

4-1. מכפר לעיר – התנועה לקידום כפר יונה ואח'  
על-ידי ב"כ עוה"ד ירום שגן

מרחוב  
טלי: 5

דוא"ל: doing@kfaryona.org.il

העותרים

נגד

3-1. שרת התחבורה ואח'

המשיבים 3-1 ע"י פרקליטות המדינה, מחלקת הבג"צים  
צלחא א-דין 29, ירושלים  
טלפון: 073-3925246; פקס: 02-6467011  
דוא"ל:

4. חברת נתיבי ישראל

ע"י ב"כ עו"ד משה אשכנזי  
רח' אריאל שרון 3, אור יהודה 650001  
טלי: 074-7212506; פקס: 03-7355850  
דוא"ל:

5. עיריית כפר יונה

ע"י ב"כ עו"ד שלומית גבע ו/או קרן קינקס זרפשני  
מרח' שרת 4, כפר יונה  
טלי: 077-5671125; פקס: 09-8971139  
דוא"ל: shlomitg@kfar-yona.org.il

המשיבים

### תגובה מקדמית מטעם המשיבות 1-3

1. בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד (כב' השופטת ד' ברק-ארז) מיום 20.11.22, מתכבדים המשיבים 3-1 (להלן: **המשיבים**) להגיש תגובתם המקדמית לעתירה.
2. עניינה של העתירה, בבקשת העותרים מבית המשפט הנכבד כי יורה למשיבים לבוא וליתן טעם:

א. מדוע לא יוחל בביצוע מקטע כביש 57 עוקף כפר יונה בין מחלף עתידי ינוב ובין מחלף עתידי בית ליד (כולל המחלפים) לאלתר, ולא יאוחר ממועד מתן פסק הדין בעתירה;

ב. מדוע לא יבוצעו בתוואי כביש 57 הקיים ("העצמאות") מסלולים ייעודיים לתחבורה ציבורית, במקטע שבין מחלף עתידי ינוב ובין הכניסה לתחנת הרכבת בנתניה, וזאת לא יאוחר מ-6 חודשים לאחר מתן פסק דין בעתירה, ובתיאום עם עיריית כפר יונה ביחס לתכניות הפיתוח שלה לעיר;

ג. מדוע לא יבוצעו בתוואי כביש 57 הקיים ("העצמאות") מסלולים ייעודיים לשבילי אופניים, במקטע שבין מחלף עתידי ינוב ובין הכניסה לתחנת הרכבת בנתניה, וזאת לא יאוחר מ-6 חודשים לאחר מתן פסק דין בעתירה, ובתיאום עם עיריית כפר יונה ביחס לתכניות הפיתוח שלה לעיר."

3. לטענת העותרים, החלטת הממשלה מס' 276 מיום 1.8.21 "דחיית ביצוע כבישים ותיקון החלטת ממשלה" (להלן: **החלטת הממשלה**) אשר הורתה על הקפאת קידום ביצוע סלילת הכביש בשל העדפה מושא העתירה, אינה סבירה, וזאת, בשים לב לפגיעה הנטענת שנגרמת

לעיר כפר יונה כתוצאה מאי סלילת הכביש. עוד נטען, כי הוועדה המחוזית לתכנון ובניה, בבואה לאשר בקשה בנוגע לשינוי תנאים שנקבעו בתכניות מפורטות בכפר יונה לפי סעיף 145(ג1) לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965, נשענה על התחייבויות לכאורה שניתנו על ידי גורמים מטעם משרד התחבורה מטעם המשיבה 4, באשר לצפי לביצוע סלילת הכביש, אשר לשיטתם, ובהינתן שמוסד התכנון התבסס עליהן, עולות כדי הבטחה מינהלית שהופרה.

4. המשיבים סבורים כי בעתירה דבק שיהוי כבד, בכך שהיא הוגשה **כשנה** לאחר שניתנה החלטת הממשלה. כמו כן, אף לגופם של דברים, דינה של העתירה להידחות בהיעדר עילה להתערבותו של בית המשפט הנכבד. העותרים מבקשים למעשה כי בית המשפט הנכבד ייכנס בנעלי קובעי המדיניות – משרד התחבורה, משרד האוצר, וממשלת ישראל, ויורה למדינה על סדרי העדיפויות ולוחות הזמנים לביצוע סלילת הכביש, באופן שנעדר הצדקה משפטית.

המשיבים רואים חשיבות בקידומו של פרויקט כביש 57 החדש, שהוא פרויקט תחבורתי בעל עלות גבוהה (שעלותו הוערכה בכ-2.4 מיליארד ₪), שמטרתו לשפר את תשתיות התחבורה באזור על ידי יצירת כביש עוקף, והוא כולל עוד, בין היתר, מסלולים ייעודיים לתחבורה ציבורית בכביש 57 הקיים וביצוע מסלולים ייעודיים לשבילי אופניים.

ואולם, עם כל הקושי שהדבר יכול לגרום לתושבי ובאי העיר, שמשיבי המדינה אינם מקלים בו ראש, אין לתושבי כפר יונה זכות קנויה כי פרויקט זה יבוצע במועד מסוים, וביצוע הפרוייקט נתון לסדרי העדיפויות, אשר מטבעם של דברים, משתנים בהתאם למדיניות הממשלות המתחלפות וצרכי המשק. ממילא, אין בטענות העולות בעתירה כדי לבסס סעד שבדין שיוורה לחייב את משיבי המדינה בביצועו המיידי של הפרוייקט.

5. נכון להיום, פרויקט כביש 57 החדש, **נכלל בתכנית האסטרטגית של משרד התחבורה לשנים 2023-2027 וצפוי להיות מתוקצב בשנת 2025, וזאת, חרף התאמות תקציביות שנעשו על רקע מלחמת "חרבות ברזל"**. אמנם, בעקבות התאמות אלו, הופחת תקצוב הפרוייקט בסך של 400 מלש"ח, ותקצובו עומד בסכום מיועד של 1.2 מיליארד ₪, (לא כולל כ-800 מלש"ח שכבר הושקעו בפרוייקט) אך הפרוייקט עדיין נכלל בתכנית האסטרטגית לחומש הנוכחי (בשונה מפרוייקטים אחרים שהוצאו מהתכנית האסטרטגית לנוכח המצב).

ברי, כי זהו הסטטוס נכון להיום, ואין בכך כדי לחייב את קובעי המדיניות שבהינתן שינוי נסיבות מהותי, ובשים לב לצרכי המשק ולסדרי העדיפויות הממשלתיים, וביתר שאת לנוכח המלחמה הנמשכת, יישתנה הסטטוס בנוגע לתקצוב הכביש.

6. כמו כן, מקטע כביש המחבר בין הבסיס הצבאי לכביש 57 הקיים, כבר תוקצב (בשנת 2024) בסכום של 30 מלש"ח ובכך התייתרו הטענות בנוגע לפגיעה הנטענת בשכונת האלונים שבאי הבסיס עוברים דרכה.

7. באשר למפגעים הנטענים הנגרמים לעותרים – זיהום אוויר, רעש, מפגעי תעבורה וכיוצא באלו, הרי שגם במישור זה, דומה כי מדובר בטענות כלליות וכוללניות שלא הונחה לגביהן תשתית עובדתית הולמת לבסס אותן. בכלל זה, לא צורפו תלויות קונקרטיות לגורמים המוסמכים לטיפול במפגעים הנטענים.

8. יצוין כי עתירה נוספת שהוגשה מצד תושבי כפר יונה, בג"ץ 6622/22, על רקע מפגעים נטענים שנגרמים כתוצאה מכביש 57 הקיים, ובפרט על רקע הרחבת הבסיס הצבאי שהוקם בו, נמחקה, לאחר שבהמלצת השופטים חזרו בהם העותרים דשם מן העתירה.

9. מטעמים אלו, תטען המדינה כי דין העתירה להידחות תוך פסיקת הוצאות המשיבים.

כלל ההדגשות בציטוטים שלהלן במקור אלא אם צוין במפורש אחרת.

### **עיקרי העובדות הצריכות לעניין**

#### **כביש 57 – עוקף כפר יונה**

10. כביש 57 הוא כביש רוחב המחבר בין כביש מס' 6 במזרח לבין כבישים מס' 4 ו-2 במערב. בעבר הוחלט לפעול לסלילת כביש רוחב חדש מצפון לכביש הקיים (להלן: **כביש 57 החדש** או **כביש 57 המוצע**), תוך הפיכת הכביש הנוכחי לדרך מקומית.

11. הרעיון ביסוד העתקת כביש 57 יסודו ברצון לשפר את תשתית התחבורה בישראל, ואין מדובר בפרויקט שנחוץ מטעמים בטיחותיים.

12. התוואי העקרוני של כביש 57 המוצע נקבע במסגרת תמ"מ 3/21, לצורך הוצאת היתרים/הרשאות למימוש סלילתה נדרש אישורן של תכניות מפורטות.

13. כביש 57 המוצע תוכנן במסגרת שתי תכניות מפורטות: תכנית לחלק המזרחי ותכנית לחלק המערבי.

חלקו המזרחי של כביש 57 המוצע אושר במסגרת תוכנית מפורטת מספר מח/137/א. המדובר בתוואי הנמשך מצומת בארותיים ועד לפאתי השכונה הצפונית של כפר יונה, גבעת אלונים.

חלקו המערבי של כביש 57 המוצע אושר במסגרת תוכנית לתשתית לאומית מס' 43 "דרך מס' 4 בקטע מחלף הדירים – מחלף נחל חדרה" (להלן **תת"ל 43**), שמטרתה העיקרית היא שדרוג כביש מס' 4 מאזור חדרה ועד לאזור רעננה. תוצאה נלווית של אותו שדרוג היא תכנון החלק המערבי של כביש 57 כאמור. התת"ל אושרה על ידי הממשלה ביום 7.9.17 ולנוכח טעות סופר אושרה מחדש ביום 11.7.22.

14. במאמר מוסגר יצוין כי התוכנית הרב-שנתית של משרד התחבורה, שחברת נתיבי ישראל – המשיבה 4 בעתירה דן פועלת על פיה, נקבעת אחת לחמש-שש שנים ונכללים בה פרויקטים שעברו בדיקה על פי נוהל פר"ת 2021 ושנכללו במסגרת התכנית האסטרטגית לדרכים, או שיש לגביהם החלטת ממשלה. נוהל פר"ת, הוא תוצר של עבודה משולבת של משרדי התחבורה והאוצר, אשר נועד לסייע בקבלת החלטות לגבי כדאיותם של פרויקטים תחבורתיים. הנוהל מתווה מסגרת לבדיקת כדאיותו הכלכלית של פרויקט, ומאפשר לבחון את השפעות הפרויקט, עלויותיו ונושאים נוספים. כן מספק הנוהל מאגר נתונים בנושאי בטיחות ועוד.

בנוסף לנוהל פר"ת, החל מסוף העשור הקודם, מגבש משרד התחבורה את סדרי העדיפויות גם בהתאם למודל מקצועי (המכונה המודל האסטרטגי) אשר משקלל מספר פרמטרים, חלקם קבועים וחלקם משתנים שעל פיהם נקבעת רמת העדיפות של פרויקט תחבורתי נתון. המודל כולל פרמטרים גמישים, שיכולים גם לשקף את ההעדפה של קובעי המדיניות. למשל, אם קיימת העדפה לתחבורה ציבורית על פני תחבורה לרכבים פרטיים, המודל יודע לשקלל ולשקף זאת.

15. כמות הפרויקטים הנכנסים לתוכנית הרב-שנתית נקבעת בהתאם לחוק התקציב השנתי: לאחר גיבוש התוכנית בהתאם למדיניות משרד התחבורה, עוברת התוכנית לאישור הגוף המוסמך במשרד האוצר, שחברים בו מנכ"ל המשרד, הממונה על התקציבים והחשב הכללי או מי מטעמם.

16. למותר לציין, שקביעת סדרי עדיפויות בכל הנוגע לקידום תשתיות היא עניין מובהק שבמדיניות, ובהתאם להלכה הפסוקה, בית משפט נכבד זה אינו מתערב בכגון דא.

17. סלילת כביש 57 המוצע לא הופיעה בתוכנית החומש של משרד התחבורה לשנים 2016-2011. ואולם, עוד אז, בעניין ביצועו של הפרויקט הוגשה עתירה (בג"ץ 1901/12 **מועצת כפר יונה ואח' נ' משרד התחבורה ואח'** (28.7.13)). עניינה של עתירה זו הייתה בדרישת העותרים כי בית המשפט הנכבד יורה למשיבים "לסלול את הכביש העוקף לכביש 57". הטענה העיקרית שהעלו העותרים שם, לצד נזק אשר נגרם לתושבי כפר יונה על רקע אי סלילת הכביש המוצע, היא שניתנה להם הבטחה מינהלית כי הכביש האמור ייסלל, ושהבטחה זו הופרה. עתירה זו נדחתה בפסק דין מנומק, על פי חוות דעתה של המשנה לנשיאה (כתוארה אז), כב' השופטת נאור, אשר קבעה, בין היתר, את הדברים הבאים:

"אציין כי גם אילו עלו האמירות השונות של הגורמים הרבים שמעורבים בתהליך סלילת הכביש העוקף כדי הבטחה מינהלית, הדבר לא היה מועיל לעותרים. כאמור, המשיבים אינם טוענים שבכוונתם לחזור בהם מהחלטתם לסלול את הכביש העוקף. סטיית המשיבים מהקביעות שנקבעו בהחלטת הממשלה ומאלה שנקבעו על ידי הגורמים השונים היא במועד סלילת הכביש, ולא בעצם ביצועה. דחיות אלה נובעות הן מקשיים שהתעוררו בהליכים התכנוניים הנדרשים, הן מתעדוף נמוך יחסית של סלילת הכביש וממחסור בתקציבים הנדרשים לשם כך. השקילה המחודשת שביצעו המשיבים לגבי



תזמון סלילת הכביש ועדיפותה, גם לאחר החלטת הממשלה, אינה פסולה בנסיבות העניין. אדרבה, אין הרשות רשאית להצר מראש את סמכותה או להגביל את יכולתה לשנות את מדיניותה או החלטתה בעתיד, כנגזרת מהחובה המתמדת המוטלת על הרשות להפעיל את שיקול דעתה ולבחון את הצורך בהפעלת סמכותה בהקשרים שונים (וראו: עניין המועצה האזורית אשכול, פסקה 9; דפנה ברק-ארז משפט מינהלי כרך א, סעיפים 6.1-6.6 (2010)).

10. סלילת הכביש העוקף היא חלק ממדיניות רחבה של הרשות לשיפור תשתית התחבורה בישראל. משרד התחבורה, יחד עם הגורמים הנוספים האמונים על קידום מהלך זה, שיקלל את הפרמטרים הרלוונטיים והחליט כי ישנם פרויקטים תחבורתיים, לרבות סלילתם של כבישים אחרים, אשר חשיבותם ודחיפותם עולים לעת הזו על החשיבות של סלילת הכביש העוקף ודחיפותה. החלטה זו התקבלה במסגרת שיקול דעתם של הגורמים המוסמכים. סדרי העדיפויות נקבעו בין היתר מתוך שיקולים תקציביים ונוכח מחסור משאבים, והלכה היא כי "בית-המשפט יזהר מלהתערב בעיצובה של מדיניות כלכלית כוללת ובקביעת סדרי עדיפויות לאומיים שכן ככלל, הרשות המבצעת והרשות המחוקקת הן הנושאות באחריות הציבורית והלאומית למשק המדינה ולכלכלתה" (בג"ץ 3071/05 לוזון נ' ממשלת ישראל, פסקה 10 לפסק דינה של הנשיאה ביניש (28.7.2008)). במקרה שלפנינו, ובפרט נוכח הודעת המדינה האחרונה לפיה היא עמלה על קידום ההליכים התכנוניים ומצפה – מצפה אך לא מתחייבת – כי הליכים אלה יסתיימו בחודש נובמבר 2015, אין טעם מיוחד המצדיק להתערב בסדרי העדיפות העדכניים שקבעו המשיבים".

18. בהמשך לכך, בחודש אוגוסט 2016, במסגרת סיכום תקציבי לשנים 2017 – 2018 אשר הגדיר את תכנית החומש של משרד התחבורה לשנים 2017-2021, הוחלט על קידום פרויקט כביש 57 המוצע בהשקעה של כ- 2.4 מיליארד ₪. לאור סיכום זה הושקעו בפרויקט כ-800 מלש"ח עבור תכנון ועבודות קידום זמינות (העתקת תשתיות והפקעות). יצוין כבר עתה כי התכנון ועבודות קידום הזמינות הושלמו זה מכבר.

צילום העמודים הרלוונטיים מתוך סיכום תקציב משרד התחבורה לשנים 2017-2018 מצורף ומסומן מש/1.

19. עוד יצוין, בשים לב לטענות העולות בעתירה, כי ביום 25.9.16 ניתנה החלטת הועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז (להלן: הועדה המחוזית), במסגרת סמכותה לפי סעיף 145(ג) לחוק התכנון והבניה, לאשר את בקשות עיריית כפר יונה, חברת ציון בריגה הורייזן וחברת מגדלי דוד משה בירושלים לשינוי התנאים התחבורתיים בתכניות שונות החלות בתחומי כביש 57 החדש (תכנית הצ/135/1; תכנית הצ/410/1; ותכנית הצ/188/1). במסגרת הוראות תכניות אלה נקבעו תנאים למתן היתרי בנייה ובחלק מהתכניות אף תנאים לאכלוס, ובהם התניות ביצוע תחבורתיות. הרקע להחלטה זו יפורט בהמשך במסגרת עמדת המשיבים.

20. על החלטה זו, הוגשה עתירה מנהלית בבית המשפט המחוזי מרכז -לוד, בשבתו כבית המשפט לעניינים מנהליים, עת"מ 1931-12-16 כחלון-כידור ואח' נ' הועדה המחוזית לתכנון ולבניה – מחוז מרכז ואח' (26.2.17) (להלן: העתירה המינהלית). במסגרת העתירה

המינהלית, טענו העותרים, בין היתר, כי ההחלטות בנוגע לאישור תוספת 10% לתכניות שכונות יפה נוף והדרי השרון ללא תנאים ניתנו שלא כדין וכן כי ההחלטה בעניין שינוי השלכיות באחת התכניות ניתנה שלא כדין. בעקבות הצעת בית המשפט, העתירה המינהלית נמחקה.

צילום תגובת המדינה בעתירה המינהלית מצורף ומסומן מש/2.

21. על אף הכללת הכביש בתכנית החומש, וההחלטה האמורה בדבר הסיכום התקציבי בנוגע לכביש, ביום 1.8.21 התקבלה החלטת ממשלה מספר 276 "דחיית ביצוע כבישים ותיקון החלטת ממשלה" (להלן: **החלטת הממשלה**), אשר קבעה, כחלק מצעדי הממשלה לביצוע התאמות לשם התכנסות למסגרות הפיסקליות שנקבעו, לעכב, בין היתר, את תחילת ביצועו של כביש 57 עוקף כפר יונה, כדלקמן:

"כחלק מצעדי הממשלה לביצוע התאמות לשם התכנסות למסגרות הפיסקליות לשנים 2021 ו-2022 ואילך, ולשם עמידה במסגרות הפיסקליות הקבועות בחוק הפחתת הגירעון והגבלת ההוצאה התקציבית, התשנ"ב-1992:

1. **לעכב את תחילת ביצוע הפרויקטים המפורטים להלן, שיתוקצבו במועד שלא מוקדם מיום 31 בדצמבר 2025**, ובהתאם לכך להפחית את תקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) בשנים 2021-2025 בסך כולל של 1,499 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב:

**א. כביש 57 עוקף כפר יונה;**

ב. כביש 5233."

22. כפי שפורט בדברי ההסבר להחלטת הממשלה, החלטה זו משקפת שינוי מדיניות של הממשלה הקודמת ולפיו הוחלט שמרבית התקציבים הקיימים ינותבו לטובת פרויקטים אשר תורמים לקידום התחבורה הציבורית בישראל ולא עבור פרויקטים אשר מטרתם קידום תשתיות עבור הרכב הפרטי.

23. לנוכח סדר עדיפויות שנקבע בהחלטת הממשלה, ועל מנת לעמוד בהיקף הפיתוח הדרוש, במטרה לצמצם את הפער מול מדינות ייחוס בנושא זה, ותוך שמירה על המסגרות הפיסקליות הקיימות, נדרש היה להקפיא את המשך התקצוב של פרויקט כביש עוקף כפר יונה, כמו גם פרויקט נוסף, שעיקרם סלילת כביש חדש או הרחבת כביש קיים המשרת את הרכב הפרטי. עוד נכתב בדברי ההסבר להחלטת הממשלה, כי פרויקטים אלו נבחרו מאחר שהשפעתם על שיפור פריון העבודה והאצת הצמיחה נמוכה יחסית וכי פרויקטים אלה מצויים בשלב התחלתי וטרם הושקעו סכומים גבוהים עבור ביצועם ביחס לפרויקטים אחרים.

24. במילים אחרות, מאז הסיכום התקציבי האמור השתנתה המדיניות ועיקר התקציבים נותבו ע"י הממשלה הקודמת לטובת פרויקטי תחבורה ציבורית ומעט מאוד עבור פרויקטים שמהותם קידום תשתית עבור הרכב הפרטי.

25. לאחר החלטת הממשלה, ברבעון האחרון לשנת 2022 הבשילה וסוכמה תכנית אסטרטגית לדרכים בינעירוניות אשר סוכמה בין משרד התחבורה למשרד האוצר. התכנית יצרה תעדוף של הכבישים הבינעירוניים שנבחנו לקידום. מהתכנית עלה כי הפרויקט מתועדף גבוה יחסית, יחד עם פרויקטים נוספים שאומדנם התקציבי נמוך יותר.

26. כאמור, עלותו הכוללת המוערכת של פרויקט כביש עוקף כפר יונה נאמדה בכ-2.4 מיליארד ₪. המדובר בפרויקט הכולל חמישה מחלפים והגם שהוא כולל גם נתיב תחבורה ציבורית ושבילי אופניים (בכביש הקיים), הוא מעודד בעיקר את השימוש ברכב הפרטי. כאמור, במסגרת החלטת הממשלה הוחלט לעכבו לכל הפחות עד ליום 31.12.25.

צילום החלטת ממשלה מספר 276 מצורף ומסומן מש/3.

צילום דברי ההסבר להצעת הממשלה מצורף ומסומן מש/4.

27. יצוין, כי חלק מן הסוגיות התחבורתיות העולות בעתירה עלו במסגרת פגישת עבודה שהתקיימה ביום 20.2.22, בהשתתפות נציגי אגף תכנון במחוזות ת"א והמרכז של משרד התחבורה, ראש עיריית כפר יונה, מנכ"ל עיריית כפר יונה ועוד. במסגרת הפגישה הועלתה הסוגיה של תלונות תושבי השכונה הסובלים עקב תפיסת חניות ברחבי השכונה, והתנועה העוברת מהבסיס והוצע גם במסגרת זו על ידי נציגי התושבים, לבחון פתרון לסלילת דרך גישה לבסיס. בסיכום הדברים המפקח על התעבורה במשרד התחבורה ביקש כי העירייה תתאם פגישה עם מהנדסת התנועה של משרד הביטחון לדיון על המשמעויות ופתרונות אפשריים ותבחן את הצעתה מול נתיבי ישראל. עוד התבקש כי עיריית כפר יונה תבצע מיפוי של כל הצמתים לאורך כביש 57 ותשלח מכתב התייחסות לטיפול בצמתים לאורך כביש 57 אשר מושפעים מהדחיה של ביצוע פרויקט כביש 57 עוקף כפר יונה. המפקח הורה לשלוח את תוכן המכתב למהנדס תנועה ראשי בנתיבי ישראל עם העתק למשרד התחבורה. יצוין, כי לפי הנמסר ממשרד התחבורה, טרם הועבר למפקח המיפוי שהתבקש.

צילום סיכום הפגישה מיום 20.2.22 מצורף ומסומן מש/5.

28. כעולה מן העתירה, ביום 12.5.22, בחלוף כתשעה חודשים לאחר שניתנה החלטת הממשלה, נשלחה פניה מטעם העותרים לשרת התחבורה דאז, הגב' מרב מיכאלי ולראש הממשלה דאז, מר נפתלי בנט בעניין כביש 57 החדש. בפנייה העלו העותרים טענות כנגד החלטת הממשלה בה נדחה מועד תחילת הביצוע של הכביש ליום 31.12.25, לכל המוקדם וביקשו כי הפרויקט יקודם בדחיפות.

29. ביום 19.7.22 הוגשה העתירה דנן.

30. ביום 3.10.22 הוגשה עתירה נוספת, בג"ץ 6622/22, בעניינו של כביש 57 "עוקף כפר יונה", עניינה של עתירה זו הוא בבקשת העותרים כי בית המשפט הנכבד יורה למשיבים "לפעול

לאלתר לבנייה וסלילה של דרך גישה זמנית ו/או מסלול כניסה אחר לקריה המשפטית "נווה צדק" שלא דרך שכונת אלונים".

31. להשלמת התמונה, יצוין כי ביום 26.10.22 נשלח מאת שרת התחבורה לשעבר, מכתב לראש מועצת כפר יונה. במסגרת המכתב נכתב: "לבקשתך יצא לתכנון מפורט מקטע הכביש העוקף את כפר יונה אל הקריה המשפטית של צה"ל "נווה צדק". לאחר התכנון המפורט ניתן יהיה לקדם גם את הביצוע." אכן, בהתאם לאמור במכתב זה, חברת נתיבי ישראל ביצעה תכנון מפורט לכביש הגישה לבסיס. יצוין כבר עתה, כי בהמשך לכך, בהתאם לתקציב שהועבר למשיבה 4 צורך כביש גישה לבסיס (שעובר במקטע של כביש 57 החדש) כבר לשנת 2024, ניתן לבצע סלילת כביש זה כבר עתה והוא עתיד לצאת לפועל במהלך החודש הקרוב, בנפרד מהפרויקט הכללי, כפי שנמסר ממשרד התחבורה.

צילום מכתב השרה לשעבר מיום 26.10.22 מצורף ומסומן מש/6.

32. כן יצוין כי במסגרת הטיפול בעתירה בבג"ץ 6622/22, ביום 22.12.22 ניתנה חוות דעת עדכנית על ידי מומחה שמינה המפקח על התעבורה במחוזות תל אביב והמרכז, אשר בדקה את דרך הגישה לבסיס דרך שכונת אלונים. המסקנה בחוות הדעת היא שלא קיימת בעיה תנועתית בשכונה אשר נגרמת מהתנועה לבסיס הצבאי ואליו, למעט במקרי קיצון כגון הפגנות או התקהלויות.

צילום חוות הדעת מיום 22.12.22 מצורף ומסומן מש/7.

33. ביום 9.2.23 הוגשה תגובת המשיבים לבג"ץ 6622/22; ביום 6.7.23 הוגשה תגובה לקראת הדיון מטעם המדינה לפיה "המדינה תבקש לעדכן כי בשלב זה פרויקט עוקף כפר יונה, כביש 57 המוצע, נכלל במסגרת התוכנית האסטרטגית שגובשה על-ידי משרדי התחבורה והאוצר לחומש הקרוב, והכל במסגרת שיקול הדעת הנתון לשרים".

צילום תגובת המשיבים בבג"ץ 6622/22 מצורף ומסומן מש/8.

צילום הודעת המשיבים בבג"ץ 6622/22 מצורף ומסומן מש/9.

34. ביום 10.7.23 התקיים דיון בפני בית המשפט הנכבד בבג"ץ 6622/22 במהלכו הודיעו העותרים כי הם חוזרים בהם מעתירתם תוך שמירת זכויותיהם.

צילום פרוטוקול הדיון בבג"ץ 6622/22 מצורף ומסומן מש/10.

צילום פסק הדין בבג"ץ 6622/22 מצורף ומסומן מש/11.

35. אכן, כפי שהוצהר לבית המשפט הנכבד בבג"ץ 6622/22, במסגרת הסיכום התקציבי לשנים 2023-2024 נכלל פרויקט כביש 57 עוקף כפר יונה בתכנית חומש של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לשנים 2023-2027 בסכום מיועד של 1.6 מיליארד ₪. סכום זה, בתוספת

800 מלש"ח שכבר הועברו במסגרת סיכום התקציב הקודם, משלים את התקציב שנקבע להשלמת הפרוייקט על כלל תכולותיו. כפי שנהוג, מדובר בתכנון תקציב חמש שנותי, כאשר התכנית מאפשרת את הגמישות המתחייבת לצורך תקצוב הכביש, ביחס לסדרי העדיפויות שנקבעו. בהתאם למיקומו הגבוה של הפרוייקט בסדרי העדיפויות, התקציב מתוכנן להיות מועבר לנת"י במהלך שנת 2025. זאת ועוד, הוחלט להקדים תקצוב של 30 מלש"ח לשנת 2024 לטובת סלילת כביש שיחבר בין הכניסה לבסיס הצבאי לכביש 57 הקיים.

36. יחד עם זאת, כחלק מצעדי הממשלה לביצוע התאמות לשם התכנסות למסגרות הפיסקליות בתקציב לשנת 2024 ובשים לב למלחמת "חרבות ברזל", הוחלט על ידי משרד האוצר ומשרד התחבורה להפחית פרויקטים שונים מתכנית החומש. על רקע צעדים אלו, הוחלט להותיר בשלב זה את פרויקט כביש 57 תוך שהוחלט להפחית את תקציב ב-400 מלש"ח וכעת תקציבו עומד על 1.2 מיליארד ₪.

37. המשיבים ידגישו כי בשלב זה החלטת הממשלה ותקצוב הפרוייקט בהתאם לסיכום התקציבי לשנים 2023-2024 עומדים בעינם, עם זאת יתכן כי מדיניות הממשלה תשתנה בהתאם לשיקול הדעת של הרשות המבצעת ובשים לב לסדרי העדיפויות ולשיקולים תקציביים, ובשים לב למלחמה הנמשכת והשלכותיה על תקציב המדינה.

38. להשלמת התמונה, ובהתייחס לנתיב התחבורה הציבורית ושבילי האופניים, יצוין כי כפי שנמסר ממשרד התחבורה, בעקבות החלטת הממשלה הייתה כוונה להפריד את ביצוע שבילי האופניים ונתיבי התחבורה הציבורית מהפרוייקט הכביש (אשר כלל גם אותם מלכתחילה) והייתה כוונה לתקצב בעלות של 400 מלש"ח את פיתוח בכביש 57 הקיים נתיב לתחבורה ציבורית וכביש לאופניים.

39. ואולם, כפי שפורט בפתח הדברים, ועוד יפורט בהרחבה להלן, עם הכללת הפרוייקט בתכנית האסטרטגית לשנים 2023-2027 (אשר כולל גם את פיתוח הנתיב ושביל האופניים בכביש הקיים) התייתר הצורך בהפרדה בין הרכיבים הללו, והוחלט לקדם את ביצוע הפרוייקט בכללותו כמקשה אחת כפי שתוכנן מלכתחילה.

### עמדת המשיבים

40. לעמדת המשיבים, בעתירה דבק שיהוי כבד בהגשתה. החלטת הממשלה מושא העתירה ניתנה ביום 1.8.21, בעוד העתירה דן הוגשה ביום 19.7.22 קרוב לשנה ממועד החלטת הממשלה.

41. בהתאם להלכה הפסוקה על בית המשפט בבואו להכריע בטענת שיהוי לבחון שלושה יסודות המרכיבים את טענת השיהוי: שיהוי סובייקטיבי, שיהוי אובייקטיבי וחומרת

הפגיעה בשלטון החוק המתגלה במעשה המנהלי (ראו ע"מ 7142/01 הועדה המקומית לתכנון ובנייה-חיפה נ' החברה להגנת הטבע, פ"ד נו(3) 673 (2002)).

42. בענייננו, עיקרה של העתירה בהחלטת הממשלה מס' 276 אשר דחתה את ביצוע כביש 57 החדש לכל המוקדם לשנת 2026. מכאן, שעתירה זו הוגשה בשיהוי סובייקטיבי ואובייקטיבי כבד, כשנה לאחר החלטת הממשלה וללא כל טעם המצדיק הגשתה בשיהוי כה גדול. כפי שיפורט להלן בהרחבה, החלטת הממשלה אינה מגלה פגיעה בשלטון החוק בוודאי לא פגיעה חמורה המצדיקה מתן סעד לעותרים.

43. דין העתירה להידחות גם לגופם של דברים, וזאת אף בראי השיהוי שדבק בהגשתה.

44. בפתח הדברים יבקשו המשיבים להזכיר את נקודת המוצא בדבר היקף ההתערבות המצומצם של בית המשפט הנכבד בהחלטות בתחומים הנמצאים בליבת המדיניות הכלכלית-חברתית ובקביעת סדרי העדיפויות הלאומיים. ראו, בין רבים, את שנקבע בג"ץ 3071/05 לוזון נ' ממשלת ישראל (28.7.2008):

**"התפיסה המקובלת בפסיקתו של בית-משפט זה מראשית ימיו הינה כי בית-המשפט ייזהר מלהתערב בעיצובה של מדיניות כלכלית כוללת ובקביעת סדרי עדיפויות לאומיים שכן ככלל, הרשות המבצעת והרשות המחוקקת הן הנושאות באחריות הציבורית והלאומית למשק המדינה ולכלכלתה (ראו: דבריי בבג"ץ 4769/95 מנחם נ' שר התחבורה, פ"ד נו(1) 235, פס' 13 (2002) והאסמכתאות המובאות שם)".**

45. הדברים אמורים בפרט ביחס להוצאה לפועל של פרויקטים בתחום התחבורה והתשתיות, בשל היותם כפופים למסגרת תקציבית ובשל היותם נקבעים בהתאם לסדרי העדיפויות הממשלתיים. ראו את שנפסק בהקשר זה בבג"ץ 2671/14 מועצה מקומית כסיפה נ' חברת נתיבי ישראל החברה הלאומית לתשתיות (14.06.2017):

**"ההחלטה בדבר הכדאיות של פרויקטים תחבורתיים הינה החלטה מורכבת המתחשבת במגוון רחב של שיקולים, וממילא היא כפופה גם למגבלות תקציביות הנקבעות בהתאם לסדרי העדיפויות הכוללים של הממשלה... הלכה היא כי החלטות כגון אלו, שמבוססות על שיקולים כלכליים ותכנוניים מקצועיים מובהקים – נתונות לשיקול דעתם של הגורמים המוסמכים, מרחב שבו, ככלל, בית משפט זה איננו נוהג להתערב (השוו: בג"צ 3071/05 לוזון נ' ממשלת ישראל [פורסם בנבו] (28.07.2008); בג"צ 3017/05 חברת הזרע (1939) בע"מ נ' המועצה הארצית לתכנון ובניה, משרד הפנים [פורסם בנבו] (23.03.2011); בג"צ 1901/12 מועצת כפר יונה נ' משרד התחבורה [פורסם בנבו] (28.07.2013)".** (ההדגשות נוספו).

46. כפי שפורט לעיל, במהלך השנים, מדיניות הממשלות ביחס לביצוע הפרויקט עברה שינויים, כאשר החלטת הממשלה מושא העתירה קבעה כי קידום התכנית יידחה לכל המוקדם בסמוך לתחילת שנת 2026. וזאת, על רקע ההעדפה של קידום תחבורה ציבורית, על פני

סלילת כבישים לרכבים פרטיים. אחת מן ההשלכות של מדיניות זו, היא הקפאתו של הפרוייקט שעלותו גבוהה לטובת פרוייקטים אחרים שקידמו את מדיניות הממשלה הקודמת.

47. בהמשך, כאמור לעיל, הוחלט לשוב ולכלול את כביש 57 החדש במסגרת התכנית האסטרטגית שגובשה על ידי משרד התחבורה והאוצר לחומש הקרוב. כך, שנכון לעת הזו, קידום הפרוייקט מתועדף גבוה בסדרי העדיפויות של משרד התחבורה ומשרד האוצר.

48. ברי, כי הכללת הפרוייקט בתכנית החומש, נועדה לייצר מידה מסוימת של ודאות, אך אין מדובר בוודאות מוחלטת. כידוע, הממשלה רשאית, ולעתים אף מחוייבת לחרוג מתכניות החומש בהתאם למדיניות שהיא קובעת, ובהתאם לצרכים המשתנים של המשק.

49. מובן, כי אין צורך להכביר במלים, כי בעקבות מלחמת "חרבות ברזל" עבר המשק טלטלה שנמשכת, וצפויה להימשך, אשר עלולה לשנות את סדרי העדיפויות. בשלב זה, הוחלט על הפחתה של 400 מלש"ח בתקציב הפרוייקט, ואולם, לא מן הנמנע, כי הסיכום התקציבי האקטואלי, ישתנה עד תום שנת 2024.

50. כאמור, העותרים מבקשים כי בית המשפט הנכבד יורה למשיבים להתחיל בביצוע כביש 57 עוקף כפר יונה ולא יאוחר ממועד מתן פסק הדין בעתירה וכן כי יבוצעו בתוואי כביש 57 הקיים מסלולים ייעודיים לתחבורה ציבורית ושבילי אופניים לא יאוחר מ-6 חודשים לאחר מתן פסק הדין בעתירה.

51. יובהר כי אף לעניין הסעד המבוקש בדבר **המועד** בו יחל ביצוע הכביש ומסלולי התחבורה הציבורית והאופניים, ידגישו המשיבים כי מדובר בסעד חריג שבחריגים. יפים לעניין זה דברי בית המשפט הנכבד בבג"ץ 5884/22 **מועצה אזורית שומרון נ' משרד ראש הממשלה** (04.09.23). בעניין זה, בדומה לענייננו, נדון ביצוע סלילת כביש "עוקף לובאן" ובמסגרת הודעת עדכון באותו הליך, עדכנה המדינה כי הכביש נכלל במסגרת הפרוייקטים שיתוקצבו בתכנית חומש 2023-2027 :

"[...] לא ראיתי גם עילה להתערבות שיפוטית ביחס לבקשת העותרת כי נורה על 'מועד סופי' להשלמת סלילת הכביש העוקף. יובהר, כי בקשת העותרת ברישא עתירתה, כי נורה למשיבים ליתן טעם "מדוע לא יושלם כביש 'עוקף לובאן' לאלתר ויפתח לתנועה בהתאם להתחייבויותיהם וכן בקשתה כי לאחר שמיעת הצדדים נוציא 'צו מוחלט' 'תוך קציבת מועד לפתיחת הכביש' – היא סעד חריג – שלא בנקל ניתן, לבטח לא כאשר ביסוד ההחלטה המינהלית, שהתקבלה על-ידי הדרג המדיני הבכיר, ניצבים שיקולים מקצועיים, ביטחוניים ותקציביים (ראו: בג"ץ 1053/21 עיריית רהט נ' רשות מקרקעי ישראל, פסקה 18. (08.06.2022)) מתן סעד כאמור כמעט ומחייב את בית המשפט להחליף את שיקול דעתן של רשויות שלטוניות מוסמכות בשיקול דעתו-שלו. לא זו אף זו, בגדרי העתירה לא הונחה תשתית עובדתית או משפטית מספקת לשם בירור הטענה בדבר 'מועד השלמת' הכביש העוקף ופתיחתו לציבור, ומתן סעד בעטיה של טענה זו". [ההדגשה אינה במקור].

52. בהינתן שהחלטת הממשלה נשענת על שיקולי מדיניות ברורים, ובהינתן שבהתאם למדיניות הממשלה הנוכחית, הוחלט להחזיר את הפרויקט לתכנית האסטרטגית לחומש הקרוב, ובסדר עדיפות גבוה, לא ברור כלל איזו הצדקה יש למתן סעד כה חריג.

53. לסיכום, לעמדת המשיבים לא נפל כל פגם בהחלטת הממשלה, אשר שיקפה את מדיניות הממשלה הקודמת, והורתה על הקפאת קידום ביצוע כביש 57, שבעטיה, נדחה ביצועו. נכון להיום, לאור הנחיות קובעי המדיניות בממשלה הנוכחית, מצבם של העותרים מבחינת הצפי לביצוע הפרויקט השתנה לטובה, במובן זה שהכביש נכלל בתכנית האסטרטגית לחומש הנוכחית בעדיפות גבוהה – תוך שהוא צפוי להיות מתוקצב בשנת 2025. גם בשינוי מדיניות זה אין כל מקום להתערבות בית המשפט הנכבד.

### הטענה בדבר קיומה של הבטחה מינהלית.

54. טענה מרכזית בעתירה היא כי גורמי משרד התחבורה והמשיבה 4 העבירו במסגרת התייחסותם המקצועית, אגב הליך תכנוני, דברים שעולים כדי הבטחה מינהלית, אשר לאורה, ובעקבות כך שמוסד התכנון הסתמך עליהם, השתנה לכאורה מצבם לרעה.

55. המשיבים סבורים כי דין הטענה להידחות, ואולם, בטרם נידרש לטענה, נתאר את הרקע התכנוני הרלוונטי.

### החלטת הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה

56. תכנית מקבת ינוב (הצ/135/1/2); תכנית יפה נוף (תכנית הצ/410/1/2) ותכנית הדרי השרון (תכנית הצ/188/1/2) (להלן: **התכניות**) הן תכניות להקמת שכונות מגורים בכפר יונה. במסגרת הוראות הקבועות בתכניות נקבעו תנאים למתן היתרי בנייה ובחלק מהתכניות אף תנאים לאכלוס, ובהם התניות ביצוע תחבורתיות. ספציפית, ולענייננו, נקבעה הוראת שלביות בכל אחת מן התכניות ולפיה לא יוצאו היתרי בנייה מעל מכסה מסויימת, אלא לאחר התחלת ביצוע או השלמת ביצוע של רכיבים שונים בכביש 57 החדש.

57. כאמור, לוועדה המחוזית הוגשו בקשות לשינוי התנאים התחבורתיים בתכניות בהתאם לסעיף 145 (ג) לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965 (להלן: **חוק תו"ב**). פירוט לגבי הבקשות והדיון בהן מצוי בתגובת המדינה לעתירה המנהלית.

