



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 2535/18

בג"ץ 2560/18

לפני :
כבוד הנשיאה א' חיות
כבוד השופט מ' מזוז
כבוד השופטת ע' ברון

העותרות בבג"ץ 2535/18 :
1. עיריית רמלה
2. הוועדה המקומית לתכנון ובניה, רמלה

העותרת בבג"ץ 2560/18 :
נשר – מפעלי מלט ישראלים בע"מ

נ ג ד

המשיבות 1-3 בבג"ץ 2535/18 ו-2560/18 :
1. ממשלת ישראל
2. הוועדה הארצית לתכנון ובניה של תשתיות לאומיות
3. רכבת ישראל

המשיבה 4 בבג"ץ 2535/18 :
4. המועצה האזורית גזר

עתירה למתן צו על תנאי וצו ביניים

תאריך הישיבה : ט"ז בטבת התשע"ט (24.12.2018)

בשם העותרות בבג"ץ 2535/18 :
עו"ד שלי רוזטל ; עו"ד עדי סופרסקי

בשם העותרת בבג"ץ 2560/18 :
עו"ד רם ז'אן ; עו"ד גדעון אבן-אור ; עו"ד תמיר טביב ; עו"ד רועי דותן

בשם המשיבות 1-2 :
עו"ד עמרי אפשטיין

בשם המשיבה 3 :
עו"ד טלי ענבר-גולן ; עו"ד מקסים גריף

בשם המשיבה 4 בבג"ץ 2535/18 :
עו"ד הילה הררי דורון

פסק-דין

השופט מ' מזוז:

1. עניינן של עתירות אלו בתכנית לתשתית לאומית "תת"ל 45 – מתחמי תחזוקה ותפעול רכבת ישראל לוד ורג"מ (רמלה, גזר וחבל מודיעין) (להלן: תת"ל 45 או התכנית) שאושרה על ידי ממשלת ישראל, בהמלצת הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות (להלן: הות"ל). התכנית כוללת הקמת אתר תחזוקה ותפעול חדש עבור המשיבה 3 (להלן: רכבת ישראל) בשטחי השיפוט של רמלה והמועצות האזוריות גזר וחבל מודיעין (להלן: רג"מ) אשר יחליף מתחם תחזוקה ותפעול קיים הממוקם כיום בבני ברק. בנוסף, התכנית כוללת הרחבת מתחם תחזוקה ותפעול קיים בשטח העיר לוד וחיבור בין שני המתחמים באמצעות מסילת ברזל.

רקע - תמצית הליכי התכנון והאישור של תת"ל 45

2. בתחילה קודם תכנונם של שני אתרי התחזוקה והתפעול האמורים במסגרת תכנית תשתית לאומית תת"ל 45, אשר כללה הקמה או הרחבה של שלושה אתרי תחזוקה ותפעול של רכבת ישראל: הרחבת אתר "סדנאות אפרים" הממוקם באזור מפרץ חיפה; הרחבת אתר לוד; והקמת מתחם חלופי לאתר בני ברק. בהמשך, כפי שיפורט להלן, הוחלט לפצל את הליך התכנון של אתר סדנאות אפרים, ולקדם בנפרד את שני האתרים הנוספים במסגרת תת"ל 45.

3. ביום 27.5.2009 פנתה רכבת ישראל לראש הממשלה ולשרי האוצר והפנים בבקשה להכרזה על אתרי תחזוקה עבורה כ"פרויקט תשתית לאומית". הבקשה הוגשה על רקע הצמיחה הצפויה של הצי הנייד של רכבת ישראל ונוכח כך שמתחמי התחזוקה הקיימים נמצאו בקצה גבול הקיבולת שלהם. במסגרת הבקשה נכתב בין היתר כי אותרו תשע חלופות להקמת מתחם חלופי למתחם בני ברק. בשלב זה, חלופת רג"מ לא נמנתה על החלופות הללו.

4. באוגוסט 2009 אכן הוכרז על הפרויקט כפרויקט תשתית לאומית. לאחר ההכרזה, במסגרת הליך התכנון של תת"ל 45, התקיימו דיונים מקצועיים רבים בנוגע לבחינת החלופות השונות. במהלך הליך בחינת החלופות נבחנו שלוש חלופות נוספות על אלה שנימנו בפניה המקורית של רכבת ישראל, וביניהן חלופת רג"מ. בהמשך, נותחו האתרים הפוטנציאליים לפי קריטריונים של התאמת המתחם לצרכיה התפעוליים של רכבת ישראל ולפי שיקולים הנדסיים-תפעוליים הנוגעים למטרת התכנית. בשלב זה

נפסלו מספר חלופות (וביניהן גם חלופת רג"מ, שנפסלה בשל אורכו הקצר של המתחם, משיקולי פיתוח ותפעול ומשיקולים כלכליים), ונערכה בחינה מעמיקה של שלוש החלופות שנותרו: חלופת חגור, חלופת מזור וחלופת נתב"ג.

5. ביום 4.7.2011 התקיימה ישיבה ראשונית שמטרתה הייתה להציג את הפרויקט, את התהליך ואת החלופות שנבחנו וכן לשמוע התייחסות מפורום משתתפים רלבנטי ורחב. מדובר בשלב מובנה בנוהל עבודת הות"ל שמתקיים בראשיתו של הליך לקידום תכנית תשתית לאומית, המכונה "קונגרס". במסגרת הקונגרס נדונו החלופות השונות בפירוט. תחילה נערך סיור בשלושת האתרים המוצעים החדשים ובאתר המוצע להרחבת מתחם התחזוקה והתפעול כלוד. בהמשך, הציגו נציגי רכבת ישראל את תכנית האב של הרכבת ונערך דיון ביחס להרחבת מתחם לוד. יצוין כי מהנדסת העיר רמלה לקחה חלק פעיל בקונגרס.

6. ביום 19.9.2011 התקיימה בות"ל ישיבה בה הוחלט כאמור לפצל את תת"ל 45 לשתי תכניות נפרדות: תת"ל 45 שתעסוק במתחם סדנאות אפרים שבאזור מפרץ חיפה ותת"ל 45א שתעסוק במתחם החלופי לאתר בני ברק ובהרחבת מתחם לוד. במהלך העבודה על תת"ל 45א נמשכה הבחינה התכנונית בנוגע למתחם חלופי לאתר בני ברק ולהרחבת מתחם לוד. במסגרת בחינת שלוש החלופות לאתר בני ברק נמצא כי הן אינן עומדות בקריטריונים שנקבעו. נוכח פסילת כלל החלופות, נערכה בחינה מחודשת של צרכי המתחם החלופי, תוך בחינה מחודשת של חלופות חגור, מזור, נתב"ג, נען ורג"מ. במסגרת הבחינה המחודשת אותרה חלופת רג"מ כחלופה העדיפה לאחר שנמצאו פתרונות הנדסיים לקשיים תפעוליים ותשתיתיים בגינם נפסלה בשלב הבדיקה הקודם, והוחלט על קידומה כאתר חלופי לאתר בני ברק.

