

בתי המשפט

עתמ/05/002596		בית משפט מחוזי תל אביב-יפו	
		בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים	
05/02/2006	תאריך:	שופט: ד"ר ורדי קובי	בפני:

בעניין:

1. צ'יפסר אבי
2. יעקב פרינטה - כהן
3. אלימלך בר-דן
4. שמואל טננבוים
5. אמיר לוי-צדק

העותרים

נ ג ד

1. הועדה המקומית לתכנון ולבניה הרצליה
2. עיריית הרצליה

המשיבות**פסק דין****1. העובדות, המחלוקות וטענות הצדדים**

בפני עתירה מנהלית שבה מבוקש להורות למשיבות להימנע מלקבל לידיהן ולהימנע מלדון בבקשה להיתר הפיכתו של רחוב סוקולוב בעיר הרצליה לרחוב חד-סטרי כחלק מתכנית שיקום ושיפוץ מרכז העיר הרצליה, וזאת בטרם תוכן ותאושר כדין תכנית מפורטת ותסקיר השפעה על הסביבה בעניין רחוב סוקולוב.

אין מחלוקת, שבכוונת המשיבות להתחיל בעבודות ברחוב סוקולוב, המיועדות לפיתוח ושיקום מרכז העיר הרצליה בכלל ורחוב סוקולוב, שהוא רחוב מרכזי בעיר הרצליה, בפרט. העותרים הינם בעלי חנויות ועסקים שונים ברחוב סוקולוב בהרצליה, שלטענתם, נודע להם לאחרונה על כוונת המשיבות הנ"ל.

אין גם מחלוקת שעפ"י התכנון עומד להפוך חלק מרחוב סוקולוב, בקטע שמתוחם בין רחוב אחד-העם לרחוב בן-גוריון מרחוב דו-סטרי לרחוב חד-סטרי שהתנועה בו תהיה ממזרח למערב בלבד, כשהמשיבות מתבססות לצורך ביצוע הנ"ל על תכנית בנין ערים מתאר מקומית מפורטת מס' הר/1485 בשם תכנית "מרכז העיר – שיקום רחוב סוקולוב" (להלן: "התכנית"), תכנית שאושרה ופורסמה ב"פ 4958 עמוד 1538 ביום 8/2/01.

המחלוקת בין הצדדים מתמקדת בשאלה האם המשיבות רשאיות להתבסס על התכנית כמקור משפטי לביצוע העבודות הנ"ל ביחד עם החלטות של רשויות התנועה והתימור לגבי שינוי הסדרי התנועה, ושל ראש העירייה, ללא צורך בהוראות קונקרטיות בתכנית, כטענת המשיבות.

או שמא, כטענת העותרים, לא ניתן לבצע את השינויים המתוכננים בהסדרי התנועה ברחוב סוקולוב ללא תכנית מפורטת ספציפית וללא תסקיר השפעה על הסביבה, כטענת העותרים. לטענת העותרים, בתכנית אין כל איזכור לשינויים המתוכננים על ידי המשיבות בהסדרי התנועה ברחוב סוקולוב, כשהתכנית עוסקת רק ביצירת מדרחוב ושינוי הסדרי תנועה בשדרות ח"ן בהרצליה בלבד, כשמדובר ביצירת מעין מדרחוב ברח' סוקולוב. לטענת העותרים, הגשת בקשה להיתר ללא שהופקדה כל תכנית מפורטת לעניין השינויים ברחוב סוקולוב, אינה עולה עם הוראות הדין החל: סעיף 85 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה 1965 (להלן: "החוק"); סעיף 119 ב' לחוק, סעיף 145 חוק וכן עם הפסיקה בענין זה. לטענת העותרים, התכנית הקיימת אינה מפורטת פירוט רלבנטי וסביר שיספיק למתן היתר לביצוע השינויים המתוכננים ברחוב סוקולוב, ויש צורך בהכנת תכנית מפורטת הרלוונטית לענין רחוב סוקולוב.

לטענת העותרים, המשיבות פוגעות פגיעה חמורה בזכות הקנין שלהם תוך פעולה בחוסר תום לב וחוסר הגינות וכן תוך חריגה מסמכות.

