

בג"צ 5878/18

**בבית המשפט העליון
בשבתו כבית משפט גבוה לצדק**

העותרים:

1. שולה קשת
 2. פזית אטלס רבינא
 3. אסף וייצן
 4. דפנה ליכטמן
 5. מרדכי צבי כ"ץ
 6. דרור מזרחי
 7. שרון רוטברד
 8. יואב שפרנק
 9. נטף רנד
 10. תנועת אחותי - למען נשים בישראל
 11. במקום - מתכננים למען זכויות תכנון
 12. האגודה לזכויות האזרח בישראל
- ע"י עוה"ד גיל גן-מור ו/או משכית בנדל ו/או דן יקיר
ו/או אבנר פינצ'וק ו/או עודד פלר ו/או שרון אברהם-ויס ו/או נסרין
עליאן ו/או טל חסין ו/או אן סוציו ו/או רגד ג'ראיסי
ו/או רוני פלי ו/או סנא אבן סרי
- מהאגודה לזכויות האזרח בישראל**
רחוב נחלת בנימין 75, תל - אביב 65154
טל: 03-5608185 פקס: 03-5608165

- נ ג ד -

המשיבים:

1. שר התחבורה
 2. שר האוצר
 3. שר הפנים
 4. מינהל התכנון
 5. הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה במחוז תל-אביב
- המשיבים 1 - 5 ע"י פרקליטות המדינה, משרד המשפטים
רחוב צלאח א-דין 29, ירושלים
טל: 02-6466666 פקס: 02-6466779
6. עיריית תל אביב - יפו
- ע"י ב"כ עוה"ד לירון רותם ואח'
השרות המשפטי, בנין העירייה
ככר יצחק רבין, תל אביב יפו
טל: 03-7244246 פקס: 03-7240113

7. עיריית חולון
באמצעות השירות המשפטי,
רחוב ויצמן 58, חולון
טל: 03-5027338 פקס: 03-5027077
8. נצבא החזקות 1995 בע"מ
מרחוב גרניט 8, קריית אריה פתח תקווה
טל: 073-2333900 פקס: 073-2333999
9. אגד תעבודה בע"מ
מרחוב ההגנה 17, אור יהודה
פקס: 073-7350100
10. דן בדרום תחבורה (2015) בע"מ
מרחוב התעשייה 8, אשקלון
פקס: 153-89172211
11. מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ
מרחוב נתיב האבות 3, כפר סבא 44277
12. נתיב אקספרס
מרחוב פאולוס השישי 99 נצרת 16100 ת.ד. 3107
פקס: 04-6463804
13. סופרנוס בע"מ תחבורה ציבורית
ת.ד. 3080 קריית הממשלה רמלה
טל: 08-9255005 פקס: 073-2226135
14. אגד תחבורה ציבורית בע"מ
בית אגד, שדרות מנחם בגין 5, "פארק טק", בית דגן
טל: 03-9142237
15. דן תעבודה בע"מ
בית "דן - שד" שאול המלך 39, תל-אביב
פקס: 03-6933333

תגובות עיריית תל-אביב - יפו

לבקשה למתן צו ביניים

בהתאם להחלטות בית המשפט הנכבד מהימים 8.8.2018 ו- 30.8.2018, מתכבדת המשיבה 6, עיריית תל אביב-יפו (להלן "העירייה" ו/או "עיריית ת"א-יפו") ליתן תגובתה לבקשה למתן צו הביניים המתבקש בעתירה זו כלהלן:

פתח דבר

העתירה מעלה שורה ארוכה של טענות כלפי המשיבים בעתירה, אולם הטענות שהופנו כלפי העירייה, מתייחסות לכך שהעירייה גוררת רגליה ונמנעת מלקדם ולאשר תכנית בסמכותה אשר תממש את חזון העיר בתחום התחנה המרכזית החדשה (להלן - "התחנה") כפי שבא לידי ביטוי בתכנית המתאר תא/5000. ובעקבות כך, נטען כי העירייה אינה מונעת את הפסקת המטרד הנובע מעצם הפעלתו של מסוף התחבורה הציבורית, בכלל, ונוכח הזנחתו הקיצונית, בפרט.

העירייה מסכימה, ורואה בכך מטרה ציבורית ועירונית חשובה ומרכזית, כי יש להביא לידי פינויו של מסוף התחבורה הציבורית מהתחנה, ויש לעשות כן מוקדם ככל שניתן. עוד טען המשיבה כי יש לדרוש מהמשיבה 8 להביא את התחנה למצב תחזוקתי תקין וראוי עד למועד פינויו. כל זאת, על מנת לאפשר לעותרים ולתושבי הסביבה את הרווחה שהם ראויים לה, וכן על מנת לאפשר לכלל ציבור המשתמשים בתחנה סביבה בטוחה וראויה לשהות בה.

תכנית עבור מתחם התחנה מצויה בשלבי תכנון ונערכת בד בבד לקידומן של תכניות מכוחן יוקמו מסופי תחבורה ציבורית, הן במתחם 2000 שם נמצא בהליכי תכנון מסוף תחבורה ציבורית מעל קירווי איילון וכחלק מתכנית אב באזור זה, וכן מצויה בשלבי תכנון תכנית להקמת מסוף תחבורה ציבורית במע"ר בן צבי בגבולה הדרומי של העיר.

כפי שיובא להלן בהרחבה, העירייה משקיעה מאמצים רבים מאוד בקידום תכניות אשר יאפשרו את פינוי התחנה. יחד עם זאת, קידומן של תכניות אלו דורש תיאום בין המשיבים בתיק זה, חברת נתיבי איילון, נת"ע ועוד. העירייה שותפה לתהליכים אלו ומסייעת ככל שניתן לקדם, אולם תהליכים מעין אלו בשל מורכבותם חסרת התקדים במישור התכנוני וההנדסי, ומעצם טיבם וטבעם, אורכים זמן.

יודגש כי העיר תל-אביב - יפו מצויה בעיצומה של מהפכה תחבורתית, הקו האדום נמצא היום בשלבי הקמה, כך גם קווי הרק"ל הירוק והסגול עומדים בפני תחילת ביצוע. כמו כן, נמצאות בשלבי תכנון תכניות לתוספת שלוש מסילות לרכבת ישראל בדרך איילון. כל אלה ישפיעו על הקמת מסופי התחבורה הציבורית בהיבט התכנוני של התנועה סביבם ובממשק הפיזי שנדרש ביניהם. לשם כך פועלים צוותי תכנון משולבים של משיבים בתיק זה, נתיבי איילון, נת"ע, יועצים חיצוניים ועוד.

ברי, כי תכנון מעין זה דורש תחזיות לבחינת צרכים עשרות שנים קדימה ומהווה תכנון חסר אחר ורע במדינת ישראל. מכאן, נדרשת זהירות כפולה ומכופלת, קל חומר, שבמשוואה זו, שגגה בתכנון עלולה להביא לפגיעה בחיי אדם, וכן לפגוע באופן קשה בתקציב המדינה שעלול לרדת לטמיון.

ביחס לסעד המבוקש בבקשה למתן צו ביניים ובעתירה, העיריה תטען כי יש לדחות את הבקשה למתן צו ביניים, והעתירה בכפוף להבטחת קיומם של התנאים הבאים:

ראשית, הסכם בין המשיב 1 למשיבה 8 להפעלת התחנה יקבע הוראות לפינוי התחנה עם כניסתה למתן תוקף של תכנית מתאר מקומית אשר תקבע ייעודים אחרים בתחום התחנה, ובתנאי שתושלם הקמתם של מסופי תחבורה ציבורית חלופיים למסוף התחנה.

שנית, המשיב 1 יחייב את המשיבה 8 לערוך שיפוץ מקיף בנכס לרווחת העותרים ולרווחת כלל ציבור המשתמשים בתחנה, יקצוב לכך זמן, ויקבע סנקציה משמעותית ואפקטיבית, לרבות סנקציה כספית, כנגד אי מימוש תנאי זה.