7. בחודש ספטמבר 2012, במכתב שנשלח לשר התחבורה, למנהלת מינהל תכנון ולגורמים נוספים, הביע ראש עיריית רמלה את התנגדותו להרחבת מתחם לוד. בהמשך החודש נשלחה תשובה למכתבו של ראש העיר מטעם הות"ל, בה נכתב כי מתחם לוד נמצא בהליכי תכנון וכי טרם התקבלה לגביו החלטה. תשובה דומה ניתנה גם על ידי מנכ"ל משרד התחבורה.

8. ביום 30.10.2012 נערך קונגרס בעניין חלופת רג"מ וסיור באתר, בהם השתתפו גם נציגי עיריית רמלה. ביום 20.11.2012 דנו גורמי התכנון עם יו"ר המועצה האזורית גזר בהצעה לקידום חלופת רג"מ. ביום 21.11.2012 פנה ראש עיריית רמלה למנכ"ל

משרד התחבורה וביקש ממנו לפעול לביטול הרחבת מתחם לוד ולהפניית כל הפיתוח למתחם רג"מ. ביום 29.11.2012 פנה ראש עיריית רמלה בשם ראשי הרשויות השותפות ברג"מ לגורמים רלבנטיים שונים ומסר כי הם מוכנים לקדם את התכנית ברג"מ בכפוף לתנאים שונים.

9. ביום 11.3.2013 נערך דיון במליאת הות"ל בעניין פרסום דבר הכנת התכנית וקביעת תנאים למתן היתרי בנייה. בין משתתפי הדיון היו גם נציגי עיריית רמלה ונציגי המועצה האזורית גזר. במהלך הדיון הוצגו בין היתר הצורך בהרחבת מתחם לוד ובהקמת מתחם רג"מ. לאחר מכן נשמעו התייחסויות נציגי הוועדות המקומיות, וביניהם מהנדס הוועדה המקומית גזר ומהנדסת הוועדה המקומית רמלה, וכן התייחסות לשכת התכנון המחוזית מרכז. בתום הדיון, החליטה הות"ל פה אחד על פרסום הודעה בדבר הכנת תכנית למתחם תחזוקה ותפעול לרכבת ברג"מ והרחבת מתחם התחזוקה והתפעול הקיים בלוד בהתאם לסעיפים 76ג(1) ו-77 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן: חוק התכנון והבניה או החוק), וכן על קביעת תנאים למתן היתרים בתקופת הביניים שעד לאישור התכנית בהתאם לסעיף 78 לחוק. כן הוחלט כי רכבת ישראל תכין מסמך אסטרטגי בעניין תפקוד מתחמי התחזוקה והתפעול לטווח ארוך (להלן: התכנית האסטרטגית). ביום 22.12.2013 פורסמה הודעה בדבר הכנת התכנית ובדבר התנאים למתן היתרים לפי סעיפים 77 ו-78 לחוק התכנון והבניה.

10. ביום 19.5.2013 הגישה עיריית רמלה עתירה לבית משפט זה בה תקפה את הליכי התכנון בות"ל בעניין התכנית (בג"ץ 3555/13). ביום 14.5.2014 נערך דיון בעתירה ובסימומו היא נמחקה לאחר שבעקבות הערות בית המשפט הודיעה העירייה כי היא אינה עומדת על העתירה אך שומרת על מלוא טענותיה ועל זכותה להעלותן בהליכים המתאימים. בהמשך נערכו ישיבות תיאום בין נציגי עיריית רמלה לנציגי הות"ל ומינהל התכנון, אשר במסגרתן העלו נציגי רמלה את טענותיהם השונות.

11. ביום 11.6.2014 הוצגה התכנית האסטרטגית לגורמי המקצוע בות"ל. במסגרת התכנית האסטרטגית עמדה רכבת ישראל על הצורך בשני אתרי תחזוקה במרכז הארץ. כמו כן, נערכה בדיקה תכנונית מוקדמת של התכנית על ידי צוות הות"ל בהתאם לסעיף 76ג(3)(א) לחוק. ביום 7.10.2014, בתום הליך הבדיקה, נקבע כי התכנית ביחס למתחם רג"מ עומדת בתנאי הסף, וביום 3.9.2015 נקבע כי גם התכנית ביחס למתחם לוד עומדת בתנאי הסף. ביום 10.9.2015 הוגש לות"ל דו"ח בדיקה תכנונית לפי סעיף 76ג(3)(א)

לחוק התכנון והבניה בו נקבע כי התכנית עומדת בדרישות החוק והתקנות וכן בדרישות הות"ל.

12. בספטמבר 2015 נמסר לרכבת ישראל מסמך הנחיות מפורט להכנת תסקיר השפעה על הסביבה לתת"ל 45 ביחס לאתר רג"מ, ובמקביל הועברו הנחיות גם ביחס לאתר לוד. במהלך החודשים אוקטובר ונובמבר 2015 הוצגה טיוטת התסקיר לצוות הות"ל והועברו הערות והשלמות נדרשות לטיוטת התסקיר. במהלך החודשים אוגוסט וספטמבר 2016 הוגשו תסקירי השפעה על הסביבה ביחס למתחמי לוד ורג"מ. לאחר בחינת התסקירים הוגשו חוות דעת מטעם ראש צוות תכנון וראש צוות סביבה בות"ל, בהן הומלץ על קידום התכנית והעברתה להערות הוועדות המחוזיות ולהשגות הציבור.

13. ביום 26.9.2016 נערך במליאת הות"ל דיון אשר בסיומו הוחלט להעביר את תת"ל 45 להערות הוועדות המחוזיות ולהשגות הציבור בהתאם לסעיף 76ג(6)(א) לחוק, בכפוף למספר תיקונים. ביום 2.6.2017 הועברה התכנית להערות הוועדות המחוזיות ולהשגות הציבור. השגות לגבי התכנית הוגשו על ידי 21 גופים שונים, וביניהם העותרות בעתירות הנדונות. בהמשך סירה החוקרת שמונתה לצורך שמיעת ההשגות באתרי לוד ורג"מ וקיימה הליך שימוע בעל פה של המשיגים.

