

בס"ד

בית המשפט העליון

בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"צ

העותרים : פאר וייסנר, יו"ר מפלגת הירוקים
דרור עזרא, רכז פורום השרון – מפלגת הירוקים
כולם ע"י ב"כ עוה"ד אריאל יונגר ו/או שרי נוימן ו/או גינת ברמן
מרחוב הבנים 14, כניסה א הוד השרון
טל 09-7448555 פקס 09-7448554

המשיבים : 1. הועדה לתכנון ובניה לתשתיות לאומיות
2. משרד הפנים
3. משרד האוצר
4. משרד התחבורה
5. המשרד לאיכות הסביבה
6. מע"צ - החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ
כולם על ידי מחלקת בג"צ פרקליטות המדינה
משרד המשפטים, ירושלים

עתירה למתן צו על תנאי

בית המשפט הנכבד יתבקש לחייב את המשיבים 1-2 לנמק :

- א. מדוע לא יבטלו את החלטת המשיבה 1, הועדה לתכנון ובניה – תשתיות לאומיות (להלן "הות"ל" או "הועדה לתכנון") מיום 20.11.06 לאשר את תוכנית תשתית לאומית מספר 15 (להלן "תת"ל 15" או "התוכנית") שמטרתה קביעת תוואי כביש מספר 531 – מערב, בקטע המקשר בין כביש 4 (צומת רעננה) ובין כביש 20 (בסמוך לכפר שמריהו) (להלן "כביש 531") ולדחות את התנגדות העותרים כנגד אישורה.
- ב. מדוע התעלמו מהצעת העותרים להסיט את תוואי כביש 531 ממיקומו המוצע בתוכנית, צפונה יותר, למיקום המסומן כ"כביש 541" בתשריט המצורף כנספח ג' לעתירה זו, שכן מהנימוקים שיפורטו להלן, חלופת העותרים פותרת חלק ניכר מההשגות שהועלו כנגד התוכנית ומקטינה את הפגיעה באיכות הסביבה.
- ג. מדוע לא ימציא לעותרים את חוות הדעת ו/או סקרי תנועה ו/או כל מסמך אחר המצביעים על התרומה של התוכנית להקטנת בעיות התחבורה ואשר על פיהם החליטה הועדה לאשר את תוכנית תת"ל 15 ולאחר המצאת מסמכים אלו לאפשר לעותרים להגיב בצורה מיקצועית לענין באמצעות מומחים מטעם העותרים, ורק לאחר מכן, ליתן החלטה בהתנגדות העותרים.

בנוסף, ועד למתן פסק דין בעתירה זו, יתבקש בית המשפט ליתן צו ביניים :

- ד. האוסר על המשיבים 3-7 שלא להכין ו/או לפרסם ו/או לקיים כל מכרז בקשר לתיכנונו ו/או ביצועו ו/או בכל הקשור לכביש שעל פי תת"ל 15 וזאת עד למתן פסק דין בעתירה זו.
- ה. המחייב את המשיבה 1, אשר דנה בתוכנית, להמציא לעותרים את חוות הדעת ו/או סקרי תנועה ו/או כל מסמך אחר המצביעים על התרומה של התוכנית להקטנת בעיות התחבורה ואשר על פיהם החליטה הועדה לאשר את תוכנית תת"ל 15 – שכן עיון במסמכים אלו, אם בכלל אלו קיימים, יוכיח כי למעשה מעבר למילים והצהרות בעלמא - כביש 531 כלל אינו פותר ו/או מסייע להקטנת עומסי התחבורה בגוש דן אלא ייצור קטסטרופה חדשה ורבה יותר – והכל תוך פגיעה קשה בסביבה כולה.

ואלו נספחי העתירה

- החלטת מליאת התת"ל מתאריך 20/11/06 ומיום 27.11.06 מצורפים כנספח א' לעתירה זו.
- צילום אוויר הכולל את תוואי כביש 531 כפי שאושר על ידי ות"ל לעומת התוואי המוצע ע"י העותרים מצורף כנספח ב' לעתירה זו.
- ראיון עיתונאי שנערך עם מנכ"ל משרד התחבורה בקשר לכביש 531 מצורף כנספח ג' לעתירה.