58. בסופו של יום, לאחר פרסום הבקשה להתייחסויות הציבור, בחינת ההשפעה התחבורתית ולאור הממצאים שהובאו בפני הוועדה, ביום 4.4.16 נדונו בפני מליאת הוועדה המחוזית הבקשות לשינוי תנאים. החלטת הוועדה, שניתנה לאחר הליך של פרסום ושמיעת מתנגדים, הציעה שינוי התנאים התחבורתיים הקבועים בשלוש התכניות בהתאם לסמכותה ע"פ סעיף 145 (ג), באופן הבא:



א. **שלב ראשון** - אישור של תוספת 10% מסה"כ יח"ד בכל אחת מהתכניות - הצ/2 /1 /410, הצ/2 /1 /135, הצ/2 /1 /188, ללא תנאים.

ב. **שלב שני** - אישור יתרת יח"ד בתכנית מקבת ינוב (תכנית הצ/2 /1 /135), בכפוף לתחילת ביצוע בפועל של דרך 562 ושיפורים בצמתים ברחוב בגין; אישור של עד 1920 יח"ד (720+1200 שהומלצו בתסקיר של מר עברון), בתכניות הצ/2 /1 /410 ו- הצ/2 /1 /188 בכפוף לתחילת ביצוע בפועל של נתיב תחבורה ציבורית בדרך 57 הקיימת (שדרות העצמאות) בקטע מרחוב בגין ועד תחנת רכבת נתניה, סלילת שביל אופניים באותו קטע ושיפורים בצמתים ברחוב בגין. עבודות אלו יאושרו ע"י גורם תחבורתי מוסמך.

ג. **שלב שלישי** - אישור יתרת יח"ד מותנה בביצוע בפועל של דרך 57 העוקפת-החדשה.

59. החלטת הוועדה ניתנה בין היתר, לאור התפתחויות בפרויקטים תחבורתיים במרחב ולאור הבדיקה התחבורתית שנערכה. כך על פי תוצאות חוות הדעת התחבורתית שהוכנה על ידי המומחה מטעם העירייה מפברואר 2016, שנבדקה ע"י נציגי משרד התחבורה, נמצא כי לאחר ביצוע כביש 562 ושדרוג צומת בגין/ עצמאות לא צפויה בעיה תחבורתית בתכנית מקב"ת ינוב. פרויקט זה גובל בכביש 562 וצפוי שחלק גדול מהנסיעות תבוצענה בכביש זה או לכיוון מזרח (כביש 6). בתסקיר שנעשה על ידי המומחה מטעם העירייה נלקחו בחשבון שני תרחישים בכביש 562: עם נתיב אחד ועם שני נתיבים.

60. כמו כן, על פי חוות הדעת התחבורתית של המומחה מטעם העירייה נמצא כי ניתן לפתח 1,200 יח"ד בשכונות הצפוניות (תכניות יפה נוף והדרי השרון) ללא עוקף כביש 57, וכאשר יבוצע נת"צ על כביש 57 הקיים ניתן לפתח ולאשר עוד 720 יח"ד. לאור העובדה שבזמן הרלוונטי לקבלת ההחלטה קודם על ידי המשיבה 4 פרויקט לנת"צ הוחלט על ידי הוועדה המחוזית לאפשר את פיתוח מלוא יחידות הדיוור בתכנית הצ/1 /2 /410 (יפה נוף).

61. חוות הדעת של המומחה מטעם העירייה נבדקה ברמה העקרונית ונבחנו הנחות הבסיס ששימשו לבדיקה – שהן למעשה החלק החשוב והמרכזי שעליו מבוססות תוצאות הבדיקה. הנחות היסוד של חוות הדעת היו מקובלות על משרד התחבורה – הן בנושא פילוג הנסיעות והן בבחינת רגישות לשלבים של סלילת כביש 562 (באבחנה לכביש דו נתיבי וכביש חד נתיבי) והן בבחינת השלכות עוקף 57 והנת"צ בכביש 57.

62. עד כאן הרקע התכנוני בתמצית.

63. טענת העותרים היא כי, כאמור, שיש לראות בצפי שניתן בשנת 2015 ביחס לביצוע כביש 57 החדש על ידי המשיבה 4, והאמור במכתבו של מנכ"ל משרד התחבורה, כהבטחה מינהלית (המכתב צורף כנספח 7 לעתירה). לעמדת המשיבים, טענה זו אינה יכולה לעמוד.

64. לעמדת המדינה, יש לדחות את הטענה לפיה יש לראות במידע שעליו התבסס מוסד תכנון בעת מתן החלטה תכנונית, כהבטחה מינהלית מציבה רף בלתי סביר, שאין מקום להציבו בפני מוסדות התכנון. למוסד התכנון שיקול דעת רחב לבחון בקשות לשינוי תנאים בתכנית כאשר סעיף 145(ג1) אף קובע אמות מידה ותנאים לאישור שינויים כאלו. ככל החלטה מנהלית ותכנונית, עליה להתקבל על יסוד תשתית ראייתית מנהלית מספקת. לפיכך, די בראיות מנהליות משמעותיות, כפי שהונחו בפני הוועדה המחוזית עובר לקבלת ההחלטה כדי להצדיק את החלטתה, שהיא לכל הפחות סבירה, גם אם מימוש הצפי לא התממש בסופו של יום. ואולם בעובדה שפני מוסד התכנון הוצגה תשתית מנהלית עובדתית מספקת על מנת לשנות מהוראות השלביות של התכנית, אין, לעמדת המדינה, כדי להפוך את הנתונים שהוצגו בפני מוסד התכנון, לרבות תחזיות לתכניות חומש, ל"הבטחה שלטונית" כלפי מאן דהוא.

יוזכר, כי בפני הוועדה עמדו מכתב מנכ"ל משרד התחבורה שציין כי הנת"צ מצוי בתכנית החומש של המשרד; החלטת ועדת הערר המחוזית שאיפשרה תחילת בניה ודחתה את התנאים התחבורתיים לשלב האיכלוס; וכן, המכתב של גורם המקצוע של המשיבה 4 לגבי שלבים של ביצוע תנאים תחבורתיים. לכל אלו הצטרפה חוו"ד תחבורתית שהונחה בפני הוועדה ע"י המבקשים. הבקשה אף זכתה לתמיכה של נציג משרד התחבורה בוועדה. בכל אלו יש לראות ראיות מנהליות מספקות לצורך קבלת החלטה בבקשה.

65. לעמדת המדינה, דיון בבקשות לשינוי תנאים נעשה על בסיס ראיות מנהליות ומידע מקצועי רלוונטי לצורך קבלת החלטה. נציין כאן כי העתירה בעניין זה נמחקה בהמלצת בית המשפט וכי לכאורה גם בית המשפט לעניינים מינהליים לא סבר שאותו מידע לא מהווה מידע מספק לצורך קבלת החלטה מינהלית בבקשה לשינוי תנאים בתכנית.

66. אכן, גורמי משרד התחבורה שיקפו את הנתונים, העובדות והכוונות, כפי שהיו באותה עת, לעניין הכללתו של הכביש בתכנית האסטרטגית לשנים וההערכות לביצוע אותם פרויקטים תחבורתיים. ואולם, כפי שיפורט להלן, לא היה בהם כדי להוות, בנסיבות העניין, התחייבות או הבטחה שלטונית.

67. כשם שהכללת הפרויקט בתכנית האסטרטגית, אינה יכולה להוות הבטחה שלטונית, כך הישענות מוסד התכנון על סטטוס קידום ביצוע הכביש אינו מהווה הבטחה שלטונית. שיקוף המסגרת התקציבית אשר הייתה נכונה לאותה עת, אינו מהווה התחייבות או הבטחה שלטונית לפיה לא ייתכנו בעתיד שינויים מהותיים שיביאו לשינוי סדרי העדיפויות כפי שקרה בעניין כביש 57 החדש, עם קבלת החלטת הממשלה.

#### **גם האמור על ידי נציגי משרד התחבורה במסגרת הליך התכנון אינו עולה לכדי הבטחה מינהלית**

68. גם כאשר בוחנים את המסמכים שהוגשו על ידי משרד התחבורה בנפרד מהחלטת מוסד התכנון, הרי שאין באמור בהם כדי לעלות לכדי הבטחה מינהלית.

69. כאמור, לטענת העותרים, המשיבים הפרו הבטחה מנהלית לקיום ביצוע כביש 57 במסגרת תכנית החומש לשנים 2017-2022. לטענתם, במסגרת הדו"חות של משרד ראש הממשלה ומשרד התחבורה אשר שיקפו את סטטוס הפרויקט בפני מוסד התכנון, הובטח כביכול, כי כביש 57 עוקף כפר יונה, יוצא לביצוע. המשיבים יטענו כי דין טענה זו להידחות מהטעם שאין להתייחס למדיניות כלכלית נוהגת כהבטחה מנהלית של הרשות כלפי העותרים.

70. הלכה ידועה היא כי על מנת שהבטחה של רשות תהא תקפה יש להצביע על התקיימותם של 5 תנאים; הבטחה מפורשת, הייתה כוונה לתת להבטחה תוקף משפטי; ההבטחה ניתנה על ידי גורם מוסמך בגדר סמכותו בדין; ההבטחה היא בת ביצוע; אין צידוק חוקי לשנות ולסטות ממנה (ראו בג"ץ 142/86 **דישון כפר שיתופי להתיישבות חקלאית נ' שר החקלאות**, פ"ד מ(4) 523, 528 (1986), בג"ץ 585/01 **קלכמן נ' ראש המטה הכללי**, פ"ד נח (1) 694 (2003) ובג"ץ 4374/15 **התנועה למען אורות השלטון בישראל נ. ראש ממשלת ישראל**, פסקה ק"י-ק"א לפסק דינו של כבוד המשנה לנשיאה השופט א' רובינשטיין (פורסם באר"ש, 27/3/2016)).

71. המשיבים יטענו כי במקרה דנן, אין מדובר בהבטחה מנהלית וכי לא הייתה כוונה לתת לה תוקף משפטי. הלכה פסוקה היא, כי מדיניות ממשלתית אינה מהווה הבטחה שלטונית בעלת תוקף משפטי מחייב אשר ניתן לתבוע את מימושה בבית משפט. התחייבות של הממשלה כלפי ציבור האזרחים איננה "הבטחה שלטונית" ואינה יכולה להיות הבטחה שלטונית, אלא יישום מדיניות. עקרון יסוד במשפט המנהלי הוא יכולת הממשלה לשנות את מדיניותה מעת לעת, ואין בכוחה לכבול את עצמה באזיקי הבטחה שלטונית שלא לשנות את מדיניותה. עמד על כך בית המשפט הנכבד בבג"ץ 594/87 **אומן נ' שר התעשייה**, פד"י לב (3) 469, כדלהלן:

"הלכה ידועה היא... שאין רשות ציבורית יכולה להתחייב, שהיא לא תמלא את חובת הציבורית ולא תשתמש בעתיד בסמכויותיה השלטוניות... הכל מודים והכל יודעים שאין הרשות יכולה להצר או לוותר על סמכויותיה החוקיות, למשל, לגבות מסים או להעלותם, לשנות את שער החליפין, להפקיע נכסים או להתוות קווי מדיניות חדשים בכל העניינים הנתונים לסמכותה." (ההדגשה נוספה).

וכן קבע בית המשפט הנכבד בבג"ץ 198/82 **מוניץ נ' בנק ישראל**, פ"ד לו (3) 466:

"כידוע, הלכה פסוקה היא, כי אין לשום אדם זכות מוקנית לכך שמדיניות כלכלית, עליה ביסס את חישוביו העסקיים, תימשך (בג"צ 394/78; בג"צ 382/71, בעמ' 298). מתן סובסידיה לאשראי, כמו כל סובסידיה או הטבה אחרת, הוא עניין לשיקול הדעת הכללי של המינהל. זוהי שאלה מובהקת של מדיניות ציבורית, הקשורה בקביעת סדר העדיפויות של השימוש בתקציב הלאומי. שאלה זו נתונה, מעצם טבעה, להכרעתה של הרשות המבצעת, והפיקוח עליה הוא, בעיקרו, פיקוח פרלמנטארי של הרשות המחוקקת (בג"צ 175/71, בעמ' 840; בג"צ 787/78 הנזכר). משניתנה הטבה, אין לו לאזרח "חזקה או זכות קנויה במצב הקיים" (בג"צ 298/70, בעמ' 8) "ואין לשום אדם זכות

קנויה שמדיניות כלכלית מסויימת, הנוחה לו, תימשך" (בג"צ 594/78, בעמ' 476-475). על-כן, רשאי המינהל בכל עת לשנות את מדיניותו "ולא יישמע אדם בטענה ששם מבטחו בהסדר הקיים ושעל-סמך זה קיבל על עצמו התחייבויות". אין ביטול כזה אלא צרת הרבים, ולזה, כנראה, כל אחד חייב להיות מוכן" (בג"צ 298/70 הנזכר, בעמ' 8) "ואם שינוי במדיניות גורם נזק כלכלי לשכבה מסויימת של האוכלוסיה או לענף כלכלי מסויים, הרי הדרך לתיקון העוול, אם קיים כזה, היא על-ידי פעולה בשטח הציבורי" (בג"צ 594/78 הנזכר, בעמ' 476). נמצא, כי אדם, הנוטל סובסידיה או כל הטבה אחרת מהרשות הציבורית, נוטל על עצמו סיכוי עם סיכון, והסיכון הוא, כי הסובסידיה או ההטבה יבוטלו או ישוננו, ועליו לכלכל מעשיו תוך לקיחת אפשרות זו בחשבון שיקוליו". (ההדגשות נוספו).

עוד יפים לעניין זה דברי כב' השופט בבג"ץ 8013/10 המועצה האזורית אשכול נ' ראש הממשלה (פורסם באר"ש, 8.8.2011):

"תוכנית המיגון שעליה הצהירה הממשלה, כמו גם נציגיה בהזדמנויות שונות היא בבחינת מדיניות ממשלתית, אשר נשענת על נתונים מקצועיים של גורמים בעלי מומחיות ומתקבלת לפי שיקול דעתם של הגורמים המוסמכים. מעצם טבעה ותלותה בתנאי רקע משתנים לא ניתן להתחייב מראש לדבוק במדיניות שנקבעה על כל פרטיה, יהיו אשר יהיו הנסיבות החיצוניות. ואכן, מתוך חובתה המתמדת של הרשות המינהלית להפעיל את שיקול דעתה ולבחון את הצורך בהפעלת סמכותה בהקשרים שונים (ראו בג"צ 297/82 ברגר נ' שר הפנים, פ"ד לז(3) 29 (1983); דפנה ברק-ארז משפט מינהלי 201-203 (2010)) נגזר גם הכלל כי אין הרשות המינהלית רשאית להצר מראש את סמכותה או להגביל את יכולתה לשנות את מדיניותה לעתיד לבוא (ראו בג"צ 594/78 אומן נ' שר התעשייה, פ"ד לב(3) 469 (1978)), שכן בכך תחטא לתפקידה הציבורי".

72. בענייננו, ברי, כי המידע שהוצג בפני הוועדה המחוזית לעניין החלטה בשינוי השלבויות אינו מהווה הבטחה שלטונית כלפי העותרים. המדובר במדיניות כלכלית אשר נבחנת בהתאם לנסיבות שהיו קיימות במועד ההחלטה לתקצוב הכביש במסגרת תכנית החומש בין השנים 2017-2022. כאמור, הוצאה לפועל של פרויקטים בתחום התחבורה והתשתיות, כפופה למסגרת תקציבית ונקבעת בהתאם לסדרי העדיפויות הממשלתיים אשר לעתים עלולים ואף חייבים להשתנות. מדיניות זו מטבע הדברים משתנה בהתאם למצב במשק, סדרי העדיפויות הכלכליים ומדיניות משרד התחבורה הנוהגת. ודוק, לאור חילופי הממשלות סדרי העדיפויות השתנו ובאו לביטוי בהחלטת הממשלה כמפורט לעיל.

יחד עם זאת, נכון להיום תקצוב כביש עוקף כפר יונה מצוי שוב בתכנית האסטרטגית לחומש הקרוב, וצפוי להיות מתוקצב בשנת 2025, וזאת, בכפוף לשיקול דעת השרים והממשלה.

73. למעלה מן הצורך, יובהר כי מכתב מנכ"ל משרד התחבורה מיום 20.12.2015 (המצורף לעתירה) מתמקד בנתיב התחבורה הציבורית, ולא בכלל הפרוייקט, וכך נכתב כדלקמן:

"בהמשך לפגישות ודיונים הריני לאשר כי המשרד הנחה את חברת נתיבי ישראל לפעול לתכנון נתיב תחבורה ציבורי בכביש 57 בהקדם האפשרי."

כן נאשר כי הרחבת הנתיב מתקצבת במסגרת תכנית "נתיב לדירה" ולאחר השלמת התכנון תבוצע. לוח זמנים משוער להשלמת התכנון והביצוע הינו כ-3 וחצי שנים.  
על כן אין למשרד התנגדות כי שלביות התחבורה המפורטת בסעיף 18 לתכנית הצ/410/1/2 תבוטל". [ההדגשה אינה במקור].

74. כאמור, וכפי שעולה מתגובת המדינה לעתירה המינהלית, ביום 4.4.2016 התקיים דיון מליאה בוועדה המחוזית ובמסגרתה הביעה נציגת משרד התחבורה את עמדתה לפיה יש להתנות את השלביות בקידום נתיב התחבורה הציבורית תוך שהודגש בוועדה שמכתב המנכ"ל מתייחס לנת"צ:

"משרד התחבורה טרם סיים את הבדיקה התחבורתית. כמו כן, ציינה כי חסרה בניתוח התחבורתי התייחסות לצומת רבין עם דרך 57 אשר עלולה להוות בעייתיות. לפיכך, אין ביכולתה לאשר שחרורן של כל היקף יח"ד. גב' משיח התייחסה למכתבו של מנכ"ל משרד התחבורה וציינה כי התייחס לסלילת נת"צ ולא להקמת יח"ד. לגבי דרך 57 העוקפת מוסיפה כי תת"ל 43 מאושרת לצאת לביצוע קיים תקציב."

כפי שפורט, האמירה בסיפא לעניין התקציב של דרך 57 העוקפת הרי שזו התייחסה למצב הדברים שהיה נכון לאותו מועד.

75. בעניין המכתב מטעם נתיבי ישראל (להלן: נת"י) מיום 21.9.16 שצורף כנספח ז' לעתירה הרי שמדובר במכתב מטעם חברה ממשלתית שאמנם מהווה זרוע ביצוע של משרד התחבורה אך לא בגוף המוסמך. מכל מקום, לוח הזמנים הצפוי שניתן על ידי המשיבה 4, היה נכון לאותו מועד.

76. מן האמור עולה כי אין כל בסיס לטענה כי ניתנה הבטחה מנהלית בנוגע למועד ביצוע סלילת הכביש. המדובר במדיניות כלכלית אשר אינה מייצרת הסתמכות ראויה להגנה משפטית. בהתאם להלכה הפסוקה, אף אם נקבל שמדובר במדיניות המשפיעה על תושבי אזור כפר יונה אין בכך כדי לקבוע כי מדובר בהבטחה מנהלית. ראו לעניין זה את דברי כב' השופט עמית בבג"ץ 6951/17 אפיקי מים אגודה שיתופית חקלאית נ' הרשות הממשלתית למים ולביוב (03.04.19):

"אין לאדם זכות קנויה שמדיניות מסוימת תימשך, בא לשלול טענות להסתמכות על מדיניות כללית, להבדיל מהתחייבות ספציפית (מפורשת או משתמעת) כלפי גורם מסוים. כלומר: ההסתמכות על מדיניות נוהגת, באופן כללי, אינה ראויה להגנה משפטית, להבדיל מהסתמכות של אדם או קבוצה מסוימת על מצג קונקרטי שהרשות יצרה כלפיהם. ציינתי בעבר, בהקשר שונה, כי "להבחנה בין ציבור מסוים לציבור בלתי מסוים יש משקל במשפט המינהלי עצמו, כמו ההבחנה בין ציפיה שיש לציבור בלתי מסוים לעומת הסתמכות והבטחה מינהלית לאדם או לציבור מסוים" (רע"א 2063/16 גליק נ' משרת ישראל, בפסקה 31 (19.1.2017); ראו גם: יואב דותן "הבטחה מינהלית לציבור" משפט וממשל 465 (תש"ס); עניין התנועה לאיכות השלטון, בפסקה 5 לפסק-דינו של השופט פוגלמן; והשוו ברק-ארז בעמ' 321 וה"ש 28 שם). ודוק: העובדה כי גודלו של הציבור אליו מתייחסת המדיניות הוא מוגבל, אינה קונקלוסיבית, ואין בה כדי לסווג את המדיניות כהבטחה מינהלית אשר מופנית

**לציבור מסוים** (השוו בג"ץ 3871/91 שמן (תעשיות) בע"מ נ' שר התעשייה והמסחר, פ"ד מו(4) 272 (1992), שם למרות שהיה מדובר בקבוצה קטנה ומוגדרת של יצרנים בענף השמן, נקבע כי אין מדובר בהבטחה מינהלית אלא במדיניות שהרשות זכאית לשנותה).

**יש להבחין בין טענה להסתמכות על מדיניות לבין הבטחה שלטונית, ובדרך כלל, "הכרזה על מדיניות אינה מהווה, כשלעצמה, הבטחה מינהלית" (ברק-ארז, בעמ' 320). לפיכך, רשות שלטונית נהנית מסמכות רחבה לשנות מדיניות כללית, ואילו יכולתה לחזור בה מהבטחה שניתנה לפרט כפופה למגבלות חמורות יותר, בהתאם לנסיבות".** [ההדגשה אינה במקור].

המשיבים יטענו כי דברים אלו יפים ביתר שאת מקום בו המדיניות שונתה במסגרת החלטת הממשלה במליאתה.

### **שכונת גבעת אלונים**

77. לעניין טענות העותרים בכל הנוגע להימצאות שכונת גבעת אלונים "במצור" לטענתם, יפנו המשיבים לאמור בתגובה שהוגשה על ידם בבג"ץ 6622/22. כאמור, עתירה זו, אשר התמקדה בקשיים שחוה שכונת האלונים כתוצאה מקיומו של הבסיס, נמחקה, לאחר שהעותרים חזרו בהם מן העתירה.

78. כמו כן, בכל הנוגע לטענות העותרים המתייחסות לקיומו של הבסיס הצבאי, הרי שדומה שאלו התייתרו שכן סלילת המקטע בכביש החדש שמתחבר לבסיס הצבאי תוקצבה זה מכבר בסכום של 30 מלש"ח והועברה לנת"י לצורך ביצוע הפרויקט.

79. מעבר לכך, לעתירה לא צורפו תלונות קונקרטיות כלשהן שהועברו לגורמים מוסמכים באשר לטיפול במטרדים הנטענים. באשר לטענות העותרים ביחס לסיכונים תעבורתיים, יודגש כי הגורמים המוסמכים לקבוע את הסדרי התנועה בישראל הם רשויות התמרון המקומית והמרכזית, בהתאם לתקנה 1 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: **תקנות התעבורה**).

בענייננו, המפקח על התעבורה במחוזות תל אביב והמרכז משמש כרשות התמרון המרכזית ועיריית כפר יונה משמשת כרשות תמרון המקומית בחלק מהדרכים בשטחה המוניציפלי, וביחס לכביש 57 חברת נתיבי ישראל משמשת כרשות התמרון המקומית; הכל בהתאם לסמכות אשר הואצלה אליהם על ידי המפקח הארצי והמחוזי על התעבורה.

80. עיריית כפר יונה הונחתה על ידי המפקח על התעבורה המחוזי במשרד התחבורה לבצע ניתוח של המצב הקיים של כלל צמתי הגישה לכפר יונה בכביש מספר 57 ולהעביר ניתוח זה למהנדס תנועה ראשי בחברת נתיבי ישראל, אשר משמשת כאמור כרשות התמרון המקומית ביחס לכביש 57. במסגרת בדיקה זו, רשויות התמרון המקומיות הונחו לעדכן את רשות התמרון המרכזית בנוגע לממצאים ולהמלצותיהן.

זאת ועוד, מבדיקה של המפקח על התעבורה לגבי גביש הגישה לבסיס (שעובר בשכונת האלונים) עלה כי אין בעיה תנועתית משמעותית בכביש זה.

81. כעולה מתגובת המדינה בבג"ץ 6622/22, גם משרד הביטחון, מצדו, פעל כאמור על מנת לצמצם את הפגיעה במרקם החיים של התושבים. כך, הוקם מסוף אוטובוסים בפאתי המחנה וכן נבנתה חנייה חיצונית לכלי רכב פרטיים בסמוך אליו. כמו כן, בכדי לצמצם אף יותר את התנועה בכביש הגישה למחנה, פעל משרד הביטחון להקמת מערך הסעות ("שאטלים"), המגיע למתחם נווה צדק מתחנת הרכבת נתניה. בנוסף, פעל המשרד מול משרד התחבורה וחברות האוטובוסים העירוניות להסטת קו אוטובוס מספר 241, על מנת שיגיע עד לכניסה למחנה ובכך ישרת רבים מהחיילים המגיעים אליו.

82. לצד ההבנה של הקושי אותו חווים העותרים, יוזכר כי מחנה בית ליד היה קיים עוד קודם להקמתה של שכונת גבעת אלונים, כאשר בכביש הקיים נעשה גם אז שימוש על ידי באי הבסיס. בעתירה אין כל התייחסות למצב שהיה קודם להרחבת הבסיס; והעומס שנגרם כתוצאה מקיומו של הבסיס שקדם לשכונת האלונים, יחד עם העומס שנגרם כתוצאה מהקמת מתחם נווה צדק נכרכים יחדיו בלא הבחנה. לפי הנמסר ממשרד התחבורה הקמת מתחם נווה צדק לא הובילה לעלייה משמעותית בנפח התנועה בשכונה. יתר על כן, הלכה למעשה, ובפרט לאחר הקמת מתחם נווה צדק, תנועת כלים ורכבים כבדים לשטח מתחם נווה צדק ולמחנה בכלל, היא מצומצמת ביותר ואינה עולה על מספר משאיות בודדות בכל חודש, ובוודאי שאין בפעילות זו כדי להגדיל את נפח תנועת הכלים הכבדים המכילים דלקים ותחמושת. לכך יש להוסיף, כי חלק ניכר מהמשרתים במחנה ובפרויקט נווה צדק בפרט, משרתים בתנאי שירות של "בסיס סגור" ובכך למעשה אינם מהווים נטל משמעותי על התנועה בדרכים.

כמו כן, בסיור שנערך במקום עם מהנדס תנועה ומומחה מטעם משרד התחבורה לא נמצאו בעיות בהסדרי התנועה הקיימים בדרך הגישה מכביש 57 אל המחנה.

#### **באשר לטענות בנוגע בטיחות וביטחון הכביש**

83. לטענת העותרים, כביש 57 הקיים משמש כדרך מקומית בכפר יונה ו"הדבר עלול לייצר מסוכנות של ממש במפגש בין כלי הרכב הנעים במהירות גבוהה-בינעירונית, וממילא מדובר במצב דברים לא רצוי, שבו מקטע כביש קצר משמש הן כדרך מקומית "פנימית" והן כדרך המשרתת תנועה עוברת".

84. טענות העותרים במישור זה נעדרות תשתית עובדתית. העותרים מפנים בסעיף 153 לעתירה לדו"ח של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (להלן: **"הרלב"**) "בקרת רשות תמרור מקומית כפר יונה" (2015). כעולה מדו"ח זה אמנם נצפתה עליה קלה בכמות התאונות על כביש 57 בשנת 2015 ביחס לשנים שקדמו לה (הגם שבשנים 2012-2013 הייתה דווקא ירידה

בכמות התאונות), ההמלצות לשיפור אינן נוגעות לסלילתו של כביש 57 החדש. ואלו המלצות הרלבנטיים:

1. הדרך הינה באחריות נת"י והעירייה אחראית רק על תחזוקתו. על הרשות המקומית לפנות לחברת נתיבי ישראל לבחינת הצורך בהתקנת מעקות הפרדה ומעקות בטיחות בהתאם להנחיות להצבת מעקות בהוצאת משרד התחבורה.
2. על הרשות המקומית לסלק מפגעים במדרכות שגורמים להולכי רגל לעקוף אותם בירידה למיסעה תוך סיכון חיים ממשי, להפעיל אכיפה מקומית על העסקים הסמוכים לדרך.

מכל מקום, ניסיונם של העותרים לקשור בין סלילת הכביש לסיכונים תחבורתיים שנוצרים בכביש הקיים, אינו יכול לצלוח, שכן, התקני התנועה נעשים על ידי רשויות התמרור (המקומית, והארצית). גם אם כתוצאה מסלילת כביש חדש נוצרים הסדרי תנועה חדשים, אין בכך כדי להוות שיקול מכריע, או שיקול שהופך את שיקולי המדיניות בדבר דחיית הפרוייקט, לבלתי סבירים. ומנגד, ככל שקיימים סיכונים מיוחדים בכביש הקיים, הרי שכאמור לא הונחה תשתית עובדתית מספקת לכך, ולא מוצה הליך כנדרש אל מול רשויות התמרור.

#### סוף דבר

85. לאור כל האמור לעיל, לעמדת המשיבים דין העתירה להידחות משלא נמצאה כל עילה להתערבות בית המשפט הנכבד בהחלטת הממשלה ובהחלטות השרים הרלוונטים בנוגע לתקצוב או מועד תקצוב הכביש ה. אשר נוגעת לתחומים הנמצאים בליבת המדיניות הכלכלית-חברתית ובקביעת סדרי העדיפויות הלאומיים.

86. האמור בתגובה זו בכל הנוגע למשרד התחבורה נתמך בתצהירו של מר אבי דרוט המשמש כמנהל אגף תקציבי פיתוח - דרכים. האמור בתגובה זו בכל הנוגע למשרד האוצר נתמך בתצהירו של מר דניאל שוורץ המשמש כרפרנט תחבורה באגף תקציבים במשרד האוצר. האמור בתגובה זו בכל הנוגע למינהל התכנון נתמך בתצהירו של מר מוחמד נאטור המשמש כסגן מתכננת המחוז בוועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז מרכז.

87. יצוין כי עקב קושי טכני, נספחי תגובה זו אינם מצורפים לתגובה, אך הם מומצאים לב"כ הצדדים במקביל להגשת תגובה זו, והם יוגשו לבית המשפט הנכבד בהקדם האפשרי מחר בשעות הבוקר.

היום, כ"ח באייר תשפ"ד

05 ביוני 2024



אבי טוויג, עו"ד

סגן בכיר במחלקת הבג"צים  
בפרקליטות המדינה



## תצהיר

אני הח"מ, אלקל גרין, ת.ז. [REDACTED] מצהיר בואת כדלקמן:

1. הנני משמש כ אלקל גרין תפקיד בתל-חי.
2. תצהירי זה ניתן בתמיכה לכלל העובדות הנוגעות למשרד התחבורה בתגובה מטעם המשיבים 3-1 בבני"ץ 4902/22 (להלן: "התגובה").
3. האמור בתגובה נכון למיטב ידיעתי ואמנותי.
4. הנני מצהיר כי זה שמי וזו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



## אישור

יורם יצחק גרין  
מנהל תחבורה

אני הח"מ, אלקל גרין, ע"ד, מאשרת בזה כי ביום 5/6/24 הופיע בפני מר בני קרן, המוכר לי אישית/אשר הוצגה בפני לפי תעודת זהות מספר [REDACTED], ולאחר שהזכרתי כי עליו לומר את האמת שאם לא יעשה כן יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, חתם בפני על תצהירו.



## תצהיר

אני הח"מ, דניאל שוורץ, ת.ז. [REDACTED] מצהיר בזאת כדלקמן:

1. הנני משמש כרפרנט תחבורה באגף התקציבים במשרד האוצר.
2. תצהירי זה ניתן בתמיכה לכלל העובדות הנוגעות למשרד האוצר בתגובה מטעם המשיבים 3-1 בבג"ץ 4902/22 (להלן: "התגובה").
3. האמור בתגובה נכון למיטב ידיעתי ואמונתי.
4. הנני מצהיר כי זה שמי וזו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



## אישור

אני הח"מ, דניאל שוורץ, עו"ד, מאשרת בזה כי ביום 5.6.24 הופיע בפני מר דניאל שוורץ, (המוכר לי אישית) אשר הזדהה בפני לפי תעודת זהות מס' [REDACTED] לאחר שהזהרתיו כי עליו לומר את האמת שאם לא יעשה כן יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, תתם בפני על תצהירו.

דניאל גנץ, עו"ד  
מ.ד. 75380



## תצהיר

אני הח"מ, מוחמד נאטור, ת.ז. [REDACTED] מצהיר בזאת כדלקמן:

1. הנני משמש כסגן מתכנתת המחוז בוועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז המרכז.
2. תצהירי זה ניתן בתמיכה לכלל העובדות הנוגעות לתכניות שחלות על כביש 57 ועל ההליכים שהיו בפני הועדה המחוזית בהתאם לסעיף 145(ג1) לחוק התכנון והבניה, תשכה-1965 בתגובה מטעם המשיבים 1-3 בבג"ץ 4902/22 (להלן: "התגובה").
3. האמור בתגובה נכון למיטב ידיעתי ואמונתי כאשר המקור לדיעתי הוא מסמכים בהם עינתי לצורך התגובה.
4. הנני מצהיר כי זה שמי וזו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.

מוחמד נאטור  
סגן מתכנתת מחוז מרכז  
מנהל התכנון

## אישור

אני הח"מ, ניצן בן ארויה, עו"ד, מאשר/ת בזה כי ביום 5.6.24 הופיע בפני מר מוחמד נאטור המוכר לי אישית/ ולאחר שהזהרתיו כי עליו לומר את האמת שאם לא יעשה כן יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, חתם בפני על תצהירו.

עו"ד ניצן בן ארויה  
תע"ד משפטי  
לועדה מחוזית מחוז מרכז  
מ.ר. 27399

## תוכן עניינים

| מס'   | שם הנספח                                                              | עמ' |
|-------|-----------------------------------------------------------------------|-----|
| מש/1  | צילום העמודים הרלוונטים מתוך סיכום תקציב משרד התחבורה לשנים 2017-2018 | 3   |
| מש/2  | צילום תגובת המדינה בעתירה המינהלית                                    | 13  |
| מש/3  | צילום החלטת ממשלה מספר 276                                            | 51  |
| מש/4  | צילום דברי ההסבר להצעת הממשלה                                         | 54  |
| מש/5  | צילום סיכום הפגישה מיום 20.2.22                                       | 56  |
| מש/6  | צילום מכתב השרה לשעבר מיום 26.10.22                                   | 64  |
| מש/7  | צילום חוות הדעת מיום 22.12.22                                         | 66  |
| מש/8  | צילום תגובת המשיבים בבג"ץ 6622/22                                     | 73  |
| מש/9  | צילום הודעת המשיבים בבג"ץ 6622/22                                     | 93  |
| מש/10 | צילום פרוטוקול הדיון בבג"ץ 6622/22                                    | 96  |
| מש/11 | צילום פסק הדין בבג"ץ 6622/22                                          | 103 |

## נספח מש/1

# צילום העמודים הרלוונטים מתוך סיכום תקציב משרד התחבורה לשנים 2017-2018

עמ' 3

## מדינת ישראל

### משרד האוצר - אגף תקציבים

#### סיכום תקציבי - תקציב 2017-2018 – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

לצורך עמידה במגבלת התקציב הכולל של משרד התחבורה לשנים 2017-2018, ומתוך הכרה בתרומתם של פרויקטים תחבורתיים לצמיחה הכלכלית, צמצום פערים ותמיכה ביעדים לאומיים, סוכם כדלהלן:

#### 1. מסילות כבדות

- א. מסילות לפיתוח הפריפריה בצפון הארץ
- ב. בהמשך להחלטת ממשלה 1421 מיום 24.2.2010 שעניינה תכנית נתיבי ישראל ובמטרה להרחיב את הנגישות הרכבתית לתושבי הפריפריה, מוסכם לקדם באופן מואץ את מיזם קו הרכבת בין כרמיאל לקריית שמונה לרבות, בחינת התאמת התכנון לחלופה הכוללת תוואי חדש, מנהור חלקי של הקו, עדכון תמ"א 23 במידת הצורך, וזאת באמצעות הכרזה על המיזם כפרויקט תשתית לאומית. קידום הפרויקט לביצוע יוסכם בין מנכ"לית משרד התחבורה לממונה על התקציבים.
- ג. בהמשך להחלטת ממשלה 1421 מיום 24.2.2010 שעניינה תכנית נתיבי ישראל ובמטרה להרחיב את הנגישות הרכבתית לתושבי הפריפריה, מוסכם לקדם באופן מואץ את מיזם קו הרכבת בין עפולה טבריה, לרבות, בחינת התאמת התכנון לחלופה הכוללת תוואי חדש בהתאם לחלופה המוצעת, לפיה יעבור התוואי דרך העיר עפולה, עדכון תמ"א 23 במידת הצורך, וזאת באמצעות הכרזה על המיזם כפרויקט תשתית לאומית. קידום הפרויקט לביצוע יוסכם בין מנכ"לית משרד התחבורה לממונה על התקציבים.

#### 2. פיתוח מערכות הסעת המונים במטרופולינים

מתוך ההכרה בצורך הרחוק לביצוע קפיצת מדרגה משמעותית בכל הנוגע לקידום התחבורה הציבורית בכל הארץ בכלל ובמטרופולינים בפרט, הצדדים מסכימים על קידום הצעדים הבאים:

- א. התכנית הכלכלית
 

המשרדים יפעלו ליישום החלטות הממשלה שהובאו במסגרת התכנית הכלכלית לשנים 2017-2018 ועניינן "תכנית השקעה רב שנתית לפיתוח התחבורה הציבורית במטרופולינים, פתיחת ענף המוניות לנסיעות שיתופיות ופיתוח תחום מוניות השירות" ו-"העברת עודפי מזומן מצטברים בתקציב רשות שדות התעופה".
- ב. פתיחת שוק המוניות לתחרות על נסיעות מנמל התעופה
 

כמהלך משלים להפחתת יוקר המחיה והגדלת התחרות בשוק המוניות משרד התחבורה ואגף התקציבים בהתייעצות עם רש"ת יפעלו לפתיחת שוק המוניות לתחרות על נסיעות מנמל התעופה בן גוריון, כך שניתן יהיה להסיע נוסעים במונית מנמל התעופה בן גוריון ואליו, בנסיעה מיוחדת או בנסיעת שירות, ללא רישיון בלעדי מרשות שדות התעופה, תוך הבטחת רמת שירות נאותה לצרכן וזאת בשאיפה להשלמת המהלך, לרבות הגשת תיקוני החקיקה הנדרשים עד לא יאחר ממרץ 2017.

#### ג. מטרופולין דן

א) "מהיר לעיר" – תכנית למתן העדפה לתחבורה ציבורית במטרופולין ת"א. פרויקטים שייכנסו לתכנית, יהיו אך ורק אלו שנכללו במסגרת הסכמים עם רשויות אשר נחתמו

עד לסוף שנת 2016, כאמור בסיכום התקציבי 15-16 המובא בנספח לסיכום זה. קצב הביצוע של הפרויקטים בשנים הבאות, בפרט בשנים 2017-2018, יתואם עם אגף התקציבים בהתחשב בין היתר בפריסת המזומן בגין הפרויקטים האמורים.

(ב) נתיבים מהירים – הקמת רשת נתיבים מהירים בין נתניה לראשון לציון ולאורך כביש 5, כולל מערכת חניוני חנה וסע. המשך תקצוב הפרויקט יתבצע בכפוף להכרזת השר על הנתיבים כנתיבים מהירים, כפי שסוכם בסיכום תקציבי 15-16.

(ג) אופנירן – עד לתאריך 28.2.2017 תוצג לאגף התקציבים תכנית ערכנית, הכוללת קצב ביצוע הפרויקט, פריסת מזומן ולוחות זמנים מפורטים להתקדמות הפרויקט.

(ד) מתח"מ תחבורתי חדרה - הקמת מתחם תחבורתי כשיטת PPP וכן נתיב תחבורה ציבורית למתחם (נת"צ יצחק שמיר). חברת הבת של רכבת ישראל תוציא את מכרז ההקמה וההפעלה למתח"מ אשר יאושר בהתאם להסכם ההפעלה של החברה. אומדן מענק ההקמה 170 מיליון ש"ח. ביצוע כביש יצחק שמיר, מותנה בהקמת נתיב תחבורה ציבורית דו כיווני, ובהסכמה על לוחות זמנים מחייבים למכרז המתח"מ. ההרשאה הנדרשת לפרויקט 70 מיליון ₪ (חלקו של משרד התחבורה).

סיכום תקציבי 2017 - 2018

ה. מטרופולין חיפה

(1) ביצוע קווי המטרופול (BRT) - הארכות ושלוחות קווי המטרופול, בהיקף של כ-2.6 מיליארד ש"ח בפרויקטים הבאים:

- (א) הקמת קו רכס הכרמל
- (ב) הקמת קו נווה שאנן
- (ג) הארכת הקו הקיים לנשר
- (ד) הארכת הקו הקיים לעכו
- (ה) הארכת הקו הקיים לטירת הכרמל
- (ו) הארכת הקו הקיים לקריית אתא (מזרח)

(2) יציאה לביצוע הפרויקטים תחואם בין אגף התקציבים למשרד התחבורה ותחייב חתימת הסכם עם כלל הרשויות המקומיות הרלוונטיות. ההסכם יכלול את כלל ההתניות הנדרשות מהרשויות המקומיות לביצוע הפרויקט וכן מחויבות הרשויות לכלל הפרויקטים המוזכרים לעיל.