פרק א': רקע עובדתי תכנוני

1. בנייתה של התחנה המרכזית החדשה בתל אביב החלה עוד בשנות ה-60 - ע"י חבי "כיכר לוינסקי" בע"מ, אשר רכשה קרקעות באיזור רח' לוינסקי לצורך הקמת פרויקט התחנה המרכזית החדשה. הפרויקט נולד לצורך הקמת תחנה מרכזית חדשה לתל אביב ולגוש דן, תוך תוספת שטחי מסחר נלווים לשירותי התחנה, זאת תחת התחנה המרכזית "הישנה" אשר הייתה פזורה על פני איזור רחובות נווה שאנן וכו', אשר לא התאימה עוד לכרך הגדול ולשינויי העיתים. התחנה מצויה ברחוב לוינסקי 108 בת"א, הידוע כגוש 7060 חלקות 57-58 וגוש 9035 חלקות 1-9.

2. בהקמת והפעלת התחנה נערמו קשיים רבים והגם שלפרויקט הוצא היתר בניה לראשונה בשנת 1968, נחנכה פעילות התחנה לראשונה בשנת 1993, וגם זאת לאחר הליכים משפטיים ומחלוקות רבות שקדמו לכך ונבעו, בין היתר, מהצורך להתאים את המבנה שהוקם להיתרי הבניה שהוצאו לו, קשיי פרעון של חברת כיכר לוינסקי בע"מ, תיאום מורכב מול משרד התחבורה ועוד. מכיוון שהליכים אלו התרחשו מקדמת דנא, הרי שאינם ברי תקיפה בבג"צ, ואינם רלוונטים להליכי התכנון הנדונים במסגרת עתירה זו. על מנת שלא להלאות את בית המשפט הנכבד שלא לצורך, העיריה אינה מוצאת צורך לפרטם.

1.א שימוש של מסוף תחבורה ציבורית הינו שימוש תקף בהתאם לתכניות חלות

3. למען הסר ספק, יובהר כי השימוש בתחנה כמסוף תחבורה ציבורית, עליו מלינים העותרים, תואם את ייעודי הקרקע על פי התכניות החלות עוד משנת 1968. הכל כפי שיפורט להלן:

3.1 תכנית מפורטת מס' 1045, שינוי מס' 1 לתכנית מפורטת "F" אשר פורסמה למתן תוקף ביום 21.3.1968 (להלן: "תכנית 1045") –

תכנית 1045 נועדה לאפשר הקמת מרכז תחבורה על כל מתקניו ושירותיו וקבעה ייעודים וזכויות בניה לשם מטרה זו.

3.2 תכנית מפורטת מס' 1127 שנוי תכניות מפורטות מס' 590, 475, "אף", 843, "איי", דרכי גישה לתחנת האוטובוסים המרכזית, פורסמה למתן תוקף ביום 21.3.1968 (להלן: "תכנית 1127").

מטרת תכנית 1127 לקבוע דרכי גישה למרכז התחבורה על מתקניו ושירותיו כפי שהוגדר בתכנית 1045 ולשנות בהתאם לכך את התכניות המפורטות שצוינו לעיל.

3.3 תכנית מס' 1375 שנוי של תכניות מפורטות "אף", 475, 590 ו-1127. פורסמה למתן תוקף ביום 26.3.1992 (להלן: "תכנית 1375").

מטרת התכנית היא הסדרת דרכי הגישה לתחנת האוטובוסים המרכזית החדשה לשם שפור תנועת כלי רכב בסביבה ולשנות בהתאם לכך את התכניות המפורטות "אף", 475, 590 ו-1127 אשר אושרו בשלבים שונים ע"י הועדה המחוזית.

4. הנה כי כן, פעילות התחנה כמסוף תחבורה ציבורית תואמת את התכניות החלות, וכיום לא הופקדה, וברי כי לא אושרה, תכנית בנן עיר מכוחה ניתן להוציא היתרים לשימושים אחרים.

2.א תא/5000 תכנית מתאר מקומית לתל אביב-יפו - תכנית המתאר הכוללת של

עיריית תל-אביב יפו

5. בהתאם לסעיף 62א(א)(ג) לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן - "החוק"), אושרה על ידי הועדה מחוזית במחוז תל - אביב, תכנית תא/5000 תכנית המתאר תל-אביב - יפו, התכנית אושרה למתן תוקף ביום 22.12.2016 (להלן - "תכנית המתאר").

6. בהתאם לתיקון 101 לחוק וסעיפים 62א(ג) ו-(ד) מכוחו, הועדה המקומית רשאית לדון ולאשר תכניות אשר אינן סותרות את תכנית המתאר למעט סעיפי סמכות מסוימים בהם יכול ותכנית בסמכות ועדה מקומית תסתור תכנית מתאר כמפורט בחוק. מכיוון שאין זה

מעניינה של עתירה זו, ועל מנת לחסוך מזמנו היקר של בית משפט נכבד זה, העיריה לא תרחיב בנקודה זו.

7. **דא עקא, מכיוון שתגובה זו תעסוק בהרחבה בהשלכות אישורה של תכנית המתאר על המצב התכנוני בתחום התחנה, ובמצב התכנוני במתחמים שמתוכננים לשמש כחלופות למסופי התחבורה הציבורית הדרושים על מנת לאפשר את פינויה (מע"ר בן צבי ומתחם 2000), תפרט העיריה על קצה המזלג כיצד בנויה תכנית המתאר כלהלן:**

7.1 תכנית המתאר חלה על כל שטחה המוניציפאלי של העיר ומטרתה להתוות קווים לתכנון ארוך טווח. התכנית קובעת את אופן פיתוח הקרקע העיר: קובעת ייעודים, שימושים אפשריים, ושטחי בניה הבאים לידי ביטוי במידות של "רח"ק" [קרי: מנה של הסכום המתקבל בחלוקת שטח בניה כולל חלקי שטח הקרקע. לשם ההדגמה: רח"ק 4 במגרש בשטח של 1 דונם מאפשר בניה בשטח כולל של 4,000 מ"ר], הנחיות עיצוביות, עקרונות תחבורה, שמירה על איכות סביבה ועוד.

7.2 לתכנית המתאר שני מסמכים מרכזיים: **תקנון**, המפרט את ההנחיות השונות המתאימות לכל ייעוד קרקע ולכל אזור, ו**תשריטים** המחלקים את אזורי התכנון וקובעים את יעודי הקרקע ברחבי העיר.

7.3 פרט למסמכים אלה קיימים נספחים נוספים ובהם נספח עיצוב המפרט את הגובה המותר לבניה והנחיות לגבי שימור באזורים השונים בעיר ו**נספח תחבורה** המפרט את מערכת הדרכים, המחלפים, החניונים ומרכיבי התחבורה האחרים.

7.4 הנה כי כן, תכנית מתאר מקומית כוללת אינה מאפשרת הוצאת היתרים לבנייה מכוחה, וטרם הוצאת היתר בניה, יש לאשר תכנית בניין עיר מקומית בעלת הוראות מפורטות לבנייה, ורק מכוחה של התכנית המפורטת ניתן יהיה להוציא היתר בנייה.

7.5 היות וכפי שהובא לעיל, תכנית המתאר אושרה למתן תוקף לפני כשנה וחצי בלבד, ברי כי ידיה של הועדה המקומית מלאות, וזאת בלשון המעטה, בהכנת וקידום תכניות בסמכות הועדה המקומית.

8. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, העיריה עושה כל שניתן על מנת לקדם **תכניות במקרקעין בהן מצויה התחנה**, ובמקביל, לקידום תכניות לקביעת מסוף תחבורה ציבורית **בתחום מע"ר בן צבי**, המצוי בגבולה הדרומי של העיר תל-אביב - יפו, וקביעת מסוף תחבורה ציבורית נוסף **במתחם 2000 (סבידור)**.