פתח דבר

1. בשנת 2004 הוחלט בממשלה כי חלקו המערבי של כביש 531 תוכר כתוכנית לתשתיות לאומיות הן בשל התרומה שתהיה למסילת הרכבת שתעבור בתוך כביש 531 לקידום השימוש במערכת הסעת המונים לתושבי האזור והן בשל "התרומה" של כביש 531 לקיצור זמני הנסיעה.
2. בתצלום אוויר המצורף כנספח ב' לעתירה ניתן לראות כי כביש 531 הינו כביש רחב שתפקידו לקשר בין כביש 6 במזרח, עובר לכביש 4 במרכז וכלה בכביש 2 במערב. (לעיל ולהלן "כביש 531")
3. כביש זה הינו כביש רב מסלולי כשבין המסלולים מתוכננת לעבור מסילת הברזל של רכבת הפרברים שתקשר בין הערים בשרון ובין תל אביב.
4. העותרים יטענו כי לא זו בלבד שכביש 531 לא יתרום במאומה להקטנת עומסי התחבורה באזור אלא שלהיפך - הכביש יגרום להגדלה משמעותית של הגודש התחבורתי במערכת הכבישים של גוש-דן בכך תוך עידוד השימוש בכלי רכב פרטיים ויצירת מזהמי אוויר נוספים על אלו הקיימים היום.
5. העותרים יטענו כי במהלך הדיונים שהתקיימו בפני הות"ל העלו העותרים את השגותיהם בקשר לעצם הצורך בכביש 531 ולחילופין בתוואי המוצע בתוכנית התת"ל ועל החלטת הות"ל לדחות את השגות העותרים מוגשת עתירה זו.
6. העותרים ידגישו, וכפי שיפורט להלן, כי במהלך הדיונים שהתקיימו, טענה יוזמת התוכנית, חברת מע"צ, באמצעות נציגה מר מיכה לאונוב כי :

"נערכה לפרויקט 531 בדיקה של תחזיות התנועה על מערכת, על הכביש ונערכה בחינה כלכלית מאד, מאד מפורטת שמראה שדרך 531 הוא אחד הכבישים הנדרשים ביותר ושמביאים תרומה כלכלית מאד, מאד גדולה למשק, בצורה של חיסכון בזמן גם בנסיעה שלהם לעבודה וגם בנסיעה שלהם בשעות הפנאי שלהם."

7. אלא שעל אף פניות העותרים לקבלת אותם תחזיות ו/או סקרי תנועה ו/או חו"ד מומחי תנועה מטעם מע"צ – אלו לא הועברו לעותרים ו/או לעיונם – ולמעשה – ספק רב אם בכלל מסמכים וחו"ד אלו קיימות !

8. העותרים יטענו וידגישו כי מדובר בכביש בעל משמעות והשפעה מרחיקת לכת על האזור התחום בין רעננה ממזרח ובין כפר שמריהו ורשפון ממערב ועל כן הועדה לתכנון חייבת היתה לבחון בכובד ראש את התוכנית המוצעת ו/או את התיכנון של כביש 531.

9. העותרים יטענו כי במהלך הדיונים הציגו העותרים למשיבים חלופה תיכנונית שפותרת ו/או עונה על חלק מההשגות המהותיות של העותרים ואחרים, ומקטינה בצורה ניכרת את הפגיעה בסביבה ובטבע – חלופה זו מסומנת בתצלום אויר המצורף כנספח ב' לעתירה כ"כביש 541".

10. אולם העותרים לא קיבלו כל מענה לחלופה זו – ועל כן מבקשים העותרים כי בית המשפט הנכבד יורה למשיבים לנמק בצורה עניינית ומיקצועית מדוע לא נבחנה ו/או אושרה חלופה זו – המיטיבה עם הסביבה כולה.

11. מעבר לכל האמור לעיל חמורים הדברים במיוחד לנוכח העובדה כי המדובר בתוכנית העוברת מסלול תכנון מקוצר ביותר אצל המשיבה 1, ועל כן קיימת חשיבות מיוחדת לבחון האם בכלל יש צורך בכביש 531 ? האם החלופה המוצעת היא זו הטובה ביותר ? להשוות בין החלופה לחלופות אחרות , וככל – קיימת חשיבות מיוחדת לבחון את כל ההשפעות וההשלכות השונות הנובעות מכביש 531 לרבות זיהום אויר – עומסי תחבורה וכיוצ"ב...