3. כבישים בין עירוניים:

א. תכנית חומש לכבישים בין עירוניים:

למען המשך פיתוח אסטרטגי של רשת הכבישים הבין עירונית, העלאת רמת הבטיחות בדרכים, צמצום הפערים בין הפריפריה למרכז, שיפור השילוביות בין אמצעי התחבורה השונים, מתן מענה לצרכי האחזקה ולאור החשיבות של נושאים אלו בפיתוח הכלכלי של מדינת ישראל, מוסכם כי תכנית החומש לשנים 2017-2021 תכלול:

(1) סל בטיחות: על מנת להביא להעלאת רמת הבטיחות ולצמצום מרבי של מספר הנפגעים בתאונות הדרכים, הוחלט להגדיל את התקציב השנתי לבטיחות לפי הפירוט הבא:

(א) מוקדי סיכון: סך כולל של 1,150 מלש"ח, 230 מלש"ח בממוצע לשנה ביחס ל-192 מלש"ח לשנה בחומש הקודם. ייעשה מאמץ להקדים הרשאות להתחייב בסעיף זה בהסכמת הצדדים, בין היתר בהתחשב במגבלת המזומן והתזרים.

(ב) פניות שמאלה: סך כולל של 600 מלש"ח, בממוצע 120 מלש"ח לשנה, סכום זה יכלול תקציב שיקבע על ידי משרד התחבורה לטובת פניות שמאלה ופרויקטים קטנים המצויים לאורך הרשת הבינעירונית. ייעשה מאמץ להקדים הרשאות

- להתחייב בסעיף זה בהסכמת הצדדים, בין היתר בהתחשב במגבלת המזומן והתזרים.
- (ג) כבישים חוצים ביישובי מיעוטים: סך כולל של 400 מלש"ח, בממוצע 80 מלש"ח לשנה.
- (2) בקרת תנועה: סך כולל של 325 מלש"ח, בממוצע 65 מלש"ח לשנה.
- (3) סל אחזקה:
- (א) לשם שמירה על רמת השרות בכבישי הארץ, ולשם קידום ההתאמה לתקינה מחייבת ותקני בטיחות, שדרוג ושיקום רשת הדרכים, ותשתיות תומכות תח"צ, סוכם להגדיל את תקציב האחזקה לרבות פרויקטי PFI בתחום האחזקה מ-1,066 מלש"ח לשנה ל-1,375 מלש"ח (סך כולל של 6,875 מלש"ח).
- (ב) חברת נתיבי ישראל תבנה בכל שנה תכנית אחזקה שנתית לפי תרחיש של 1,375 מלש"ח לשנה, וכן לפי תרחיש לפיו התקציב יוגדל במהלך השנה לפחות עד כדי 1,435 מלש"ח.
- (ג) האפשרות להגדיל את תקציב האחזקה כאמור יבחן מדי שנה לא יאוחר מיום ה-1 ליוני ע"י משרד האוצר, לאור ניצול התקציב וסדרי העדיפויות.
- (ד) תכנית האחזקה לכל שנה תאושר על ידי שני הצדדים לסיכום זה טרם מימושה.
- (4) סל פרויקטי גודש: לשיפור רמת השירות ויצירת תועלת מרבית מתשתית הדרך תוקצה הרשאה להתחייב על סך של 50 מלש"ח לשנה (סך כולל של 250 מלש"ח). לקראת גיבוש תקציב 2019, יבחנו הצדדים בחיוב את האפשרות להגדיל את התקציב ב-100 מלש"ח נוספים וזאת בכפוף לתזרים המזומנים של תכנית החומש, הוכחת הכראיות הכלכלית של הפרויקטים וקצב מימושם.
- (5) סל תכנון: עבור יצירת צבר תכנוני לפרויקטים עתידיים תוקצה הרשאה להתחייב על סך 123 מלש"ח בממוצע (סך כולל של 615 מלש"ח) לשנה ובלבד שסך המזומן במהלך החומש לא יעלה על 515 מלש"ח. מתוך האמור, 400 מלש"ח הרשאה להתחייב יתקצבו בבסיס התקציב לשנת 2017. בנוסף לאמור, ובכפוף למימוש החלטת הממשלה בעניין העברת עודפי תקציב מרשות שדות התעופה, ולקידום פינוי שדה דוב ובהמשך למסקנות הצוות שעסק בפתרונות לאור פינוי שדה דוב, יתקצב קידום תכנון פרויקט גישה לטרמינל 3 בנתב"ג מכביש 1 ומטרמינל 3 לכביש 1, במטרה לחזק את נגישות נתב"ג למטרופולין תל אביב. בכפוף לזמינות, כראיות כלכלית ותזרים המזומנים של החומש, יבחנו הצדדים את האפשרות לקדם את הפרויקט לביצוע בחומש הנוכחי.
- (6) סל תצ"ר: עבור הסדרת הרישום של שטחי הכבישים, תוקצה הרשאה להתחייב בסך 10 מלש"ח לשנה (סה"כ 50 מלש"ח).
- (7) סל מר"פ: עבור פעולות מחקר ופיתוח המבוצעות על ידי חברת נתיבי ישראל תוקצה הרשאה להתחייב על סך 10 מלש"ח לשנה (סה"כ 50 מלש"ח).
- (8) פרויקטי פיתוח:
- (א) פרויקטים המשכיים: תכנית החומש תכלול פרויקטים המשכיים בהיקף של 9,930 מלש"ח בסה"כ (פירוט הפרויקטים והאומדן בנספח א' להלן).
- (ב) פרויקטים תחבורתיים חדשים: תכנית החומש תכלול פרויקטים תחבורתיים חדשים בהיקף של 10,620 מלש"ח בסה"כ (פירוט הפרויקטים והאומדן בנספח ב').
- (ג) פרויקטי תחבורה ציבורית (נת"צים) – סך התקציב לפרויקטים חדשים לנתיבי תחבורה ציבורית בכבישים בין-עירוניים יעמוד על 3,305 מיליוני ש"ח כמפורט בנספח ג'. היות ומדובר בתקציב תוספתי המשרד לא יוכל להסיט תקציבים מתוך הקצאה זו לפרויקטים אחרים (שאינם בסל תח"צ של תכנית החומש), אולם ניתן



יהיה לבצע הסטות בין פרויקטים בהתאם להסכמות בין משרד התחבורה לאגף התקציבים.

(ד) פרויקטי דיוור חדשים: עבור פרויקטי כבישים לטובת דיוור יתקצבו בהרשאה להתחייב סך של 5,000 מלש"ח. פרויקטים אלו יכול שיבוצעו על ידי חברת נתיבי ישראל או על ידי כל חברה אחרת. היות ומדובר בתקציב תוספתי המשרד לא יוכל להסיט תקציבים מתוך הקצאה זו לפרויקטים אחרים (שאינם דיוור), אולם ניתן יהיה לבצע הסטות בין ולפרויקטי דיוור אחרים בהתאם להחלטת אגף התקציבים ובדיון מול משרד התחבורה. (פירוט הפרויקטים והאומדן בנספח ד' להלן).

(ה) רשימת המתנה: בנוגע לפרויקטים הבאים הנכללים ברשימת המתנה תישקל האפשרות לקדם במהלך החומש ולהוציאם לביצוע, זאת לאור שיקולים של כדאיות כלכלית, המצאות מקורות בתזרים המזומנים, זמינות ובסכמת הצדדים לסיכום זה:

- (א) כביש 2 אולגה – קיסריה (תת"ל 31)
- (ב) כביש 75 נהלל – מגדל העמק
- (ג) כביש 9 בין כביש 2 לכביש 4
- (ד) כביש 3 בין 443 לכביש 1 וחיבור כביש 3 למודיעין עילית
- (ה) כביש 44 ניר צבי עד תעבורה
- (ו) כביש 46 שפירים עד טייסים
- (ז) מחלפונים על כביש דרום גלילות
- (ח) כביש 40 – מקטע צפוני (סירקין)
- (ט) חיבור חריש לכביש 9

(9) סיכום זה מהווה סיכום סופי ומוחלט לדרישות משרד התחבורה בכל הנוגע לחומש נתיבי ישראל, ומחליף את כל התכניות העתידיות שבסיכומים קודמים בענייני כבישים בינעירוניים.

(10) מערכת היחסים בין המדינה לבין חברת נתיבי ישראל, ביחס לכלל תחומי פעילותה ולרבות ביחס לתכנית החומש, תוסדר בהסכם שיחתם בתוך 180 יום ממועד החלטה זו בינה לבין מדינת ישראל.

ב. קידום זמינות וביצוע מערכות תחבורה לנמלים:

- (1) תקצוב הרשאה להתחייב בשנים 2017-2018 לקידום דרכי הגישה לנמל חיפה בסך של 1,100 מלש"ח בהתאם להתקדמות הפרויקט.
- (2) תקצוב הרשאה להתחייב בשנים 2017-2018 בסך של לכל היותר 736 מלש"ח עבור כביש הרצל ב' לחברת נמלי ישראל לחיבור מערכות תחבורה לנמל אשדוד.
- ג. קידום כבישים בינעירוניים באמצעות חברת כביש חוצה ישראל:
  - (1) קידום זמינות רמפת קסם (מיגון המוביל): תקצוב הרשאה להתחייב בסך של כ-30 מלש"ח בשנת 2017.
  - (2) מחלף שוקת: תקצוב הרשאה להתחייב לביצוע הפרויקט בסך 245 מלש"ח בשנת 2017.
  - (3) כביש 6 – שוקת-נבטים: בכפוף לכדאיות כלכלית, ייבחן אופן קידום הפרויקט, בהתבסס על שיתוף ומימון הסקטור הפרטי (PFI) וכן ייבחנו הצעדים הנדרשים לקידום ופרסום המכרז, לרבות לוחות זמנים מואצים להשלמת ביצועו.
  - (4) כביש 444 מ-4613 עד אלעד – השלמה לדו מסלולי (ללא מחלף גבעת כח) – לתקצוב הרשאה להתחייב בסך 167 מלש"ח בשנת 2017 לביצוע הכביש ולהשלמתו לדו מסלולי

4. כבישים עירוניים:

5) קנינות - יתוקצבו לבסיס התקציב 80 מלש"ח לטובת תשלום לזכיינים, ככל שסכום המכרז יפחת מ-80 מלש"ח, ישמש העודף בסעיף 40 בהסכמת הצדדים להסכם זה

סיכום זה אינו מבטל את הסיכום בגין תכנית הפרישה שנחתם בשנת 2014.

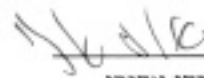
- ג. פיקוח על מוסכים: במטרה להגדיל את האכיפה על מוסכים ומכוני רכב להגדיל את בסיס תקציב ההוצאה המותנית בהכנסה ב-3 מלש"ח.
- ד. העמדת דיילים למשרדי הרישוי: במטרה לשפר את השירות במשרדי הרישוי, לתקצב 2 מלש"ח בבסיס ההוצאה המותנית בהכנסה. הצדדים יפעלו לכך כי עד סוף שנת 2018 יתאפשר להדפיס רישיונות נהיגה על דף לבן ו/או שליחה באמצעים דיגיטלי, ככל שהשינוי כאמור יתקיים, התקציב האמור יופנה למטרות אחרות בסעיף 40 בהסכמת הצדדים להסכם זה.
- ה. שכירות מבני עירייה: על מנת לממן שכירות מבני עירייה, לתקצב 1 מלש"ח בבסיס תקציב המשרד.
- ו. התאמת מבנים: על מנת לבצע התאמה במבנה הראשי של משרד התחבורה בשנת 2017, ובמבנים אחרים של משרד התחבורה לאחר מכן, לתקצב 500 אלפי ש"ח בבסיס תקציב המשרד.
- ז. מכונות שירות ועליית מחירי הדואר: לטובת תפעול מכונות השירות ועליית מחירי הדואר יתוקצבו בבסיס התקציב 2.5 מלש"ח. הצדדים יפעלו לכך כי עד סוף שנת 2018 יתאפשר להדפיס רישיונות נהיגה על דף לבן ו/או שליחה באמצעים דיגיטלי, ככל שהשינוי כאמור יתקיים, התקציב האמור יופנה למטרות אחרות בסעיף 40 בהסכמת הצדדים להסכם זה.
- ח. מעבר, שכירות ואחזקה שוטפת ליחידות המשרד שעוברות לבית השנהב בגבעת שאול: לתקצב 5 מלש"ח בכפוף לקבלת הערכת מחיר מהדירור הממשלתי.
- ט. מגן רקיע: עלות הפרויקט בהיקף של 44 מלש"ח תיפרס בהתאם להחלטת הממשלה ותמומן מהפחתת התשלום לימאים לאור סיום החלטת הממשלה בנושא בשנת 2016.
- י. פיתוח אחר: יתוקצבו 3 מלש"ח לבסיס התקציב אשר ישמשו לרכישת מכונות שירות חדשות, תפעול ותחזוקת מערכות המחשוב של משרד התחבורה. חלוקת התקציב בין יעודים אלו תסוכם בין הצדדים עד סוף שנת 2016. ככל שתתווסף משימת פיתוח מערכת מנ"ת, יבחנו הצדדים את הצורך בתוספת תקציבית לעניין זה.
- יא. מערכת טכנולוגית במערך מיקור חוץ מבחני נהיגה: ככל שתירדש מערכת כאמור תתוקצב המערכת מההפרש שבין תקציב מערך מיקור החוץ בבסיס התקציב לשנה מלאה לבין מועד תחילת רכישת השירותים.
- יב. הסברה: בכל אחת מהשנים 2017-2018 יתוקצב סך של 5 מלש"ח לטובת הנושא.
- יג. רלב"ד: בשנים 2017-2018 יוגדל תקציב רלב"ד ב-28 מלש"ח על דרך של ביטול השתתפותה בתקציבי משרדי ממשלה בהיקף כאמור.

5. כללי

מובהר כי האומדנים של הפרויקטים המוצגים בהסכם זה, מהווים את מיטב הנתונים הנמצאים בידיהם של הצדדים להסכם, ועל מנת לממש פרויקטים אלו במסגרת תכנית פיתוח סדורה של חברות הפיתוח השונות, נדרש להשלים ולטייב את התכנית, בהתאם לאמור להלן.

- א. מוסכם כי לאחר שנה של פעילות ולאור אי התממשות תרחישי הקיצון לעומסי תנועה כבדים במיוחד, ובשל השימוש הנמוך בשאטלים מחניוני חנה-וסע של חברת נת"ע, במיוחד לאור עלותם, יומר התקציב המוקצה לנושא לתוספות שירות של אוטובוסים באיזור מטרופולין גוש דן. לפיכך ינחה משרד התחבורה את חברת נת"ע לבטל את שירות השאטלים לאלתר.
- ב. בשנת 2017 משרד התחבורה ואגף התקציבים יסכמו את נושא מחיקת הרשאות קיימות בהן לא יצא מזומן, או יצא מזומן מועט בשנים האחרונות.
- ג. בהתאם להחלטת וועדת מחירים, יגיש שר התחבורה למשרד האוצר צו חתום לעדכון תעריפי הנסיעה במונית עד לא יאוחר מה-1.10.2016.
- ד. מובהר בזאת כי הסכומים בסיכום זה כוללים את כל מחויבויות אגף התקציבים להעברת תקציבים בגין כל סיכומים והתחייבויות קודמים.
- ה. הצדדים יפעלו למימוש ההסכמים המפורטים בהסכם זה החל מחתימתו.
- ו. הצדדים להסכם זה יסכמו בתוך 90 יום על קריטריונים ומתודולוגיה לתעדוף פרויקטים בסלים אשר כלולים בסעיפים העוסקים בכבישים בין עירוניים וכבישים עירוניים 2021-2017. קביעת מתודולוגיה כאמור תהווה תנאי להקצאת תקציבים עבור סלים אלו.
- ז. הצדדים להסכם זה יבחנו את הרחבת תכנית "לילה טוב" (תכנית לעידוד הובלת מטען בלילה/בשעות שפל).
- ח. משרד התחבורה יוכל לנייד פרויקטים ותוכניות בין חברות הביצוע בהסכמת אגף התקציבים.
- ט. בתוך 60 יום המשרדים יסכמו מתווה להקמת מנהלת להקמת שדה תעופה גליל באחת מחברות הביצוע של משרד התחבורה כפי שיקבעו הצדדים להסכם זה תוך שאיפה להשלים את מהלך הקמת המינהלת בשנת 2016.
- י. משרד התחבורה יפרסם עד ליום ה-15 ספטמבר בקשה לשיתוף ציבור לצורך קבלת הצעות מנומקות אודות קווי מוניות שירות חדשים פוטנציאלים כחלק מיישום החלטת הממשלה בעניין הרפורמה בענף מוניות השירות.
- יא. סיכום תקציבי זה אינו מחריג את תקציבי משרד התחבורה לרבות האמור בסיכום זה מהחלטות אודות הפחתות רוחביות או אחרות ככל שתחליט הממשלה.
- יב. בדומה לנהוג היום, כל פרויקט פיתוח אשר עלותו המוערכת הינה מעל 3 מלש"ח מותנה בבדיקת כדאיות כלכלית, מעל 50 מלש"ח גם דו"ח פרויקטאלי, וביצועו – מותנה באישור דו"ח RFT. אומדנו של כל פרויקט פיתוח לבקשת אחד מהמשרדים יבחן על ידי חברת הבקרה.
- יג. כל הסכומים האמורים יתוקצבו בהרשאה להתחייב, תקצוב המזומנים ייעשה בהתאם לקצב הביצוע בפועל.
- יד. פיילוט עידוד התקנת מערכות בטיחות בכלי רכב:
  1. כנדבך נוסף במאבק בתאונות הדרכים משרדי התחבורה והאוצר מעוניינים לעודד התקנת מערכות בטיחות מתקדמות של התראה על אי שמירת מרחק והתראה על סטייה מנתיב אשר יביאו להגברת הבטיחות בדרכים גם בכלי רכב פרטי שאינם חדשים וזאת באמצעות השתתפות במימון עלות התקנת המערכות על דרך של מתן הנחה באגרת הרכב השנתית בעבור רכבים בהם הותקנו המערכות.
  2. לצורך כך יוקם צוות משותף למשרד האוצר ומשרד התחבורה והבטיחות בדרכים אשר ידון בין היתר בנושאים הבאים – גיבוש אופן קביעת הזכאות להפחתת האגרות, היקף ההנחה, התמודדות עם שימוש לרעה בהטבה, סוג המערכות שיזכו להטבה לרבות עלות מקסימלית ותכולות מינימליות ומנגנון מתן ההטבה.
  3. מוסכם, כי סך עלות ההטבה לשנה לא תעלה על 60 מלש"ח וכי הפיילוט האמור ימשך על פני שלוש שנים (סה"כ 180 מלש"ח).

טו. סיכום זה מותנה בתמיכה מלאה של שר התחבורה והבטיחות בדרכים בממשלה, בקבינט המדיני בטחוני ובכנסת באישור הצעת תקציב המדינה, התכנית הכלכלית וחוק ההסדרים לשנים 2017-2018 כפי שהוגשו למזכירות הממשלה במועד חתימת סיכום זה.

  
 אודי אדירי  
 סגן הממונה על התקציבים

  
 קרן טרנר  
 מנכ"לית משרד התחבורה  
 והבטיחות בדרכים

## נספח ב' – פרויקטים תחבורתיים חדשים (על בסיס אומדנים ראשוניים)

| מס' כביש | שם הפרויקט                                                  | הסבר על הפרויקט                                                                                                                             | אומדן |
|----------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 2        | חבצלת - אולנה (תחיל 31)                                     | הרחבת דרך ראשית זו מסלולית לדרך מהירה 3 נתיבים לכיוון על בסיס תוואי קיים ושדרוג מחלפים ינאי ואולנה                                          | 1240  |
| 4        | הרצל ג' - אשדוד                                             | חיבור צפוני לנמל אשדוד ממחלף אשדוד צפון                                                                                                     | 350   |
| 5        | כפר קאסם                                                    | מעבר תת קרקעי מתחת לכביש 5 המתבר את כפר קאסם לאזורית                                                                                        | 60    |
| 41       | מחלף בני ברית (41/בני ברית)                                 | הקמת מחלף בגישה לנמל אשדוד ולאשדוד                                                                                                          | 440   |
| 41       | מחלף אשדוד שלב ד' - ניר גלים (תחיל 46)                      | שדרוג ומחלף קטע מחלף אשדוד - בני ברית                                                                                                       | 250   |
| 44       | ניר צבי - בית דגן (כולל מחלף בית דגן, לא כולל מחלף ניר צבי) | מחלף בית דגן, והרחבת כביש 44 ממחלף בית דגן, עד צומת ניר צבי (לא כולל מחלף ניר צבי)                                                          | 1300  |
| 57       | עוקף כפר יונה                                               | כביש 57 כולל הרחבת כביש 4 ובניית מחלפים השרון בית יצחק ופרדסיה.                                                                             | 2245  |
| 60       | מחלף קריית המודיעין/אום בטין                                | הקמת מחלפון בכניסה לקריית המודיעין ואום בטין                                                                                                | 280   |
| 65       | גולני דוברת                                                 | שדרוג והרחבת לכביש זו מסלולי זו נתיבי ומחלף הצמתים (כולל עוקף כפר תבור)                                                                     | 975   |
| 71       | כביש 71                                                     | הרחבת לכביש זו מסלולי זו נתיבי ומחלף הצמתים לאורך הכביש מבית שאן ועד ליששכר. (לא כולל הקטעים שבביצוע במסגרת ההפרדות המפלסיות של רכבת העמק). | 600   |
| 73       | מגדל העמק ואזורית מגדל העמק                                 | הסדרת גישה למגדל העמק ושדרוג הצומת לאזורית (לא כולל הכפלת כביש 73)                                                                          | 55    |
| 79       | מחלף יפתחאל                                                 | מחלף הצומת הקיים 79/784. (נדרש לרק"ל חיפה-נצרת)                                                                                             | 200   |
| 79       | מחלפון ציפורי                                               | מחלף הצומת הקיים בכניסה לשוב ציפורי.                                                                                                        | 80    |
| 85       | כרמיאל ראמה                                                 | הרחבת לכביש זו מסלולי זו נתיבי בקטע בין כרמיאל-ראמה מחוקף זכות הדרך הקיימת                                                                  | 300   |
| 232      | סעד-כרם שלום                                                | שדרוג רוחב הדרך מעון - כרם שלום, והסדרת הצמתים סעד - מעון ככל שישאר תקציב מאומדן הפרויקט.                                                   | 250   |
| 264      | קמה-הנשיא                                                   | שדרוג והרחבת לכביש זו מסלולי זו נתיבי                                                                                                       | 300   |
| 293      | קמה - הנדי                                                  | תכנון סטטוטורי בהתאם להחלטת ממשלה לפיתוח הדרום, והסדרת הצמתים לאורך הכביש                                                                   | 50    |
| 423      | עוקף נס ציונה ורחובות                                       | סלילת חלק ב' וחלק ג' של כביש 423, יצירת כביש אזורי חדש זו מסלולי זו נתיבי.                                                                  | 180   |
| 444      | אזורית שהם - בן שמן                                         | שדרוג והרחבת לכביש זו מסלולי זו נתיבי                                                                                                       | 160   |
| 444      | ק"מ 38-40 (חוצה טייבה)                                      | שיפורים בטיחותיים והרחבת הכביש לזו מסלולי (לא כולל דרכי שירות)                                                                              | 115   |
| 444      | מחלף משמר הגבול 65/444                                      | הקמת מחלף גישה לחריש וכביש אזורי זו מסלולי זו נתיבי בקטע 65-6353                                                                            | 270   |
| 453      | שוהם - נבלט                                                 | שדרוג והרחבת לכביש זו מסלולי זו נתיבי                                                                                                       | 50    |
| 561      | כפר נטר - כביש 4                                            | הוספת כביש רוחב אזורי, זו מסלולי זו נתיבי (כולל הפרדה מפלסית כפר נטר, לא כולל חלק עירוני בנתניה)                                            | 190   |
| 859      | קטע 4-70                                                    | הקמת כביש רוחב אזורי וצמתים על 4 ו 70                                                                                                       | 430   |
|          | שד"ת תימן - אופקים                                          | שד"ת תימן - אופקים, חיבור לכביש 25 לכיוון באר שבע כ 8.2 ק"מ מתוכם 7.2 בינעירוני.                                                            | 250   |

## נספח ג' – פרויקטים תחבורתיים חדשים (נת"צ)

| מס' כביש | שם הפרויקט                        | הסבר על הפרויקט                                                                                                                                                                      | אומדן |
|----------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 2        | הסירה-שפיים                       | סוכם נת"צ בשול, הגבול הצפוני הינו פאתי מחלף שפיים 541/2 (בטיפול נת"א). המשך הקטע מעבר למחלף 541/2 ועד יקום יבוצע במסגרת העבודות של קבלן 531/20 עם נת"צ בשול (כולל שול שמאלי מצומצם). | 52    |
| 2        | רמפת הסירה לדרום                  | נתצ מחלף הסירה לדרום בלבד                                                                                                                                                            | 8     |
| 4        | פרדסיה-רעננה (טווח ארוך)          | תכולת הפרויקטים תקבע במשותף בין משרד התחבורה לאגף התקציבים וזאת לאחר השלמת עבודה תכנונית להתאמת הפרויקט למסגרת התקציבית מתוך שיקולי עלות-תועלת ועידוד השימוש בתחבורה ציבורית         | 1800  |
| 4        | רעננה צפון-רעננה דרום (טווח ארוך) |                                                                                                                                                                                      |       |
| 4        | הדרים - צומת רעננה                |                                                                                                                                                                                      |       |
| 4        | דרומית למחלף 531/4 - פאתי מורשה   |                                                                                                                                                                                      |       |
| 4        | דרומית למורשה-גהה                 |                                                                                                                                                                                      |       |
| 4        | בר אילן-גהה (נת"צ בשעות השיא)     |                                                                                                                                                                                      |       |
| 4        | בר אילן - פאתי גנות               |                                                                                                                                                                                      |       |
| 4        | פאתי השבעה-ראשל"צ                 |                                                                                                                                                                                      |       |
| 4        | ראשל"צ-תולות                      |                                                                                                                                                                                      |       |
| 5        | מורשה                             | נת"צ כביש 5 באזור מורשה ומתן הערפה בצמתי כביש 4                                                                                                                                      | 310   |
| 5        | קסם - מורשה, מורשה - גלילות       | קסם (מערב)-מורשה, מורשה-גלילות (לא כולל מחלף מורשה)                                                                                                                                  | 360   |
| 40       | ערנים-גנים (40-483)               | נת"צ יעודי בשני הכיוונים                                                                                                                                                             | 120   |
| 483      | גישה לצומת גנים                   | נת"צ לכיוון מערב                                                                                                                                                                     | 15    |
| 40       | מחלף נתניה - כפר יונה             | נת"צ ייעודי (ובשול) לשני הכיוונים                                                                                                                                                    | 200   |
| 40       | דרך הטייסים-צומת הטייסים          | קטע בין צ.דרך הטייסים עד צומת הטייסים נת"צ יעודי בשני הכיוונים. למעט בצמתים אשר בהם לא ניתן להכניס נתיב ייעודי                                                                       | 310   |
| 471      | אונג-בר אילן                      | נת"צ יעודי, למעט צוואר הבקבוק במחלף בר אילן, שביל אופניים מאחורי קיר אקוסטי עד אוניבסיטה.                                                                                            | 90    |
| 471      | שעריה-מגדל אפק                    | נת"צ יעודי מנחלים עד נחשונים, נת"צ מצומצם במחלף, בצומת מגדל אפק נת"צ שמאלי והוספת נתיב ימינה ברמזור, נוסף על הימינה החופשי.                                                          | 40    |

## נספח מש/2

# צילום תגובת המדינה בעתירה המינהלית

עמ' 13





## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

יום רביעי 22 פברואר 2017

עתי"מ 19131-12-16 כחלון כידור ואח' נ' הועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז שדי הרצל 91 רמלה ואח'

אל (אלי): רשות מקרקעי ישראל מחוז מרכז

אישור על הגשת מסמך מסוג כתב תגובה

مُصادقة على إيراد مُستند من نوع כתב תגובה

ניתן אישור כי ביום (תסדק: יבט) 22/02/2017 בשעה (الساعة) 16:42:27

הוגש מסמך מסוג (למ: مُستند من نوع) כתב תגובה

בתיק (פי: قضية رقم) 19131-12-16 - כחלון כידור ואח' נ' הועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז שדי הרצל 91 רמלה ואח'.



קבוע ליום 26.2.17 ב – 12:00

בפני כב' השופט אורן שוורץ

|          |     |                       |
|----------|-----|-----------------------|
| העותרים: | 1.  | שושי כחלון-כידור ת.ז. |
|          | 2.  | אבישי ברעם ת.ז.       |
|          | 3.  | עו"ד ליהי איינס ת.ז.  |
|          | 4.  | עו"ד מיטל יצחקי ת.ז.  |
|          | 5.  | ירון חדוות ת.ז.       |
|          | 6.  | ערן לאופר ת.ז.        |
|          | 7.  | איציק בר און ת.ז.     |
|          | 8.  | אופיר איינס ת.ז.      |
|          | 9.  | עפר שחם ת.ז.          |
|          | 10. | תמי לייבוויץ ת.ז.     |
|          | 11. | זיו ליבר ת.ז.         |
|          | 12. | אהוד אברמוביץ ת.ז.    |
|          | 13. | עמוס פלג ת.ז.         |
|          | 14. | שאול אמסטרדם ת.ז.     |
|          | 15. | ישראלה רוזן ת.ז.      |
|          | 16. | תומר פרננדס ת.ז.      |
|          | 17. | אופיר דואק ת.ז.       |

ע"י ב"כ עו"ד יעל תותחני וואו לילך אקרמן

סניף ת"א: ברקוביץ' 4, מגדל המוזיאון, ת"א

סניף ירושלים: בורוכוב 59 ב' ירושלים

כתובת למשלוח דואר: ת.ד. 3342, רמת גן 5213601

טל: 077-3200540, פקס: 153-773200540

- נ ד -

- המשיבים:**
1. הועדה המחוזית לתכנון ולבניה - מחוז מרכז
  4. רשות מקרקעי ישראל
  6. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
- ע"י ב"כ עו"ד מפרקליטות מחוז מרכז (אזרחי)  
מדרך מנחם בגין 154, תל אביב, ת.ד. 33051, מיקוד 6492107  
טל': 073-3736262 פקס: 02-6468017
2. הועדה המרחבית לתכנון ולבניה שרונים
- ע"י ב"כ עו"ד ליאורה אפרתי ו/או אורית אור ו/או  
יפית חנני שפיר ו/או מיכל גלר

מרח' הרצל 68, ראשון לציון  
טל': 03-9509233, פקס: 03-9509234

3. **עיריית כפר יונה**  
ע"י ב"כ עו"ד שלומית גבע  
ממשרד היועצת המשפטית לעירייה  
מרח' שרת 4, כפר יונה  
טל': 09-8971111, פקס: 09-8971139
5. **נתיבי ישראל- החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ**  
ע"י עו"ד דוד כחלון ו/או גלית רובינשטיין ו/או דרור ממון ואח'  
מרח' ויצמן 14, ת"ל אביב 6423914  
טל': 03-6961122, פקס: 03-6951110
7. **חברת ציון בריגה הורייזן בע"מ**  
ע"י ב"כ עו"ד שגיא יצהרי  
מרח' בר אילן 42, נתניה
8. **חברת מגדלי דוד משה בירושלים**  
ע"י ב"כ עו"ד איל ד. מאמו  
ממשרד אגמון ושות' רוזנברג הכהן ושות'  
בניין אלקטרה, יגאל אלון 98, תל אביב  
טל': 03-6078607, פקס: 03-6078666
9. **חברת הילולי כפר יונה בע"מ**
10. **חברת איילת חן השקעות כפר יונה בע"מ**  
שתיהן ע"י ב"כ עו"ד רועי בר ו/או אופיר ארגמן  
ו/או אחיקם שוסטר ואחרים  
מרח' עין הקורא 10, ראשון לציון  
טל': 03-9599999, פקס: 03-9599998
12. **חברת אפריקה ישראל מגורים בע"מ**  
ע"י ב"כ וקסלר ברגמן ושות', עו"ד  
מרח' יהודה הלוי 23, תל אביב  
טל': 03-5119393, פקס: 03-5119394
11. **חברת שיכון ובינוי נדל"ן בע"מ**
13. **חברת משולם לוינשטיין הנדסה וקבלנות בע"מ**  
שתיהן ע"י ב"כ עו"ד רונן ירדני ו/או עו"ד יעל אוריאל  
המבורגר עברון ושות', עורכי דין ווטריון  
מגדל המוזיאון, רחוב ברקוביץ 4, תל אביב 64238  
טל': 03-6074000, פקס: 03-6074006

14. חברת גינדי ישראל 2010 בע"מ  
 ע"י ב"כ עו"ד ראב"ד מגריזו ושות'  
 שדי שאול המלך 27, "בית אירופה", תל אביב 6492806  
 טלפון: 03-6060260, פקס: 03-6060266

### תגובה מקדמית מטעם המדינה (משיבים 1, 4, 6)

בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד, מתכבדת המדינה (המשיבים 1, 4, 6) להגיש תגובה מקדמית מטעמה לעתירה שבכותרת.

### כללי

- עניינה של העתירה בתקיפת החלטתה של המשיבה 1, הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז (להלן גם: "הוועדה המחוזית") מיום 25.9.16 לאשר את בקשות המשיבות 4 (עיריית כפר יונה), 8 (חברת ציון בריגה הורייזן), 9 (חברת מגדלי דוד משה בירושלים) לשינוי תנאים תחבורתיים בתכניות שונות. ההחלטה צורפה כחלק מנספח א' לעתירה.
- במסגרת ההחלטה, התקבלה בקשת המשיבות 8, 9 לבטל את שינוי שלבי הביצוע התחבורתיים שנקבעו בתחום תכנית הצ/410/1/2 (להלן: "תכנית יפה נוף"), ובקשת עיריית כפר יונה לשינוי שלבי הביצוע התחבורתיים בתחום תכנית הצ/135/1/2 (להלן: "תכנית מקב"ת-ינוב"). החלטה זו ניתנה מכוח סעיף 145(ג) לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 (להלן: "חוק התו"ב").
- במסגרת העתירה מבקשים העותרים כי בית המשפט יקבע כי החלטת הוועדה המחוזית בנוגע לכלל התכניות ניתנה בניגוד לדין, שכן היא נוגדת את חוות דעת יועץ התחבורה מטעם המועצה המקומית, וכן מתעלמת מחוות הדעת של יועץ התחבורה מטעם העותרים; לקבוע כי החלטת הוועדה המחוזית בנוגע לאישור תוספת 10% מכל אחת מהתכניות יפה נוף והדרי השרון ללא תנאים ניתנה שלא כדין, שכן כלל לא הוגשה אליה בקשה בעניין זה; וכן לקבוע כי החלטת הוועדה לשינוי השלכיות בתכנית מקב"ת ינוב ניתנה שלא כדין, שכן לא הוגשה אליה בקשה בעניין זה למעט בקשה הנוגעת ל - 140 יח"ד.
- לחלופין, מתבקש להורות על הפסקת כל פעולות הבניה ו/או האכלוס והתליית תוקפם של היתרים קיימים ו/או מניעת מתן היתרי בניה חדשים ו/או מניעת מתן היתרי אכלוס חדשים, עד להתחייבות רשמית של המשיבות 4-5 לביצוע נתיבי התחבורה הרלוונטיים במועדים הרלוונטיים.
- כבר עתה יצוין כי העותרים לא הגישו במקביל לעתירה זו בקשה לצו ביניים, ולפיכך רמ"י המשיכה בהליכי המכרזים שפורסמו לאור החלטת הוועדה המחוזית לשיווק 627 יחידות

דיוור (יחידות בבניה רוויה במכרזי מחיר למשתכן, יחידות צמודות קרקע ו - 10 יח"ד ששווקו במכרז לנכים) שהותר שיווקן במסגרת החלטת הוועדה המחוזית. המכרזים כבר נסגרו ואף הוכרזו בחלק מהם זוכים (וכפי שיפורט להלן רמ"י פרסמה הודעת הבהרה במכרזים לאור הגשת העתירה).

6. כפי שיפורט להלן, מדובר בהחלטה מקצועית ותכנונית מובהקת, מנומקת ומפורטת, סבירה וראויה שאין כל עילה להתערב בה. העותרים לא השכילו להצביע על כל עילה או פגם מהעילות המוכרות להתערבות בשיקול הדעת המינהלי אשר יצדיקו את קבלת העתירה וביטול ההחלטה כמבוקש על ידם. העותרים למעשה מבקשים מבית המשפט לשים עצמו בנעלי הוועדה המחוזית, ולהכריע בשאלות מקצועיות, תכנוניות ותחבורתיות, שהסמכות להכריע בהן מסורה לגורמי התכנון.

7. החלטת הוועדה המחוזית ניתנה לאחר שכל טענותיהם של העותרים נשמעו, ולאחר שהוועדה ערכה איזון בין האינטרסים השונים ובחנה היטב את כל ההיבטים התכנוניים והתחבורתיים. ברקע של הדברים יש לזכור את משבר הדיור ואת המאמצים שעושה הממשלה לפתרונו, כאשר מוסדות התכנון נוטלים חלק במאמץ הלאומי. אחד הביטויים למגמה זו הוא סעיף 145(ג) בנוסחיו השונים, אשר מאפשר לוועדה המחוזית לבטל תנאים בתכנית מאושרת.

### תמצית העובדות

8. תכנית מקב"ת ינוב (תכנית הצ/ 2 / 1 / 135), תכנית יפה נוף (תכנית הצ/ 2 / 1 / 410) ותכנית הדרי השרון (תכנית הצ/ 2 / 1 / 188) הינן תכניות תקפות להקמת שכונות מגורים בכפר יונה. בתכנית מקב"ת ינוב במזרח כפר יונה מתוכננות 2,066 יח"ד, בתכנית יפה נוף (המצויה מצפון לדרך 57 הקיימת) מתוכננות 1,246 יח"ד, ובתכנית הדרי השרון (שהינה תכנית מתארית בלבד) הנמצאת אף היא מצפון לדרך 57 הקיימת מתוכננות 1,202 יח"ד.

**נספח א' – מצ"ב תשריט על גבי תצ"א ממנו ניתן ללמוד על מיקום התכניות במרחב המדובר**

9. במסגרת ההוראות נקבעו תנאים למתן היתרי בנייה ובחלק מהתכניות אף תנאים לאכלוס, ובהם התניות ביצוע תחבורתיות, כמפורט להלן.

### השלבים התחבורתיים

#### תכנית הצ/ 2 / 1 / 410 – יפה נוף

10. תכנית תקפה מיום 3.2.2003, להקמת שכונה הכוללת 1246 יח"ד, שטחי ציבור, מסחר בהיקף 6,000 מ"ר שטח עיקרי ומשרדים בהיקף זהה בצפון היישוב כפר יונה. מטרות התכנית:

- א. פיתוח שכונה במסגרת תכנית האב של כפר יונה ע"י שינוי יעוד קרקע מאזור חקלאי לאזור מגורים מיוחד, מבני ציבור, שטח ציבורי פתוח, אזור מסחר, תעסוקה ומגורים, דרכים, שטח כפרי פתוח ואזור לתכנון בעתיד.
- ב. איחוד וחלוקה ללא הסכמת בעלים, עפ"י פרק ג' סימן ז' לחוק.
- ג. הקלה בקו בנין מכביש 57 הקיים מ- 100 מ' ל- 50 מ' לחניונים וגינון.
- ד. קביעת הנחיות ומגבלות בניה, כולל הוראות אקוסטיות.
- ה. קביעת זכויות בניה.
- התכנית צורפה כנספח ד' לעתירה.
11. בין התנאים למתן היתרי בנייה שנקבעו בהוראות התכנית נקבע התנאי במסגרתו נדרש אישור משרד התחבורה לתכנון הסדרי התנועה בהתאם לשלבי הביצוע התחבורתיים המפורטים בסעיף 18 בהוראות התכנית, כדלקמן:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 18. <u>שלבי ביצוע תחבורתיים</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 18 |
| (א) <u>שלב א'</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |    |
| <p>(1) לא ינתן היתר בנייה בתחום התכנית, אלא לאחר אישור משרד התחבורה ומע"צ לתכנית הסדרי תנועה להרחבת דרך מספר 57 במחנות דו-מסלולית דו-נתיבית, בקטע מצומת הכניסה לתכנית שבנדון עד רחוב גילה (כניסה למחנה צבאי), כולל תכנית לשינויים ברמזורים בצומת דרך מספר 57 - כניסה לתכנית שבנדון.</p>                                                                                                                |    |
| <p>(2) לא יאוכלס כל מבנה בתחום התכנית, אלא לאחר הביצוע בפועל של הרחבת דרך מספר 57 בקטע הכניסה לתכנית - רחוב גילה וביצוע השינויים ברמזורים בצומת דרך מספר 57 - כניסה לתכנית, עפ"י התכנית לעיל.</p>                                                                                                                                                                                                      |    |
| (ב) <u>שלב ב'</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |    |
| <p>לא יוצאו היתרי בנייה מעל ל- 650 יחידות דיור ומעל ל- 1,500 מ"ר שטחים עיקריים למסחר ומשרדים, אלא לאחר אישור מע"צ ומשרד התחבורה לתכנית להרחבת דרך מספר 57 לשלושה נתיבים בכל מסלול, בקטע כניסה לתכנית - דרך מספר 40, כולל תכנית לשינויים ברמזורים בצמתים בדרך מספר 57, בהתאם לכך.</p>                                                                                                                   |    |
| <p>או לחילופין - לאחר אישור מע"צ ומשרד התחבורה לתכנית לסלילת דרך מספר 57 בתוואי החדש (עפ"י תכנית מח/137 א', שתאושר) למתן חיבור חדש מצפון לתכנית. לא יאוכלסו מעל ל- 650 יחידות דיור ומעל ל- 1,500 מ"ר שטחים עיקריים למסחר ומשרדים, אלא לאחר הביצוע בפועל של הרחבת דרך מספר 57 לשלושה נתיבים מכל כיוון בקטע כניסה לתכנית - דרך מספר 4 וביצוע השינויים ברמזורים בצמתים בדרך מספר 57 עפ"י התכנית לעיל.</p> |    |
| <p>או לחילופין - לאחר הביצוע בפועל של סלילת דרך 57 בתוואי החדש (הצפוני) וביצוע בפועל של החיבור החדש מצפון, עפ"י התכנית לעיל.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                       |    |

12. בהוראות התכנית קבועים גם תנאים לאכלוס - גמר ביצוע הסדרי התנועה, בהתאם לשלבי הביצוע המפורטים בסעיף 18 להוראות התכנית, וגמר ביצוע מבנים ומתקנים ציבוריים בהתאם לשלבי הביצוע המפורטים בסעיף 19 להוראות התכנית. כמו כן, בסעיף 20 להוראות התכנית נקבעו שלבים המחייבים בניית גשרים להולכי רגל, כדלקמן:

|                                                                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 20. <u>שלבי ביצוע - גשרים</u>                                                                                                           | 20 |
| <p>(א) לא יוצאו היתרי בנייה בתחום התכנית מעל 450 יחידות דיור, אלא לאחר ביצוע בפועל של אחד מהגשרים להולכי רגל, החוצים את דרך מספר 1.</p> |    |
| <p>(ב) לא יוצאו היתרי בנייה מעל ל- 900 יחידות דיור (במצטבר עם שלב א'), אלא לאחר בניית הגשר השני.</p>                                    |    |

13. יצוין כי התכנית תוקנה במסגרת תכנית הצ/מק/2/1/410/א אשר שינתה את הבינוי וחלוקת המגרשים אך הותירה את שלביות הביצוע ללא שינוי.

