

בבית המשפט העליון

עע"ם 8602/08 - א'

בפני : כבוד השופטת מ' נאור

המבקשת : מלון בלו ביי בע"מ

נ ג ד

המשיבים :

1. חבצלת השרון
2. צוקי ים
3. המועצה האזורית עמק חפר
4. הוועדה המקומית לתכנון ולבניה עמק חפר
5. הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז
6. משרד התחבורה

בקשה לעיכוב ביצוע על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל אביב ב-עת"מ 1032/08 מיום 18.7.2008 שניתן על ידי כבוד השופט דוד רוזן

בשם המבקשת :

עו"ד יעקב שרגאי

בשם המשיבים 1-2 :

עו"ד דוד בסון ; עו"ד אלעד סטופל

בשם המשיבות 3-4 :

עו"ד שלמה ולדמן ; עו"ד איתן דוד

בשם המשיבים 5-6 :

עו"ד אביטל סומפולינסקי

החלטה

1. בית המשפט המחוזי (כב' השופט ד' רוזן) קיבל ביום 18.7.2008 את העתירה המינהלית שהגישו המשיבות 1-2 נגד המשיבות 3-6 והורה על סגירת כביש 5710 המחבר בין חבצלת השרון לעיר נתניה (להלן: הכביש) בקבעו כי מדובר בכביש "בלתי חוקי". על מנת לאפשר לרשויות להיערך לסגירת הכביש, עיכב בית המשפט את צו סגירת הכביש בשלושה חודשים עד ליום 26.10.2008.

2. המבקשת, מלון בלו ביי בע"מ, שלא היתה צד להליך בבית המשפט המחוזי, הגישה ביום 12.10.2008 ערעור על פסק הדין ועמו בקשה לעיכוב ביצוע. לטענת המבקשת היא לא צורפה להליך שהתנהל בבית המשפט קמא, וזאת בניגוד לתקנה 6

לתקנות בתי משפט לעניינים מינהליים (סדרי דין), התשס"א-2000, וזאת חרף היותה צד רלוונטי העלול להיפגע מקבלת העתירה. לטענת המבקשת, הכביש הוא עורק מרכזי לגישה למלון שבבעלותה וממנו, ומזה 42 שנים משמש הכביש כדרך הגישה היחידה הישירה מכביש החוף למלון. דרך הגישה החלופית היא דרך עקיפה, העוברת דרך רחובותיה הראשיים של נתניה, באופן המסרב לאת הגישה למלון ומאריך אותו בכ-45 דקות. לטענתה יש בידיה טענות המוכיחות כי הכביש הוא חוקי, אלא שטענותיה לא נשמעו ולא נבחנו לגופן בבית המשפט המחוזי כיוון שלא צורפה להליך. לטענתה סגירת הכביש תגרום נזק משמעותי למועסקי המלון ולאורחיו ומכאן שמאזן הנוחות נוטה לטובתה. המבקשת הדגישה כי אם לא יעוכב פסק הדין הוא יהיה בלתי הפיך, כיוון שנודע לה כי בכוונת מועצת עמק חפר להרוס את הכביש (סעיף 64 לבקשה) באופן שישלול את הגישה למלון (סעיף 66 לבקשה). אשר לסיכויי הערעור, לטענתה יש לה "זכות עמידה" לערער על פסק הדין, וכי שלילת זכות הטיעון שלה בבית המשפט לעניינים מינהליים היא פגם יסודי היורד לשורשו של פסק הדין.