12. העותרים יטענו כי מהעובדות והטיעונים שיפורטו להלן מוכח כי המשיבה 1 לא התבססה על חו"ד מטעמה, לא ערכה בדיקות וסקרי תנועה, לא בחנה חלופות ראויות אחרות ועל כן יש לבטל את החלטתה – וזה גם יוכח באמצעות מסמכים אותם מבקשים העותרים לקבל במסגרת צו הביניים כאמור בסעיף ה' לרשימת הסעדים המבוקשים.

13. על כן יטענו העותרים כי מהמקובץ בעתירה זו עולה תמונה עגומה בכל הקשור להליך קבלת ההחלטות אצל המשיבים לגבי כביש 531 ועל כן יש לקבל את העתירה ולחייב את המשיבים לבטל את החלטת המשיבה לאשר את התוכנית.

14. באשר לצו הביניים יטענו העותרים כי :

14.1. למיטב ידיעת העותרים, עוד לא יבשה הדיו מהחלטת הות"ל לאשר את התוכנית, וכבר משרד האוצר הוציא מכרז לביצוע כביש 531 – וזאת על אף שכל הגורמים המיקצועיים המופקדים על תיכנון הכביש וביצועו (ובמיוחד משרד התחבורה ומע"צ) עוד לא גיבשו דעה סופית לגבי הכביש ועוד לא הצליחו להתגבר על כל הקשיים והמיכשולים הקשורים בכביש זה.

- 14.2. לענין זה יפנו העותרים את בית המשפט הנכבד לראיון עיתונאי שנערך בסוף השבוע עם מנכ"ל משרד התחבורה מר סיטרמן גדעון בו קובע המנכ"ל כי "אלא שהמנכ"ל בראיון שהעניק ל"על השרון" מזהיר על כביש 531 שאמור לפתור את כל סיבוכי התנועה בשרון ושלושה מיליארדי שקלים יושקעו בסלילתו: **כאשר הכביש יפתח זו תהיה קטסטרופה ענקית**".
- 14.3. יתרה מזו, באותו ראיון, קובל מנכ"ל משרד התחבורה – ומי שיותר מכל מזוהה כאחראי לביצוע הכביש כי הוא מתנגד בחריפות למכרז שהוציא משרד האוצר – ובכוונתו לפנות ליועץ המשפטי לממשלה על מנת שזה תערב בעניין ויורה " מי צריך לנהל את מדיניות התחבורה בישראל"
- 14.4. ובמילים פשוטות – העותרים יטענו כי קיימת אנדרלמוסיה כללית בין כל המשיבים בכל בקשור לנחיצות כביש 531 ו/או הצעדים לסלילתו – ומשרד האוצר - תוך ניצול ציני של ה"בלאגן" מוציא מרכזים על מנת לקבוע עובדות בלתי הפיכות בשטח שאיש כלל אינו מעוניין בהם !!
- 14.5. ועל כן, על מנת למנוע נזקים וצעדים בלתי הפיכים שיהיו בכייה לדורות יטענו העותרים כי יש ליתן את צו ביניים האמור בסעיף ג לעיל לפחות עד לברור העתירה .
- 14.6. העותרים יטענו כי מאזן הנוחות מחייב מתן צו ביניים זה – במיוחד לאור העובדה שרק משרד האוצר מעוניין כעת לקדם את סלילת הכביש – ומנגד משרד התחבורה המהווה את הגורם המיקצועי אינו מעוניין בכך.
- 14.7. ועל כן יטענו העותרים כי לא ייגרם כל נזק באם אכן ינתן צו כזה לפרק זמן שעד מתן פסק דין בעתירה
- 14.8. העותרים אף יוסיפו, שאם צו כזה לא ינתן, הרי שהמשיבים יבקשו לנצל את האנדרלמוסיה הקיימת בין משרדי הממשלה והרשויות בקשר לכביש 531 לדרך ביצועו וינסו לקבוע עובדות בשטח שיהווה אסון אקולוגי בלתי הפיך לתושבי השרון ומדינת ישראל

ואלו העובדות הרלוונטיות לעתירה

15. בתאריך 20.9.06 התקיים שימוע בפני ועדת המשנה של המשיבה 1 השגות העותרים לתת"ל 15 (כביש 531)
16. בין השאר טענו העותרים כי אין הצדקה תחבורתי לכביש 531 ואין הוא תורם כלל לפתרון בעיות התנועה באזור גוש דן – אלא רק מגביר אותן.
17. בתגובה נציג מע"ץ מר **מיכה לאונוב** אמר :
 "יערכה לפרויקט 531 בדיקה של תחזיות התנועה על מערכת, על הכביש ונערכה בחינה כלכלית מאד, מאד מפורטת שמראה שדרך 531 הוא אחד הכבישים הנדרשים ביותר ושמביאים תרומה כלכלית מאד, מאד גדולה למשק, בצורה של חיסכון בזמן גם בנסיעה שלהם לעבודה וגם בנסיעה שלהם בשעות הפנאי שלהם."