14. ביום 16.10.2017 הגישה החוקרת דו"ח ארוך ומקיף (המחזיק כ- 113 עמ'). בדו"ח דנה החוקרת בפירוט בהשגות השונות והציגה את ממצאיה והמלצותיה לגביהן. החוקרת המליצה על דחיית מרבית ההשגות שהוגשו, בכפוף למספר תיקונים, ובסיכום המליצה על אישורה של תת"ל 45א.

ביום 30.10.2017, קיימה ועדת המשנה להערות והשגות של הות"ל (להלן: ועדת המשנה) דיון נרחב בדו"ח החוקרת, במסגרתו הציגה החוקרת בפני הוועדה את ההערות וההשגות שהוגשו בנוגע לתת"ל 45א ואת המלצותיה בנוגע אליהן. בתום הדיון החליטה ועדת המשנה, פה אחד, להמליץ לות"ל לאמץ את המלצות החוקרת ולאשר את התכנית, בכפוף למספר תיקונים. בהמשך לכך דנה מליאת הות"ל בהמלצות ועדת המשנה, ולאחר הדיון החליטה המליאה, פה אחד, לאמץ את המלצות ועדת המשנה, לאשר את התכנית בכפוף למספר תיקונים, ולהעביר את התכנית לאישור הממשלה.

15. ביום 15.1.2018 דנה ועדת השרים לענייני תכנון, בניה, מקרקעין ודיור (להלן: קבינט הדיור) בתכנית והחליטה לאשר אותה. ביום 1.2.2018 קיבלה החלטת קבינט הדיור

תוקף של החלטת ממשלה, וביום 22.3.2018 פורסם דבר אישור התכנית ברשומות. בכך תם ההליך התכנוני.

16. ביום 26.3.2018 הוגשו שתי העתירות שבפנינו. בית המשפט הורה על איחוד הדיון בעתירות ועל הגשת תגובתן של המשיבות לעתירות, וכן על מתן סעד ארעי להימנע מביצוע עבודות ליישום התכנית עד למועד הדיון בעתירות.

תמצית הטענות בעתירות ותגובות המשיבים

17. העותרות בבג"ץ 2535/18 (להלן: עיריית רמלה) טוענות כי נפלו מספר פגמים בהליך אישור התכנית ובהחלטות שהתקבלו במסגרתו. נטען כי הות"ל לא דנה בחלופות מיקום המתחמים, בצורך בקיומם של שני מתחמים ובאפשרות לפיצול המתחם החלופי למתחם בני ברק, אלא קיבלה את עמדת הצוות המקצועי כעובדה מוגמרת, ובכך התפרקה מסמכותה. כן נטען כי נפגעה זכותה של עיריית רמלה להשתתף בשלבים שונים בהליך וכי הדבר מהווה פגיעה בשוויון בינה לבין עיריית לוד ששותפה בהליך באופן רציף ואינטנסיבי. עוד נטען כי התכנית מנוגדת לעקרונות של צדק חלוקתי וסביבתי, וכי היא מטילה נטל על העיר רמלה. זאת בין היתר, נוכח העובדה כי מתחם התחזוקה משתרע על חלק משמעותי משטח אזור התעסוקה המאושר על פי תכנית מח/90/א בשטח השיפוט של עיריית רמלה (להלן: התכנית להקמת מתחם התעסוקה). כן נטען שהחלטת הות"ל שלא לכלול הוראה לשיפוי מלא של עיריית רמלה על ידי מגיש התכנית בגין תביעות שיוגשו כתוצאה מאישור התכנית לוקה בחוסר סבירות. לבסוף נטען כי היה מקום להחיל במסגרת התכנית את הרף הקבוע בתקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר), התש"ן-1990 (להלן: תקנות הרעש) על פעילות הקשורה למתקן השטיפה באתר לוד.

18. העותרת בבג"ץ 2560/18 (להלן: נשר) טוענת כי לות"ל אין סמכות לדון בתכנית היות שמתחם תפעול ותחזוקה של רכבת לא נכלל בהגדרת "תשתיות לאומיות" שבסעיף 1 לחוק התכנון והבניה. לטענתה, התכנית מהווה "תכנית דרך" כהגדרתה בחוק, וככזו הסמכות לדון בה מוקנית לוועדה המחוזית ולא לות"ל. בנוסף, נטען לפגיעה בזכות הטיעון של נשר במסגרת הליכי התכנון. כן נטען כי ההחלטה לדחות את ההשגה שהגישה נשר ביחס לתכנית לוקה בחוסר סבירות ובחוסר מידתיות, וכי ההחלטה לאשר את התכנית במתכונתה הנוכחית לא מאזנת כראוי בין חשיבותה של התכנית לבין הפגיעה הבלתי מידתית הצפויה בנשר. לבסוף נטען כי ההליך התכנוני כלל הצגת מידע שגוי וכי

כתוצאה מכך הות"ל לא עמדה בחובתה להפעיל שיקול דעת על בסיס תשתית עובדתית מלאה.

19. המשיבה 4 בבג"ץ 2535/18 (להלן: המועצה האזורית גזר) מצטרפת לסעדים המבוקשים על ידי העותרות בנוגע לאתר רג"מ. לטענתה התכנית פוגעת במימושה של התכנית להקמת מתחם התעסוקה וכתוצאה מכך יימנעו ממנה הכנסות שציפתה להפיק מיישומה של התכנית תוך פגיעה באיתנותה הכלכלית של המועצה בעתיד. כן נטען כי על אף קביעה מפורשת בדו"ח החוקרת לפיה יש לפתח אמצעים שימתנו את הפגיעה בישובים הרלבנטיים, לא הוצגו אמצעים כאלו ביחס למועצה האזורית גזר.