3. המשיבות 1-2, חבצלת השרון וצוקי ים, שהגישו את העתירה המינהלית, מתנגדות לבקשה לצו ביניים. בתגובתן העלו שלל טענות סף, ובין היתר טענו לשיהוי בהגשת הבקשה שכן לטענתן פסק הדין פורסם באמצעי התקשורת בסמוך למועד הינתנו, ולא היתה הצדקה לעכב את הגשת הבקשה כשלושה חודשים לאחר מתן פסק הדין. כמו כן טענו לחוסר נקיון כפים של המבקשת, משלא עדכנה את בית המשפט בדבר בקשה לעיכוב ביצוע שהגישה עיריית נתניה (בש"א 32729/08 עיריית נתניה נ' חבצלת השרון), שאף היא לא היתה צד להליך בבית המשפט קמא ושכית המשפט המחוזי אמור לקבל בה את תגובת המשיבות עד היום (23.10.2008). כן טענו כי למבקשת אין זכות עמידה בערעור, בין אם בשל כך שהיה עליה לפנות תחילה לבית המשפט המחוזי (דבר שלא נעשה), ובין בשל כך שאין היא עומדת בתנאי ההלכה המכירה בנסיבות מסוימות בערעור של גוף שלא היה צד להליך בערכאה הדיונית. לגוף העניין נטען כי סיכויי הערעור נמוכים, כיוון שהן צירפו את כל הצדדים הרלוונטיים לעתירה, שלגישתן הן כל הרשויות התכנוניות המופקדות על חוקי התכנון והבניה במתחם. סיכויי הערעור נמוכים גם כיוון שלא היתה מחלוקת בבית המשפט המחוזי כי הכביש הוא כביש בלתי חוקי. אשר למאזן הנוחות נטען כי אם תידחה הבקשה לא יהיה קושי להשיב את המצב לקדמותו. בכך דחו את טענת המבקשת כאילו בכוונת מועצת עמק חפר להרוס את הכביש, שכן לטענתן ניתן יהיה לסגור את הכביש באמצעות תימור או מחסום ולא באמצעות הריסה. לעומת זאת, אם תתקבל הבקשה וינתן עיכוב הביצוע המבוקש, ייגרם נזק לשלטון וחוק וייפגע האינטרס הציבורי, כיוון שלא ייסגר כביש שהוא, לפי פסק הדין בבית המשפט המחוזי, כביש בלתי חוקי. כמו כן, תימשך

הסכנה התחבורתית לחיי אדם הנשקפת מן הכביש, וכן יימשכו הנזקים הסביבתיים, בדבר זיהום אויר, והנזקים הכלכליים, בדבר הפחתת ערך המקרקעין (סעיף 146 לתגובה).

4. המשיבות 3-4, המועצה האזורית עמק חפר והוועדה המקומית לתכנון ולבניה, שהיו משיבות בעתירה המינהלית, השאירו את הבקשה לשיקול דעת בית המשפט. לטענתן אכן מדובר בכביש בלתי חוקי, אלא שנוכח המורכבות בסגירת הכביש ונוכח טענות של צדדים שלישיים שלא צורפו להליך בבית המשפט המחוזי, הרי ש"מתוך אחריות ציבורית" הן משאירות את ההכרעה לשיקול דעת בית המשפט "בכפוף לכך שלבעיות התחבורתיות של הישובים שהגישו את העתירה יימצא פתרון ראוי בטווח הקצר, תוך קידום מהיר של פתרון מלא ומוסדר של היבטי התחבורה הרלבנטיים". לטענתן נושא אופן סגירת הכביש באמצעות תמרור אינו מצוי סמכותן, ולפיכך "מן הראוי יהיה לנצל את ההליך הזה, כדי לקבוע את גדרי האחריות של כל אחד מהמשיבים לצורך ביצוע סגירת הכביש".

5. המשיבים 5-6, הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז ומשרד התחבורה, שהיו משיבים בעתירה המינהלית, ביקשו לקבל את הבקשה לעיכוב ביצוע, ולפחות עד ליום 2.11.2008. לטענתם נראה כי יש ממש בטענת המבקשת כי הינה צד שייך לעניין וכי מן הראוי היה לצרפה לעתירה, כמו גם לצרף צדדים נוספים כעיריית נתניה וחברת מע"צ. אשר למאזן הנוחות, הוא נוטה לטובת מתן עיכוב הביצוע, כיוון שעל פי עמדת משרד התחבורה יש לסגור את הכביש לא באמצעות תמרור אלא באופן שימנע כל נסיעה אפשרית בו, ומכאן שאם לא יינתן עיכוב הביצוע יישמע הערעור כאשר מדובר יהיה כבר במעשה עשוי ובלתי הפיך. כן נטען, כי אם לא יינתן עיכוב הביצוע, עלול הכביש להיסגר מבלי שיימצא פתרון תחבורתי הולם לדרך חלופית, ומכאן שייפגע האינטרס הציבורי עקב הגברת צפיפות התנועה בכבישים פנימיים בעיר נתניה מחד הפחתת הנגישות לשכונות וישובים בעמק חפר צפונית לנתניה מאידך, ועקב חשש מפני "חיבורים פרטיזניים" של נהגים שיבקשו לעשות קיצורי דרך. המשיבים 5-6 דחו את טענת המבקשת בדבר סכנה תחבורתית לחיי אדם הנשקפת מן הכביש, וציינו כי לא נעשתה כל פניה אליהם ביחס לסכנה זו וכי בשלב זה לא ניתן להצביע על נזק כאמור. המשיבים ביקשו לבחון את טענת המסוכנות לגופה באמצעות בחינה של המפקח על התעבורה, שאמור להשלים את הבחינה עד ליום 30.10.2008. מכאן שיש להורות על עיכוב ביצוע זמני לפחות עד ליום 2.11.2008 בכדי לאפשר המשיבים 5-6 להגיש עמדה משלימה בנושא.