18. בתאריך 15.10.06 פנו העותרים למשיבה 1 במכתב ובו דרישה לקבל את דוח התנועה שעליו מבסס מר לאונוב את דעתו.
19. ויודגש כי במועד שליחת המכתב הליך השימוע היה בעיצומו.
20. מאחר והעותרים לא נענו, חזרו העותרים ופנו מספר פעמים נוספות לאנשי הות"ל הן בשיחות טלפון והן בדואר אלקטרוני לשם קבלת הדוח.
21. בתאריך 15.11.06 התקבל בדואר אלקטרוני מכתב מאת **מיכל לביא** בתגובה למכתבנו מאוקטובר בזה הלשון "מצ"ב מסמכי ההכרזה בהם מפורטים הנימוקים בדבר נחיצותו התחבורתית של הפרויקט כולו".
22. לאחר בחינה של מדוקדקת של מסמך ההכרזה, בן 10 העמודים, גילנו שאין ולו נתון או נימוק אחד בדבר נחיצות של הכביש, להבדיל מן מרכבת ישראל שכן ספקו נתונים על הצורך במסילת הרכבת.
23. העותרים יטענו כי במסמך ההכרזה יש כמה משפטים סתומים כמו "הכביש יבא לצמצום הגודש בכבישי המטרופולין" או "הכביש יבא לקיצור זמני הנסיעה בהשוואה להיום".
24. אולם בין הצהרות אלו ובין חו"ד מיקצועית רב המרחק.
25. עם זאת, העותרים יצינו כי לאחר התייעצות עם מומחה לנושא תחבורה, נשלח בתאריך 19.11.06 בדואר אלקטרוני תגובה הן ל**נאוה אלינסקי רדעי**, מ"מ מתכנת הות"ל והן ל**מיכל לביא** למסמך הכרזה שנשלח לעותרים.
26. בתגובה טענו העותרים כי מסמך הכרזה לא מוכיח שהכביש נחוץ, וכי אין בו נתונים שאפשר היה לצפות שיהיו בו
27. וכפועל יוצא מביניים העותרים שהטענה של **מיכה לאונוב** בדיון הייתה חסרת בסיס.
28. בנוסף טענו העותרים כי יש להביא את טיעונם זו בפני החוקר שמונה על ידי הות"ל מר **ארי כהן** – על מנת שייתן דעתו לענין.
29. אלא שעל אף האמור לעיל נודע לעותרים כי תוכנית תת"ל 15 אושרה וכי כל ההשגות נידחו.
30. ביום 30.11.06 פנו העותרים על מנת לקבל תגובה ו/או תשובה לטענותיהם והשגותיהם בקשר לתוכנית וכתשובה, נמסר לעותרים כי תוך ימים תפורסם תגובה מפורטת להשגותינו.
31. תשובה זו ניתנה לעותרים גם ליחס לדרישתם לקבל את נתוני התנועה והן את תמליל השימוע שבו השתתפו העותרים.

נימוקי הדחיה של השגת העותרים

32. בתאריך 4.12.06 קיבלו העותרים את החלטת הות"ל בנוגע לתת"ל 15 כשבה אין כל התייחסות מפורטת ואין כל נתונים בנוגע לנחיצותו של הכביש.
33. יתרה מזו העותרים יצינו כי בתגובת החוקר להשגת העותרים (מספר 177) קובע החוקר כי מדובר בהשגה הצהרתית ללא גיבוי מקצועי ולכן יש לדחותה.

34. אלא שלכך ישיבו העותרים כי :

34.1. כאמור לעיל, ועל אף דרישות חוזרות ונישנות צד העותרים, לא ניתן לעותרים כל חו"ד תנועה שעל פיה ניתן יהיה לקיים התייעצות עם מומחים מטעם העותרים ולהעביר תגובה מקצועית נגדית.