20. בתגובה לעתירות הגישה המדינה מסמך תגובה, הכולל תיאור מפורט של ההליכים וכן תגובה לטענות שבעתירות. נטען כי העתירות חוזרות למעשה על הטענות שהוצגו בשלב ההערות וההשגות, אשר נבחנו ביסודיות על ידי החוקרת ועל ידי הוועדה, וכי עיקר הטענות עוסקות בעצם ההחלטה המקצועית-תכנונית לאשר את התכנית. ביחס לטענת עיריית רמלה לפיה הות"ל התפרקה מסמכותה, נטען כי הליך בחינת החלופות נדון בהרחבה בפני הות"ל, וכי זו קיבלה את המלצת רכבת ישראל והצוות המקצועי ואישרה את התכנית בהתאם לסמכותה. כמו כן, המדינה דוחה את טענות עיריית רמלה כי נפגעה זכותה להשתתף בהליך. נטען כי עיריית רמלה נשמעה בהזדמנויות רבות לאורך ההליך התכנוני. עוד נטען כי כמו כל תשתית לאומית המצויה בסמוך לשטח מיושב, גם התכנית דגן מטילה נטלים מסוימים על הישובים הסמוכים. אולם, נוכח חשיבותה הרבה של התכנית ונוכח השיקולים התכנוניים המובהקים ביחס להתאמתו של אתר רג"מ, קבעה הות"ל כי התועלות הנובעות מהתכנית גוברות. כמו כן, בתכנית טמונות גם תועלות לעיריית רמלה, ובדו"ח החוקרת גובשו גם פתרונות ואמצעים ממתנים שיביאו להפחתת הנטל על עיריית רמלה כתוצאה מהתכנית. ביחס לטענת עיריית רמלה בדבר השיפוי המגיע לה, נטען כי בנסיבות העניין מצאה הות"ל כי בשים לב לתועלת שהתכנית מקנה לעיריית רמלה, אין מקום לחרוג מרף שיפוי הקבוע בחוק של 70% המוחל על ידי הות"ל במקרים דומים. בנוסף, נטען כי המדינה משקיעה מאמצים להענקת סיוע משלים לעיריית רמלה גם מחוץ לגדרי התכנית. בכל הנוגע לטענה בעניין רף הרעש שהוחל במסגרת התכנית, המדינה הביעה הסכמה להחיל את הרף הקבוע בתקנות הרעש כמבוקש.

אשר לטענת נשר לפיה הוות"ל נעדרת סמכות לדון בתכנית, נטען כי דין הטענה להידחות על הסף מכיוון שלא הועלתה בהשגתה הכתובה של נשר אלא רק בטיעוניה בעל פה בפני החוקרת, וכי פרשנות החוק מעלה כי הות"ל מוסמכת לדון בתכניות למתחם

תפעולי. כן נטען כי אין ממש בטענת נשר בנוגע לפגיעה בזכות הטיעון שלה, שכן השגתה ומכלול טענותיה נשמעו ונבחנו כדין. עוד נטען שאין יסוד לטענת נשר בדבר חוסר הסבירות והעדר מידתיות של התכנית, כמו גם לטענתה לפיה במסגרת ההליך התכנוני הוצג מידע שגוי או חסר, זאת מכיוון שבניגוד לטענת נשר, מכלול טענותיה עמדו בפני הגורמים המחליטים בזמן אמת.

21. רכבת ישראל טענה בתגובתה המפורטת כי העתירות הנדונות הן עתירות NIMBY אשר סובבות סביב טענות תכנוניות טהורות המצויות בלב שיקול הדעת התכנוני של הות"ל, אשר אינן מקימות עילה להתערבות בית המשפט. לגופו של עניין, נטען כי בניגוד לטענת העותרות, הליך בחינת החלופות נעשה בצורה יסודית ומקצועית. כן נטען כי התכנית אינה מנוגדת לעקרונות של צדק סביבתי וחלוקתי וכי הלכה למעשה התכנית מאפשרת את הפיתוח העתידי של מתחם התעסוקה שנותר בידי עיריית רמלה על פי התכנית להקמת מתחם התעסוקה. בנוגע לטענה בדבר תקנות הרעש, טוענת רכבת ישראל כי סעיף 9(א) לתקנות הרעש פוטר מתחולת החוק למניעת מפגעים, התשכ"א-1961 רעשים שמקורם ברכבת, וכי בכל מקרה, המתקנים עומדים גם כך ברף הקבוע בתקנות הרעש. עוד נטען כי לא נפל כל פגם בהחלטה שלא לשפות את עיריית רמלה שיפוי מלא, וכי בכל מקרה הסמכות לקבוע הסדר שיפוי אחר מזה הקבוע בסעיף 119ד(א) לחוק התכנון והבניה נתונה בידי ועדת השיפוי בשלב מאוחר יותר, לאחר שהחיוב בפיצויים יהפוך לחלוט. כן נטען כי לא נגרמה כל פגיעה בזכות הטיעון של עיריית רמלה שכן היא קיבלה הזדמנויות הוגנות להשמיע את עמדתה לאורך שלבי ההליך התכנוני השונים.

22. בדיון לפנינו חזרו באי כוח הצדדים על עיקרי טיעוניהם שבכתב. באת כוח עיריית רמלה שבה וטענה כי נפגעה זכות הטיעון של עיריית רמלה וכי לא התקיים בות"ל דיון ממשי בחלופות השונות. כן נטען כי מתקן השטיפה לא יעמוד בקריטריון הרעש וכי יש לבחון את סוגיית אמצעי המיגון מפני הרעש עוד לפני שיכנה המתקן. עוד נטען כי נוכח הפגיעה שצפויה להיגרם לעיריית רמלה עקב התכנית יש מקום לקבוע כי יינתן לה שיפוי בגובה מלוא הנזק. לבסוף נטען כי סוגיית האמצעים הממתנים לא נדונה בות"ל. בא כוחה של נשר מיקד טיעונו בטענת הסמכות. לדבריו, אמנם טענה זו לא נכללה בכתב ההתנגדות שהגישה נשר, אך הועלתה בעל פה בפני החוקרת, אשר גם התייחסה לטענה. נטען כי הות"ל לא מוסמכת לדון ב"תכנית דרך" אלא רק הוועדה המחוזית, וכי בניגוד לפרשנות המדינה לא מדובר בלקונה אלא בקביעה מפורשת של המחוקק. עוד נטען כי בדו"ח החוקרת לא באו לידי ביטוי פגיעות מסוימות שלטענת נשר נגרמות לה בעקבות התכנית וכי הדבר לא נדון בוועדת המשנה. באת כוחה של המועצה האזורית גזר שבה

והביעה תמיכתה בעיקר טענות עיריית רמלה. כן חזרה על טענתה בדבר הפגיעה שתגרם למרשתה בעקבות התכנית.