**תכנית הצ/2/135 – מקב"ת ינוב**

14. תכנית תקפה מיום 8.7.10, להקמת שכונת מגורים במזרח כפר יונה (מקב"ת ינוב) בשטח של כ- 500 דונם שמדרום לדרך 57 (רחוב העצמאות) וממערב לדרך 562. השכונה המתוכננת כוללת 2,066 יח"ד רגילות ודיור מוגן בבנייה רוויה וצמודת קרקע, אזורי מסחר, אזור ספורט ונופש, אזור לבנייני ציבור, שטח ציבורי פתוח, התוויית דרכים ומעברים תוך חלוקת שטח התכנית למתחמי תכנון עבור תכניות בינוי ופיתוח. התכנית צורפה כנספח ו' לעתירה.

15. במסגרת התכנית נקבעו תנאים למתן היתרי בניה, שלבי ביצוע, ושלבי ביצוע תחבורתיים. היתרי הבניה, ע"פ סעיף 4.1.3 לתכנית, כפופים לתנאים התחבורתיים הבאים:

| 4.     | תנאים להיתרי בניה ושלבי ביצוע                                                                                                                                                                                                                             |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.     | ביצוע התכנית ייעשה בשני שלבים עוקבים - שלב א' ושלב ב' החסומים בתשרים וכנספח הבינוי. תנאי להוצאת היתרים בחזום שלב ב' של התכנית יותנה באישור הועדה המקומית לנ"ך שנחקקו התנאים הבאים                                                                         |
| 1.1.   | הוכנה חכנית בינוי מפורטת לאישור מהגדס הועדה המקומית ואושרה ע"י המועצה המקומית לשלב ב' של התכנית.                                                                                                                                                          |
| 1.2.   | עד לאישור חכנית הבינוי יותר להוציא היתרי בנייה במתחם א' בלבד.                                                                                                                                                                                             |
| 1.3.   | היתרי הבניה כפופים לתנאים התחבורתיים הבאים.                                                                                                                                                                                                               |
| 1.3.1. | לא יוצאו היתרי בניה מעל 300 יחידות דיור אלא לאחר ביצוע הכביש המחבר תכנית זו לרחוב מנחם בגין תחום תכנית משהביש                                                                                                                                             |
| 1.3.2. | לא יוצאו היתרי בניה מעל 1,300 יחידות דיור במצטבר. אלא לאחר סילוי התנאים הבאים: תחל הסלילה להרחבת כביש 57 בקטע בין ל"ז, ל"ד כביש 6, לז-מסלולי כולל 2 נתיבים לכל כיוון. תחל הסלילה של דרך מס' 57 בתוואי טוקף 57 הקיים. תחל הסלילה של דרך מס' 562 לכל אורכה. |
| 1.3.3. | לא יאוכלס שלב זה אלא לאחר השלמת הביצוע של שני הכבישים הנ"ל בהתאם לתכנית שאושרו.                                                                                                                                                                           |

16. יצוין כי חלק מהמקרקעין בתכנית מקב"ת ינוב מנוהל על ידי רשות מקרקעי ישראל. לאחר החלטת הועדה המחוזית פרסמה רמ"י מספר מכרזים, לשיווק של מאות יחידות דיור ובחלקם אף פורסמו זוכים, כדלקמן: מכרז מר/2017/12 לשיווק 51 יח"ד (המכרז נסגר ביום 20.2.17); מכרז מר/2016/250 לשיווק 10 יח"ד (מכרז נכיס, המכרז נסגר ביום 6.2.17); מכרז מר/2016/251 לשיווק 288 יח"ד (מחיר למשתכן, המכרז נסגר ביום 30.1.17, הוכרזו זוכים); מכרז מר/2016/252 לשיווק 278 יח"ד (המכרז נסגר ביום 20.2.16); ומכרז מר/2016/253 לשיווק 100 יח"ד דיור מוגן או 50 יח"ד מגורים (המכרז נסגר ביום 30.1.17 והוכרזו זוכים).

17. כבר עתה יצוין כי לאחר הגשת העתירה ובעקבותיה פרסמה רמ"י הודעות עדכון למכרזים במסגרתן הודיעה בין היתר על דבר קיומה של העתירה.

**תכנית הצ/2/188 – הדרי השרון**

18. תכנית תקפה מיום 24.10.13 להקמת שכונת מגורים בת 1,202 יח"ד בצפון כפר יונה ממערב ובצמוד למתחם תכנית הצ/2 /1/410. התכנית צורפה כנספח ז' לעתירה.

19. בסעיף 12 בהוראות התכנית, קבועים שלבי ביצוע המחייבים בין היתר בניית מעבר להולכי רגל מעל רחוב העצמאות והסדרת מערכת הדרכים באזור כולל ביצוע דרך 57 החדשה. יחד עם זאת, מכח תכנית זו לא ניתן להוציא היתר בניה ונדרשת עריכת תכנית חדשה לאיחוד וחלוקה כתנאי לאישור היתר בניה.

### ההליכים לפי סעיף 145 (ג)

20. לוועדה המחוזית הוגשו 3 בקשות לשינוי התנאים התחבורתיים בהתאם לסעיף 145 (ג) לחוק התו"ב: 2 בקשות בנוגע לתכנית יפה נוף (הצ/2 /1/410) ובקשה אחת בנוגע לתכנית מקב"ת ינוב (הצ/2 /1/135):

- בקשה שהוגשה בנוגע לתכנית יפה נוף ביום 15.12.15 ע"י משרד עו"ד בירן בשם חברת ציון בריגה הוריון בע"מ, המבקשת את ביטול התניות השלכיות הקבועות בסעיפים 18(ב) ו-20 לתכנית, כך שתתאפשר הקמתן המיידית ואכלוסן של 596 יח"ד בכפר יונה ללא תלות בהרחבתו או בסלילתו של כביש 57 וללא תלות בהקמת גשרים להולכי רגל בהתאם להוראות.
- בקשה שהוגשה בנוגע לתכנית יפה נוף ביום 1.3.16 ע"י משרד עו"ד אגמון ושות' רוזנברג הכהן ושות' בשם חברת מגדלי דוד משה בירושלים, המבקשת לבטל את השלכיות התחבורתית הקיימת בתכנית, המחייבת את הרחבתו או סלילתו של כביש 57 והקמת גשר להולכי רגל כך שיתאפשר מימוש התכנית במלואה, קרי הקמתן של 600 דירות נוספות (מתוך 1,246 יח"ד מותרות, אשר מתוכן כבר נבנו/בהליכים יח"ד).
- לעניין הבקשות של עריית כפר יונה- העירייה הגישה שלוש בקשות מיום 6.10.15, 11.10.15, 25.2.16 בקשות אלו התייחסו לביטול תנאים תחבורתיים רק בנוגע ל-140 יח"ד שהתבקשו במסגרת הקלה מתכנית הצ/2-1/135.
- לאחר הדיון במליאת הוועדה המחוזית וההחלטה שהתקבלה לעניין פרסום השינויים ששקלה הוועדה לערוך בתנאים התחבורתיים, התקבלה מהעירייה בקשה נוספת מיום 29.6.16, בקשה זו מתייחסת למרחב כולו, היינו גם לתכניות הצפוניות הצ/2-1/410, הצ/2-1/188 וכן לתכנית מקבת הצ/2-1/135.

21. ביום 24.2.16 התקיימה ישיבת היגוי בוועדה המחוזית לבקשת נציגי רמ"י והעירייה בנוגע לשינוי שלבי הביצוע התחבורתיים בתכנית מקב"ת ינוב, במטרה להציג בדיקה תחבורתית. יועץ התחבורה מטעם העירייה, מר ירון עברון, הציג ניתוח תחבורתי שביצע למתחמי פיתוח בכפר יונה. בתום הדיון, ביקשה מתכנתת המחוז ממר עברון להגיש חו"ד מעודכנת, שתבחן שלב ביניים, המפחית שימוש ברכב פרטי בהנחה של פיצול של 30% מהצרכנים לשימוש בתחבורה ציבורית באמצעות נתיב תחבורה ציבורית ושביל אופניים



על דרך 57. חוות הדעת תבחן השפעת 30% שימוש בתחבורה ציבורית ושכיל אופניים גם על אפשרויות המימוש של השכונות הצפוניות.

סיכום הישיבה מיום 24.2.17 צורף כחלק מנספח ה' לעתירה.

22. תסקיר מעודכן (אשר הוסף לו פרק 9 ועודכנו הסיכום וההמלצות) הוגש על ידי מר עברון במרץ 2016 (צורף כחלק מנספח ה' לעתירה). המסקנות וההמלצות הנובעות מהבדיקה התחבורתית לאחר ההשלמות היו כדלקמן:

א. מהבדיקה התחבורתית עולה כי לאחר סלילת דרך 562, רמות השירות התחבורתיות בצמתים של דרך 57 ושל דרך 562 תהיינה טובות, גם לאחר בניית 2,250 יח"ד במתחם מקב"ת ינוב (בהתאם לתכנית הצ' / 2 / 1 / 135). כל זאת גם ללא סלילת דרך 57 החדשה- דרך עוקפת כפר יונה.

ב. סלילתה של דרך 562 ופתיחתה לתנועה, כך שתחבר בין דרך 57 לדרך 553, נחוצים לשם אספקת הביקוש לנסיעות הנוצרות לשכונת מקב"ת ינוב והנמשכות אליה.

ג. יש צורך בחיבור דרך 562 לרחוב מנחם בגין בכפר יונה. מודגש כי לאחר יצירת החיבור, צפוי שנפחי התנועה לאורך רחוב מנחם בגין יגדלו. לאור זאת מומלץ שעיריית כפר יונה תבחן את התאמתו של הרחוב לקלוט נפחי תנועה גדולים יותר. יש לבחון את הצורך בהרחבת הרחוב בקטעים מסויימים, שינוי אופי הצמתים ובדיקת נושאי הבטיחות בדרכים כגון חציית הולכי רגל, תנועת אופניים וכדומה.

ד. לאחר בחינת ההשפעה התחבורתית של הקמת שכונות "יפה נוף" (הצ' / 2 / 1 / 410 מכוחה ניתן להקים 1,246 יח"ד) ו"הדרי השרון" (הצ' / 2 / 188 אשר מאפשרת עקרונית להקים 1,202 יח"ד – אם כי מדובר בתכנית מתארית שמכוחה לא ניתן להוציא היתרי בניה), מומלץ שלא לאפשר הקמת יח"ד במתחמים אלה מעבר ל- 1,200 יח"ד (כחצי מהמתוכנן, בהתאם לתכניות אלו), עד להקמת דרך 57 החדשה - עוקפת כפר יונה. המלצה זו באה לאחר שנמצא שהשלמת הבנייה של 2,400 יח"ד, טרם סלילת דרך 57- עוקפת כפר יונה ולאחר סלילת דרך 562, תוביל ליצירת מצבי גודש תנועה לאורך דרך 57 הקיימת ולאורך רחוב מנחם בגין בכפר יונה.

ה. נבדקה ההשפעה של יצירת נת"צים (נתיבי תחבורה ציבוריים) בדרך 57 הקיימת על הקמת שכונות המגורים "יפה נוף" ו"הדרי השרון". מהבדיקה התחבורתית עולה כי הקמת הנת"צים תיתן מענה לכ-30% מהביקושים לנסיעות בשכונות המתוכננות. לאור זאת ניתן להקים עד 720 יח"ד (כשליש מהמתוכנן) לאחר

הקמת הנת"צים בדרך 57, וזאת ללא צורך בסלילת דרך 57 החדשה- עוקפת כפר יונה.

ו. תוספת 140 יח"ד (תוספת שבס), טרם סלילת דרך 562 אינה משמעותית וכי היא לא תשפיע לרעה על המערך התחבורתי באזור.

23. ביום 4.4.16 נתקבלה הודעה מגב' שני משיח ממשד התחבורה, לפיה טרם הספיקו לבחון את חוות הדעת בדקדקנות אך בהמשך למכתב מנכ"ל משרד התחבורה המתייחס לשכונת יפה נוף ובהתייחס לצורך בקידום יח"ד, לא יתנגדו לשינוי השלבויות כפי שהוצג בדו"ח של מר עברון.

24. בתאריך 4.4.2016 נדונו בפני מליאת הוועדה המחוזית הבקשות לשינוי תנאים. החלטת הוועדה הציעה שינוי התנאים התחבורתיים הקבועים ב – 3 התכניות (הצ/ 2 /1 /410, הצ/ 2 /1 /135, הצ/ 2 /1 /188), בהתאם לסמכותה ע"פ סעיף 145 (ג), באופן הבא:

א. **שלב ראשון** - אישור של תוספת 10% מסה"כ יח"ד בכל אחת מהתכניות -הצ/ 2 /1 /410, הצ/ 2 /1 /135, הצ/ 2 /1 /188, ללא תנאים.

ב. **שלב שני** - אישור יתרת יח"ד בתכנית מקבת ינוב (תכנית הצ/ 2 /1 /135), בכפוף לתחילת ביצוע בפועל של דרך 562 ושיפורים בצמתים ברחוב בגין; אישור של עד 1920 יח"ד (1200+720) שהומלצו בתסקיר של מר עברון, בתכניות הצ/ 2 /1 /410 ו- הצ/ 2 /1 /188 בכפוף לתחילת ביצוע בפועל של נתיב תחבורה ציבורית בדרך 57 הקיימת (שדרות העצמאות) בקטע מרחוב בגין ועד תחנת רכבת נתניה, סלילת שביל אופניים באותו קטע ושיפורים בצמתים ברחוב בגין. עבודות אלו יאושרו ע"י גורם תחבורתי מוסמך.

ג. **שלב שלישי** - אישור יתרת יח"ד מותנה בביצוע בפועל של דרך 57 העוקפת- החדשה.

25. כמו כן, נקבע בהחלטת הוועדה המחוזית מיום 4.4.16 כי לנוכח ההשפעות לכאורה של הבקשות על המרחב יש לפרסם את ההחלטה לפרק זמן של 30 ימים, בהיקף פרסום של הפקדת תכנית לפי סי' 89 לחוק (ללא רשומות). ככל שתתקבלנה תגובות לפרסומים, הן תשמענה בפני ועדת המשנה להתנגדויות שתכריע בהן ובבקשות, לאחר שתשמע את ההתייחסויות. ככל שלא יתקבלו התייחסויות תאושרנה הבקשות ללא צורך בדיון נוסף.

26. נבקש לציין כי הוועדה המחוזית נקטה בהליך של פרסום למרות שנוסחו של סעיף 145(ג) בעת קבלת ההחלטה לא כלל חובה כזו. הוועדה ראתה לנגד עיניה את המרחב כולו וסברה כי עליה לאפשר למתנגדים פוטנציאליים להישמע בפניה טרם תקבל החלטה.

27. לבקשות לשינוי שלביות הוגשו 8 התנגדויות: 6 התנגדויות מטעם חברות יזמיות בעלות זכויות בתכניות הנדונות - חברת מגדלי דוד משה בירושלים ייזום ופיתוח בע"מ, חברת הילולי כפר יונה בע"מ ואיילת חן השקעות כפר יונה בע"מ, חברת אפריקה ישראל מגורים בע"מ, חברת משולם לוינסטין הנדסה וקבלנות בע"מ, חברת גינדי ישראל 2010 בע"מ וחברת שיכון ובינוי נדל"ן בע"מ. כמו כן הוגשה התנגדות חברי מליאת מועצת כפר יונה ומתנגדים נוספים.

28. במהלך הדיון התברר כי הוגשה גם התנגדות מטעם מועצת העירייה, התנגדות המנוגדת לעמדת ראש עיריית כפר יונה ואף לעמדת גורמי המקצוע בעירייה. התנגדות זו הוגשה לאחר קבלת חו"ד מטעם משרד הפנים כי חרף עמדתו של ראש העירייה ניתן להגישה מאחר והמדובר בעניינים של תכנון ובניה.

29. ועדת המשנה להתנגדויות שמעה במהלך הדיון הן את ראש העירייה והן את התנגדות העירייה.

### **החלטת הוועדה המחוזית**

30. בתום הדיון ושמיעת המתנגדים, נציגי היוזמים, חברי המועצה ותושבים, ונציגי העירייה, החליטה הוועדה המחוזית לשנות תנאים תחבורתיים לתכניות יפה נוף (הצ/ 2 / 410/1), הצ/ 2 / 188/1 (הדרי השרון) ומקב"ת ינוב (הצ/ 2 / 135/1), בהתאם לסמכותה ע"פ סעיף 145 (ג) לחוק התו"ב, וזאת לאור התפתחויות בפרויקטים תחבורתיים במרחב ולאור הבדיקה התחבורתית שנערכה. ההחלטה מתייחסת רק לשינוי תנאים תחבורתיים הקבועים בתכניות (ולא לתנאים נוספים בתכניות).

31. בהתאם להחלטת הוועדה המחוזית, נקבע כדלקמן:

#### **לעניין תכנית הצ/ 2 / 410**

32. בפני הוועדה המחוזית עמדה החלטת ועדת ערר בערר 263/14, אשר קבעה כי ניתן להוציא את מלוא היתרי הבנייה בהתקיים התנאים הקבועים בס' 18 לתכנית הצ/ 2 / 410/1 (יפה נוף), לעניין אישור מנכ"ל משרד התחבורה. יחד עם זאת, קבעה ועדת הערר המחוזית, כי התנאים הקבועים לאכלוס עומדים בעינם וכי יש בידי העוררים לפנות בבקשה לוועדה המחוזית לפי ס' 145(ג) לחוק.

#### **נספח ב' - מצ"ב החלטת ועדת הערר**

33. מנכ"ל משרד התחבורה במכתבו מיום 20.12.2015, מציג לוח זמנים להרחבת דרך 57 לשלושה נתיבים לצורך ביצוע נתי"צ (כ- 3.5 שנים), וקובע כי הוא אינו מתנגד לביטול השלביות התחבורתית הקבועה בסעיף 18 לתכנית הנדונה.

#### **נספח ג' - מצ"ב המכתב**

34. לאור ההתנגדויות אשר הוגשו לשינוי השלבויות פנתה הועדה לחברת נתיבי ישראל בבקשה לקבלת התייחסות לעניין ביצוע פרויקטים תחבורתיים הנדרשים בהתאם לחו"ד התחבורתית אשר עמדה בפני הועדה. חברת נתיבי ישראל בתשובתה מיום 21.9.2016 הבהירה שסלילת נת"צ על דרך 57 מתוקצבת בתכנית החומש וכי צפויה לסיום ביצוע בשנת 2020, ודרך 562 על שני מקטעים מתוכננת לסיום ביצוע - מקטע דרומי בשנת 2018 ומקטע צפוני בשנת 2019.

#### נספח ד' – מצ"כ תשובת חברת נתיבי ישראל

35. בנוסף, עמדה בפני הועדה חוות הדעת התחבורתית של יועץ התחבורה מטעם העירייה, בה נקבע כי לצורך שחרור משמעותי של יח"ד, נדרש קידום נת"צ ושביל אופניים על דרך 57 הקיימת ותחילת ביצוע של דרך 562 (כאמור, חוות הדעת האחרונה ממרץ 2016 צורפה כחלק מנספח ה' לעתירה).

36. בהתאם לאמור, בנסיבות בהן הגופים המוסמכים, דהיינו, משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל הציבו יעד ברור לביצוע הנת"צ על דרך 57 לרבות תקצוב הפרויקט, סבורה הועדה כי קיים צפי לסנכרון בין הפרוייקטים התחבורתיים עליהם דיווחה חברת נתיבי ישראל ובין מימוש של פרויקטים בשלים לבנייה. לפיכך קבעה הועדה כי אין מקום להותיר את תנאי האכלוס וניתן לבטלם.

37. הוועדה סברה כי מקום בו התקיימו התנאים להיתר, בהתאם להחלטת ועדת הערר המחוזית, במשולב עם אמירה ברורה של גופי התחבורה המוסמכים לגבי ביצוע הנת"צ, אין עוד מקום להותיר התניות לאכלוס המחזיקות ברוכשים העתידיים כיבני ערובה לביצוען של מטלות תשתית המצויות באחריות גופי התחבורה המוסמכים. הועדה סבורה, כי בנסיבות המתוארות מושגת המטרה שלשמה נקבעו התנאים בתכנית. מבלי לגרוע מן האמור, מציינת הועדה כי מדובר באיזון הכרחי כחלק ממענה למשבר הדיור.

38. לעניין התניה הקבועה בתכנית בנושא הגשר השני - במסמכי התכנית המאושרת נקבע כי תנאי להוצאת היתר בנייה מעל 900 יח"ד הינו סיום ביצוע גשר שני להולכי רגל. הועדה החליטה כי תנאי להיתר בנייה מעל 900 יח"ד כפי שנקבע בהוראות תכנית תקפה, יהיה תחילת ביצוע הגשר ולא סיומו. שינוי התנאים לעניין הגשר השני משיג את המטרות שבשמן נקבעו התנאים בתכנית. הועדה ציינה כי במהלך הדיון הצהירו ראש העירייה ומהנדס העיר על כוונת הרשות לבצע את הגשר.

39. בשולי הדברים בירכה הוועדה המחוזית על הצהרת ראש העירייה, בדבר קידום תכנית מפורטת לגשר חדש מעל דרך 57 הקיימת אשר יחבר את השכונה החדשה עם מרכז העיר בתחום הקו הכחול של תכנית הצ/ 2 / 410/1. זאת לאור העובדה כי אופק ביצועה של תכנית הצ/ 2 / 188/1 המכילה תכנון לגשר זה אינו מקודם (נדרשת הכנת תכנית מפורטת).

לעניין תכנית הצ/ 2 / 135:

40. הוועדה שמעה את ההתנגדויות אל מול הבדיקה התחבורתית שנערכה, מכתב מנכ"ל משרד התחבורה מיום 20.12.2015, מכתב מחברת נתיבי ישראל מיום 21.9.2016 המפרט את לוחות הזמנים לביצוע מטלות תחבורתיות, ואת הבטחת העירייה לפעול להסדרת צמתים בדרך בנין.

41. חברת נתיבי ישראל בתשובתה מיום 21.9.2016 הבהירה כי סלילת נתיב על דרך 57 מתוקצבת בתכנית החומש וצפויה לסיום ביצוע בשנת 2020, דרך 562 על שני מקטעים מתוכננת לסיום ביצוע - מקטע דרומי בשנת 2018 ומקטע צפוני בשנת 2019, ודרך 57 החדשה כולל מחלף השרון מתוקצבת בתכנית החומש, וצפויה לסיום ביצוע בשנת 2022.

42. הוועדה סברה כי לאור הבהרת חברת נתיבי ישראל ללוחות הזמנים המוצגים, ביחס לתנאים הקבועים בתכנית התקפה שהתנו היתרי בנייה מעל 1300 יח"ד בתחילת ביצוע הרחבת דרך 57 הקיימת לשני מסלולים (קיים בפועל), תחילת ביצוע 57 העוקף (הבדיקה התחבורתית מצאה כי לאחר סלילת דרך 562, דרך 57 החדשה אינה נדרשת כתנאי תחבורתי), ותחילת ביצוע של דרך 562 לכל אורכה (ביצוע מקטע דרומי החל, וכן, קיים צפי והתחייבות לסיום ביצוע כלל הדרך בשנת 2019), ניתן לשנות את התנאים הקבועים בתכנית הצ/2/1/135, מאחר והמטרות בנין נקבעו התנאים מושגות גם עם שינויים כמפורט בהחלטת הועדה.

43. הוועדה מצאה לנכון לשנות את התנאים הקבועים בתכנית בהתאם לסמכותה לפי סעיף 145(ג) לחוק כמפורט להלן:

א. **שלב ראשון** - אישור של תוספת 10% מסה"כ יח"ד בתכנית הצ/2/1/135 ללא תנאים.

ב. **שלב שני** - אישור יתרת יח"ד בתכנית מקב"ת ינוב (הצ/2/1/135), בכפוף לתחילת ביצוע בפועל של דרך 562, ושיפורים בצמתים (הסדרי תנועה) ברחוב בנין בכפוף לאישור המפקח על התעבורה או ראשות תמרור מוסמכת ע"פ העניין.

ג. **תנאים לאכלוס** - הועדה סבורה כי בנסיבות הללו, לנוכח אמירה ברורה של גופי התחבורה המוסמכים לגבי ביצוע המערכת התחבורתית באזור, אין עוד מקום להותיר תנאים לאכלוס המחזיקות ברוכשים העתידיים כיבני ערובה לביצוען של מטלות תשתית המצויות באחריות גופי התחבורה. הוועדה סבורה, כי בנסיבות המתוארות מושגת המטרה שלשמה נקבעו התנאים בתכנית. הוועדה ציינה כי מדובר באיזון הכרחי כחלק ממענה למשבר הדיור.

44. מבלי לגרוע מן האמור, ציינה הועדה כי מדובר באיזון הכרחי כחלק ממענה למשבר הדיור.

45. לעניין תכנית הצ/2/188: הוועדה המחוזית קבעה כי מדובר בתכנית מתארית בלבד, וככל שיידרש בה שינוי בתנאים התחבורתיים ניתן יהיה לדון בהם כחלק מהכנת תכנית מפורטת הנדרשת בתכנית זו.

46. כמו כן, ניתן מענה מפורט לטענות העיקריות שעלו בהתנגדויות.

### המסגרת המשפטית

47. סעיף 145(ג1) לחוק התו"ב, אשר הוסף בתיקון 101 לחוק, קובע כי:

(ג1) נקבעו בתכנית החלה על קרקע או על בניין תנאים הנוגעים לביצועה, לעניין התניית ביצועה בסלילת דרכים או בהקמת תשתיות, לא תיתן רשות רישוי מקומית היתר לעבודה או לשימוש, אם לא מולאו התנאים האמורים, אלא אם כן אישר זאת מוסד התכנון המוסמך, ובלבד ששוכנע כי ניתן להשיג את המטרות שבשלהן נקבעו התנאים האמורים גם ללא מילוי אותם תנאים; לעניין זה, "מוסד התכנון המוסמך" – מוסד התכנון שאישר את התכנית, למעט ועדה מקומית.

48. בדברי ההסבר לסעיף נכתב כדלקמן:

"לפסקה (6) - מוצע להקנות סמכות למוסד תכנון שאישר תכנית, למעט ועדה מקומית, לתת אישור להוצאת היתר על פי התכנית האמורה, אף שלא מולאו תנאים שנקבעו בתכנית כתנאי לביצועה – לעניין התניית ביצועה בביצוע דרכים או תשתיות – וזאת אם שוכנע כי אין באישור כדי לפגוע בהבטחת המטרות שבשלהן נקבעו התנאים האמורים".

### נספח ה' – מצ"ב דברי ההסבר

49. בחוק ההסדרים האחרון תוקן נוסחו של סעיף 145(ג1). הסעיף בנוסחו החדש הרחיב את האפשרות לביטול תנאים בתכניות למגורים אף מעבר לתנאים הנוגעים לסלילת דרכים או הקמת תשתיות לכל תנאי אחר הנוגע לביצועה של התכנית. בהרחבה זו יש ביטוי לחשיבות שמייחס המחוקק לשחרור חסמים בביצוען של תכניות למגורים.

50. נוסחו הנוכחי של סעיף 145(ג1) הוא כדלקמן:

(13) (1) נקבעו בתכנית החלה על קרקע או על בניין תנאים למתן היתר הנוגעים לביצועה לעניין התניית ביצועה בסלילת דרכים או בהקמת תשתיות או נקבעו בתכנית למגורים החלה על קרקע או על בניין תנאים כאמור או תנאים אחרים למתן היתר הנוגעים לביצועה, לא תיתן רשות רישוי מקומית היתר לעבודה או לשימוש אם לא מולאו התנאים האמורים, אלא אם כן אישר זאת מוסד התכנון המוסמך לבקשת מי שרשאי להגיש את התכנית לגבי הקרקע או הבניין הנוגעים בדבר, ובלבד ששוכנע כי ניתן להשיג את המטרות שבשלהן נקבעו התנאים האמורים גם בלא מילוי אותם תנאים, והכול בשים לב לזמן שחלף ממועד אישור התכנית ולשינוי הנסיבות; מוסד התכנון המוסמך ייתן החלטה בבקשה לפי סעיף קטן זה בתוך 60 ימים מיום שהוגשה לו הבקשה;

(2) בקשה שהוגשה לפי סעיף קטן זה תפורסם על חשבון המבקש, לתקופה של 15 ימים להערות הציבור; מוסד התכנון המוסמך יחליט על דרך פרסום הבקשה והליך שמיעת ההערות;

(3) לא החליט מוסד התכנון המוסמך בבקשה לפי סעיף קטן זה, בתוך התקופה האמורה בפסקה (1), יעביר מוזכר מוסד התכנון, לבקשת מגיש הבקשה, את הבקשה לוועדה המשנה שהוקמה לפי סעיף 6(ד); ועדת המשנה תדון ותחליט בבקשה בתוך 30 ימים מהיום שבו הועברה אליה, והיא רשאית להמשיך בהליכים מהשלב שאליו הגיע מוסד התכנון המוסמך;

(4) אושרה בקשה לפי סעיף קטן זה, תפורסם ההחלטה ברשומות;

(5) בסעיף קטן זה –

"מוסד התכנון המוסמך" – מוסד התכנון שאישר את התכנית, למעט ועדה מקומית;

"תכנית למגורים" – תכנית שניתן להוציא מכוחה היתר לבניית יחידות דיור בלא צורך באישורה של תכנית נוספת וכן תכנית המייצעת שטח לתשתית הנדרשת במישרין לצורך בניית יחידות דיור.

### עמדת משרד התחבורה

51. העתירה דגן מכוונת נגד החלטת הוועדה המחוזית, ולפיכך למעשה דין העתירה נגד משרד התחבורה להידחות, בהעדר כל החלטה נתקפת שלה ובהעדר סעדים הנתבעים נגדה.

52. מכל מקום, הסמכות לאשר ביטול תנאים מסורה לוועדה המחוזית ולא למשרד התחבורה שאינו אלה גורם מיעץ. יצוין גם כי נציגי משרד התחבורה אינם חברים בוועדת המשנה להתנגדויות.

53. עם זאת, להלן תובא עמדת משרד התחבורה בהיבט התחבורתי ובהתייחס לשאלה האם החלטת הוועדה המחוזית לשינוי השלבויות הולמות את התשתית התחבורתית.

54. לעמדת הגורמים המקצועיים במשרד התחבורה יש לשינוי השלבויות שנקבע בהחלטת הוועדה המחוזית מענה הולם מבחינת פיתוח תשתיות הכבישים באזור כפר יונה.

55. חלק מכביש 562 (הקטע הדרומי – מאזור בית עלמין קדימה עד כביש 5613 בצפון, כולל מעגל התנועה) מצוי בימים אלה בביצוע (החל מאוגוסט 2016). לגבי חלקו השני של כביש זה (הקטע הצפוני-מכביש 5613 עד לכביש 57) כבר פורסם מכרז והתקיים סיור קבלנים והצפי לביצוע הינו עד מרץ 2017; בנוסף, תת"ל 43 אשר כוללת חלק מעוקף כביש 57



ומחלף השרון על כביש 4/57 מצויה לקראת מתן תוקף ויש רמת וודאות ליישומה. בהמשך לכך, החלו מהלכים הקשורים לתכנון ובהמשך ביצוע כביש עוקף 57 ובשלב זה הערכת משרד התחבורה היא כי השלמתו צפויה להסתיים עוד כארבע שנים; כך גם, הצפי להתחלת העבודות להשלמת הנתיב בכביש 57 הקיים הוא בשנת 2018 והסיום המשווער הוא בשנת 2020; מענה הולם לצרכים התחבורתיים בא לידי ביטוי גם בדרישת הוועדה להשלמת הסדרי התנועה ושיפורים בצומת בגין/העצמאות (כביש 57).

56. על פי תוצאות חוות הדעת התחבורתית שהוכנה ע"י עברון מפברואר 2016, שנבדקה ע"י נציגי משרד התחבורה, לאחר ביצוע כביש 562 ושדרוג צומת בגין/ עצמאות לא צפויה בעיה תחבורתית בתכנית מקב"ת ינוב. פרויקט זה גובל בכביש 562 וצפוי שחלק גדול מהנסיעות תבוצענה בכביש זה או לכיוון מזרח (כביש 6). הבדיקה של עברון מטעם המועצה המקומית כפר יונה לקחה בחשבון שני תרחישים בכביש 562: עם נתיב אחד ועם שני נתיבים.

57. כמו כן, על פי חוות הדעת התחבורתית של עברון ניתן לפתח 1,200 יח"ד בשכונות הצפוניות (תכניות יפה נוף והדרי השרון) ללא עוקף כביש 57, וכאשר יבוצע נתיב על כביש 57 הקיים ניתן לפתח ולאשר עוד 720 יח"ד. מכיוון שפרויקט לנתיב מקודם בימים אלו בחברת "נתיבי ישראל" ומאחר ותכנית הצ/1/2/188 (הדרי השרון) הינה תכנית מתארית הוחלט ע"י הוועדה המחוזית לאפשר את פיתוח מלוא יחידות הדיור בתכנית הצ/1/2/410 (יפה נוף).

58. יעד משרד התחבורה הוא לפיצול מטרופוליני של 40% מהנוסעים לתחבורה הציבורית, ולכן פיצול אופטימי של 30% לתחבורה ציבורית, כפי שהונח בבדיקה זו, הוא מקובל ויכול לחזק את המעבר לתחבורה ציבורית ואופניים. "שחרור" יחידות הדיור בשכונות הצפוניות מתאפשר בזכות פרויקט הנתיב בכביש 57 וללא קשר לרמת השירות בצומת רבין. ביצוע הנתיב מאפשר מעבר נוסעים לתחבורה ציבורית לכלל תושבי כפר יונה ויכול אף לאפשר הטבה ברמת השירות לצומת זה. על כן, יש בפרויקט הנתיב שסימו כאמור, צפוי ל-2020 לתמוך בהחלטת הוועדה בוודאי בכל הקשור לפרויקט יפה נוף.

59. יצוין כי בבדיקת משרד התחבורה לא נמצאה התייחסות של עברון להפחתת נסיעות לטובת האופניים כפי שנטען ע"י איגוד אפרים וינהבר (המומחה מטעם העותרים). בנוסף בניגוד לעמדתו, כביש 57 הקיים אינו צר מאוד אלא כביש דו מסלולי דו נתיבי (שני נתיבים לכיוון). הטענה כי אי מחלף הכביש יוביל לתאונות אינה ברורה ומטעה.

60. חוות הדעת של עברון נבדקה ברמה העקרונית ונבחנו הנחות הבסיס ששימשו לבדיקה – שהן למעשה החלק החשוב והמרכזי שעליו מבוססות תוצאות הבדיקה. הנחות היסוד של חוות הדעת היו מקובלות על משרד התחבורה – הן בנושא פילוג הנסיעות והן בבחינת רגישות לשלבים של סלילת כביש 562 (באבחנה לכביש דו נתיבי וכביש חד נתיבי) והן בבחינת השלכות עוקף 57 והנתיב בכביש 57.



## עמדת רמ"י

61. רמ"י צורפה כצד לעתירה, בהיותה מנהלת של מקרקעין המצויים בתכנית מקב"ת ינוב ועל כן עמדתה תתייחס לתכנית זו בלבד.
62. מחוות הדעת התחבורתית מטעם העירייה עולה כי לאחר סלילת כביש 562, רמות השירות התחבורתיות בצמתים של כביש 57 ושל כביש 562 תהיינה טובות, גם לאחר בניית 2,250 יח"ד במתחם מקב"ת ינוב. כל זאת גם ללא סלילת כביש 57 החדש – כביש עוקף כפר יונה.
63. הוועדה, אשר לה מוקנית הסמכות, החליטה לאמץ את חוות הדעת הנ"ל ולבטל את התנאים התחבורתיים בתכנית מקב"ת ינוב.
64. לעמדת רמ"י, משנבחנו התנאים התחבורתיים בתכניות השונות על בסיס מקצועי, ונמצא כי יש מקום לשנותן, הרי שמדובר בהחלטה תכנונית של הגורם המוסמך שאין כל עילה לשנותה.
65. מכל מקום, כפי שפורט לעיל, לעתירה לא צורפה כל בקשה לצו ביניים. לאחר החלטת הוועדה המחוזית לביטול השלכיות בתכנית מקב"ת ינוב ולמימוש מדיניות הממשלה להגדלת ההיצע ביחידות דיור הקיימות בשוק ובניסיון לסייע למצוקת הדיור בישראל, פרסמה רמ"י מספר מכרזים, לשיווק של מאות יחידות דיור ובחלקם אף פורסמו זוכים.
66. אמנם לאחר הגשת העתירה, פרסמה רמ"י במכרזים הבהרה והודעה על הגשת העתירה, אולם לאור העובדה כי רמ"י פרסמה את המכרזים בהתאם להחלטת הוועדה, העתירה לוקה בשיהוי רב וכעת מלבד רמ"י מעורבים מאות זוכים וגורמים רבים נוספים במתחם מקב"ת ינוב, ולפיכך לעמדת רמ"י דין העתירה להידחות.
67. עוד נסיף כי קבלת העתירה משמע גרימת נזקים רבים לציבור ולמדינה והשתת עלויות מיותרות במקרה בו החלטת הוועדה התקבלה בסמכות, לאחר שקילת כל השיקולים הראויים, קבלת חוות דעת רלוונטיות ושמיעת התנגדויות.

## התייחסות לטענות העותרים:

### לטענה כי הבקשות בנוגע לתכנית יפה נוף לא נתמכה בחוות דעת מקצועית

68. העותרים טוענים כי הבקשות לא נתמכו בחוות דעת תעבורתית מקצועית, יחד עם זאת חוות דעתו של מר עברון התייחסה למרחב כולו. מכבר לכך, לעת הדיון, במסמך שהוגש במסגרת התנגדויות, הציג היזם מגדלי דוד ירושלים שיוצג ע"י עו"ד אייל מאמו חוות דעת מטעמו.

69. מכל מקום, הבדיקה התחבורתית אשר הוגשה על ידי מר עברון התייחסה למרחב כולו ובעקבותיה ישיבת היגוי מפברואר 2016 הורחבה הבדיקה כך שתבחן השפעת תוספת 30% שימוש בתח"צ ואופניים.

70. בנוסף עמדו לנגד עיני הועדה גם מכתב מנכ"ל משרד התחבורה מיום 20.12.2015 אשר מציג לוח זמנים משוער להרחבת דרך 57 לשלושה נתיבים לצורך ביצוע נת"צ, ומכתב חברת נתיבי ישראל מיום 21.9.16 המציג לוח זמנים צפוי לסיום ביצוע הנת"צ על דרך 57, סיום ביצוע דרך 562, וצפי לסיום ביצוע מחלף השרון ועוקף כפר יונה – על פי תת"ל 43.

71. יוזכר כי חוות הדעת של עברון, שהינו יועץ תחבורה מטעם העירייה, ממרץ 2016, נבחנה גם על ידי יועצת התחבורה של לשכת התכנון.

72. יצוין כי כפי שציננה הוועדה המחוזית בהחלטתה, הועדה המחוזית בהיותה ערה למצוקה התחבורתית הקיימת בכל מחוז מרכז, ובמרחב השרון בפרט, פועלת מזה מספר שנים בשיתוף עם ראשי הרשויות והועדה המרחבית שרונים להקמה ועידוד מערכת תחבורה חלופית בין יישובים בתוך מרחב השרון ובין מרחב השרון ונתניה, אשר בה קיימות ומוקמות 3 תחנות רכבת המשמשות באופן אינטנסיבי את תושבי מרחב שרון וכפר יונה. בכדי לעודד שימוש באמצעים חלופיים מקדמת הועדה רשת נת"צים ומערך שבילי אופניים בדרך 561 העתידית אשר ייקשרו בין אבן יהודה וקדימה צורן, ובדרך 57 הקיימת, בכך תתאפשר חלופה משמעותית ומהותית שתקצר את זמני ההגעה בתח"צ ואופניים באופן משמעותי ביותר ויהפכו אותם לכלי תחבורה אטרקטיבי לשימוש אל מול הרכב הפרטי.

73. מכל מקום, הוועדה שוכנעה כי הסיבות בגינן נקבעו התנאים התחבורתיים מקבלים מענה תחבורתי ראוי ועדכני באמצעות עדכון פרויקטי התחבורה והבטחת לוי"ז לביצועם כפי שפורט לעיל וכי בנסיבות אלו ניתן להשיג את המטרות שבשלהן נקבעו התנאים האמורים גם ללא מילוי אותם תנאים, ולפיכך ניתן היה לבטל את התנאים שנקבעו בתכניות בהתאם לסמכות שהוקנתה לוועדה בסעיף 145(ג) לחוק התוי"ב.