34.2. יתרה מזו – העותרים יטענו כי גם אם מדובר ב"השגה הצהרתית" וגם אם העותרים כלל לא היו מגישים כל השגה ו/או התנגדות הרי שהחוקר, מתוקף תפקידו כמומחה בלתי תלוי הבוחן את נחיצות כביש 531 אמור היה לבחון סוג זה של טענות שהעלו העותרים ולדרוש מהמשיבים להמציא את חו"ד תנועתית שעליה מבססים מע"צ לאח' את הצורך בכביש 531 !

34.3. אלא שלמעשה – העותרים יטענו כי אין כל חו"ד תנועתית המבססת את הצורך בכביש 531.

34.4. יתרה מזו לאורך כל הדו"ח של החוקר אין שום אינדיקציה שהחוקר או הועדה התרשמה או בחנה את דוח התנועה של מע"ץ וזה השביעה את רצונם.

35. בגין האמור לעיל מוגשת עתירה זו.

ואלו נימוקי העתירה

נימוק ראשון: טעה החוקר בדחותו את השגת העותרים בנימוק שזו השגה הצהרתית ללא חו"ד מומחה שכן מאחר ומידע מהותי הוסתר ו/או נימנע מידיעת העותרים וזה התגלה רק במהלך השימוע – ואף לאחר מכן, לא נימסר לעותרים - ועל כן אין ספק כי זכות הטיעון בפני החוקר נמנעה מעותרים :

36. כאמור לעיל, בסוף חודש נובמבר התקיים דיון במליאת הות"ל ובה הוחלט על דחיית ההתנגדות ואישור התוכנית.

37. ואולם כאמור לעיל – מהעותרים נמנעה גישה למידע חשוב ומהותי שעל פיה נדחתה השגתנו

38. ולמעשה, לא נתנה לעותרים הזדמנות להגיב למידע זה, למרות שהעותרים פנו במהלך הליך השימוע לקבלתו.

39. יתרה מזאת, העותרים יטענו כי באופן תמוה נעשו ניסיונות למנוע להם את המידע למרות שמידע צריך להיות אבן בסיס לתוכנית וחייב להיות חשוף ושקוף.

40. ולמעשה, עד עתה לא התקבל אותו דו"ח תחזיות התנועה שעליו מבוסס כל הכביש כולו – וזאת למרות שהעותרים פנו מספר פעמים לות"ל על מנת לקבלו.

41. העותרים ידגישו כי אי מתן מידע חיוני ונחוץ שקשור באופן מהותי להשגת העותרים בקשר לתוכנית ואשר רק על פני נדחתה התנגדותם – מהווה פסול מהותי באישור התוכנית.

42. יתרה מזו, המידע נחשף לראשונה רק במהלך השימוע שהתקיים במשרדי הות"ל, ולמרות בקשות חוזרות ונשנות לא העובר לעותרים המידע ולכן לא התאפשר לעותרים להגיב אליו ע"י מומחים מטעמנו.

43. ועל כן יטענו העותרים כי על בית המשפט הנכבד לחייב את המשיבים ובמיוחד את המשיבה 1 להמציא לעותרים את מלוא חו"ד והמסמכים, לאפשר לעותרים להגיב בצורה מיקצועית לענין, וארק לאחר מכן, ליתן החלטה בהתנגדות

נימוק שני: המשיבים התעלמו מהעובדה שלמעשה אין כל תועלת ו/או צורך בכביש 531

44. בפתח טענה זו ישונו העותרים ויבקשו לצרף העתק מראיון עיתונאי שהתקיים בסוף השבוע עם מר גדעון סיטרמן מנכ"ל משרד התחבורה בו הוא עצמו מודה כי:
"אלא שהמנכ"ל בראיון שהעניק ל"על השרון" מזהיר על כביש 531 שאמור לפתור את כל סיבוכי התנועה בשרון וששלושה מיליארדי שקלים יושקעו בסלילתו: **כאשר הכביש יפתח זו תהיה קטסטרופה ענקית**".

45. העותרים יטענו כי די בהצהרה זו כדי להבין שהעותרים צודקים בעתירתם וכי למעשה איש לא בחן בצורה רצינית ומעמיקה את ההשלכות וההשפעות הנובעות מקיומו של כביש 531.
46. העותרים יבקשו להבהיר כי מר סיטרמן תולה את הקטסטרופה בבעיות שיווצרו מדרכי הגישה מהערים לכביש 531 – שבהם יהיו פקקים אדירים ואולם, לענין עתירה זו יטענו העותרים כי למעשה הדבר רק מוכיח שהמשיבים לא בחנו לעומק את כל ההשפעות וההשלכות הנובעות מקיומו של כביש 531.