9. יובהר, כי רק לאחר הכנתן של שלוש התכניות המפורטות לעיל, הפקדתן, אישורן והקמת מסופי תחבורה ציבורית חלופיים מכוחן, ניתן יהיה לרקום לתכניות בנין עיר בתחום התחנה עור וגידים, ולהביא לפינויה של התחנה על ידי בעליה מפעילותה כמסוף תחבורה

ציבורית באופן חלקי או מלא (הנושא תלוי שיקול דעת של משרד התחבורה והגורמים המוסמכים).

10. למען הסדר הטוב, יובהר כי גם תכנית המתאר קובעת באזור התחנה בנספת התחבורה סימון של מתח"מ עירוני, שמשמעו כי גם לאחר אישור תכנית בתחום התחנה ובמסגרתה, יקבעו הוראות להותרת פעילות מסוימת של מרכז תחבורתי משולב. היקפו של מרכז זה לא ידוע בשלב זה, ופרוגרמה של משרד התחבורה בעניינו טרם גובשה.

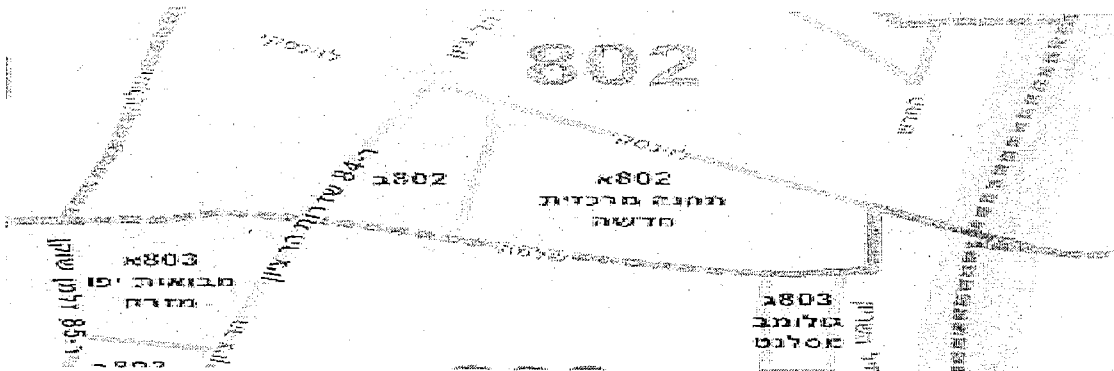
3.א התחנה המרכזית החדשה - אזור תכנון "802" על פי תכנית המתאר

11. התחנה המרכזית החדשה מסומנת בתשריט אזורי התכנון כחלק מאזור תכנון 802. אזור תכנון זה קבוע כאזור תעסוקה מטרופוליני בתשריט אזורי הייעוד של תכנית המתאר, והוראות פרטניות ביחס לאזור זה נקבעו בתכנית המתאר בטבלה סעיף 5.4 כלהלן:

802 א' - תחנה מרכזית חדשה - אזור תעסוקה מטרופוליני	נספח אזורי התכנון תשריט אזורי ייעוד	ראו הערות	25	+	<ul style="list-style-type: none"> • לנתחם התכנון יוכן מסמך מדיניות כולל, שיתייחס בין היתר לישימות המימוש, ויטנו יגורו תכניות מפורטות; מסמך המדיניות יאושר על ידי מוסד התכנון שבסמכותו יהיו התכניות. • יותרו מגורים עד 40% • תכנית מפורטת תיערך לכלל הנתחם בהתאם לעקרונות הבאים: <ul style="list-style-type: none"> 1. קביעת שלביות הקושרת בין פינוי שימושי התחברה לבין תוספת זכויות בניה. 2. קביעת תנאים סביבתיים לשילוב שימושי מגורים. 3. קביעת הנחיות לשילוב מוסדות ציבוריים עירוניים חדשים בנתחם.
--	-------------------------------------	-----------	----	---	--

<ul style="list-style-type: none"> • עד לאישור תכנית לכלל הנתחם כאמור, תוכל הועדה לאשר תכניות נקודתיות הנואפשרות תוספת של עד 10% לשטחי בניה הבנויים בפועל, ובלבד שהשתכננה כי התכנית הנקודתית אינה מונעת אפשרויות מיתוח עתידי של הנתחם. לעניין זה, תוגש חוות דעת של מהנדס העיר. • ניתן לעלות על הרחיק הבסיסי בכפוף לקביעת הוראות שיבטיחו פינוי וחסרת השטחים הציבוריים ובכל מקרה לא טעל הרחיק הפיזיבי. 					
--	--	--	--	--	--

וראו נא מקטע רלוונטי מתוך תשריט אזורי התכנון ומתחמי תכנון של תכנית המתאר כלהלן:



12. הנה כי כן, תנאי לקידום תכנית בייעוד אזור תעסוקה מטרופוליני עבור התחנה, הינו הכנת מסמך מדיניות שיאושר על ידי הועדה המקומית.

13. זאת ועוד, קודם לאישור תכנית מתאר בתחום התחנה, יש לתת את הדעת ולהסכים על חלופות להעתקת פעילות התחנה כמסוף תחבורה ציבורית באופן מלא או חלקי, וכן להכין תכניות בניין עיר בהתאמה, דבר שדורש תיאום בין המשיבים בתיק זה וגורמים נוספים. תיאומים אלו יפורטו בהמשך, עת תדונה התקדמות שלבי הכנתן של תכניות אלו.

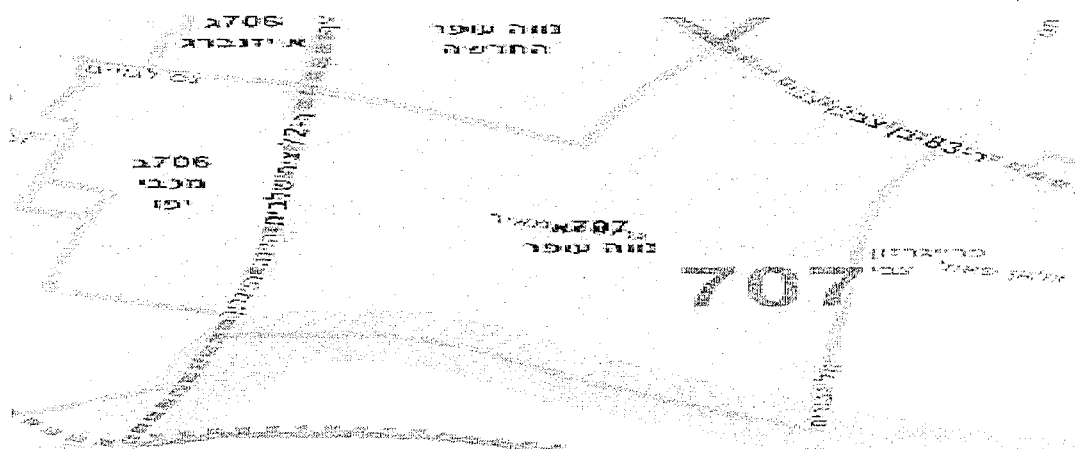
14. חרף האמור לעיל, לא המתינה העירייה לגיבוש מתווה סופי להכנת תכניות במע"ר בן צבי ובמתחם 2000 כפי שיפורט להלן, ומקדמת תכנית זו, בד בבד לקידום תכניות החלופה למיקומם של מסופי התחבורה הציבורית המפורטות לעיל.
15. נדבך תכנוני נוסף ביחס לקידום תכנית זו, הינו שעל התכנית להתייחס בהוראותיה ובתכנון המוצע מכוחה לתת"ל 70 א רכבת קלה במטרופולין ת"א - "הקו הסגול" - מקטע מערבי (אשר פורסמה למתן תוקף ביום 18.7.2017), היות והקו מכוחה עובר בתחום התחנה.
16. בהמשך ובנוסף, בימים אלו, עוסק צוות תכנון יפו - דרום אשר אמון על התכנון באזור זה על מנת ליצור פרוגרמה לתכנון, כלומר קווים כללים לתכנון אשר יהווה בסיס לתכנון מפורט. לאחר מכן ייבחר צוות תכנון חיצוני אשר יעבוד ביחד עם צוות התכנון בעירייה ליצירת מסמך מדיניות ברוח הפרוגרמה על פי דרישות סעיף 5.4 לתכנית המתאר כמפורט לעיל.
17. כעולה מן האמור, העירייה פועלת לקידום תכנית באזור תכנון 802 א - התחנה המרכזית החדשה.