מנגד, טען בא כוח המדינה כי התכנית הנדונה חיונית ביותר לפיתוח הרכבת, וכי ההליך התכנוני שהתקיים במקרה הנדון, ובכללו גם הליך בחינת החלופות, היה ממושך, קפדני, מקיף ויסודי. בתגובה לטענות עיריית רמלה טענה המדינה כי זכות הטיעון של העירייה מומשה באופן נרחב והוגן. עוד נטען בתגובה לטענות עיריית רמלה בדבר פגיעה בצדק החלוקתי כי לתכנית יתרונות משמעותיים עבור רמלה וביניהם האצת פיתוח אזור התעסוקה המתוכנן באזור רג"מ. לעניין הרעש שעלול לעלות ממתקן השטיפה הובהר כי מעבר להסכמה להחלת אמות המידה הקבועות בתקנות הרעש, ייערכו בדיקות רעש בשלב הרישוי למתקן בטרם הקמתו. בנוגע לטענות בדבר שיעור השיפוי נטען כי ועדת המשנה סברה שאין לסטות מהמדיניות של שיפוי בגובה 70%, שהוא השיעור הקבוע בחוק. בנוגע לטענת נשר בדבר היעדר סמכות הות"ל, נטען כי היה על נשר לטעון את הטענה בכתב ההתנגדות עצמו, ומכל מקום פרשנות החוק מעלה כי בסמכותה של הות"ל לדון בתכניות למתחם תפעולי. כמו כן, המדינה כפרה בטענת נשר כי זכות הטיעון שלה נפגעה, וטענה כי ניתנו לנשר הזדמנויות רבות לשטוח את טענותיה בקשר לתכנית. בנוגע לטענות נשר בדבר הפגיעות השונות שצפויות להיגרם לה כתוצאה מהתכנית נטען כי הפגיעה שנשר הצביעה עליה לא נגרמת כתוצאה מהתכנית הנדונה אלא מתכניות קודמות. בנוסף, נטען כי החוקרת התייחסה בפירוט לפגיעה הנטענת.

באת כוחה של רכבת ישראל טענה כי התכנית חיונית ביותר, היות שמדינת ישראל נמצאת בעיצומה של מהפכה תחבורתית ומכיוון שהיעדרם של מתחמי תפעול מספקים מהווה חסם משמעותי לפיתוחה של הרכבת. נטען כי למרות הצורך הדחוף בהקמת מתחמי התפעול, במקרה הנדון נוהל הליך תכנוני סדור וממושך, אשר במסגרתו נשמעו באריכות כלל הגורמים הרלבנטיים וביניהם גם העותרות. לעניין סוגיית הרעש נטען כי טענות עיריית רמלה התקבלו והוטמעו בתקנות התכנית המאושרת וכי ממילא בדיקת הרעש תעשה בשלב בקשת היתר הבניה, כתנאי לקבלת ההיתר. כן נטען כי אין עילה להתערב בהחלטת ועדת המשנה בעניין שיעור השיפוי. כמו כן, נטען כי התכנית להקמת מתחם התעסוקה לא קודמה עד היום, ללא קשר עם התכנית דנן, היות שביצועה מותנה בתנאים שונים שהרשויות המקומיות הרלבנטיות התקשו לעמוד בהם. לעניין טענת הסמכות נטען שהקמת מתחמי תחזוקה היא בסמכות הות"ל. מעבר לכך, נטען כי מאז ומתמיד הקמת מתחמי תחזוקה נעשתה על ידי הות"ל.

23. אקדים אחרית לראשית ואומר כי לא מצאתי כל עילה שיש בה כדי להצדיק ביטול התכנית או השבתה לדיון מחודש בות"ל, כמבוקש בעתירות, וממילא אני סבור כי דין העתירות להידחות.

24. ההליך לאישור הקמת תשתיות לאומיות במסגרת הליך ייחודי של "תכנית לתשתית לאומית" (תת"ל), שתאושר על ידי "וועדה ארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות" (ות"ל), נקבע על ידי המחוקק בתיקון 60 לחוק התכנון והבניה משנת 2002 (ס"ח התשס"ב 157), ותוקן לאחר מכן מספר פעמים. מטרתו של הליך זה לאפשר תכנון ואישור פרויקטים לאומיים בתחום התשתיות בפרק זמן סביר. זאת, בין היתר על ידי איחוד שלב התכנון העקרוני ברמה של תכנון ארצי יחד עם התכנון המפורט המאפשר הוצאת היתרי בניה במסגרת תכנית אחת (סעיף 76 לחוק). תכנית לתשתית לאומית היא בעלת מעמד של תכנית מתאר ארצית, שבכוחה לגבור על הוראות כל תכנית אחרת או לשנותן, והיא מאושרת – כמו כל תכנית מתאר ארצית - על ידי מוסד התכנון המקצועי העליון – המועצה הארצית לתכנון ולבניה בכובעה כוועדה לתשתיות לאומיות, ועל ידי הממשלה.

25. הבאתי לעיל בפירוט רב יחסית את השתלשלות ההליכים לקידומה ולאישורה של תת"ל 45א, ואת הדיונים וההחלטות שניתנו במסגרת הליכים אלה, על מנת להראות כי אישור התכנית דנן לא נעשה בהליך חפוז, למרות הדחיפות בקידום הפרויקט, אלא לאחר הליך תכנוני-מקצועי יסודי, שנמשך כ- 9 שנים, ואשר כלל בין היתר גם בחינה שיטתית של חלופות שונות, והליכי השגה ושימוע. ההערות וההשגות שהוגשו נבחנו על ידי חוקרת שמונתה לענין זה לפי סעיף 76ג(7) לחוק, אשר שמעה ארוכות את המשיגים, בחנה את טענותיהם והגישה לות"ל דו"ח מקיף ומפורט מאוד, הכולל בין היתר התייחסות גם לכל הסוגיות והטענות שהועלו בעתירה. כמצוין לעיל, החוקרת הציגה בפני וועדת המשנה להערות והשגות של הות"ל את ההערות וההשגות שהוגשו בנוגע לתכנית ואת ממצאיה והמלצותיה בנוגע אליהן, ולאחר דיון החליטה ועדת המשנה, פה אחד, להמליץ למליאת הות"ל לאשר את התכנית. בהמשך לכך התקיים במליאת הות"ל דיון בהשגות ובהמלצות החוקרת ובהמלצות ועדת המשנה, ולאחר הדיון החליטה המליאה, פה אחד, לאמץ את המלצות ועדת המשנה בכפוף למספר תיקונים ולהעביר את התכנית לאישור הממשלה, אשר אישרה כאמור את התכנית.