נימוק שלישי: המשיבים התעלמו לחלוטין מהעובדה שלא תהיה גישה למסילת הרכבת העוברת בין מסלולי הכביש

47. העותרים יטענו כי כל פי התכנון, כביש 531 כולל שלושה מסלולי נסיעה לכל כיוון, כשבתווך, בין מסלולי הנסיעה מתוכננת מסילת הברזל לרכבת.
48. אלא שבמקרה זה על פי התכנון לעבור רכבת בנוסף, הכביש שכולא בין מסלוליו את מסילת הרכבת יהיה חסם משמעותי לגישה לתחנות הרכבת להגעה ברגל או באופניים
49. ולמעשה – המשמעות היא כי גם לתחנות אלו ידרשו הנוסעים להגיע ברכב....

נימוק רביעי המשיבים לא בחנו חלופות אחרת ו/או לא נימקו את הסיבות לדחיית חלופות אלו

50. העותרים יטענו כי על פי תצלום האוויר המצורף לעתירה זו כביש 531 עתיד לעבור בתוך ו/או בגבול הערים רעננה והרצליה
51. העותרים יטענו כי בהיותו כביש בעל 6 מסלולים – אין ספק כי מדובר בכביש מזהם במיוחד שעתיד להשפיעה לרעה על בריאות תושבי הסביבה
52. יתרה מזו, בנוסף כביש בגודל כזה, משפיע גם הסביבה, העצים, מקורות מים, מהווה מפגע רעש ומקור לפליטות גזים רעילים וכיוצ"ב.
53. במהלך השימוע, הציגו העותרים חלופה, המסומנת כ"כביש 541" (וזאת במקרה בו יוחלט על סלילת כביש 531) ובה ניתן לראות מספר יתרונות בולטים:

- 53.1. הכביש מרוחק ממרכזי הערים ועל כן היקף הפגיעה מהמזדממים של כביש 531 קטן.
- 53.2. הסטת כביש 531 צפונה, לתוואי שמציעים העותרים יאפשר את קינמה של ריאה ירוקה רחבת היקף בלב השרון וזאת באמצעות חיבור פארק הרצליה – פארק רעננה ושטחים המסומנים כ"שטח ירוק מתוכנן" – ואין ספק כי ריאה ירוקה זו מיטיבה עשרות מונים לסביבה הקרובה והרחוקה כאחד.
- 53.3. כביש 541 יאפשר קישור בין כביש 2 – כביש 20 - כביש 4 – מה שכביש 531 אינו עושה !
- 53.4. יעודן של הקרקעות שיופקעו לצורך הכביש הינן ביעוד חקלאי ולא עירוני לסוגיו וממילא עלות תשלומם בגין ההפקעות יהיה קטן בעשרות (אם לא מאות) מיליוני ₪
54. יתרה מזו, העותרים יטענו כי במהלך השימוע הועלתה חלופה נוספת של "שיקוע הכביש" באמצעות מנהרה תת קרקעית בעלת שלושה מפלסי תנועה (שני מפלסים עיליים לנתיבי תנועה ונתיב שלישי תחתון לרכבת) אולם גם חלופה זו לא זכתה לכל מענה בהחלטת המשיבה 1.
55. לאור האמור לעיל יטענו העותרים כי היה על המשיבים לדון בחלופות המוצעות ולנמק מדוע חלופות אלו לא יאושרו על ידי המשיבה.

נימוק חמישי – לא יתכן כי בדיונים שעניינם כביש ראשי במדינת ישראל – לא ישתתף אף נציג של משרד התחבורה בכל הליך קבלת ההחלטות

56. העותרים יטענו כי עיון בפרוטוקול המשיבה 1 עולה כי למעשה – מר ישעיהו רוני, שהינו נציג של משרד התחבורה בות"ל כלל לא השתתף בדיונים הקשורים באישורה של תת"ל 15
57. העותרים יטענו כי לא יעלה על הדעת שדווקא למשרד התחבורה – שאמור להיות האחראי הישיר לביצוע הכביש – לא יהי כל נציג בדיונים שהובילו לאישורה של התוכנית.
58. ואם נקשר את הפגם הזה להצהרותיו של מנכ"ל משרד התחבורה מר סיטרמן דלעיל, הרי עולה התשובה החד משמעית כי משרד התחבורה מתנגד לתוכנית ו/או מבקש לסייג את ביצוע בפועל !
59. ועל כן מסיבה זו לבדה ראוי להשיב את הדיון בתת"ל למשיבה על מנת שזו תקבל את התייחסות משרד התחבורה