#### **לטענה כי מעולם לא הוגשה בקשה לתוספת 10% יח"ד בפרוייקט הדרי השרון ויפה נוף**

74. העותרים טוענים כי מעולם לא הוגשו לוועדה המחוזית בקשה לתוספת 10% בפרוייקט הדרי השרון ובפרוייקט יפה נוף. בקשה כזו, לטענת העותרים, הוגשה על ידי העירייה רק בתחום תכנית מקב"ת ינוב, על מנת לאפשר ביצוע תוספת של 140 יח"ד ומימוש מלוא קיבולת התכנית.

75. לפיכך, לטענת העותרים, הוועדה המחוזית, במתן אישורה לתוספת 10% מסך יחידות הדיור בכל שלוש התכניות ללא תנאים, ביצעה שינוי שלביות שכלל לא נתבקש על ידה. לטענתם, הדבר נכון גם לגבי החלטת הוועדה המחוזית לאשר את כל יתר יחידות הדיור במקב"ת ינוב בכפוף לתחילת ביצוע בפועל של דרך 562 ושיפורים בצמתים ברחוב בגין

בלבד, תוך ביטול כל יתר התנאים, למרות שביטול התנאים נתבקש רק בנוגע ל – 140 יח"ד. בנוסף, טוענים העותרים כי אישור של עד 1,920 יח"ד בתכנית יפה נוף והדרי השרון בתנאים שנקבעו לכך (בכפוף לתחילת ביצוע בפועל של נתיב תח"צ בדרך 57 הקיימת וסלילת שביל אופנים באותו קטע ושיפורים בצמתים ברחוב בגין) ניתן מבלי שכלל הוגשה בקשה לגבי תכנית הדרי השרון (הצ/1-2/188).

76. כפי שהבהירה הוועדה המחוזית בהחלטתה, אגב הבקשות שהוגשו אליה החליטה הוועדה לבחון **בחינה כוללת של התניות התחבורתיות במרחב**. הוועדה מציינת כי בנוסף לבקשה המקורית הוגשו גם בקשות לשינוי שלביות של יזמים בתחום תכנית הצ/2 /1 /410. אגב אותה בחינה כוללת ולאחר שהתקבלו נתונים ועמדות משרד התחבורה ונתיבי ישראל, קיבלה הוועדה את ההחלטה נשוא העתירה.

#### **לטענה כי החלטת הוועדה המחוזית סותרת את חוות הדעת המקצועית של עברון**

77. העותרים טוענים כי על אף שהוועדה המחוזית קובעת בהחלטה כי הסתמכה על חוות הדעת של עברון, החלטתה סותרת באופן "חרף" את חוות דעתו המקצועית.

78. יצוין כי לא ברור על איזו סתירה "חריפה" מדובר, והעותרים לא מפרטים בעניין. מעיון בחוות הדעת ממרץ 2016 של מר עברון, אל מול החלטת הוועדה המחוזית עולה כי הוועדה המחוזית לקחה בחשבון ואף הסתמכה באופן עקרוני על ממצאיו של מר עברון בכל הנוגע לאישור יחידות הדיור, ועל המידע שעלה ממכתב משרד התחבורה מיום 20.12.15 בצירוף הנתונים החדשים שעלו ממכתבה של חברת נתיבי ישראל מיום 21.9.16.

#### **לטענה כי החלטת הוועדה המחוזית מסתמכת על שני מכתבים לאקוניים שאינם התחייבות**

79. העותרים טוענים כי הוועדה המחוזית סמכה ידיה על שני מכתבים לאקוניים של משרד התחבורה ונתיבי ישראל, לפיהם יש צפי מסוים לסלילת נתיבי תחבורה כאלו ואחרים, והתייחסה אליהם כהתחייבות, על אף שהובהר לוועדה שאין הדבר כך. זאת, לאור הצהרת נציגת משרד התחבורה, גב' משיח, בדיון מיום 4.4.16, כי משרד התחבורה טרם סיים את הבדיקה התחבורתית.

80. משרד התחבורה ונתיבי ישראל, אשר צורפו כצדדים לעתירה זו, תמכו בשינויים שנקבעו בהחלטת הוועדה המחוזית. במכתביהם ניתן צפי לסיום עבודות בכבישים השונים, וחזקה עליהן שהן תעשנה הכל על מנת לעמוד בתכניות שקבעו לעצמן, ותפעלנה לבצע עבודותן נאמנה.

81. הוועדה המחוזית, בערכה איזון בין האינטרסים השונים, סברה כי אין מקום לעכב הקמה של יח"ד נוספות, מתוך הנחה כי במקביל לאכלוס יחידות אלו, תסתיימנה גם העבודות הכלולות בתכניות העבודה של הגורמים האמונים על יישום ההיבטים התחבורתיים. החלטה זו הינה החלטה מאוזנת וסבירה, שאין כל עילה להתערב בה.

### לטענה כי העותרים לא קיבלו את מלוא המידע

82. העותרים טוענים בין היתר, כי הם לא זכו לקבל מאת הרשויות מידע מלא ועדכני, וכי המידע שהגיע לרשותם באיחור הינו חסר ולא רציף. בעניין זה יצוין כי לא ברור לאיזה מידע שלא נתקבל מכוונים העותרים, אולם מכל מקום, יצוין כי הוועדה המחוזית נקטה בהליך של פרסום לצורך קבלת התנגדויות, כמקובל, וכל מתנגד יכול היה להגיע למשרדי הוועדה המחוזית ולצלם חומר מהתיק, הכולל מאות עמודים.

83. לאחר הדיון בהתנגדויות הגיעו נציגי העותרים למזכירות הוועדה המחוזית וצילמו חלק מהחומר. בשל העדרותה של מזכירת הוועדה באותו יום והעובדה שלא כל החומר היה בתיק, נמסר להם בהמשך, במענה לפנייתם לקבל חומרים נוספים, כי הם מוזמנים לוועדה המחוזית לצלם את המסמכים הנוספים שביקשו. ככל שבחרו שלא לעשות כן, אין להם להלין אלא על עצמם.

### לטענה כי הוועדה המחוזית התעלמה מהתנהלות מר דרעי והצהרתו

84. העותרים טוענים כי הוועדה המחוזית התעלמה מהתנהלות החריגה של מר דרעי, כמו גם מהצהרתו המפורשת כי מטרתו להוביל ל"קטסטרופה" תחבורתית בכפר יונה וזאת כדי ללחוץ על המדינה.

85. בעניין זה נשיב כי כפי שהובהר לעיל, הוועדה המחוזית בחנה את ההיבטים התחבורתיים בראייה מרחבית, מתוך שיקולים מקצועיים וענייניים ומצאה כי באיזון האינטרסים יש מקום לבטל את התנאים שנקבעו בתכניות השונות, וזאת בהתאם לסמכותה לפי סעיף 145 (ג) בנוסחו דאז. טענות העותרים בעניין התנהלות מר דרעי, גם לו היו נכונות, אינן רלוונטיות לעניין זה.

### היקף הביקורת השיפוטית על החלטת הרשות

86. הביקורת השיפוטית על פעולות הרשות המנהלית נתחמת לעילות ההתערבות של המשפט המינהלי, כפי שנתגבשו בפסיקת בית המשפט העליון, כגון העדר סמכות, הפלייה פסולה, שיקולים זרים וחריגה ממתחם הסבירות. בהעדר עילת התערבות, מהעילות האמורות, בהחלטת הרשות המנהלית, לא יבוא בית המשפט בנעליה של הרשות ולא ימיר את שיקול דעתה בשיקול דעתו (ראו דפנה ברק-ארז, **משפט מינהלי**, כרך ב' (2010), עמ' 622-621; ע"מ 9057/09 איגנר נ' השמורה בע"מ (ניתן ביום 20.10.10); ע"מ 9654/06 החברה להגנת הטבע נ' ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ולבניה (ניתן ביום 5.5.08); ע"מ 2418/05 מילגרום נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז ירושלים (ניתן ביום 24.11.05); בג"צ 2324/91 התנועה למען איכות השלטון בישראל ואח' נ' המועצה הארצית לתו"ב, פ"ד מה(3) 678 (1991)).

87. הדבר נכון במיוחד בעניינים מקצועיים טכנוניים וכבר נאמר אין ספור פעמים, כי בית המשפט אינו "מתכנן על". ראו למשל דברי כב' השופט מ' חשין בבג"צ 2920/94 אדם טבע ודין נ' המועצה הארצית לתכנון ובניה, פד"י נ (3) 441 בעמ' 446 :

"לעניין זה נזכור, בראש ובראשונה, כי אין אנו יושבים לדין כטריבוטל עליון לתכנון. הסמכות לתכנון הופקדה בידיהם של גופי התכנון המנויים בחוק, ובמרחב שיקול הדעת הניתן להם, ועל יסוד הנחה שמועלים הם בתום לב ובמידה ראויה של סבירות, רשאים ומוסמכים הם אותם גופים לנוע כרצונם ועל פי שיקול דעתם. אנו, כבית משפט, לא נתערב בפעילותם של גופי התכנון אלא אם תמצא בה סירכה מאלו סירכות המצדיקות התערבותנו, כעשייה שלא כחוק, שלא בסמכות, שלא בתום לב או שלא בסבירות ראויה." (הדגשה איננה במקור).

88. וראו עוד, בין רבים, ע"מ 6291/10 ארז בר זיו נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז המרכז (ניתן ביום 2.7.12); בג"צ 3017/05 חברת הזרע (1939) בע"מ נ' המועצה הארצית לתכנון ובניה, משרד הפנים (ניתן ביום 23.3.11); עניין איגנר; בג"ץ 10242/03 מילובלובסקי נ' המועצה הארצית לת"ב (פורסם בנבו, 14.6.04); בג"צ 465/93 טריידט ס.א. חברה זרה נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבניה, הרצליה, פ"ד מח(2) 622, 633 (1994).

89. לפיכך, בית המשפט הנכבד לא ימיר את שיקול דעתה של הוועדה המחוזית בשיקול דעתו, באשר לה ניתנה על פי הדין סמכות ההחלטה, כל זאת במשנה תוקף משמדובר בגוף מקצועי, המרכז את הידע בענייני תכנון ובניה.

90. יוזכר כי לבית המשפט הנכבד אין את הכלים והידע המקצועי להכריע בשאלה מקצועית מהסוג העולה בעתירה, וממילא הוא אף אינו אמור להכריע בה, שהרי שיקול הדעת וההחלטה בעניין זה נתונה בידי המשיבות, הנסמכות על אנשי מקצוע ומומחים, גם אם קיימים מומחים אחרים, שלהם דעה אחרת (ראו: בג"צ 13/80 נון בע"מ נ' מדינת ישראל משרד הבריאות פ"ד לד (2) 693).

91. כל עוד החלטת הרשות אינה חורגת ממתחם הסבירות, בית המשפט לא יתערב בהחלטת הרשות. הדברים נכונים על דרך קל וחומר כאשר הרשות המנהלית משתיתה את החלטתה על בסיס חוות דעת מקצועיות של גורמים מקצועיים (ראו למשל פסק דינו של השופט מ' חשין, בבג"צ 5785/03 גדבאן נ' משרד הבריאות; בר"מ 3186/03 מדינת ישראל נ' עין צור בעמ' 766); בג"צ 1554/95 עמותת שוחרי גילת נ' שר החינוך בע' 20-21; בג"צ 6474/10 עיריית ראש"צ נ' שר הפנים, פסקה 13.

92. כאשר מדובר בשאלה מקצועית רגולטורית – הכרוכה בשיקולים מקצועיים מובהקים ששקילתם מצריכה מומחיות מיוחדת והם מצויים בגרעין שיקול הדעת הרגולטורי המוקנה לרשות המוסמכת – מתחם שיקול הדעת המוקנה לרשות הוא רחב ביותר. ככל

שמתחם הסבירות רחב יותר, נכונותו של בית המשפט להתערב במעשה המנהלי מצומצמת יותר. כרוחב הסמכות כן רוחבו של מתחם הסבירות.

לאור האמור לעיל, דין העתירה להדחות. הוועדה המחוזית הפעילה סמכותה באופן ראוי וסביר, תוך שקילת מכלול העובדות והנתונים שהוצגו בפניה ומתוך הסתמכות על חוות דעת מקצועיות, ומכל מקום, החלטת הוועדה המחוזית, אשר הינה החלטה תכנונית גרידא, איננה בלתי סבירה באופן המצדיק התערבותו של בית משפט נכבד זה.

אשר על כן, יש לדחות את העתירה תוך חיוב העותרים בהוצאות משפט ושכ"ט עו"ד כדין.



אילת גופמן, עו"ד

ממונה בפרקליטות מחוז מרכז - אזרחי

פמ"מ עתמ/16/8801

א.ג. 1267899

## תצהיר

אני החתומה מטה ליאור מסינג, מס' זהות [REDACTED] ולאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי אם לא אעשה כן אהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק, מצהירה בזה לאמור:

1. אני משמשת כמתכנתת אזורית בצוות צפון בלשכת התכנון של הוועדה המחוזית לתו"ב מחוז מרכז.

2. תצהירי זה ניתן לתמיכה בתגובה המקדמית מטעם המשיבה 1 בעת"מ 19131-12-16 כחלון ואח' נ' הוועדה המחוזית ואח' ולאומות האמור בה.

3. העובדות המפורטות בסעיפים 1-2, 8-15, 18-25, 27-28, 30-35, 38, 40-46, 68-69, 82 הינן נכונות למיטב ידיעתי ואמונתי כאשר המקור לידיעתי הינו התפקיד אותו אני ממלאת בוועדה וכן מסמכים בהם עיינתי לצורך הכנת התגובה.

4. אני מצהירה כי השם דלעיל הוא שמי, החתימה דלמטה היא חתימתי, וכי תוכן תצהירי זה אמת.

  
חתימת המצהיר

## אישור

אני החתומה מטה [REDACTED], עורכת דין, מאשרת בזה כי ביום [REDACTED] הופיע בפניי ליאור מסינג המוכרת לי אישית, שזיהיתיה על פי תעודת זהות מס' [REDACTED] ולאחר שהוזהרתי כי עליה לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי תהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק אם לא תעשה כן, אישרה נכונות הצהרתה דלעיל וחתמה עליה בפני.

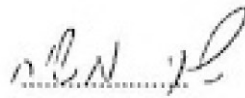
עו"ד ניצן בן ארויה  
יועץ משפטי  
לועדה מחוזית מחוז המרכז  
חתימת מקבל התצהיר



## תצהיר

אני החתומה מטה שני משית, מסי זהות [REDACTED] לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזה לאמור:

1. אני משמשת כממונה תכנון סטטוטורי במחוזות ת"א ומרכז במשרד התחבורה.
2. תצהירי זה ניתן לתמיכה בתגובה המקדמית מטעם המשיבה 1 בעת"מ 19131-12-16 כחלון ואח' נ' הוועדה המחוזית ואח' ולאומות האמור בה.
3. העובדות האמורות בסי 51-60 לתגובה הן נכונות לפי מיטב ידיעתי ואמונתי. המקור לידיעתי ולאמונתי הוא מתוקף תפקידי, מעיון במסמכים ולפי מידע שנמסר לי.
4. אני מצהירה כי השם דלעיל הוא שמי, החתימה דלמטה היא חתימתי, וכי תוכן תצהירי זה אמת.

  
חתימת המצהיר

## אישור

עו"ד ניר אבירם

מ.ר. 17588

שלם 7 רמת-גן

אני החתומה מטה, עורכת דין, מאשרת בזה כי ביום 22/12/17 הופיע בפני המוכר לי אישית/ שוהיתיו על פי תעודת זהות מסי [REDACTED] ולאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפני.

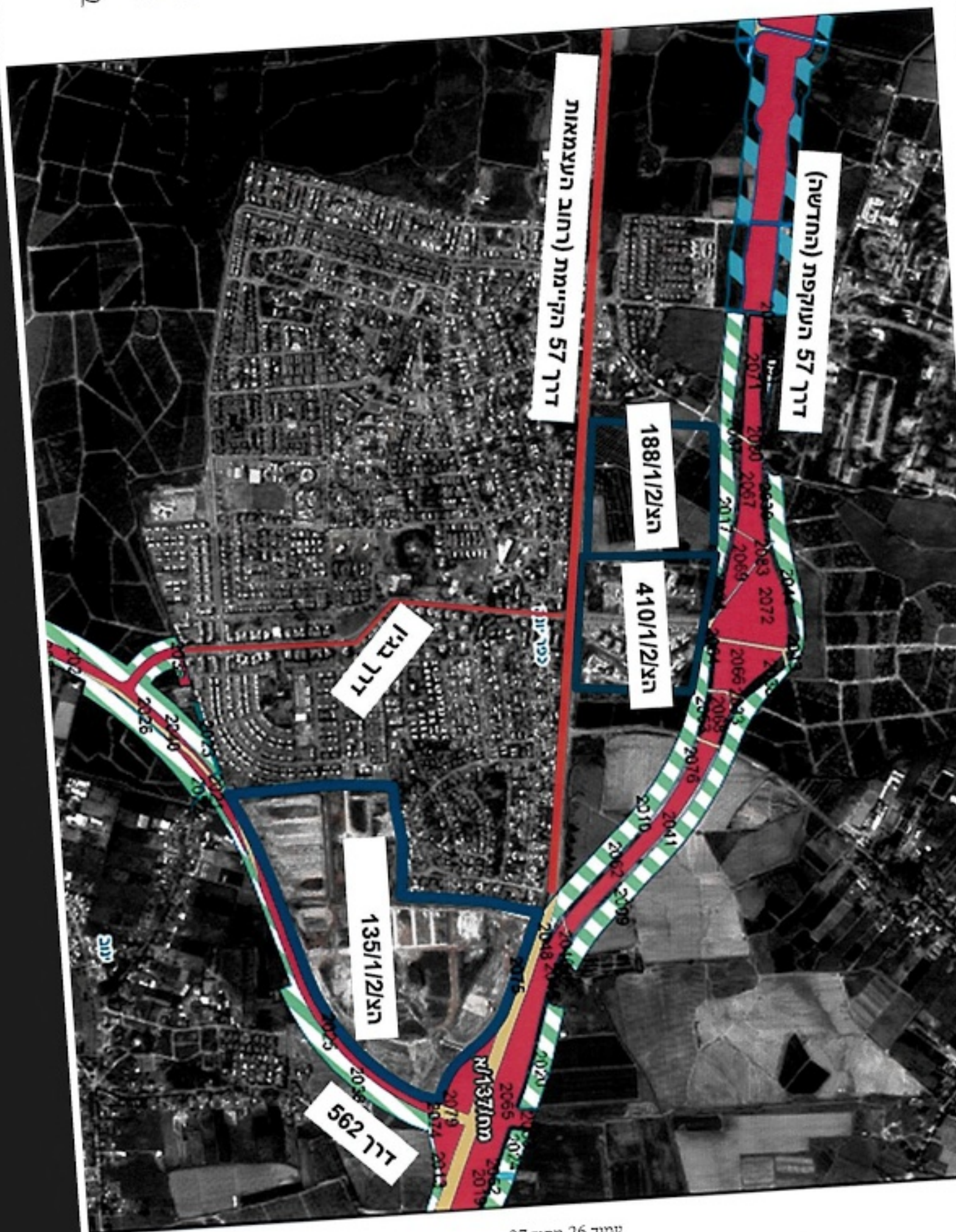
עו"ד ניר אבירם

מ.ר. 17588

שלם 7 רמת-גן

חתימת מקבל התצהיר





ערר מס' 263/14

**מדינת ישראל  
משרד הפנים - מחוז המרכז  
ועדת ערר מחוזית**

**ערר מס' 263/14**

**הרכב ועדת הערר:**

יו"ר: עו"ד שרון מונטיפיורי- גילן

אדריכל רשום ע"פ סעיף 12 א (3): אדרי' מר שמואל חכים

נציגת מתכנתת המחוז: גבי נדיה ואזה

נציג ציבור: מר עמירם גלילי

**העורר/ים: מגדלי דוד משה בירושלים ייזום ופיתוח**

ע"י ב"כ עו"ד מאמו ועו"ד אפי שבח בחבש

**- נגד -**

**המשיב/ים: הועדה המרחבית לתכנון ובניה שרונים**

על ידי ב"כ עו"ד ניר בראונשטיין

**חקיקה שאוזכרה:**

חוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965: סעי' 145(12)

## **החלטה**

עניינו בערר על החלטת המשיבה (להלן: "הועדה המרחבית") מיום 08.06.2014 לסרב לבקשה להיתר לבניה להקמת שני מבני מגורים הכוללים 116 יחידות דיור על המקרקעין הידועים כמגרש 100 בחלקה 110 בגוש 8118 בכפר יונה (להלן: "המקרקעין").  
בהחלטה נקבע:

**"לסרב לבקשה מפאת:**

1. אי התאמה להוראות התב"ע לענין השלבי ביצוע תחבורתיים.  
הזכות בקרקע במתחם התב"ע כולה.
2. הבקשות ל - 4 בנינים שהוגשו מהוות גורם של חוסר שוויון יחסי לכל בעלי ולהחלטת ועדת ערר".

**רקע**



1. תכנית הצ/2-410/1 (להלן: "התכנית הראשית") אושרה למתן תוקף ביום 03.02.2003, והיא קובעת את זכויות הבניה התנאים והשלכיות למתן היתרי בניה בתחומי התכנית. סעיף 18 לתכנית הראשית, שעניינו "שלבי ביצוע תחבורתיים" קובע כדלקמן:

**"שלבי ביצוע תחבורתיים:**

שלב א:

(1) לא יינתן היתר בנייה בתחום התכנית, אלא לאחר אישור משרד התחבורה ומע"צ לתכנית הסדרי תנועה להרחבת דרך מספר 57 במתכונת דו-מסלולית דו-נתיבית, בקטע מצומת הכניסה לתכנית שבנדון עד רחוב גילה (כניסה למחנה צבאי), כולל תכניות לשינויים ברמזור בצומת דרך מספר 57- כניסה לתכנית שבנדון.

(2) לא יאוכלס כל מבנה בתחום התכנית, אלא לאחר הביצוע בפועל של הרחבת דרך מספר 57 בקטע הכניסה לתכנית – רחוב גילה וביצוע השינויים ברמזור בצומת דרך מספר 57 – כניסה לתכנית, עפ"י התכנית לעיל.

שלב ב':

לא יוצאו היתרי בנייה מעל ל – 600 יחידות דיור ומעל ל – 1,500 מ"ר שטחים עיקריים למסחר ומשרדים, אלא לאחר אישור מע"צ ומשרד התחבורה לתכנית להרחבת דרך מספר 57 לשלושה נתיבים בכל מסלול. בקטע כניסה לתכנית – דרך מספר 40, כולל תכניות לשינויים ברמזורים בצמתים בדרך מספר 57, בהתאם לכך.

או לחלופין: - לאחר אישור מע"צ ומשרד התחבורה לתכנית לסלילת דרך מספר 57 בתוואי החדש (עפ"י תכנית מח/137' שתאושר) למתן חיבור חדש מפון לתכנית, לא יאוכלסו מעל ל – 650 יחידות דיור ומעל ל – 1,500 מ"ר שטחים עיקריים למסחר למשרדים, אלא לאחר הביצוע בפועל של הרחבת דרך מספר 57 לשלושה נתיבים מכל כיוון בקטע כניסה לתכנית – דרך מספר 4 וביצוע השינויים ברמזורים בצמתים דרך מספר 57 עפ"י התכנית לעיל. או לחלופין: - לאחר הביצוע בפועל של סלילת דרך 57 בתוואי החדש (הצפוני) וביצוע בפועל של החיבור החדש מצפון, עפ"י התכנית לעיל".

2. תכנית הצ/מק/2-410/1 א"א אשר אושרה למתן תוקף ביום 22.10.2010, הינה תכנית איחוד וחלוקה ללא הסכמת בעלים בהתאם להנחיות התכנית הראשית.

3. תכנית מח/137' א"א, אושרה למתן תוקף ביום 24.03.2010 והיא כוללת את סלילת דרך מספר 57.

4. בשנת 2013 ניתן היתר להקמת מרתף חניה כולל לבניינים A,B,C,D הכלולים בתכנית הראשית.

5. בשנת 2013 ניתן היתר לבניית בנין A הכולל 58 יחידות דיור.

6. בשנת 2014 ניתן היתר לבניית בנין B הכולל אף הוא 58 יחידות דיור.

7. הבקשה נשוא הערר הינה לבניית בניינים C ו-D.

#### תמצית טענות העוררת

8. הבקשה להיתר תואמת את הוראות שלב ב' לתנאי השלביות הקבועים בסעיף 18 לתכנית הראשית. תכנית מח/137/א אושרה ולפיכך מתקיים התנאי להוצאת היתרים לבנייתם של מעל 650 יחידות דיור.
9. בכל הנוגע לאכלוס, מדובר בתנאי שכאמור מתייחס לאכלוס ולא למתן ההיתרים ולא לחינם הבחין המחוקק בין שלב מתן היתרי הבניה לבין שלב האכלוס על מנת לקדם את הבניה בתחומי התכנית וליצור היצע דירות להן השוק משוע.
10. בניית יחידות הדיור הנוספות מבלי לאכלס אותן, אינו משפיע על התשתיות הקיימות ואין לו כל השפעה סביבתית ולכן יש לפרש את התכנית באופן שאינו מהווה פגיעה בזכות הקניין של בעלי הזכויות ולאפשר את מתן היתרי הבניה על אף שהתנאי לאכלוס הדירות, לא התקיים.
11. תנאי השלביות מתייחס להוצאת היתרי בניה ולא להחלטת ועדה להוצאת היתרי בניה ובמועד בו התקבלה ההחלטה נשוא הערר, מספר יחידות הדיור להן ניתן היתרי בניה לא עלה על 650 ולכן הסעיף הרלוונטי הינו שלב א' בהוראת השלביות של סעיף 18 ולא שלב ב'.
12. לועדה המקומית אין סמכות לדחות את הבקשה להיתר בנימוק של שוויון. העוררת היא שהקדימה לבנות במקרקעין את מרתפי החניה ולכן היא זו שצריכה להמשיך בבניית הדירות על אותם מרתפי חניה.
13. הבקשה להיתר עונה על צורך ציבורי דחוף וחשוב של בניית דירות חדשות. מכוח התכנית הראשית כבר בוצעו מרבית התשתיות לרבות כבישים, מדרכות, כיכרות ומוסדות חינוך ואין לעכב את בנייתם של מאות יחידות דיור נוספות.
14. הותרת מרתפי החניה החשופים עלול ליצור מפגע אסתטי ובטיחותי.
15. מניעת הוצאת היתרי הבניה יביא לפגיעה כלכלית קשה בעוררת שהשקיעה כספים רבים בפרויקט.
16. דווקא מתן ההיתר נשוא ערר זה יכול לזרז ולסייע בביצוע סלילת הנתיב בכביש 57, על מנת שלא לעכב את אכלוס יחידות הדיור שיבנו.

#### תמצית טענות הועדה המרחבית

17. הערר הוגש באיחור וכן לא צורפה חברת "הילולי כפר יונה" שהינה צד שעלול להפגע מההחלטה בערר זה.
18. בטרם הדיון בבקשת העוררת נשוא הערר, הוצאו על ידי המשיבה או אושרו על ידה בקשות להיתרי בניה ל - 600 יחידות דיור ולכן ההוראות הרלוונטיות לתכנית הראשית הן הוראות שלב ב' של התכנית.
19. אין מחלוקת כי לא ניתן לאכלס את היחידות הנוספות המבוקשות כיום ואף לא בעתיד הנראה לעין, לאור אי התקדמות הוצאתה לפועל של תכנית מח/137/א ואי ביצוע הרחבת כביש מספר 57, על ידי נתיבי ישראל.

20. מתן היתרי הבניה המבוקשים, עלול להוביל למצב בו יחידות הדיור תבנה ובמשך שנים ארוכות לא ניתן יהא לתת להם אישור אכלוס בהתאם להוראות התכנית, כאשר תנאי האכלוס כלל אינה בשליטתה או באחריותה של הועדה המרחבית. מעבר לחשיפת הועדה המרחבית לתביעות נזיקין מצד רוכשי יחידות הדיור, עלול גם להיווצר מצב שהבניינים יעמדו כאבן שאין לה הופכין ויהפכו למעשה "פילים לבנים" ולמטרד לציבור.

21. האבחנה בין שלב מתן היתרי הבניה לשלב האכלוס בתכנית הראשית, היא אבחנה שגויה ולא בכדי שזורים התנאים לשלב ההיתר ולשלב האכלוס זה בזה בסעיף 18 הנ"ל. תהא זו עצימת עיניים מצידה של הועדה המרחבית ליתן לעוררת את ההיתרים, מקום בו לא ניתן יהא לאכלס את היחידות בעתיד הנראה לעין ולכן יש לראות במצב דברים זה, כאי עמידה בהוראות השלביות של התכנית הראשית.

22. הועדה המרחבית מפנה להחלטה בע"א 482/99 בעניין בלפוריה, בו נקבע, כי הועדה המקומית אינה מנועה מלבחון את שאלת השימוש ביחידות הדיור בטרם מתן היתר הבניה ולכן היה זה מחובתה של הועדה המרחבית לבחון את התכנות קיומו של שלב האכלוס כבר בשלב מתן היתרי הבניה.

23. העוררת מעריכה כי סלילתו של כביש 57 תסתיים עד שנת 2017 ולהערכה זו, אין כל בסיס והיא סותרת את הנתונים שבידי הועדה המרחבית לעניין התקדמות התכנון והביצוע במשרד התחבורה.

24. טענות העוררת לעניין מפגע הבטיחות והאסתטיקה בהותרת מרתפי החניה כפי שהם, הינם טענות כלליות שלא נתמכו בחוות דעת מקצועיות.

25. לעניין הטענה ביחס לשוויון, מדובר בשיקול לגיטימי ומקום בו בקשתה של חברה אחרת להיתר בניה מכוח התכנית הראשית כבר אושרה, אין מקום לעכב את הוצאת ההיתר, רק משום שהעוררת הגישה בקשה נוספת להיתר לאחר מכן.

## דיון והכרעה

26. בהחלטת הביניים שהתקבלה במסגרת הדיון בערר ביום 12.03.2015, נתבקשה הועדה המרחבית לפנות לנתיבי ישראל על מנת לקבל התייחסות למועד המשוער והצפוי לביצוע הנת"צ בכביש 54, לאור סיכום פגישה מיום 18.12.2014 בין מנכ"ל משרד התחבורה וראש עיריית כפר יונה, אשר הומצא על ידי העוררים בדיון ולפיו באחריות נתיבי ישראל, לבחון קידום תכנון הנת"צ בכביש 57, על מנת לאפשר הקמת יחידות דיור נוספות.

27. ביום 14.04.2015 ובהמשך להחלטת הביניים הנ"ל, נתקבלה התייחסות נתיבי ישראל לפיה "תכנון הנת"צ בכביש 57 נמצא בתחילת התכנון המוקדם ולא ניתן בשלב זה לומר לו"ז משוער לגבי הביצוע, כמו כן הפרויקט תוקצב לתכנון בלבד בשלב זה".

כמו כן, מסרה נתיבי ישראל, כי רק ברבעון הראשון של 2016, תדע מה הן הפרויקטים שיהיו כלולים בחומש הבא, דהיינו בין השנים 2017 עד 2022 ולכן, אין היא יכולה לומר בשלב זה, האם הנת"צ בכביש 57 יהיה כלול בחומש הבא.



28. אין מחלוקת כי הצורך בהקמת יחידות דיור הינו צורך חיוני ודחוף ועל מוסדות התכנון לאפשר ככל הניתן, הקמתן של יחידות דיור נוספות. יחד עם זאת, על הדבר להיעשות באופן מושכל ואחראי.

29. בסעיף 18 להוראות התכנית הראשית, קיימת אבחנה בין תנאים להוצאת היתרי בניה ובין תנאים לאכלוס. לא לחינם בוצעה ההפרדה בין תנאי מתן היתר הבניה והבניה בפועל, כפי שנדרש לצורך היה מתקין התכנית מבקש לכרוך את התנאים זה בזה, היה עושה זאת באופן מפורש. לאור מטרת התכנית והאינטרס הציבורי כאמור לעיל, מן הראוי לדבוק בהוראות התכנית כלשונן ולא לפרשן פרשנות מרחיבה, שמשמעותה המעשית היא עיכוב בהוצאת היתרי הבניה ל – 116 יחידות הדיור בפרויקט נשוא הערר.

30. בע"א 482/99 בעניין בלפוריה נקבע שלא ניתן להתנות תנאים לאכלוס בהיתר עצמו כמעין "היתר שימוש", להבדיל מהשוואה טכנית בין היתר הבניה והבניה בפועל, כפי שנדרש לצורך מתן טופס 4. באותו מקרה הועדה התנתה בהיתר תנאי לאכלוס שבא בעקבות חשש לשימוש ביחידות הכלולות בהיתר, שלא בהתאם לתכנית. המקרה הנ"ל כלל אינו דומה למקרה שבפנינו בענייננו קיימת תכנית הקובעת במפורש תנאי לאכלוס, להבדיל מתנאי להיתר בניה.

31. אכן, כפי שנטען על ידי הועדה המרחבית, חל שינוי עובדתי במצב הליכי התכנון והביצוע שהיוו בסיס לתנאים התחבורתיים שנקבעו בסעיף 18 להוראות התכנית הראשית וכיום, לא ניתן לדעת מהו הצפי לביצוע סלילתו של נת"צ בכביש 57. יחד עם זאת, שוכנעה ועדת הערר, כי משרד התחבורה מודע לקשר בין ביצועו של הנת"צ בכביש 57 ובין "שחרורן" של יחידות דיור נוספות בכפר יונה ונעשה מהלך לקדם את ביצועו של הנת"צ כאמור.

32. החשש של הועדה המרחבית שתהא חשופה לתביעות נזיקין בעקבות מתן היתרי הבניה אין לו על מה שישמוך. הוראות התכנית מבחינות כאמור במפורש בין תנאי מתן ההיתר לתנאי האכלוס ומתן היתרי הבניה תואם את הוראות התכנית. כמו כן, חזקה על העוררת שלה האינטרס העיקרי שלא להיות חשופה לתביעות, שתיידע את רוכשי יחידות הדיור בדבר תנאי האכלוס הקבועים בתכנית הראשית ובדבר הצפי לקיומם במועד מכירת הזכויות. יחד עם זאת, ניתן להוסיף בתנאי ההיתר דרישה לקבלת התחייבות העוררת לכלול סעיף כאמור בהסכמי מכירת יחידות הדיור.

33. כמו כן, על מנת למנוע מצב בו יבנו הבניינים ולא תהיה אפשרות לאכלסם, קיימת בידי הצדדים האפשרות לפנות לועדה המחוזית ולבקש לשנות את תנאי השלכיות הקבועים בתכנית הראשית וזאת על פי סעיף 145(11) לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965 שהתווסף במסגרת תיקון 101 ונכנס לתוקפו ב – 01.08.2014, הקובע:

"נקבעו על תכנית החלה בקרקע או על בניין תנאים הנוגעים לביצועה, לעניין התניית ביצועה בסלילת דרכים או בהקמת תשתיות, לא תתן רשות רישוי מקומית היתר לעבודה או לשימוש, אם לא מולאו התנאים האמורים, אלא אם כן אישר זאת מוסד התכנון המוסמך, ובלבד ששוכנע כי ניתן להשיג את המטרות שבשלהן נקבעו התנאים האמורים גם ללא מילוי אותם תנאים; לעניין זה, "מוסד התכנון המוסמך" – מוסד התכנון שאישר את התכנית, למעט ועדה מקומית"

34. כפי שצוין על ידי העוררת במסגרת הדיון בערר, הליך מכוח סעיף זה, נעשה ביחס לשטח המסחרי שבתכנית ומן הראוי שתבצע פניה כאמור לוועדה המחוזית לפי סעיף 145(ג) ביחס לשינוי שלבי הביצוע הנוגעים לתנאים התחבורתיים כתנאי לאכלוס יחידות הדיור, לאור ההתפתחויות התחבורתיות מאז אישורה של התכנית הראשית.

35. לעוררת צריך להיות אינטרס גדול עוד יותר מזה של הועדה המקומית, להתקיימותם של תנאי האכלוס וחזקה עליה שתפעל במרץ לשם כך מול גורמי התכנון והביצוע המתאימים.

36. לפיכך מאשרת ועדת הערר את מתן ההיתר על פי בקשת העוררת נשוא ערר זה ומורה לוועדה המרחבית ליתן את ההיתר בכפוף ל:

- הוספת תנאי למתן ההיתר שהינו קבלת התחייבות חתומה של העוררת להכללת סעיף בהסכמי המכר של רוכשי יחידות הדיור, המיידע את הרוכשים בדבר תנאי האכלוס על פי התכנית הראשית או תנאים אחרים שיקבעו, אם יקבעו, על ידי הועדה המחוזית מכוח סעיף 145(ג) לחוק, ובדבר הצפי לקיומו של תנאי האכלוס נכון למועד החתימה על הסכמי המכר.
- השלמת הדרישות הטכניות ותנאים סטנדרטיים על פי כל דין.

#### להלן עמדת מיעוט של נציגת מתכננת המחוז בערר הנדון:

37. תכנית הצ/ 2 / 1/ 410 אושרה למתן תוקף ביום 3.2.03, תכנית זו קובעת את זכויות הבניה התנאים והשלביות למתן היתרי בניה, נשוא ערר זה.

38. אין אני חולקת על דעת הרוב באשר לתנאי השלביות שקבעה התכנית. יחד עם זאת סבורה אני כי לנוכח התמונה העובדתית המונחת בפני הוועדה באשר למצב התחבורתי הקיים לפיו קיימים כבר היום עומסי תחבורה קשים, במיוחד בדרך מספר 57 הקיימת מכפר יונה בכיוון התנועה מערבה לנתניה ותחנות הרכבת בה, יש לצדד בוועדה המרחבית שסירבה ליתן היתר בניה.

39. יצוין, כי תוואי דרך 57 החדש אושר בשלמותו בתמ"א 3 אך בהתאם להוראות תמ"א 3, לצורך סלילתו נדרשת הכנת תכנית מפורטת.

40. חלקה המזרחי של הדרך אושר במסגרת תכנית מפורטת מח/137/א' שאושרה ביום 24.3.10 ואילו המשכה מערבה, מצפון לכפר יונה ועד חיבורה לדרך 4 ובהמשך לכביש החוף (דרך מס' 2) אינו מאושר בתכנית מפורטת (להלן: "הקטע המערבי").

41. הקטע המערבי, שטרם אושר, נכלל במסגרת תכנית תת"ל 43 שמטרתה שדרוג דרך 4 מחזרה ועד איזור רעננה.

42. עולה מן האמור כי חלקה הארי של דרך עוקף 57 מאושר במסגרת תכנית מפורטת מח/137/א'. באשר לחלק המערבי, הוא מצוי בהליכי תכנון במסגרת תת"ל 43 והמשכו מערבה מתחום התת"ל ועד לדרך ארצית מספר 2 גם אינו מתוכנן.

43. לאור האמור ומכוון שתכנונה של דרך 57 הקיימת טרם ברור, קבעה הועדה המחוזית במסגרת דיון לשינוי שלבי ביצוע בתכנית התקפה (הצ/ 2 / 1 / 410) כחלופה תכנונית את הקמתו של נת"צ בדרך 57 הקיימת, ביצוע של תנאי זה הינו מחויב המציאות לשם בניה נוספת בכפר יונה.

44. התמונה התחבורתית הקשה מחד והבעייתיות שבדחיית התנאים לשלב האיכלוס, מחייבים לעמדותי הפעלת שיקול דעת חריג במסגרתו לא יינתנו היתרי בניה נוספים למגורים עד למימוש הפתרונות התחבורתיים. ראה לעניין זה עע"מ 9311/11 רמי יובל נ' ועדת הערר לתכנון ובניה מחוז ת"א (פורסם בנבו)

45. אני ערה לכך שהתכנית עצמה קבעה כי מדובר בתנאי לאיכלוס, אולם אני מוצאת כי אין זה נכון בנסיבות העניין, בהן לא ניתן לדעת מהו הצפי לביצוע סלילתו של הנתי"צ בכביש 57, להטיל את אי הוודאות על דיירים שעתידיים להתאכלס בפרויקט וזאת גם אם אותם דיירים יחתמו על חוזים מתאימים בעניין.

46. תנאי לאיכלוס יוצר מעגל תלות רחב של רוכשים ומוכרים שתלויים זה באיכלוסו של זה, נסיבות המקרה בו מימוש התנאי התחבורתי לוט בערפל, מצדיק הפעלת שיקול דעת חריג במסגרתו לא יינתנו היתרי בנייה נוספים, עד להתבהרות מימוש התנאי.

47. יהיה מקום לשוב ולבחון בקשה להיתר, ככל שהאמירה סביב סלילת הנתי"צ תהיה ודאית יותר.

לאור כל האמור לעיל, הערר מתקבל ללא צו להוצאות.  
ההחלטה התקבלה ברוב דעות.

שרון מונטיפיורי גילן, עו"ד  
יו"ר ועדת הערר

ליאת בן אברהם  
מזכירת ועדת הערר

ניתנה בתאריך 04.01.2016

בעניין עריכה ושינויים במסמכי פסיקה, חסיקה ועוד באתר נבו – הקש כאן

שרון מונטיפיורי- גילן 54678313-263/14  
נוסח מסמך זה כפוף לשינויי ניסוח ועריכה



נסח ג'



משרד התחבורה  
והבטיחות בדרכים  
המנהל הכללי

ח' בטבת, התשע"ו  
20 דצמבר 2015  
23614715

לכבוד  
מר שי באב"ד  
יו"ר הועדה המחוזית לתכנון ולבניה  
מחוז מרכז

שלום רב,

**הנדון: לוח זמנים לביצוע הרחבת כביש 57 לשלושה נתיבים**

בהמשך לפגישות ודיונים הריני לאשר כי המשרד הנחה את חברת נתיבי ישראל לפעול לתכנון נתיב תחבורה ציבורי בכביש 57 בהקדם האפשרי.

כן נאשר כי הרחבת הנתיב מתוקצבת במסגרת תכנית "נתיב לדירה" ולאחר השלמת התכנון תבוצע.  
לוח זמנים משוער להשלמת התכנון והביצוע הינו כ-3 וחצי שנים.