לטענת העותרים, התכנית עומדת בסתירה לתכנית מתאר ארצית למסילות ברזל - תמ"א 23 א', אשר מטרתה הקמת רשת מסילות ברזל למערכת הסעים המונים משולבת בגוש דן, ולפיה מתוכננת לעבור לכל אורכו של רחוב סוקולוב, רכבת קלה.

לטענת העותרים, על המשיבות יש חובה במקרה זה בהתחשב בהיקף הצפוי של פרויקט שיפוץ ושיקום רחוב סוקולוב, לדאוג לקבלת תסקיר השפעה על הסביבה.

לטענת המשיבות, יש לדחות את העתירה על הסף עקב העדר פגיעה בעותרים וכן עקב היעדר נקיון כפיים וזאת משהעותרים לא גילו שהם ידעו על הפרוייקט זה מכבר, היו שותפים בפגישות ומצגות שנעשו בענין זה, כשהתנגדותם באה על רקע של יריבות פוליטית.

לטענת המשיבות, מדובר בביצוע עבודות שאמורות לצאת לדרך בקרוב לאחר שכבר נבחר קבלן שזכה במכרז לביצוע העבודות הנ"ל. מדובר בעבודות המתוכננות במקטע אחד שאורכו 390 מטר, שעיקרן הרחבת המדרכה, הצרת הכביש והפיכתו לחד סטרי כדי למתן את תנועת כלי הרכב ברחוב במסגרת ביצוע פרויקט נרחב לשיקום והחייאת מרכז העיר הרצליה ורחוב סוקולוב, בהתאם לפרויקט שאושר בתכנית הקונקרטית הר/1485.

לטענת המשיבות, לא מדובר במדרחוב אלא בהפיכת רחוב סוקולוב לרחוב ממותן תנועה שימשיך לשמש הן הולכי רגל והן כלי רכב, כשביצוע הנ"ל נעשה בהתאם לתכנית מפורטת שהיא מפורטת דיה.

לטענת המשיבות אין צורך לקבוע בתב"ע הסדרי תנועה מפורטים שיונהגו בתוך רצועת הדרך שהוגדרה בתב"ע, הסדרים אלו נקבעים בידי רשויות התנועה והתימרו, ואין צורך לבצע שינוי סטטוטורי בתב"ע החלה.

לטענת המשיבות, ההחלטה למתן את התנועה כחלק מפרוייקט שיקום הרחוב גובשה לאחר הליך ארוך וממושך של חשיבה, בדיקת הנתונים, ייעוץ מקצועי ושיתוף הציבור, לרבות הסוחרים, שרובם המכריע תומך בפרוייקט וזאת במטרה להציל ולהחיות מחדש את רחוב סוקולוב שהדרדר והפך לאתר מוזנח ועלוב, במטרה למשוך אליו את הציבור ולהופכו לרחוב אטרקטיבי ושוקק.

לטענת המשיבות, מיתון התנועה יגביר את רמת הבטיחות של הולכי הרגל, יפחית את רמת הרעש וזיהום האויר ויהפוך את הרחוב לסביבה נעימה ובטוחה יותר תוך שימוש במדרכות הרחובות ליצירת מוקדי משיכה לציבור כמו בתי קפה, שבילי אופניים, עריכת אירועי חוצות וכו', תוך יצירת חניות נוספות לשימוש הציבור הרחב.

לטענת המשיבות, אין כל הגבלה בתכנית לסמכות רשויות התימרו לקבוע הסדרי התנועה שאינם עניין לתכנית, כשמדובר בהסדרים דינמיים וגמישים שאינם מחייבים הפקדת תב"ע לביצוע העבודות, כשקביעת הסדרים למיתון התנועה הינה בסמכות רשות התימרו המקומית.

לטענת המשיבות, מדובר בהחלטה סבירה לעניין התנועה שהתקבלה לאחר דיונים מקיפים וארוכים, ביצוע בדיקות וסקרים מקדמיים שהראו שביצוע הנ"ל יביא לשיפור המצב הקיים, גם לגבי העסקים הקיימים, כשלא הוכחה, ויש להניח שלא צפויה, פגיעה בזכות הקניין של העותרים.

לטענת המשיבות, כל התהליך נעשה בשקיפות תוך שיתוף הציבור באמצעות ימי עיון, מצגות, הסברה, קיום מפגשים עם העותרים, כשמדובר בהחלטה סבירה, שלא נפל בה פגם ואין מקום להתערב בה.

