



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 3456/19

לפני: כבוד השופט ע' פוגלמן
כבוד השופט ד' מינץ
כבוד השופטת י' וילנר

העותרים: עיריית קלנסווה ואח'

נגד

המשיבים: 1. המועצה הארצית לתכנון ולבניה
2. מנהל התכנון משרד האוצר
3. שר התחבורה והבטיחות בדרכים
4. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
5. נתיבי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות
תחבורה בע"מ

עתירה למתן צו על תנאי וצו ביניים

בשם העותרים: עו"ד קייס נאסר; עו"ד תסנים חמוד-אשקר
בשם המשיבים 1-4: עו"ד מיכל דניאלי; עו"ד ברמן יונתן
בשם המשיבה 5: עו"ד משה פולאקביץ; עו"ד נופר זכריה

פסק-דין

השופט ד' מינץ:

לפנינו עתירה שעניינה בקשת העותרים כי נורה על ביטול ההחלטה לסלול כביש מכוח תכנית מתאר ארצית שאושרה לפני שנים.

1. במוקד העתירה, פרויקט סלילת כביש 444 (להלן: הכביש) בקטע שבין ניצני עוז לטייבה, באיזור בו אין כביש ארצי למעט כביש אגרה. סלילת הכביש נעשית מכוח תכנית מתאר ארצית שסימנה תמ"א 31/א'16 (להלן: התכנית) אשר אושרה ביום 28.2.2002 ופורסמה למתן תוקף ביום 29.8.2002. בחלוף שנים, ביום 5.3.2019, פורסמה הודעת הפקעה לפי פקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור), 1943, בקשר לקרקע הדרושה לצורך

סלילת הכביש. החל מאותו מועד פנו העותרים למשיבים בפניות שעניינן התנגדות לסלילת הכביש.

2. העותרים – עיריית קלנסווה, תושבים אשר טוענים לבעלות בקרקע שנדרשת הפקעתה ובעלי עסקים באיזור – טוענים בעיקר כי ההחלטה על מימוש התכנית וסלילת הדרך היא החלטה בלתי סבירה ובלתי מידתית אשר יהיה זה צודק להורות על ביטולה, נוכח העובדה שחלפו כ-16 שנים ממועד אישור התכנית. לטענת העותרים, סלילת הכביש תפגע באזור התעשייה ובבעלי העסקים המצויים כיום בצדי דרך מס' 5614, שהיא נתיב התחבורה המרכזי כיום בקלנסווה, אשר היקף התעבורה בו יפחת. כן טענו העותרים כי לא ניתנה זכות טיעון לנפגעים הפוטנציאליים כתוצאה מהמימוש.

3. מנגד, משיבים 1-4 טענו בתגובתם כי דין העתירה להידחות על הסף, נוכח השיהוי הכבד בהגשתה של העתירה – בחלוף כ-17 שנים מאז אושרה התכנית ופורסמה כדין – כאשר הלכה למעשה תוקפים העותרים את התכנית עצמה. לטענת המשיבים דין העתירה להידחות גם לגופה, שכן לא נפל כל פגם במימוש התכנית בנקודת הזמן הנוכחית, בהינתן צורך ציבורי ברור ומובהק ובהתחשב בשיקולים ענייניים. כך, העתירה מבקשת למנוע סלילת כביש בעל חשיבות אזורית ולאומית שהצורך בהקמתו התעצם לאחרונה נוכח התפתחותו של אזור מרחב לב השרון. מעבר לכך שהדרך צפויה לשרת את כלל הישובים הנמצאים לאורכה, ובהם את תושבי קלנסווה, הרי שהקמת פרויקט מסילה מזרחית של רכבת ישראל נסמך על ביצועה של דרך זו.

גם משיבה 5 בתגובתה עמדה על כך שדין העתירה להידחות על הסף מחמת שיהוי רב בהגשתה, ולטענתה גם מחמת אי-צירוף צד נדרש.