26. עיון בטענות העותרות, בכתב ובעל-פה, מעלה כי בסופו של דבר טענות העותרות (למעט טענת הסמכות שתידון להלן) אינן אלא טענות המכוונות נגד שיקול הדעת התכנוני-מקצועי של המועצה הארצית לתכנון ובניה, שהיא מוסד התכנון המקצועי העליון, בכובעה כוועדה לתשתיות לאומיות, אשר אישרה את התכנית פה אחד, לאחר הליך תכנוני ממושך וקפדני. כעולה מתיאור ההליכים והחלטות לעיל, השיקולים אשר הנחו את הות"ל באישור התכנית היו שיקולים תכנוניים-מקצועיים מובהקים. האמור מתייחס גם לטענה לענין השיפוי, שנקבע על ידי הות"ל בשיעור הקבוע בחוק גופו (סעיף 119ד(א) לחוק).

27. בית משפט זה קבע עוד בימי ראשית המדינה, וחזר ושנה שוב ושוב לאורך השנים כי לא יתערב בהחלטות מוסדות התכנון המבוססות של שיקולים תכנוניים מובהקים. הרכבם ההטרוגני והמקצועי של מוסדות התכנון וההליכים הדיוניים המובנים לפיהם הם פועלים מבטיחים בירור מקצועי מקיף וראיה רחבה של מכלול ההיבטים והשיקולים התכנוניים. לפיכך, תפקיד הביקורת השיפוטית מתמקד בבחינת חוקיות ההליכים ודרכי קבלת ההחלטות על ידי מוסדות התכנון, והתערבותו של בית-המשפט בהחלטות מוסדות התכנון תיעשה במשורה, רק מקום בו נפל בהן פגם חוקי, על פי עילות הביקורת המצדיקות התערבות במעשה המינהלי, כגון: חריגה מסמכות, שיקולים פסולים או חריגה קיצונית ממתחם הסבירות (בג"ץ 102/52 ארגון בעלי המגרשים מעבר לירקון נ' שר הפנים, פ"ד ו 827 (1952); בג"ץ 595/75 סלמן נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה ירושלים, פ"ד ל(3) 345, 337 (1976); בג"ץ 574/81 עיני בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבניה, פ"ד לו(3) 173, 169 (1982); בג"ץ 565/86 שמרת קיבוץ השומר הצעיר נ' ועדת הערר לענייני קרקע חקלאית, פ"ד מא(4) 726, 722 (1987); בג"ץ 10242/03 מילובלובסקי נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה, פ"ד נח(6) 673 (2004); עע"מ 2418/05 מילגרם נ' הוועדה המחוזית לתכנון ובניה ירושלים, פסקה 9 (24.11.2005); בג"ץ 9057/09 וייסנר נ' הוועדה לתכנון ולבניה לתשתיות לאומיות (4.2.2008); עע"מ 8626/06 פורמה נ' הועדה לבניה למגורים ולתעשייה, פסקה 5 (3.4.2008); ועוד רבים זולתם).

28. הלכה זו חלה במשנה-תוקף מקום שמדובר בהחלטות של המועצה הארצית לתכנון ולבניה, לרבות בתפקידה כוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות, בהיותה מוסד התכנון המקצועי העליון, ואשר אושרה על ידי הממשלה –

”כידוע, התערבות בית המשפט בהחלטות מוסדות התכנון תעשה במשורה ובמקרים חריגים. התערבות זו תהא מצומצמת למקרים בהם לוקה החלטת רשות התכנון בפגם מנהלי היורד לשורשה של החלטה...
 כללים אלה מקבלים משנה תוקף שעה שהחלטה הנתקפת היא החלטתו של מוסד התכנון העליון” (בג”ץ 8160/13 ועד תושבי שכונת עין כרם נ’ ממשלת ישראל, פסקה 3 (1.5.2014)).

ובמקום אחר:

”...גדר התערבותו של בית-המשפט בהחלטות של רשויות התכנון הינו מצומצם וההתערבות נעשית במשורה... הדברים נכונים, אף במשנה תוקף, מקום בו מדובר בהחלטה של הוועדה לתשתיות לאומיות שקיבלה תוקף של החלטת ממשלה” (בג”ץ 917/17 ועד מקומי בית חירות נ’ ממשלת ישראל, פסקה 3 (19.12.2017)).

(וראו גם: עע”ם 9057/09 איגנר נ’ השמורה בע”מ, פסקה 20 (20.10.2010); בג”ץ 5636/13 מתיישבי תימורים – ישוב קהילתי, אגודה שיתופית נ’ הועדה הארצית לתכנון ובניה של תשתיות, פסקה 7 (20.5.2014); בג”ץ 3917/14 פורום הארגונים למען יער ירושלים נ’ הות”ל, פסקה 5 (17.12.2014); בג”ץ 6942/15 בן משה נ’ הוועדה הארצית לתשתיות לאומיות (20.11.2016); ובג”ץ 8691/15 מועצה מקומית בענה נ’ ממשלת ישראל, פסקה 15 (21.12.2016)).

לטענה בדבר העדר סמכות ות”ל לאשר תכנית דרך

29. נותרה אפוא טענת נשר לענין סמכות ות”ל לאשר במסגרת תכנית לתשתית לאומית מתחם תחזוקה ותפעול של רכבת ישראל. כזכור, טענת נשר הינה כי בענייננו מדובר ב”תכנית דרך”, אשר לפי סעיף 62א(ז)(1) לחוק הסמכות לדון בה מסורה לוועדה המחוזית, ולפיכך אין הות”ל מוסמכת לדון ולאשר את התכנית דנן.

כפי שיפורט להלן, אני סבור כי אין בטענה זו ממש. לכאורה, היה מקום לדחות טענה זו על הסף לאחר שנשר לא העלתה אותה במסגרת ההשגה שהגישה (עע”מ 9246/10 חב’ נ.ל.י. נדל”ן בע”מ נ’ עיריית גבעת שמואל, פסקה 3 (30.5.2012)). ואולם משטענה זו הועלתה בע”פ בפני החוקרת, אשר התייחסה אליה בפירוט בדו”ח שהגישה והציעה לדחותה (עמ’ 17-19 לדו”ח), מצאתי להיזקק לה לגופה.