א.4 מע"ר בן צבי - אזור תכנון "707" על פי תכנית המתאר

18. מע"ר (מרכז עסקים ראשי) בן צבי מסומן בתשריט אזורי התכנון בתכנית המתאר כחלק מאזור תכנון 707, ובהתאם לתשריט אזורי הייעוד קבוע כ"אזור לתכנון בעתיד".
- ראו נא גם הוראות בתכנית המתאר בטבלה סעיף 5.4 כלהלן:

אזור לתכנון בעתיד	תשריט יעודי קרקע	תכנון עתידי של המרחב בין נמל יפו למארק המדרון (שכלול את נגרש 51 בתכנית מאושרת תא/2378/א) תישקל הרחבת השטח הפתוח והעצמת הנרחב הציבורי.
-------------------	------------------	---

וראו נא מקטע רלוונטי מתוך תשריט אזורי התכנון ומתחמי תכנון של תכנית המתאר כלהלן:



19. לפיכך, ובהעדר הוראות הקובעות את ייעודו של האזור בתכנית המתאר, כל תכנית אשר תקודם באזור זה, תהיה תכנית בסמכות ועדה מחוזית.
20. עוד חשוב לציין, כי אזור תכנון זה מסומן על פי תמ"מ 5 כמרכז תחבורתי.
21. כמו כן, על התכנית להתייחס בהוראותיה ובתכנון המוצע מכוחה לתת"ל 71א **רכבת קלה במטרופולין ת"א - "הקו הירוק" - מקטע דרומי** (אשר פורסמה למתן תוקף ביום 23.5.17), היות והקו מכוחה עובר בתחום אזור תכנון 707 כמפורט לעיל.
22. ביום 16.11.2015 נערכה בעירייה ישיבת התנעה לתחילתו של תהליך התכנון לאזור זה בהשתתפות נציגי העירייה מאגפי תכנון עיר, תנועה ומינהלת הרכבת הקלה.
- סיכום הישיבה נושא תאריך 18.11.2015 מצורף ומסומן **נספח 1**.
23. ביום 14.7.2016 התקיימה ישיבה במשרדי הועדה המחוזית, שם הוחלט לקדם את התכנית באמצעות שני צוותי עבודה שייפגשו לסירוגין לישיבות עבודה, האחד תחבורתי, והשני תכנוני.
- סיכום ישיבה נושא תאריך 20.7.2016 מצורף ומסומן **נספח 2**.
24. ביום 18.5.2017 התקיימה ישיבה במשרד התחבורה עם נציגי משרד התחבורה, נתיבי איילון והעירייה, בה הוחלט על הכנת פרוגרמה למסוף ולתחנת הרכבת, והמשך תיאום מול חברת נתיבי איילון.
- סיכום ישיבה נושא תאריך 28.5.2017 מצורף ומסומן **נספח 3**.
25. כחלק ממאמצי התכנון שנערכים לקידום תכנית מע"ר בן צבי, התקיימה ביום 15.3.2018 ישיבה רבת משתתפים במשרד התחבורה בתל-אביב, בה השתתפו נציגי משרד התחבורה, נציגי העירייה, ונציגים מנתיבי איילון. מהלך הדיון סוכם כלהלן:
- "הוצגו עיקרי הדברים באשר לתכניות פיתוח מע"ר בן צבי, כחלק מתכנית אב למסופים 2040, המבוצעת ע"י נתיבי איילון.**
- משרד התחבורה הדגיש, כי מעבר לחשיבות בפיתוח חלופה רלוונטית לתמח"ת, יש צורך בשמירת שטח למסוף מוקטן בין שני המסופים הגדולים (מע"ר בן צבי וארלוזורוב), בסמוך למיקום הנוכחי של התמח"ת, זאת בהתאם לביקושים ולצרכים הקיימים."**
- עמדת העירייה סוכמה שם כך:
- "בתכנית המתאר העירונית ת"א 5000 שהוכנה ע"י העירייה ואושרה סופית לפני כשנה, הובא לידי ביטוי סימבול למרכז תחבורתי במע"ר בן צבי. גם על פי תכנית המתאר למחוז ת"א תמ"מ 5, אזור זה נוסמן כאזור מוטה הסעות המונים והמתח"מ מסומן גם שם. הרציונל התחבורתי מובד, מובן וידוע - אזור הסמוך למערבנות הסעת המונים - רכבת**

ישרדא וקווי רכבת קלה - בשילוב מסוף לאוטובוסים. מתח"מ זה בשילוב המתח"מ 2000 בסבידור, אמורים להוות את הבסיס המשמעותי לתנועת אוטובוסים - תנועת אוטובוסים המגיעה מצפון תיעצר במתחם 2000, ואילו תנועת האוטובוסים מדרום תיעצר במתח"מ בן צבי.

עיריית ת"א מבקשת להבהיר כי מבחינתה המסוף העתידי במע"ר בן צבי יחליף את פעילות התמח"ת."

סיכום דיון מיום 15.3.2018 מצורף ומסומן נספח 4.

26. ביום 7.5.2018 התקבלה פרוגרמה ראשונית למתח"מ מע"ר בן צבי מאת גבי טופז פלד, המפקחת על התעבורה מחוזות ת"א והמרכז ומר גבי נבון, מנהל אגף תכנון תח"צ והרשות הארצית לתחבורה ציבורית. בפרוגרמה זו נקבע כי יש להקצות למטרות מתח"מ כ- 30 דונם (200 עמדות), ונקבעו עקרונות תכנון כלליים בלבד. עוד נאמר במכתב זה כלהלן:

"כהמשך לפרוגרמה כללית זו, משרד התחבורה מקדם בימים אלו הכנת פרוגרמה מפורטת יותר, אשר תכלול פירוט לפרוגרמה למתח"מ עצמו, בנוסף להכנת פרוגרמה לממשקים שבין כלל אמצעי התחבורה, במסגרת פרויקט "אגן האיילון" אשר נערכת בשיתוף עם העירייה.

בהמשך התכנון, וכפי שהוגדר בתכנית המתאר וסוכם גם בדיון עם מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, יש לקיים תיאומים עם עיריית חולון."
מכתב גבי טופז ומר נבון מיום 7.5.2018 מצורף ומסומן נספח 5.

27. ביום 16.7.2018 התקיימה ישיבה במשרד התחבורה, בה השתתפו נציגים בכירים ממשרד התחבורה, נציגי תכנון ומינהלת הרכבת הקלה של העירייה, רמ"י, נציגי רכבת ישראל, נת"ע, נתיבי איילון ועוד, והוצגו הצרכים התחבורתיים העתידיים לאורך דרך 20 לטווח הקצר והארוך וכיצד יתבצע הממשק התחבורתי ביניהם.

בישיבה זו, נדון, בין היתר, אופן המשך קידומה של תכנית בתחום זה, הוחלט על הקמת צוות עבודה מצומצם הכולל נציגים של מינהל תכנון, נת"ע, רכבת ישראל, נתיבי איילון, העירייה ועיריית רמת גן למטרת תכנון לטווח בינוני אשר עתיד להביא פרוגרמה כמותית לצורך הערכה של הדרישות התחבורתיות במרחב וזיהוי כיווני המעברים המשמעותיים ועוצמתם עד לרבעון 4 2018.

כמו כן, הוחלט על הצוות עבודה נוסף עם נציגים כמפורט לעיל אשר עתיד לעסוק בקידום תכנון לטווח ארוך, ויגבש צרכים כלל תחבורתיים בסביבת תחנת הרכבת עד לרבעון 2 2019.

סיכום הישיבה נושא תאריך 5.8.2018 מצורף ומסומן נספח 6.