על כן אין למשרד התנגדות כי שלביות התחבורה המפורטת בסעיף 18 לתכנית הצ/2-410/1 תבוטל.

בברכה,

עוזי יצחקי

העתק:

מר אפי דרעי, ראש העיר כפר יונה  
מר ניסים פרץ, מנכ"ל חברת נתיבי ישראל  
גב' קרן טרנר, המשנה למנכ"ל, משרד התחבורה  
גב' טופז פלד שיינברג, מפע"ת ת"א והמרכז, משרד התחבורה

17 (ספח)

תמי בולר: מאת  
יום ד 21 ספטמבר 2016 14:31: נשלח  
ליאור מסינג: אל  
דניאלה פוסק; נחלה שוקר; ניצן בן ארזיה; אורלי קרקו; שחר קאופשטיין: עותק  
כפר יונה - שיטת שלביות ביצוע: RE: נושא

הי ליאור,

בהמשך לבקשתכם ולאחר שיחה שלי עם דניאלה, להלן לוח צפוי של הפרוייקטים באזור כפר יונה.

1. מחלף השרון ועוקף כפר יונה - עפ"י תת"ל/43 - נכנסו לתכנית החומש של נת"י. צפי לסיום ביצוע - שנת 2022.
2. נת"צ 57 - גם נכנס לתכנית החומש של נת"י - היקף התחולה של הפרוייקט יקבע יחד עם משרד התחבורה. צפי לסיום ביצוע - שנת 2020.
3. כביש 562 מחלף ינוב - מקטע צפוני - צפי לסיום ביצוע - אמצע 2019. מקטע דרומי - צפי לסיום ביצוע סוף 2018.

יודגש כי בכל הנוגע לשינוי שלבי הביצוע בתכנית הצ/2/1/410 - יש לפנות לנחלה שוקר.

תמי בולר

מנהלת מחלקת מריוויקנים סטנדרטיים  
חטיבת הנדסה ופיתוח

טל: 03-7355253

נייד: 050-6204582

דואר: [tamib@roads.co.il](mailto:tamib@roads.co.il)

אתר החברה: [www.ito865.co.il](http://www.ito865.co.il)



From: ליאור מסינג [mailto:[LiorMe@iplan.gov.il](mailto:LiorMe@iplan.gov.il)]  
Sent: Tuesday, September 20, 2016 10:45 AM  
To: תמי בולר  
Cc: דניאלה פוסק; ניצן בן ארזיה  
Subject: כפר יונה - שיטת שלביות ביצוע

נספח ה'



# הצעות חוק

ה מ מ ש ל ה

29 ביולי 2013

793

כ"ב באב התשע"ג

עמוד

הצעת חוק התכנון והבנייה (תיקון מס' 101), התשע"ג-2013 ..... 1194

**נבו**  
publishing

(5) בסעיף קטן (ג), במקום "לא ייתן מוסר התכנון" יבוא "לא תיתן רשות הרישוי המסכמת";

(6) אחרי סעיף קטן (ג) יבוא:

א(ג) נקבע בתכנית החלה על קרקע או על בנין הנאים הנגזרים לבצועה, לענין חתנית ביצועה בסלילת רכבים או בהקמת תשתיות, לא תיתן רשות רישוי מקומית היתר לעבודה או לשימוש, אם לא מולאו החובות האמורים, אלא אם כן אישר זאת מוסד התכנון המוסמך לאחר ששוכנע כי אין באישור כדי לפגוע בהבטחת המסדות שבשלחן נקבעו החובות האמורים; לענין זה "מוסד התכנון המוסמך" – מוסד התכנון שאישר את התכנית, למעט ועדה מקומית;

במקום סעיף קטן (ד) יבוא:

י(ד) (1) החליטה רשות רישוי מקומית כי בקשה להיתר חובות לתכנית ולתנחיות המרחביות באמור בסעיף קטן (ב), וניתן אישור מאת מכתן בקרה באמור בסעיף קטן (ב), תיתן רשות הרישוי את היתר כותן 15 ימים מיום קבלת אישור מסן הבקרה, וכלכל שותמלאר לכדי הבקשה להיתר כל דרישות החוק והתקנות, ועולט האגרות, הדיטלים והתשלומים האחרים, למעט ארנונה, שיש לשלם על פי כל חוקק בשל הנכס שאליו מתווסס הדיור (בסעיף קטן זה – החובות) או ניתנו הערבויות המתאסות להבטחת תשלום החובות, בכפוף להוראות כל דין; רשות הרישוי תשלח לבקש היתר את פירוט החובות עד למועד שקבע שר הפנים.

(2) לא שלחה רשות הרישוי המקומית למבקש היתר את פירוט החובות, כולם או חלקם, עד למועד שנקבע באמור בפסקה (1), תיתן רשות הרישוי את היתר אף שלא שולמו החובות; נתן היתר כלי ששולמו החובות, כולם או חלקם, אין בכך כדי לגרוע מחובותי של החייב בתשלום החובות; תשלום באמור יגבה על ידי הרשות המקומית או הועדה המקומית, לפי הענין, לפי כל דין.

## דבריו הסבר

תדיר למבקש היתר תוך ארבעה עשר יום מיום טביקת ואח, את פירוט החובות באמור ואולם אם הוצעה בקשה להיתר לפי פרק ד, תוריד רשות הרישוי למבקש את פירוט החובות תוך שבועה ימים.

מוצע להחליף את סעיף האמור ולקבוע כי הנאי למתן היתר הוא תשלום כל חשולמי מרובה שיש לשלם על פי כל חוקק. בער הנכס שאליו מתווסס הדיור כדי להביא לישראל רק צור הליכי רדיעה, מוצע לקבוע כי באשר לא הוריד מוסד התכנון למבקש היתר מהם התשלומים באמור, כולם או חלקם, במועד שנקבע לכך לפי חוק זה, נתן היתר כותן 15 ימים מיום קבלת אישור מכתן הבקרה אף שלא שולמו אחם ותשלומים. כי בבה מוצע לחבחי ולקבוע כי גם במקרים אשר לפי חוק זה יתק היתר בלא ששולמו חשולמי החובה, אין בכך כדי לגרוע מחובותי של החייב מהם, וניתן לצבוחם על פי הסמכויות הקטעות כדין.

לפסקה (6)

מוצע להקנות סמכות למוסד חבון שאישר חבנית, למעט ועדה מקומית, להית אישור לחוצאת היתר על פי חבנית האמורה, אף שלא מולאו חובות שנקבעו בחבנית כחנאי לבצועה – לענין חתנית ביצועה בביצוע דרישות או חשיות – וואה אם שוכנע כי אין באישור כדי לפגוע בהבטחת המסדות שבשלחן נקבעו החובות האמורים.

לפסקה (7)

סעיף האמור למקרה קבוע פירוט כל לקט:

אשר מוסד חבון בקשה להיתר תווסס החובות המקומיים שנקבעו על ידי מוסד התכנון. לא יעובב מתן היתר אם נתמלאו לגבי כל דרישות החוק והתקנות. השלמו האגרות, הדיטלים והתשלומים האחרים, למעט ארנונה, שיש לשלם על פי כל חוקק, בנין חנכס שאליו מתווסס הדיור או ניתנו הערבויות המתאסות להבטחת תשלום באמור, בכפוף להוראות כל דין; רוציה המקומית

## נספח מש/3

**צילום החלטת ממשלה מספר 276**

**עמ' 51**

מספר החלטה: 276

יחידה: מזכירות הממשלה  
ממשלה: הממשלה ה-36, נפתלי בנט  
תאריך פרסום: 01.08.2021  
תאריך תחולה: 01.08.2021

החלטה מספר 276 של הממשלה מיום 01.08.2021

נושא החלטה: דחיית ביצוע כבישים ותיקון החלטת ממשלה

**מחליטים:** כחלק מצעדי הממשלה לביצוע התאמות לשם התכנסות למסגרות הפיסקליות לשנים 2021 ו-2022 ואילך, ולשם עמידה במסגרות הפיסקליות הקבועות בחוק הפחתת הגירעון והגבלת ההוצאה התקציבית, התשנ"ב-1992:

1. לעכב את תחילת ביצוע הפרויקטים המפורטים להלן, שיתוקצבו במועד שלא מוקדם מיום 31 בדצמבר 2025, ובהתאם לכך להפחית את תקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) בשנים 2021-2025 בסך כולל של 1,499 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב:

א. כביש 57 עוקף כפר יונה;

ב. כביש 5233.

2. בהתאם לאמור בסעיף 1, להפחית את תקציב משרד התחבורה בשנים 2021-2025 במזומן בסכומים הבאים:

א. בשנת 2021 – 30 מיליון ש"ח;

ב. בשנת 2022 – 60 מיליון ש"ח;

ג. בשנת 2023 – 125 מיליון ש"ח;

ד. בשנת 2024 – 400 מיליון ש"ח;

ה. בשנת 2025 – 330 מיליון ש"ח.

3. לתקן את החלטת הממשלה מס' 1838 מיום 11.8.2016 כך שיבוטל ביצוע קווי רכס הכרמל ונווה שאגן ובהתאם לכך יופחתו מאומדן הפרויקט סך של 400 מיליון ש"ח.

הנוסח המחייב של החלטות הממשלה הינו הנוסח השמור במזכירות הממשלה.  
הנוסח המחייב של הצעות חוק ודברי חקיקה הנזכרים בהחלטות הינו הנוסח המתפרסם ברשומות.

החלטות תקציביות כפופות לחוק התקציב השנתי.

דף זה עודכן לאחרונה בתאריך 01.08.2021

שירותים ומידע

אזרחות, תעודות ודרכונים  
אכיפה, חוק וממשל  
אנשים עם מוגבלות  
בנייה, דיור ומקרקעין  
בריאות ורווחה  
תעשייה, מסחר ותקשורת  
אנרגיה, סביבה וחקלאות  
משפחה ומצב אישי  
חינוך והשכלה  
ביטחון וחירום  
מסים ותשלומים  
עבודה ותעסוקה  
עלייה וקליטה  
תחבורה  
תרבות, ספורט ותיירות

מידע שימושי

מכרזים  
העתק אישור תשלום  
RSS  
צרו קשר עם משרדי הממשלה

תמיכה

מוקד מענה ממשלתי מרכזי

התקשרו למוקד 1299  
למענה אנושי בצ'אט - מוקד 1299  
תמיכה טכנית בשירותים מקוונים  
פנייה לאבטחת מידע

עקבו אחרינו



[אודות האתר](#) [תנאי שימוש](#) [הצהרת נגישות](#) [תמיכה טכנית](#) [מפת האתר](#) [שימוש בקבצי "cookies"](#) [חופש המידע](#)



## נספח מש/4

# צילום דברי ההסבר להצעת הממשלה

עמ' 54

## דחיית ביצוע כבישים

### מחליטים

כחלק מצעדי הממשלה לביצוע התאמות לשם התכנסות למסגרות הפיסקליות לשנים 2021 ו-2022 ואילך, ולשם עמידה במסגרות הפיסקליות הקבועות בחוק הפחתת הגירעון והגבלת ההוצאה התקציבית, התשנ"ב-1992:

1. לעכב את תחילת ביצוע הפרויקטים המפורטים להלן, שיתוקצבו במועד שלא מוקדם מיום 31 בדצמבר 2025, ובהתאם לכך להפחית את תקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – **משרד התחבורה**) בשנים 2025 - 2021 בסך כולל של 1,499 מיליון ש"ח בהרשאה להתחייב:
  - א. כביש 57 עוקף כפר יונה;
  - ב. כביש 5233
2. בהתאם לאמור בסעיף 1, להפחית את תקציב משרד התחבורה בשנים 2021-2025 במזומן בסכומים הבאים:
  - א. בשנת 2021 – 30 מיליון ש"ח;
  - ב. בשנת 2022 – 60 מיליון ש"ח;
  - ג. בשנת 2023 – 125 מיליון ש"ח;
  - ד. בשנת 2024 – 400 מיליון ש"ח;
  - ה. בשנת 2025 – 330 מיליון ש"ח.

### דברי הסבר

#### רקע כללי

בשנים האחרונות מדיניות הממשלה מתמקדת בפיתוח התחבורה הציבורית במטרה להציב בפני משתמשי הדרך חלופה ראויה לשימוש ברכב פרטי. כחלק ממדיניות זו גדלה ההוצאה התקציבית על פיתוח פרויקטים תומכי תחבורה ציבורית מכ-3.8 מיליארד ש"ח בשנת 2015 לכ-13 מיליארד ש"ח בשנת 2020 בין הפרויקטים העיקריים שמקודמים במסגרת זו ניתן למנות את פיתוח רשת הרכבות הכבדות וחשמולה, סלילת רשתות נתיבים ייעודיים לתחבורה ציבורית, בניית רכבות קלות וסלילת נתיבים מהירים. עם זאת, מלאי תשתיות התחבורה הציבורית לתושב בישראל נמוך בצורה ניכרת בהשוואה למדינות המפותחות והוערך על ידי ארגון ה-UITP בכ-250 מיליארד ש"ח. על מנת לעמוד בהיקף הפיתוח הדרוש על מנת לצמצם את הפער מול מדינות הייחוס יחד עם שמירה על המסגרות הפיסקליות מוצע להקפיא את המשך תקצובם של שני פרויקטים שעיקרם סלילת כבישים חדשים או הרחבה של כבישים קיימים. פרויקטים אלו נבחרו מאחר שהשפעתם על שיפור פריון העבודה והאצת הצמיחה נמוכה יחסית. כמו כן, פרויקטים אלו מצויים בשלב התחלתי בחיי הפרויקט וטרם הושקעו בהם סכומים גבוהים עבור ביצועם. אומדני הפרויקטים מפורטים להלן (בסוגריים היקף ההרשאות לעיכוב):

1. כביש 57 עוקף כפר יונה – 2,245 (1,468) מיליוני ש"ח;
2. כביש 5233 – 35 (31) מיליוני ש"ח.

#### תקציב

הפחתה מצטברת של 945 מיליון ש"ח בשנים 2021-2025.

#### השפעת ההצעה על מצבת כוח האדם

אין.

#### החלטות קודמות של הממשלה בנושא

אין.

#### עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה

עמדת היועץ המשפטי של משרד האוצר תצורף במסגרת חוות הדעת לממשלה לתכנית הכלכלית לשנים 2021 ו-2022.

## נספח מש/5

**צילום סיכום הפגישה מיום 20.2.22**

עמ' 56



סימוכין : 4000-0609-2022-0001017

**סיכום סיור אגף תכנון מחוזות ת"א והמרכז בכפר יונה**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>נושא:</b> סיכום סיור מת"ח בכפר יונה מתאריך 20.02.22                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| תאריך : 02.03.2022                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| מטרת הדין : הצגת פרויקטים וסוגיות תחבורתיות בכפר יונה                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <p>משתתפים :</p> <p>יוסי אמגרוליאור רוזןשני משיחמירלה באטוויניק – אגף תכנון מת"ח מחוזות ת"א והמרכז</p> <p>שושי כחלון-כידור – ראה"ע כפר יונה</p> <p>ששי מגידו – מנכ"ל עיריית כפר יונה</p> <p>אלי דיגא – מה"ע כפר יונה</p> <p>אלי שרבקוב – מנהל מח' תשתיות, עיריית כפר יונה</p> <p>אבי כהן – יועץ תנועה לעיריית כפר יונה</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p><b>תמצית הדין :</b></p> <p>א. הצגת העיר והאתגרים התחבורתיים ע"י רה"ע שושי כחלון-כידור</p> <p>ב. פרויקט עוקף 57 כפר יונה</p> <p>ג. תחבורה ציבורית ברחבי העיר</p> <p>ד. שבילי אופניים</p> <p>ה. צמתים לאורך כביש מס' 57</p> <p>ו. מחנה "נווה צדק" ושכונת גבעת אלונים</p> <p>ז. כביש 562</p> <p>ח. מתח"מ בית ליד (תת"ל 43) ואזוה"ת כפר יונה</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <p><b>א. הצגת העיר והאתגרים התחבורתיים ע"י רה"ע שושי כחלון-כידור :</b></p> <p>1. רה"ע ציינה כי כפר יונה בת 90 שנה והתשתיות תוכננו בהתאם.</p> <p>2. המדיניות העירונית תומכת בפתרונות תח"צ, אופניים והליכתיות. עם זאת, יש קושי רב לבצע השינויים עקב רחובות צרים.</p> <p>3. כרגע, קיים קושי לוותר על חניות לטובת תח"צ.</p> <p>4. העירייה נמצאת בהליך הכנת תכנית אסטרטגית לתחבורה יחד עם נת"א.</p> <p>5. מבחינת העירייה, תפיסת התכנון צריכה להיות מטרופולינית ולא מקומית. יוסי ציין כי מקודמת תכנית אסטר' למתע"ן חדרה-נתניה וכוללת מענה לכפר יונה.</p> <p>6. <b>שבילי אופניים :</b></p> <p>6.1 רה"ע ציינה כי הוכנה תכנית אב לשבילי אופניים אך נדרש תקצוב לתכנון מפורט.</p> <p>6.2 רה"ע ציינה כי נת"י נערכים לביצוע שביל אופניים על דרך 57 על תוואי תת"ל 43 וזאת ללא תיאום מקדים מול העירייה.</p> <p>7. הקפאת פרויקט כביש 57 עוקף כפר יונה מגביל את יכולת הפיתוח במרחב.</p> <p>8. יש להשלים מיפוי התמרור וסימוני צבע ברחבי העיר (סקר תמרורים) – מבקשים לבחון אפשרות תקצוב ממת"ח.</p> |

9. תח"צ:

- 9.1 רה"ע ציינה כי מעל 85% מתושבי העיר הינם יוממים ויוצאים מחוץ לעיר.
- 9.2 יש שיפור מסוים (בעיקר בבינעירוני) בשירות התח"צ אך תוספת השירות שביקשה העירייה לשנת 2022 נדחתה ברובה מנסיבות תקציביות.
- 9.3 המשרד ביקש להקצות חניון תפעולי ל-10 אוטובוסים בכדי להכניס קו פנימי. הוכן חניון זמני אך הקו העירוני טרם הופעל.
- 9.4 התושבים מביעים רצון לשימוש בתח"צ במידה והיו קווים ישירים בתדירות סבירה.
10. תכנית המתאר הכוללת של כפר יונה נמצאת בהליכי תכנון:
  - מ-28 אלף תושבים כיום לכ-90 אלף תושבים בשנת 2040
  - מ-9 אלף יח"ד כיום לכ-28.5 אלף יח"ד בשנת 2040
  - מ-120 אלף מ"ר תעסוקה ומסחר כיום לכ-1.33 מ"ר בשנת 2040
  - אזור התעסוקה המשמעותי מתוכנן במערב העיר ליד מתח"מ בית ליד וכבר היום ניתן מס' היתרים.
  - רח' העצמאות יהפוך לרחוב הראשי שכולל דופן מסחרית בשני הכיוונים.
  - הישענות על פרויקט כביש 57 עוקף כפר יונה והסטת תנועת דרך צפון העיר



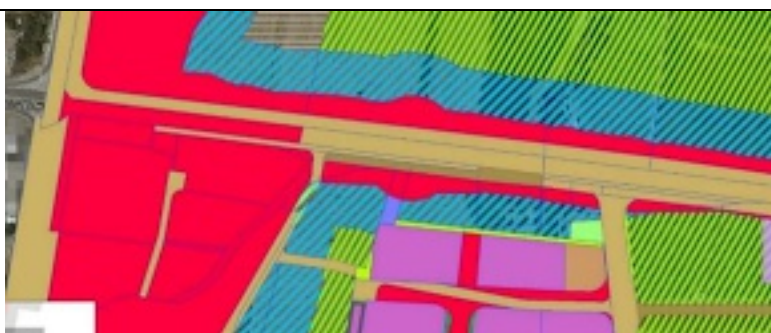
מתוך מצגת כפר יונה

ב. פרויקט כביש 57 עוקף כפר יונה

1. העירייה ציינה כי ביטול הפרויקט מהווה חסם משמעותי בהמשך פיתוח העיר.
2. הושקעו כספים רבים בפרויקט לטובת קידום זמינות.
3. הפרויקט אמור היה לשחרר את ציר 57 הקיים ולאפשר לו להפוך את רח' העצמאות לציר המרכזי בעיר הכולל העדפה לתח"צ (ציר מתע"נ).
4. יוסי ציין כי אגף תכנון במשרד רואה חשיבות בפרויקט וכי הסיבה בגינה נעצר הפרויקט הייתה מימון תקציבי.
5. העירייה מבקשת לבחון אפשרות לסלילת נת"צ בשני הכיוונים של דרך 57 כפתרון זמני.
6. שביל אופניים:
- 6.1 כיום, נת"צ מבקשת לסלול שביל אופניים הממוקם בדופן הצפונית של כביש 57 במקטע המערבי על בסיס זכות דרך רחבה של כ-80 מ' הכוללת מסדרון תשתיות (רצ"ב):



מתוך מצגת כפר יונה: שביל האופניים מסומן בסגול



מתוך מצגת כפר יונה: ייעודי קרקע

- 6.2 העירייה מבקשת לצמצם את זכות הדרך ולקרב את השביל לדרך.
- 6.3 צוין כי כבר בוצעו עבודות תשתית (בזק).
- 6.4 שני ציננה כי לא סתם נבחרה רצועה כה רחבה כי ישנה סוגיית ניקוז.

#### לסיכום:

- נושא שביל האופניים ייבדק ע"י מת"ח מול נת"י. באחריות ליאור רוזן להמשיך טיפול מול אריאל פיפרנו מצוות מאי"ץ במת"ח.
- העירייה תמשיך בקידום החשיבות מול הגורמים הרלוונטיים למימוש הפרויקט.

#### ג. תחבורה ציבורית ברחבי העיר

1. לעיר נוספו תוספות שירות בקווים בינעירוניים אך חסרים גם קווים ישירים לחדרה, לרמת החייל וא.ת כפ"ס.
  2. כיום, טרם הופעל קו פנימי שממתין להשלמת חניון לילה זמני ל-10 אוטובוסים.
  3. העירייה ציינה כי תוספות השירות שביקשו לשנת 2022 נדחו ע"י ממונה מחוז מרכז עקב חוסר תקציבי.
  4. העירייה ציינה כי פרט לקו הפנימי, העירייה רואה חשיבות בקידום המתח"מ במסגרת תת"ל 43ב אך מבקשת כי זה יעשה בתיאום מול תכניות אזור התעסוקה המערבי.
- לסיכום:**
- נושא התקצוב התפעולי יועלה לבדיקה מול הרשות הארצית לתח"צ לטיפול מול ממונה מחוז מרכז מוטי פנחסי ועמיחי לוי.

#### ד. שבילי אופניים

1. עקב התנאים הטובים והטופוגרפיה המישורית במרבית חלקי העיר, קיים שימוש נרחב באופניים.
2. הוכנה תכנית אב לשבילי אופניים (רצ"ב):



מתוך מצגת כפר יונה



3. העירייה ניצלה חלק מתקצוב שהתקבל לתכנון באמצעות קולות קוראים אך חלק מהתקצוב חזר למת"ח.
4. העירייה מבקשת ליישם את התכנית ולצורך כך, מבקשת סיוע בתקצוב לתכנון מפורט ולביצוע – על העירייה להעביר את הבקשה לגיל קרומר מנהל אגף בכיר רשויות מקומיות במת"ח.

#### ה. צמתים לאורך כביש 57:

1. מה"ע ומנהל מח' תשתיות הציגו למת"ח סקירה על הצמתים לאורך כביש 57:
  - קיים נתק בין הדופן הצפוני של העיר למרכז הדרומי.
  - יש חיבור בין צפון לדרום ב-2 צמתים מרומזרים בלבד והעירייה מבקשת להוסיף חיבורים נוספים.
  - העיריה מבקשת להוסיף חיבורי ימינה-ימינה לרוב, ורימזור של צומת היציאה משכונת שרונה (במקום הימינה-ימינה הקיים)

#### 2. צומת גילה/57:



מתוך מצגת כפר יונה

- 2.1 צומת מדורגת הנמצאת בכניסה לשכונת גבעת אלונים ומשמשת כדרך הגישה למחנה "נווה צדק" (ראו סעיף ו למטה)
- 2.2 הוצג ע"י העירייה כמוקד סיכון עם מס' רב של תאונות עקב פניות שמאלה ממזרח לצפון.
- 2.3 עקב הגידול במחנה "נווה צדק", הוגדלו משמעותית נפחי התנועה אלוא הזרוע הצפונית.
- 2.4 מבקשים לבחון תוספת נתיב מצפון למזרח חופשי שיעקוף את 2 הצמתים המרומזרים.

#### 3. צומת תחנת הדלק סונול/57:



מתוך מצגת כפר יונה

- 3.1 מדובר בצומת מסוכן מאוד עם פנייה שמאלה מכביש 57 לתחנה ומגבלות שדה ראייה לבאים ממזרח.
- 3.2 מבקשים לבטל את הפנייה שמאלה לתחנה.
- 3.3 שני ציינה כי צריך לבדוק מה אושר להם במסגרת אישור תחנת התדלוק מכיוון שלרוב לא מאושרות פניות שמאליות ואם כן, זה מאושר בתנאים.

4. צומת אזור התעסוקה\57 :



מתוך מצגת כפר יונה

- 4.1 מדובר בצומת הגישה לאזור התעסוקה המתפתח הממוקם ממערב העיר.
- 4.2 כיום הצומת הינה בתצורת ימינה-ימינה.
- 4.3 הצומת נמצאת בבדיקה אצל קובי ברטוב כבר זמן רב (מס' חודשים). העירייה מבקשת את סיוע מת"ח מול קובי ברטוב.

5. צומת אריאל שרון\57 :



מתוך מצגת כפר יונה

- 5.1 ממוקמת במזרח העיר, כ-700 מ' מערבית לצומת 57/562.
- 5.2 כיום, צומת היציאה היחידה משכונת שרונה בגיאומטריה של ימינה-ימינה.
- 5.3 עיריית כפר יונה מבקשת להפוך צומת זו לצומת מלאה.



6. צומת בן גוריון ובגין 57:



מתוך מע' חצב GIS משרד התחבורה

- 6.1 צומת 4 זרועות בכניסה למרכז העיר.
- 6.2 בצפון מערב הצומת אמור להיפתח קניון בסוף חודש 03/22.
- 6.3 יש גשר ה"ר ממזרח למערב אך ה"ר נדרשים לחצות את הצומת מצפון לדרום.
- 6.4 צפוייה תנועת ה"ר רבה, בעיקר תלמידים, ממוסדות החינוך בדופן הצפונית לדרום (מרכז העיר).
- 6.5 הוגדר ע"י העירייה כמוקד סיכון כשעיקר התאונות הינם חזית-צד.
- 6.6 פתרונות אפשריים: הפחתת מהירות הנסיעה במקטע זה, הגדלת קיבולת בש"ש בוקר לתנועות בזרועות צפון ודרום והוספת נתיב פנייה ימינה נוסף בזרוע הצפונית לכיוון מזרח.
- 6.7 יוסי ביקש להעלות את הנושא לראיק סאלם, המתכלל את נושאי מוקדי סיכון במת"ח.

**לסיכום:**

- יוסי ביקש כי עיריית כפר יונה תבצע מיפוי של כל הצמתים לאורך כביש 57 ותשלח מכתב התייחסות לטיפול בצמתים לאורך כביש 57 אשר מושפעות מהדחייה של ביצוע פרויקט כביש 57 עוקף כפר יונה. יש לשלוח את תוכן מכתב לקובי ברטוב, מהנדס תנועה ראשי בנת"י עם העתק אלינו. – באחריות עיריית כפר יונה.

1. **מחנה "נווה צדק" והגישה משכונת גבעת אלונים:**

1. כיום, מחנה "נווה צדק" מפותח בצורה משמעותית מאוד. הועתקו למתחם בתי הכלא הצבאיים המרכזיים והפרקליטות הצבאית.
2. דרך הגישה היחידה למחנה הינה מצומת גילה/57 ועוברת בשכונת נווה אלונים.
3. תושבי השכונה סובלים רבות עקב תפיסת חניות ברחבי השכונה, ותנועה עוברת משמעותית מהבסיס לצומת גילה/57.
4. הוצע פתרון כניסה עוקף ממזרח דרך הגישה לחניאל הממוקמת בתחום מ.א עמק חפר. הנושא הוצג לעמק חפר שמבקשים לבחון הפתרון בצורה מעמיקה (רצ"ב מוסמן בשחור):



מתוך מצגת כפר יונה

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>לסיכום:</b></p> <p>- יוסי ביקש כי העירייה תתאם פגישה מול רחלי בורד-עדן, מהנדסת התנועה של משהב"ט לדיון על המשמעויות ופתרונות אפשריים ותבחן את הצעתה מול חב' נת"י.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <p><b>ז. <u>כביש 562:</u></b></p> <p>1. הכביש תוכנן במקור לדרך דו-נתיבית דו מסלולית. כיום בוצע כדרך חד נתיבית. העירייה מבקשת לבחון מה הסיבות בגינם לא הושלם התכנון הסופי.</p> <p>2. לאורך כביש 562 קיים שביל אופניים במקטע בין מעגל תנועה קדימה ועד לצומת הכניסה לצורן. העירייה מבקשת להשלים ולהאריך את השביל עד לצומת 562/57.</p> <p><b>לסיכום:</b></p> <p>- יוסי ביקש לבחון מול נת"י מה הסיבות בגינם הפרויקט לא בוצע במלואו והאם יש בחינה והצדק להרחבה גם לנושאי העדפה לתח"צ. באחריות ליאור רוזן בבדיקה מול חברות נת"א ונת"י.</p> <p>- נושא השלמת שביל האופניים יועבר לבחינה של אריאל פיפרנו ומצוות מאי"ץ. באחריות ליאור רוזן.</p> <p>- יש לבחון מול התכנית האסטרטגית לדרכים מועד המתוכנן להרחבת הדרך.</p> |
| <p><b>ח. <u>אזור התעסוקה כפר יונה ומתח"מ בית ליד (תת"ל 43ב):</u></b></p> <p>1. העירייה ביקשה לטייב את התיאום בין המתח"מ לבין אזור התעסוקה ולהסיט את תוואי הכביש של המתח"מ כך שיהיה על אותו תוואי של מע' הכבישים המתוכננת באזור התעסוקה.</p> <p>2. שני ציננה כי בתכנית תתל/ 43/ ב למתח"מ הושארה גמישות תכנונית שתאפשר שינויים במע' הכבישים, וכל ההתאמות הנדרשות יהיו לעת התכנון המפורט לביצוע.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p>רשם: ליאור רוזן</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

## נספח מש/6

**צילום מכתב השרה לשעבר מיום**

**26.10.22**

**עמ' 64**



משרד המשפטים  
התביעה הכללית

א' בחשוון התשפ"ג  
26 באוקטובר 2023

לכבוד

ראש מועצת כפר-יונה, הגב' שושי כחלון-כידור

חברתי היקרה,

בהמשך למיילך, יחד עם שותפייך ראשי המועצות בשרון, אנו שמחה לעדכן על מספר בשורות תחברתיות לאזור השרון, וכפר יונה כפרט:

- א. לבקשתך, יצא לתכנון מפורט מקטע הכביש העוקף את כפר-יונה אל הקרייה הנשפטית של צה"ל ינוה צוקי. לאחר התכנון המפורט ניתן יהיה לקדם גם את הביצוע.
- ב. צוות משרד התחבורה נמצא לקראת חתימה על הסכם ירשויות-השינוי עם אשכול השרון. ההסכם משקף את מודל-העבודה החדש של המשרד, להוביל היטוך הפירוקייה בתחבורה, והוא יכלול השקעה מאסיבית בתחבורה הציבורית ובתשתיות אופניים. בכך, האשכול שלכם יהיה הראשון מבין האשכולות להיכנס אל המודל החדשני.
- ג. תקצבתי לאחרונה 40 מלשיח לקידום-הזמינות של כביש 561, אשר בכך יוצא לדרך לקראת ביצוע. כביש 561 ישלים את רשת כבישי הרוחב במדינה, יפתח תנועת רכבים בתוך היישובים ויחבר את כביש 4 למוקדי התעסוקה העמודים לתניה ולכביש 2.
- ד. כמו-כן, התכניות להקמת מחלף אילנות, בעלות מוערכת של כ-400 מלשיח. נכנס למסגרת הפרויקטים הצפויה בחוגש חקרו, וזאת כתלק מתכנית אסטרטגית סדורה לעשור הקרוב, בהסכמת כלל הגורמים המקצועיים הנדרשים המשמעות היא כי הפרויקט יקודם החל משנת 2023, וייבנה במהלך 5 השנים הקרובות.
- ה. המכרז להפעלת התחבורה הציבורית ביאשכול השרון, נמצא בשלבים סופיים של גיבוש, ויצא לפועל בשנה וחצי הקרובות, וישפר משמעותית את כלל השירות בתחבורה הציבורית במרחב.

אין חולק כי גישל התרחבות הכנייה הפרברית באזורכם, אשר בוצעה ללא תכנון תחברתי הולם. המצוקות של התושבים הולכות וגדלות. אני מאמינה כי שורת צעדים זו, המופעלת כמדיניות מתואמת ומושכלת מקצועית, תביא לשילפור משמעותי בתנועה, לתחילת כלכליות עצומה, וליותר זמן של אנשים עם משפחותיהם, או בכל פנאי ופעילות שיבחרו בת.

בברכה ובהערכה מרובה,

חייכ מרב חזקאלי

שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

העתקים:

מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מיכל פרנק

מנכ"ל נתיבי ישראל, גיסיס פרץ

## נספח מש/7

**צילום חוות הדעת מיום 22.12.22**

**עמ' 66**



לכבוד

אינג' יוסי אמגר, המפקח על התעבורה

חיפה, 22 בדצמבר 2022

מחוזות תל אביב והמרכז,

משרד התחבורה,

באמצעות מייל: ליאור ליאון רזן, [rosenl@mot.gov.il](mailto:rosenl@mot.gov.il), יוסי אמגר [amgary@mot.gov.il](mailto:amgary@mot.gov.il)

אינג' אמגר הנכבד,

**הנדון:** חוות דעת בנושא בדיקה של דרך הגישה לבסיס צה"ל "נווה צדק" דרך שכונת גבעת אלונים בכפר יונה

בהתאם להזמנתך אני מצרף את חוות דעתי בנושא זה:

## רקע

בכפר יונה, בכניסה לשכונת גבעת אלונים, עובר כביש גישה למחנה "נווה צדק" (מחנה 21) של הפרקליטות הצבאית. תושבי השכונה מתלוננים על העומס שהדבר גורם לכביש המרכזי של השכונה.

בתאריך 6 בדצמבר ערכתי במקום סיור, ביחד עם מהנדס התנועה של מחוז המרכז במשרד התחבורה, אינג' ליאור רזן. הסיור נערך בשעות 7.30 עד 9.30. הסיור כלל את כביש הכניסה דרך השכונה ואת מגרשי החנייה הצמודים לבסיס.

כביש הכניסה לשכונה מוסדר בצומת עם כביש מס' 57 כצומת מחומזר, עם שני נתיבי יציאה מהשכונה ואחד לתוכה.

מבדיקה מול נציגי משהב"ט, הובהר כי מרבית התנועה למחנה "נווה צדק" הינה שינוע של כלואים וקיום דיונים בביהמ"ש הצבאי ופרט לכך, הצבא משתמש בהסעות המבוססות על שאטלים וכי כמות הרכבים הפרטיים המגיעים לבסיס הינה של קצינים.

מבחינת הבסיס עצמו, תוספת כוח האדם הינה זניחה יחסית לפיתוח המחנה עצמו אך לא הועברו מנסיבות סיווג בטחוני.

כמו כן, ציין כי מעת לעת מתקיימות הפגנות באזור, שהינם אירועי הקיצון בהן מגיעים מאות מפגינים, אך לא התקבל מידע בנוגע לכמות אירועי ההפגנות.

## ממצאים:

הכביש בקטע של השכונה, באורך של כ-500 מטר, הוא חד נתיבי לכול כיוון ובו שני מעגלי תנועה. הכביש מוסדר מאוד עם סימוני אין עצירה בקרבת המעגלים, עם פסי האטה לאורכו ועם מפרצי חנייה.

לא נצפו בכביש עומסי תנועה ועיכובים וגם פעילות הולכי הרגל לא הייתה רבה. (ראו תמונות מצורפות)

קטע הכביש בהמשך- הגישה לבסיס, אינו מתוחזק היטב, ללא סימונים ועם בורות רבים. גם קטע זה הוא באורך של כ-500 מטר. בקדמת הבסיס, לפני שער הכניסה יש מגרשי חנייה מוסדרים לכ- 300-400 רכבים (על פי הערכה). בעת הסיור- שהיא אמורה להיות שעת שיא של תנועת היוםמיים לא הייתה תנועה ניכרת אל וממגרשי החנייה.

בשכונה יש תנועת אוטובוסים ערה הן של קווים מוסדרים (קווים מס' 86,241 ו-141), הן הסעות לבתי הספר והן הסעות צבאיות.

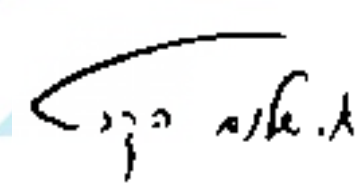
## הצומת המרומזר עם כביש מס' 57

בצומת מרומזר זה יש כאמור שני נתיבי יציאה מהשכונה, אחד שמאלה לכיוון כביש 6 ואחד ימינה לכיוון צומת בית ליד. בצומת זה יש עומס מסוים בשעת השיא בבוקר שגורם לעיתים לפקק במעגל התנועה הראשון. העיכובים אינם רבים, לא נמשכים יותר ממחזור אחד ולא קורים כל הזמן.

## מסקנה

ממצב הדברים בפועל ובעקבות הסיור לא התרשמתי שיש בעיה תנועתית בשכונה אשר נגרמת מהתנועה לבסיס הצבאי ואילו.

בברכה,



ד"ר שלום הקרט

ד"ר שלום הקרט

תמונות:



תרשים התמצאות כללי:



צומת כניסה לגבעת אלונים: מבט מזרוע צפונית לכיוון דרום



זרוע דרומית מעגל תנועה דרומי (כניסה לשכונת גבעת אלונים) – מבט לכיוון צפון:



זרוע דרומית מעגל תנועה דרומי (כניסה לשכונת גבעת אלונים) – מבט לכיוון צפון:





זרוע צפונית מעגל תמעה צפוני – מבט לכיוון דרום:



זרוע צפונית מעגל תמעה צפוני – מבט לכיוון דרום:



דרך הגישה למחנה "נוה צדק" מבט לכיוון צפון:



דרך הגישה למחנה "נוה צדק" – מבט לכיוון דרום



נספח מש/8

**צילום תגובת המשיבים בבג"ץ**

**6622/22**

**עמ' 73**



בג"ץ 6622/22

**בבית המשפט העליון  
בשבתו כבית משפט גבוה לצדק**

**6-1. מיכאל ג'רבי ואח'**

ע"י ב"כ עו"ד חיים כהן ואח'  
מרח' ריב"ל 4 תל אביב 67778  
טל': 03-5340087 ; פקס: 03-5320047  
דוא"ל: [office@chclaw.co.il](mailto:office@chclaw.co.il)

העותרים

נ ג ד

**1. משרד התחבורה**

**2. משרד הביטחון**

באמצעות פרקליטות המדינה

משרד המשפטים, ירושלים

טל': 073-3925590, פקס: 02-6467011

**3. חברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה**

**בע"מ**

מרח' שרון אריאל 3, אור יהודה

**4. עיריית כפר יונה**

ב"כ עו"ד שלומית גבע, הייעוץ המשפטי לעירייה

רח' שרת 1, כפר יונה, מיקוד 4035801

טל': 077-5671129 ;

דוא"ל: [shlomitg@kfar-yona.org.il](mailto:shlomitg@kfar-yona.org.il)

המשיבים

## תגובה מקדמית מטעם המדינה

1. בהתאם להחלטת כב' השופטת כנפי שטיינץ מיום 4.10.22, הארכות שניתנו, והארכה שהתבקשה, המשיבים 1-2 (להלן: **המשיבים** או **המדינה**) מתכבדים להגיש תגובה מקדמית לעתירה כדלקמן.

2. עניינה של העתירה, בבקשת העותרים ליתן צו על תנאי ולקיים דיון דחוף לצורך מתן צו ביניים, מהטעמים הבאים:

א. לנוכח העיכוב בטיפול וסלילה של כביש עוקף כפר יונה לכביש 57 מבוקש ליתן צו ביניים המורה למשיבים לפעול לאלתר לבנייה וסלילה של דרך גישה זמנית ו/או מסלול כניסה אחר לקריה המשפטית "נווה צדק" שלא דרך שכונת אלונים ובניית שער כניסה מצידה המזרחי של הקריה המשפטית. סעד זה של צו ביניים מתבקש על מנת לאפשר לתושבי שכונת גבעת אלונים לחזור ולקיים שגרת חיים ללא תחבורה צבאית, פקקים, עומסים בתוככי השכונה ובמטרה למנוע סיכון תעבורתי, סיכון חיי אדם, מניעת זיהום ורעש בלתי סביר וזאת כפתרון זמני, בר ביצוע, והדרוש באופן מיידי במטרה לצמצם נזקים בלתי הפיכים. הפתרון המוצע הינו פתרון פשוט יחסית, ניתן לביצוע מהיר והוא נדרש בדחיפות לנוכח הנסיבות והעובדה כי פתרון של כביש[ש] עוקף לכביש 57 עשוי לקחת שנים.

ב. כמו כן, מבוקש ליתן צו על תנאי המורה למשיבים ליתן טעם מדוע לא - יפעלו לתכנן ולבצע בהקדם דרך גישה זמנית פתיחה ו/או מסלול כניסה אחר לבסיסים שבנו המשיבים ואותם הם מפעילים, שלא דרך שכונת אלונים אלא דרך כביש 5711 המחובר בין כביש 57 למושב חניאל וזאת כמפורט בתשריט המצורף לעתירה זו.