4. לאחר עיון בעתירה ובתגובות לה הגעתי לכלל מסקנה שדינה להידחות על הסף, וזאת מחמת שיהוי כבד בהגשתה. טענות העותרים נסובות הלכה למעשה נגד התכנית – אשר פורסמה כאמור למתן תוקף כבר בשנת 2002. העותרים לא ציינו כלל אם הגישו התנגדות לתכנית במועד המתאים, ומכל מקום, בשלב זה, בחלוף כ-17 שנה ממועד כניסת התכנית לתוקף, אין מקום להעלאת טענות נגדה. שיהוי כבד זה מצדיק כאמור את דחיית העתירה (ראו: בג"ץ 4345/16 עופרי נ' שר התחבורה (11.1.2017)). כמו כן, טענות העותרים בעתירה מתמקדות בהשלכות הכלכליות והסביבתיות הצפויות להתרחש עליהם כתוצאה ממימוש התכנית; בכך שהתכנית נזנחה במשך שנים; ובפגיעה בזכות הטיעון שנשללה מהם לטענתם כעת, עם מימוש התכנית. העותרים אף אומרים מפורשות שהם אינם תוקפים את חוקיות התכנית כי אם טוענים נגד סבירות ומידתיות ההחלטה

המאוחרת בדבר מימושה (סעיף 43 לעתירה). שעה שלא נטענה כל טענה נגד חוקיות התכנית או מימושה, ממילא אין בידי העותרים כיצד להצדיק את השיהוי בהגשת העתירה בשל פגיעה בשלטון החוק או באי-חוקיות הנלווית להוצאה לפועל של התכנית היום (ראו למשל: בג"ץ 281/11 ראש מועצת בית איכסא נ' שר הביטחון, פסקה 14 (6.9.2011)).

5. עוד אעיר כי מטבע הדברים תכנית מתאר כללית לוקחת בחשבון את צרכיו של האיזור במשך עשרות שנים קדימה, ויישום התכנית עשוי להתעכב לפרק זמן ממושך. אף נאמר כי קיים ספק אם המונח "שיהוי" מתאים למצב של עיכוב יישום מימוש תכנית וכי:

"כאשר מדובר בהליכי תכנון פיזי טווחי הזמן הרלבנטיים הם לעתים קרובות של עשרות שנים קדימה. ייעוד מתחמי קרקע במסגרת תכנון עירוני ובן-עירוני, בעיקר למטרות ציבוריות, צריך לקחת בחשבון צרכים לשנים רבות קדימה, ולא רק צרכים מידיים וקרובים, אחרת שטחים אלה ינוצלו לצרכים אחרים ובכך העת הרשויות תעמודנה מול שוקת שבורה. כן יש לקחת בחשבון עיכובים הכרוכים בהליכי תכנון ובהקצאת תקציבים מתאימים להגשמת המטרות הציבוריים לשמן הופקעה הקרקע. לשון אחר, בהליכי תכנון 'שיהוי' אינו נבחן במושגים של חודשים או שנים בודדות, ובמיוחד כאשר אין מדובר בהפקעה של שטח קטן למטרה נקודתית מוגדרת." (ע"מ 5158/14 חברת העובדים השיתופית הכללית בארץ ישראל בע"מ נ' עיריית חולון, פסקה 6 לפסק דינו של השופט מ' מזוז (29.10.2017)).

לפיכך אין מקום לשעות לטענת העותרים כי יש לבטל את התכנית משום שחלפה תקופה ארוכה מאז שניתן לה תוקף ורק עתה החל יישומה.

ובשולי הדברים אעיר כי לאחר הליך אישור התכנית במסגרתו קיימות דרכים על פי דין להשיג על התכנית, לא קיימת על פניה זכות טיעון בעת מימושה.

העתירה נדחית. בנסיבות העניין, אין צו להוצאות.

ניתן היום, ו' בתמוז התשע"ט (9.7.2019).

שופט

שופט

שופט