לטענת המשיבות, אין רלוונטיות לסעיף 119 ב' לחוק, אין מגבלה לסעיף 145 לחוק, אין שום התנגשות עם הרכבת הקלה ותמ"א 23 א' ואין חובת הכנת תסקיר השפעה על הסביבה.

2. דיון והכרעה

לאחר שעיינתי בעתירה ובתשובה על נספחיהם ושמעתי את עיקרי הטענות של הצדדים החלטתי לדחות את העתירה.

א. העדר הצורך בתכנית מפורטת נוספת מעבר לתכנית הקיימת

אני מקבל את עמדת המשיבות שאין צורך בהכנת תכנית מפורטת קונקרטית נוספת מעבר לתכנית הקיימת (הר/1485).

מדובר בתב"ע מפורטת שכותרתה: "תכנית מרכז העיר – שיקום רחוב סוקולוב" (מוצג מש/4 למוצגי המשיבות).

מטרת התכנית לפי סעיף 2.1 לתקנון הינה:

"לקבוע הוראות ותנאים שיביאו לפיתוח מרכז העיר הרצליה ושיקום רחוב סוקולוב תוך הדגשת מאפייניו המיוחדים של האזור, הסדרת השימושים בו, קביעת תמריצים לתוספות בניה ושיפוץ מבנים קיימים, שיפור מערך התנועה לכלי רכב והולכי רגל...".

דהיינו, מטרת התכנית הינה לפתח את מרכז העיר הרצליה, לשקם את רחוב סוקולוב, להסדיר את השימושים בו ולשפר את מערך התנועה לכלי רכב והולכי רגל. אני סבור שהעבודות המתוכננות במקרה דנן משרתות מטרה זו באופן שמטרת פיתוח רחוב סוקולוב עומדת בקנה אחד עם מטרת התכנית.

עפ"י סעיף 2.2. א' לתקנון התכנית, מטרת התכנית הינה קביעת תכניות והוראות בניה חדשות ע"י שינוי ייעוד הקרקע; בין היתר מכביש קיים ו-צ.פ למדרחוב, מכביש קיים לרחוב משולב, ומש.צ.פ לרחוב.

עפ"י סעיף 8.3 לתקנון התכנית, **"יש לאפשר בצוע דרך בשדרות ח"ן, הפיכת שדרות ח"ן למדרחוב, תהיה באישור משרד התחבורה"**.

ניתן להיווכח שהתכנית לא אוסרת ולא מטילה הגבלה כלשהי לגבי שינוי הסדרי תנועה. בניגוד לנסיון העותרים לטעון שמדובר במקרה דנן ב"מעין מדרחוב" או להקיש ממקרה של "דרך משולבת" לא מדובר במקרה דנן ב"מדרחוב" או "מעין מדרחוב" וגם לא ב"דרך משולבת" אלא בשינוי הסדרי התנועה שמטרתו למתן את התנועה בשילוב עם שיפור הרחוב, הרחבת המדרכות ושיפוץ הבתים והרחוב.

בתקנון התכנית יש התייחסות לצורך בשינוי יעוד קרקע במקרה של הפיכת כביש למדרחוב, הפיכת כביש לרחוב משולב, והפיכת ש.צ.פ למדרחוב, בעוד שבמקרה שבפני מדובר בשינוי הסדרי תנועה מרחוב דו סטרי לחד-סטרי, תוך הצרת הכביש והרחבת המדרכה, בלא לפגוע ברוחב הכללי של השטח הכולל של הכביש והמדרכה (רצועת הדרך).

ואכן, לא דומה תכנית להפיכת כביש למדרחוב, הדורשת התייחסות מפורשת ומפורטת כמו שהדבר נעשה לגבי שדרות ח"ן, לתכנית לשינוי הסדרי תנועה.

גם ב"כ העותרים בסיכומיו, אישר שאין ויכוח שיש סמכות לרשות התימור המקומית בנוגע להסדרי תנועה, אך לטענתו הנושא הוא שזה משנה את פני הדבר למעין מדרחוב.

אינני סבור כאמור שמדובר במדרחוב או מעין מדרחוב, שכן התנועה ברחוב של כלי הרכב תמשיך, גם אם בצורה ממותנת יותר, וגם אם בשינוי הסדרי התנועה מרחוב דו-סטרי לחד-סטרי, כשהולכי הרגל ימשיכו ללכת על המדרכות, גם אם רחבות יותר, ולא על הכביש והרכבים ימשיכו לנוע על הכביש.

