

ד"ר יוסף פרוכטמן - עורך דין

JOSEPH FRUCHTMAN, Ph.D - Advocate

Joseph Fruchtmann, Ph.D - Advocate
Asaf Harel, LL.B - Advocate
Jacob Gornstein, LL.B - Advocate

ד"ר יוסף פרוכטמן, עו"ד
אסף הראל, עו"ד
יעקב גורנשטיין, עו"ד

111 Arlozorov St.
Tel-Aviv 62098
Tel: 972-3-6911116
MobilePhone: 050-5276055
Fax: 972-3-6952033

רח' ארלוזורוב 111 (פינת תש"ח 2), מגדלי שקל
תל-אביב 62098
טל: 03-6911116
פלאפון: 050-5276055
פקס: 03-6952033

E-mail: fruchadv@netvision.net.il

Date:

23.3.06

תאריך:

לכבוד

הועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז -

ועדת המשנה להתנגדויות

רמלה

ג.א.נ.

הנדון: התנגדות לתכנית רח/163/א'

על יסוד פסה"ד של ביהמ"ש לעניינים מנהליים בת"א בעת"מ 1591/05 מיום 25.1.06, מוגשת בזאת התנגדות מטעם **עשרות רבות** מתושבי שכונות "נוה עמית", "סביוני עמית" וסביבתן ברחובות, המתנגדים באופן נחרץ לתכנית שבנדון, שעלולה לפגוע פגיעה קשה באיכות החיים והסביבה שלהם ע"י יצירת מפגעים סביבתיים-בטיחותיים קשים ומטרדים שונים, באופן הפוגע פגיעה קשה גם בקניינם.

בהתאם למפורט בסעי' 103 א (ב) לחוק, ולמען הנוחות והיעילות, פירוט טיעוני התושבים המתנגדים מובא להלן במתכונת של תצהירי התנגדות לתכנית, החתומים ע"י ד"ר שלמה ולד, ומר ג'רמי טופז משכונת נוה עמית, וע"י מר יוחאי חי, עו"ד, משכונת סביוני עמית, המשמשים כתמיכה להתנגדות בעלי הזכויות והתושבים הנוספים, שרשימתם מצ"ב כנספח א'.

להתנגדות זו מצורפות גם חוות דעת מקצועית תחבורתית וכן חו"ד בנושא הפגיעה באיכות הסביבה. חוות דעת אלה מהוות חלק בלתי נפרד הימנה.

על יסוד כל האמור בהתנגדות ובחוות הדעת, תתבקש הועדה הנכבדה לדחות את התכנית, הכל כאמור להלן.

בכבוד רב,

ד"ר יוסף פרוכטמן, עו"ד

תצהיר

אני הח"מ, _____, נושא ת"ז מס' _____, 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. הנני בעל זכויות במקרקעין ומתגורר בבית מס' _____ ברח' _____ שבשכונת _____, רחובות.
2. התנגדותי זו מוגשת עפ"י סעי' 100 לחוק מטעמי ומטעם עשרות רבות של תושבים נוספים משכונות "נווה עמית" ו"סביוני עמית" שברחובות (כמפורט ברשימה נספח א'). תצהירי משמש גם כתמיכה להתנגדות בעלי הזכויות והתושבים הנוספים, וזאת בהתאם למפורט בסעי' 103 א (ב) לחוק.
3. הנני עתיד להיפגע גם באופן אישי אם תאושר התכנית המוצעת, אשר תגרום לפגיעה באיכות החיים והסביבה שלי ושל יתר המתנגדים ע"י שינוי לרעה של אופי סביבתנו.
שכן משמעותה האמיתית של התכנית המוצעת הינה לשנות מן היסוד את אופי הדרך השוכנת המובילה לשכונות נווה עמית וסביוני עמית, באמצעות חיבורה לדרך גד פיינשטיין ויצירה למעשה של כביש "עוקף מערבי" לעיר רחובות. מכאן הפגיעה במתנגדים, נוכח נפחי התנועה הכבדים הצפויים ברח' בשיסט-דרך רח' פיינשטיין, שיגרמו למפלסי רעש וזיהום אוויר כבדים, לסכנות בטיחותיות לתושבים ועוד.
התכנית המוצעת – אם חלילה תאושר – תפגע, איפוא, גם בזכויות הקניין שלי, ושל יתר המתנגדים, כפי שיפורט להלן.
4. ייאמר לאלתר, כי הטיעונים העובדתיים שלהלן הינם עפ"י ידיעתי ו/או למיטב ידיעתי והטיעונים התכנוניים-התחבורתיים-הסביבתיים-והמשפטיים שלהלן הינם עפ"י עצה מקצועית שקיבלתי.

פתח דבר – ניסיון פסול ליצירת עובדות בלתי חוקיות בשטח

5. לצערנו, אף שהתנגדות זו מופנית כנגד תכנית רח/163 א' אשר הינה עודה בגדר תכנית מופקדת, הרי שבפועל, כבר נקבעות עובדות בשטח והתכנית דן מיושמת הלכה למעשה, באופן בלתי חוקי בעליל!!
6. כעולה בבירור מהתמונות שצולמו לאחרונה (ושמצ"ב כנספח ב'), הדרך שברח' בשיסט נפרצה הלכה למעשה, בניגוד לחוק ולתכניות שבתוקף, באופן המחבר בין רח' בשיסט לדרך גד פיינשטיין, וקובע "עובדות בשטח" באמצעות יצירת "כביש עוקף" / "ש"קיצור דרך" המנוצל בפועל למעבר רכבים רבים, לרבות תנועת משאיות כבדות לאתר בנייה סמוך, והכל בלא כל פעולה מצד יחידות הפיקוח על הבניה של הועדה המקומית והועדה המחוזית.
נסיבות אלה חמורות ביותר ועומדות בניגוד מוחלט לדין החל. ראה לעניין זה למשל את פסה"ד בעניין עת"מ 18/97 פרופ' יונג נ' ראש עיריית רחובות, פד"מ א, 288, בעמ' 306:

"כל עוד לא אושרה דרך אזורית במקום אין לסלול דרך כזו. גישת המשיבים, המקדימים את הבניה לתכנון, והקובעים "עובדות בשטח", אינה נראית לי. גישה זו סותרת את סדרי מושכלות התכנון

הנכונים ומובילה למצבים בהם נגרמים נזקים, שתכנון מוקדם וחשיבה פרוספקטיבית יכלה למנוע. סדרי מינהל הולמים וראויים גוזרים את הצורך בביצועה של החלטה תכנונית שקולה, בלא לחץ ה"עובדות בשטח", ורק לאחר ביצוע החלטה מושכלת, ביצוע העבודות הנדרשות להוצאתה לפועל של התכנית. את הגישה המקדימה ביצוע לתכנון, יש לעקור מן השורש".