30. כאמור, נשר נסמכת בטענתה על הוראת סעיף 62א(ז)(1) לחוק. ברם, סעיף 62א לחוק, כאמור בכותרת השוליים שלו, עניינו ב"תכנית בסמכות ועדה מקומית", היינו סוגי תכניות שהסמכות לאשרן מסורה בידי הוועדה המקומית, ואלו פסקה (ז) של סעיף 62א מסייגת סמכות זו של הוועדות המקומיות בנסיבות מסוימות המנויות בסעיפי המשנה של פסקה (ז). בהתאם לכך נקבע שם:

"(ז) על אף האמור בסעיף זה, תכנית שהיא אחת מהתכניות המפורטות להלן, רשאים משרד ממשלתי, רשות שהוקמה לפי חוק, חברה ממשלתית שעיקר עיסוקה בפיתוח מבנים ותשתיות או מגיש תכנית כאמור בסעיף 61א(ב2) להגישה לוועדה המחוזית ולא יראו אותה, אם הוגשה כאמור, כתכנית בסמכות ועדה מקומית:

- (1) תכנית המייעדת שטח לצורכי ציבור כהגדרתם בסעיף 188(ב), לדרך או לתשתית כהגדרתה בסעיף 61א(ב2), לרבות תכנית דרך;
- (2) "...

הוראה זו היא כאמור במישור היחסים שבין הוועדה המקומית לוועדה המחוזית. כל שניתן ללמוד מהוראה זו הוא שתכנית המייעדת שטח לצורכי ציבור לדרך ניתן להגישה לוועדה המחוזית, למרות הוראות סעיף 62א. אך אין בהוראה זו ולא כלום כדי ללמד על העדר סמכות של הות"ל, שהיא מוסד תכנון במעמד היררכי גבוה משל הוועדה המחוזית, לאשר תכנית דרך.

31. מכאן נעבור לבחון את ההוראות וההגדרות שעניינן סמכות הות"ל לאשר תכניות תשתית לאומית (ההדגשות במובאות מהחוק שלהלן אינן מטבע הדברים במקור).

סעיף 76ב לחוק, שכותרתו "תכנית לתשתית לאומית", קובע –

"76ב. (א) תכנית לתשתית לאומית תהיה תכנית מיתאר ארצית, הכוללת הוראות של תכנית מפורטת כאמור בסעיף קטן (ב), ותקבע את התכנון של תשתיות לאומיות בשטח המדינה כולה או בחלק משטחה."

סעיף 1 לחוק מגדיר את המונח "תשתיות לאומיות" כדלהלן:

"תשתיות לאומיות" – מיתקני תשתית, שדה תעופה, נמל, מעגן, מיתקן להתפלת מים, מיתקני מים וביוב לרבות מאגרים, אתרי סילוק וטיפול בפסולת, מיתקני תקשורת, תחנת כוח, מיתקן אחסון נפט, גז ודלק, דרך, מיתקני גז ומיתקני גז"ן כהגדרתם בסעיף 2 לחוק משק הגז הטבעי, אתרי כרייה וחציבה, חניון לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית, תשתית תיירות ובית סוהר;

הגדרת תשתיות לאומיות כוללת אפוא גם תשתית מסוג "דרך", מונח המוגדר אף הוא בסעיף 1 לחוק כדלהלן:

"דרך" – תוואי למעבר רכב, הולכי רגל או בעלי חיים, לרבות מסילת ברזל, מבני דרך, אי תנועה, קיר תומך, קיר או סוללה למניעת רעש וכן תעלה, חפיר ומעביר מים בצד הדרך או מתחת לה, ולרבות מיתקני דרך;

הגדרת "דרך" כוללת אפוא גם "מסילת ברזל", אף הוא מונח המוגדר בסעיף 1

– לחוק

"מסילת ברזל" – כמשמעותה בסעיף 2 רישה ופסקאות (1) ו-(2) לפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972, וכן מיתקנים לצורך מסילת ברזל או בקשר אליה המהווים חלק בלתי נפרד ממנה;

32. הנה כי כן, העולה משרשור ההגדרות הנ"ל הוא כי מסילת ברזל, לרבות "מתקנים לצרכי המסילה או בקשר אליה" הם בגדר "תשתיות לאומיות". מתקני התחזוקה ותפעול מושא עתירות אלה הם בגדר "מתקנים לצרכי המסילה או בקשר אליה", הכלולים בהתאם לחוק בהגדרת "מסילת ברזל". מכאן שענייננו ב"תשתית לאומית" אותה ניתן לתכנן במסגרת תכנית לתשתית לאומית (תת"ל), שהסמכות לאשרה מסורה לות"ל.

אציין לענין זה, כי ככלל המסלול של אישור תשתית מסוימת במסגרת תכנית תשתיות לאומיות אינו שולל אפשרות לתכנן תשתית כזו במסגרת תכנית "רגילה", בהתאם לסוג התשתית ובכפוף להוראות ספציפיות בחוק. כך, ניתן לאשר תכנית לאתר תחזוקה ותפעול גם במסגרת תכנית מתאר ארצית רגילה (לא תת"ל), וכן במסגרת תכנית מתאר מחוזית או תכנית מתאר מקומית בכפוף להוראות שבתכניות במדרג גבוה יותר החלות על השטח בו מדובר.

33. להשלמת הדברים נעיין גם בהגדרה של "תכנית דרך", אף היא בסעיף 1 לחוק, הקובעת כדלהלן –

"תכנית דרך" – תכנית לדרך הכלולה בתכנית מיתאר ארצית לדרכים או בתכנית מיתאר ארצית למסילות ברזל, או שהיא תכנית הנגזרת מתכנית מיתאר ארצית לדרכים, או שהיא תכנית לדרך המהווה עורק תחבורה ראשי שהועדה המקומית הנוגעת בדבר, בהסכמת הועדה המחוזית, החליטה כי יראו אותה כתכנית דרך לענין חוק זה, או ששר התחבורה החליט, לאחר התייעצות עם שר האוצר ועם הועדה המקומית הנוגעת בדבר, כי יראו אותה כתכנית דרך לענין חוק זה; לענין הגדרה זו, "דרך" – לרבות מתחם תפעולי הנדרש לטיפול במסילת ברזל ובציוד הנדרש להפעלתה של רכבת;

מעיון בהגדרה לעיל עולים שני אלה: ראשית, ההגדרה של "תכנית דרך" מתייחסת במפורש אל תכנית מתאר ארצית, שהיא תכנית בסמכות המועצה הארצית לתכנון ולבניה (סימן א' לפרק ג לחוק), דבר השולל את טענת נשר שתכנית דרך היא בסמכותה הבלעדית של וועדה מחוזית; ושנית, הסיפא המודגשת בהגדרה לעיל מבהירה במפורש כי "מתחם תפעולי הנדרש לטיפול במסילת ברזל", כפי הנדון דידן, הוא בגדר "תכנית דרך", כאשר כמפורט לעיל "מסילת ברזל" היא בגדר "דרך". מכאן שמתקני תפעול הם בגדר תשתיות לאומיות הניתנות לתכנון במסגרת תת"ל.