28. עוד יצוין כי ביום 19.7.2018 התקיימה ישיבה נוספת, בין היתר, בענין קידום תכנית זו במשרד התחבורה בראשות גבי קרן טרנר, מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, ובה השתתפו נציגים בכירים ממשרד התחבורה, עיריית חולון, הועדה המחוזית, רשות

מקרקעי ישראל, נציגי נת"א, נציגים נת"ע ונציגי העיריה ונדון, בין היתר, הצורך לקידום תכנית במע"ר בן צבי. סיכום ישיבה זו טרם הופץ לעיריה.

29. כעולה מן האמור, העיריה מתנהלת באופן עקבי, נחוש, וסדור ובשיתוף פעולה עם משרד התחבורה, הועדה המחוזית, נתיבי איילון ונת"ע לקידום תכנית בתחום מע"ר בן צבי.

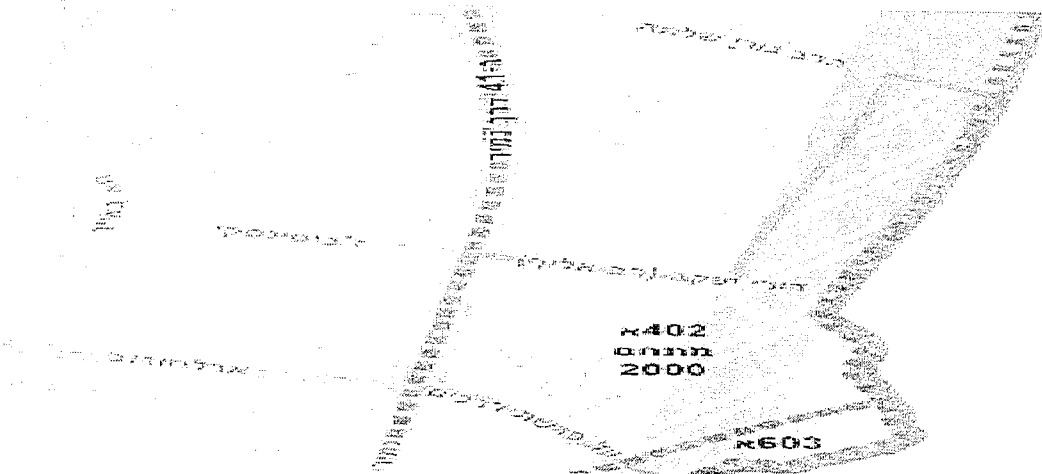
א.5 מתחם 2000 - אזור תכנון 402 א ו- 603 על פי תכנית המתאר

30. כפי שהובא לעיל, אחד מהמתחמים החלופיים אליו עתיד מסוף התחבורה הציבורית של התחנה להעתיק חלק מפעילותו, מכונה על פי תשריט אזורי התכנון בתכנית המתאר מתחם 2000. על פי נספח התחבורה של תכנית המתאר מסומן מתחם 2000 כמתח"מ מטרופוליני.

31. ביחס לאזור זה, קובע סעיף 5.4 לתכנית המתאר את ההוראות הבאות:

603 א' מתחם 2000	נספח אזורי תכנון	+	יחולו הוראות האזורות לגבי מתחם 2000 באזור תכנון 402 א.
402 א' מתחם 2000	נספח אזורי תכנון	+	יחולו הוראות אזורי תעסוקה כפימרט בהוראות התכנית בפרק 5, סעיף 5.3.3. בנוסף, מסמך המדיניות יתייחס להיבטים הבאים: • שילוב מתח"מ וקישוריות אמצעי תחבורה שונים; אופן פיזור זכויות הבניה במתחם; קשרים אל המרחב הציבורי בסביבת המתחם; מיקום שטחי ציבור. • קרוי מעל נתיבי איילון ליצירת רצף בנוי מפזרח למערב.

וראו נא מקטע רלוונטי מתוך תשריט אזורי התכנון ומתחמי תכנון של תכנית המתאר כלהלן:



32. ודוק, עוד קודם לאישורה של תכנית המתאר למתן תוקף, אישרה הועדה המקומית ביום 9.11.2016 תכנית אב תא/9076 - תל-אביב 2000. תכנית זו מהווה מסמך מדיניות בהתאם להוראות סעיף 5.4 בתכנית המתאר כפי שהובאו לעיל. למען הסדר הטוב, יובהר כי תכנית אב מהווה בסיס שאיננו סטטוטורי לקידום תכניות בנין עיר.

פרוטוקול דיון הועדה המקומית מיום 9.11.2016 תכנית אב תא/9076 - תל-אביב 2000 מצורף ומסומן נספח 7.

33. תכנית אב תא/9076 הינה פרי עבודה של שנים רבות שראשיתה בתחרות בינלאומית למתכננים שנערכה בשנת 2006 על ידי רשות מקרקעי ישראל והעיריה לתכנון מתחם 2000 במטרה לבנות רובע חדש בעיר כמו גם מרכז תחבורה אשר ישרת את המגיעים למתחם והעוברים דרכו.
34. המרכז התחבורתי קושר בין אמצעי תחבורה שונים (רכבת ישראל, רכבת קלה, אוטובוסים, מוניות ועוד) ותנועת הולכי רגל. היקף שטח הבניה המוצע על פי תכנית אב תא/9076 הינו כמיליון מ"ר לשימושים שונים כפי שיפורטו בהמשך.
35. עם בחירת זוכה בתחרות, משרד מנספלד - קהת, הוקם צוות עבודה לתכנית שכלל את נציגי העיריה, משרד התחבורה, מנהל מקרקעי ישראל, רכבת ישראל ונת"ע.
36. לאחר בחינת חלופות, הוחלט בשנת 2012 שמרכז התחבורה המוצע יכלול את תחנת הרכבת סבידור, יעתיק את מסוף האוטובוסים מזרחה, ויתוכנן על שטח הקירוי מעל נתיבי איילון.
37. ביום 21.6.2012 נחתם "הסכם עקרונות לקידום שיקוע הקו הירוק בציר אבן גבירול", המכונה הסכם הקו הירוק בין העיריה, רשות מקרקעי ישראל, משרד התחבורה ומשרד האוצר. תכנית מתחם תכנון 2000 כלול בתכנית זו כאחת מתכניות בנין העיר שיקודמו על ידי המדינה ובאמצעותם ימומן הקטע התת קרקעי של הקו הירוק בתחומי העיר. ההסכם קובע שטחי בניה ומספר יח"ד בתכנית. תכנית אב תא/9076 עוקבת אחרי הוראות הסכם זה.
38. חזון תכנית אב תא/9076 ביחס למתחם 2000 מפורט בפרוטוקול הועדה המקומית מיום 9.11.2016 כלהלן:

החזון:

ההקמת מוקד עירוני חדש, בקצה הצפוני של המעיין התל-אביבי, שבו יחד עם מרכז העסקים הסמוכים ברמת גן (אזור הבירסה) ובגבעתיים, ייצר מרכז חדש למטרופולין כולו. התכנון מציע מרכז דינמי של שימושים מרובים: העיסוקה, מסחר, כולנואית, מגורים. מבני ציבור ומרכז תחבורה, המשולבים זה בזה בתוך מרחב הולכי רגל נגיש ונגישים להולכי ילדכיבה על אופניים. ניתן דגש רב על תנועת הולכי רגל רציפה, בטפס אחיד, עם חציית כבישים מעטה ככל הניתן. את הניימי חובקת טבעת ירוקה – ה-TLV LOOP – שדדה רחבה נכ-40 מ, במפלס הרחובות הנוכחיים, המהווה מתחם פעילות יפנאי וקושרת את המרחב התכנון למתחמים השונים המהיפים אותו. הטבעת הירוקה תורמת להתמצאות במרחב העירוני עמוס התנועה. יצירת רצף עירוני לשכונות במערב עיי בינוי מרקמי נכון למרגלות המבנים רבי הקומות וביניהם. חיבור לתכנית האב של יקירו האיילון: עיי קירו במרחב הטבעת הירוקה ייצירת תנאים להקמת מתחם תחבורה לקירו התחם שבין יגשר מודיעין ליגשר התלמה כך שתתאפשר ההקמת מגדלי מגורים לאורך רציפת האיילון במהביל היצירת מרחב ציבורי מעל האיילון.