מהות הפרוייקט נשארת אותה מהות שאינה משתנה למדרחוב, שבו הולכים הולכי רגל בלבד או לרחוב משולב, שנעשה במתחמים קטנים וסגורים ללא מדרכה כלל, שאינם דומים למקרה דנן, שבו נשארת רצועת הדרך כפי שהיא, נשאר כביש ונשארת מדרכה ורק השתנה החלק היחסי של הכביש ושל המדרכה בתוך אותה רצועת הדרך ושינוי הסדרי התנועה.

בהעדר הגבלה בתכנית לסמכויות רשות התימור לשנות את הסדרי התנועה ולמתן את התנועה בתוך רצועת הדרך שהוגדרה בתב"ע, וזאת מתוקף סמכותן בתקנות התעבורה התשכ"א – 1961, בהתאם לתכנית הסדרי התנועה עליה המליצה ועדת התנועה המקומית, ביום 17/11/05, אישרה ראש עיריית הרצליה בתפקידה כראש רשות תימור מקומית, את התכנית ביום 12/12/05 (נספח מש 2) וזאת לביצוע הסדרי תנועה למיתון התנועה כמפורט בתכנית הסדרי התנועה (מש 3) ומבלי לשנות את תוואי רצועת הדרך או את רוחבה. יש לציין גם שעפ"י התכנית לא כל הקטעים ברחוב סוקולוב יהפכו לחד-סטריים אלא רק חלקם (390 מטר מתוך כ- 950 מטר).

אופן ביצוע התכנית של הסדרי התנועה לא דורש הפקדת תכנית קונקרטיה מפורטת והינו בסמכות הרשות המקומית לרבות ועדת התנועה העירונית ורשות התמרור המקומית.

ככלל, תכניות בנין ערים אינן כוללות הוראות קונקרטיה לגבי הסדרי התנועה, כדוגמת מיתון תנועה בתוך רצועת הדרך המסומנת בתכנית, ומי שקובע את הסדרי התנועה זו רשות התימרור המקומית, כולל מיתון תנועה והפיכת רחוב דו-סטרי לחד-סטרי. זוהי שאלה מקומית במסגרת שיקול הדעת של רשות מקומית, בשאלות מקצועיות וטכניות.

כך, לעניין חילוקי דעות באשר לתנועת רכבים שתהיה ברחוב המגינים בהרצליה והאם תהיה חד-סטרי או דו-סטרי, קבע בית המשפט העליון בבג"צ 3536/92 סוורי ואח' נ' עיריית הרצליה ואח' פ"ד מז(1) 125, שהסמכות נתונה לוועדת התנועה שבעיריה ולראש העיריה וזאת בהתאם לתקנה 18(ב) לתקנות תעבורה תשכ"א – 1961 ומדובר בשאלות מקצועיות וטכניות שהן בסמכות רשות התימרור המקומית.

כן נאמר בע"מ 2775/01 ויטנר נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה שרונים ואח' תקדין עליון 2005 (3) 2827, ע"י כבוד השופטת בייניש בפסקה 27 לפסה"ד כדלקמן:

"חשש זה של קביעת תחומי תוכנית שרירותיים על מנת להתחמק מתשלום פיצויים מתעורר לטענתם בעיקר ככל שמדובר בכבישים, משום, שכאמור, יש לצפות שתוכניות רבות מוקפות מטבע הדברים בכבישים. בחשש זה יש לכאורה ממש, ויתרה מזאת, אפילו אם ניתן להניח שרשויות התכנון ינהגו תמיד בתום לב, עדיין קיים יסוד להניח שתוכניות רבות לא יכילו בתחומן את הכבישים שבינן לבין המקרקעין הסמוכים להן. זאת משום שככלל הסדרי תנועה (להבדיל משינויים בכביש מבחינה תכנונית, כגון הרחבת תחום הדרך) אינם נקבעים בתוכנית על פי חוק התכנון והבניה, אלא על-ידי רשויות התימרור (כפי שהבהיר בא-כוח היועץ המשפטי לממשלה בע' 7 לסיכומיו). על כן, על אף שתוכניות מתאר רבות מתנות אכלוס או מתן היתרים על פיהן בשינויים בהסדרי תנועה, מכיוון שהסדרי התנועה אינם נושא לתוכנית, הרי שאף כאשר נדרשת עריכת שינויים בהסדרי התנועה בכבישים מסוימים, הדבר אינו מחייב את הכללתם בתחום התוכנית".