נימוק שישי: התוכנית נעדרת תסקיר השפעה על הסביבה (ולו לגבי אותם חלקים הגובלים בשטח עירוני)

60. העותרים יטענו כי התת"ל אינה כוללת תסקיר השפעה על הסביבה החיוני ביותר נוכח היותה של התכנית הפוגעת תכנית דרך רבת היקף, ונדרש להבנת השלכותיה של התכנית הפוגעת על מקרקעין הכלולים בתחומה ו/או הגובלים בה
61. העותרים יוסיפו כי גם בעת הכנתו של כביש 6, הורתה המועצה הארצית על הכנת תסקיר השפעה לגבי אותם חלקים הגובלים בשטח עירוני – ומדוע לא יעשה כן גם עתה

62. העותרים יטענו כי קיומו של תסקיר השפעה על הסביבה מחוייב להיעשות לפני אישור התוכנית הפוגעת וזאת על מנת לעמוד על השלכות התכנית על מקרקעין הכלולים בתחומה ו/או הגובלים בה ועל היקף המפגעים והמטרדים הצפויים הימנה, ובכלל זה באשר למפלסי רעש, פגיעה באיכות האוויר, פגיעה נופית ועוד.
63. יתרה מזו, אין חולק כי התוכנית יוצר כביש רב מסלולי הגובל במרכזי ערים ועל כן הכללת תסקיר השפעה על הסביבה הנו חיוני ונדרש להוסיפו, כחלק בלתי נפרד ממסמכי התוכנית הפוגעת.
64. אין גם ספק כי הכללת התסקיר תאפשר התנגדות והתייחסות אליו, והמלצותיו תחייבנה את המשיבים, אשר יחוייבו ליישם את המלצות התסקיר לטובת הציבור והסביבה.
65. העותרים יוסיפו ויטענו כי אין ספק כי התוכנית תחולל שינוי מהותי ובלתי הפיך לאזור כולו ובמיוחד לעיר הרצליה ורעננה. ועל כן אין ספק כי יש לבחון לעומק את השפעת התוכנית על הסביבה כולה
66. העותרים יציינו כי הכנת תסקיר השפעה על הסביבה יתן נתונים בין היתר לגבי:
- 66.1.1 מפלסי רעש החזויים, מיגון אקוסטי על סוגיו, הפגיעה הנופית ועוד.
 - 66.1.2 מפלסי רעש חזויים ללא אספלט שקט בכל הנקודות הרלוונטיות.
 - 66.1.3 חיזוי מפלסי רעש של מכלול הגורמים העלולים לגרום בפועל למטרדי רעש.
 - 66.1.4 בחינת השיקולים בבחירת סוג המיגון בהתאם לעוצמות הרעש.
 - 66.1.5 מהירות נסיעה המירבית אשר על פיה נערך חיזוי מפלסי הרעש המצוינים בתקנון התכנית.
 - 66.1.6 בדיקת יעילות המיגונים והגדלתם בנקודות שונות לפי הצורך.
 - 66.1.7 נושא איכות האוויר ותחזיות בענין זיהום האוויר, לרבות: ההתייחסות בתסקיר למצב איכות האוויר הקיים טרם אישור התכנית הפוגעת מול המצב המוצע, בדיקת חריגות מהתקן המותר – אם קיימים.
 - 66.1.8 נושא זיהום האוויר שיתגבר בהכרח כתוצאה מאישור התכנית.
 - 66.1.9 תכנון מפורט לביצוע האמצעים לשיקום נופי, פגיעה בנוף ועוד.
67. העותרים יציינו כי לכל אלו לא ניתנה התייחסות ועל כן ראוי לחייב את המשיבים לעשות כן עתה, ובמיוחד ככל שמודבר במשרד לאיכות הסביבה שמתוף סמכותו חובתו לעשות כן

לסיכום

68. מכל האמור לעיל, יטענו העותרים כי דינה של עתירה זו להתקבל.
69. לעתירה זו מצורף תצהיר העותר 2 התומך בעובדות נשוא העתירה

אריאל יונגר, עו"ד – שרי נוימן, עו"ד

ב"כ העותרים