39. כמו כן, הובאה בפני הועדה המקומית התייחסות לצרכי התחבורה הנדרשים. ראו נא קטעים רלוונטים מתוך פרוטוקול הועדה המקומית מיום 9.11.2016 כלהלן:

ד. מרכז תחבורה:

מבנה המשלב בצורה קומפקטית את כל אמצעי התחבורה הציבורית ומספק רמת שירות גבוהה וקיצור מרחקי הליכה.
 מסוף התחבורה ממוקם על הקירוי מעל רציפי הרכבת הקיימים ונתיבי האיילון.
 שטח בנוי 100,000 מ"ר במבנה תלת-קומתי.
 משלב מגוון אמצעי תחבורה: תחנת רכבת, מסוף אוטובוסים, תחנות רכבת קלה – הקו האדום והקו הסגול, מוניות, עמדות העלאת והורדת, חניוני רכב דו-גלגלי.
 עפ"י פרוגרמה של משרד התחבורה מיום 11.3.15.

מרכז התחבורה כולל:

- **תחנת הרכבת** מותכננת מעל הרציפים הקיימים, במפלס הקרקע, עם שטחי קהל, מסחר וקישר ארטיקלי ישיר למסוף האיטובוסים בסמוכות העיליונית.
 - כוללת מדרגות ומסועים קיימים לרציפים וכן מדרגות ומסועים נוספים בחלק הצפוני של הרציפים.
 - כולל רציף מדרחי עתיד.
 - מפלס הקירוי מתאיאם עם פרויקט יחידש מול הרכבת.
- **מסוף האוטובוסים** מתוכנן בשתי הקומות העיליונות של המבנה מעל תחנת הרכבת.
 - כולל 200 עמדות עם אופציה להגדלה ל-270 עמדות.
 - כולל שתי רמפות כניסה יציאה בגשר דרוי ומרחי על פרישת דרכים.
 - כולל קשר ארטיקלי ישיר מתחנת הרכבת.
 - אוורור טבעי דרך קירות המבנה והגג.
- **רכבת קלה קו אדום**
 - קשר הולכי רגל במפלס הקרקע בין היציאה הצפונית של התחנה למרכז התחבורה.
 - קשר ישיר בתת-הקרקע במנהרה מתחת לירידה לאיילון.
 - כניסה דרומית משולבת בפיתוח הזית גן וולובלסקי.
- **רכבת קלה קו סגול** – הצמדת התחנה לכניסה המערבית של מסוף התחבורה.

40. נדבך תכנוני רלוונטי נוסף הוא כי על תכנית במתחם 2000 להתייחס בהוראותיה ובתכנון המוצע מכוחה לתת"ל 70א **רכבת קלה במטרופולין ת"א - "הקו הסגול" - מקטע מערבי** (אשר פורסמה למתן תוקף ביום 18.7.2017), וכן לקו האדום שנמצא בשלבי ביצוע מתקדמים מכוח תמ"מ 5/1 **רכבת קלה תת קרקעית ובמפלס הקרקע במטרופולין תל - אביב** (התכנית פורסמה למתן תוקף ביום 25.12.13), היות וקווים אלו עוברים בתחום מתחם 2000.

41. ודוק, עסקינן בתכנית מורכבת מאוד, והכנתה מחייבת שיתוף פעולה הדוק בין העירייה, משרד התחבורה, רמ"י, נתיבי איילון ונת"ע. כמו כן, התכנון נדרש להתאמה עם תכניות נוספות בשלבי הכנה לתוספת מסילות רכבת רביעית, חמישית ושישית במרחב האיילון. ראו נא לענין זה התייחסות אדריכלית דנה קחת להשלכת תוספת מסילה רביעית ת"א - לוד על תכנית מרחב 2000 מיום 26.12.2017.

מצורף מכתב אדריכלית דנה קחת מיום 26.12.2017 מסומן **נספח 8**.

42. ביום 14.1.2018 התקיימה ישיבה במשרדי עיריית רמת גן בה השתתפו נציגי צוות התכנון של עיריית רמת גן ועיריית תל-אביב - יפו ועניינה תיאום תכנון, ובה הוצגה תכנית אב תא/9076 והתכנית המקודמת לקירוי איילון. בסיומה של ישיבה זו סוכם, בין היתר, כי יתואמו פגישות לחשיבה משותפת על אפיון ותכנון הממשק בין שתי הערים, בפרט בהקשר של אגן המקווה הרגלי והממונע של תחנת הרכבת סבידור.

סיכום הישיבה נושא תאריך 28.1.2018 שעניינה תיאום תכנון מול עיריית רמת גן מצורף ומסומן נספח 9.

43. ביום 17.4.2018 נערכה במינהל תכנון ישיבה בה הוצגה תכנית אב תא/9076 בהשתתפות: אדריכלית נעמי אנגיל, מתכנתת מחוז תל אביב, אדריכלית דניאלה פוסק, יו"ר הועדה המחוזית, גבי טלי דותן, סגנית מתכנתת המחוז, מחוז תל-אביב, מר עמית גולשטיין - לשכת התכנון תל-אביב, אדריכל יובל אלדר, יועץ אדריכלי ללשכת תכנון, אדריכל ולאד ברש - יועץ אדריכלי ללשכת תכנון, ואדריכל צבי לוי, אדריכל בכיר צוות תכנון מרכז של העיריה.

להדגשת הקושי שבתכנון הפרויקט, ראו נא סיכום דבריה של האדריכלית דניאלה פוסק, יו"ר הועדה המחוזית, כלהלן:

"המהפכה התחבורתית כבר קורית ואין את מתחם 2000 - הכאוס בדרך. אין בארץ מתכננים בעלי ניסיון לפרויקט בגודל כזה, המתח"מ הינו פרויקט הנדסי ותחבורתי מורכב מאוד, אליו יתחברו כל התשתיות והמערכות. התוכנית צריכה להיות מפורטת עבור המתח"מ והתשתיות, ויכולה להיות מתארית עבור המבנים, ש"ייתקעו" בקרקע (plug-in) חו) בהמשך.

44. בסיכום הישיבה מיום 17.4.2018 הוחלט כלהלן:

"חייבים לקדם את הפרויקט בדחיפות ובבהירות. יש להקים במינהל הנדסה ובמחוז צוותי משימה, זה אינו נושא לרפרנט יחיד. רצוי גם לקח חברת ניהול. המחוז יעזור בתיאום עם משרד התחבורה והרכבת."

סיכום הישיבה נושא תאריך 22.4.2018 שעניינה תיאום תכנון מול עיריית רמת גן מצורף ומסומן נספח 10.

45. ביום 16.7.2018 התקיימה ישיבה במשרד התחבורה, בה השתתפו נציגים בכירים ממשרד התחבורה, נציגי תכנון ומינהלת הרכבת הקלה של העיריה, רמ"י, נציגי רכבת ישראל, נת"ע, נתיבי איילון ועוד, והוצגו הצרכים התחבורתיים העתידיים לאורך דרך 20 לטווח הקצר והארוך וכיצד יתבצע הממשק התחבורתי ביניהם. בישיבה זו, נדון, בין היתר, הצורך לקידום תכנית במתחם 2000 (סבידור) בהיבטים הנ"ל.

ביחס לאופן המשך קידומה של תכנית בתחום זה, הוחלט על הקמת צוות עבודה מצומצם הכולל נציגים של מינהל תכנון, נת"ע, רכבת ישראל, נתיבי איילון, העיריה ועיריית רמת גן למטרת תכנון לטווח בינוני אשר עתיד להביא פרוגרמה לאישור ועדת היגוי ברבעון הראשון בשנת 2019. כמו כן, הוחלט על צוות עבודה נוסף עם נציגים כמפורט לעיל אשר עתיד לדון בקידום תכנון לטווח ארוך, ויגבש הצעה להתקדמות והסרת חסמי תכנון לצורך השלמת התכנית התחבורתית הכוללת במתחם זה.