גם מבחינה עניינית ומעשית אין מקום להורות על תכנית מפורטת נוספת קונקרטיית שכן הסדרי התנועה הם הסדרים גמישים ודינמיים בעוד אישור תכנית מפורטת יכול להימשך שנים, כשאת הסדרי התנועה יש לבחון בתכוף למועד הוצאת ההיתר והדרישות האמיתיות בשטח.

המקור המשפטי לסמכות הרשות לתימורר מקומית לקביעת הסדרי התנועה הינו בתקנה 18(ב) לתקנות התעבורה תשכ"א – 1965 שלפיו:

"(ב) בתחום שנקבע לה בידי רשות התמורר המרכזית בהודעה בכתב, רשאית רשות תמורר מקומית, לאחר התייעצות עם קצין משטרה, או קצין משטרה צבאית פיקודי (לגבי הדרכים שבשטח צבאי שבמרחב הפיקוד), לקבוע הסדר תנועה, למעט קביעת תמוררים ב-35, ב-56 עד ב-59, ד-3, ד-17, ד-18 ו-ד-21."

במקרה דנן, ההחלטה להסדרי מיתון התנועה נעשתה על ידי המשיבות כדין לאחר דיונים שקיימו בעניין זה ולאחר האצלת סמכות שנעשתה לפי תקנה 18(ב) לתקנות התעבורה מהמפקחת על התעבורה במשרד התחבורה לרשות התימורר המקומית הרצליה (מש 11, מש 12), וזאת בתחום רצועת הדרך הקיימת וללא שינוי והרחבה ברצועה זו.

אם כן, תכנית בנין ערים לא מפרטת את הסדרי התנועה אלא קובעת היכן תעבור רצועת הדרך בעוד רשות התימורר המקומית קובעת את הסדרי התנועה בתוך רצועת הדרך, כשמדובר בהסדרים דינמיים וגמישים שמתחשבים בצרכי הציבור, אופי האזור, שינויים שחלים באזור, צפיפות האוכלוסין וכו'. לכן יש חשיבות להשאת הגמישות ושיקול הדעת בעניין זה לרשות התימורר המקומית שזה תפקידה לפי סעיף 18 לתקנות התעבורה ואין מקום לשלול ממנה את סמכותה זו לבצע שינויים בתחומי רצועת הדרך לצורך מיתון התנועה ללא צורך בשינוי סטטוטורי תוכניתי, דבר שיכול להביא להתארכות ההליכים, העדר גמישות והעדר יכולת להתאים את השינויים למצב העדכני בשטח.

(ראה גם הנחיות משרד התחבורה בסעיף 5.4.2, נספח מש 7), כפי שהדבר נעשה גם בערים אחרות כדוגמת ירושלים ות"א (ראה חו"ד המהנדס אבי שפרבר במש/9).

גם פסה"ד שעליהם מסתמכים העותרים אינם מסייעים בידם שכן עת"מ 10112/02 **אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנת הסביבה ואח' נ' הועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז ירושלים**

ואח', פ"ד נח (2) 817, עסק בכביש בין-עירוני שמחבר את ת"א וירושלים תוך כוונה להוסיף נתיב נסיעה, שינוי רצועת הדרך ופגיעה בנוף ייחודי והיסטורי בלא שהיתה קיימת תכנית מפורטת למרות דרישת התמ"א לכך, תוך שינוי תוואי הדרך, יישור עקומות, חציבה בהר והוספת נתיב שלישי, בעוד במקרה שבפני קיימת תכנית מפורטת ולא מדובר בשינוי של רצועת הדרך אלא בשינוי הסדרי התנועה ומיתון התנועה בלבד בתוך רצועת הדרך.