אציין כי הסיפא המודגשת האמורה הוספה להגדרת "תכנית דרך" במסגרת תיקון 101 לחוק התכנון והבניה משנת 2014, שערך תיקונים נרחבים בחוק (סח התשע"ד 474). תוספת זו להגדרת "תכנית דרך" אכן מעלה את השאלה מדוע לא נעשה תיקון דומה גם להגדרת "מסילת ברזל", דבר היוצר העדר הרמוניה בין ההגדרות. ברם איני סבור כי העדר ההתאמה בין ההגדרות כאמור מעורר קושי ממשי לענייננו. חוק התכנון והבניה הוא חוק מורכב ורב סעיפים (למעלה מ- 300 סעיפי חוק ותוספות), שעבר לאורך השנים, כולל בשנים האחרונות, למעלה ממאה תיקונים, חלקם נרחבים ומשמעותיים, כולל התיקון הנדון. בנסיבות אלה לא ייפלא אם בתיקוניו הרבים של החוק, שיצרו לעתים טלאי על גבי טלאי, נוצרו אי התאמות מסוימות בין הוראותיו והגדרותיו הרבות. במצב דברים זה תפקידו של בית המשפט כפרשן המוסמך של החוק ליישר את ההדורים,

”לסנכרן” בין הוראות החוק וליצור הרמוניה רציונלית ועניינית בין הוראותיו בהתאם לתכליות החוק.

34. טענת הסמכות של נשר לא רק שאינה מתיישבת עם הוראות החוק והגדרותיו כמפורט לעיל, אלא שהיא גם מובילה לתוצאה לא סבירה בעליל, שאינה מתחייבת כלל מלשון החוק ומתכליתו. אין ספק כי מתקני תחזוקה ותפעול מהווים חלק אינטגרלי של מערך מסילות הברזל במדינה, ומשנקבע במפורש בחוק כי מסילת ברזל היא בגדר תשתית לאומית, אין כל היגיון וטעם לקבוע כי מתקני תחזוקה ותפעול של מסילת הברזל אינם תשתית לאומית, דבר שיחייב הליכי תכנון כפולים – למרכיב המסילה לחוד ולמרכיב התחזוקה והתפעול לחוד.

ואכן, התפיסה המקובלת מאז כינון הוועדה לתשתיות לאומיות הייתה שיש לראות במתקני תחזוקה ותפעול כחלק אינטגרלי של מסילת הברזל. בהתאם לכך, מתקני התחזוקה והתפעול מושא העתירות דנן הוכרזו כתשתית לאומית עוד בשנת 2009, וכפי שנמסר על ידי באת כוח רכבת ישראל, גם קודם לכינון ההליך לאישור תשתיות לאומיות, מתחמי תחזוקה ותפעול אושרו על ידי המועצה הארצית לתכנון ולבניה במסגרת תכניות מתאר ארציות, ולא בתכניות שבסמכות הוועדות המחוזיות (למשקל הפרקטיקה הנוהגת על ידי הרשות לענין פרשנות הדין ראו: ע”א 547/84 עוף העמק נ’ המועצה המקומית רמת ישי, פ”ד מ(1) 113, 145-146 (1986); ובג”ץ 8932/02 פקיד שומה תל אביב נ’ טאומן, פסקה 27 (17.11.2013)).

35. סיכומם של דברים: הפרויקט מושא העתירות דנן הוא פרויקט שהגורמים המוסמכים מייחסים לו חשיבות רבה, ובהתאם לכך הוא הוכרז כאמור עוד ב- 2009 כפרויקט תשתית לאומית.

סקירת הליכי התכנון והאישור של התכנית, כפי שפורטה לעיל, אינה מגלה כי נפל בהם פגם המצדיק את התערבותו של בית משפט זה. הליך התכנון כלל בין היתר בחינה מקצועית של חלופות והליך שימוע מקיף של כל הגורמים הרלבנטיים, לרבות העותרות. לא מצאתי כל בסיס לטענה בדבר פגיעה בזכות הטיעון או בטענה בדבר התפרקות הות”ל מסמכותה. התבצע בענייננו הליך סדור וממושך, שכלל בחינה שיטתית של שאלת החלופות ופרטיהן, הן על ידי צוותים מקצועיים, הן על ידי החוקרת שמונתה לשמיעת ההשגות שהוגשו, והן על ידי ועדת המשנה ומליאת הות”ל. בנוסף, התכנית אושרה גם על ידי הממשלה, כנדרש בחוק. בסופו של דבר, מדובר בהכרעות מקצועיות-

תכנוניות במהותן, המצויות בתחומי סמכותם ומומחיותם של מוסדות התכנון, ובענייננו מדובר כאמור במוסד התכנון המקצועי העליון.

ניתן כמובן להבין ללב העותרות, הסבורות כי המתקנים הנדונים אינם משרתים את האינטרסים שלהן, אך העתירות אינן מגלות כאמור כל עילה להתערבותנו. אכן, כטענת המשיבים, קשה להשתחרר מן הרושם כי מדובר במקרה אופייני של NIMBY (Not In My Back Yard). כל רשות מקומית מעוניינת כמובן בקו רכבת ובתחנת רכבת שישרתו את תושביה, אך נראה כי אף רשות אינה מעוניינת "לארח" מתקני תחזוקה ותפעול, וכל אחת מעדיפה כי אלה ימוקמו במקום אחר, "לא בחצר האחורית שלי". זהו אפוא תפקידם של מוסדות התכנון המוסמכים לקבוע את המקום המתאים ביותר למתקנים אלו. ומשלא נמצא פגם חוקי בהחלטות שהתקבלו, אין מקום להתערבותנו.

36. אשר על כן אציע לחבריי כי נדחה את העתירות. העותרות בבג"ץ 2535/18 תישאנה יחדיו בהוצאות המשיבים 1-2 בסך 10,000 ₪ ובהוצאות המשיבה 3 בסכום זהה; וכך גם העותרת בבג"ץ 2560/18.

ש ו פ ט

הנשיאה א' חיות:

אני מסכימה.

ה נ ש י א ה

השופטת ע' ברון:

אני מסכימה.

ש ו פ ט

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט מ' מזוז.

ניתן היום, ט"ז באייר התשע"ט (21.5.2019).

שופטת

שופט

הנשיאה

מרכז מידע, טל' 077-2703333 ; אתר אינטרנט, <http://supreme.court.gov.il> אב 18025350_B14.docx