סיכום הישיבה צורף כנספח 6.

46. כפי שהובא לעיל, ביום 19.7.2018 התקיימה ישיבה נוספת, בין היתר, בענין תכנית זו במשרד התחבורה בראשות גבי קרן טרנר, מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, ובה השתתפו נציגים בכירים ממשרד התחבורה, עיריית חולון, הועדה המחוזית, רשות מקרקעי ישראל, נציגי נת"א, נציגים נת"ע ונציגי העיריה ונדון הצורך לקידום תכנית במתחם 2000 (סבידור). סיכום ישיבה זו טרם הופץ.
47. כעולה מן המקובץ, העיריה ביחד עם משרד התחבורה, הועדה המחוזית, רשות מקרקעי ישראל, נתיבי איילון ונת"ע עושות ככל שניתן וכפי שעולה מאמור לעיל, לקידום תכנית למתחם 2000, ופגישות עבודה בענין זה נערכות תדיר.
48. יחד עם זאת, ולאור מורכבות הפרויקט מבחינה הנדסית, תכנונית ותחבורתית, אין בנמצא "פתרונות קסם", ומלאכת התכנון צריכה להיות מגדלור החוזה למרחוק, צרכים, קשיים וחסרונות ולתת להם מענה בפרויקט כה יקר ומורכב, מראש, ולא בדיעבד.
49. לא ניתן שלא לדקדק ולדון בכל פרט מלפני ומלפנים ולבחון השלכותיו שתי וערב. ברי כי תכנון זה דורש וידרוש זמן עבודה שלא ניתן להעריך אותו בשלב זה.

פרק ב': הטיעון המשפטי

ב.1 העתירה אינה מגלה חוסר סבירות ו/או העדר חוקיות בהתנהלותה ו/או שיקול דעתה של העיריה. לפיכך, דינה להידחות!

50. העיריה תטען כי לא נתגלתה כל עילה להתערבותו של בית משפט נכבד זה כמפורט בעתירה.
51. ראשית, העתירה לא העלתה כל עילה להתנהלות לא חוקית ו/או לא סבירה של העיריה.
52. ההלכה כי בית המשפט הנכבד יתערב בהחלטות הרשות שהחלטתה ו/או התנהלותה מבוקרת על ידו אך ורק מטעמים של פגם בהליך או בשיקול הדעת שהופעל מבחינת הדין המינהלי והציבורי. ראו נא בג"צ 10934/02 כפר עזה נ' מדינת ישראל, (2004) (פורסם בנבו):

"התפקיד והסמכות לקדם את האינטרס הציבורי מוטלים, לפי החוק, על הרשויות המוסמכות. בידיהן המומחיות והניסיון; הן המוסמכות לקבוע מדיניות ולהן הכלים לבצע את המדיניות; הן הנושאות באחריות לאינטרס הציבורי בפני הציבור הרחב. בית-המשפט, כפי שכבר נאמר אין-ספור פעמים, לא יעמיד את שיקול הדעת שלו במקום שיקול הדעת של הרשות המוסמכת. הוא אף לא יבחן אם אפשר היה לקבל החלטה נבונה יותר או יעילה יותר מהחלטת הרשות. הוא אמור רק לבחון אם נפל פגם משפטי בשיקול הדעת של הרשות, כגון פגם של שיקולים זרים או פגם של חוסר סבירות (לבג"צ סופר-פארם (ישראל) בע"מ ואח' נ' מינהל המכס והמע"מ ואח', פ"ד נד(1) 49, 69; גם בג"צ 3975/95 קניאל ואח' נ' ממשלת ישראל, פ"ד נג(5) 459, 497-498)".

53. ובנוסף, ראו נא בג"צ 2324/91 התנועה לאיכות השלטון נ' המועצה הארצית, (פורסם בנבו) כלהלן:

"...שופטים בתוך עמם הם יושבים, ובהתייחס למעשי המינהל, קורה לא אחת שנייט לבס שונה מהדרך בה ראה המינהל לנהוג. ייתכן שבין האופציות שעמדו לפני המינהל היו בוחרים באופציה אחרת מזו שבה בחר המינהל. ייתכן שלו לבית המשפט היתה הסמכות להחליט, היה מקבל החלטה אחרת מזו שנתקבלה. אך לא זה המבחן אשר על בית המשפט לפעול על פיו, כשהוא נדרש להתערב במעשי המינהל. השאלה בה עליו להחליט היא לא מה היה מחליט בית המשפט, בנסיבות דומות, אלא אם החלטת המינהל עומדת בפני הביקורת, בהיותה החלטה שרשית מינהלית סבירה יכולה היתה לקבל. אם החלטה עומדת במבחן הסבירות - במובן זה שהיא מהווה אחת ההחלטות הסבירות שניתן היה לקבל באותן נסיבות - לא יתערב בכך בית המשפט".

54. ודוק, הדין אינו קובע לוחות זמנים לאישור תכניות מכוח תכנית המתאר.

55. השימושים אשר נעשים היום בתחנה תואמים את השימושים המותרים על פי התכניות התקפות כפי שהובא ברקע העובדתי לתגובה זו.

56. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, העיריה מסכימה, ורואה בכך מטרה ציבורית ועירונית חשובה ומרכזית, כי יש להביא לידי פינויו של מסוף התחבורה הציבורית מהתחנה, ויש לעשות כן מוקדם ככל שניתן.

57. תכנית עבור מתחם התחנה מצויה בשלבי תכנון ונערכת בד בבד לקידומן של תכניות מכוחן יוקמו מסופי תחבורה ציבורית, הן במתחם 2000 שם נמצא בהליכי תכנון מסוף תחבורה ציבורית מעל קירוי איילון וכחלק מתכנית אב באזור זה, וכן מצויה בשלבי תכנון תכנית להקמת מע"ר בן צבי בגבולה הדרומי של העיר.

58. כפי שהובא לעיל בהרחבה, העיריה משקיעה מאמצים רבים מאוד בקידום תכניות שיאפשרו את פינוי התחנה. יחד עם זאת, קידומן של תכניות אלו **מורכב מאוד (!)** מבחינה הנדסית ותחבורתית, דורש תיאום בין המשיבים בתיק זה, חברת נתיבי איילון, נת"ע ועוד. העיריה שותפה לתהליכים אלו ומסייעת ככל שניתן לקדם, אולם תהליכים מעין אלו, מעצם טיבם וטבעם, אורכים זמן.

59. העיר תל-אביב - יפו נמצאת בעיצומה של מהפכה תחבורתית, הקמת הקו האדום, הקמת מסילות הרכבת הקלה, תוספת מסילות לרכבת ישראל, קירוי איילון וכולי, כל אלה נמצאים בזיקה ישירה לקידום תכנית ביחס לתחנה.

60. כמו כן, ביקשה העירייה להוכיח בתשובתה כיצד, בלי כל קשר לעתירה זו, ואף הרבה לפנייה, פעלה העירייה, פועלת ותפעל לקידום המרחב הציבורי בקדחתנות, ביעילות ובנחישות, כך בכלל, וכך גם ביחס לשטח התחנה.

ב.2 בית המשפט הנכבד איננו ערכאת-על לתכנון ובניה

61. ההלכה הפסוקה המושרשת היטב היא כי בית משפט נכבד זה אינו בבחינת ערכאה עליונה לתכנון בניה, קל וחומר וכפי שהובא לעיל, העירייה ביחד עם משרד התחבורה, מינהל התכנון, וגורמי תכנון נוספים המשיבים בעתירה זו, עשו ועושות כל שניתן על מנת להביא לפינויה של התחנה המרכזית החדשה ולקדם תכניות להקמת מסופי תחבורה ציבורית תחת התחנה.