מדוע לא יבנו שער כניסה לבסיס מכיוון מזרח ולא מהכניסה הנוכחית שמחייבת מעבר דרך אמצע שכונת אלונים ליד בתי העותרים ואלה הבאים מטעמם.  
מדוע לא יורו על מינוי ועדה בצירוף אנשי מקצוע במטרה לטפל בתושבים שנפגעו, להעריך ולקבוע פיצוי לתושבים של השכונה, בגין הנזקים הכבדים אשר נגרמים להם כתוצאה מפעילות המשיבים ב"שוב".

3. סעד שלישי, נוסף, הוא להורות למשיבה 4 לעשות שימוש בסמכויותיה כרשות מקומית וכלשון העתירה - "ותעצור ו/או תמנע פעילות של הבסיסים שלצורך הפעלתם נגרמים הנזקים ומפגעים החמורים, סיכון מהחומרים המסוכנים המנויים מהאזור".

4. על פי הנטען, המצב הקיים, אותו הדרך החלופית המוצעת על ידי העותרים נועדה לכאורה לפתור, גורם ל"סיכון חיי אדם, סיכון תעבורתי, זיהום אויר ורעש חריג, המצריכים מתן פתרון מעשי בפרק זמן קצר".

5. באשר לבקשה למתן צו ביניים שהוגשה במסגרת העתירה, שהוא למעשה סעד עשה אשר חופף לסעד העיקרי המבוקש בעתירה, הרי שזו נדחתה בהחלטת בית המשפט הנכבד מיום 4.10.22.

6. המשיבים סבורים כי דין העתירה להידחות על הסף בהיעדר עילה להתערבותו של בית המשפט הנכבד. העותרים מבקשים כי בית המשפט הנכבד ייכנס בנעלי קובעי המדיניות – משרד התחבורה וממשלת ישראל, ייכנס בנעלי רשות התכנון ורשות הרישוי, ויורה למדינה על ביצוע מתווה חלופי זמני שאותו הציעו העותרים. לשיטת העותרים המתווה המוצע על ידם יפתור כביכול את המפגעים הנטענים שנגרמים להם בשל הנוכחות של רכבי צה"ל בדרכם למחנה הצבאי הממוקם בסמוך לשכונת האלונים, אשר התרחב לנוכח הקמת הקרייה המשפטית "נווה צדק" (להלן: **הבסיס** או **"מתחם נווה צדק** לפי העניין).

את הקושי שחווים העותרים נועד לפתור פרויקט תכנוני שאושר לפני מספר שנים, אשר תכנונו הושלם וביצעו נדחה לנוכח סדרי עדיפויות של הממשלה (להלן: **תכנית כביש 57 המוצע**). ביום 1.8.21 עוגנה בהחלטת ממשלה מס' 276 "דחיית ביצוע כבישים ותיקון החלטת ממשלה" (להלן: **החלטת הממשלה**) אשר קבעה כי ביצוע סלילת הכביש יידחה לפחות עד תחילת שנת 2026 בשל העדפה לקדם כבישים לתחבורה ציבורית בלבד.

עם כל ההבנה לאי-הנוחות הנגרמת לתושבי שכונת האלונים כתוצאה מדחיית סלילת כביש 57 המוצע, והמדינה אינה מקילה בכך ראש כלל וכלל, הסעד המבוקש אינו מסוג הסעדים אשר באים בקהל הסעדים שבית משפט הנכבד נוהג ליתן. ראשית, ייתכן כי מתן הסעד נעדר בסיס חוקי. כך, העותרים לא הציגו בעתירתם תשתית שלפיה ניתן להבין האם התוואי המוצע על ידם מתוכנן ומאושר מבחינה סטטוטורית בכל מקטעיו, וברוחב ובמאפיינים הדרושים לסלילת הכביש המוצע על ידם. על בסיס תשתית עובדתית חסרה זו, מבקשים העותרים כי בית המשפט הנכבד ייכנס בנעלי מוסד התכנון ומוסד הרישוי, ויורה



על סלילת הכביש כפתרון זמני למשך מספר שנים לכל הפחות. די בטעם זה כדי לדחות את העתירה.

לא זו אף זו, העותרים טוענים כי התוואי המוצע על ידם מביא עמו יתרונות תעבורתיים שונים (סעיף 49 לעתירה; סעיף 31 לפנייה המקדימה לצורך מיצוי הליכים) אלא שטענה זו נטענה בעלמה, מבלי להתייחס, למשל, לשאלה האם הפתרון המוצע לא יעתיק את הבעיה הנטענת לשכונה או יישוב אחר.

מכל מקום, כאמור, המשיבים סבורים כי לא הונחה כל עילה לפיה ניתן להורות למשיבים לסלול כביש בניגוד לסדרי העדיפויות שנקבעו בהחלטת הממשלה.

7. העותרים אף לא הניחו את התשתית הראייתית הנדרשת להוכחת טענת האפליה אשר עומדת במוקד העתירה וגם מטעם זה דין העתירה להידחות. כפי שיוסבר להלן, מעבר לנדרש, העתקת בסיסים ממקומות שונים ברחבי המדינה (שחלקם נמצאים בפריפריה) למקומות אחרים היא חלק ממהלך רחב, פרויקט שוהם 3, שעוגן בהחלטות ממשלה שבמסגרתו הועברו בסיסים רבים ממקומות שונים בארץ. הבחירה במחנות שפנו ובמחנות שקלטו את תכולות המחנות המפונים, נעשתה על פי מכלול של שיקולים הנוגעים לצרכי מערכת הביטחון ובהתאמה לאמור בהחלטות הממשלה. לצורך הקמת מתחם נווה צדק, הועברו תכולות ממחנות הממוקמים בקרית מלאכי, ביפו, בשכונת הדר בחיפה, עתלית ובאר יעקב. ניתן לראות כי אין מדובר בישובים ובאזורים עדיפים מבחינה סוציו-אקונומית על פני שכונות אלוניים בה מתגוררים העותרים. מכל מקום, המיקום נקבע בשל הצורך בגישה יעילה ונוחה לערכאות הפליליות-צבאיות מכל רחבי הארץ והוא הוקם בסמוך לבסיס קיים, גם זאת בהתאם לרציונאלים שהנחו את פרויקט שוהם 3 כפי שפורט להלן.

8. באשר למפגעים הנטענים הנגרמים לעותרים – זיהום אוויר, רעש, מפגעי תעבורה וכיוצא באלו, הרי שגם במישור זה, דומה כי מדובר בטענות כלליות וכוללניות שלא הונחה תשתית עובדתית הולמת לבסס אותן. בכלל זה, לא צורפו תלונות קונקרטיות לגורמים המוסמכים לטיפול במפגעים הנטענים.

9. מטעמים אלו, תטען המדינה כי דין העתירה להידחות על הסף, ולחלופין לגופה, תוך פסיקת הוצאות לטובת המשיבים.

### עיקרי העובדות הצריכות לעניין

#### כביש 57 – עוקף כפר יונה

10. כביש 57 הוא כביש רוחב המחבר בין כביש מס' 6 במזרח לבין כבישים מס' 4 ו-2 במערב. בעבר הוחלט לפעול לסלילת כביש רוחב חדש מצפון לכביש הקיים (להלן **כביש 57 המוצע**), תוך הפיכת הכביש הנוכחי לדרך מקומית.

11. הרעיון ביסוד העתקת כביש 57 יסודו ברצון לשפר את תשתית התחבורה בישראל, ואין מדובר בפרויקט שנחוץ מטעמים בטיחותיים.
12. התוואי העקרוני של כביש 57 המוצע נקבע במסגרת תמ"מ 3/21, לצורך הוצאת היתרים/הרשאות למימוש סלילתה נדרש אישורן של תכניות מפורטות..
13. כביש 57 המוצע תוכנן במסגרת שתי תכניות מפורטות תכנית לחלק המזרחי ותכנית לחלק המערבי, כאשר לענייננו רלוונטי החלק המזרחי אשר במסגרתו מתוכננת סלילת הגישה לכניסה המזרחית לבסיס.
- חלקו המזרחי של כביש 57 המוצע אושר במסגרת תוכנית מפורטת מספר מח/137/א. המדובר בתוואי הנמשך מצומת בארותיים ועד לפאתי השכונה הצפונית של כפר יונה, גבעת אלונים.
- חלקו המערבי של כביש 57 המוצע אושר במסגרת תוכנית לתשתית לאומית מס' 43 "דרך מס' 4 בקטע מחלף הדרים – מחלף נחל חדרה" (להלן תת"ל 43), שמטרתה העיקרית היא שדרוג כביש מס' 4 מאזור חדרה ועד לאזור רעננה. תוצאה נלווית של אותו שדרוג היא תכנון החלק המערבי של כביש 57 כאמור. התת"ל אושרה על ידי הממשלה ביום 7.9.17 ולנוכח טעות סופר אושרה מחדש ביום 11.7.22.
- צילום עזרים להמחשה מצורף ומסומן מש/1.
14. במאמר מוסגר יצוין כי התוכנית הרב-שנתית של משרד התחבורה, שחברת נתיבי ישראל – המשיבה 3 בעתירה דגן פועלת על פיה, נקבעת אחת לחמש-שש שנים ונכללים בה פרויקטים שעברו בדיקה על פי נוהל פר"ת 2006, או שיש לגביהם החלטת ממשלה. נוהל פר"ת, שהוא תוצר של עבודה משולבת של משרדי התחבורה והאוצר, אשר נועד לסייע בקבלת החלטות לגבי כדאיותם של פרויקטים תחבורתיים. הנוהל מתווה מסגרת לבדיקת כדאיותו הכלכלית של פרויקט, ומאפשר לבחון את השפעות הפרויקט, עלויותיו ונושאים נוספים. כן מספק הנוהל מאגר נתונים בנושאי בטיחות ועוד.
15. כמות הפרוייקטים הנכנסים לתוכנית הרב-שנתית נקבעת בהתאם לחוק התקציב השנתי: לאחר גיבוש התוכנית בהתאם למדיניות משרד התחבורה, עוברת התוכנית לאישור הגוף המוסמך במשרד האוצר, שחברים בו מנכ"ל המשרד, הממונה על התקציבים והחשב הכללי או מי מטעם.
16. למותר לציין, שקביעת סדרי עדיפויות בכל הנוגע לקידום תשתיות היא עניין מובהק שבמדיניות, ובהתאם להלכה הפסוקה, בית משפט נכבד זה אינו מתערב בכגון דא.

17. לענייננו, סלילת כביש 57 המוצע לא הופיעה בתוכנית החומש של משרד התחבורה לשנים 2011-2016.

18. יצוין כי בעניין ביצועו של כביש 57 המוצע הוגשה עתירה (בג"ץ 1901/12 **מועצת כפר יונה ואח' נ' משרד התחבורה ואח'** (28.7.13)). עניינה של עתירה זו הייתה בדרישת העותרים כי בית המשפט הנכבד יורה למשיבים "לסלול את הכביש העוקף לכביש 57". הטענה העיקרית שהעלו העותרים שם, לצד נזק אשר נגרם לתושבי כפר יונה על רקע אי סלילת הכביש המוצע, היא שניתנה להם הבטחה מינהלית כי הכביש האמור ייסלל, ושהבטחה זו הופרה. עתירה זו נדחתה בפסק דין מנומק, על פי חוות דעתה של המשנה לנשיאה (כתוארה אז), כב' השופטת נאור, אשר קבעה, בין היתר, את הדברים הבאים:

"אציין כי גם אילו עלו האמירות השונות של הגורמים הרבים שמעורבים בתהליך סלילת הכביש העוקף כדי הבטחה מינהלית, הדבר לא היה מועיל לעותרים. כאמור, המשיבים אינם טוענים שבכוונתם לחזור בהם מהחלטתם לסלול את הכביש העוקף. סטיית המשיבים מהקביעות שנקבעו בהחלטת הממשלה ומאלה שנקבעו על ידי הגורמים השונים היא במועד סלילת הכביש, ולא בעצם ביצועה. דחיות אלה נובעות הן מקשיים שהתעוררו בהליכים התכנוניים הנדרשים, הן מתעדוף נמוך יחסית של סלילת הכביש וממחסור בתקציבים הנדרשים לשם כך. השקילה המחודשת שביצעו המשיבים לגבי תזמון סלילת הכביש ועדיפותה, גם לאחר החלטת הממשלה, אינה פסולה בנסיבות העניין. אדרבה, אין הרשות רשאית להצר מראש את סמכותה או להגביל את יכולתה לשנות את מדיניותה או החלטתה בעתיד, כנגזרת מהחובה המתמדת המוטלת על הרשות להפעיל את שיקול דעתה ולבחון את הצורך בהפעלת סמכותה בהקשרים שונים (וראו: עניין המועצה האזורית אשכול, פסקה 9; דפנה ברק-ארז משפט מינהלי כרך א, סעיפים 6.1-6.6 (2010)).

10. סלילת הכביש העוקף היא חלק ממדיניות רחבה של הרשות לשיפור תשתית התחבורה בישראל. משרד התחבורה, יחד עם הגורמים הנוספים האמונים על קידום מהלך זה, שיקלל את הפרמטרים הרלוונטיים והחליט כי ישנם פרויקטים תחבורתיים, לרבות סלילתם של כבישים אחרים, אשר חשיבותם ודחיפותם עולים לעת הזו על החשיבות של סלילת הכביש העוקף ודחיפותה. החלטה זו התקבלה במסגרת שיקול דעתם של הגורמים המוסמכים. סדרי העדיפויות נקבעו בין היתר מתוך שיקולים תקציביים ונוכח מחסור משאבים, והלכה היא כי "בית-המשפט ייזהר מלהתערב בעיצובה של מדיניות כלכלית כוללת ובקביעת סדרי עדיפויות לאומיים שכן ככלל, הרשות המבצעת והרשות המחוקקת הן הנושאות באחריות הציבורית והלאומית למשק המדינה ולכלכלתה" (בג"ץ 3071/05 לוזון נ' ממשלת ישראל, פסקה 10 לפסק דינה של הנשיאה ביניש (28.7.2008)). במקרה שלפנינו, ובפרט נוכח הודעת המדינה האחרונה לפיה היא עמלה על קידום ההליכים התכנוניים ומצפה – מצפה אך לא מתחייבת – כי

הליכים אלה יסתיימו בחודש נובמבר 2015, אין טעם מיוחד המצדיק להתערב בסדרי העדיפות העדכניים שקבעו המשיבים".

19. בהמשך לכך, בחודש אוגוסט 2016, במסגרת סיכום תקציבי לשנים 2017 – 2018 אשר הגדיר את תכנית החומש של משרד התחבורה לשנים 2017-2021 הוחלט על קידום פרויקט כביש 57 המוצע בהשקעה של כ- 2.4 מיליארד ₪. לאור סיכום זה הושקעו בפרויקט כ-800 מלש"ח עבור תכנון ועבודות קידום זמינות (העתקת תשתיות והפקעות).

צילום העמודים הרלוונטים מתוך סיכום תקציב משרד התחבורה לשנים 2017-2018 מצורף ומסומן מש/2.

20. ביום 1.8.21 התקבלה החלטת ממשלה מספר 276 "דחיית ביצוע כבישים ותיקון החלטת ממשלה" (להלן: **החלטת הממשלה**), אשר קבעה, כחלק מצעדי הממשלה לביצוע התאמות לשם התכנסות למסגרות הפיסקליות שנקבעו, לעכב את תחילת ביצועו של כביש 57 עוקף כפר יונה, כדלקמן:

"כחלק מצעדי הממשלה לביצוע התאמות לשם התכנסות למסגרות הפיסקליות לשנים 2021 ו-2022 ואילך, ולשם עמידה במסגרות הפיסקליות הקבועות בחוק הפחתת הגירעון והגבלת ההוצאה התקציבית, התשנ"ב-1992:

1. לעכב את תחילת ביצוע הפרויקטים המפורטים להלן, שיתוקצבו במועד שלא מוקדם מיום 31 בדצמבר 2025, ובהתאם לכך להפחית את תקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) בשנים 2025-2021 בסך כולל של 1,499 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב:

א. כביש 57 עוקף כפר יונה;

ב. כביש 5233".

21. כפי שפורט בדברי ההסבר להחלטת הממשלה, החלטה זו משקפת שינוי מדיניות של הממשלה הקודמת ולפיו הוחלט שרוב התקציבים הקיימים ינותבו לטובת פרויקטים אשר תורמים לקידום התחבורה הציבורית בישראל ולא עבור פרויקטים אשר מטרתם קידום תשתיות עבור הרכב הפרטי. לשם ההמחשה, אם בעבר, במסגרת הסיכום התקציבי לשנים 2017-2018, הוקצה לתחבורה הציבורית כשליש מתקציב משרד התחבורה, במסגרת המדיניות שנקטה כ-90% מהתקציב האחרון שאושר לפרויקטי פיתוח נועד לתמיכה בתחבורה הציבורית.

22. לנוכח סדר עדיפויות שנקבע בהחלטת הממשלה, ועל מנת לעמוד בהיקף הפיתוח הדרוש, במטרה לצמצם את הפער מול מדינות ייחוס בנושא זה, ותוך שמירה על המסגרות הפיסקליות הקיימות, נדרש היה להקפיא את המשך התקצוב של פרויקט כביש עוקף כפר יונה, כמו גם פרויקט נוסף, שעיקרם סלילת כביש חדש או הרחבת כביש קיים המשרת את הרכב הפרטי. עוד נכתב בדברי ההסבר להחלטת הממשלה, כי פרויקטים אלו נבחרו מאחר שהשפעתם על שיפור פריון העבודה והאצת הצמיחה נמוכה יחסית וכי פרויקטים אלה

מצויים בשלב התחלתי וטרם הושקעו סכומים גבוהים עבור ביצועם ביחס לפרויקטים אחרים.

23. במילים אחרות, מאז הסיכום התקציבי האמור השתנתה המדיניות ועיקר התקציבים נותבו ע"י הממשלה הקודמת לטובת פרויקטי תחבורה ציבורית ומעט מאוד עבור פרויקטים שמהותם קידום תשתית עבור הרכב הפרטי.

24. לאחר החלטת הממשלה, ברבעון האחרון לשנת 2022 הבשילה וסוכמה תכנית אסטרטגית לדרכים בינעירוניות אשר סוכמה בין משרד התחבורה למשרד האוצר. התכנית יוצרת תעודף של הכבישים הבינעירוניים שנבחנו לקידום. מהתכנית עולה כי הפרויקט מתועדף גבוה יחסית, יחד עם פרויקטים נוספים שאומדנם התקציבי נמוך יותר. בסיכום התקציבי הקרוב, עתידים משרדי התחבורה והאוצר לקבוע את תכנית החומש לקידום פרויקטי כבישים בינעירוניים על בסיס תוכנית זו, וזו בכפוף למגבלות התקציב ומדיניות הממשלה.

25. כאמור, עלותו המוערכת של פרויקט כביש עוקף כפר יונה הוא כ-2.4 מיליארד ₪. המדובר בפרויקט הכולל חמישה מחלפים והוא מעודד את השימוש ברכב הפרטי. כאמור, במסגרת החלטת הממשלה הוחלט לעכבו לכל הפחות עד ליום 31.12.25.

צילום החלטת ממשלה מספר 276 מצורף ומסומן מש/3.

צילום דברי ההסבר להצעת הממשלה מצורף ומסומן מש/4.

26. עוד יצוין כי חלק מן הסוגיות התחבורתיות העולות בעתירה עלו במסגרת פגישת עבודה שהתקיימה ביום 20.2.22, בהשתתפות נציגי אגף תכנון במחוזות ת"א והמרכז של משרד התחבורה, ראש עיריית כפר יונה, מנכ"ל עיריית כפר יונה ועוד. במסגרת הפגישה הועלתה הסוגיה של תלונות תושבי השכונה הסובלים עקב תפיסת חניות ברחבי השכונה, והתנועה העוברת מהבסיס והוצע גם במסגרת זו על ידי נציגי התושבים, לבחון פתרון לסלילת דרך גישה לבסיס. בסיכום הדברים המפקח על התעבורה במשרד התחבורה ביקש כי העירייה תתאם פגישה עם מהנדסת התנועה של משרד הביטחון לדיון על המשמעות ופתרונות אפשריים ותבחן את הצעתה מול נתיבי ישראל. עוד התבקש כי עיריית כפר יונה תבצע מיפוי של כל הצמתים לאורך כביש 57 ותשלח מכתב התייחסות לטיפול בצמתים לאורך כביש 57 אשר מושפעים מהדחייה של ביצוע פרויקט כביש 57 עוקף כפר יונה. המפקח הורה לשלוח את תוכן המכתב למהנדס תנועה ראשי בנתיבי ישראל עם העתק למשרד התחבורה. יצוין, כי לפי הנמסר ממשרד התחבורה, טרם הועבר למפקח המיפוי שהתבקש.

צילום סיכום הפגישה מיום 20.2.22 מצורף ומסומן מש/5.

27. להשלמת התמונה, יצוין כי ביום 26.10.22 נשלח מאת שרת התחבורה לשעבר, מכתב לראש מועצת כפר יונה ובו פירוט בדבר "בשורות תחבורתיות לאזור השרון". במסגרת המכתב

נכתב: "לבקשתך יצא לתכנון מפורט מקטע הכביש העוקף את כפר יונה אל הקריה המשפטית של צה"ל "נווה צדק". לאחר התכנון המפורט ניתן יהיה לקדם גם את הביצוע." אכן, בהתאם לאמור במכתב זה, חברת נתיבי ישראל מתחילה בימים אלה תכנון מפורט לכביש הגישה לבסיס. כמובן שלאחר התכנון המפורט ניתן יהיה לקדם גם את הביצוע בכפוף לתקציב, כמקובל בכל פרויקט ובכפוף לכך שביצעו יעלה בקנה אחד עם מדיניות הממשלה הנוכחית והחלטותיה. יובהר כי בתיבה "תכנון מפורט" – הכוונה לתכנון המימון והניהול הקבלני ולא לתכנון מפורט במובן הסטטוטורי.

צילום מכתב השרה לשעבר מיום 26.10.22 מצורף ומסומן מש/6.

28. כן יצוין כי במסגרת הטיפול בעתירה, ביום 22.12.22 ניתנה חוות דעת עדכנית על ידי מומחה שמינה המפקח על התעבורה במחוזות תל אביב והמרכז, אשר בדקה את דרך הגישה לבסיס דרך שכונת אלונים. המסקנה בחוות הדעת היא שלא קיימת בעיה תנועתית בשכונה אשר נגרמת מהתנועה לבסיס הצבאי ואליו, למעט במקרי קיצון כגון הפגנות או התקהלויות.

צילום חוות הדעת מיום 22.12.22 מצורף ומסומן מש/7.

### תוכנית שוה"ם 3 והקמת מתחם "נווה צדק" בבסיס

29. תוכנית לשיווק והעתקת מחנות צה"ל – שוה"ם 3, הינה תוכנית לאומית רב שלבית להעתקת מחנות צה"ל ממרכז הארץ. התוכנית נועדה, בין היתר, לתת מענה להגדלת היצע הדיוור באזורי ביקוש, לתרום לפיתוח אזורי עדיפות לאומית ולסייע למימוש המהלך של מעבר צה"ל לנגב. הסיכום למימושה של התוכנית נחתם במרץ 2015 בין משרד הביטחון, רשות מקרקעי ישראל, משרד האוצר ומשרד ראש הממשלה, בהמשך להחלטות ממשלה בעניין (ראו החלטות ממשלה מספר 3161 ו-2392 מימים 17.4.11 ו-4.1.15).

30. במסגרת המהלך צומצמו ופוננו מחנות צה"ל מאזורים מרכזיים, כאשר תכולת המחנות הועברה למחנות קיימים אחרים, בפריסה ארצית, אשר הורחבו לטובת מימוש התוכנית. עד היום פונו במסגרת התוכנית למעלה מ-5,300 דונם.

31. יודגש, כי פריסת מחנות היעד נקבעה בהתאם לשיקולים נרחבים, ביניהם "הפרה" מזערית של שטחים פתוחים ומקסום השימוש במחנות קיימים, הכול בתיאום מלא עם הוועדות למתקנים ביטחוניים (להלן: ולמ"ב) שהן ועדות משנה של של הוועדות המחוזיות לתכנון ולבניה לענייני מתקנים ביטחוניים, בהתאם לאמור בחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 (להלן: חוק התכנון והבניה). כך לדוגמא, במסגרת התוכנית הועברו יחידות למספר מחנות, ביניהם: גדעונים, שורה, חצור, בית נבאללה, ביל"ו, רחבעם, בית ליד ועוד.

32. מחנה בית ליד (מ.ק.21) (להלן: **המחנה**) הינו מחנה רב יחידתי אשר הוקם לפני עשרות שנים, עוד בטרם הוקמה שכונת גבעת אלונים בעיר כפר יונה אשר תוכננה משני צדדיו של כביש הגישה הקיים למחנה.
33. בשנת 2009 נחתם בין מע"צ דאז (נתיבי ישראל כיום) לבין משרד הביטחון הסכם לפיו יופקע שטח מתחום המחנה לטובת הרחבת כביש 57. סכום ההפקעה לא הועמד לרשות משרד הביטחון ולמעשה ההסכם כאמור טרם מומש.
34. בשנת 2015, בשלב ייזום פרויקט נווה צדק, ולטובת קידום תיאום תכנוני ושיתוף פעולה עם עיריית כפר יונה, ביצע משרד הביטחון בדיקה תחבורתית להערכת נפחי התנועה הצפויים במחנה לאור העברת היחידות אליו. בדיקה זו, לרבות הצגת פרויקט נווה צדק, הוצגה לראש עיריית כפר יונה דאז ואושרה על ידו. הבדיקה העלתה כי פרויקט נווה צדק אינו צפוי לשנות באופן מהותי את היקף התנועה באזור בכלל ובשכונת גבעת אלונים בפרט וראש העיר נתן את ברכתו להקמת הפרויקט ולמימוש המהלך הלאומי להעתקת מחנות צה"ל למחנה בית ליד. על בסיס תיאום זה גיבש משרד הביטחון תכנית מפורטת להעתקת בתי הדין הצבאיים ובתי הכליאה אל המחנה.
35. יודגש כי עוד בשלב ייזום הפרויקט הסתמך המשרד על תוכניות משרד התחבורה להרחבת הכביש ויצירת זרוע נפרדת לכניסה למחנה, כל זאת על בסיס תוכניות מאושרות והסכם מע"צ כאמור בסעיף 6.
36. בשנת 2018 חידשה חברת נתיבי ישראל את השיח מול משרד הביטחון ביחס להיקף ואופי ההפקעה הנדרשת במחנה לטובת הרחבת הכביש. במסגרת זו בשנת 2020 נחתם הסדר שמטרתו הסדרת ההיבטים הנדרשים למימוש הקמת כניסה ראשית חדשה למחנה, היא הכניסה המתוכננת עם השלמת כביש 57 המוצע (להלן: **הכניסה המזרחית**), כך שהכניסה הקיימת כיום תהפוך כניסה משנית וכניסת חרום.
37. במסגרת תוכנית שוה"ם 3 הועתקו למחנה בשנת 2021 בתי הכליאה המרכזיים מצריפין ומעתלית וכן יחידת בתי הדין הצבאיים מקרית מלאכי, תל אביב-יפו וחיפה. הטעם לריכוז המתקנים בתא שטח זה, תואם את הרציונל של התוכנית ונקבע בין היתר בשל הצורך בגישה יעילה ונוחה לערכאות הפליליות-צבאיות מכל רחבי הארץ.
38. במסגרת ייזום הכניסה המזרחית, הובהר למשרד הביטחון על-ידי חברת נתיבי ישראל כי הקמת הכניסה המזרחית למחנה תלויה בהרחבת כביש 57 המוצע. קרי, ללא הרחבת הכביש כאמור אין היתכנות להקמת הכניסה המזרחית למחנה.
39. בשנת 2021, נדחתה סלילת הכביש בהתאם להחלטת הממשלה. עם זאת, המשיך משרד הביטחון לקדם את תכנון ביצוע הכניסה המזרחית למחנה. תכנון ביצוע הכניסה המזרחית אושר לאחרונה על ידי גורמי המקצוע במערכת הביטחון, כך שבמידה שיוחלט על הקמת



ציר הגישה המזרחי למחנה, לא צפויים עיכובים נוספים ביחס לתכנון אשר באחריות משרד הביטחון למימוש הכניסה המזרחית. דבר זה, כפי שיפורט להלן, הובהר במענה לפנייה מטעם התושבים מיום 13.10.21.

### פניות העותרים

40. כמתואר בעתירה, העותרים פנו בין השנים 2020 ועד 2022 לגורמים שונים בנוגע לנושאים שונים המועלים בעתירה.

41. כך, לעתירה צורף צילום מענה מיום 24.12.20 מטעם לשכת השר לנושאים אזרחיים וחברתיים במשרד הביטחון (צורף כנספח 6 לעתירה). מענה זה מתייחס לפנייה מטעם העותר 1 (שלא צורפה לעתירה) ובו נכתב כי על הפונה לפנות למשרד התחבורה ונתיבי ישראל בנוגע לנושא קידום פרויקט כביש 57 המוצע.

42. לעתירה צורף צילום מענה מיום 22.2.21 מטעם מנהל תכנון ופיתוח תשתיות במשרד התחבורה (צורף כנספח 9 לעתירה), לפנייה מטעם העותר 1 (שלא צורפה לעתירה) ובו נכתב, בין היתר, כי "בעתיד כאשר יבוצע עוקף 57 הגישה צפויה להיות גם משער נוסף. על פי הידוע למשרדנו לא צפויה תוספת נפחים משמעותית בשל הקמת הקריה המשפטית. אך מכל מקום בקרוב צפוי להתפרסם מכרז לביצוע פרויקט עוקף 57 שייתן מענה עם השלמת הפרויקט במהלך השנים הקרובות".

43. מענים אלו ניתנו טרם להחלטת הממשלה שניתנה, כאמור לעיל, חודש אוגוסט 2021.

44. בהמשך, כמתואר בעתירה, נשלח מענה מטעם לשכת הרמטכ"ל מיום 13.10.21 (צורף כנספח 13 לעתירה) לפנייה שנשלחה על ידי העותר 1 (אשר לא צורפה לעתירה) ככל הנראה ביום 11.8.21, ועניינה הפגיעה הנטענת בתושבים כתוצאה מעומס התנועה שנוצא מהקמת הקריה המשפטית נווה צדק וכן הוצע במסגרת הפנייה הפתרון התחבורתי שהוצע בעתירה (סלילת קטע הכביש). במענה הוזכרה החלטת הממשלה ונכתב בה כי צה"ל ממשיך לקדם את שלב התכנון של הקמת שער הכניסה החדש לבסיס, כך שבבוא העת תכנון השער לא ייצור עיכוב התלוי בצה"ל.

במסגרת מענה זה ניתנה התייחסות לחלופה המוצעת בעתירה ונכתב לגביה כי "תוואי זה מחייב הקמתו של חלק נכבד מעוקף כביש 57 על ידי נתיבי ישראל. שנית, חלופה זו כרוכה בהליך ממושך וארוך של הפקעת קרקעות המצויות בבעלות פרטית". לבסוף צוין במכתב כי "צה"ל ימשיך לעשות כל שביכולתו ע"מ למזער את הפגיעה ברווחת חיי התושבים ולקדם את הפתרונות אשר תוכננו מראש לצמצום הפגיעה בתושבים, באמצעות הסדרת חנייה חיצונית והקמת מסוף אוטובוסים בפאתי המחנה".

צילום הפנייה מיום 11.8.21 מצורף ומסומן מש/8.

45. במאמר מוסגר יצוין כי הפעולות שסוכמו לצמצום פגיעה בתושבים ו**כבר** בוצעו הן : הקמת מגרש חניה מוסדר בכניסה למחנה ע"מ להפחית חניה ע"י באי הקריה המשפטית בתוך השכונה ; הקמת מסוף תחבורה ציבורית, ביוזמת ובמימון משהב"ט, על מנת לאפשר גישה נוחה יותר לבאי הקריה המשפטית והמחנה ; מתן אישור עקרוני לעיריית כפר יונה להשתתפות משהב"ט בשיפוץ כביש הגישה למחנה, בגובה של עד 750 אש"ח ; הקמת מערך הסעים/שטלים מתחנת נתניה למחנה ; העברה בקשה לחברות ההיסעים להסטת מסלול קווי תחבורה ציבורית לכניסה למחנה והוספת תחנה בכניסה אליו.

צילום תכנית הפיתוח ותמונות להמחשה מצורף ומסומן **מש/9**.

46. במענה נוסף לפנייה מטעם תושבי שכונת אלונים מיום 26.6.22, נכתב בין היתר, כי משרד הביטחון נוקט במירב המאמצים לשינוי המצב, בתיאום עם משרד התחבורה, ובכפוף לתקציב שיאושר.

47. לבסוף ביום 30.6.22, פנו העותרים, באמצעות בא כוחם, לראש הממשלה, שר הביטחון, שר האוצר ושרת התחבורה, במכתב התראה בטרם נקיטת הליכים (צורף כנספח 18 לעתירה). במסגרת הפנייה העלו העותרים טענות הדומות לאלו שעולות בעתירה, תוך מתן דגש על דרישתם לסלילת והשמשת דרך גישה זמנית.

48. בהיעדר מענה לפנייה זו, ביום 3.10.22 הוגשה העתירה דנן ועמה בקשה למתן צו ביניים. בהחלטה מיום 4.10.22 (כב' השופטת כנפי-שטייניץ) נדחתה הבקשה למתן צו ביניים.

49. להשלמת התמונה יצוין כי ביום 19.7.22, קודם להגשת העתירה דנן, הוגשה לבית המשפט הנכבד עתירה אחרת בעניין ביצוע כביש 57 המוצע, בג"ץ 4902/22 **מכפר לעיר – התנועה לקידום כפר יונה ואח' נ' שרת התחבורה ואח'**, אשר בדומה לבג"ץ 1901/12 עניינה בהפרת הבטחה מינהלית שניתנה לכאורה לגבי ביצוע התכנית. בהתאם לבקשת המדינה, עתירה זו נקבעה לדיון (אשר נכון לעת הזו קבוע ליום 23.4.23), תוך שעל המדינה להגיש תגובתה עד 14 עובר למועד הדיון.

### **עמדת המשיבים**

50. בפתח הדברים יבקשו המשיבים להזכיר את נקודת המוצא בדבר היקף ההתערבות המצומצם של בית המשפט הנכבד בהחלטות בתחומים הנמצאים בליבת המדיניות הכלכלית-חברתית ובקביעת סדרי העדיפויות הלאומיים. ראו, בין רבים, את שנקבע בג"ץ 3071/05 **לזון נ' ממשלת ישראל** (28.7.2008) :

**"התפיסה המקובלת בפסיקתו של בית-משפט זה מראשית ימיו הינה כי בית-המשפט ייזהר מלהתערב בעיצובה של מדיניות כלכלית כוללת ובקביעת סדרי עדיפויות לאומיים שכן ככלל, הרשות המבצעת**

**והרשות המחוקקת הן הנושאות באחריות הציבורית והלאומית למשק המדינה ולכלכלתה** (ראו: דבריי בבג"ץ 4769/95 מנחם נ' שר התחבורה, פ"ד נז(1) 235, פס' 13 (2002) והאסמכתאות המובאות שם).

51. הדברים אמורים בפרט ביחס להוצאה לפועל של פרויקטים בתחום התחבורה והתשתיות, בשל היותם כפופים למסגרת תקציבית ובשל היותם נקבעים בהתאם לסדרי העדיפויות הממשלתיים. ראו את שנפסק בהקשר זה בבג"ץ 2671/14 מועצה מקומית כסיפה נ' חברת נתיבי ישראל החברה הלאומית לתשתיות (14.06.2017):

"ההחלטה בדבר הכדאיות של פרויקטים תחבורתיים הינה החלטה מורכבת המתחשבת במגוון רחב של שיקולים, וממילא היא כפופה גם למגבלות תקציביות הנקבעות בהתאם לסדרי העדיפויות הכוללים של הממשלה... הלכה היא כי החלטות כגון אלו, שמבוססות על שיקולים כלכליים ותכנוניים מקצועיים מובהקים – נתונות לשיקול דעתם של הגורמים המוסמכים, מרחב שבו, ככלל, בית משפט זה איננו נוהג להתערב (השוו: בג"צ 3071/05 לוזון נ' ממשלת ישראל [פורסם בנבו] (28.07.2008); בג"צ 3017/05 חברת הזרע (1939) בע"מ נ' המועצה הארצית לתכנון ובניה, משרד הפנים [פורסם בנבו] (23.03.2011); בג"צ 1901/12 מועצת כפר יונה נ' משרד התחבורה [פורסם בנבו] (28.07.2013))."

52. כפי שפורט לעיל, במהלך השנים, מדיניות הממשלה ביחס לביצוע התכנית עברה שינויים, בין אם בעקבות החלטות התכנית הרב שנתית, בין אם בעקבות החלטות הממשלה בה נקבע כי קידום התכנית יידחה לכל המוקדם בסמוך לתחילת שנת 2026.

53. המדינה טוען כי החלטת הממשלה (אשר כלל לא נתקפה בגדרי עתירה זו) היא החלטה שאחד מה"מחירים" שהיא גובה, היא עיכוב פרויקטים כגון כביש 57 המוצע, לטובת עידוד פרויקטים אחרים – המקדמים תנועה בתחבורה ציבורית.

54. יאמר המובן מאליו והוא כי בהתייחס להקמתה של הממשלה החדשה יתכן כי מדיניות המשרדים תשתנה בהתאם לשיקול הדעת ואמות המידה המוכרות. ואולם, החלטת הממשלה בשלב זה בעינה עומדת.

#### **באשר לסעד המבוקש לסלילת הכביש המוצע על ידי העותרים**

55. כאמור, העותרים מבקשים כי בית המשפט הנכבד יורה למשיבים לפעול לסלילת דרך כניסה למחנה, דרך כביש 5711 (מופיע בחלק מן המפות המקוונות ככביש 5703) המחבר בין כביש 57 הקיים למושב חניאל, כמפורט בתשריט המצורף לעתירה. כמו כן התבקש בעתירה כי המשיבים יבנו שער כניסה לבסיס מכיוון מזרח.

56. כאמור בפתח הדברים, לעמדת המשיבים, על מנת שתהיה כלל היתכנות חוקית לסעד בדמות סלילת כביש, כמבוקש על ידי העותרים, הרי שנדרש כי אותו תוואי מוצע יהיה תוואי מאושר בתכנית מפורטת תקפה. ודוק, העותרים לא הציגו כל חוות דעת תכנונית

אשר מפרטת האם התכניות החלות על תוואי הכביש המוצע מאפשרות סלילת כביש שיוכל, גם אם באופן זמני (למשך מספר שנים לפחות), לכלול את המאפיינים הנדרשים לצורך מעבר רכבים עד השער המזרחי של הבסיס. בעתירה נטען כי "המקטע מצומת חניאל לבסיס הינו 1 ק"מ, כאשר המקטע של ה-300 מ"ר מתייחס רק לחלק מהכביש של חניאל עד לחיבור לזרוע הבסיס (שהפקעתו לטובת כביש 57 כבר אושרה) ולכן אין ספק כי מדובר במקטע כביש קצר בהשקעה נמוכה על קרקע שכבר הופקעה לטובת כביש עוקף כפר יונה (כביש 57), המהווה את הפתרון החלופי והמידי לכניסה לבסיס" (הדגשה במקור – הח"מ). עוד נטען כי המתווה המוצע על ידי העותרים "ניתן למימוש מיידי מהתקציב השוטף של נתיבי ישראל (הערכת עלות כ-20 מלש"ח) ; משרד הביטחון התחייב על הקמת השער העתידי כבר ב-2023 ולא לגרום לכל עיכוב נוסף; תוואי הפתרון נמצא בתוך קרקעות שהופקעו לצרכי הפרויקט ובכך כמעט ואין השקעה אבודה..."

57. העותרים מפנים להחלטה שניתנה בבקשה למתן צו ביניים בבג"ץ 3511/02 **עמותת "הפורום לדו קיום בנגב" נ' משרד התשתיות**, נז(2) 102 (2003) (16.1.03) (להלן: **עניין הפורום לדו קיום**), במסגרתו ניתן "סעד למען הצדק" בנסיבות חריגות ביותר (בניית גשר זמני למניעת מעבר של ילדים לבית ספר דרך נחל עם מי שופכין). דומה כי לא בכדי מסתייעים העותרים בעניין הפורום לדו קיום, ובכך מבקשים הם למעשה סעד שיורה על סלילת הכביש החלופי שהציעו תוך דילוג על תכנון של הכביש המוצע, ודילוג על הליך רישוי סלילת הכביש. אלא שיוזכר כי כבר בעניין פורום לדו קיום נקבע כי המדובר בסמכות "בלתי קונבנציונלית":

"אמנם, ככלל, יירתע בית-המשפט הגבוה לצדק מלהעניק, מכוחו של סעיף 15(ג) לחוק-יסוד: השפיטה, סעד אשר אינו עולה בקנה אחד עם דבר חקיקה אחר, אף אם מעמדו הנורמטיבי נמוך יותר. ואולם בנסיבות חריגות ויוצאות דופן, כאשר המקרה "זועק לשמים", ואין דרך חוקית אחרת להושיט בו "סעד למען הצדק", לא מן הנמנע כי בית-המשפט יזקק לסמכות "בלתי קונבנציונלית" זו.

58. בית המשפט הנכבד אשר למיטב הידיעה לא נתן סעד דומה מאז עניין פורום לדו קיום בנגב, חזר ושב בפסיקותיו, כי "סעד מן הצדק" שניתן בנסיבות בהן אינו עולה בקנה אחד עם דבר חקיקה אחר יינתן בנסיבות קיצוניות חריגות ונדירות, כאשר ישנה חריגה מסמכות או פגיעה בולטת בצדק. עוד נקבע, כי יש לבחון האם הסעד המבוקש עומד בקנה אחד עם כוונתו המוצהרת של המחוקק לאפשר את שנתבקש במסגרת צו הביניים (ראו, בג"ץ 2755/12 **דוד ששר נ' שר הביטחון** (18.6.13); בג"ץ 8347/09 **פלוגית נ' הממונה על תשלום גימלאות בצה"ל** (8.4.15)).