בבג"צ 5145/95 מימון ואח' נ' זיוה בן דרור, ראש המועצה המקומית אבן יהודה ואח', פד"י מח(1) 457 היה מדובר בסלילת "רחוב משולב" שלא תאמה את תכניות בנין עיר, באופן שבאף אחת מהתכניות לא צויין כי הרחובות ייסללו כ"רחובות משולבים", למרות שמדובר "בדרך" והיה צורך לציין בתכנית בנין עיר כי הדרך תיסלל כ"דרך משולבת" שהיא חריג למקובל בסלילת דרכים, בעוד שבמקרה שלנו מדובר בתכנית מפורטת העוסקת בדרך רגילה ומדובר בשינוי הסדרי תנועה ומיתון התנועה בתוך רצועת הדרך, בלא לשנות את רצועת הדרך עצמה.

ב. דחיית טענות נוספות של העותרים

במקרה דנן אין הגבלה לגבי סעיף 145 לחוק שכן הדרך הותוותה בתב"ע בתכנית מפורטת כשהתב"ע הגדירה את יעוד הדרך וגבולותיה והסדרי התנועה נעשים בתוך רצועת הדרך שנקבעה בתב"ע ובהתאם ניתן להוציא היתרי בניה לפי סעיף 145 לחוק בהתאם להיתר שיוצא כדין.

אני דוחה את טענת העותרים לגבי הפגיעה בתכנית בתכנון העתידי של הרכבת הקלה וזאת לאחר שמשרד התחבורה אישר לרשות התימור המקומית לקבוע הסדרי תנועה בכפוף להימנעות מהסדר שיפגע באפשרות המימוש של קו הרכבת הקלה בעתיד, כשבפועל גם נערך תיאום בין התוכנית הנוכחית לבין תוכנית הרכבת הקלה, בלא שלנתיבי תחבורה עירונית (מנהלת הרכבת הקלה) תהיה התנגדות לביצוע העבודות שתואמו עמה (מש 19).

אני דוחה את טענת העותרים לגבי הצורך בתסקיר השפעה על הסביבה שכן לא מדובר בתכנית או ב"דרך" המחייבת הגשת תסקיר השפעה על הסביבה, כנדרש בתקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על הסביבה) תשס"ג – 2003.

במקרה דנן אין גם תחולה לסעיף 119 ב' לחוק - לא מדובר כלל בהליכים לאישור "תכנית דרך" כהגדרתה בחוק, שכן לא מדובר ב"תכנית דרך".

ג. סבירות, מקצועיות ושקיפות ההחלטה

מדובר בהחלטה סבירה ומקצועית שנתקבלה בשקיפות ולאחר עבודות הכנה, חשיבה והתייעצות שנעשו לאורך זמן עם אנשי מקצוע רבים.

במקרה דנן, בוצעו גם בדיקות וסקרים החל מ-9/04 של תנועה ושל חניה, נבנה מודל תחבורתי לתחזית תנועה ברחוב המוצע, הוכנה תחזית תנועה ונבחנו ההשלכות של מיתון התנועה על נפח התנועה במרכז העיר ומדיניות החניה, להביא לשיפור ביחס להסדרי החניה הקיימים (ראה מש 9).

זאת ועוד. נערכו גם פגישות, מצגות, בהשתתפות העותרים או חלקם, וכן נאספו חתימות רבות של אנשי העסקים באזור של רחוב סוקולוב שרובו המכריע תומך בתוכנית (מש 14, מש 16, מש 17, מש 18).

מדובר בתהליך של כשנה וחצי של צוות תכנון של אנשי מקצוע ויועצים שפעל בתיאום עם אנשי המקצוע בעיריית הרצליה תוך ביצוע סקרים, מצגות, ימי עיון והכל במטרה "להחיות" את הרחוב הראשי המוזנח ולגרום לכך שיהווה מוקד משיכה לאנשים והולכי רגל, תוך גיבוש הסדרים קונקרטיים לתנועה ולחניה, כתוצאה מאימוץ המודל של מיתון התנועה (ראה לגבי תהליך התכנון ואופן קבלת ההחלטות בחו"ד של האדריכל אהוד כסיף, מש 13). ההחלטות שיקפו אינטרס ציבורי רחב וחשיבה עירונית מתקדמת, שמטרתה להפוך את מרכז העיר למקום חי, שוקק ואהוב על תושבי העיר ומבקריה, תוך סקירת השפעת הפרוייקט המתוכנן לאחר השלמתו על החיים ברחוב וסביבתו מבחינה כלכלית, חברתית ותרבותית, באופן שהפרוייקט יתרום למצבו הכלכלי של הרחוב ולעסקים הקיימים.

מדובר בפרוייקט שנעשה בצורה מקצועית לאחר הליך ממושך של חשיבה, התייעצות בבעלי מקצוע, עריכת סקרים, ביצוע מצגות, תוך שקיפות ושיתוף של הציבור הרחב בכלל וציבור הסוחרים בפרט.

העותרים לא הביאו כל חו"ד מומחים מקצועית מטעמם לפגיעה כלשהי שתיגרם להם כתוצאה מביצוע התכנית. הם גם לא גילו לביהמ"ש שהם היו מודעים לפרוייקט ולעבודות ואף השתתפו בפגישות עם נציגי העירייה, כשהם "לא דייקו" בכך שטענו בעתירה, שרק לאחרונה נודע להם שבכוונת המשיבות לפעול לפיתוח ולשיקום רחוב סוקולוב.

לא ברור, מה עומד מאחורי התנגדות העותרים לפרויקט, שניכר בו שנעשה לרווחת תושבי הרצליה במטרה לשפר את מרכז העיר ורחוב סוקולוב, לגרום ל"החייאה" של המרכז ושל העסקים שבו, האמורים להינות מהשיקום והשיפוץ הנ"ל, שאמור להפוך את רחוב סוקולוב מרחוב עלוב ומוזנח לרחוב חדש משופץ ומושך, תוך מתן עדיפות להולכי הרגל, הקונים הפוטנציאליים בעסקים, שילוב בתי קפה, אירועי חוצות, שבילי אופניים ותוך מתן פתרונות חניה חדשים לציבור הולכי הרגל והקונים הפוטנציאליים (ראה תמונת ההמחשה מש 1 ד' וכן בתמונות המצגת מש 16).

מדובר בהחלטה מקצועית וסבירה של המשיבות שלא נפל בה כל פגם, שנעשתה בשקיפות ותוך שיתוף הציבור, שמטרתה תואמת גם למטרתם לכאורה של העותרים, שלא ברור המניע האמיתי להתנגדותם.

העותרים לא הצביעו על כל פגם שנפל בהחלטת המשיבות, וזאת בזמן שרק במקרים של חוסר סבירות קיצוני ייטה ביהמ"ש להתערב בהחלטות הרשות, כשביהמ"ש לא ימיר את שיקול דעת הרשות המנהלית בשיקול דעתו.

העותרים גם ידעו על הפרוייקט מזה זמן רב ואף השתתפו, לפחות בחלקם, בפגישות שהיו עם נציגי המשיבות, ולמרות זאת הם השתהו בעתירתם והגישו אותה באיחור תוך ציון "לא מדוייק" שהדבר נודע להם רק "לאחרונה".

במקרה דנן, לא רק שלא הוכחה כל פגיעה בזכות הקנין של העותרים אלא שלכאורה הפרוייקט אמור להביא לשיפור כלכלי ולהיות לרווחת התושבים ובעלי העסקים בכלל ואף העותרים בפרט, בעוד שקבלת העתירה יכולה להביא במקרה זה לטירפוד הפרוייקט החשוב הנ"ל ולפגיעה ברווחת התושבים ובעלי העסקים ברחוב.

אמנם, לא ניתן לחזות ולנבא מה "ילד יום" ואת מידת ההצלחה של ביצוע הפרוייקט הנ"ל, אך עפ"י התחזיות המתבססות על העבודה המקצועית שנעשתה, יש סיכוי גדול לכך שהפרוייקט יביא לפחות לשיפור המצב הקיים בצורה משמעותית, תוצאה שאני סמוך ובטוח שגם העותרים יברכו עליה.

3. התוצאה

בנסיבות אלו, אין כל מקום להתערבות ביהמ"ש בהחלטת המשיבות, ולפיכך העתירה נדחית.

אני מחייב את העותרים ביחד ולחוד לשלם למשיבות ביחד ולחוד הוצאות משפט ושכ"ט עו"ד בסך כולל של 15,000 ₪ בתוספת מע"מ כדין.

ניתן היום ז' שבט, תשס"ו (5 בפברואר 2006) בהעדר הצדדים

המזכירות תשלח העתק מפסק הדין לצדדים בדואר רשום.

ד"ר ורדי קובי 54678313-2596/05

ד"ר ורדי קובי, שופט

נוסח מסמך זה כפוף לשינויי ניסוח ועריכה