62. לשיטתה של העירייה, העירייה התנהלה ומתנהלת ללא דופי, בנחישות, בחריצות, בשקדנות תוך שימוש בכל האמצעים המשאבים והכלים המקצועיים העומדים לרשותה ותוך תיאום על מנת להביא לקידומה של תכנית ביחס לתחנה, וביחס לקידומן של תכניות אליהן תועתק בצורה מושכלת ואחראית, באופן מלא/חלקי מסוף התחבורה הציבורית הפועל בה כיום.

63. ראו נא לענין זה עע"מ 317/10 אהוד שפר נ' מורן סקאל יניב, (2012) (פורסם בנבו), כדלקמן:

"נקודת המוצא היא שאין בית המשפט משמש כטריבוטל תכנון, ואינו משים עצמו מומחה מקצועי לבחינתם של שיקולים תכנוניים.... על בית המשפט לבחון אם נפל פגם בהליך או בשיקול הדעת שהופעל על ידי מוסד התיכנון, באספקלריה של הדין המינהלי והציבורי. במסגרת זו, בוחן בית המשפט אם החלטת מוסד התכנון לקתה באחד מ"המרעין בישיין" של המשפט המינהלי כגון: חריגה מסמכות; ניגוד עניינים; משוא פנים או שיקולים זרים או חוסר תום לב; וחריגה קיצונית ממתחם הסבירות".

64. וראו נא עוד בעע"מ 3478/07 ביקל נ' ועדת מחוזית לתכנון ובניה (נבו) (2009) כלהלן:

"בית משפט זה חזר ופסק כי סמכות התכנון הופקדה בידיהם של גופי התכנון המנויים בחוק. במרחב שיקול הדעת הניתן להם, ועל יסוד הנחה שהם פועלים בתום לב ובמידה ראויה של סבירות, רשאים ומוסמכים אותם גופים לנוע כרצונם ועל פי שיקול דעתן. בית המשפט לא יתערב בפעילותם של גופי התכנון אלא במקרה של פעולה שלא כחוק או בחוסר סמכות, שלא בתום לב או שלא בסבירות ראויה (ראו: בג"צ 2920/04 אדם טבע ודין אגודה ישראלית להגנת הסביבה נ' המועצה הארצית לתכנון ובניה, פ"ד (3) 441, 446 (1996); בג"צ 10242/03 מילובלובסקי נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה, פ"ד נח(6) 673, 679 (2004); עע"מ 9654/06 החברה להגנת הטבע נ' ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ולבניה (לא פורסם, [פורסם בנבו], 5.5.2008), סעיף 15 לפסק הדין)."

65. וכמו כן גם בבג"צ 2920/94 אדם טבע ודין נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה (1996) (פורסם בנבו), נפסק כי:

"אין אנו יושבים לדין כטריבוניל עליון לתכנון. הסמכות לתכנון הופקדה בידיהם של גופי התכנון המנויים בחוק, ובמרחב שיקול הדעת הניתן להם, ועל יסוד הנחה שפועלים הם בתום לב ובמידה ראויה של סבירות, רשאים ומוסמכים הם אותם גופים לנוע כרצונם ועל פי שיקול דעתם. אנו, כבית משפט, לא נתערב בפעילותם של גופי התכנון, אלא אם תמצא בה סיבה מאלו סיבות המצדיקות התערבותנו, כעשייה שלא כחוק, שלא בסמכות, שלא בתום לב או שלא בסבירות ראויה".

ב.3 צו ביניים – מהותו ומטרתו

66. כידוע, צו ביניים הינו סעד זמני, הניתן טרם בירור ההליך העיקרי וההכרעה בזכויות הצדדים, והמכוון, לשמור על המצב הקיים בעת הגשת הבקשה, כדי למנוע שיובא שינוי במצב זה לרעת אחד מבעלי הדין או לטובתו כל עוד תלויים ועומדים ההליכים בבית משפט זה.

67. בבג"צ 3330/97, עיריית אור יהודה נ' ממשלת ישראל (1997) (פורסם בנבו), נקבע כי בשונה ממתן סעד זמני בהליך בין פרטים, הרי שבמסגרת בקשת צו ביניים המכוונת כלפי הרשות, צריך להוכיח שההחלטה היא עד כדי כך פגומה שיש להניח שבית המשפט יבטלה:


"7. מבחינה זאת, ההלכה לגבי מתן צו ביניים בבית משפט זה דומה, אף אם אינה זהה, להלכה לגבי מתן צו מניעה זמני בבית משפט אזרחי. אכן, במקרים רבים אין זה משנה שביצוע התכנית מופקד בידי רשות מינהלית, כמו רשות שדות התעופה, ולא בידי גוף פרטי. בדרך כלל, גם לגבי גוף פרטי, כמו לגבי רשות מינהלית, אין למנוע בעדו, באמצעות צו-זמני, לפעול לפי תכנית שאושרה, אלא אם ביצוע התכנית עלול לגרום נזק משמעותי. או אז יש מקום לערוך את מאזן הנזקים: הנזק שייגרם אם יינתן צו-מניעה כנגד הנזק שייגרם אם לא ינתן צו כזה..

8. עם זאת, אפשר להצביע על הבדל חשוב אחד בין בקשה לצו מניעה זמני נגד גוף פרטי לבין בקשה לצו ביניים נגד רשות מינהלית. כאשר עותר מבקש צו ביניים נגד רשות מינהלית מתווסף למערכת השיקולים של בית המשפט גם העקרון של שלטון החוק, כלומר האינטרס הציבורי במניעת פעולה של הרשות שלא כחוק. אולם, כדי ששיקול זה יוכל להטות את הכף בעד מתן צו ביניים למניעת הביצוע של החלטה מינהלית, גם כאשר אין יסוד לצפות כי הביצוע יגרום נזק משמעותי וגם כאשר הנזק הצפוי הינו בר תיקון ובר פיצוי, צריך שההחלטה המינהלית תיראה על פניה פגומה עד כדי כך שניתן להניח כי בית המשפט יבטל אותה..."

68. במסגרת שיקוליו במתן החלטה בבקשה לצו ביניים יביא בית המשפט בחשבון את סיכויי העתירה להתקבל וכן מאזן הנוחות, כמו גם שיקולים נוספים כגון חוסר תום לב והעדר ניקיון כפיים של המבקש וזהות בין הסעד הזמני לסעד הסופי.
69. השיקולים למתן סעד זמני נגזרים מתפקידו ומתכליתו העיקרית של סעד כזה, כאמור לעיל, והם כוללים בעיקר שיקולים של הסתברויות ושל איזונים, דהיינו - היחס בין הסיכויים של מבקש הסעד לקבל פסק דין לטובתו לבין הסיכויים שעתירתו תידחה, ו"מאזן הנוחות", שבמסגרתו נבחן את הנזק שייגרם למבקש הסעד במידה ולא יינתן הסעד הזמני, מול הנזק שייגרם לעירייה, ובענייננו - **לאינטרס הציבורי**, וכן - האפשרות שאי מתן הצו יסכל את ברור ההליך העיקרי.
70. מהטעמים שהובאו לעיל, סבורה העירייה כי יש לדחות את הבקשה לצו ביניים. העירייה הוכיחה כי התנהלותה בקידום תכנית בנין עיר לשינוי יעוד בתחום התחנה, כמו גם במע"ר בן צבי ובמתחם 2000 נעשות ללא דופי, תוך שיתוף פעולה ותיאום מול משרד התחבורה, הועדה המחוזית, חברת נתיבי איילון, נת"ע ואחרים אשר פועלים ללא ליאות לקידומן של תכניות אלו, ולרווחת ולטובת הציבור.

פרק ג': לסיכום

71. כעולה מן המקובץ, מכל הנימוקים שהובאו לעיל במצטבר ו/או לחלופין, מתבקש בית המשפט הנכבד לדחות את העתירה והבקשה לצו ביניים, כל זאת, בכפוף לאמור ולמפורט בפתח הדברים לתגובה זו.


 לירון רוזנס, עו"ד
 ב"כ עיריית תל - אביב-יפו