6. לאחר שעיינתי בבקשה ובתגובות המפורטות על נספחיהן, החלטתי להורות על עיכוב ביצוע פסק הדין המחוזי עד למתן פסק דין בערעור.

7. הטעם העיקרי להחלטתי הוא מאזן הנוחות.

ראשית, מדובר בכביש הקיים מזה 42 שנים כך שעכוב הביצוע יישמר מצב קיים. אכן, אין מקום לשמר מצב קיים שהוא בלתי חוקי (בר"ם 7515/07 גלינה בר בע"מ נ' ראש עיריית תל אביב – יפו, פסקה 11 (טרם פורסם, 5.9.2007)) אלא שהקביעה כי הכביש "בלתי חוקי" בהסתמך על הסכמת הצדדים נחלשת כאשר לא כל הצדדים הרלוונטיים שותפו להסכמה זו, ועמה נחלשת גם הטענה בדבר פגיעה בשלטון החוק.

שנית, הכביש משמש אוכלוסיה נרחבת, לרבות את המבקשת, שעמדתה לא נשמעה בבית המשפט המחוזי. נראה כי סגירת הכביש תפגע באופן מיידי בציבור הרחב הנסמך על הכביש, בעוד שמנגד, כעולה מתגובת משרד התחבורה, לא הוכחה סכנה תחבורתית ממשית הנשקפת מן הכביש כטענת העותרות בעתירה המינהלית.

שלישית, נראה כי תקופת ההתארגנות שנקבעה בבית המשפט המחוזי לצורך סגירת הכביש – שלושה חודשים – קצרה מידי (ראו והשוו: בג"ץ 10/00 עיריית רעננה נ' המפקחת על התעבורה - מחוזות ת"א והמרכז, פ"ד נו(1) 739, פסקה 52 לפסק דיני (2001)) ובפרט בנסיבות בהן לא נשמעו טענות והתנגדויות של צדדים העלולים להיפגע מסגירת הכביש. מכאן שמאזן הנוחות נוטה לטובת אי-סגירת הכביש.

8. מבלי לקבוע מסמרות בשאלת זכות העמידה של המבקשת להגיש את הערעור – עניין הטעון בירור בערעור עצמו (ראו בש"פ 658/88 חסן נ' מדינת ישראל, פ"ד מה(1), 670 (1991); בג"ץ 188/96 צירינסקי נ' סגן נשיא בית המשפט השלום, פ"ד נב(3), 721 (1998)) – נראה כי סיכויי הערעור אינם נמוכים בהתחשב בהלכה לפיה אין להידרש לעתירה אלא אם כן צורך אליה כמשיב מי שעלול להיפגע מקבלתה (ראו בג"ץ 702/05 בצרה, כפר שיתופי להתיישבות חקלאית בע"מ נ' המועצה הארצית לתכנון ובניה, פס' 6 (טרם פורסם, 3.6.2007)). בית המשפט של ערעור יחליט אם די היה בצורך המשיבים שצורפו.

9. מובן כי טענות הסף שהעלו המשיבות 1-2 שמורות להן והן תוכלנה להעלותן במסגרת הערעור, הגם שאין בהן כדי למנוע את עיכוב ביצוע פסק הדין בשלב זה. משהגעתי למסקנה זו, אין צורך שאכריע בחילוקי הדעות בין הצדדים בשאלת הרשות

המוסמכת ליישום פסק הדין ואופן יישום פסק הדין בדרך של תימרור או בדרך אחרת, לא כל שכן בבקשת המשיבות 3-4 להביא לפתרון מלא ומוסדר של היבטי התחבורה הרלבנטיים; ממילא לא היה מקום לכך במסגרת בקשה לעיכוב ביצוע.

10. אשר על כן, אני מורה על עיכוב ביצוע פסק הדין עד למתן פסק דין בערעור.

ניתנה היום, כ"ד תשרי, תשס"ט (23.10.2008).

ש ו פ ט ת