

בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 1166/07

בפני :
כבוד המשנה לנשיאה א' ריבלין
כבוד השופט ס' גיבראן
כבוד השופט י' אלון

העותרים :
1. פאר וייסנר, יו"ר מפלגת הירוקים
2. דרור עזרא, רכז פורום השרון מפלגת הירוקים

נגד

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

עתירה למתן צו על תנאי

תאריך הישיבה : י' בשבט התשס"ח (17.01.08)

בשם העותרים : עו"ד אריאל יונגר
בשם המשיבים 1-5 : עו"ד יובל רויטמן
בשם המשיבה 6 : עו"ד אייל בליזובסקי

פסק-דין

השופט י' אלון:

1. ביום 4.12.06 החליטה הועדה הארצית לתכנון ובניה של תשתיות לאומיות (להלן: ות"ל) להעביר לאישור הממשלה את תוכנית התשתית הלאומית מס' 15 (להלן: התוכנית או תת"ל 15). עניינה של התוכנית, פרויקט תחבורתי מערכתי באזור המטרופולין של מרכז הארץ. במרכז התוכנית, מסילות ברזל וכביש רוחב רב נתיבי (כביש מס' 531) שיחבר בין כבישי האורך הארציים: כביש 6 (חוצה ישראל) במזרח וכביש 2 (כביש החוף) במערב.

העותרים שבפנינו, האחד יו"ר "מפלגת הירוקים" והשני רכז פורום השרון של מפלגת הירוקים – עותרים לשלושה סעדים, שזו תמציתם:

הראשון, מדוע לא יבוטלו התוכנית וההחלטות המאשרות אותה מעיקרא ומכל וכל; השני, מדוע לא תבוטל התוכנית לסלילת והקמת כביש 531, תוך הסטת תואי כביש הרוחב המתוכנן צפונה יותר לתואי המתוכנן לכביש רוחב אחר, כביש מס' 541; השלישי, מדוע לא יעבירו המשיבים לעיון העותרים "את חוות הדעת ו/או סקרי התנועה ו/או כל מסמך אחר המצביעים על התרומה של התוכנית להקטנת בעיות התחבורה, וכי לאחר שיומצאו להם כל המסמכים הנ"ל יתאפשר לעותרים להגיב בצורה מקצועית לעניין באמצעות מומחים מטעמם, ורק לאחר מכן ליתן החלטה בהתנגדותם".

ליבת טענותיהם של העותרים הינה בהשקפתם, ולפיה כי התוכנית דנן מגלמת בתוכה מפגע אקולוגי, סביבתי, אנושי ונופי שלא תהיה לו תקנה. לטענתם, המדובר במערכת כבישים ומסילות ש"תחנוק" את לב אזור השרון, תוביל למימדי זיהום אויר קיצוניים בחומרתם, תעוות ללא תקנה את נוף השרון ותהרוס את שאריות הטבע באזור המרכז.

לטענתם, התוכנית המוצעת לא תפתור את בעיית עומסי התנועה והתחבורה הכבדים. אדרבא, מהסיבות שפורטו לעיל היא רק תעצים את כל אלה, תוך גרימת נזקים קשים נוספים. הפתרון הנדרש, לטענתם, לבעיות התחבורה במדינה, אינו בריבוי כבישים אלא דווקא במיעוטם. הפיתרון יהיה בעידוד התחבורה הציבורית ומערכות הסעה המוניות, תוך ניצול התשתיות הקיימות והתאמתן.

2. השקפת עולמם התכנונית והסביבתית של העותרים מושכת את הלב ועומדת היא בעין סערת השיח הציבורי והעולמי בסוגיות של איכות סביבה וחיים והאיזונים הנדרשים בחברות מתועשות וטכנולוגיות בהיבטים רבים ושונים של מרקמי התשתיות הבסיסיות. דרכים, תעשיות, אנרגיה, בינוי ערים, דרכי שינוע והיסע המוניים ועוד ועוד. אולם, עם כל חשיבותה של השקפה זו – ואולי דווקא משום אותה חשיבות – המדובר הינו בסוגיות שעל סדר יומה של מדינה וחברה, באשר הן, בקובען את סדרי ומסגרות התכנון הבנייה והפיתוח.

קביעות אלה – מטבע בריאתן ומהותן – עניין הן לרשות המחוקקת ולרשות המבצעת.