7. ברור איפוא, כי היעדר פעולה לאלתר מצד הועדות, כנגד יישומה בפועל, בניגוד לדין, של התכנית, אינה מתיישבת עם תפקידן של רשויות התכנון, ולא עם תכלית פסק הדין שניתן בהסכמה לשמוע את המתנגדים דן "בלב פתוח ובנפש חפצה", או עם רוח הצו השיפוטי, למניעת קידום התכנית (קל וחומר מימושה) התלוי ועומד כנגד התכנית.

מידע פסול לציבור – באתר האינטרנט של משרד הפנים

8. עוד יצוין, כי בנסיבות בהן, חרף התרעות המתנגדים דנן, טרם "נמצא הזמן" לתקן את המידע השגוי בעליל המופיע באתר האינטרנט של משרד הפנים, ממנו ניתן להבין, כביכול, כי מדובר בתכנית בת תוקף, (בניגוד מוחלט לצו השיפוטי הנ"ל, שאוסר על פרסום התכנית ברשומות) - אין כל פלא כי כבר נקבעות "עובדות בשטח", באופן המעורר ספקות ביחס לעצם השמעת התנגדות זו, בבחינת הכל חתום וגמור, ואת הנעשה אין להשיב.

9. ראשי הפרקים של הטענות בהתנגדות זו, הינם כדלקמן:

א. פגמים מהותיים בהליך התכנוני "בשיטת הסלמי", ע"י תכנון חלקים וקטעים של הכביש במסגרת תכניות שונות, ללא הצגת מכלול המשמעויות וללא בחינת ההשלכות הנובעות מ"התמונה המלאה".

ב. פגמים מהותיים בקבלת ההחלטות ע"י מוסדות התכנון בהיעדר בחינת חלופות תכנוניות+תחבורתיות+סביבתיות)

ג. פגמים מהותיים במסמך התחבורתי – אי עמידה בהוראות תמ"מ 21/3

ד. פגמים מהותיים בהיעדר בחינה סביבתית, לרבות התעלמות טוטאלית מההכרח בביצוע מיגונים אקוסטיים, וטיפול במפגעי זיהום אויר וכד'.

ה. פגמים מהותיים בהיעדר בחינת משמעויות כלכליות נזיקיות קנייניות, הנובעות מהתכנית.

ו. פגמים מהותיים בפרסום דבר הפקדת התכנית – היעדר שיתוף ציבור והיעדר מידע לציבור אודות הכביש והשלכותיו

א. פגמים מהותיים בהליך התכנוני, "בשיטת הסלמי" ע"י תכנון חלקים וקטעים של הכביש במסגרת תכניות שונות, ללא הצגת מכלול המשמעויות וללא בחינת ההשלכות הנובעות מ"התמונה המלאה".

התכנית "החלקית-נקודתית" שבנדון יוצרת למעשה עורק ראשי של כביש "עוקף מערבי" לעיר רחובות

10. המשמעות המעשית (וה"מוצנעת") של התכנית דנן, שהיא כביכול "חלקית" ו"נקודתית", היא למעשה **יצירת כביש בינעירוני חדש רחב וסואן, מעין "עוקף מערבי" לעיר רחובות**, המחבר בין "דרך יבנה" – כביש מס' 410 – ובין היציאה הצפונית מרחובות לכוון נס ציונה.

11. התכנית "החלקית" נשוא ההתנגדות משנה לחלוטין את אופי הסביבה של קטעי הכביש הנפרדים והעצמאיים – המשמשים כבישי גישה נפרדים לשכונות "נווה עמית" ו"סבינו עמית" (רח' בשיסט) מחד, ול"אפריקה ישראל" (דרך גד פיינשטיין) מאידך, **כאשר ביניהם חוצץ שטח חקלאי המפריד בין הכבישים הנ"ל** – באופן היוצר כביש אחד דו מסלולי ורב נתיבי, ברוחב עצום המגיע עד ל – 32 מ' שישמש כעורק תחבורה ראשי!! ולא שכונתי!!

12. בנסיבות בהן מדובר בכביש ברוחב ניכר, כאמור לעיל, ברי כי כביש זה יהווה עורק תחבורה ראשי בעל פוטנציאל לניקוז תנועה סואנת רבה בין יבנה לנס-ציונה, כתחליף לכביש העוקף שבוטל במסגרת התכנית נשוא ההתנגדות, המצוי ממערב לשכונת "אפריקה ישראל".

יצירת "העוקף המערבי" דנן אינו תוצאה של תכנון כולל במסגרת תכנית סטטוטורית כלשהי, ומכאן כי תכנונו קטעים-קטעים "בשיטת הסלמי", במסגרת תכניות שונות – אינו כדין

13. למעשה, תכנונו של "העוקף המערבי", לכל אורכו, היינו מ"דרך יבנה" ועד חיבורו עם רח' האצ"ל בכניסה הצפונית לרחובות, לא הוצג לציבור, לא נבחן ולא קיבל ביטוי בשום תכנית סטטוטורית כוללת, לא ברמה הארצית (תמ"א 3, תמ"א 31 או תמ"א 35), ולא ברמה המחוזית (תמ"מ 21/3) ולא ברמה המקומית.

14. תכנונו, איפוא, כל כולו "תפירה" של טלאי ע"ג טלאי, זאת באמצעות תכנונו קטעים-קטעים במסגרת מספר תכניות שונות, מבלי לאשר ראשית את התמונה הכוללת, (לאחר קיום בדיקות מוקדמות) שמהן אמורות להגזר תכניות מפורטות כאמור.

15. בתכניות "הטלאים" האחרות הוסדרו/יוסדרו חלקים בלבד מהציר הראשי כולו. ראה לעניין זה, בין היתר, תכנית רח/7/109, תכנית רח/1/2115 תכנית רח/2110, הצעת תכנית רח/מק/2110/א/2, ועוד.

16. עתה באה התכנית דנן ומחברת את הקטעים לכביש ראשי ועצום שמשמעותו המעשית הינה פגיעה טוטאלית ומהותית של שינוי המצב הקיים מבחינת איכות החיים והסביבה ביצירת העורק הראשי – "העוקף החדש". שכן, בתכנית הנקודתית דנן נעשו, בין היתר, השינויים המהותיים שלהלן:

- שינוי יעוד של שטח מצומצם ל"דרך", באופן היוצר חיבור בין שני קטעי רח' פיינשטיין (מזרח ומערב) לכדי דרך אחת ברוחב של למעלה מ - 28 – 32 מ' !!
- ביטול המשכו של רח' פיינשטיין-מערב, צפונה לכוון נס ציונה !!
- הרחבה של רח' פיינשטיין בחלקו הדרום-מערבי לכדי 32 מ' !!

17. המתנגדים יטענו כי "שיטת התכנון החלקי" הינה פסולה מכל וכל, כפי שיפורט להלן:

- I. ראשית, בהיותה נוגדת עקרונות תכנוניים בדבר חשיבותה של הראייה התכנונית הכוללת,
- II. שנית, בהיותה מנוגדת למושכלות יסוד בתחומי המשפט המינהלי בדבר הצורך בקבלת מלוא התשתית העובדתית בטרם קבלת החלטה מינהלית,
- III. שלישית, בהיותה סותרת גם את חובת ההגינות ה"מינהלית" המוטלת על רשות, להציג לציבור את המכלול ואת משמעותו לסביבה.
- IV. רביעית, בהיותה פוגעת באפשרותם של המתנגדים לעשות שימוש בזכותם לתבוע פיצויים בגין פגיעתו של התכנון המוצע.

I. פסלות "שיטת התכנון החלקי" על יסוד חיוניות "הראייה התכנונית הכוללת" מבחינת דיני התכנון והבניה

18. ראייה תכנונית כוללת של כל הכביש במסגרת תכנית מיתארית אחת היא "נשמת אפו" של ההליך התכנוני הראוי למקרה דנן.
19. תכנית "חלקית"- "נקודתית" כמו התכנית דנן, צריכה להיגזר מתוך תכנית כללית כלשהי ולפרטה. ראה לעניין זה למשל:

בג"צ 2920/94 - אדם טבע ודין נ' המועצה הארצית פ"ד נ(3), 441, עמ' 462-461:

"הנה-כי-כן, אחת ממטרותיה של תוכנית מיתאר מחוזית היא "לקבוע את הפרטים הדרושים לביצוע תוכנית המיתאר הארצית במחוז" (סעיף 55 לחוק), וכן הן, בהתאמה, מטרותיהן של תוכניות מיתאר מקומיות ותוכניות מפורטות. דומים הם הדברים לצפיה מבעד לעינית הטלסקופ (או מבעד לעינית המיקרוסקופ - איש איש לפי טעמו): תוכנית מיתאר ארצית היא בבחינת צפיה ראשונה וכללית; היגברת את עוצמת הטלסקופ (המיקרוסקופ) והיגעת לתוכנית מיתאר מחוזית; הוספת והיגברת - היגעת לתוכנית מיתאר מקומית; היגברת עוד, והיגעת לתוכנית מפורטת. וכל תוכנית מחייבת בתחומיה"

20. ברי כי תכנון חלקים וקטעים בעלמא, ברמה הנקודתית בלא הצגה ברורה ומפורשת של המכלול שנוצר מתכניות חלקיות לקטעי כביש, ל"דרך" אחת - אינו מסוגל לתת ביטוי למכלול השיקולים הצריכים לעניין, ומכאן האנדרלמוסיה התכנונית ועיוות בקבלת ההחלטות ע"י הועדות עצמן, כמו גם מניעה מהציבור המושפע את הראייה הכוללת ומשמעויותיה.

21. בתי המשפט השונים, בבואם לדון בטענות לגבי הסדר התכנוני הנכון - מקום בו הוכנו תכניות חלקיות ע"ג שטח מסויים, מבלי שקדם להן תכנון למתחם בכללותו - נוהגים לבחון האם התכנון

החלקי שעמד על המדוכה, נסמך על בדיקות והתאמות לתכניות הכלליות באופן שאכן תואם את ממצאיהן ומדיניותן, זאת כדי לעמוד על ההתאמה לעקרון "הראייה התכנונית הכוללת".

כך למשל בעניין:

- בג"צ 2920/94 - אדם טבע ודין נ' המועצה הארצית פ"ד נ(3), 441, עמ' 469-470, סעי' 40-42 בסוגיית "כביש חוצה ישראל" שתוכנן במסגרת תמ"א/31א', הועלתה, בין היתר, הטענה כי לאור עקרון "הראייה התכנונית הכוללת" יש לערוך תסקיר אחד, שלם ומלא, לכלל הכביש וללמוד על ההשפעה הכלל-ארצית המצטברת שתנבע ממנו, במקום להסתפק בתסקירים לכל קטע כביש. ביהמ"ש הדגיש כי אופן הפעולה שם תואם את עקרון הראייה התכנונית הכוללת באשר ההחלטה על הצורך בכביש זה, לכל אורכו, נתקבלה כבר במסגרת תמ"א 3 במסגרת הכרעת מדיניות עקרונית, ובמסגרת ההיא גם נבחן הנושא בראייה תכנונית כוללת. עתה במסגרת תמ"א 31א' "עניינה... אינו אלא תיכנון מפורט של קטעים מתוך כביש חוצה ישראל".

- פסה"ד של כב' השי' ד"ר ביין בעניין ה"פ (חי') 30035/97 אבו סאלח מוחמד נ' הועדה המחוזית לתו"ב חיפה, פד"מ ב(II) 1998, בעמ' 289, בו נקבע:

"במקרה שלפני, נראה כי מדובר בהחלטה בלתי סבירה. לא ברור איזו מטרה משרת קטע הדורך הפוגע במקרקעי העותרים, כאשר לא ברור כלל איפה יעבור התוואי של הכביש המחבר כולו. אין זה מן הראוי שהכביש המחבר יתוכנן קטעים קטעים אלא מתחייב תכנונו כמקשה אחת".

- פס"ד של כב' השי' עזרא קמא בירושלים - עת"מ 21/98 חזן ואח' נ' הועדה המקומית תק-מח 2750, (2)99, - שם דובר בתכנון כביש בירושלים עפ"י 4 תכניות מאושרות שונות, כאשר כל אחת מכילה קטע כביש ונטען כי יש צורך בתכנון מפורט לכביש בכללותו – כב' השי' קמא קבע בעמ' 2763 "... שתכנית הכביש, המוצאת את ביטוייה הכולל בארבע תכניות שונות - אושרה זה מכבר בתכנית המיתאר הארצית ובתכנית מיתאר מחוזית"

22. כפי שהובהר לעיל, במקרה דנן אין כל תכנית מאושרת המעגנת את התוואי, את הצורך ו/או את הכוונה לתכנן ולסלול כביש "עוקף מערבי", ומכאן כי אופן התכנון החלקי, חסר כל יסוד.

II. פסלות "שיטת התכנון החלקי" בהיותה נוגדת מושכלות יסוד מבחינת המשפט המנהלי – בדבר הצורך בקבלת מלוא התשתית העובדתית כתנאי הכרחי להחלטה תקינה

23. בנסיבות בהן נערכת "תכנית חלקית" בלבד, אין כל אפשרות אמיתית לערוך בדיקה מקצועית ומקפת, ביחס לכל ההשלכות התכנוניות הנובעות מן התכנית, ובהיעדר מלוא המידע האמור, הרי שהתכנית החלקית נגועה בחוסר סבירות קיצונית. יפים לעניין זה דבריו של מ"מ הנשיא שמגר (כתוארו אז) בבג"צ 297/82 ברגר נ' שר הפנים, פ"ד לו (3) 48, 49, בדבר הדרך בה חייבת הרשות המינהלית ללכת במסגרת הליך קבלת החלטות כדן:

"ההחלטה חייבת להיות בכל מקרה תוצאה של בדיקה עניינית הוגנת ושיטתית...תהליך קבלת ההחלטה על מי שהוקנתה לו סמכות על פי חוק מן הראוי שיהיה מורכב, בדרך כלל, ממספר שלבים בסיסיים חיוניים, אשר הם הביטוי המוחשי להפעלת הסמכות המשפטית תוך התייחסות לנושא מוגדר, ואלו הם: איסוף וסיכום הנתונים (לרבות חוות הדעת המקצועיות הנוגדות, אם ישנן כאלה),

בדיקת המשמעויות של הנתונים (דבר הכולל, במקרה של תיזות חלופות, גם את בדיקת מעלותיהן ומגרעותיהן של התיזות הנוגדות) ולבסוף סיכום ההחלטה המנומקת".
(וכן ראה פרופ' יצחק זמיר, הסמכות המינהלית, עמ' 738)

24. המתנגדים יטענו כי התכנית נשוא ההתנגדות, בהיותה "תכנית חלקית" - חוליה אחת בלבד בשרשרת תכניות שרק יחדיו מציגות את התמונה המלאה - אינה יכולה להכיל את מלוא המשמעויות הנובעות ממנה ומכאן כי החלטה לגביה, מבלי לראות עובר לכך את התמונה הכוללת, הינה בלתי סבירה בעליל, ודינה להיפסל על יסוד היעדר תשתית עובדתית מספקת לקבלתה.

כדוגמאות לתמונה המעורפלת והחלקית שהוצגה לוועדות התכנון, ראה למשל את:

- אי הצגת העובדה כי התכנית למעשה יוצרת כביש היקפי שיאפשר תנועה מיבנה לנס ציונה. ראה לעניין זה: סע' 11 לתקנון התכנית, לפיו: "מטרת התכנית" היא "שינוי תוואי דרך קיימת", "קביעת שטח לשצ"פ" ו"קביעת דרך חדשה וביטול צומת"...
- היעדר מסמך תחבורתי המציג את משמעויות התכנית וצפי התנועה החוצה דרכה.
- היעדר בחינת חלופות לתוואי הכביש ו/או היעדר בחינת חלופות בביצוע הכביש (מינהור/שיקוע וכו').
- היעדר בחינה סביבתית כלשהי בהתאם למשמעותה האמיתית של התכנית, ובמקום זאת התייחסות לאקונית ביותר לפיה במסגרת יעוד ה"דרך" ניתן יהיה לבצע, בין היתר, גם "מגננה אקוסטית" (היכן? איזו? מתי ??).
- ועוד ועוד.

III. פסלות "שיטת התכנון החלקי" בהיותה סותרת את חובת ההגינות ה"מינהלית" המוטלת על רשות, להציג לציבור את המכלול ואת משמעותו לסביבה

25. לטענת המתנגדים, שיטת התכנון החלקי, בה נקטה הועדה המקמית במקרה דנן, מסתירה את משמעותו האמיתית של הכביש ומונעת מציבור התושבים, לרבות המתנגדים דנן, את ההכרה וההבנה של משמעויותיו והשלכותיו של הכביש האמור. בהיותה סותרת את חובת ההגינות המינהלית של הרשות כלפי האזרח, פסולה התכנית דנן מכל וכל.

26. כאמור לעיל, התכנית כוללת עריכת שינויים נקודתיים, ו"שוליים" כביכול, כפי שמנסה להציג הועדה המקומית, כגון שינוי יעוד של "משולש חקלאי קטן" לדרך... באופן המחבר את שני קטעי רחוב פיינשטיין ויוצר למעשה את הכביש ההיקפי נשוא ההתנגדות דנן.

27. עריכת השינויים ה"נקודתיים" והחלקיים כביכול, מבלי להסביר לציבור התושבים את הכוונה התכנונית לאשורה, ותוך היתממות בנוגע להשלכות והמשמעויות האמיתיות הנובעות מכך, הינה בניגוד לעקרונות יסוד של "הגינות" "שקיפות" ו"שיתוף ציבור" העומדים בבסיס ההליך התכנוני, כאמור בדברי כב' הש' חשין לעיל בעניין בג"צ 288/00 אט"ד נ' שר הפנים:

"דין התיכנון והבניה בונה עצמו (בין השאר) על שני עקרונות-תשתית האחוזים-וקשורים זה-בזה לבלי-הפרד: עקרון השקיפות ועקרון שיתופו של הציבור בהליכי אישורן של תוכניות. עקרון

השקיפות נקבע (בין השאר) בהוראת סעיף 89(א) לחוק.... הפירסום על דבר ההפקדה מביא לידיעת הציבור את דבר התוכנית המיועדת; המעוניינים רשאים לעיין בתוכנית (סעיף 96 לחוק); ואם רואים הם את עצמם נפגעים, קונים הם זכות להגיש התנגדותם לתוכנית ולטעון טענותיהם (סעיפים 100 ואילך לחוק). זכות זו להתנגדות שואבת כוחה מחובת ההגנות המוטלת על הרשות, ומבטאת היא עקרון-יסוד ולפיו אין פוגעים בזכות או באינטרס לגיטימי של אדם בלא לשמוע אותו תחילה; ממקדת היא את תשומת הלב בנושאים אלה ואחרים שהמתנגדים מעוניינים בהם; ולמותר לומר ששקיפות ההליך מבטיחה באורח מירבי את תקינות פעולתה של הרשות..."

(ההדגשות לא במקור)

28. כמו כן ראה לעניין זה את ראה למשל את: עע"מ 10112/02 - אדם טבע ודין ואח' נ' הוועדה המחוזית מחוז ירושלים ואח'. פ"ד נח(2), 817, עמ' 835-836:

'מתוך שרשויות התכנון אינן עושות בשלהן אלא בשל הציבור, קרא: עושות הן מעשי נאמן בנכסי הזולת, חובה היא המוטלת עליהן להעמיד את מעשיהן לביקורת הציבור, ערב ובוקר בכל יום תמיד. הציבור זכאי שידע על הדרך בה מתנהלים נכסיו, ולענייננו, מה נעשה בנכסי הטבע והנוף השייכים לקהילה כולה. וכשם שנאמן חייב בחובת דיווח לנהנים - ראו: הוראת סעיף 7(ב) לחוק הנאמנות, תשל"ט-1979 - כן הן רשויות התכנון שחייבות הן לדווח לציבור על מהלכי תכנון - בוודאי כך מהלכי תכנון רחבי-היקף - שהן הוגות, מתכננות ומבצעות מעת-לעת. חובה היא המוטלת על הרשויות לפעול בשקיפות, שרק כך יוכלו הנהנים לדעת מה מתכוונות הן לעשות ומה הן תוכניותיהן. לא לאחר מעשה אלא לפני מעשה, שרק כך יוכל הציבור לבקר את פעולותיהן ולהשיא עצות טובות. אכן: רשות ראויה ונאמנה תפעל בשקיפות מירבית ותעמיד עצמה מרצונה - ובהכירה בחובה המוטלת עליה - לביקורת היחיד והכלל'.

IV. פסלות "שיטת התכנון החלקי" וצמצום תחום "הקו הכחול" – הפוגעים באפשרותם של המתנגדים לעשות שימוש בזכותם לתבוע פיצויים בגין פגיעתו של התכנון המוצע

29. משמעותו של התכנון החלקי, שנעשה בהיעדר ובטרם הכנת תכנית מיתאר כוללת, היא שלילת זכותם של רוב רובם של המתנגדים תושבי שכונות "נווה עמית" ו"סביוני עמית" להגיש תביעות פיצויים בגין פגיעתה של תכנית.

שכן, התכנון החלקי יוצר מצב לפיו רק המקרקעין "הגובלים"-הסמוכים ביותר לכביש זכאים להגיש תביעת פיצויים עפ"י סעי' 197 לחוק (עפ"י עקרונות הלכת "ויטנר" [עע"מ 2775/01 - שרגא ויטנר נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה "שרונים" תק-על 2005(3), 2827, עמ' 2829], **בעוד שבפועל, ברור כי כל תושבי השכונות נפגעים בצורה חמורה כתוצאה מן התכנית !!**

30. לו היה מתנהל ההליך התכנוני כהלכה, עפ"י הסדר הנכון, ראשית היו מקדמים ומאשרים תכנית מיתאר כללית המעידה על ראייה תכנונית כוללת וכוללים בה את תכנון הכביש לכל אורכו, כמו גם הכללת השכונות הסמוכות והמושפעות מהכביש בתחום "הקו הכחול" המציין את "גבול התכנית". במצב שכזה, הרי שכל תושבי השכונה, הנפגעים בפועל מן התכנון האמור, יכולים היו להיות בעלי זכות תביעה עפ"י סעי' 197 לחוק!!!

31. פגיעה במקרקעי המתנגדים דן באמצעות יצירת כביש בינעירוני סואן בסמיכות לבתיהם, שהינו מקור למפגעי רעש וזיהום אוויר, משמעה פגיעה בזכות הקניין של המתנגדים. ראה לעניין זה למשל את האמור בע"א 1188/92 הועדה המקומית לתו"ב ירושלים נ' ברעלי, פ"ד מט(1) 463.

כמו כן ראה דברי כב' הש' קלינג בעניין עת"מ (תל-אביב-יפו) 1434/01 - יונה פרידמן נ' ועדת הערר תק-מח 2002(2), 9674 (להלן: "עניין פרידמן"):

"פגיעה בהיבטים התכנוניים של המקרקעין מהווה פגיעה ישירה בזכות הקניין. מי שבנה ביתו מחוץ לעיר, ולאחר שבחן את הוראות התכנון, ציפה ליהנות מנוף ומרוח הים, עלול למצוא עצמו בצלו של בנין רב קומות החוצץ בינו לבין הים"

32. פסיקת ביהמ"ש העליון הכירה בזכות לפיצוי מלא ו/או להגנה, לפי העניין, בגין פגיעה מכח תכנית, במקרים שבהם הפרט או ציבור תושבים קטן נושא בעלות מרוכזת על מזבח טובתו של הציבור הרחב.

ראה לעניין זה למשל:

- ע"א 3901/96 הועדה המקומית רעננה נ' הורוויץ, פ"ד נו(4) 913, בעמ' 925, 928
- ע"א 5546/97 הועדה המקומית קרית-אתא נ' הולצמן, פ"ד נה(4) 629, בעמ' 642

33. בהתאם לכך, לאור חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו, יש לפרש כל חובת פיצוי ו/או הגנה על זכויות הפרט שנקבעה בחיקוק (ובכלל זה בהוראות תכנית) באופן רחב ובמטרה למנוע ככל שניתן את הפגיעה בזכויות הקניין ובעקרונות ה"צדק החלוקתי". בענייננו, על הציבור הרחב, ה"נהנה" מתוואי הכביש החדש, לשאת במשותף בנטל ולאפשר לציבור התושבים המקומי בשכונות "נווה עמית" ו"סבינו עמית" שברחובות, הנושאים בעול "לטובת הציבור", את הגשת תביעת הפיצויים בגין פגיעתה של התכנית.

ב. פגמים מהותיים בקבלת ההחלטות ע"י מוסדות התכנון בהיעדר בחינת חלופות (תכנוניות+תחבורתיות+סביבתיות)

34. בניגוד לדין, התכנית שבנדון לא כללה בחינת חלופות לכביש האמור, הן חלופות למיקומו בתוואי אחר כגון בצמידות למסילת הברזל הקיימת, והן חלופות לביצועו במתכונת אחרת, של "מינהור" או "שיקוע", אשר עשויות לבטל או למצער לצמצם את הפגיעה העתידה להיגרם לציבור המתנגדים (ראה לעניין זה, בין היתר, את חוות הדעת הסביבתית המצ"ב).

35. החובה לבחינת חלופות נגזרת מעקרונות הליך קבלת ההחלטה המינהלית, כפי שמפורטים בהלכת "ברגר" שצוטטה לעיל, ובמיוחד מעקרון "בדיקת המשמעויות של הנתונים" הנזכר שם, וההערה המפורשת של כב' הנשיא שמגר, לפיה, בדיקה זו כוללת "במקרה של תיזות חלופות, גם את בדיקת מעלותיהן ומגרעותיהן של התיזות הנוגדות".

36. הנה כי כן, הדרך הראויה לקבלת החלטות ע"י רשויות, מחייבת שקילתן של חלופות. לא בכדי קובעות תקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על הסביבה), תשס"ג-2003, כי תסקיר השפעה על

הסביבה יכולה התייחסות אל "החלופה שלא לבצע את המוצע בתכנית..." (תקנה 8). זוהי מגמת הדין: בטרם תתקבל החלטה, יבחנו האלטרנטיבות העומדות מולה.

37. יצויין, כי תוצאתה של חריגה מן ההליך המפורט הינה חוסר סבירותה של ההחלטה ש"עלולה להביא לביטול ההחלטה" (רא' בספרו של ר. הר-זהב "המשפט המנהלי הישראלי", עמ' 147).

ג. פגמים מהותיים ב"מסמך התחבורתי" – אי עמידה בהוראות תמ"מ 21/3

38. תכנית תמ"מ 21/3 – תכנית המיתאר המחוזית למחוז המרכז, ראתה צורך חיוני בבחינת תכניות בין היתר על יסוד מסמך "תסקיר השפעה תחבורתי" לליווי פיתוח תכניות מתאר מקומיות ואזוריות, שמטרתן, בין היתר, לקבוע את "הקשר שבין התכנית המוצעת למערכת התחבורתית עליה היא נשענת, לרבות הערכות לגבי נפחי התנועה החזויים ושימושים נוספים הנשענים על המערכת בשנת יעד נתונה", וכן נקבע כי "יפרט את האמצעים הדרושים כדי להבטיח זרימת תנועה סבירה בכל שלבי התכנון כגון: ... קשרים בין המטרופולין והמערך הארצי" ועוד. - ראה לעניין זה:

- דו"ח מסכם של תמ"מ 21/3 מיוני 1997, בעמ' 12.
- תכנית רח/1999 החלה על העוקף המזרחי של העיר רחובות, וכוללת "תסקיר השפעה תחבורתי".

39. ואכן, במסגרת סעי' 4.5.2 (ס"ק 9) להוראות תמ"מ 21/3, נקבע כי לשם הגשמת מדיניות התחבורה במחוז יש "למסד" **"את השימוש במסמך תחבורתי ככלי שוטף לבחינת פרויקטים, קיימים ומוצעים. המסמך התחבורתי יכלול, בין היתר, הערכות של נפחי תנועה חזויים של התכנית המוצעת ושל שימושים נוספים הנשענים על המערכת, בשנת יעד נתונה. המסמך יצביע על האמצעים הדרושים כדי להבטיח זרימת תנועה סבירה, נגישות לתחבורה ציבורית ועידוד פיתוחה, בכל שלבי הביצוע של התכנית"**.

40. הגם שהתכנית דן מתיימרת, אולי, לכלול מסמך תחבורתי כאמור, בדמות נספח התנועה המצורף לה, הרי שבחינת נספח התנועה האמור מעלה בבירור כי אין מסמך זה יכול להוות את המסמך התחבורתי שאליו כוונה התמ"מ, כאמור לעיל.

מעבר לעובדה כי נספח התחבורה אינו מציג את התמונה הכוללת, אלא רק את ההסדרים התנועתיים המקומיים, הרי שאין בו כל "הערכה של נפחי תנועה" ואין הוא מתמודד עם מלוא המשמעויות וההשלכות הצפויות כתוצאה מהעורק ההיקפי הראשי שנוצר בפועל באמצעות התכנית דן.

ד. פגמים מהותיים בהיעדר בחינה מקצועית סביבתית, לרבות התעלמות טוטאלית מההכרח בביצוע מיגונים אקוסטיים, וטיפול במפגעי זיהום אויר וכד'

41. המתנגדים יטענו כי התכנית נשוא ההתנגדות - בהיותה יוצרת כביש "עוקף מערבי" העתיד לנקז אליו תנועה רבה ולשמש כעורק תחבורה ראשי בין יבנה מדרום היציאה הצפונית מרחובות לכוון נס

ציונה - **מחייבת** הכנה של תסקיר השפעה על הסביבה, לבחינת משמעויותיה והשלכותיה הסביבתיות, בין היתר, על התושבים המתגוררים בסמוך.

42. ראה לשם השוואה את הגדרת "תכנית דרך" שבסעי' 1 לחוק התכנון והבניה, הכוללת "עורק תחבורה ראשי", ואת חובת עריכת תסקיר השפעה על הסביבה ל"תכניות דרך" עפ"י סעי' 119 ג' לחוק.

כמו כן, ראה לעניין מגמת הדין לחייב נקיטת האמצעים הדרושים למניעה אפקטיבית וראויה של מפגעים סביבתיים ונופיים הנובעים מדרכים, גם את הוראות תמ"א 3, שינוי מס' 7, התש"ן-1990, בה נקבעו בין היתר בסעיף 10ג הוראות בדבר אמצעים "למניעת מפגעים סביבתיים, לרבות מפגעי רעש וזיהום אוויר, בקטעי דרך או מחלפים העוברים באזורים בנויים או מיועדים לבניה", וכן, בסעיף 8(ד) לתכנית זו בדבר: "הצורך למנוע מפגעי נוף לאורך הדרך או חסימת הנוף מהדרך".

43. לחילופין, מדובר בתכנית בעלת משמעויות עצומות מבחינת איכות החיים והסביבה של תושבים רבים, ופוטנציאל מפגעים ומטרדים רב, וע"כ היה על התכנית לכלול התייחסות סביבתית כלשהי לבחינה והתמודדות עם השפעותיה הודאיות.

אעפ"כ התכנית אינה כוללת כל התייחסות למעשה, ובוודאי שלא התייחסות רצינית כנדרש, ביחס להשפעות הצפויות לסביבה מבחינת מפגעים ומטרדים, הן ביחס לבחינת הצורך במיגונים אקוסטיים לטיפול במפגעי הרעש שינבעו ממנה, הן ביחס למפגעי זיהום האויר הצפויים כתוצאה מהכביש החדש, הן ביחס למפגעים החזותיים שיווצרו כתוצאה ממנה. כל זאת באופן שאינו סביר בעליל והמעורר סימני שאלה כבדים ביחס להליכי תכנונה.

לאור הנתונים העולים מהבדיקות והתחשיבים שעפ"י חוה"ד הסביבתית הבסיסית המצ"ב - התכנית כוללת חריגות עצומות ביחס לתקני הרעש וזיהום האויר

44. הועדה המחוזית מופנית לחוות הדעת הסביבתית המצורפת להתנגדות זו כחלק בלתי נפרד הימנה, ולמסקנות החד משמעיות העולות ממנה, לפיהן התכנית שבנדון יוצרת מפגעים ומטרדים **החורגים חריגות עצומות מן התקנים החלים!** ומכאן כי אין כל אפשרות לאשר את הכביש במיקומו הנוכחי!!!,

אלא שבהיעדר כל בחינה סביבתית וכל מסמך סביבתי, לא עמדו הנתונים הללו בפני מוסדות התכנון וע"כ לא שוקללו במסגרת ההחלטות ביחס לתכנית...

45. עפ"י חוה"ד, במסגרתה נערכו בדיקות, מדידות ותחשיבים הן לגבי מפלסי הרעש הצפויים והן לגבי איכות האויר, עולה כי:

"בהיעדר בחינה סביבתית כלשהי, לרבות בחינת חלופות תכנוניות נערכה על ידי חוות דעת בסיסית שתוצאותיה, כפי שיובאו להלן בתמצית, מלמדות על פגמים מהותיים ביותר בתכנון מבחינה סביבתית, לרבות חריגות עצומות מתקני הרעש ואיכות האויר, ופגיעה נופית משמעותית, כדלקמן:

א. מפגעי רעש ואקוסטיקה:

1. מפלסי הרעש הנגרמים ליד בית המגורים עולים במידה משמעותית מעל הקריטריון לבתי המגורים.
2. ליד הבניין לדיור מוגן יוצרו רעשי תחבורה גבוהים ביותר שיעלו בשיעור ניכר של כ - 11 dB(A) (סדר גודל של פי 10 מהקריטריון).
3. רמות רעש התחבורה שיווצרו ליד המבנים, יעלו לרמות גבוהות ביותר של עד של 75 dB(A). רמות רעש אלו נוצרות ליד עורקי תחבורה ראשיים במיוחד ומחייבות התייחסות סביבתית, של גורמי איכות הסביבה.
4. משמעות הדבר היא שרמות רעש תחבורה, שיווצרו עם פתיחת דרך גד פינשטיין לתנועה, ייגרמו להפרעות ומטרדים קשים לדיירי הבתים, בכל שעות היום, ובמיוחד בשעות הלילה.

ב. זיהום אוויר:

בתרחיש תנועה מקסימלית, במצב פיזור חריג, צפויים חריגות חמורות של ריכוזי תחמוצות חנקן בכל המבנים הסמוכים לתוואי הכביש. בתרחיש המקסימלי, במצב F ומהירות רוח של 1 מטר/שניה, הריכוזים המרביים הצפויים נעים בין 1490 עד 1860 מיקרוגרם/מ"ק - חריגה של 159% עד 198% מהתקן החצי שעתי, העומד בשיעור של 940 מיקרוגרם/מ"ק.

גם בתרחיש תנועה שמרני, צפויים חריגות בריכוזי תחמוצות חנקן, במצב F ומהירות רוח של 1 מטר/שניה, כך שבתוספת ריכוז הרקע מתקבלים ערכים של עד 124% מהתקן. [על-פי המודל, מתקבלים ערכים הנעים בין 608 עד 758 מיקרוגרם/מ"ק (65% עד 81% מהתקן), כך שבתוספת ריכוז הרקע, מתקבלות החריגות].

ג. חזות ונוף:

סלילת דרך גד פינשטיין מזרח, במיקומה הנוכחי, תגרום למפגע נופי חמור, לתושבי נווה עמית, במיוחד במתחם הדיור המוגן, שחזית המגורים שלו פונה לדרך המוצעת.

גם בתי המגורים, שחלק מהמרפסות והחלונות שלהם פונות לכיוון, יפגעו, למרות שקיים מיסוך חלקי, על-ידי צמחיה או גדר הבית.

נכון הדבר שכבר היום עובר הכביש בסמיכות לשכונה, אולם, הכביש הינו מקומי ועוברת בו תנועה דלילה. " (ראה ה"הקדמה" לחוות הדעת) .

תוצאות אלה, המעידות על חריגות עצומות, הביאו את היועצים הסביבתיים למסקנה כי :

על-פי נתוני חוות הדעת, תמונת המצב המתקבלת היא שלא ניתן לבצע את הכביש, במיקומו הנוכחי, ואין לאשר את התוכנית, במתכונתה הנוכחית

ה. פגמים מהותיים בהיעדר בחינת משמעויות כלכליות נזיקיות קנייניות, הנובעות מהתכנית.

46. מיותר להכביר מילים על כך שעפ"י הדין, מחובתו של מוסד תכנון לערוך תחשיבים כלכליים לרבות מאזן עלויות הוצאות והכנסות בטרם אישורה של תכנית ביחס לפגיעה שתייצר תכנית לסביבתה הקרובה אל מול הצורך הציבורי הטמון בה, או בחלקים ממנה. בהיעדר בחינה כזו אין בידי מוסד התכנון אמת המבחן הנכונה לאישורה של התכנית.

47. ראה לעניין זה למשל הדברים שנאמרו על ידי בית המשפט העליון בד"ע 28/79 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה ירושלים נ' וארון, פ"ד לה(1) 561, 568-569 :

י"לא יהא זה מופרז כלל ועיקר לדרוש מוועדות התכנון והבנייה כי תוך כדי ההכנה והדיון בתכניות יהווה השיקול של גודל הפגיעה בבעלי מקרקעין אחד השיקולים היסודיים, גם אם לא השיקול המכריע, אם ראויה התכנית למימוש ואין זה בבחינת חשד בלבד, כי ככל שקטן הסיכון או הצורך לשלם פיצוי לבעלי קרקעות נפגעים, כך גם עשויה לקטון ההתחשבות בהם ובאינטרסים שלהם".

וכן בע"א 210/88 החברה להפצת פרי הארץ בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, כפר-סבא, פ"ד מו(4) 627, 639-640 :

"חשיבותם של הפיצויים בגין פגיעה על-ידי תכנית חשיבותה של העובדה, שנקודת המוצא היא תשלום פיצויים לבעל זכות במקרקעין שנפגעו על-ידי תכנית, מתרכזת בשני שיקולי יסוד.

האחד שואב את כוחו מהכלל, לפיו פגיעה על-ידי המדינה בזכות קניינית של הפרט - חייב להיות בצדה פיצוי... בבסיסו של שיקול זה 'צדק חלוקתי', לפיו גם אם התכנית מביאה תועלת ורווחה לכלל הציבור, אין זה מן הראוי שאותם בעלים, שהתכנית פוגעת בהם, לא יקבלו פיצוי בגין הרעת מצבם. באמצעות הפיצויים, נושא ציבור משלמי המסים בהשפעתה השלילית של התכנית על מקרקעין של בעלים מסוימים, במקום שיישאו בנזק זה אך ורק אותם בעלים.

שיקול היסוד השני שבבסיס הצורך לפצות בגין פגיעה הוא שיקול כלכלי-ענייני. אילו לא חייבת הייתה המדינה לפצות על פגיעה שבצדה של תכנית, קיים היה חשש סביר, שרשויות התכנון לא ייתנו משקל מספיק לפגיעה שמביאה התכנית, לצד יתרונותיה. הפגיעה שבצדה של תכנית היא שיקול רלוואנטי, במסגרת כלל השיקולים שרשויות התכנון צריכות לקחת בחשבון. כך, למשל, אם הפגיעה שבצדה של תכנית גדולה מהתועלת שהיא מביאה, בדרך כלל עדיף היה שלא להוציא את התכנית אל הפועל. מקום שברור לרשויות התכנון, שבמקביל לפגיעה שבתכנית תהיינה חייבות לפצות את הנפגעות, היקף הפגיעה של התכנית יתבטא במישרין בתקציבן של רשויות התכנון. במצב זה בהכרח תיקח הרשות בחשבון, במסגרת שיקוליה, את השיקול הרלוואנטי האמור של השפעתה השלילית של התוכנית"

וכן ראה :

- ע"א 4809/91 הוועדה המקומית לתו"ב ירושלים נ' קהתי, פ"ד מח(2) 190.
- בג"צ 156/01 מושב נווה ימין נ' שר הפנים, תק-על 2764(2)2003
- דנג"צ 6542/03 מושב נווה ימין נ' שר הפנים, תק-על 2571(3)2003.

48. במקרה דנן, פוטנציאל הפגיעה של התכנית המוצעת במתנגדים ברור לחלוטין, כפי שהובהר לעיל, שכן שכוונות המתנגדים ובתייהם עתידים לשכון, אם חלילה תאושר התכנית נשוא ההתנגדות, על שפת עורק תחבורה ראשי שהינו מקור לרעש וזיהום אויר, באופן הפוגע באיכות חייהם וסביבתם, כמו גם עשוי להביא להורדת ערך נכסיהם.

ו. פגמים מהותיים בהליכי פרסום דבר הפקדת התכנית – שמנעו את "שיתוף הציבור" וגרמו להיעדר מידע לציבור המושפע, אודות הכביש והשלכותיו

49. כפי שהועלה ע"י המתנגדים דנן במסגרת העתירה המינהלית שהוגשה על ידם, והבקשה לצו ביניים, הרי שבהליכי פרסומה של התכנית שבנדון נפלו פגמים היוזרים לשורשו של עניין, שמנעו למעשה מכלל התושבים בסביבה הקרובה ובעיר בכלל, (ולא רק מהמתנגדים דנן) את המידע אודות התכנית

ותוכנה, ושהביאו לאי מילוי התכלית הגלומה באקט זה – **שיתופו של הציבור בהליך התכנוני ומתן אפשרות להתנגד לתכנון**.

הפגמים המהותיים האמורים באו לביטוי:

- הן **בתוכן הפרסום**, שלחלוטין אינו מבהיר את המשמעות האמיתית של התכנית דנן – יצירת מעין "כביש עוקף" העתיד לנקז את התנועה מדרך יבנה לכוון נס ציונה
- הן בתוכן ההודעות על דבר הפקדת התכנית, באופן בו לא צויין באופן ברור שמו של רח' בשיסט – בניגוד לסעי' 92 לחוק התכנון והבניה הקובע כי:

"הודעה על הפקדה תכלול ככל האפשר את מספרי הגוש והחלקה, את שם השכונה ואת הרחוב ומספרי הבתים שהתכנית נוגעת להם; כן תכלול ההודעה את עיקרי הוראות התכנית המופקדת, ואת המען והמועד והגשת התנגדויות לתכנית."

אלא שבמודעות, בניגוד לדין, על הפקדת התכנית נכתב "טווח" התכנית בלבד – "דרך גד פיינשטיין ממערב עד רחוב הרצל ממזרח".

- הן בהיעדר פרסום על גבי לוחות מודעות בכל השכונות המושפעות מהכביש האמור, זאת בהבדל מהנהוג והמקובל במקרים אחרים, וביחס לנושאים תכנוניים בעלי השלכה הפחותה בהרבה, מההשלכות של התכנית דנן, כאשר ידעו גם ידעו מוסדות התכנון לקבוע שילוט בשכונות ועליו הודעות עפ"י חוק התכנון והבניה.

לעניין זה יצויין כי לגבי החובה המהותית לידע את תושבי הסביבה הקרובה לתכנית, שהם הנפגעים העיקריים מהתכנית – **ניתן להקיש גם מסעי' 89(ב) לפיו בהיעדר "רשות מקומית" לפרסם במקום שנוהגים לפרסם בו הודעות בתחום התכנית" !!!**

50. מכאן, לדידם של המתנגדים, הגם שלהם ניתנה האפשרות להשמיע את טענותיהם ביחס לתכנית רק משום שהתמזל מזלם והם גילו באקראי על עצם קיומה של התכנית, הרי שהדבר נמנע מהציבור בכללותו, זאת נוכח סירוב בלתי ברור בעליל להורות על הפקדה מחדש של התכנית שבנדון, ע"מ לקיים את תכלית הפרסום ולענות על החובה שבדין המוטלת על הרשויות ביחס לכלל הציבור המושפע.

51. בנסיבות בהן מדובר בתכנית בעלת משמעות והשלכות מהותיות על תושבי הסביבה והעיר בכלל, ברור כי לא יעלה על הדעת שלא לקיים הליך שקוף ומשתף כנדרש בדין, ובמקום זאת, לנסות להעבירה ולאשרה ב"דרך מחטף" ממש, תרתי משמע, אלא ראוי להורות על הפקדתה של התכנית מחדש, כדין תוך הבהרת מלוא משמעותה והשלכותיה לציבור הרחב.

52. ראה לעניין זה את פסיקתו העניפה של כב' ביהמ"ש העליון כפי שהובאה לעיל, בעניין חובת ההגינות המוטלת על הרשות כלפי האזרח וכן עקרונות השקיפות ושיתוף הציבור שהינם עקרונות יסוד בהליך התכנוני.

סיכום

53. אשר על כן, לאור כל האמור לעיל, תתבקש הועדה הנכבדה לדחות את התכנית המוצעת.
54. המתנגדים שומרים לעצמם את הזכות, להוסיף להרחיב ולהשלים את הטענות שבהתנגדות זו – וזאת ע"ב החומר העובדתי התכנוני והמשפטי שיתברר להם, וכן לצרף חוות דעת תחבורתית ביחס לפגמים המוהתיים שביסוד התכנית נשוא ההתנגדות.
- הנני מצהיר כי זהו שמי וזהו חתימתי.
- העובדות המתוארות לעיל הינן אמת עפ"י ידיעתי האישית, או למיטב ידיעתי עפ"י המסמכים שהוצגו לי.
- הטענות המקצועיים הינם למיטב ידיעתי אמת, על בסיס העצות המקצועיות שקיבלתי וחוות הדעת שראיתי.

אישור:

אני הח"מ, _____, עו"ד, מאשר בזאת כי ביום _____ הופיע בפני _____, שזיהה עצמו לפי ת.ז. מס' _____, ולאחר שהזהרתיו כי עליו להצהיר את האמת וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק באם לא יעשה כן, אישר אמיתות האמור בתצהירו דלעיל וחתם עליו בפני.

עו"ד