|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **בית המשפט המחוזי בתל אביב - יפו כבית-משפט לעניינים מנהליים** | | |
|  | | |
| עת"מ 54090-07-11 לוי ואח' נ' חולדאי ואח' | | 4 אוק 2015 54090-07-11 |
|  | | |
| **שופט** | דר' עודד מודריק - סגן הנשיא | |
|  | | |
| **עותרים** | 1. יוסף לוי 2. עמי יגאלי 3. מרים אשכנזי 4. יהודה ליאון אשכנזי 5. ישי לבנון 6. מירית (סיביל) גליק 7. אוהד יצחק גליק 8. יזהר שגיא 9. שמואל אלמוג 10. משה פרץ 11. דוד זכריה 12. יוסף סלומונוב 13. יפעת שילר 14. אבי שילר 15. גלית מסורי 16. רן מסורי 17. רונית אמיר 18. אריה אמיר 19. צביה קיבק 20. הקטור צבי קרופיק 21. שרה קלרה קרופיק 22. עידו סמסון 23. נעמי גיל 24. רמי פז 25. צביה פז 26. מרסל בזרנו 27. רחל רונן 28. רון גולדשטיין 29. אילנה לביא 30. יעקב אחיעם 31. יהל שרה 32. רפי איבן 33. דולב ערן 34. יצחק מתת 35. סיון (צ'פסקי) בת שבע 36. יצחק חסון 37. שרה פז 38. ישעיהו ביק 39. קלרה בכר 40. סטלה ניבי 41. גיל אולשנסקי  ע"י עו"ד ענת בירן (רקם) עו"ד דפנה תמיר עו"ד אסף עירוני | |
|  | | |
|  | **- נגד -** |  |
|  | | |
| **משיבים** | 1. רון חולדאי 2. יו"ר הועדה המקומית וראש עיריית תל אביב 3. הועדה המקומית לתכנון ולבניה תל אביב -יפו 4. עיריית תל אביב יפו  ע"י עו"ד הראלה-אברהם אוזן | |

**פסק דין**

|  |
| --- |
|  |

תכליתה של עתירה זו הוא ביטול הפקעה שפורסמה ביום 20.07.11 וביטול החלטותיהן של הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה תל-אביב- יפו (להלן: "הוועדה המקומית") מיום 20.06.11 ושל ועדת המשנה שלה (להלן: "ועדת המשנה") מיום 16.03.11 שאישרו את החלטת ההפקעה.

**הנסיבות**

***מהלכים קודמים***

בתאריך 15.03.71 אושרה למתן תוקף תכנית מספר 1321 (להלן: "תוכנית 1321" או: "התוכנית") שאחת ממטרותיה הייתה להרחיב את שדרות קק"ל (רח' רשפון לשעבר) מ-21 מ' ל- 28-31 מ' כדי לאפשר פיתוח עורק דו-מסלולי עם 3 נתיבי תנועה בכל כיוון. התוכנית קבעה ש""כל בנין או חלק ממנו שהוא בנגוד לתקנות התוכנית ייהרס" והיא נועדה לביצוע בתוך 15 שנים.

התוכנית לא יצאה לפועל ובשנת 1989 הוגשה לבית משפט השלום תובענה של העמותה לביטול מחלפים (להלן: "העמותה") , כנגד חברת נתיבי איילון, בקשר לעבודות שביצעה החברה להקמת מחלף קק"ל. במסגרת ההליך התגבש הסדר פשרה בין נתיבי איילון לעמותה ש "רחוב קק"ל בקטע בני-אפרים-האוניברסיטה לא יורחב מעבר לקיים היום , במהלך 20 השנים הבאות...". הסדר הפשרה אושר בידי ועדת המשנה וביום 29.10.89 ניתן לו תוקף של פסק דין [[ת.א (שלום ת"א) 6672/89) (להלן בהתאמה : "הסדר הפשרה" ו- "פסק הפשרה")].

***המהלך ; הנוכחי***

משחלפו 20 שנות ההקפאה, בנובמבר 2010, פנתה קבוצת בעלי נכסים הגובלים ברחוב קק"ל (להלן: "העותרים") לעירייה לבירור גורל ההפקעה. התברר שהעירייה מתכוונת לפעול למימוש ההפקעה.

ביום 16.03.2011 דנה ועדת המשנה בהפקעות להרחבת שדרות קק"ל בקטע שבין נתיבי איילון במערב לרחוב בני אפרים במזרח, ואישרה ביצוע הליך ההפקעה לפי סעיף 5-7 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) 1943.

ביום 20.06.2011 קיימה מליאת הועדה המקומית דיון בהפקעות. בישיבת המליאה מר אלי לוי, מנהל אגף נכסי העירייה, כי לאחר שנבדקו נפחי התנועה משבע בבוקר ועד שבע בערב ,נמצא כי מתקיים נפח תנועה של כ-20,000 כלי רכב, מתוכם 820 כלי רכב של תחבורה ציבורית לכל כיוון. נפח תנועה כזה מחייב הקצאת נתיב בלעדי לתחבורה ציבורית. לשם כך נדרשת הפקעה מהחלקות הפרטיות הגובלות כשבעיקרון רוב ההפקעות הן ללא תמורה (כיוון ששטחן פחות מ-40% משטח הקרקע המופקעת). הועדה המקומית החליטה "להשאיר את החלטת וועדת המשנה על כנה."

ביום 20.07.11 פורסמה בילקוט הפרסומים מס' 6269 הודעת על רכישת קרקע לצרכי ציבור של הרחבת שדרות קרן קיימת בתל –אביב-יפו (להלן: "הודעת ההפקעה").

ביום 31.07.2011 הוגשה עתירה זו שהתבררה לפני סגנית הנשיאה (בדימוס) -השופטת אסתר קובו עד לפרישתה. משהועבר הטיפול בעתירה אליי, אפשרתי ניסיונות הידברות חוזרים ונשנים בין הצדדים, אך אלה לא השיגו את תכליתם.

***דו"ח תחבורתי***

בסיסה המרכזי של החלטת ההפקעה נעוץ בנתוני הנפח התחבורתי בקטע ציר התנועה נושא העתירה.

*נתוני הוועדה המקומית*

ביום 16.03.11 הוצגו לוועדה המקומית נתונים בדבר נפח תנועה יומית של 18,500 כלי רכב ממזרח למערב (מתוכם 930 כל רכב לתחבורה ציבורית) ו-20,000 כלי רכב ממערב למזרח (מתוכם 830-תח"צ). סה"כ נפח תנועה יומי בתחבורה ציבורית- 1,750.

ביוני 2014 נערך, לפי הזמנת הוועדה המקומית, דו"ח של חברת אמי-מתום שבו כלולים ממצאים אלה:

נפחי תנועה קיימים

תנועת אוטובוסים יומית לכיוון מזרח 213

תנועת אוטובוסים יומית לכיוון מערב 217

נפחי תנועה כוללים (על בסיס בדיקה משנת 2009):

מכיוון מזרח למערב 1,789 יר"מ לשעה (1,726 כלי רכב/שעה

מכיוון מערב למזרח 1,502 יר"מ לשעה (1,449 כלי רכב/שעה)

נפחי תנועה עתידיים (לפי מדגם חזוי לשנת 2020)

שעת שיא בבוקר:

מכיוון מזרח למערב 2,050 יר"מ/שעה ( 1,978 כ"ר/שעה)

מכיוון מערב למזרח 1,300 יר"מ /שעה

שעת שיא אחה"צ:

מכיוון מזרח למערב 1,900 יר"מ/שעה (1,834 כ"ר/שעה )

מכיוון מערב למזרח 950 יר"מ/שעה

חוות הדעת מציינת שעל פי ההנחיות לתכנון רחובות בערים-תנועת רכב מנועי משנת 2011 , נפח התנועה השעתי המרבי לכיוון במסלול בעל שני נתיבים לכיוון עבור דרך עירונית (עורק) הוא 1,800 כ"ר /שעה. ,מכאן כי שד' קק"ל בקטע הנידון הינו על סף הקיבולת בקטע דרך כבר במצב הקיים.

*נתונים שהוצגו בידי העותרים*

העותרים הזמינו חוות דעת מקצועית של חברת א.ג. סקרים בע"מ, ואלה עיקרי הנתונים שעולים מן הסקר שערכה:

ממזרח למערב 170 קווי אוטובוס ומיניבוס.

ממערב למזרח 165 קווי אוטובוס ומיניבוס.

סה"כ כלי רכב בתחבורה ציבורית: 335

***עיקר הטענות והמענות***

אלה חמש הטענות העיקריות: א) מחדל ביצוע בחינה מחודשת של תכנית ישנה. ב) לא קיים כל צורך בהרחבת הרחוב להוספת נתיב לתחבורה ציבורית והסדרת שביל אופניים. ג) לעותרים קמה הגנה כנגד ההפקעה מכוח סעיף 190)א)(1). ד) אי בחינת חלופות ע"י המשיבות. ה)ביצוע ההפקעה יוביל לפגיעה בלתי מידתית בזכויות הקניין של העותרים.

*מחדל ביצוע בדיקה מחודשת של תוכנית ישנה*

הוראות בחוק התכנון והבנייה [סעיפים 188-189] מסמיכות את הוועדה המקומית להפקיע מקרקעין פרטיים למטרות ציבוריות. סמכות זו של הועדה המקומית היא סמכות שברשות ולא מחויבות. ועדה מקומית אינה חייבת לבצע הפקעה מכוח תכנית מאושרת. לאור משך הזמן שחלף מעת אישור התוכנית, והשינויים במגמות התכנון שאירעו מאז אושרה התוכנית לפני כ-40 שנה, ובעקבות ההקפאה של התוכנית למשך 20 שנה, העותרים סבורים שאין עוד צורך ליישם את התוכנית כלשונה.

העותרים טוענים כי גם אם ניתן מבחינה פורמאלית להפקיע מכוח תכנית שאושרה לפני 40 שנה עדיין חובתה של הרשות השלטונית לבחון שינויים שהזמן גרמם. חובה זו מקבלת משנה תוקף מקום שמדובר בתוכנית שמטרתה הפקעה; הפגיעה הקשה ביותר בזכות הקניין של הפרט.

אילו קיימו המשיבות את המחויבות כדבעי היה מתברר להן שאין צורך בהרחבת הכביש לטובת נתיב לתחבורה ציבורית והסדרת שביל אופניים. הנזק שיגרם בעקבות ההפקעה הוא בלתי מידתי, ועולה על התועלת שעשויה להתקבל כתוצאה מההפקעה.

מנגד, טוענים המשיבים כי מדובר בהפקעה למטרה ציבורית חשובה, העולה בקנה אחד עם התכנון האסטרטגי של העיר. שד' קק"ל מהוות עורק תחבורה ראשי המחבר בין מזרח העיר לבין מערב, ונועד לשרת את הציבור הרחב. יישום ההפקעה לא נזנח עם השנים , העיכוב בביצוע ההפקעה נעשה בעקבות פסק הדין שניתן ולא מטעמים תכנוניים ותחבורתיים. הצורך בהפקעה רק גבר עם השנים. יתר על כן תכלית ההפקעה נבדקה על ידי גורמי התכנון והגורמים המקצועיים השונים תוך עמידה על מאפייני ציר קק"ל במקטע הרלוונטי, ובחינת חשיבותו על רשת צירי התנועה בעיר, כל זאת תוך ניסיון למזער את הנזק הנגרם כתוצאה מההפקעה.

*אין צורך בהרחבת הרחוב להוספת נתיב לתחבורה ציבורית והסדרת שביל אופניים)*

העותרים סבורים שאין צורך להוסיף או להסב נתיב לתחבורה ציבורית, לאור הכמות הקטנה של כלי התחבורה הציבורית. השינויים במגמות התכנון מאז אישור תכנית 1321 בשנת 1971 מוכיחים כי לא ניתן לבצע את ההפקעה מכוח התוכנית במתכונתה הקיימת, מבלי לבחון את השינויים שהתרחשו מאז אישורה. המשיבים לא הציגו כל בדיקות המוכיחות את הצורך בביצוע ההפקעה. ההחלטה לביצוע ההפקעה אינה עומדת במבחן האמצעי המתאים שנקבע בפסיקה [ (ע"א 6821/93 בנק המזרחי המאוחד בע"מ נגד מגדל כפר שיתופי].

חוות הדעת התחבורתית שצורפה לעתירה זו מלמדת על נפחי תנועה של כלי תחבורה ציבורית השונים בתכלית ורחוקים מאוד מאלה שהוצגו על ידי מנהל אגף הנכסים בעת הדיון. בעוד שבממצאי הבדיקה של חברת א.ג. סקרים בע"מ נפח של כלי הרכב בתחבורה ציבורית (בין שעה 06:00 ל-18:00) בהיקף של עד 335, הציג מנהל אגף נכסים נפח בפרק זמן דומה בהיקף של 1,750 כלי רכב בתחבורה ציבורית.

יתר על כן, חוות הדעת מטעם העותרים מציינת שהרחבת שדרות קק"ל מבלי להרחיב את הגשר מעל נתיבי איילון , לא תיתן מענה תכנוני, מאחר שייווצר צוואר בקבוק. עדיף, במקום הרחבת נתיב שתגביר את היקף השימוש בכלי רכב פרטיים, לייחד נתיב לתחבורה ציבורית ובכך להקטין את היקף השימוש בכלי רכב פרטיים; תוצאה שמתיישבת עם מדיניות משרד התחבורה.

אין צורך בהפקעה גם בהקשר לרצועת שביל לאופניים שכן קיימת רצועת דרך פנויה לאורך השפה הדרומית של רחוב קק"ל שעומדת בקריטריונים הדרושים על מנת לשמש לשביל אופניים.

מענה המשיבים הוא שהעירייה, כמוה כמשרד התחבורה, חותרת להפחתת השימוש ברכב פרטי בתוככי העיר (על ידי הגברת שימוש בתחבורה ציבורית, הליכה ברגל ורכיבה באופנים). ההחלטה על הקצאת נתיב תחבורה ציבורית (נת"צ) נוסף ושביל אופניים ברחוב קק"ל משתלבת עם מדיניות זו והיא תוצר של בדיקה בידי מומחים. יתר על כן מטרת הוספת נתיבי תחבורה ציבורית אינה רק לצמצם את נתיבי התחבורה הפרטית, אלא בראש ובראשונה לשכלל ולשפר את התשתית ובכך לאפשר מעבר מהיר של כלי תחבורה ציבורית. הביקורת שהושמעה מפי העותרים אינה מדויקת שכן הם הציגו נתונים המתייחסים לנתיבי תחבורה ציבורית בקווי שירות בלבד, והם אינם כוללים את כלל התחבורה הציבורית החולפת בקק"ל: תחבורה הכוללת אוטובוסים, ומיניבוסים פרטיים ומוניות.

כמו-כן נבדקו פתרונות בתחום הגשר מעל פני נתיבי איילון שאינו ניתן להרחבה, אולם לטענת המשיבים אין בעובדה זו מכדי לגרוע מחשיבות הנת"צ. לנושא סוגיית שבילי האופניים, העיקרון החשוב הוא רציפות השבילים והמשכיותם, כששביל האופניים בקק"ל אמור להצטרף לנתיבי התחבורה הציבורית הקיימים, ולמארג שבילי האופניים בתל-אביב.

*טענת הגנה כנגד ההפקעה*

עותרים טוענים שכתוצאה מההפקעה המתוכננת יפחת השווי של חלק גדול מן המגרשים בתכנית (מגרשים רבים יימצאו בלתי ניתנים לשימוש שכן שטחם המצומצם שיהיה פחות משטח מינימום לבנייה עפ"י דין , מרבית הבתים שיוותרו יהיו בקווי בנין חורגים מהדין ,והסמיכות לדרך מהירה , תגרום לפגיעה שאינה מתקבלת על הדעת באיכות החיים). בנסיבות כאלה קביעת החוק היא שאין להפקיע או שיש לשלם תמורה מלאה בגין ההפקעה [סעיף 190 (א)(1) של חוק התכנון והבניה].

נוסף לכך תוכנית 1321 קובעת ש "כל בנין או חלק ממנו שהוא בניגוד לתקנות התכנית ייהרס", דבר שיחייב את העירייה להרוס מבנים חורגים, ולהעניק לבעלי המגרשים דיור חלוף. גם אם בית המשפט ידחה את הזכות להגנה מכוח סעיף 190 (א)(1) לחוק עדיין יהיה צורך לפצות את העותרים בגין ירידת השווי של יתרת המגרשים מהם הופקעו השטחים שעפ"י הערכת שמאי מטעם העותרים, מוערך בשווי העולה לכדי 130,000,000-145,000,000 ש"ח .

השקפת המשיבים היא שהטענה שהעותרים משתמשים בה ידועה בפסיקה כטענה בעניין "הגנת היתרה" היא טענה חלופית. כלומר על בית המשפט להקדים ולהכריע בשאלה העיקרית הראשית האם יש מקום לבצע את החלטת ההפקעה. רק לאחר מכן, במסגרת עניינו של כל בעל מקרקעין שנפגע, כחלק מן ההתגוננות האישית או תביעת פיצוי בגין פגיעה מתוכנית עשויה להתברר הטענה. הטענה גם אינה מתאימה לכל אחד מבעלי הזכויות.

*אי בחינת חלופות ע"י המשיבים*

המערערים טוענים כי המשיבים נמנעו בבחינת חלופות שונות להפקעה וכתוצאה מכך כשלו בחובתם לבחור בחלופה פוגענית פחות. העירייה התנהלה בחוסר שקיפות ולא מסרה כל מידע לעותרים. לא ברורה התעקשות העירייה על ביצוע ההפקעה שמטרתה להוסיף נת"צ שעה שבדיקות נפחי התחבורה מראות שאין הצדקה לכך. להיפך , הדבר יגרום לעידוד התחבורה הפרטית בניגוד למדיניות העירונית.

היה מקום לקיים בחינה מעמיקה של החלופה להסבת נתיב קיים לנת"צ והסדרת שביל אופניים בגדה הדרומית של הדרך. ההצעה הועלתה אך נדחתה מייד.

טענת המשיבים היא שנערכה בדיקה ובחינה של חלופות; לרבות חלופה של הסבת נתיב של תחבורה פרטית לתחבורה ציבורית. אולם נוכח מאפייניו של ציר קק"ל הוחלט כי החלופה להרחבת הדרך היא הנכונה והסבירה מאחר שהסבת הנתיב הייתה יוצרת עומסי תנועה קשים, ופוגעת ברציונל העומד בבסיס הקצאתם של נתיבי תחבורה ציבורית, לייעל את המערכת ואת השירות לרווחת התושבים.

*ביצוע ההפקעה יוביל לפגיעה בלתי מידתית בזכויות הקניין של העותרים*

העותרים טוענים כי ביצוע ההפקעה וקירוב הכביש לבתי העותרים באופן שיחייב חריגה מקווי הבניין המוקנים, מהווים פגיעה קשה בקניינם, המוגן על פי חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו [ "אין פוגעים בקנינו של אדם"(סעיף 3 של חוק היסוד]. ריצת רגליים להרע זו לבצע הפקעה מכוח תכנית ארכאית בת 40 שנה מבלי לערוך בחינות מקיפות ויסודיות ובחינת ושקילת חלופות שונות היא בלתי נתפסת.

תגובת המשיבים היא שאמנם ההפקעה שנקבעה בתוכנית 1321 מקרבת את רחוב קק"ל לחלק מבתי העותרים, ע"י כך שהגדר נסוגה על חשבון המגרשים וגורעת משטחם, אולם אין בכוונת העירייה להרוס חלק מבתי המגורים הקיימים, והובהר כי לא תהיה פגיעה פיזית בבתי המגורים של התושבים. כמו-כן הובהר לבעלי הקרקע כי העירייה תממן את עלויות ההפקעה לרבות הקמת הגדרות החדשות והעתקת העצים מתחום ההפקעה.

*טענות נוספות של המשיבים*

המשיבים טוענים לדחיית העתירה גם בשל תשתית עובדתית לקויה. מהעתירה שהוגשה על ידי 41 עותרים מ-33 מגרשים, לא ניתן לדעת מהו מעמדו של כל עותר ביחס למגרשים: מתי רכש אותם, והאם ידע על קיומה של תכנית 1321 לפיה קיימת הפקעה לטובת הרחבת שדרות קק"ל.

בניגוד לעובדה הנטענת בסעיף 10 לעתירה הנתמכת בתצהיר יחיד של עותר מספר 1, מידיעה אישית, האומרת כי "העותרים כולם בעלי זכויות במגרשים לאורך רחוב קק"ל המופיעים בהחלטת הועדה המקומית להפקעה", עולה כי לפחות 7 מתוך 41 העותרים אינם בעלי זכויות בחלקות הדרך אשר רשומות ע"ש העירייה. בחלק מהמגרשים ההפקעה נרשמה ע"ש העירייה, אך טרם הועברה החזקה אליה , ועל כך יוגשו תביעות פרטניות של תביעות פינוי ע"י העירייה. לאור הליקויים בתצהיר התומך יש לקבוע את הטענות העובדתיות כחסרות משקל ראייתי ואין להתחשב בהן.

העירייה מעולם לא זנחה את כוונתה לממש את ההפקעה מכוח תכנית 1321 .העיכוב נבע מפסק הדין שהקפיא את התוכנית ל-20 שנה .בבקשות לבנייה שהגישו חלק מהעותרים הובהר להם נושא ההפקעה וחלקם אף התבקשו לחתום על התחייבות לפינוי תחום ההפקעה עם קבלת התראה מעירייה.

המשיבים טוענים כי דינה של העתירה להידחות על הסף בשל חוסר ניקיון כפיים. העותרים לא גילו כי חלקם הפרישו מרצון את השטח שיועד להפקעה עפ"י תכנית 1321 וכי שטח זה נרשם זה מכבר על שם העירייה.

**דיון**

שדרות קק"ל הן הכלאה של עורק ראשי שהתנועה בו מקשרת בין שכונות ובין ערים לבין דרך שכונתית. שכן הרחוב מהווה תפר בין חלקי שכונת תל ברוך הצפונית והדרומית. ישנם שירותים המשרתים את שני חלקי השכונה וממוקמים אם זה הצופים בצד הדרומי, בתי הספר שנמצאים מצפון ממזרח ומדרום לרחוב, או המרכז המסחרי צפונית לשדרות קק"ל. התושבים ובפרט הילדים והנוער נדרשים לא אחת לחצות את הרחוב ומבחינתם הרחוב הוא שכונתי לכל דבר ועניין. לפיכך העמסת נתיבי תחבורה ציבורית שתגרום להאצת התנועה המוטורית, היא חיסרון העלול לגרום לבעיה בטיחותית. כמו-כן להרבה מהחלקות הגובלות ברחוב ובפרט לחלקות הגובלות מצפון, ישנה כניסה לחניה פרטית משדרות קק"ל, דבר שרוב הסיכויים ימנע מהם במצב של הקצאת נת"צ.

מעיון במסמכים ובמפות שצורפו לעתירה עולה כי באזור שסביבו סובבת העתירה אין הקצאה לנתיבי תנועה ציבורית. זה למרות שיש באזור רחובות שבהם היקף התנועה אף עולה על זה של קק"ל.

על כן, סביר לחשוב שראוי לערוך בחינה מחודשת של הצורך להקצאת נתיבי תחבורה ציבורית בלעדיים בקטע זה של שדרות קרן קיימת. בפרט כשמדובר באורך קטע שלא עולה על חצי קילומטר בלבד, וממערבה לו הגשר מעל איילון הכולל שני נתיבים בלבד ואינו ניתן להרחבה.

דווקא בהבדל מן הצורך שאינו ברור דיו בנת"צ, ראוי לבחון פיתוח מסלולי האופניים על ידי הרחבת המדרכות והקצאת שביל אופניים רציף ותקני.

בהיעדר מיומנות ורקע מקצועי, לא לי לקבוע מסמרות נטועים בשאלה אם ההפקעה לשם הוספת נת"ץ חיונית כל כך. אולם לפי שמדובר בהחלטת הפקעה ישנה ששני עשורים קפאה על עומדה, נראה לי סביר שעד שתמומש החלטה קטגורית כזאת שאין ממנה חזרה ויעילותה, כך נראה מוטלת בספק, מן הראוי לקיים בה עיון ובדיקת חלופות עדכניים.

העותרים הציגו מספר טענות "משפטיות" שמבקשות לחתור מתחת לפני התקינות המנהלית של החלטת ההפקעה. לאחר שעיינתי בטענות ואף הצגתי אותן ואת המענה להן למעלה מכאן, נראה לי שאין צורך להכריע בהן. והוא בשל הצורך ב"חישוב מסלול מחדש".

אין לי ספק שהוועדה המקומית פעלה על פי סמכותה ובהתאם לתוכנית מאושרת כדין. יכול להיות שהעותרים לקו במידה מסוימת של חוסר ניקיון כפיים. אולם משחלפו 40 שנה מיום אישור תכנית 1321 פשיטא שצריך לבחון בדקדקנות מרובה את נחיצות ההפקעה ואת יעילותה נוכח אורחות החיים ומגמות התכנון המשתנות.

**התוצאה**

העתירה מתקבלת באורח חלקי. אני מורה לגורמי הוועדה המקומית לערוך בדיקה ברמת דיוק גבוהה שתתמודד עם המפגעים בתוואי הדרך ותיתן להם מענה.

תכנית 1321 תוקפא למשך שנה נוספת מהיום. התקווה היא שיעלה בידי צוות התכנון לגבש פתרונות שיצריכו הפקעת שטח מינימלי שיפגע באופן מידתי בחלקות של בעלי הקרקע.

משמעות ההנחיה היא שהחלטת ההפקעה כלשונה אינה ישימה. יהיה צורך לעדכן אותה לאחר השלמת הבדיקה. הנוסח שפורסם ברשומות בהתאם לסעיפים 5-7 לפקודת הקרקעות ביום 20.07.11 – בטל ולא תפורסם הודעה לפי סעיף 19 לחוק המבוססת על נוסח ההפקעה הקודם.

אין צו להוצאות

ניתן היום,&rlm; כ"א תשרי, תשע"ו,&rlm;4 אוקטובר, 2015 בהעדר הצדדים.