המחוקק בישראל הסדיר נושא רב חשיבות זה בגדרם של חוקי התכנון השונים, וראש וראשון להם חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965. מסגרות נורמטיביות אלה – כנדרש במדינה מתוקנת – קבעו את גופי התכנון המוסמכים, את הליכי התכנון ואת

זכויות וחובות היחידים, הישויבים, היזמים ומוסדות השלטון המרכזי בכל אלה. הסעדים להם עותרים שני העותרים שבפנינו עניינם המובהק הינו בהחלטות תכנוניות מובהקות, כמעט "מגה תכנוניות". ואכן, המדובר כאמור בתוכנית פרוייקט לאומי רבת השלכות.

התוכנית דנן, כמפורט בתגובות המשיבים, עברה את כל הליכי התכנון הקבועים בחוק, לרבות כל שלבי הפרסום, הגשת ההתנגדויות, הדיון בהתנגדויות וקבלת ההחלטות על ידי הגופים שהוסמכו לכך בדין, לאחר בחינת ההתנגדויות ועמדות הגופים והרשויות השונים הלוקחים חלק באותם מוסדות התכנון.

העותרים עצמם הביאו גם הם את התנגדויותיהם לתוכנית בפני המשיבה 1, וההתנגדויות נדונו ונדחו לגופן מחמת נימוקים שכל כולם תכנוניים.

נפסק בעבר שוב ושוב, כי בית משפט זה איננו ערכאת ערעור תכנונית, וכי אין הוא מחליף את שיקול הדעת התכנוני של רשויות התכנון בשיקול דעתו התכנוני. תמצית הדברים נשנתה לאחרונה בע"מ 2418/05 מילגרומ נ' הועדה המחוזית לתכנון ובניה (טרם פורסם, 24.1.05):

"כלל נקוט הוא בדינו, כי בית המשפט אינו שם עצמו בנעליהן של רשויות התכנון ואין הוא מעמיד את שיקול דעתו שלו תחת שיקול דעתן המקצועי של אותן רשויות. התערבותו של בית המשפט בהחלטות של רשויות התכנון נעשית במשורה, בעילות מובהקות המצדיקות התערבות במעשה המינהלי, כגון: חריגה מסמכות, חוסר תום לב או חריגה קיצונית ממתחם סבירות".

העותרים שבפנינו אינם משיגים כנגד חוקיות ההליך התכנוני דנן ואינם טוענים לעילות בדבר פגמים מינהליים שנפלו בקבלת ההחלטות.

הם טוענים, ובכישרון רב, נגד סבירותה של התוכנית רבת ההיקף דנן, נגד כדאיותה, נגד הפגיעה בערכי טבע הסביבה הגלומים בה לטענתם, ועוד ועוד. המשיבים בתגובותיהם – וגם זאת בכישרון רב – מבהירים מדוע דווקא התוכנית כפי שהיא מבטאת את האיזון הטוב, הראוי והנדרש בין הצדדים והאינטרסים השונים. כמעט ואמרנו – אלה ואלה דברי אלוהים חיים.

ההכרעה בין ההשקפות התכנוניות השונות ובין האידיאולוגיות החברתיות השונות המפעמות בהן, מסורה לגופי התכנון שנקבעו לשם כך על ידי המחוקק – ולא להכלל בלבד – והכל כמובן בכפוף לקיום ראוי ומדויק של הליכי התכנון לפרטיהם, כקבוע בחוק.

משאלה התקיימו – וכך הוא בעניין התוכנית דנן – שוב אין הדבר עניין לבתי המשפט לענות בו.

אשר על כן, דין שני ראשי העתירה הראשונים להדחות.

3. הוא הדין גם לראש העתירה השלישי. העותרים, במסגרת התנגדויותיהם לתוכנית, רשאים היו להביא בפני הועדה את השגותיהם לתוכנית המוצעת וכן את הצעותיהם לתוכניות – או תת תוכניות – חלופיות. על גופי התכנון הדנים בהתנגדויות לתת לבם ועינם לדברים, ולשוקלם בכלל האיזונים והשיקולים בטרם החלטה.

כך נעשה בהליכי התכנון דנן, ועל כך אין להוסיף.

ראש העתירה השלישי שמעלים העותרים בשלב מאוחר זה, ובו דרישתם להצגת מלוא חומרי העבודה הגולמיים שקדמו לדיוני הועדה בתוכנית ופתיחת שלב הגשת ההתנגדויות מבראשית, אינו מעוגן בהוראות החוק. למעשה, מנוגד הוא לטיבם ולאופיים של הליכי התכנון, למעמד הרשויות המופקדות עליהם, לזכויות המתנגדים לתוכניות ולאיוון המתבקש מכל אלה.

4. אשר על כן, ומתוך כל הנימוקים דלעיל, החלטנו לדחות את העתירה.

ניתן היום, כ"ח בשבט התשס"ח (4.2.2008).

