק ארז (סימון בצהוב אינו במקור):

2. התשובה לשאלה שבפנינו מבוססת על שני עמודי תווך חשובים – החובה לבסס החלטות מינהליות על תשתית עובדתית מתאימה והענקת זכות טיעון אפקטיבית בהליכי תכנון (שמטבע הדברים אינה יכולה להתממש כאשר המידע הרלוונטי אינו בנמצא). כל אחד מנדבכים אלה הוא מספיק כשלעצמו, ולא כל שכן כאשר הם משתלבים יחד.

3. בהמשך לכך, אבקש להוסיף הערה קצרה באשר לעמוד התווך הראשון – ביסוס ההחלטה על תשתית עובדתית ראויה. לא אחת מתעוררות שאלות באשר להיקף הראוי של הביקורת השיפוטית על החלטות מינהליות מהיבט של מרחב שיקול הדעת שניתן לרשויות. אולם, כאשר מדובר בתשתית העובדתית של ההחלטה, שאלות אלה אינן מתעוררות מדעיקרא. שיקול דעתן של הרשויות – לרבות רשויות תכנון – אמור לקבל משקל נכבד כאשר הליך קבלת ההחלטה עמד בסטנדרטים בסיסיים של איתנות עובדתית. אם לא כן – מדובר אך במראית עין של שיקול דעת. אין מקום להליך מינהלי במתכונת של "נעשה ונשמע" – כך שתחילה תאושר התוכנית ורק לאחר מכן יתקבל המידע הרלוונטי על היקף הזיהום במקום. הדברים נכונים בהקשרן של החלטות בתחום התכנון והבנייה, כפי שהם נכונים בהקשרים מינהליים אחרים (ראו למשל: חוות דעתי

178. בעניינו, המשיבים מבקשים לבצע את מקטעים 9 ו-10 של "דרך אם המושבות" על בסיס תכניות ותיקות, שהליך אישורן לא כלל את מינימום הבדיקות הנדרשות ומסמכיהן חסרים נתונים רבים ומהותיים. ועל כן, התנהלותם, כפי שפורטה בהרחבה לעיל, לוקה בחוסר סבירות קיצוני.

179. חוסר סבירות קיצוני זה, נמצא בענייננו בקידום ביצוע של כביש רב נתיבי וגשר אדיר מימדים, בהעדר עיגון סטטוטורי ובהעדר ביצוע כל הבדיקות הדרושות, קל וחומר, לאור הממשק הרגיש הקיים בין פרויקט תחבורתי עצום לשכונת מגורים קיימת. המשכו של חוסר הסבירות הקיצוני, עד לימים אלו בהתעלמות המוחלטת של המשיבים מטענותיה הקשות והמהותיות של העותרת, כפי שפורטו במכתבה טרם הגשת העתירה דנן.

180. במקרה דנן, חוסר הסבירות הוא חמור במיוחד, שכן המשיבות 1 ו-3 קידמו במקטע אחר של פרויקט "דרך אם המושבות", בסמיכות לפרויקט הפוגעני, תכנית מפורטת - תכנית לשיקוע צומת "גהלי". תכנית שכללה בדיקות מקיפות, לרבות בחינת חלופות ובחירה בחלופה של שיקוע צומת "גהלי".

181. לסיכום פרק זה, התנהלות המשיבים בקידום בתהליך אישור התכנון המפורט כמו גם במחדל לעצור את המשך ביצוע העבודות נגועה בחוסר סבירות קיצוני. לפיכך, גם מנימוק זה בית המשפט הנכבד מתבקש לתת את הסעדים המבוקש בעתירה דנן.

ה. הפגיעה הלא מידתית בקניינם ואיכות חייהם של תושבי השכונה

182. אל מול הכשלים הרבים והמהותיים שפורטו לעיל, ניצבת הפגיעה ההרסנית והבלתי מידתית שנגרמת לתושבי השכונה: פגיעה שמשמעותה ירידה חריפה באיכות החיים הן במהלך ביצוע העבודות וחשש כבד ביותר לנזק תמידי, עם התקדמות הפרויקט עד לסיומו.

183. מפגעים קשים ורבים אלו מהווים פגיעה קרדינאלית בקניינם של תושבי השכונה - פגיעה שהיא לא מידתית ובלתי חוקתית.

184. מאז שהוכרה זכות הקניין של הפרט כזכות יסוד חוקתית, יש לתת משקל מיוחד לזכות זו בעת קבלת החלטה אשר עלולה לפגוע בה, ובכל מקרה ברור שאין להתעלם ממנה.

185. בשורה ארוכה של החלטות חיזק בית המשפט את זכות הקניין של הפרט וצמצם את הנסיבות בהן תותר פגיעה בזכות זו. עמדה על כך כבוד השופטת פרוקצ'יה בע"א 1968/00 **חברת גוש 2842 חלקה 10 בע"מ נ' הוועדה המקומית לתו"ב נתניה**, [פורסם בנבו, 11.11.2003]:

"זכות הקניין של הפרט קנתה לה מעמד מיוחד בקשת זכויות האדם, והוכרה כזכות יסוד מכוח סעיף 3 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו... הוראה זו היא רבת השלכות בתחומי משפט שונים, ומקרינה על התייחסות המשפט לפעולות הרשות הציבורית המשפיעות על זכויות הקניין של הפרט, ובכלל זה על פעולות הפקעת קרקע או פגיעה בה מכוח תכניות בנין עיר. בצד סמכותו של השלטון לפעול לקידום צורכי ציבור... עומדת זכותו של הפרט לשמר את זכותו הקניינית מפני פגיעה מעבר לנדרש. השינוי שהתרחש במעמדה של זכות הקניין לאור חקיקתו של החוק היסוד, העניק מעמד על-חוקתי לזכות זו והביא שינוי באיזון הראוי בין זכויות בעל הקניין הפרטי שנפגע לבין האינטרס הציבורי הנוגד... תפיסה זו מביאה עמה פירוש מצמצם לזכות הרשות הציבורית לפעול לתכנון בנין עיר בלא פיצוי לפרט הנפגע... ככל שנתחזק מעמדה של זכות הקניין, כך גבר הצורך לצמצם את הפגיעה בה להכרחי בלבד, ועמה נתחזקה החובה לפצות את בעל הקניין על פגיעה בזכותו."

186. הנזקים העצומים של קידום וביצוע הפרויקט הפוגעני הם לא מידתיים ויש בכך טעם נוסף לביטול התכנון המפורט ולעצירת העבודות המבוצעות מכוחו.

ו. סיכום

187. לאור כל האמור לעיל, מתבקש בית המשפט הנכבד לקבל את העתירה ולהורות כמפורט ברישא של העתירה.
188. למען הסר הספק יובהר כי העותרת שומרת את הזכות לתבוע סעד כספי ו/או כל סעד אחר בתביעה אזרחית.
189. לעתירה זו מצורפים תצהירים של נציגי העמותה.


דקלה מוסרי טל, עו"ד
מ.ר 23094
ורד מאירוביץ' סייג, עו"ד
מ.ר 33262

ב"כ העותרת