59. לעמדת המשיבים, העותרים לא הניחו תשתית המלמדת כי המקרה שלפנינו נמצא בקהלם של אותם מקרים קיצוניים חריגים ונדירים. תחילה, העותרים כלל לא פירטו האם הדרך הזמנית המוצעת על ידם – לרבות המאפיינים הנדרשים בה כדי לשמש את באי הבסיס -

מתאפשרת מבחינה סטטוטורית. כך, התשריט שצורף הוא שרטוט כללי ולא שרטוט על גבי קומפילציה של תכניות ולכן לא ניתן לבדוק ברמת הדיוק הנדרשת היכן התוואי עובר מבחינה סטטוטורית. כל שנטען הוא שתוואי הדרך הופקע לצורך כביש 57 המוצע, אלא שלא כל התוואי המוצע עובר בכביש 57 המוצע, וגם אם כל השטח הופקע אין בכך כדי להבהיר את המצב התכנוני החל על התוואי. ודוק, על בסיס תשתית עובדתית חסרה זו, מבקשים העותרים כי בית המשפט הנכבד ייכנס בנעלי מוסד התכנון ונעלי מוסד הרישוי, ויורה על סלילת הכביש.

60. גם אם נניח (והדבר כאמור לא נטען וממילא לא הוכח) כי הכביש המוצע "מצוי" על קו סטטוטורי רציף אשר התכניות החלות עליו יכולות לכלול כביש בעל המאפיינים הנדרשים לכביש גישה לבסיס, **הרי שחלק ניכר ממנו מצוי על כביש 57 המוצע שהחלטת הממשלה כאמור דחתה את ביצועו עד (לכל המוקדם) לשנת 2026.**

61. יוזכר כי ממשלת ישראל נדרשה במהלך השנים לשאלת קידום וביצוע כביש 57 המוצע ובחרה בסופו של יום לדחות את ביצועו לכל המוקדם לשנת 2026. כמתואר לעיל, עתירה קודמת, בג"ץ 1901/12, שעניינה הפרה לכאורה של הבטחה שלטונית, שגם בה נטען לפגיעה בתושבי כפר יונה, נדחתה על ידי בית המשפט הנכבד, בהיעדר עילה להתערב בסדרי העדיפות לביצוע. אם כן, הממשלה נתנה דעתה מעת לעת לגבי המועד לביצוע התכנית כאשר בהחלטתה האחרונה, דחתה אותו לכל המוקדם לתחילת שנת 2026 – החלטה שכלל לא נתקפה בגדרי עתירה זו.

62. כאמור לעיל, החלטה על סלילת כבישים ופיתוחם של צירי תנועה, הינה החלטת מדיניות מובהקת אשר מצויה בלב שיקול הדעת של הרשויות המוסמכות, ובית המשפט הנכבד לא יתערב בהחלטות מסוג זה אלא אם נפל בהן פגם מובהק או בחיגה קיצונית ממתחם הסבירות. לעמדת המשיבים, במסגרת העתירה העותרים לא ביססו כל עילת התערבות כאמור.

63. על סמכותם הרחבה של המשיבים ביחס לקביעת סדרי העדיפויות בקידום פרויקטים תחבורתיים, ראו באופן ספציפי את שקבע בית המשפט הנכבד ביחס לסלילת כביש 57 – עוקף כפר יונה במסגרת בג"ץ 1901/12 **מועצת כפר יונה נ' משרד התחבורה** (28.07.2013):

"סלילת הכביש העוקף היא חלק ממדיניות רחבה של הרשות לשיפור תשתית התחבורה בישראל. משרד התחבורה, יחד עם הגורמים הנוספים האמונים על קידום מהלך זה, שיקלל את הפרמטרים הרלוונטיים והחליט כי ישנם פרויקטים תחבורתיים, לרבות סלילתם של כבישים אחרים, אשר חשיבותם ודחיפותם עולים לעת הזו על החשיבות של סלילת הכביש העוקף ודחיפותה. החלטה זו התקבלה במסגרת שיקול דעתם של הגורמים המוסמכים. סדרי העדיפויות נקבעו בין היתר מתוך שיקולים תקציביים ונוכח מחסור משאבים, והלכה היא כי "בית-המשפט ייזהר מלהתערב בעיצובה של מדיניות כלכלית כוללת ובקביעת סדרי עדיפויות לאומיים שכן ככלל, הרשות המבצעת והרשות המחוקקת הן הנושאות באחריות הציבורית והלאומית למשק המדינה ולכלכלתה" (בג"ץ 3071/05 לוזון נ' ממשלת

64. אם כן, לעמדת המשיבים, החלטת הממשלה, הורתה על מתן עדיפות לפרויקטים התומכים בתחבורה ציבורית ודחיית ביצועו של כביש 57, המוצע לכל הפחות לתחילת שנת 2026. על כן, גם בהתאם להחלטה זו – אותה כאמור לא תקפו העותרים – אין כל מקום או עילה לקלת הסעד המבוקש על-ידי העותרים, ודינה של העתירה להידחות.

#### **באשר למפגעים הנטענים הנגרמים כתוצאה מהכביש הקיים**

65. טענת העותרים, הכביש הקיים אשר משמש את תושבי השכונה ואת באי הבסיס, גורם ל"סיכון תעבורתי, פקקי תנועה, סיכון חיי אדם, רעש כבד וזיהום אוויר". בשל כך התבקש סעד שיורה על "מינוי ועדה בצירוף אנשי מקצוע במטרה לטפל בתושבים שנפגעו, להעריך ולקבוע פיצוי לתושבים של השכונה, בגין הנזקים הכבדים אשר נגרמים להם כתוצאה מפעילות המשיבים ביישוב".

66. לעמדת המשיבים דין טענות אלו להידחות. הטענות בנוגע למטרדים ולנזקים שנגרמים לכאורה לתושבי השכונה נטענו באופן כללי וכוללני, והן נטענו בעלמא בלא תימוכין. לעתירה צורפו פרסומים שונים בעיתונות, שלא ברור כיצד תומכים הם בטענות העותרים. כך למשל, לא ברור מהעתירה כיצד תנועת הרכבים מהווה סכנה חמורה לחייהם של תושבי השכונה כנטען.

67. לעתירה לא צורפו תלונות קונקרטיות כלשהן שהועברו לגורמים מוסמכים באשר לטיפול במטרדים הנטענים. באשר לטענות העותרים ביחס לסיכונים תעבורתיים, יודגש כי הגורמים המוסמכים לקבוע את הסדרי התנועה בישראל הם רשויות התמרור המקומית והמרכזית, בהתאם לתקנה 1 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: **תקנות התעבורה**).

בענייננו, המפקח על התעבורה במחוזות תל אביב והמרכז משמש כרשות התמרור המרכזית ועיריית כפר יונה משמשת כרשות תמרור המקומית בחלק מהדרכים בשטחה המוניציפלי, וביחס לכביש 57 חברת נתיבי ישראל משמשת כרשות התמרור המקומית; הכל בהתאם לסמכות אשר הואצלה אליהם על ידי המפקח הארצי והמחוזי על התעבורה.

68. כפי שפורט לעיל, עיריית כפר יונה הונחתה על ידי המפקח על התעבורה המחוזי במשרד התחבורה לבצע ניתוח של המצב הקיים של כלל צמתי הגישה לכפר יונה בכביש מספר 57 ולהעביר ניתוח זה למהנדס תנועה ראשי בחברת נתיבי ישראל, אשר משמשת כאמור כרשות התמרור המקומית ביחס לכביש 57. במסגרת בדיקה זו, רשויות התמרור המקומיות הונחו לעדכן את רשות התמרור המרכזית בנוגע לממצאים ולהמלצותיהן.

זאת ועוד, כפי שפורט לעיל (ראו סעיף 28) מבדיקה עדכנית של המפקח על התעבורה לגבי גביש הגישה לבסיס (שעובר בשכונת האלונים) עלה כי אין בעיה תנועתית משמעותית בכביש זה.

69. גם משרד הביטחון, מצדו, פעל כאמור על מנת לצמצם את הפגיעה במרקם החיים של התושבים. כך, הוקם מסוף אוטובוסים בפאתי המחנה וכן נבנתה חנייה חיצונית לכלי רכב פרטיים בסמוך אליו. כמו כן, בכדי לצמצם אף יותר את התנועה בכביש הגישה למחנה, פעל משרד הביטחון להקמת מערך הסעות ("שאטלים"), המגיע למתחם נווה צדק מתחנת הרכבת נתניה. בנוסף, פעל המשרד מול משרד התחבורה וחברות האוטובוסים העירוניות להסטת קו אוטובוס מספר 241, על מנת שיגיע עד לכניסה למחנה ובכך ישרת רבים מהחיילים המגיעים אליו.

70. לצד ההבנה של הקושי אותו חווים העותרים, יוזכר כי מחנה בית ליד היה קיים עוד קודם להקמתה של שכונת גבעת אלונים, כאשר בכביש הקיים נעשה גם אז שימוש על ידי באי הבסיס. בעתירה אין כל התייחסות למצב שהיה קודם להרחבת הבסיס; והעומס שנגרם כתוצאה מקיומו של הבסיס שקדם לשכונת האלונים, יחד עם העומס שנגרם כתוצאה מהקמת מתחם נווה צדק נכרכים יחדיו בלא הבחנה. לפי הנמסר ממשרד הביטחון, כפי שגם נמסר לעותרים במסגרת מענה מיום 22.2.21 ממשרד התחבורה, וגם על פי ביוררים שנערכו על ידי מערכת הביטחון, ושהוצגו לעיריית כפר יונה לפני מספר שנים – הקמת מתחם נווה צדק לא הובילה לעלייה משמעותית בנפח התנועה בשכונה. יתר על כן, הלכה למעשה, ובפרט לאחר הקמת מתחם נווה צדק, תנועת כלים ורכבים כבדים לשטח מתחם נווה צדק ולמחנה בכלל, היא מצומצמת ביותר ואינה עולה על מספר משאיות בודדות בכל חודש, ובוודאי שאין בפעילות זו כדי להגדיל את נפח תנועת הכלים הכבדים המכילים דלקים ותחמושת. לכך יש להוסיף, כי חלק ניכר מהמשרתים במחנה ובפרויקט נווה צדק בפרט, משרתים בתנאי שירות של "בסיס סגור" ובכך למעשה אינם מהווים נטל משמעותי על התנועה בדרכים..

כמו כן, בסיוור שנערך במקום עם מהנדס תנועה ומומחה מטעם מת"ח לא נמצאו בעיות בהסדרי התנועה הקיימים בדרך הגישה מכביש 57 אל המחנה.

71. העותרים מבקשים לבסס את טענתם לגבי קיום המטרדים על יסוד הודאה לכאורה מטעם גורמים שונים במערכת הביטחון במפגעים הנטענים. אמנם, כמתואר לעיל, בשנים האחרונות התקיים שיח בין משרד הביטחון לבין עיריית כפר יונה, לרבות מענה בכתב לנציגי העירייה ולנציגי השכונה. בחלק מהפגישות הרבות שזים משרד הביטחון, השתתפו נציגי שכונת גבעת אלונים, עיריית כפר יונה וחברת נתיבי ישראל. כל זאת על מנת למצוא פתרון מיטבי לקשיים הקיימים.

72. במענה שהועבר מלשכת הרמטכ"ל נאמר כי צה"ל מבין את הקשיים של תושבי השכונה, המתגוררים בסמוך לבסיס צבאי וכי צה"ל ממשיך ופועל בהתאם לפתרונות שסוכם מראש



לצמצום הפגיעה אשר פורטו בסעיף 45 לעיל]. עוד נכתב, כי ככל שכביש 57 יקודם, צה"ל יהיה ערוך מהבחינה התכנונית ויקים בהתאמה שער שיתאים לכביש לכשייסלל. מכל מקום, מיותר לציין שאין לראות בדברים אלו הודאה בכך שהקמת פרויקט נווה צדק, לכשעצמה, הובילה להרעה משמעותית בחיי התושבים, אלא התייחסות הכוללת פתרון כללי, עליו קוים שיח עוד קודם לתכנון פרויקט נווה צדק.

במענה הודגש כי משרד הביטחון יפעל לסייע בתכנון הקמת שער הכניסה המזרחי לכשיושלם כביש 57 המוצע, והודגש כי הגורם הרלוונטי הם משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל.

73. יודגש כי ממשרד הביטחון נמסר, כי ללא הסדרת ציר הגישה המזרחי למחנה לא ניתן יהיה להקים את שער הכניסה בשטח המחנה עד לתכנון מפורט לביצוע ולסלילת כביש הגישה בפועל וזאת מטעמים תכנוניים של התאמת החיבור בין ציר הגישה המזרחי לכניסה החדשה למחנה. כמו כן, הקמת שער חדש למחנה, כמבוקש בעתירה, שבשלב זה לא מתאפשרת אליו גישה, תצריך משאבים רבים וכן הגנה ותחזוקה של השער, אשר אין כל סיבה להשקיעם בשלב זה, טרם תכנון סופי של כביש הגישה והפעלתו.

עוד יצוין כי ממשרד הביטחון נמסר כי משך זמן השלמת התכולות מטעם משרד הביטחון, מרגע העמדת התקציב על-ידי נתיבי ישראל להקמת הכניסה החליפית כאמור, מוערך בכשנתיים, וזאת בכפוף למילוי כלל ההתניות התקציביות והתכנוניות שסוכמו בהסדר ההפקעה שבין משרד הביטחון לנתיבי ישראל כאמור, אשר יאפשרו כניסת רכבים והולכי רגל למחנה מהציר החליפי, הכוללות: הקמת מסוף אוטובוסים והסדרת תחבורה ציבורית למחנה; שילוט והסדרת צירים להולכי רגל ורוכבי אופניים; גישה למובילי טנקים.

74. סיכומם של דברים, המדינה סבורה כי אין בקיומו של שיח מעין זה שתואר בעתירה כדי לייצר הודאה או חבות משפטית כלשהי של המדינה כלפי העותרים. הכרה בקיומו של קושי ואי נוחות, אינה משמיעה כי קמה חובה משפטית לקביעת מנגון פיצוי נקודתי לתושבים. טענות מעין אלו מקומן להתברר במישור הציבורי ואינן במישור המשפטי. ההחלטות שהתקבלו ותתקבלנה בנוגע לקידום כביש 57 המוצע, ונגזרותיו, אינן פועל יוצא של חובה משפטית, כי אם של הפעלת שיקול דעת וקביעת מדיניות חברתית-כלכלית בהתאם לסדרי העדיפויות – עניין המצוי בליבת שיקול הדעת של הרשות המבצעת, וככלל אינו מקים עילה להתערבות שיפוטית. לפיכך, לעמדת המשיבים, אין כל עילה שבדין להיעתרות לסעד המבוקש לפיצוי התושבים.

75. לצד הטענות בנוגע למטרדים לכאורה, טוענים העותרים כי קבלת העתירה טומנת בחובה יתרונות תעבורתיים. אלא שגם הייתרונות התעבורתיים הנטענים על ידי העותרים אינם נתמכים בראיות ואינם מגובים בחוות דעת מקצועית, לרבות התייחסות לשאלה אם סלילת הכביש המוצע לא עלולה להעתיק את הבעיה הנטענת ליישוב או שכונה אחרים.

76. בעתירה נטען כי הקמתו של מתחם נווה צדק בתחומו של מחנה בית ליד מפלה בין רשויות מקומיות במצב סוציו-אקונומי גבוה לבין רשויות במצב סוציו-אקונומי נמוך. נטען כי בסיסים צבאיים באזור המרכז העתיקו את פעילותם משיקולים עסקיים לכפר יונה, עיר פריפריאלית (ראו למשל, סעיפים 31, 81, 85-89 לעתירה).

77. המשיבים סבורים כי טענה זו נטענה בעלמה, ודינה, מטעם זה בלבד, להידחות. הטענות נסמכות על השערות שאין בהן ממש, ובוודאי שאינן מגיעות כדי הרף הנדרש לביסוס טענת אפליה. ממילא טענות אלה לא נשענות על נתונים מן השטח המציגים, לדידי העותרים, יחס שונה לשווים, או יחס הנסמך על טעמים זרים. לעניין זה יפים הדברים שקבע בית המשפט הנכבד בבג"ץ 240/98 עדאלה נ' השר לענייני דתות, פד"י נב(5) 167, 180 (1998):

**19. הלכה מכבר היא, כי בית-המשפט הגבוה לצדק לא יידרש לעתירה שהיא כללית וסתמית מכדי שיינתן סעד בצדה". ועוד: "טענת הפליה סתמית הנזקקת לחלל בית-משפט - כך למדנו בשכבר הימים - אין בה ולא כלום. שומה עליו, על הטוען הפליה, להיכבד ולפרוש רשת ראיות המלמדת על יחס מפלה המצדיק הענקתו של סעד. על כך, דומה, נסכים כולנו. ההרחיקו העותרים מדגם זה של סתמיות וכלליות? גם על שאלה זו נשיב בשלילה".**  
[ההדגשות אינן במקור, הח"מ].

78. למעלה מן הצורך, נשיב גם לגופם של דברים כי תוכנית שוה"ם 3 הינה, כאמור, תכנית לאומית אשר קודמה מכוחן של החלטות ממשלה והיא תוצר של הסכם בין משרד הביטחון, רשות מקרקעי ישראל, משרד האוצר ומשרד ראש הממשלה.

79. בין המחנות שאליהם הועברו בסיסים קיימים במסגרת התוכנית, ניתן למנות את מחנה בית ליד, אך גם את המחנות גדעונים, שורה, חצור, בית נבאללה, ביל"ו, רחבעם ועוד. ההחלטה על זהותם של המחנות שפוננו ועל המחנות שיקלטו את תכולות הפינוי התקבלה תוך שקילת כלל הנתונים הרלוונטיים והיא תואמת את החלטת הממשלה, את צרכי מערכת הביטחון ואת סדרי העדיפויות הלאומיים.

80. זאת ועוד, בעשורים האחרונים, נוכח פיתוח מואץ של שכונות מגורים באזורי ביקוש, הפכו מחנות צה"ל ל"איים" בלב פיתוח אזרחי ושכונות מגורים בכל רחבי הארץ, כאשר דרכי הגישה אליהם הן דרך שטחים אזרחיים מפותחים ודרך שכונות מגורים.

בין מחנות אלו ניתן למנות את מחנה בית ליד, אך גם מחנות נוספים כדוגמת מחנה צריפין הממוקם בשטחי באר יעקב וראשון לציון; מחנה 80 הממוקם בשטחי פרדס חנה-כרכור; מחנה שלישות ראשית הממוקם בלב רמת גן; מחנה תל השומר הממוקם סמוך לרשויות רמת גן, קרית אונו ואור יהודה; מחנות הקריה, אביב ודולפין הממוקם בשטחי תל אביב-יפו; מחנה רחבעם פיקוד העורף, הממוקם ברמלה; מחנה פיקוד הדרום בממוקם בעיר באר שבע; בה"ד חיל הים הממוקם בחיפה; בסיס חיל הים בממוקם באילת וכן מחנות נוספים.

במצב זה, מערכת הביטחון על כלל דרגיה רואה חשיבות גבוהה בשימור מרקם החיים של היישובים והשכונות הממוקמים בסמיכות למחנותיו ופועלת לשמור עליו, כמו גם במקרה דנן.

81. כאמור, בפרויקט נווה צדק רוכזו מחנות בתי הדין שהיו ממוקמים בקרית מלאכי, ביפו ובשכונת הדר בחיפה וכן מתקני הכליאה שהיו ממוקמים בסמוך לעתלית ולבאר יעקב. בניגוד לטענת העותרים, אין המדובר בהכרח ביישובים ובאזורים עדיפים מבחינה סוציו-אקונומית על שכונת גבעת אלונים בכפר יונה והטעם לריכוז המתקנים בתא שטח זה תואם את הרציונל של התוכנית ונקבע בין היתר בשל הצורך בגישה יעילה ונוחה לערכאות הפליליות-צבאיות מכל רחבי הארץ, בהתאם לצרכיה של מערכת הביטחון.

82. לאור האמור לעיל, המשיבים יטענו כי דין העתירה להידחות על הסף, ולחלופין לגופה, תוך חיוב העותרים בהוצאות המשיבים.

83. העובדות המפורטות בתגובה זו הנוגעות למשרד התחבורה נתמכות בתצהירים של יוסי אמגר, המפקח על מחוזות תל אביב והמרכז, בכל הקשור לענייני בטיחות, תכנון ורשות תמרור; ובתצהירה של אושרית קלפוס, מנהלת תחום תקציבי פיתוח, בכל הקשור לנושא התקצוב.

העובדות המפורטות בתגובה זו הנוגעות למשרד הביטחון, נתמכות בתצהירה של מיכל שפיגל, ראש יחידת שוה"ם ופרויקטים, יחידת מתוו"ה, אגף אמוץ במשרד הביטחון.

העובדות המפורטות בתגובה זו הנוגעות למנהל התכנון, נתמכות בתצהירה של גיתה ורדי, בודקת תכניות בצוות צפון בלשכת התכנון בוועדה המחוזית, מחוז מרכז, במנהל התכנון.

היום,

י"ח בשבט תשפ"ג

09 בפברואר 2023



אבי טוויג, עו"ד

סגן במחלקת הבג"צים  
בפרקליטות המדינה

נספח מש/9

**צילום הודעת המשיבים בבג"ץ**

**6622/22**

**עמ' 93**

בג"ץ 6622/22  
קבוע לדיון: 10.7.23

בבית המשפט העליון  
בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

6-1. מיכאל ג'רבי ואח'  
ע"י ב"כ עו"ד חיים כהן ואח'  
מר' ריב"ל 4 תל אביב 67778  
טל': 03-5340087 ; פקס: 03-5320047  
דוא"ל: [office@chclaw.co.il](mailto:office@chclaw.co.il)

## העותרים

## נ ג ד

1. משרד התחבורה
2. משרד הביטחון  
באמצעות פרקליטות המדינה  
משרד המשפטים, ירושלים  
טל': 02-6467011 ; פקס: 073-3925590
3. חברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה  
בע"מ  
מר' שרון אריאל 3, אור יהודה
4. עיריית כפר יונה  
ב"כ עו"ד שלומית גבע, הייעוץ המשפטי לעיריה  
רח' שרת 1, כפר יונה, מיקוד 4035801  
טל': 077-5671129 ;  
דוא"ל: [shlomitg@kfar-yona.org.il](mailto:shlomitg@kfar-yona.org.il)

## המשיבים

## תגובה לקראת דיון מטעם המדינה

1. בהתאם לתקנה 7(ב1) לתקנות סדר הדין בבית המשפט הגבוה לצדק, התשמ"ד-1984, ולקראת הדיון בעתירה, מתכבדת המדינה להגיש תגובה לקראת דיון מטעמה.
  2. המדינה תבקש לראות בתגובתה המקדמית לעתירה מיום 9.2.23 כתגובתה לעתירה.
  3. מבלי לגרוע מעמדת המדינה כפי שהובאה בתגובה המקדמית שלפיה דינה של העתירה להידחות על-הסף ולגופה, המדינה תבקש לעדכן כי בשלב זה פרויקט עוקף כפר יונה, כביש 57 המוצע, נכלל במסגרת התוכנית האסטרטגית שגובשה על-ידי משרדי התחבורה והאוצר לחומש הקרוב, והכל במסגרת שיקול הדעת הנתון לשרים.
- יצוין כי האומדן הכולל לביצוע כביש 57 אשר נכלל במסגרת תכנית החומש, עומד על סך של 2.4 מיליארד ש"ח, כאשר חברת נתיבי ישראל כבר תוקצבה בסך 800 מלש"ח לטובת תכנון וקידומי זמינות (הפקעות ופינוי תשתיות). לגבי תקציב התכנון ההנדסי שכבר הועבר לחברת נתיבי ישראל נפנה לאמור בסעיפים 19 ו-27 לתגובה המקדמית.

4. בהמשך לאמור בתגובה המקדמית, המדינה תטען כי גם בנסיבות מפורטות בסעיף 3 לעיל יש כדי להביא למחיקת העתירה.

5. בטרם סיום, נשוב ונציין, כאמור בתגובה המקדמית, כי בפני בית המשפט הנכבד תלויה ועומדת עתירה אחרת בעניין ביצוע כביש 57 המוצע, בג"ץ 4902/22 **מכפר לעיר – התנועה לקידום כפר יונה ואח' נ' שרת התחבורה ואח' (להלן: עניין מכפר לעיר)**, אשר עניינה בהפרת הבטחה מינהלית שניתנה לכאורה לגבי ביצוע התכנית. עתירה זו קבועה לדיון **ליום 13.9.23**, תוך שעל המדינה להגיש תגובתה עד 14 עובר למועד הדיון.

6. העובדות המפורטות בתגובה זו עתידות להיתמך בתצהירו של מר אבי דרוט, מנהל אגף תקציבי פיתוח דרכים במשרד התחבורה, אשר נמסר כי קרא את התגובה ואישר את נכונות העובדות המפורטות בה וכי מטעמים טכניים לא ניתן היה להחתימו היום על התצהיר; ועל כן מבוקש להגיש את תצהירו בימים הקרובים או במעמד הדיון.

היום,

י"ז בתמוז תשפ"ג

06 ביולי 2023



אבי טוויג, עו"ד

סגן בכיר במחלקת הבג"צים  
בפרקליטות המדינה

**נספח מש/10**

**צילום פרוטוקול הדיון בבג"ץ  
6622/22**

**עמ' 96**



בג"ץ 6622/22

לפני: כבוד השופט ד' מינץ  
כבוד השופטת י' וילנר  
כבוד השופטת ג' כנפי-שטייניץ

העותרים: 1. מיכאל ג'רבי  
2. שלי ג'רבי  
3. אילן ספקטור  
4. לימור ספקטור  
5. עדי נתנאל  
6. זהבית נתנאל

נ ג ד

המשיבים: 1. משרד התחבורה  
2. משרד הביטחון  
3. חברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ  
4. עיריית כפר יונה

עתירה למתן צו על תנאי ובקשה לצו ביניים

תאריך הישיבה: כ"א בתמוז התשפ"ג (10.7.2023)

מזכיר הרכב: אמיר פינקוס

קלדנית: סיון ס' / רינה י'

בשם העותרים: עו"ד חיים כהן; עו"ד הילה טל

בשם משיבים 2-

1: עו"ד אבי טוויג

בשם משיבה 3: עו"ד משה אשכנזי; עו"ד יהונתן כהן

בשם משיבה 4: עו"ד שלומית גבע

פרוטוקול

1

2

3 כבוד השופט ד' מינץ: מתי בימ"ש הזה יושב וקובע את סדר העדיפויות של כבישים וכבישים

4 עוקפים אלטרנטיביים, דרך הגעה ודרך הגעה לבסיס צבאי האם ממזרח או ממערב. וזה משימה

5 לא פשוטה להסביר לנו איך אנו אמורים להתערב וזה נכנס תוכנית שהיא כרגע תבוצע בתקופה

6 מסויימת.

7

כבוד השופטת יי וילנר: כי אולי אפשר להשקיע את הכספים בכביש הערבה הכל כך מסוכן, אולי יותר חשוב להשקיע שם. אין ספק שזו הפרעה קשה ורצינית אבל גם מי שנוסע בכביש 6 משתגע. למה ליצור בצומת ואדע ארע לא זכאים ל 3 מסלולים ודאי שכן. איך אפשר לדון בסדר עדיפויות כזה? לאן ילכו התקציבים של הפיתוח? אנו לא מבינים שאנו שכשופטים יכולים לעשות פה. יש הרבה מצוקות שמודעות לכבישים בארץ

עו"ד ח' כהן: מודה לבימ"ש לחדוד של הבעיה. העתירה הזו אולי לא היינו מוכשרים בניסוח שלה. ישנו את היישוב כפר יונה וישנו ציר של 750 מטר שמנדה אחת זה כניסה וסוף הנקודנה ישנו בסיס צבאי, החליטו משרד הביטחון וצה"ל לעשות שינוי מצב משמעותי ביותר, העבירה שליש מצה"ל מבחינת כל המערך השיפוטי של צה"ל כל המערך של הכלא, הקימו בסיס שלהם ויצרו מצב ציר שהוא פנימי בתוך יישוב בין בתים של 750 מטר, הפך לתוכנית של צה"ל ומשרד הביטחון הפך למרכז תצבאי גדול, בסיס ענק, כגל המערך של משפחות נותר שינוי מצב לרעה, שהציר הפנימי בתוך יישוב הם לקחו וחסמו למעשה וזה סיכון ממשי ובריאותי לשלמות התושבים בתשובות של כל המשיבים אף אחד מהמשיבים לא טוען שטענה שלנו על המפגע בבת אחת, זה לא כביש ערב שקיים מקום המדינה, ליד הבית שלי יש את המפלצת הזו

כבוד השופטת יי וילנר: אין לאף אחת זכות מוקנית שלא יבנו ליד ביתו שלא דין, אם המבנה נעשה כדין.

עו"ד ח' כהן: ההפרה היא של שיקול דעת של המשיבים חוסר הסבירות הקיצונית, החליטו לבצע החלטה כזו של להעביר בסיסים גדולים כאלה ברשלנות

כבוד השופטת יי וילנר: זו לא העתירה.

עו"ד ח' כהן: העובדה שהבסיסים הועברו, כשרשות העיר הייתה מעורבת בזה אולי היה נכון להגיש עתירה באופן שזה בוצע, אבל זה כבר נעשה.

כבוד השופט ד' מינץ: אנו הבנו מה שקורה. אתם עתרתם לביצוע של חלופה. עכשיו נאו לא יכולים להגיד לך שהחלופה הזו היא טובה, יכול להיות שכן או שלא. אמרו לכם אנו חושבים על חלופה אחרת שתהיה כניסה לבסיס מהמזרח. הכל יכול להיות אבל זו לא העתירה ואנו לא יכולים להתערב בכזה דבר. אנו יכולים להחליט שהחלופה שלכם טובה יותר?

כבוד השופטת יי וילנר: האם לחלופה הזו יש לה תקומה מבחינה קיומית?

כבוד השופט ד' מינץ: כולם ירוויחו אמנם אבל זה הקושי שלנו להגיד לך אתה צודק ואנו מחייבים את המדינה ולזרז את הסיפור הזה.

עו"ד ח' כהן : אני מבקש סעד לפי הסמכות של ביהמ"ש, צריך להתייחס למצבור הנסיבות ביחד, והנסיבות כולן נמצאות כאן כמחלוקת עובדתית. יום בהיר אחד מוצאים את עצמנו מול מפלצת ענקית שחוסמת לנו את העיר. עוד לפני שתוכנן להעביר את הבסיסים הצבאיים האלה מול הציר שלנו כבר אז הוגשה עתירה בשנת 2012, עוד לפני שחשבו על העברת הבסיס של צריפין כבר אז הייתה בעיה וזה מוסיף כמה הייתה רשלנות.

כבוד השופטת י' וילנר : אבל זה נכון מה שהיא כותבת שם זה מאוד חשוב מה שהיא כותבת שם.

עו"ד ח' כהן : שיקולי מדיניות ותכנון שאנו לא נתערב בהם אבל בימ"ש התייחס להצהרת המדינה עוד לפני שהוקם שיש כוונה להקים את כביש עוקף 57 שממילא יפתור את הבעיה. לפני 11 שנה שהייתה רבע בעיה כבר הייתה בעיה, כשהייתה רבע בעיה הלכו לבג"צ ואז אחרי 11 שנה הביאו תוכנית חומש עוקף 57, וזה פה המקרים שבג"צ כן צריך להתערב.

כבוד השופטת י' וילנר : כמה שנים מחכים לרכבת תושבי הדרום והמגינה לא בונה בגלל שיקולי תקציב אז מה שונה מצבכם?

עו"ד ח' כהן : בואו ניקח את הדוגמא של מירון שאומרים בואו נרחיב את המקום, ומעמיסים על מירון עוד 50,000 מבקרים.

כבוד השופטת י' וילנר : מקריאה את פסק הדין של 2011 השופטת נאור.

עו"ד ח' כהן : הייתה בעיה לפני הבסיס ואמרו שלא מתערבים, שיקולי מדיניות, ניהול ואמרו קיימת בעיה ונפצור אותה. כי אם בימ"ש רואה זלזול אז הוא מתערבץ העובדה שראו שאין זלזול אז התערב. ב 2015 מגיע אירוע שהגדילו את המכסה באופן משמעותי ויצרו מצב שרק בציר הקטן הזה כולם יעברו ואז עוקף 57 לפני שנה השרה מיכאלי אומרת שאין תקציב ומבטלים אותו. העתירה שלנו מבוססת על האמונה שלנו שבבוא היום כן יחזירו את 57. מה שקורה לא רק שהם ביטלו, מה שאנו מדברים על כך שהפתרון הזמני שאנו מציעים הוא על אותו שמחזירים את 57, אנו אומרים תחילו את 57 שאותו הבטחתם לנו, וכל מה שעשיתם לנו כאן תחילו מהנקודה מהציר שמתחבר בהצעה שלנו ולא אמרנו תבצעו אותו, נכון סטטוטורית צריך אישורים. בג"צ יכול להגיד למדינה שאתם העמקתם בעיה, תפתרו אותה. זה ביטחון לפתוח פתח נוסף להיכנס למקום הזה משרד התחבורה מודע לבעיה הזו. משיב מס 4 התחייבה הפעלת שיקול הדעת בביצוע התכנית שחברי אמר שמחזירים אותה בגלל העיכוב הגדול של לפני 11 שנה תבצעו אותה. עכשיו אמרו שיש תקצוב. לכן ברגע שבאתם לבימ"ש

כבוד השופט ד' מינץ : מה אתה רוצה מביהמ"ש?

עו"ד ח' כהן: פסק הדין של בימ"ש מורה למדינה במסגרת התכנון והביצוע של עוקף 51 להידרש לבחון בנפש חפצה את בקשת העותרים שהביצוע והתכנון של עוקף 57 יתחיל מהנקודה שמאפשרת קיצור דרך ממושב חניאל עד הבסיסים.

עו"ד אשכנזי: העתירה היא נטולת טעם הסעד העיקרי כפי שאני מצליח להבין סעד מן הצדק להורות על מקטע מסוים שיפתור את הבעיה. נסיינו להבין את הטענות שמצדיקות סעד כזה וגם לטענות אלה אין בסיס עובדתי. יכול להניח שהבסיס הכביד עד מאוד על התחבורה, על עומס התנמנועה בשכונת האלונים אבל ביקשנו שהמקח יכתוב ויבחן והוא כתב שלמעט במקרים קיצוניים אין פגיעה תעבורתית מלבד עומס וכולנו חווים עומסים במקרים שונים, פגיעה באיכות הסביבה אין פגיע כזו ואין גם סכנה לתושבים. האם המאפיינים שמתאימים ליצירת כביש גישה מהבסיס כל הדברים האלה נעדרים טעם לעצירה, לגבי [פסק הדין מ 2012 זה כי הבסיס הגיע רק אח"כ הכביש הזה נכלל בתוכנית החומש, וזה נעצר בהחלטת ממשלה שלא נתקפה. זה קרה על בסיס החלטה של הממשלה שנכללו עבור תחבורה ציבורי ויש עוד מקרים שלביצוע הוקפא. בין תקצוב שמאוד משמעותי שמשנה את מצבם לטובה לבין העבודות התבצעו ביום כך וכך.

אין לי כרגע צפי מעבר לזה שזה נכלל בתוכנית החומש כן התקבלה פנייה מנתיבי ישראל. המקטע הספציפי הזה הוא חלק קטן, השאלה מתי ויאפה להתחיל את הביצוע היא שאלה שנתונה למשרד האוצר והתחבורה. הגישו בקשה לביצוע אלא מקטע מסוים לכביש המוצע שמאפשר גישה לבסיס תצא לדרך, הדבר הזה יישקל ומעבר לזה אני לא יכול להגיד משהו אחר. כל הנסיבות תשקלנה גם כמובן הסיבה המשמעותי שהכביש הזה נכלל בתקציב.

עו"ד טוויג: לגבי חוסר העילה להתערב זה לא מקרה של חוסר מעש או של אפס מעשה שמתעלמים ממצוקות התושבים. הטווח הארוך של כביש 57 כאשר יושלם אין מחלוקת אנו הגשנו בקשה על מקטע מסוים לפני השלמת הפרויקט הגדול, יש פתרון לטווח הרחוק.

קלדנית: סיוון

עו"ד אשכנזי: גם מטעם זה יש לדחות את העתירה.

עו"ד גבע: נשמח לכל פתרון שיקל על התושבים, לא שאיננו אומרים שאין למצוא פתרון ברור. הן ראש העירייה הנוכחי והן ראש העירייה הקודם, אין את היכולת לקבל החלטות בנוגע להיתרי בנייה של בסיסים צבאיים, לעניין שהפנה אליו חברי, אציין כי נושא עוקף 57 הוא חסם מרכזי של העיר, לא נגע דווקא לאלונים אלא בכלל ליכולת הפיתוח של העיר. בפני בית המשפט הזה תלויה ועומדת עתירה נוספת של שכונה נוספת בעניין כביש 57. היתה תכנית שרצו לקדם אותה והעירייה ניסתה לקדם את העוקף על כל המשמעות הנובעות מכך וכך גם היום.

נשמח לפתרון ראוי להקל על הקושי של התושבים. אך לנו, כרשות, אין איך לקדם מעבר לפגישות רבות שהיו בכל פורום אפשרי וכל יתר הפעולות שכן כבר נעשו.

כבוד השופטת י' וילנר: וכנראה הועילו, ראו ההבדל בין התגובה הראשונית לתגובה היום, והדברים מדברים בעדם.

עו"ד ח' כהן: אתחיל מדברי חברתי, ב"כ העירייה. מפנה את בית המשפט לעובדה כי בתשובות המקדמיות של העותרים צירפנו, מנובמבר 2020 למעשה ראשת העירייה חזרה על הקושי הגדול בו אנו נתקלים. הקושי שעלולים להיתקל התושבים, ראשת העיר בלמה וביקשה פתרון לבעיית העותרים הספציפיים.

לדברי חברי, ב"כ המשיבים 1-2, מפנה בעמ' 64 לעתירה ששר הביטחון בעצמו מאשר כשיש יצירת זהות ורעש באופן גבוה וצריך למצוא פתרון זה, התחייבות לפתיחת אותו פתח. חברי צירף והגיש מסמך המתקרא "חוות דעת".

הגשנו סקר בתגובה להודעה האחרונה של חברי המראה על העומס והבעייתיות הגדולה, המסמך למעשה אינו חוות דעת על אף שהוא מתקרא כך, ואין בו התייחסות למספרים והעומס הגדול. לא צריך חוות דעת וההיגיון ברור ש-750 מטר כביש שחצי מדינה, גם בסיס צבאי וגם כלא, הובלות, ציוד, מתקנים, פי שתיים וברור שזה עומס בלתי סביר בעליל. למעשה כל בעלי הדין הודו וכן גם חברי, ב"כ מע"צ, שיש צורך בפתרון, כך קראתי את התגובה שלהם.

לעניין צירוף או אי צירוף מושב חניאל - תמכנו לצרף, היתה החלטה, חברי ביקש לדחות את העתירה על הסף. אותו מקטע של 300 מטר, גם מע"צ הודו בתגובתם שיש כוונה לסגור את הגישה של מושב חניאל.

הבהרנו עניין זה, ובסופו של עניין, הגשנו את העתירה ולא היתה בידיעתנו העובדה שהחליטו להחזיר את המתווה של עוקף 57. עובדה זו נמסרה לנו לפני שלושה ימים בלבד.

נוכח הודעה זו, העתירה שלי משתנה במובן זה שלפי דעתי, אם הבנתי נכון, במידה מסוימת אפילו מוסכמת שכל מה שאנו אומרים היום, אנחנו למול שוקת שבורה. אין 57, אז אמרנו לבקש 800 מיליון שקל תקציב, גדול עלינו ולא נעשה עלינו ונבקש את חלקת האלוקים הקטנה. עכשיו יש 57, זו טענה חדשה. אם היה סיפק היו מתקנים את העתירה ואני מבין שנציגי המדינה ישקלו שתכנית החומש ו-57.

כבוד השופטת י' וילנר: מצוין, ישקלו בחיוב, לכן אמרנו לאור ההודעה שנת"י פנתה בכתב בדרישה, המדינה תשקול, אז מה אתם צריכים את זה? הדברים נרשמו לפרוטוקול.

עו"ד ח' כהן: שר הביטחון בהבטחה שלו לפתוח פתח נוסף ולא כמו ב-2012 אז יתבטל.

עו"ד טוויג: אמרתי את הדברים בזהירות המתחייבת וברור שאין פה התחייבות. דבר שני, אנו חולקים מכל וכל על כך שיש פה הודעת בעל דין.

## ניתנה החלטה

קלדניות : סיוון סי' / רינה י'

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8

## נספח מש/11

**צילום פסק הדין בבג"ץ 6622/22**

**עמ' 103**



**בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק**

בג"ץ 6622/22

לפני: כבוד השופט ד' מינץ  
כבוד השופטת י' וילנר  
כבוד השופטת ג' כנפי-שטייניץ

העותרים: 1. מיכאל גירבי  
2. שלי גירבי  
3. אילן ספקטור  
4. לימור ספקטור  
5. עדי נתנאל  
6. זהבית נתנאל

נ ג ד

המשיבים: 1. משרד התחבורה  
2. משרד הביטחון  
3. חברת נתיבי ישראל- החברה הלאומית  
לתשתיות תחבורה בע"מ  
4. עיריית כפר יונה

עתירה למתן צו על תנאי ובקשה למתן צו ביניים

תאריך הישיבה: כ"א בתמוז התשפ"ג (10.7.2023)  
בשם העותרים: עו"ד חיים כהן; עו"ד הילה טל  
בשם משיבים 1-2: עו"ד אבי טוויג  
בשם משיבה 3: עו"ד משה אשכנזי; עו"ד יהונתן כהן  
בשם משיבה 4: עו"ד שלומית גבע

**פסק-דין**

העותרים הודיעו כי הם חוזרים בהם מעתירתם, תוך שמירת זכויותיהם. העתירה נדחת ללא צו להוצאות.

ניתן היום, כ"א בתמוז התשפ"ג (10.7.2023).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט