23855-11-26

עת"מ 26-_____

בית המשפט מחוזי מרכז-לוד
08-11-2026
80 ה ת ק ב ל 80

מועד חתימת המסמך: 05.11.2026
בבית המשפט המחוזי מרכז בלוד
בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים

העותרת: **1. הוועדה המקומית לתכנון ולבניה כפר סבא**

ע"י ב"כ משרד הררי, טויסטר ושות' – עוה"ד בתיה בראף (מליכזון) (מ.ר. 12763)
ו/או גילי שמואלי ו/או לאה ג'יקובס
כולם ממגדל ב.ס.ר 1, דרך בן גוריון 2, רמת גן 52573
מען למכתבים: ת.ד. 912, בני-ברק 51108
טל': 03-7553800; פקס: 03-7553801

נסרק באופן חלקי
העותק המלא יצא לסריקה חיצונית

- נ ג ד -

המשיבות: **1. ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ובניה**

2. הועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז מרכז

ע"י פרקליטות מחוז מרכז (אזרחי), משרד המשפטים
מבית קרדן, קומה 10, דרך מנחם בגין 154, תל אביב, ת.ד. 33260 6492107
טל': 073-3924700, פקס: 02-6468017
דוא"ל: mazkirut-merkaz-ezra@justice.gov.il

3. י. בראון ובניו בע"מ 514173781

4. קניאל אריזות משקה בע"מ 520034323
ע"י ב"כ עוה"ד מיטל טויסטר רוזנטל ו/או עידן בן עמי
עפר טויסטר - עורכי דין
טל': 03-9064607;
דוא"ל: Info@boh.co.il ; lilachp@boh.co.il

5. ליאור שלזינגר ואח' – תושבי כפר-סבא הנוספת
ע"י ב"כ עוה"ד ברק קינן ו/או אח' ממשרד פירון עורכי דין
מרח' השלושה 2, תלל אביב-יפו 6706054
טל': 03-7540000; פקס': 03-7540055

סכום אגרה: 2,329 ₪.

עתירה מינהלית

עתירה זו מוגשת ע"י הוועדה המקומית לתכנון ולבניה כפר-סבא (להלן: "**העותרת**" ו/או "**הוועדה המקומית**") כנגד החלטת המשיבה 1, ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ובניה (להלן: "**המשיבה 1**" ו/או "**המועצה הארצית**") מיום 24.9.2026, בערר 17/26 (להלן בהתאמה: "**ההחלטה**" ו- "**הערר**"), אשר דחתה, למעט תיקונים מינוריים, את הערר שהגישה העותרת על החלטת הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה מחוז מרכז (להלן: "**הוועדה המחוזית**" או "**המשיבה 2**") מיום 2.3.2026, לאשר למתן תוקף את תכנית 405-0875708 "מתחם קניאל-בראון – הקמת מרכז עירוב שימושים" בכפר סבא (להלן: "**התכנית**") ולדחות את התנגדות העותרת כנגד התכנית (להלן: "**החלטת הועדה המחוזית**").

- העתק ההחלטה, מצ"ב כ**נספח 1** לעתירה.
- העתק כתב הערר (ללא נספחים), מצ"ב כ**נספח 2** לעתירה.
- העתק החלטת הוועדה המחוזית, מצ"ב כ**נספח 3** לעתירה.

ההדגשות במסמך זה אינן במקור, אלא אם נכתב אחרת.

א. <u>פתח דבר</u>

1. העתירה דנן מוגשת על רקע מציאות תכנונית ותחבורתית מוכרת היטב לכל אלה הנוהגים בכבישים בישראל בכלל ובאזור מרכז הארץ בפרט - גודש בכבישי הארץ הפוגע באיכות החיים, אשר מחמיר משנה לשנה ואשר אינו נחלת "שעות שיא" או של יום מסוים בשבוע אלא קבוע ומתמשך. כך, על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, ומכפי שעולה מכתבות בנושא, בשנת 2025 הסתכמה הנסועה של כלי הרכב המנועיים ב-69.3 מיליארד ק"מ, עלייה של 2.6% לעומת 2024, ובמצטבר, בין השנים 2005 ל-2025, גדלה הנסועה (קילומטרז') השנתית ב-66% ומצבת כלי הרכב יותר מהכפילה את עצמה, בעוד ששטח הכבישים גדל באותה תקופה ב-31% בלבד ואורכם ב-43% – "כך שהצפיפות גדלה משמעותית".

2. לגודש זה מחיר כבד, הנגבה מכלל הציבור והמשק. כך, הנזק השנתי למשק הישראלי מהגודש בכבישים נאמד בין 25 ל-35 מיליארד ש"ח בשנה ועלות אובדן הזמן בלבד מסתכמת בכ-35 מיליארד ₪.

3. נתוני הלמ"ס מלמדים כי רק כ-16% מהישראלים מגיעים לעבודה בתחבורה ציבורית, זאת חרף העובדה שבעשור האחרון "התרחבה התחבורה הציבורית באופן משמעותי, נפתחו קווי רכבת כבדה חדשים והושקו פרויקטים של רכבות קלות", ו"הציפייה לעלייה בשימוש נתקלה במציאות הפוכה". משרד התחבורה עצמו, כבר בשנת 2019, עמד על כך ש"בישראל שוררת תרבות נסיעה המעדיפה נהיגה ברכב פרטי על חלופות אחרות".

4. **לעניינו, משמעות הדברים היא כי הסתמכות תכנונית על מערכות הסעת המונים ותחבורה ציבורית עתידיים, אין בה כדי להצדיק בינוי מידיי אשר אינו מבוסס על תשתיות קיימות בשטח או למצער על תשתיות שבטווח הזמן הקרוב, והכל בהעדר בחינה לעומק והעדר הבטחת פתרונות מעשיים בתקופת הביניים, כתשתיות שכבר כיום אינן נותנות מענה הולם לצרכים ואינן עומדות במבחן המציאות.**

5. על רקע האמור, עניינה של העתירה בהחלטת המועצה הארצית, אשר מצד אחד הכירה בכך שמערך הדרכים באזור התכנית בצפון מערב כפר סבא לוקה בפגמים וזקוק לפתרונות תנועה, שעה שצומת בגין-טשרניחובסקי (להלן: "**צומת טשרניחובסקי/בגין**"), אליה מתנקזת תנועה רבה מכל רחבי העיר ומחוצה לה, וכן מתחום השכונה שתקום מכוח התכנית, **<u>מצויה בכשל</u>**, ומצד שני, אישרה תכנית לבינוי מעל אלף יח"ד, תוך הסתמכות על מענים עתידיים, שאינם קבועים בתכנית, - הכל במטרה לקדש את המטרה לאשר תוספת בנייה.

6. כך, אושרה התכנית דנן, אשר מוסיפה 880 יח"ד ועוד 500 יחידות דיור מוגן, ללא כל התניה של מימוש התכנית בפתרון תחבורתי.

7. כפי שיוכח להלן - ההחלטה היא בבחינת פלסטר בדמות שורה של מענים תאורטיים, נקודתיים ועתידיים – אשר רובם רחוקים מהעין (אם בכלל ברי יישום) – רימזור מעגלי תנועה, מסוף אוטובוסים, חיבור זמני לכביש 4 הבעת תמיכה בקידום כביש 541 ורכבת מטרו– כל זאת תחת הטלת האחריות על גורמים חיצוניים, לרבות העותרת, לקדם פתרונות אלו, שעה שהמשיבות 1-2 מקדמות חרף התנגדות העותרת את התכנית להגדלת היצע יחידות הדיור, מבלי לספק פתרונות אמיתיים, זמינים וברי ביצוע לבעיית התנועה האקוטית הקיימת כבר היום בצומת טשרניחובסקי/בגין, ובכך מחמירות את בעיית התנועה הקיימת, על חשבון התושבים הקיימים והתושבים שעתידים לאכלס את השכונה שתקום בשטח התכנית.

8. יובהר מיד כי אף אחד מהפתרונות עליהם עמדה המועצה הארצית בהחלטתה, אינו מחויב מכוח התכנית וכן אינו בשליטתה של הועדה המקומית – כך שמכלל האגדים אותם הזכירה המשיבה 1, הותירה בסופו של יום את הפצע עצמו מדמם, זאת בדמוי תוספת אלפי תושבים על מערך דרכים ויציאות עמוסות ממילא עד כדי כשל מהותי במערך הדרכים – כשל שהוכר בידי מוסדות התכנון כולם.

9. יובהר מיד כי העתירה אינה מבקשת להחליף את שיקול הדעת המקצועי של מוסדות התכנון, ואינה מבקשת להקפיא את פיתוחה של העיר כפר סבא, ולראיה ביחס לתכנית נשוא העתירה - העירייה עצמה תמכה בעבר בתכניות ענק להגדלת היצע הדיור בעיר, ואולם בעקבות קידומן של תכניות אחרות מאוחרות יותר, המעיבות על כושר הנשיאה של קיבולת התנועה בעיר, ובפרט באזור השכונות הירוקות, לא נותר בידי הועדה המקומית אלא להתנגד לתוספת נוספת של יח״ד באזור זה, ועל אחת כמה וכמה, מבלי שהתכנית הנוספת אשר שאושרה עתה, תספק פתרון תנועתי ממשי כתנאי למימוש התכנית, ולו בדרך של שלביות ביצוע!

10. עמדת העותרת הייתה ונותרה כי יש לקדם את התכנית, והיא אף המליצה על הפקדתה, ואולם, אין בכך כדי להצדיק את אישורה בהיקף של כ-1,380 יח״ד, מבלי להבטיח כי מערך התחבורה והתשתיות באזור יוכלו לשאת בתוספת הבינוי והאוכלוסייה הצפויה מכוחה.

11. נוסף על כך, ההחלטה התקבלה על יסוד תשתית עובדתית חסרה, שאינה כוללת בחינה מספקת של הכשל התחבורתי הקיים בצומת טשרניחובסקי/בגין ושל ההשלכות התחבורתיות המצטברות של התכנית והפיתוח המתוכנן באזור. חרף חסר זה ובניגוד לעמדת גורמי המקצוע בוועדה המחוזית (כגון מתכננת המחוז), אושרה התכנית ללא הוראת שלביות מחייבת, תוך הסתמכות על פתרונות תחבורתיים עתידיים אשר אינם מובטחים ואינם מעוגנים בתכנית, ומבלי להבטיח את התאמת מימוש הבינוי לפתרונות הנדרשים.

12. **בנסיבות אלו, מבקשת העותרת בעתירה זו, לבטל את החלטה השגויה והפוגענית של המועצה הארצית, אשר הותירה על כנה את החלטת הועדה המחוזית כפי שהיא למעט שינויים מינוריים, ולהחזיר את הדיון לועדה המחוזית, להפחתת תוספת יח״ד שאושרה במסגרת התכנית, ולהכנסת הוראת שלביות מחייבת לפתרון תנועתי ולבדיקה של כושר הנשיאה של התשתיות, והכל כמפורט להלן בנימוקי העתירה.**

ב. <u>הצדדים לעתירה</u>

13. <u>העותרת</u> – **הועדה המקומית לתכנון ובניה כפר סבא**, היא מוסד התכנון המקומי, אשר בתחומה, חלה התכנית לה מתנגדת העותרת במתכונתה הנוכחית.

14. <u>המשיבה 1</u> – **ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ובניה** היא מוסד התכנון המוסמך שדן בערר אותו הגישה העותרת כנגד התכנית לפי סעיף 110(א)(1)(ב) לחוק התכנון והבניה (להלן: "**החוק**") ואשר בהחלטתה מיום 24.9.2026 דחתה את עיקר הערר של העותרת אשר הוגש כנגד החלטת המשיבה 2 לאשר את התכנית ולדחות את התנגדות העותרת.

15. <u>המשיבה 2</u> – **הוועדה המחוזית לתכנון ובניה מרכז**, היא מוסד התכנון המוסמך לדון בתכנית ולהכריע בה, אשר דחתה ביום 2.3.2026 את התנגדות העותרת שהוגשה כנגד התכנית ואישרה את התכנית.

16. <u>המשיבות 3-4</u> - **י. בראון ובניו בע״מ וקניאל אריזות משקה בע״מ**, הן החברות אשר יזמו את התכנית בתחומה של העותרת.

17. <u>המשיבים 5</u> – **תושבי כפר סבא הירוקה** – תושבי העיר המתגוררים בשכונת כפר סבא הירוקה, אשר הוקמה בראשית שנות ה- 2000, הצמודה לשכונה החדשה שתקום מכוח התכנית. המשיבים 5 הגישו התנגדות לתכנית, וכן הגישו בקשה להצטרף להליך הערר כמשיבים או למתן זכות טיעון בדיון בערר. בהתאם, המועצה הארצית בהחלטה מושא העתירה דנן קיבלה את בקשת התושבים והורתה על צירופם כמשיבים לערר.

ג. רקע עובדתי - תכנוני

ג.1 התכנית והמרחב

18. התכנית ממוקמת בפינה הצפון-מערבית של העיר כפר סבא, ממזרח לכביש 4 הארצי (להלן: "**כביש 4**"), בסמוך לגבול עם העיר רעננה, במתחם שבו פועלים כיום, באמצעות המשיבות 3-4, שני מפעלי תעשייה כבדה המיועדים להריסה במסגרת התכנית: מפעל "קניאל" לקופסאות פח ומפעל "בר-און" לתערובות (להלן: "**המתחם**").

19. התכנית, ששטחה כ-61.5 דונם, מציעה להעתיק את המפעלים ולהקים במקומם שכונה חדשה, הכוללת כ-880 יח"ד מגורים (מהן 100 יח"ד להשכרה), 500 יחידות דיור מוגן בפינה הדרום מזרחית של התכנית, שטחי מסחר ותעסוקה, מבני ציבור, פארק מרכזי וכיכר עירונית.

20. התמהיל המוצע בתכנית הוא כ-45% מגורים, 22% דיור מוגן, 28% תעסוקה ומסחר וכ-5% מבני ציבור - סך הכל 1,380 יח"ד (!),שמשמעותו **תוספת של כ- 4,000 תושבים חדשים לשכונה, וזה מבלי שנלקחה בחשבון התוספת הפוטנציאלית מהדיוריות, זאת בהתאם לנספח הפרוגרמתי של התכנית.**

- העתק תקנון התכנית, מצ"ב כ**נספח 4** לעתירה
- העתק הנספח הפרוגרמתי של התכנית, מצ"ב כ**נספח 5** לעתירה.

21. כך ובהתאם לתכנית, בדופן המתחם אל מול כביש 4, ייבנה מתחם לתעסוקה, בהמשך לרצועת התעסוקה המאושרת מדרום, כאשר השטח שבעורף מבני התעסוקה יתוכנן כפארק מרכזי, אליו יתנקזו מספר צירי הליכה.

22. התכנית ממשיכה את הבינוי של "השכונה הירוקה" הקיימת מדרום למתחם שהוקמה (להלן: "**השכונה הירוקה**"), מכוח תכנית כס/60/1/א אשר אושרה ביום 20.7.2026 ותכנית כס/80/1/א שאושרה ביום 22.11.2006, בהיקף כולל של כ-5,000 יח"ד.

23. בנוסף, המתחם מוגדר בתכנית המתאר הכוללנית של כפר סבא מס' 405-0412890, תכנית כס/2035 (להלן: "**התכנית הכוללנית**"), אשר מחלקת את העיר למתחמי תכנון שונים, במתחם 5 "צפון מערב העיר – שיכון עליה ו"השכונה הירוקה" – כס/80" שייעודו העיקרי מגורים, ובמתחם משנה 5א' "כס/80", שייעודו תעסוקה.

- העתק הוראות התכנית הכוללנית, מצ"ב כ**נספח 6** לעתירה.

24. על פי הוראות התכנית הכוללנית, בתחום המגורים נקבע גובה בינוי של עד 8 קומות ובתעסוקה עד 22 קומות. היקף המגורים שהתכנית הכוללנית ייעדה למתחם הוא כ-700 יח"ד. תרף האמור, התכנית דנן מציעה בינוי של בנייני מגורים בגובה של עד 26 קומות ותעסוקה ודיור מוגן בגובה של עד 30 קומות.

25. אמנם, התכנית הכוללנית, אשר הופקדה בשנת 2017 ומצויה כיום בהליכי עדכון טרם אושרה, אולם היא משקפת את חזון התכנון המקומי לאזור, שגובש בהליך מקיף שכלל את כלל העיר.

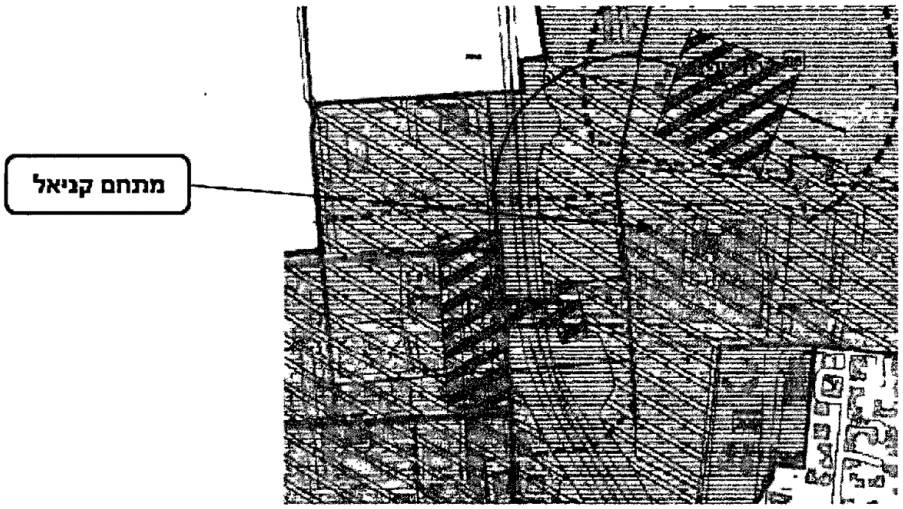
26. זאת ועוד, בהתאם להוראות תמ"א 35 שינוי מס' 4 (להלן: "**תמ"א 35/4**"), אשר אושרה ביום 2.6.2022, הקובעת ערכי מינימום לצפיפות במגורים, העיר כפר סבא, כיישוב המונה כ-100,000 תושבים, היא מסוג דגם 3 (ישוב המונה בין 50,000-200,000 תושבים), צפיפות ברוטו באנשים לקמ"ר היא 20,000 מ"ר וצפיפות נטו ביח"ד לדונם היא 14-16 יח"ד.

- העתק הוראות תכנית תמ"א 35/4, מצ"ב כ**נספח 7** לעתירה.

27. חרף האמור, תוספת יח"ד שאושרה בתכנית דנן, תביא לצפיפות של 64,910 איש לקמ"ר ולצפיפות של 41 יח"ד לדונם נטו בחישוב 880 יח"ד או 50 יח"ד לדונם בשקלול כל יח"ד לרבות הדיור המוגן.

28. כמו כן, על התכנית חלה תמ"א 70 – תכנית מתאר ארצית למרחב מערכת המטרו במטרופולין תל אביב (להלן: "**תמ"א 70**"), אשר אושרה ביום 21.5.2025. בהתאם להוראות תמ"א 70, שטח התכנית דנן, מצוי בטבעת השנייה של מרחב ההשפעה של המטרו, בתא שטח 99 בייעוד "אזור פיתוח" עם סימון להנחיות מיוחדות. בנוסף, תמ"א 70 קובעת רח"ק[1] מינימלי של 5 בשטח התכנית. חרף האמור, התכנית דנן מציעה רח"ק של כ-7.8 במגרשי המגורים במתחם.

29. בהתאם, שטח התכנית משיק לשתי תחנות מטרו עתידיות שנקבעו בתמ"א 70 ובתכנית תת"ל 101/ג' קווי מטרו במטרופולין ת"א- קו M1 מקטע צפוני, אשר אושרה ביום 6.5.2025 – תחנת תדהר שבתחום עיריית רעננה, הכוללת מעבר מתחת לכביש 4 עם יציאה בתחום העיר כפר סבא, בסמוך למתחם התכנית, וכן תחנת הדיפו הצפוני – ר' להלן מתוך גיליון מס' 1 לתמ"א 70:



- העתק הוראות תכנית תמ"א 70, מצ"ב כ**נספח 8** לעתירה.

30. זאת ועוד, בצדו המזרחי של המתחם מתוכנן שטח המיועד למסוף אוטובוסים – "מסוף כפר סבא" במסגרת תת"ל 121, שאושרה ביום 12.10.2023.

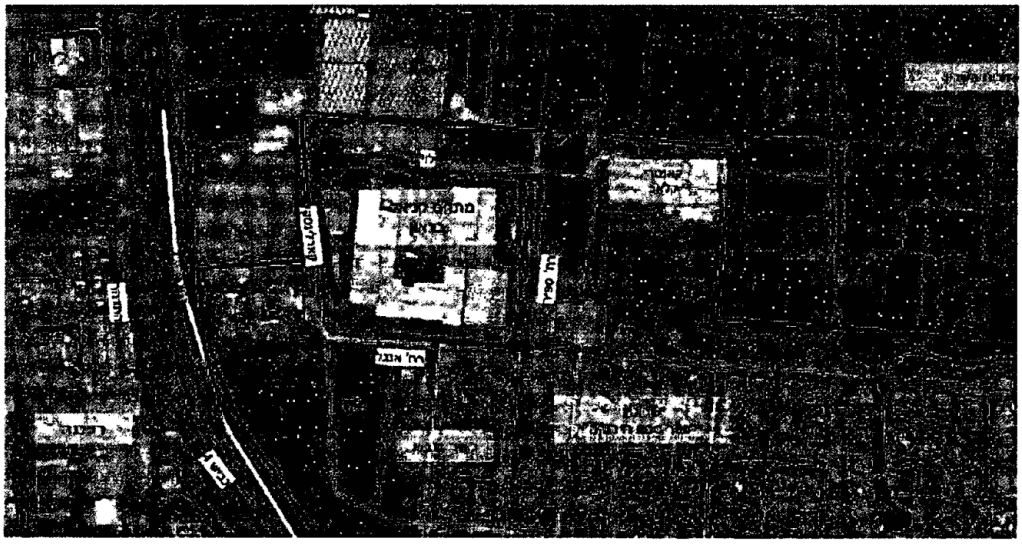
31. על אף מיקומו של המתחם בסמיכות לתשתיות תחבורה ציבורית עתידיות, ובכלל זה תחנות המטרו המתוכננות ומסוף האוטובוסים, אין חולק בכלל כי אין בתשתיות אלו כדי לתת מענה בזמן הקרוב והנראה לעין, לכשל התחבורתי הקיים במערך הדרכים המשרת את המתחם ואת השכונה הירוקה. למעשה, התנועה היוצאת מהמתחם ומהשכונה הירוקה נשענת על מערך דרכים קיים, אשר כבר כיום סובל מעומסים כבדים ומצווארי בקבוק משמעותיים.

32. **להלן יפורט הכשל התחבורתי הקיים, השלכותיו על תושבי השכונה והאופן שבו צפויה התכנית להחריפו.**

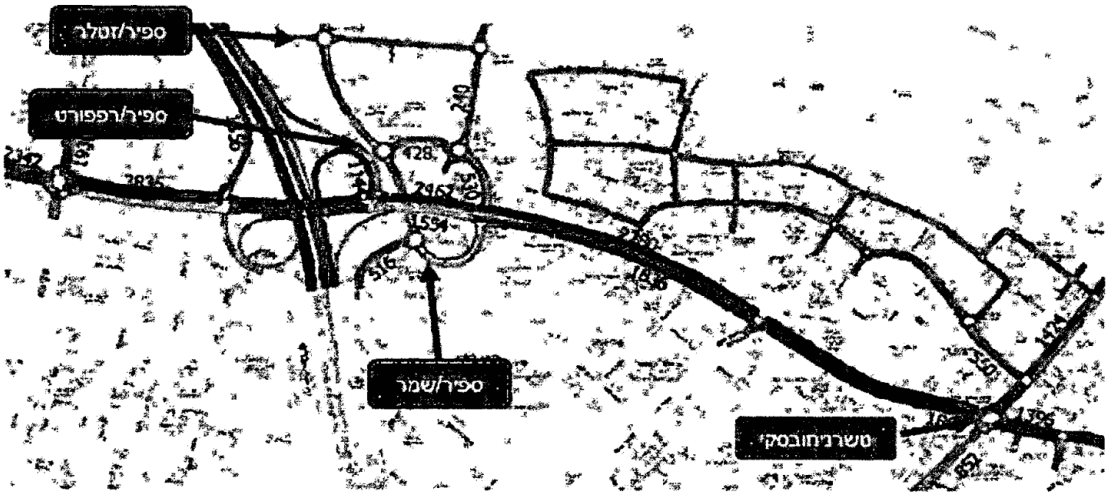
[1] רח"ק - יחס של רצפה חלקי קרקע כמדד לקביעת צפיפות וזכויות בנייה.

ג.2 הכשל התחבורתי הקיים בצומת טשרניחובסקי/בגין

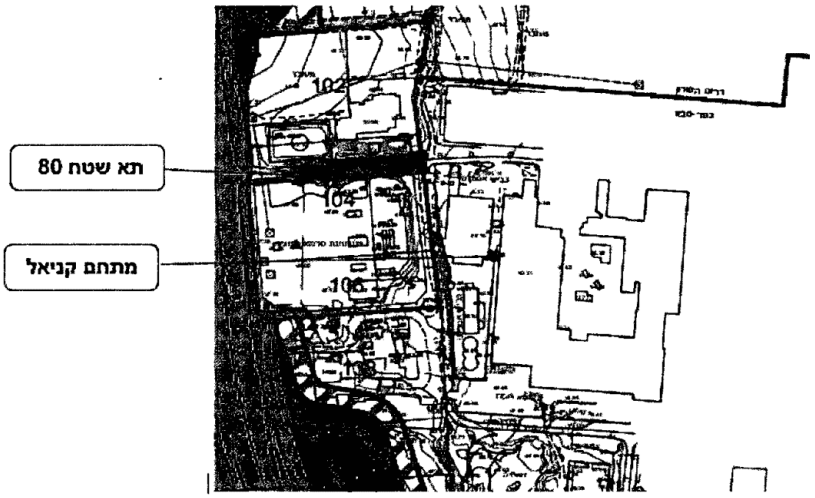
33. כאמור, התכנית ממוקמת בקצה הצפוני של השכונה הירוקה, והיא נסמכת על מערך הדרכים של השכונה:



34. כלל התנועה היוצאת ממתחם קניאל ומהשכונה הירוקה מתנקזת לרחוב ספיר, וממנו לשלושה מעגלי תנועה בכניסה לשכונה (ספיר/זטלר, ספיר/רפפורט וספיר/נעמי שמר). משם התנועה מגיעה לרחוב מנחם בגין, שהוא ציר היציאה המרכזי (להלן: "**ציר בגין**"), וממנו התנועה מתפצלת לשני כיוונים: מערבה, לכיוון כביש 4 ומחלף רעננה–כפר סבא צפון; ומזרחה, לכיוון צומת טשרניחובסקי/בגין ("צומת העליה") ומרכז העיר, כפי שמומחש להלן:



35. היציאה הצפונית ממתחם קניאל לכביש 4 היא פנייה ימינה בלבד, **שהוסדרה באופן זמני** בתא שטח 80 במסגרת סעיף 4.2.2(א) להוראות תת"ל 43/א' דרך מס' 4- בקטע מחלף רעננה דרום - מחלף הדרים (להלן: "**תת"ל 43/א'**"), אשר אושרה ביום 8.11.2021, לפיו: "**הדרך המסומנת בתא שטח 80 הינה הסדרה סטאטוטורית של דרך קיימת בשטח העיר כפר סבא**". להלן מתוך תשריט התכנית (גיליון מס' 2):



36. זאת ועוד, בהתאם לסעיף 7.1(1)(ג) להוראות תת"ל 43/א', נקבע כי חיבור הדרך המסומנת בתא שטח 80 לדרך 4 יותר זמנית עד מילוי אחד התנאים שלהלן, לפיו:

"החיבור הקיים ימינה לכיוון כפר סבא וממנה באזור קניאל ישאר באופן זמני בלבד עד שיתקיים אחד מהתנאים הבאים:

1. בוצע פתרון שיאפשר לשכונה 80 ולאזור התעסוקה בצפון מערב כפר סבא חיבור למערכת הדרכים הארצית.

2. מליאת הוועדה השתכנעה כי הפעלת אמצעי התחבורה הציבורית המתוכננים, מהווה פתרון נגישות חלופי לחיבור כזה או שהוצג בפניה פתרון חלופי ישים אחר".

- העתק תקנון תכנית תת"ל 43/א, מצ"ב כ**נספח 9** לעתירה.

37. **בהתאם, הכשל התנועתי מתבטא בשני צווארי בקבוק המרוכזים בקצותיו של ציר בגין: הראשון, בצומת טשרניחובסקי/בגין, מזרחית לשכונה; והשני, בצומת וייצמן/התדהר ובמחלף רעננה–כפר סבא צפון, מערבית לשכונה. התוצאה היא פקקי ענק בתוך ציר בגין ומשם אל תוך רחובות השכונה הירוקה, אשר צפויים להתגבר עם אכלוס המתחם.**

38. ודוק, הכשל בצומת טשרניחובסקי/בגין אינו חדש, וזה הביא כבר לפני כשני עשורים לקביעת התניה מפורשת בתכניות השכונה הירוקה, כס/80/1/א וכס/60/1/א, שכללה הוראות שלביות למימוש יח"ד, בהתאם לקידום התשתיות התחבורתיות בשכונה.

39. כך למשל, סעיף 29 לתקנון תכנית כס/80/1/א קובע תנאים להוצאת היתרי בניה בפתרון תנועתי (הוראה דומה נקבעה בסעיף 28 לתקנון תכנית כס/60/1/א), כדלקמן:

29. **<u>תנאים להוצאת היתרי בניה</u>:**

בין התנאים להוצאת היתרי בניה יהיו:

א. לא ינתן היתר בניה ליותר מ- 50% מסה"כ שטחי הבניה המוצעים בתחום התכנית, אלא לאחר שיוחל בביצוע המחלפון - המעבר הדו-מפלסי לביטול פניות שמאלה.

ב. לא ינתן היתר בניה ליותר מ- 50% מסה"כ שטחי הבניה המוצעים בתחום התכנית, אלא לאחר שיפתח מעבר דו-מפלסי בצומת הרחובות טשרניחובסקי ובגין.

- העתק תקנון תכנית כס/80/1/א, מצ"ב כ**נספח 10** לעתירה.

40. יוער כי בהתאם להחלטה מיום **4.6.2012** הורתה הועדה המחוזית לשנות את שלביות הביצוע שנקבעה בסעיפים 29א' ו-ב' לתכנית כס/80/1/א וסעיפים 28א' וב' לתכנית כס/60/1/א, כך שתנאי למתן היתר בניה ליותר מ-50% מסך שטחי הבניה המוצעים בתחום לפתיחת מעבר דו מפלסי בצומת הרחובות טשרניחובסקי-בן יהודה/בגין, יגדל ליותר מ-80% מסך שטחי הבניה המוצעים – **הוראה שניתנה לבקשת הוועדה המקומית זאת לאור הצורך להתמודד, כבר אז**, עם מימוש הבינוי שאושר בתכניות האמורות.

- העתק החלטת הועדה המחוזית מיום 4.6.2012, מצ"ב כ**נספח 11** לעתירה.

41. **והנה, חרף קיומו של הכשל התחבורתי בצומת טשרניחובסקי/בגין, בדיקה תחבורתית (בה"ת) שהוכנה על ידי חברת אמאב תחבורה בע"מ מיום 26.12.2023 מטעם המשיבות 3-4 ועודכנה ביום 16.5.2024 (להלן: "הבה"ת"), לא התייחסה כלל לכשל זה ולא בחנה את השפעותיו.**

42. כך, הבה"ת בחנה שלושה צמתים ברחוב ספיר (ספיר/זטלר, ספיר/רפפורט, ספיר/נעמי שמר), לפי תנועה של כלי רכב בשעות שיא בוקר בכיוון דרום (יציאה מהשכונה), כלומר את הצמתים הסמוכים למתחם בלבד – אך בדיקה זו לא כללה את צומת טשרניחובסקי/בגין, שבו מתנקזת התנועה היוצאת מהשכונה מזרחה ושבו קיים כשל חמור, כאמור לעיל.

43. מסקנות הבה"ת הן שבתרחישים השונים, הצמתים שנבחנו ימשיכו לתפקד ברמת שירות טובה, למעט צומת ספיר/רפפורט, אשר צפויה לפעול ברמת שירות שאינה מספקת בתרחיש שבו התכנית תמומש ללא החיבור לכביש 4, בשעת שיא הבוקר. בהתאם, הבה"ת קובעת כי ניתן לממש את מלוא התכנית גם ללא החיבור לכביש 4, ובלבד שצומת ספיר/רפפורט תרומזר; ואילו בהיעדר החיבור לכביש 4 ובהיעדר רימזור הצומת, ניתן יהיה לממש עד 70% מהתכנית בלבד.

- העתק הבה"ת, מצ"ב כ**נספח 12** לעתירה.

44. בהמשך לאמור, הכשל התחבורתי הקיים בצומת טשרניחובסקי/בגין נבחן על ידי גורמי המקצוע במוסדות התכנון - מתכננת מחוז מרכז במינהל התכנון טלילה הראל בחוות דעתה מיום 16.12.2024 (להלן בהתאמה: "**מתכננת המחוז**" ו- "**חו"ד מתכננת המחוז**"), במסגרתה המליצה להפקיד את התכנית, **אך עמדה בהרחבה על כך שהצומת בכשל**, כדלקמן (ר' בפרק ד' לחו"ד):

> נערכו מספר ישיבות עבודה עם צוות התכנון ונציגי הועדה המקומית. הנושאים שנדונו כללו התייחסות להשלמות סביבתיות, תנועה וביטוי.
> במסגרת הישיבות נעשא תנועה עלה כי חלק מהתנועה בתכנית צפויה לזרום לכיוון צומת בגין/טשרניחובסקי בשיא הערב, ולהעמיס על הצומת. הממצאי כבר היום בכשל. התכניות הסמוכות לתכנית המוצעת כוללות התניה למימוש זכויות בניה למגורים ומסחר, בתנאי יצירת הפרדה מפלסית בצומת. הפרדה זו התברדה ברבות השנים כפתרון שאינו מעשי, ובפועל היח"ד שנותרו בשכונה הגובלת כפ"ס הפרוקה/ 80 לא ניתנות למימוש.
> בהיעדר פתרונות תחבורתיים חלופיים, ועד למיקוש המטה, הכשל יילך ויעמיק.

45. מתכננת המחוז התייחסה בחוות דעתה לחלופות לפתרון הבעיה התנועתית שעמדו על הפרק, לרבות מערכת המטרו ומסוף האוטובוסים, **ומצאה כי אין בהם לספק מענה לבעיית התנועה הקיימת.**

46. ביחס לפנייה לכביש 4 שהוסדרה זמנית בתת"ל 43/א' – בחו"ד עמדה מתכננת המחוז על כך שמשרד התחבורה ונת"י "**לא הסכימו להסתמך על חיבור זה גם באופן זמני**" (ר' סעיף ב.5 לחו"ד) וכי הם "**ביקשו לוודא שהתכנית מתפקדת גם בלי החיבור "הזמני" הקיים לדרך 4**" – דהיינו, מדובר בדרך שלא ניתן להסתמך עליה כמענה לבעיית התנועה בכלל, ובפרט לצורך מימוש התכנית דנן.

47. מתכננת המחוז הוסיפה וסברה כי פתרון אפשרי לבעיה הוא ביצוע כביש אזורי 541 לאורך הגבול הצפוני של העיר עד כביש 4 "**אשר ייתן מענה תחבורתי לאזורי מרכז וצפון העיר וישחרר את הגודש מצומת בגין-טשרניחובסקי ואפשרות להסדרת חניון זמני, שייתן מענה תחבורתי עד להפעלת המטרו**".

48. עוד קבעה בעניין כביש 541, כי "**יש מקום לקדם בחינה תחבורתית אזורית לתכנון כביש רוחב 541, אשר חלקו המזרחי כבר אושר במסגרת תמ"ל 1088 (על בסיס תוואי כביש 5503 עד כביש 554) וכעת נותר לקדם את המקטע המערבי מכביש 554 (רח' טשרניחובסקי) עד לכביש 4. חיבור זה למערכת הארצית עשוי להוריד את העומס מהצמתים בתוך העיר לרבות הצומת המרכזית בגין-טשרניחובסקי, ויהווה פתרון תחבורתי לאזורי הפיתוח הצפוניים של כפ"ס**" (ר' פרק ה' לחו"ד).

49. בהתאם, בשל בעיית התנועה וחרף קביעת הבה"ית כי התכנית פתורה תחבורתית, **<u>המליצה מתכננת המחוז להציע שלביות ביצוע של התכנית ובמקביל לקדם בחינה תחבורתית לתכנון מקטע הדרך המחבר בין דרך 5503 (טשרניחובסקי) ועד כביש 4, לאפשר יציאה נוספת מהשכונה.</u>**

- העתק חוות דעת מתכננת המחוז מיום 16.12.2024, מצ"ב כ**<u>נספח 13</u>** לעתירה.

50. בנוסף לעמדת מתכננת המחוז, יוסף כי בהתאם לדו"ח בחינה תנועתית שנערכה בדצמבר 2025 ע"י אליה הנדסה מטעם העותרת עצמה, הכוללת מודל דינאמי, המבוסס על ספירות תנועה שבוצעו בשטח מחודש מאי 2024 ועל נתוני אמת באשר לדפוסי התנועה באזור, נמצא כי כבר היום יוצאים מהשכונה, בשעת שיא בוקר, כ-550 כלי רכב דרך רחוב ספיר דרומה מול קיבולת של כ-950 כלי רכב.

- העתק חוות דעת תחבורתית מטעם העותרת מדצמבר 2025, מצ"ב כ**<u>נספח 14</u>** לעתירה.

51. בהינתן כי התכנית מוסיפה 880 יח"ד, 500 יחידות לדיור מוגן ושטחי תעסוקה ומסחר, כ-4,000 תושבים בסך הכול, משמע תוספת תנועת כלי רכב בשעות השיא, אשר עם מימוש התכנית, תביא לכשל תנועתי חמור ביציאה מהשכונה הירוקה לכיוון צומת רעננה-כפר סבא צפון, תוך יצירת עומס תנועתי מזדחל לאורך רחוב ספיר.

52. מכאן, מצב התנועה בשכונה הירוקה ללא כל שדרוג מערך הכבישים צפוי להיות כזה שיכלול עומסי תנועה גדולים בשעות השיא, עד כדי מצב של חסימת הצירים בין שלושת מעגלי התנועה. כך, כל נסיעה מהמתחם תחייב מעבר דרך אותם שלושה מעגלי תנועה ואותו חיבור לציר בגין. תוספת קטנה בקצה גורמת לקריסה של הזרימה כולה: הפקקים משפיעים אחורה לתוך מעגלי התנועה, חוסמים אותם וחוסמים את הרחובות הפנימיים של השכונה הירוקה, כולל גישות רכבי חירום.

53. הכשל התנועתי הקיים צפוי להחמיר, שכן בשנים האחרונות קודמו ואושרו תכניות נוספות בצפון ובמזרח העיר כפר-סבא, המצויות בשלבי תכנון ו/או מימוש שונים, אשר נשענות על מערך התנועה הכולל את צומת טשרניחובסקי/בגין.

54. כך, למשל, תכנית מס' 405-0876995 התחדשות עירונית של מתחם דוד רמז להקמת כ- 233 יח"ד – התכנית אושרה למתן תוקף בשנת 2023 ; תמ"ל 1088 קריית הצעירים שאושרה ביום 18.12.2022 ומוסיפה כ- 3,670 יח"ד ו- 330 יח"ד דיור מוגן ; תכנית מס' 405-1357532 התחדשות עירונית מתחם האחדות להקמת 155 יח"ד

שאושרה להפקדה בתנאים בועדה המחוזית ביום 23.2.2026 ; תמ"ל 3014 לתוספת כ- 12,000 יח"ד במתחם בן יהודה צפון. והנה - כל תכנית שנוספת, גם אם נחשבת "זניחה" כשהיא נבחנת לעצמה, מגדילה את העומס על אותו נתיב, שאין לו עוד קיבולת פנויה ;

55. אשר על כן, במצב בו התכנית צפויה להוסיף אלפי תושבים ומאות נסיעות של כלי רכב למערך דרכים אשר סובל מזה שנים רבות מכשל תחבורתי ממשי, הכשל הקיים צפוי להחריף לנוכח תוספת התנועה מהתכנית ומתכניות נוספות המקודמות באזור, זאת, כאשר המענים התחבורתיים העתידיים שעליהם נסמכת התכנית, אינם מעוגנים בתכנית, וחלקם אף אינם מוסדרים או מצויים בשליטת העותרת.

56. **על רקע מציאות תחבורתית זו, ובהינתן הפער בין תנופת היקף הפיתוח המוצע בתכנית לבין המענה התחבורתי הקיים והזמין, להלן תפרט העותרת את השתלשלות ההליך התכנוני.**

ג.3 ההליך התכנוני

57. ביום **15.8.2022** הוגשה התכנית ע"י המשיבות 3-4 ללשכת התכנון במחוז מרכז וביום **20.10.2024** עברה את תנאי הסף לקליטתה.

58. ביום **17.11.2024** דנה הועדה המקומית בתכנית והמליצה לועדה המחוזית על הפקדת התכנית בתנאים.

59. כאמור לעיל, ביום **16.12.2024** ניתנה חו"ד תכנונית של הגב' טלילה הראל, מתכננת מחוז מרכז במינהל התכנון, בה המליצה לאשר את התכנית להפקדה (להלן: "**חוו"ד מתכננת המחוז**"), **ובתוך כך המליצה על בחינת הוראת שלביות בתכנית למימושה, על מנת להתמודד עם בעיית התנועה שבאזור.** העתק חו"ד מתכננת המחוז צורפה כנספח 13 לעתירה.

60. ביום **27.1.2025** הורתה הועדה המחוזית על הפקדת התכנית, **וזאת חרף ההכרה וההבנה כי אזור התכנית כבר שרוי במצב הסובל מבעיות תחבורה משמעותיות בגין הכשל בצומת טשרניחובסקי/בגין במרכז העיר, וחרף העובדה כי נדרש לקדם פתרון תנועתי רוחבי ומשמעותי אשר נועד לצמצם את העומס מהצמתים בעיר לרבות הצומת המרכזית בגין-טשרניחובסקי, ולהוות פתרון תחבורתי לאזורי הפיתוח הצפוניים של כפ"ס.**

- העתק החלטת הועדה המחוזית להפקדת התכנית מיום 27.1.2025, מצ"ב כ**נספח 15** לעתירה.

61. ביום **9.11.2025** פורסמה התכנית להפקדה ברשומות (י.פ. 13946, 879) והוגשו לה 3 התנגדויות: התנגדות מטעם הועדה המקומית, התנגדות מטעם תושבי שכונת כפר סבא הירוקה – המשיבים 5 והתנגדות עצמית מטעם המשיבות 3-4.

62. ביום **1.1.2026** הגישה הועדה המקומית את התנגדותה לתכנית, בתמיכת חו"ד מומחים של יועצת תנועה ושמאי, זאת לאור קשיים ונושאים אשר הועלו מפי גורמי המקצוע בוועדה המקומית ואשר דרשו את תיקון התכנית, לרבות **בעיית התנועה והתניה למימוש יח"ד שהתכנית מציעה בתכנון וביצוע כביש 541, צפיפות ומספר יח"ד החורג מתכנית המתאר של כפר סבא ומהגדרות המינימום של תמ"א 35/4**, הוספת הוראות שלביות לאיזון כלכלי בתכנית, היבטים שמאיים, תיקון ודיוק פריסה מרחבית והוראות בינוי, תיקון פרוגרמה לצרכי ציבור, דיוק עצים בוגרים וטעויות סופר, ובעיקר כנגד הכשל התחבורתי וצפיפות ומספר יח"ד, העתק חו"ד מומחה התנועה מטעם העותרת צורפה כנספח 14 לעתירה.

- העתק התנגדות הוועדה המקומית לתכנית, מצ"ב כ**נספח 16** לעתירה.

63. ביום **11.2.2026** קיימה ועדת המשנה של הועדה המחוזית דיון פומבי בהתנגדויות.

64. ביום **2.3.2026** קיימה ועדת המשנה של הועדה המחוזית דיון פנימי בהתנגדויות, בסופו החליטה, ביחס להתנגדות הוועדה המקומית, כמו גם התנגדות המשיבים 5, לדחות את מרבית טענות הועדה המקומית בהתנגדות, ובפרט ביחס לנושאים של הכשל התנועתי ותוספת יח״ד והצפיפות.

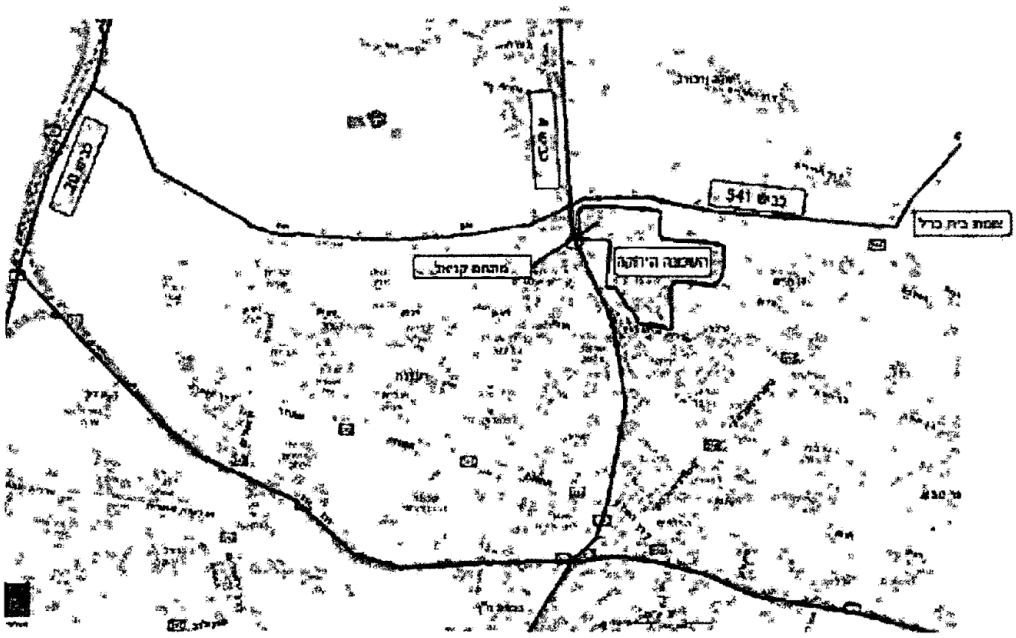
65. כך, הוועדה המחוזית דחתה את דרישת העותרת לקביעת פתרון תחבורתי כתנאי למימוש התכנית, זאת על יסוד ארבעה נימוקים מרכזיים: **האחד**, קידום 3 פתרונות מערכתיים – דרך 541 כפתרון אזורי לבעיות ולצרכים התנועתיים של צפון-מערב כפר סבא, מסוף תחבורה ציבורית בצמידות לשכונה ושתי תחנות מטרו – תדהר רעננה והדיפו; **השני** – שדרוג צמתים כפתרון שהומלץ בבה״ת לשיפור המערכת המקומית; **השלישי** – בהתאם לבדיקת יועץ התחבורה של הועדה המחוזית, התוספת השולית היחסית של התכנית לצומת טשרניחובסקי/בגין, אשר נאמדת בכ -200 תנועות בשעת שיא הבוקר, אינה גדולה, זאת לצד מסקנת הבה״ת בדבר תפקוד הצומת ברמת שירות סבירה; **והרביעי** – בהתאם לעמדה התכנונית העקרונית של מנהל התכנון לפיה אין להתנות שלביות של פיתוח תשתיות בתכניות ע״מ למנוע סטגנציה ודווקא התקדמות במקביל של הפיתוח וקידום תשתית תסייע לקידום תשתיות, זאת בפרט לאור העובדה כי התכנית נמצאת בטבעת השניה של תמ״א 70, אשר בבסיסה הגישה התכנונית של העצמת פיתוח בסמיכות לתחנות המטרו

66. כן דחתה הוועדה המחוזית את טענת העותרת כי הצפיפות שנקבעה בתכנית חורגת מהמותר, שכן לעמדתה, התכנית בתחום תמ״א 70 ובהתאם כוללת עוצמות פיתוח מתאימות. כך, תמ״א 70 קובעת רח״ק מינימלי של 5 עבור מתחם פיתוח, בעוד התכנית מציעה רח״ק של 7.8. בנוסף, תמ״א 35/4 קובעת צפיפות מינימלית בלבד ואינה מגבילה עוצמת פיתוח בתחום תמ״א 70. כן סברה כי תכנית המתאר הכוללנית עוברת בימים אלו תהליכי עדכון ביחס לתמ״א 70, כך שעוצמת הבניה והיקפי יח״ד בתחום תמ״א 70 יעודכנו בהתאם לעקרונותיה.

67. בנוסף ולמען שלמות התמונה, יצוין כי הוועדה המחוזית אף דחתה את טענותיה השמאיות של העותרת ואת טענתה לשלביות ואיזון כלכלי. העתק החלטת הועדה המחוזית צורפה כנספח 3 לעתירה.

68. ביום **12.4.2026** הגישה העותרת ערר מס׳ 17/26 על החלטת הועדה המחוזית לדחות את התנגדות העותרת, לרבות בנושא התחבורתי ותוספת יח״ד והצפיפות ולאשר את התכנית. העתק כתב הערר צורף כנספח 2 לעתירה.

69. כך **ובאשר לנושא התחבורתי**, טענה העותרת כי אין לאפשר את מימוש הבינוי למגורים ללא פתרון תחבורתי מקדים, או למצער ללא **הוראת שלביות** שתקשור בין מימוש יחידות הדיור לבין קידום כביש 541 שנועד לספק חיבור נוסף לכביש 4 ולמערכת הדרכים הארצית, זאת משום שהתכנית מוסיפה מאות רבות של יח״ד באזור שכבר סובל מעומסי תנועה כבדים, ובפרט לנוכח הכשל הקיים בצומת טשרניחובסקי/בגין ובמערכת היציאות מהשכונה הירוקה. להלן המחשה של כביש 541 ביחס למתחם קניאל ולשכונה הירוקה:



70. במסגרת טענותיה בנושא זה, הצביעה העותרת על פגמים שנפלו בהחלטת הועדה המחוזית, ובהם היעדר בדיקה של צומת טשרניחובסקי/בגין במסגרת הבה"ת, היעדר נימוקים המצדיקים סטייה מהמלצת מתכננת המחוז שקבעה כי יש לבחון שלביות לפתרון תנועתי כתנאי בתכנית למימושה וכן הפנתה העותרת גם להוראות השלביות שנקבעו בתכניות השכונה הירוקה לפתרון תנועתי כתנאי למימוש תכניות אלו.
71. בנוסף, **ובאשר לנושא תוספת יח"ד**, טענה העותרת כי יש להפחית באופן משמעותי את מספר יחידות הדיור ואת הצפיפות בתכנית, שכן היקף הבינוי אינו תואם את התכנון העירוני הקודם, אינו מתאים לתשתיות הקיימות והמתוכננות, ומוביל לצפיפות חריגה שאינה מוצדקת בנסיבות העניין. העתק כתב הערר צורף כנספח 2 לעתירה.
72. ביום **10.5.2026** הגישו המשיבים 5 בקשה להצטרפות כמשיבים ולחלופין למתן זכות טיעון בערר.
73. ביום **18.5.2026** הגישו המשיבות 3-4 את כתב תשובתן לערר וביום **24.5.2026** הגישה הועדה המחוזית את תשובתה לערר.
74. ביום **28.5.2026** נדון הערר בפני המועצה הארצית בנוכחות הצדדים.
75. כאמור לעיל, ביום **24.9.2026** החליטה המועצה הארצית על דחיית הערר, למעט בנושאים מינוריים, כפי שיפורט להלן.

ד. <u>החלטת המועצה הארצית</u>

76. המועצה הארצית נימקה את החלטתה לדחיית הערר, כדלקמן:
77. <u>בנושא הכשל התחבורתי</u>–
78. **לא נפל פגם בהליך קבלת ההחלטה או בהנמקת הוועדה המחוזית** - המועצה הארצית דחתה את טענת העותרת שלפיה הוועדה המחוזית הייתה חייבת לנמק באופן מוגבר את החלטתה שלא לאמץ את המלצת מתכננת המחוז. נקבע כי המלצות מתכנן המחוז במסגרת הבדיקה התכנונית המוקדמת אינן מחייבות את

הוועדה המחוזית, וכי ההכרעה בתכנית מסורה לשיקול דעתה העצמאי. כן נקבע כי הוועדה המחוזית דנה בסוגיית התחבורה בהרחבה הן בשלב ההפקדה והן בשלב ההתנגדויות והוועדה התייחסה במפורש לקושי התחבורתי הקיים, לצורך בקידום כביש 541 לתכנון מסוף התחבורה הציבורית ולתכנון המטרו.

79. **אין להקפיא את הפיתוח העירוני עד לפתרון הכשל התחבורתי האזורי** - המועצה הארצית קיבלה את עמדת הוועדה המחוזית שלפיה אין להתנות את פיתוח המתחם בהשלמת פתרון תחבורתי אזורי. נקבע כי כביש 541 אינו פתרון פנים־שכונתי המיועד למתחם קניאל בלבד, אלא פתרון אזורי שנועד לשרת את העיר כפר סבא ואת היישובים הסמוכים לה. לכן, יש לקדם את תכנונו במקביל לפיתוח המתחם, ולא כתנאי מוקדם למימוש התכנית.

בהקשר זה נקבע כי עצם קיומם של קשיים תחבורתיים אינו מצדיק בהכרח עצירת פיתוח של שכונה חדשה. לשיטת המועצה הארצית, יש לבחון את השפעתה התחבורתית של התכנית המסוימת ואת הפתרונות הנדרשים לה, ולא להפוך את פתרון כלל בעיות התחבורה באזור לתנאי מוקדם לכל פיתוח נוסף.

80. **השפעת התכנית על צומת טשרניחובסקי/בגין אינה מצדיקה את עיכוב הבנייה** - המועצה הארצית קבעה כי הצומת מצוי במרחק של כ־2 ק״מ בקו אווירי מהתכנית, וכי בהתאם לבדיקה התחבורתית ולחוות הדעת המקצועיות, מרבית התנועה הצפויה מהמתחם תנוע מערבה, ולא מזרחה, לעבר הצומת הבעייתי.

ההחלטה התייחסה לתרחיש מחמיר שבו תוספת התנועה שתגיע לצומת עשויה לעמוד על כ־200 כלי רכב, כך שגם תוספת זו, לפי עמדת גורמי המקצוע שאומצה בהחלטה, שולית ביחס להיקף התנועה האזורית העוברת בצומת. המועצה הארצית הבהירה כי אין מדובר בקביעה גורפת שלפיה צומת המצוי בכשל אינו צריך להיבחן במסגרת בדיקה תחבורתית, אלא ההכרעה היא קונקרטית, על יסוד נתוני התכנית והיקף השפעתה הצפויה על הצומת.

81. **לא נמצא פגם המצדיק פסילת הבה״ת** - המועצה הארצית דחתה את הטענה כי הבדיקה התחבורתית התעלמה מהכשל הקיים בצומת טשרניחובסקי/בגין ונקבע כי גורמי התכנון היו מודעים לכשל, אולם סברו כי הכללת הצומת בבדיקה לא תתרום לבחינת ההשפעה השולית של התכנית עליה, בהתחשב בכך שהצומת ממילא מצויה במצב של עומס יתר.
גם הטענות ביחס לספירות התנועה ולנתונים שנאספו בתקופת המלחמה לא הביאו את המועצה למסקנה שנפל פגם המצדיק התערבות. ההכרעה נשענה על מכלול הבדיקות וחוות הדעת שהוגשו, ועל בחינת טענות הוועדה המקומית והתושבים במסגרת ההליך.

82. **הוראות השלביות בתכניות השכונה הירוקה אינן מחייבות קביעת שלביות דומה בתכנית הנוכחית** - המועצה הארצית קבעה כי יש לבחון את הצורך בהוראת שלביות בכל תכנית בהתאם לנסיבותיה. הוראות השלביות שנקבעו בעבר בתכניות כס/60 וכס/80 נועדו להתמודד עם מצב תחבורתי מסוים, ובפרט עם הצורך בהפרדה מפלסית בצומת טשרניחובסקי/בגין, אלא שהפתרון הזה אינו עומד עוד על הפרק, ואף הוועדה המקומית עצמה ביקשה בעבר להקל במידה ניכרת את הוראות השלביות שנקבעו בתכניות אלה.
עוד נקבע כי קיים קושי בהוראות שלביות תחבורתיות, אשר עלול להפוך לאורך השנים לחסם פיתוח גם כאשר הנסיבות משתנות והצורך המקורי בהן מתייתר.

83. **אין להתנות את מימוש יחידות הדיור בהפעלת המטרו** - המועצה הארצית נתנה משקל לכך שהבדיקה התחבורתית בחנה גם מצב שבו המטרו טרם הופעל, ומצאה כי ניתן לממש את התכנית ברובה ללא שינויים במערך הדרכים הקיים. בהתאם לכך, לא נמצא בסיס לדחות את מימוש חלק מיחידות הדיור עד להפעלת המטרו.

ההחלטה ציינה כי הוועדה המקומית לא הציגה דוגמאות להוראות שלביות דומות בתכניות שעליהן חלה תמ"א 70, וכי לא הוצג סטנדרט תכנוני ברור המצדיק החלת מנגנון כזה במקרה הנדון. בנוסף, המועצה סברה כי התכנית יכולה להתממש גם ללא פרויקט המטרו, ולכן אין הצדקה לקשור את מימוש יחידות הדיור בהשלמתו.

84. <u>בנושא תוספת יח"ד והצפיפות</u>, בהקשר זה הכריעה המועצה הארצית כי ערכי הצפיפות בתמ"א 35/4 ובתמ"א 70 הם ערכי מינימום ולא מקסימום, התכנית נמצאת בתחום ההשפעה של המטרו, ולכן יש הצדקה תכנונית להעצמת הבינוי, הצפיפות מוצדקת גם בהתחשב בהיקף השטח המוקצה למגורים ביחס ליתר שימושי התכנית, הצפיפות המוצעת אינה חריגה באופן המצדיק התערבות, היקף יחידות הדיור בתכנית אינו מצדיק התערבות בשל הפער מהתכנון הכוללנת, יחידות הדיור המוגן אינן שקולות ליחידות דיור רגילות מבחינת ההשלכות התשתיתיות והתחבורתיות, הדיוריות אינן יחידות דיור עצמאיות נוספות, לא הוכח כי התכנית אינה מספקת מענה פרוגרמתי לאוכלוסייה הצפויה, לא נמצא בסיס לקביעת שלביות ביחס ל"רח"ק העודף", העולה על רח"ק של 5, או לדחיית הבינוי עד להפעלת המטרו.

85. **מכאן העתירה דנן, במסגרתה תטען העותרת כי החלטת המועצה הארצית לאשר את התכנית במתכונתה ובהיקפה, חרף הכשלים התחבורתיים הקיימים והשלכותיה הצפויות, התקבלה על יסוד תשתית עובדתית חסרה, תוך סטייה בלתי מנומקת ומספקת מהמלצתה המקצועית של מתכננת המחוז, ותוך הסתמכות על פתרונות תחבורתיים עתידיים, תיאורטיים, אשר אין כל ודאות בדבר מימושם.**

ה. <u>הטיעון המשפטי – בהחלטת המועצה הארצית נפלו פגמים היורדים לשורש העניין</u>

86. "יאמר מיד כי העותרת, כמוסד תכנון כשלעצמו, מודעת היטב להלכה המושרשת לפיה בית המשפט אינו "מתכנן-על" ואינו ממיר את שיקול דעתם התכנוני של מוסדות התכנון בשיקול דעתו. עם זאת, גם החלטות תכנוניות כפופות לכללי המשפט המינהלי, ובית המשפט העליון הבהיר כי עליהן "להתקבל על בסיס תשתית עובדתית מלאה ורלוונטית, בהתחשב בשיקולים הצריכים לעניין, בסבירות ובמידתיות" – ר' בעניין זה עע"מ 3602/22 **עיריית רמת השרון נ' ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ולבניה**, פס' 50 (נבו 17.12.2024); ראו גם עע"מ 7324/22 **יוכלמן נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה חדרה**, פס' 13 (נבו 3.7.2023).

87. דא עקא, ההחלטה נשוא העתירה שבנדון, התקבלה על בסיס תשתית עובדתית חסרה, תוך פגמים מהותיים שנפלו בהחלטה בדרך של התעלמות מכל תמרור אזהרה אפשרי כנגד רצון לאשר את התכנית ולהוסיף עוד יחידות דיור למלאי היחידות שכבר אושר בעיר– "ויהי מה".

88. כאמור, "ככלל, היקף ההתערבות בהחלטות מוסדות תכנון מחמת אי סבירות בהפעלת שיקול הדעת הוא מצומצם מאוד, לעומת מצבים שבהם נפל פגם בהליך קבלת ההחלטה" – ר' בעניין זה עע"מ 3975/22 **ב. קרן נכסים (98) בע"מ נ' אמות השקעות בע"מ**, פס' 29 (נבו 15.7.2025). בהתאם, כפי שנפסק בדנ"מ 4753/19 **עיריית הרצליה נ' הוועדה לתכנון מתחמים מועדפים לדיור**, פס' 15 (נבו 6.5.2021) (להלן: "**עניין אפולוניה**"), ההשגות בהליך מסוג זה "אינן נוגעות לתוכנן של ההכרעות התכנוניות ולהפעלת שיקול דעת תכנוני על ידי הוועדה", אלא לכך שמוסד התכנון "לא הפעיל את שיקול דעתו כנדרש ולא בחן את השאלות התכנוניות הטעונות הכרעה ... על רקע תשתית עובדתית מלאה".

89. **העותרת תטען כי החלטת המועצה הארצית לוקה בפגמים מהותיים: היא מאשרת את מימוש התכנית ללא הבטחת פתרונות תחבורתיים הולמים או למצער, קביעת הוראות שלביות שיבטיחו את התאמת הבינוי**

לפיתוח התשתיות; היא סוטה מהמלצתה המקצועית של מתכננת המחוז, מבלי להציג נימוקים מיוחדים המצדיקים זאת; היא נשענת על תשתית עובדתית חסרה, שאינה נותנת משקל מספק לכשלים התחבורתיים הקיימים ולהשפעתה המצטברת של התכנית על מערך התחבורה ועל כושר הנשיאה של האזור - פגמים אלה, כל אחד בפני עצמו ובוודאי בהצטברותם, מצדיקים את התערבותו של בית המשפט הנכבד.

ה.1. ההחלטה חורגת ממתחם הסבירות שכן "הפתרונות" שמציעה המועצה הארצית, אינם מהווים כפתרונות ישימים, ולכל היותר, משמשים כ"פלסתר" נקודתי אשר אין בו כדי להוות מענה לכשל התחבורתי

90. העותרת תטען כי החלטת המועצה הארצית לוקה בחוסר סבירות קיצוני, שעה שאינה מספקת מענה ממשי לכשל התחבורתי הקיים בתכנית, אלא נסמכת על שורה של פתרונות עתידיים, שחלקם מצויים בשלבי תכנון ראשוניים, חלקם תלויים בקידום הליכים ובפעולות של גורמים חיצוניים, וכאשר אף אחד מהם אינו מעוגן בהוראות התכנית. חרף זאת, אושרה התכנית בהיקפה המלא – הכולל 880 יח"ד רגילות ו-500 יחידות דיור מוגן ובסה"כ כ- 1,380 יח"ד (!!!) – ללא הוראת שלביות כללית או מנגנון אחר שיבטיח כי המענה התחבורתי יתקדם במקביל לפיתוח ויהיה זמין עם אכלוס המתחם.

91. כך, המשיבה 2 דחתה בהחלטתה מיום 2.3.2026 את דרישת העותרת לקביעת פתרון תחבורתי כתנאי למימוש התכנית, והסתמכה על שורה של מענים - כביש 541, כפתרון אזורי לצרכים התנועתיים של צפון-מערב כפר סבא ולא כתנאי למימוש התכנית; מסוף תחבורה ציבורית בצמידות למתחם; תחנות המטרו תדהר והדיפו, המתוכננות אף הן בסמיכות לתכנית; שדרוג צמתים כפי שהומלץ בבה"ת, קרי רמזור או הרחבת מעגל התנועה בצומת ספיר/רפפורט והחיבור הזמני לכביש 4 מכוח תת"ל 43/א, עליו נשענת מסקנת הבה"ת לפיה ניתן לממש את מלוא התכנית.

92. לצד אלה, הסתמכה המשיבה 2 על הערכה כי תוספת התנועה לצומת טשרניחובסקי/בגין נאמדת בכ-200 כלי רכב בשעת שיא הבוקר ועל כן אינה גדולה, וכן על קביעה עקרונית כי אין להתנות שלביות של תשתיות בתכנית מקומית, כדי למנוע סטגנציה וחסמי פיתוח.

93. והנה - המועצה הארצית אימצה את כל נימוקי הועדה המחוזית.

94. כך, המועצה הארצית קבעה כי כביש 541 ישמש כפתרון אזורי שיש לקדמו במקביל לפיתוח המתחם ולא כתנאי מוקדם למימושו, וכי עצם קיומם של קשיים תחבורתיים אינו מצדיק עצירת פיתוח (סעיפים 54-55 להחלטה), זאת על בסיס קביעה כי ההשפעה על צומת טשרניחובסקי/בגין אינה מצדיקה עיכוב, בעיקר משום שמרבית התנועה תנוע מערבה (סעיף 56 להחלטה).

95. בנוסף, המועצה הארצית דחתה את טענת הועדה המקומית לפגמים בבה"ת (סעיף 57 להחלטה), וקבעה כי הוראות השלביות בתכניות השכונה הירוקה אינן מחייבות שלביות דומה, שכן הוראת השלביות שנקבעה בתכנית כס/80/1/א, הקובעת הפרדה מפלסית בצומת טשרניחובסקי, אינה עומדת עוד על הפרק (סעיף 58).

96. עוד נקבע כי אין להתנות את מימוש יחידות הדיור בהפעלת המטרו.

97. **אלא שעיון בהחלטה מלמד כי הפתרונות העתידיים הם פתרונות תיאורטיים, "באוויר", שאין בהם להבטיח כי ימומשו לצורך מתן מענה לעת מימוש התכנית.**

98. כך יוצא, כי לא רק שהמשיבות מסירות מעצמן את האחריות לדאוג לפתרון תנועתי ישים לאזור, ולתושבים שיאכלסו את המתחם כשייבנה, אלא שהן משליכות את יהבן על פתרונות שאינם קיימים כיום, ואין ודאות שיהיו ניתנים ליישום עם ביצוע התכנית.

99. **ראשית**, ביחס לכביש 541 קבעה המשיבה 1 כי במהלך פרק הזמן שיידרש למימוש התכנית – של 5-6 שנים, על הוועדה המקומית והרשות המקומית – בשיתוף הוועדה המחוזית וגורמי הביצוע כגון נת"י – יהיה לבחון את קידום התכנון והביצוע של כביש 541 שנראה כי מאושר במקטעים (ר' סעיף 59 להחלטה), וכן "יש לרשות המקומית את האחריות לפעול מול משרד התחבורה" (סעיף 59 להחלטה).

100. ואולם, אין באמירות אלה כדי להבטיח את קידום הכביש או את השלמתו בתוך פרק הזמן הרלוונטי למימוש התכנית. ההחלטה אינה מצביעה על לוח זמנים מחייב, על התחייבות של גורמי הביצוע להשלמת הכביש או על מקור תקציבי מובטח לביצועו.

101. למעשה, במקום לקבוע כי מימוש התכנית יותנה בהתקדמות ממשית של פתרון תחבורתי אזורי בהתחשב בבעיית התנועה, מסתפקת המשיבה 1 בהטלת האחריות לקידומו על העותרת, מבלי להבטיח כי הפתרון אכן יעמוד לרשות תושבי המתחם עם אכלוסו שיהיה בו גם להקל עם תושבי השכונה הירוקה.

102. אין מדובר אפוא בפתרון תחבורתי קיים או מובטח, אלא באפשרות תכנונית עתידית לוטה בערפל, שתלויה בקידום הליכים ובפעולות של גורמים שונים, שאין ודאות כי יושלמו במועד הנדרש למימוש התכנית בעוד 6-5 שנים.

103. **שנית**, ביחס לפתרון של שינוי הסדרי התנועה בצמתים – ממעגלי תנועה לצמתים מרומזרים, בהחלטה צוטטו דבריו של מר שמל, יועץ התנועה של הוועדה המחוזית מהדיון בערר, אשר אישר כי "**אנחנו לא מתכננים עכשיו תכנון מפורט של הצומת**" ובהחלטה נאמר מפורשות כי המועצה אינה עוסקת בתכנון מחדש של הצומת (ר' סעיף 57), וכי רמזור הצמתים מצוי בסמכות רשות הרישוי המקומית ורשות התמרור (ר' סעיף 59 להחלטה).

104. שוב, "פתרון" אשר מגולגל לפתחו של מוסד התכנון המקומי, ללא תקציב מאושר וללא תוחלת ביצוע כלשהי, בהתנהלות חוזרת בה היקף וכמות יחידות הדיור מוכתב מלמעלה באופן חד צדדי, ויהי מה, כאשר המוסד המקומי, שלו אין כלל את היכולת והסמכות לקדם את הפתרונות, וכן תושבי העיר - נותרים חסר אונים.

105. **שלישית**, באשר להצעת פתרון של תחבורה הציבורית, המבוסס על מסוף תחבורה ציבורית שיוקם מכוח תת"ל 121 בצמידות לתכנית ועל מערך אוטובוסים שיופעל, קבעה המועצה הארצית כי "יש לרשות המקומית את האחריות לפעול מול משרד התחבורה" (סעיף 66) לקדם פתרון זה, וזאת אף שהכירה בכך שהעותרת אינה יכולה להבטיח את שירות התחבורה הציבורית ומערך האוטובוסים.

106. המועצה הארצית מתבססת בנימוקיה על דברי יועץ התחבורה מטעם המשיבות 3-4, מר יירס, בדיון: "אנחנו מציינים שיש שם תכנון מאושר למסוף תחבורה, אבל זה לא משפיע על התוכנית, על הפרויקט. **מה שבעצם משפיע זה קווי אוטובוסים שיעברו ליד הפרויקט.**]...[**ברקע מה שמכונה רשת 2025 של משרד התחבורה**. זה מערכת של אוטובוסים, של קווים שחלקם כבר נמצאים בביצוע, חלקם כבר בוצעו, חלקם עדיין נמצאים **בביצוע אבל זה אמור להיות מבוצע בשנים הקרובות**".

107. באשר לחלופה זו יובהר כי הבה"ת עצמה מעידה על הפער שבין מערך התחבורה הציבורית שתוכנן עבור השכונה לבין השירות הניתן בפועל. כך, ביחס לרשת 2025 של משרד התחבורה, צוין בבה"ת כי לפי התכנון היו אמורים לשרת את השכונה בין 20 ל-30 קווי אוטובוס, בעוד שבפועל תדירות שירות האוטובוסים המגיעים למתחם עומדת על כ-8 אוטובוסים בשעה בלבד. משמע, עצם קיומה של תכנית עתידית להרחבת מערך קווי

האוטובוס אינו מלמד כי מערך זה אכן יופעל, באיזה מועד ובאיזו תדירות, וממילא אין בו כדי להבטיח מענה תחבורתי זמין והולם עם אכלוס המתחם.

108. הדברים מקבלים משנה תוקף, שעה שהמועצה הארצית עצמה הכירה בכך שהעותרת אינה יכולה להבטיח את היקף שירות התחבורה הציבורית, אך כהרגלה הטילה עליה את האחריות לפעול מול משרד התחבורה לקידומו.

109. בנסיבות אלה, לא ניתן לראות בתכנון עתידי של קווי אוטובוס, שהפעלתם ותדירותם אינו מובטחים עוד היום, פתרון תחבורתי שעליו ניתן לבסס את אישור התכנית בהיקפה הנוכחי.

110. מכל מקום לגבי פתרון זה, המבוסס על תת"ל 121, העותרת תיטען כי מימושו כפוף לשינוי סטטוטורי של תת"ל 121, אותו מקדמת העותרת מול משרד התחבורה ונתיבי איילון לצורך העתקת מיקום המסוף – ומשכך מדובר בהליך שטרם הבשיל ושאינו יכול לשמש פתרון לבעיית התנועה, כאשר ברור לכל (ובניגוד לעמדת המועצה הארצית) שאין מדובר באפשרות ישימה לעתיד הקרוב וכי מדובר בהנחה שגויה שנקבעה ללא תשתית מבוססת.

111. **רביעית, ובכל הנוגע לטענת המועצה הארצית להסדרת הדרך הזמנית בתת"ל 43/א, בחו"ד מתכננת המחוז,** הרי שבחו"ד מתכננת המחוז צוין מפורשות כי גורמי המקצוע – משרד התחבורה ונת"י "**לא הסכימו להסתמך על חיבור זה גם באופן זמני**" (ר' סעיף ב.5 לחו"ד) וכי הם "**ביקשו לוודא שהתכנית מתפקדת גם בלי החיבור "הזמני" הקיים לדרך 4**". בהקשר זה, בבה"ת נמצא כי צומת ספיר/רפפורט אינו מתפקד בצורה טובה, ולכן הומלץ כי ללא החיבור לכביש 4, ניתן לממש רק עד 70% מהתכנית בלבד, בעוד לשם מימוש 30% הנותרים, נדרש פתרון תנועתי לבעיה הקיימת – "פתרון" אשר שוב הושת על העיר ועל חשבון התושבים, ללא תקציב וללא תוחלת.

112. לאור האמור, לא בכדי קבעה מתכננת המחוז כי קיימת בעיה תחבורתית באזור אשר מסכלת אפשרות לפיתוח שכונות מגורים סמוכות והציעה לבחון הוראת שלביות ביצוע בנושא, במקביל לקידום בחינה תחבורתית לתכנון מקטע הדרך המחבר בין דרך 5503 (טשרניחובסקי) ועד כביש 4 לאפשר יציאה נוספת מהשכונה.

113. התוצאה המעשית היא לא רק שהמשיבות 1-2 מאשרות תכנית של 1,380 יח"ד, מבלי שהתכנית קובעת הוראות לפתרון תנועתי לאזור המצוי בכשל תנועתי, אלא גם שהן מבססות את החלטתן על פתרונות לא ישימים לטווח הקרוב למימוש התכנית – פתרונות אשר מסירים הלכה למעשה מהמשיבות את האחריות לקידומן, ומטילות במקום זאת את כובד האחריות על גורמים חיצוניים, ובעיקר על הועדה המקומית, והכל מבלי לאפשר, למצער, התניית מימוש התכנית בביצוע של פתרונות תחבורתיים שיאפשרו את קליטת תוספת האוכלוסייה ויספקו מענה לבעיית התנועה.

114. יוסף כי פער זה בין המענה התחבורתי לעוצמת הפיתוח מחריף נוכח היקף התכנית וצפיפותה. כזכור, התכנית מוסיפה 880 יח"ד רגילות ו-500 יחידות דיור מוגן, המתורגמים לתוספת של כ- 4,000 תושבים בהתאם לנספח הפרוגרמתי של התכנית, לעומת כ-700 יח"ד שהתכנית הכוללנית ייעדה למתחם. הצפיפות עומדת על כ-41 יח"ד לדונם במגורים לבדם (וכ-50 בחישוב משוקלל של כל יח"ד לרבות הדיור המוגן), לעומת מינימום של 14 עד 16 לפי תמ"א 35/4. הרח"ק עומד על כ-7.8 לעומת מינימום של 5 לפי תמ"א 70, והבינוי מגיע ל-26 קומות מגורים לעומת עד 8 קומות מגורים ו-22 קומות תעסוקה בתכנית הכוללנית.

115. זאת ועוד, לפי הערכת מומחה התנועה מטעם העותרת, התכנית מייצרת כ-600 נסיעות ברכב פרטי בכל אחת משעות השיא, על יציאה שכבר היום מוצאת כ-550 כלי רכב מול קיבולת של כ-950. לפיכך, מימוש התכנית,

ללא כל פתרון תחבורתי משמעותי ושדרוג מערך הכבישים מכוח התכנית, צפוי להביא לעומסי תנועה גדולים בשעות השיא, עד כדי מצב של חסימת הצירים בכניסה וביציאה מהשכונה הירוקה.

116. לכך, יש להוסיף את השפעת תוספת אלפי היח"ד המאושרות ו/או המתוכננות, לרבות, תמ"ל 1088 לתוספת של כ- 3,670 יח"ד ו- 330 יחידות לדיור מוגן, תמ"ל 3014 לתוספת כ- 12,000 יח"ד במתחם בן יהודה צפון (תכנית אשר אף לה התנגדה העותרת, בעוד התנגדותה נדחתה ואף במתחם זה נכפתה על העיר תוספת בלתי סבירה של יחידות דיור).

117. **לאור האמור לעיל, אין די בהפניה לפתרונות תחבורתיים עתידיים, שטרם גובשו או הובטחה הוצאתם אל הפועל, כדי לבסס את המסקנה כי ניתן לאשר את מימוש התכנית במלואה כבר בעת הזו. התוצאה היא כי ההחלטה נשענת על הנחות בדבר שיפור עתידי במערך התחבורה, הנחות שאולי תיושמנה ואולי לא , ללא ודאות אם ומתי, הכל מבלי שניתן מענה ממשי לעומס התחבורתי הקיים ולהשלכות הצפויות של תוספת הבינוי והאוכלוסייה במתחם בעקבות התכנית.**

ה.2 ההחלטה לסטות מהמלצת המתכננת התקבלה בהיעדר נימוקים מיוחדים בניגוד לדין, בחוסר סבירות קיצוני, תוך שהיא מבוססת על שיקולים לא ראויים

118. העותרת תטען כי החלטת המועצה הארצית שלא לקבוע הוראת שלביות, חרף המלצת מתכננת המחוז והכרתה בקיומו של כשל תחבורתי באזור, לוקה בשני פגמים מרכזיים - האחד, היעדר נימוקים מיוחדים להחלטה לסטות מהמלצת מתכננת המחוז, בהיותה גורם מקצועי, מייעץ, בכיר, שלא נפל כל פגם בהמלצתה; השני, ההחלטה מבוססת על איזון בלתי ראוי בין הרצון לקדם את הבינוי בהקדם ובכל דרך (ראויה ולא ראויה) לבין הצורך להבטיח את תפקודו של מערך התחבורה באזור לשם יישום הבינוי.

119. ודוק, חובת ההנמקה היא עיקרון בסיסי במשפט המנהלי הנובע, בין היתר, מהחוק לתיקון סדרי המינהל (החלטות והנמקות), תשי"ט–1958, וכן מחובת ההגינות הכללית המוטלת על הרשות. על חשיבות חובת ההנמקה עמד בית המשפט העליון בהרחבה בע"א 10419/03 **תומר דור נ' רמת הדר – כפר שיתופי להתיישבות חקלאית בע"מ**, ס(2) 277 (2005), כדלקמן:

> "חובת ההנמקה היא אחד מיסודות המשפט הציבורי וכללי הצדק הטבעי. היא היחידה מבין החובות הדיוניות החלות על הפעולה המנהלית המעוגנת בחוק הכנסת - חוק לתיקון סדרי המינהל (החלטות והנמקות). (יואב דותן, "חובת ההנמקה של רשויות מינהל וגופים נבחרים", מחקרי משפט יט (תשס"ב) 5, 13).
>
> ... ההנמקה ודאי תורמת לאיכות ההחלטה; ההנמקה הינה מרכיב חשוב ביכולתו של הפרט להתמודד עם ההחלטה ומעניק לו את היכולת לתקוף אותה, לערער עליה, ולנסות להפריך את הנימוקים שהועלו, ובסופו של דבר להביא לשינויה."

120. תכלית חובת ההנמקה היא "לספק תשתית עובדתית לביקורת" ולאפשר להעמיד את ההחלטה למבחן, וכן ההנמקה צריכה "לשקף את הפרמטרים המרכזיים של הליך קבלת ההחלטה" ולכלול "את עיקרי הממצאים העובדתיים שההחלטה מבוססת עליהם" – ר' בעניין זה: בג"ץ 4845/17 **ראפת אמארה חמדאן נ' היועץ המשפטי לממשלה**, פס' 20, 26 (נבו 28.10.2019).

121. אין ולא יכול להיות חולק כי החלטה של מוסד התכנון הסוטה מהמלצת גורם מקצועי, דורשת נימוק – ר' עת"מ (ב"ש) 43830-12-24 **החברה להגנת הטבע נ' יו"ר ועדה מחוזית דרום**, פס' 47 (24.6.2025)

"אכן אין חולק, כפי שצוין אף בהחלטת וועדת המשנה להתנגדויות ובתשובת המדינה, כי הוועדה המחוזית אינה מחויבת לקבל את עמדת היועץ הסביבתי ושיקול הדעת הסופי נתון לה. ועדיין האמור אינו פוטר את הוועדה המחוזית מהנמקה ופירוט השיקולים שהובילו אותה למסקנה העומדת בניגוד להמלצת היועץ הסביבתי לאורך כל הדרך, וכזו אין."

ובהמשך:

"אין די בכך שנערך דיון בעניין, אלא נדרשת הנמקה בהחלטה עצמה"

122. כאמור לעיל, בחוות דעתה עמדה מתכננת המחוז באופן מפורש ונרחב על הכשל התחבורתי הקיים בצומת טשרניחובסקי/בגין, תוך הבנה בסיסית כי הפתרונות המערכתיים המתוכננים, תחנות מטרו ומסוף תחבורה ציבורית, אינם נותנים מענה לטווח הקצר (ומי יודע מתי ואם יאושרו) ותוך המלצה מפורשת לקדם בחינה תחבורתית אזורית לתכנון מקטע המערבי של כביש 541, שחיבורו לכביש 4 עשוי להוריד את עומסי הצמתים הפנימיים בעיר - ר' בעמ' 29-30 לחו"ד:

"בסביבת התכנית מקודם פיתוח משמעותי של תשתיות תחבורה כולל תח"צ, לרבות הרחבת דרך ארצית 4, 2 תחנות מטרו, מערבית וצפונית, כאשר הצפונית משולבת בתחנת רי'פו. בנוסף מתוכנן מסוף אוטובוסים בצמוד וממזרח לשכונה.

יחד עם זאת ועד למימוש פתרונות תחבורה ציבורית, האזור סובל מבעיות תחבורתיות משמעותיות לאורך השנים, שיצרו כשל בצומת בגין-טשרניחובסקי במרכז העיר בעיות אלה הביאו לקביעת התניות לפיתוח השכונה הירוקה, ותכניות נוספות בסביבה, באופן שכ20% מהיח"ד בשכונה (כ- 1,018 יח"ד) מותנות בביצוע הפרדה מפלסית בצומת בגין-טשרניחובסקי, הפרדה שאינה ישימה בפועל."

ובהמשך:

"ברקע הדברים מקודמות ברמה האזורית יוזמות לפיתוח צירי רוחב העוברים מצפון לעיר. האחת לכביש 551 (במסגרת תמ"א/ 31/ א 14/ 1 לדרכי מזרי השרון), העובר בשטחים החקלאיים מצפון לעיר, ממחלף אייל עד למחלף הדרים. **השניה לכביש 541, הסמוכה יותר לאזור הפיתוח העירוני של כפ"ס, וחלק ממנו כבר אושר במסגרת תמ"ל 1088 כפ"ס-המוביל.** בתאריך 5.11.24 דנה המועצה הארצית בתמ"א/31/ א/ 14/ 1. בדיון הוחלט שקידום דרך 551 במסגרת התמ"א לא ימשיך בשלב זה, כיוון שהוכח שהתועלת למערכת הדרכים הארצית הינה נמוכה יחסית לפגיעה בסביבה, וכיוון שהתכניות המקודמות במרחב אינן נסמכות על דרך זו, לפיכך היא מתייתרת.

לאור הדברים, יש מקום לקדם בחינה תחבורתית אזורית לתכנון כביש רוחב 541, אשר חלקו המזרחי כבר אושר במסגרת תמ"ל 1088 (על בסיס תוואי כביש 5503 ועד לכביש 554) וכעת נותר לקדם את המקטע המערבי מכביש 554 (רח' טשרניחובסקי) עד לכביש 4. חיבור זה למערכת הארצית עשוי להוריד את העומס מהצמתים בתוך העיר לרבות הצומת המרכזית בגין-טשרניחובסקי, ויהווה פתרון תחבורתי לאזורי הפיתוח הצפוניים של כפ"ס."

123. זאת ועוד, מתכננת המחוז המליצה בחוות דעתה להציע שלביות ביצוע בנושא התנועה, תוך שהיא מציינת במפורש, כי:

"שלביות – למרות שהבה"ת של התכנית הראה כי התכנית פתורה תחבורתית כפי שצוין לעיל קיימת בעיה תחבורתית באזור אשר מסכלת אפשרות לפיתוח שכונות המגורים הסמוכות. נושא זה יועלה לדיון בועדה בעת הדיון בתכנית. מוצע להציע שלביות ביצוע בנושא. במקביל לשכת התכנון תפנה למשרד התחבורה ונת"י לקדם בחינה תחבורתית לתכנון מקטע הדרך המחבר בין דרך 5503 (טשרניחובסקי) ועד כביש 4 אשר יאפשר יציאה נוספת מהשכונה."

124. דא עקא, החלטת המועצה הארצית פירשה את המלצת מתכננת המחוז כ"המלצה מוקדמת" שאין בה כדי להקים נטל מוגבר לנימוק החלטה הסוטה ממנה (ר' סעיף 41 להחלטה), וכי ממילא מדובר רק בבקשה "לבחון" הוראת שלביות בתכנית (ר' סעיף 44 להחלטה) ביחס לכביש 541, דבר שנעשה במסגרת הדיונים שקיימה הועדה המחוזית בתכנית. מעבר לאמור, המועצה הארצית דחתה את עמדת העותרת לפיה מוסד התכנון מחויב לנמק בטעמים מיוחדים את החלטתו לסטות מהמלצת הגורם המייעץ – ובענייננו מהמלצת מתכננת המחוז, וקבעה כי לא נדרשים טעמים מיוחדים לסטייה מהמלצת מתכננת המחוז בענייננו.

125. כפי שיפורט להלן, מדובר בקביעה שגויה המנוגדת להוראות הדין והפסיקה.

126. ודוק, בהתאם לפסיקת בית המשפט העליון בעע"מ 662/11 **יהודית סלע נ' ראש המועצה המקומית כפר ורדים, סיון יחיאלי** (נבו 9.9.2014) (להלן: "**עניין סלע**"), נקבע כדלקמן:

> "כידוע, לא בנקל תסטה רשות מינהלית מהמלצתו של גוף בעל מומחיות וידע, שהוקם לבקשתה, אשר התקבלה לאחר בחינה מעמיקה ומקצועית. כפי שכבר נפסק, "בהעדר פגם מינהלי בחוות דעת הגורם המייעץ, נדרשים טעמים מיוחדים ונסיבות חריגות כדי להצדיק סטייה מחוות דעתו, במיוחד כאשר בעל הסמכות הוא שהקים את הגוף המייעץ והסמיכו לבצע את תפקידו" בג"ץ 5657/09 התנועה למען איכות השלטון בישראל נ' ממשלת ישראל [פורסם בנבו] (24.11.2009); פסקה 48) ראו גם בג"ץ 8912/05 מפגשים עמותה למעורבות חינוכית וחברתית נ' שרת החינוך, התרבות והספורט [פורסם בנבו] (14.3.2007) פסקה 16)"

127. **בענייננו, אף אם המועצה הארצית בחרה להגדיר את המלצת מתכננת המחוז כ"חוות דעת מוקדמת" ואף אם קיימה דיונים בנושא, הרי שעצם היותה גורם מקצועי בכיר בלשכת התכנון, המלצתה מהווה "חוות דעת גורם מייעץ" כאמור בעניין סלע, וכל עוד לא נטען ואף לא הוכח שנפל בהמלצתה פגם מינהלי, נדרשים טעמים מיוחדים ונסיבות חריגות כדי להצדיק סטייה מחוות דעתה – מה שלא נעשה בענייננו ומשום כך נפל בהחלטת המועצה הארצית פגם היורד לשורש העניין.**

128. המועצה הארצית קובעת בהחלטתה כי הפתרון של כביש 541 הוא פתרון אזורי, ולא פתרון מקומי, שניתן לקבוע אותו כתנאי לשלביות בתכנית שמתכננת מתחם נקודתי, ואולם, בכך למעשה המועצה הארצית בוחרת לתכנן את המתחם במנותק מהסביבה ומהבעיות הקיימות בו – דבר שלא יכול לעמוד בנסיבות העניין ועולה לכדי פיסה נוספת במארג ההתנהלות של המשיבות – לבחון את התכנית באופן צר ולא מעמיק חלף בחינה מהותית ועניינית של התכנית ביחס לסביבה, לצרכי העיר וצרכי התושבים

129. למעשה, המועצה הארצית לא נתנה משקל ראוי לצורך בקידום פתרון תחבורתי אזורי, אשר ייתן מענה לבעיית התנועה הקיימת באזור ולזו הצפויה להחריף באופן משמעותי עם מימוש התכנית ותוספת יחידות הדיור הניכרת מכוחה, זאת בפרט בשים לב לכך שהתכנית הנדונה אינה עומדת בפני עצמה, והיא מצטרפת לתכניות נוספות המקודמות במרחב, ובכללן תמ"ל 3014, הצפויה להוסיף אלפי יחידות דיור.

130. בנסיבות אלה, לא ניתן להסתפק בבחינת השפעתה התחבורתית של התכנית במנותק מהפיתוח הצפוי באזור כולו, או לדחות את הצורך בפתרון תחבורתי אזורי לשלב עתידי בלתי מוגדר. תכנון ראוי, הצופה פני עתיד, מחייב מתן מענה מערכתי לבעיות התחבורה הקיימות והצפויות, באופן שיאפשר את קליטת תוספת יח"ד המתוכננת במרחב, מבלי להחמיר את עומסי התנועה הקיימים ולהטיל את מלוא השלכותיהם על תושבי האזור והתושבים הצפויים לאכלס את המתחם כשיוקם.

131. הפסיקה אף מכירה בכך שתכנון הוא כלי לעיצוב המרחב ולמתן מענה לצרכים חברתיים ותשתיתיים לאורך זמן. לכן, אישור תוספת משמעותית של למעלה מ- 1,300 יח"ד, ללא קידום פתרון מערכתי לבעיה התחבורתית שהולכת ומחריפה עם התפתחות האזור, משקף איזון תכנוני שאינו ראוי – בעניין זה ר' למשל: עע"מ 9057/09 **דן איגנר ועוד 32 אח' נ' השמורה בע"מ**, פסי 30 (נבו 20.10.2010):

> "אכן הפונקציה המוטלת על מוסדות התכנון היא "תכנונית בלבד.. אך יש לזכור כי תכנון אינו עניין צר וחד מימדי. מדובר ב"מכשיר רב עוצמה לקידום מטרות חברתיות, כלכליות, אקולוגיות ואסתטיות" (עע"מ 8193/02 **ראובן נ' פז חברת נפט בע"מ**, פ"ד נח(2) 153, 162 (2003)) וכפי שקבעתי לאחרונה בהקשר אחר "דיני התכנון המודרניים מחייבים לשקול גם שיקולים חברתיים וסביבתיים וכן **<u>שיקולים ארוכי טווח</u>** 'מתוך אחריות ציבורית, לאומית, וחברתית במבט להווה ולעתיד גם יחד(..)"

132. באשר לקביעת המועצה הארצית לפיה קביעת הוראת שלביות בתכנית מובילה לחסם פיתוח שאינו מחויב במציאות אף לנוכח הוראת סעיף 145(ג1)(1) לחוק התכנון והבניה, אשר קובע מנגנון המאפשר למוסד התכנון המוסמך לאשר, בתנאים מסוימים, מתן היתר בנייה או היתר לשימוש גם כאשר טרם התקיימו תנאים שנקבעו בתכנית כתנאי למימוש הבנייה או השימוש, ברי כי דווקא סעיף זה מוכיח את ההיפך! כך, סעיף 145(ג1)(1) לחוק התכנון והבניה קובע כדלקמן:

> **"נקבעו בתכנית החלה על קרקע או על בניין תנאים למתן היתר הנוגעים לביצועה לעניין התניית ביצועה בסלילת דרכים או בהקמת תשתיות או נקבעו בתכנית למגורים החלה על קרקע או על בניין תנאים כאמור או תנאים אחרים למתן היתר הנוגעים לביצועה, לא תיתן רשות רישוי מקומית היתר לעבודה או לשימוש אם לא מולאו התנאים האמורים, אלא אם כן אישר זאת מוסד התכנון המוסמך לבקשת מי שרשאי להגיש את התכנית לגבי הקרקע או הבניין הנוגעים בדבר, ובלבד ששוכנע כי ניתן להשיג את המטרות שבשלהן נקבעו התנאים האמורים גם בלא מילוי אותם תנאים, ולעניין תנאים הנוגעים לסלילת דרכים או הקמת תשתיות – גם אם שוכנע כי השירות התשתיתי הנדרש יינתן באופן סביר, גם בלא מילוי אותם תנאים, והכול בשים לב לזמן שחלף ממועד אישור התכנית ולשינוי הנסיבות; מוסד התכנון המוסמך ייתן החלטה בבקשה לפי סעיף קטן זה בתוך 60 ימים מיום שהוגשה לו הבקשה"**

133. משכך, קביעת הוראת שלביות אינה יוצרת חסם פיתוח או יישום בלתי הפיך, ואף אינה מחייבת את הקפאת מימוש התכנית ללא הגבלת זמן; אדרבא, קביעת הוראת שלביות מאפשרת להבטיח כי הבינוי יתקדם בהתאם להתפתחות התשתיות הנדרשות, תוך הותרת אפשרות לבחינה מחודשת של התנאים בעתיד, אם וכאשר ישתנו הנסיבות.

134. לפיכך, החשש מפני עיכוב בלתי מידתי או קיפאון במימוש התכנית אינו מצדיק כשלעצמו הימנעות מקביעת שלביות בתכנית, בפרט מקום שבו קיימת בעיה תחבורתית ממשית ומתמשכת, אשר מחייבת מתן מענה בטרם תוטל על האזור תוספת משמעותית של יח"ד.

135. בהקשר זה תפנה הוועדה המקומית אף לדוגמאות של תכניות אשר קבעו מנגנון שלביות, באופן שמוכיח כי יש וניתן להשתמש במנגנון זה, במקרים המתאימים, לשם ויסות ואיזון נכון שבין הבינוי המואץ המבוקש להיות מקודם במתחם לבין שיקולי תשתיות וביצוע מציאותיים – ר' למשל תכנית מתאר מקומית מס' 101-0966697 תכנית שכנת אל אשקריה בית חנינה בירושלים –במסגרתה נקבעה הוראת שלביות לאישור תכנון מפורט לביצוע מערך הדרכים המוצע בתכנית.

136. לדברים משנה תוקף, בהתחשב בכך שהמתחם מצוי באזור פיתוח על פי תמ"א 70, ועל כן חלה בעניינו הוראת סעיף 10.5.1 לתמ"א, לפיה "**בעת אישור תכנית מפורטת יבחן מוסד התכנון את הצורך בקביעת הוראת בדבר שלביות ביצוע כנגזרת של פתרונות התחבורה הציבורית הקיימים ושל השלמת ביצוע מיזם המטרו**" - כמצוטט בסעיף 68 להחלטה, שהוסיפה וקבעה כי שלביות כאמור "אכן אפשרית" לנוכח הוראה זו.

137. העותרת תטען כי אין בנימוק של המועצה הארצית, לפיו מאחר ש- "**התכנית נבחנה ונבדקה בשנת יעד שכלל לא כוללת את ביצוע המטרו (2030) ולכן הפתרונות שקבע הבה"ת ואימצה הוועדה המחוזית מציגים תכנית שעומדת על כנה ויישימה גם אם יחול עיכוב רב בביצוע המטרו באזור**" (סעיף 69 להחלטה), כדי להצדיק את אי קביעת השלביות.

138. כאמור לעיל, המתחם מצוי באזור פיתוח על פי תמ"א 70, ועל כן הוראה זו בתמ"א חלה בעניינו.

139. בנוסף, נימוק זה לא יכול לעמוד עת ההחלטה, עצמה, עושה שימוש בהוראות התמ"א ובמטרו, כך שמדובר בחרב פיפיות לנימוק המשיבה 1 ובניסיון להחזיק את החבל משני קצוותיו:

140. מחד גיסא, המשיבה 1 נסמכת על מיקומה של התכנית בטבעת השנייה של תמ"א 70 ועל סמיכותה לתחנות המטרו כדי להצדיק את הצפיפות החריגה שאושרה בה (סעיף 62 להחלטה); מאידך גיסא, במסגרת הדיון בצורך בשלביות, נקבע כי אין להתנות את מימוש יח"ד בהפעלת המטרו, שכן התכנית ניתנת למימוש גם בהיעדרו (סעיפים 59 ו-70 להחלטה).

141. העותרת תטען כי ככל שסמיכות המתחם למטרו היא אחד הנימוקים המרכזיים להצדקת היקף הצפיפות שאושר, אזי יש ליתן ביטוי תכנוני גם לתלות שבין מימוש צפיפות זו לבין הפעלת המטרו; ואם, לעומת זאת, המטרו אינו מהווה רכיב שעליו ניתן להסתמך לצורך מתן מענה תחבורתי בתקופת הביניים, אין בעצם קיומו העתידי כדי להצדיק את אישור הצפיפות החריגה כבר בשלב זה, בטרם הופעל.

142. **לאור האמור לעיל, ברי כי החלטת המועצה הארצית פגומה מיסודה – הן מאחר שההחלטה מכשירה בניגוד לדין סטייה מהמלצת המתכננת ללא נימוקים מיוחדים, על אף היותה גורם מקצועי מייעץ בכיר ומבלי שנפל פגם בעמדתה המקצועית, והן מאחר שהנימוקים שבהחלטת המועצה הארצית שלא לקבוע שלביות בתכנית, המתנה את הקמת כביש 541 כתנאי למימוש התכנית – בטענה להיותו פתרון אזורי שאינו מתאים להיכלל בתכנית המתכננת באופן נקודתי ומחשש לחסם פיתוח של התכנית, אינם יכולים לעמוד, שעה שהתכנית אינה מתקיימת ב"ואקום"- היא תלויה בסביבתה וסביבתה תלויה בה - מכוח השפעתה המשמעותית על מערך התנועה.**

ה.3. ההחלטה ניתנה על בסיס תשתית עובדתית חסרה

143. העותרת תטען כי קיומה של תשתית עובדתית בבסיס החלטה מנהלית הוא תנאי יסודי בהליך התכנוני ובמשפט המנהלי: "הלכה היא עמנו כי בפני מוסד התכנון צריכה לעמוד תשתית עובדתית מפורטת אודות התכנית שלפניו, כדי שיוכל לקבל החלטה מושכלת ומבוססת בעניינה" - ר' בג"ץ 5166/23 **עיריית ראש העין נ' ממשלת ישראל**, פס' 49 (נבו 14.10.2024), והיא כוללת "בדיקה יסודית של התכנית על כל היבטיה והשלכותיה, לאחר איסוף מלוא המידע הרלוונטי" ר' עניין **אפולוניה**, פס' 32.

144. בעניינו, ביסוד החלטת המועצה הארצית עומדת הקביעה כי התכנית "פתורה תחבורתית", והיא מבוססת על הבה"ת שהוכנה מטעם המשיבות 3-4, אשר מצאה כי שלושת הצמתים שנבדקו מספקים רמה נאותה של שירות, בעוד עיון בבה"ת ובהחלטות המשיבות 1-2, מעלה כי הפגמים בבה"ת ובהסתמכות עליה הם מהותיים ובניגוד לעמדת המשיבה 1, אלה לא נותנים מענה תחבורתי, ולכל הפחות, לא מספקים תשתית עובדתית מספקת לקביעת ההחלטות אליהן הגיעו המשיבות.

145. **ראשית, הצומת המרכזית – צומת טשרניחובסקי/בגין לא נבחנה במסגרת הבה"ת.**

146. המועצה הארצית אישרה את החלטת הוועדה המחוזית להימנע מבחינת צומת טשרניחובסקי, **מן הטעם שהצומת "ממילא בכשל"** וכי בדיקת תוספת העיכובים בו "לא הייתה מוסיפה מידע" (סעיפים 49–52 להחלטה). המסקנה כי תוספת התנועה לצומת "זניחה" נשענת על כך ש"בגין לא יכול להכיל יותר תנועות ולכן במפת ההפרשים אין כמעט הבדל" (סעיף 51 להחלטה).

147. **העותרת תטען כי מדובר בהחלטה בלתי סבירה בעליל, באופן שמוסדות התכנון העדיפו, ביודעין, להימנע מהתייחסות לרכיב כושל בשלל שיקולי ההחלטה ולהוציא מהמשוואה, במטרה לקבל מסקנה אחרת.**

148. יצוין כי צומת רווי אינו קולט תוספת של כלי רכב, אלא מגלגל את התוספת לאחור, לתורים שמתארכים לתוך ציר בגין והרחובות הפנימיים של השכונה הירוקה, כך שההשפעה של הכשל הקיים בצומת טשרניחובסקי/בגין, כציר מרכזי ליציאה מהמתחם, ובפרט למרכז העיר כפר סבא, ביחס לשלושת הצמתים, **לא נבחנה – כעובדה.**

149. הדבר מקבל משנה תוקף עת ההחלטה עצמה ציינה כי "אין בכך כדי לקבוע שבאופן מהותי ועקרוני, צומת המצוי בכשל מקבל 'פטור' מבחינה ... כל מקרה יש לבחון לגופו" (סעיף 52), אך בפועל לא נבחנה כלל השפעת התכנית על הצומת ועל מערך הפקקים שנוצר כתוצאה מכך, פגם אשר משפיע באופן ישיר על אחת הדרכים המרכזיות שמובילה למתחם. קביעה שכזו, ללא בדיקה, אינה מהווה בחינה לגופו של עניין ובכך למעשה פגם מהותי בהחלטה.

150. **בנוסף,** ההחלטה מציינת כי הצומת "מנקזת תנועה רבה ביותר משלל יחידות הדיור הסמוכות אליה ... ועתידה לשרת ... תכניות פיתוח גדולות מאוד שמקודמות כיום", וכי תוספת של 200 כלי רכב "אינה עילה ... לעכב פיתוח" (סעיף 53).

151. בהקשר זה יצוין כי ככל שהתכניות הסמוכות רבות יותר, כך תרומתה של כל אחת מהן מצטברת.

152. בעניינו נטען ונתמך בחוות דעת מומחה מטעם העותרת כי מערכת היציאה מצויה על סף קיבולת, והתכנית מוסיפה לה כ-550 נסיעות בכל אחת משעות השיא. לכן, משלא נבדקה השפעה זו ומשלא נקבע ממצא האם התכניות הסמוכות נכללו בתחזית, הרי התשתית העובדתית חסרה גם מבחינה זו.

153. <u>הנה כי כן, ההחלטה לאשר את התכנית נשענת על בדיקה תחבורתית שלא בחנה, במודע, את הצומת המרכזי שאליו מתנקזת חלק ניכר מהתנועה היוצאת מהשכונה, תוך התעלמות מהאופן שבו כשל הקיים בצומת משפיע על מערך הדרכים כולו; לכך מצטרפת העובדה שלא הוצגה בחינה מספקת של ההשפעה המצטברת של התכנית ושל תכניות נוספות המקודמות באזור, ולא הובהר אם תוספת התנועה הצפויה מהן נכללה בתחזיות התחבורתיות שעליהן נסמכה ההחלטה.</u>

154. **בנסיבות אלה, לא ניתן לקבוע כי בפני מוסדות התכנון עמדה תשתית עובדתית מלאה ומספקת להכרעה בהשלכות התחבורתיות של התכנית ובהתאמתה לתשתיות הקיימות והמתוכננות - מדובר בפגם מהותי בהליך קבלת ההחלטה, המצדיק את ביטולה ואת החזרת הדיון לבחינה מחודשת על יסוד תשתית עובדתית מלאה.**

ו. <u>סיכום</u>

155. כמפורט בהרחבה לעיל עניינה של עתירה זו בפגמים מינהליים רבים שנפלו בהחלטת הרשות הממשלתית אשר מצדיקים את מתן הסעדים המבוקשים בעתירה זו –**לבטל את החלטה השגויה והפוגענית של המועצה הארצית, אשר הותירה על כנה את החלטת הועדה המחוזית כפי שהיא למעט שינויים מינוריים, ולהחזיר את הדיון לועדה המחוזית, להפחתת תוספת יח"ד שאושרה במסגרת התכנית, ולהכנסת הוראת שלביות מחייבת לפתרון תנועתי ולבדיקה של כושר הנשיאה של התשתיות, והכל כמפורט להלן בנימוקי העתירה.**

156. כמו כן, יתבקש בית המשפט הנכבד לחייב את המשיבות בהוצאות העותרת, לרבות שכ"ט עו"ד בגין הגשת עתירה זו.

157. העתירה נתמכת בתצהירה של אדריכלית העיר כפר סבא, הגב' מרים אלחדד.

בתיה בראף (מליכזון), עו"ד | **גילי שמואלי, עו"ד** | **לאה ג'יקובס, עו"ד**

הררי טויסטר ושות'
ב"כ העותרת

תצהיר

אני, החתומה מטה, מרים אלחדד, נושאת ת.ז. מס' 23552736 לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר את האמת וכי אהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהירה בכתב כדלקמן:

1. הנני משמשת כאדריכלית העיר כפר סבא.

2. הנני עושה תצהירי זה כתמיכה בעתירה אשר הוגשה בפני בית המשפט לעניינים מנהליים מחוז מרכז-לוד, על ידי הוועדה המקומית לתכנון ובניה כפר סבא (להלן: "**הועדה המקומית**") כנגד ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ובניה ואח'.

3. האמור בסעיפים 18-31, 33-35, 37-38, 40-41, 44-49, 53-54, 57-64, 68, 72-75, 114, 116 לעתירה, ידוע לי מידיעתי האישית מתוקף תפקידי ו/או בהסתמך על עיון במסמכים המצויים בתיקי הוועדה המקומית.

4. האמור ביתר סעיפי העתירה הוא נכון לפי מיטב ידיעתי ואמונתי ו/או למיטב הבנתי המקצועית ו/או בהסתמך על ייעוץ משפטי שניתן לי.

5. אני מצהירה כי השם דלעיל הוא שמי, החתימה דלמטה היא חתימתי, וכי תוכן תצהירי זה אמת.

אדר' מרים אלחדד
אדריכלית העיר ומנהלת אגף התכנון
מינהל הנדסה - עיריית כפר סבא

מרים אלחדד

א י ש ו ר

אני החי"מ, דויד דוידוביץ, עו"ד, מאשר/ת כי ביום 5.11.26 הופיעה בפניי הגב' מרים אלחדד, אדריכלית העיר כפר סבא, המוכרת לי אישית, ולאחר שהזהרתיה כי עליה להצהיר את האמת וכי תהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק אם לא תעשה כן, אישרה נכונות תצהירה דלעיל וחתמה עליה בפניי.

דוידוביץ דוד, עו"ד
מנהל מחלקת ביטוח
עיריית כפר-סבא

,עו"ד