



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 13548-06-25
בג"ץ 46555-06-25
בג"ץ 50112-06-25
בג"ץ 58085-06-25
בג"ץ 32865-12-25

לפני:

כבוד השופט דוד מינץ
כבוד השופטת יעל וילנר
כבוד השופט חאלד כבוב

- העותרות בבג"ץ 13548-06-25 : 1. עיריית הוד השרון
2. הוועדה המקומית לתכנון ולבניה הוד השרון
- העותרים בבג"ץ 46555-06-25 : 1. מועצה אזורית דרום השרון
2. ועדה מקומית לתכנון ובניה דרום השרון
3. ועד מקומי גן חיים
4. אגודה שיתופית חקלאית גן חיים – מושב עובדים להתיישבות שיתופית בע"מ
5. ועד מקומי שדה ורבורג
6. אגודה שיתופית חקלאית שדה ורבורג – כפר שיתופי להתיישבות חקלאית בע"מ
- העותרות בבג"ץ 50112-06-25 : 1. עיריית כפר סבא
2. הוועדה המקומית לתכנון ולבניה כפר סבא
- העותרים בבג"ץ 58085-06-25 : שאול אייל ו-56 אח'
- העותרות בבג"ץ 32865-12-25 : 1. מגדלי הוד השרון
2. ס.א.י. ירק בניה והשקעות בע"מ
3. אפי נכסים בע"מ
4. סנילביץ' נדל"ן ויזמות בע"מ
5. שרה סנילביץ'

נגד

- המשיבים בבג"ץ 13548-06-25 : 1. ממשלת ישראל
2. הוועדה לתשתיות לאומיות
3. המועצה הארצית לתכנון ולבניה
4. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
5. משרד האוצר
6. נת"ע – נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ
- המשיבים בבג"ץ 46555-06-25 : 1. ממשלת ישראל
2. ועדת השרים לתשתיות חיוניות
3. הוועדה לתשתיות לאומיות
4. ועדת המשנה להערות והשגות של הוועדה לתשתיות לאומיות
5. עו"ד תלמה דוכן, חוקרת הוועדה לתשתיות לאומיות
6. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

7. שרת התחבורה והבטיחות בדרכים
8. משרד החקלאות וביטחון המזון
9. משרד האוצר
10. נת"ע – נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ
11. עיריית כפר סבא
12. עיריית טירה

המשיבים בבג"ץ 50112-06-25 :

1. ממשלת ישראל
2. הוועדה הארצית לתכנון ובניה של תשתיות לאומיות
3. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ושרת התחבורה
4. הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז מרכז
5. נת"ע – נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ
6. מועצה אזורית דרום השרון
7. ועד מקומי ואגודה שיתופית חקלאית מושב גן חיים
8. ועד מקומי ואגודה שיתופית חקלאית שדה ורבורג – כפר שיתופי להתיישבות חקלאית בע"מ
9. עיריית טירה
10. ארגון יד לבנים – ארגון להנצחת חללי מערכות ישראל וטיפול במשפחות
11. ארגון יד לבנים כפר סבא

המשיבים בבג"ץ 58085-06-25 :

1. ממשלת ישראל
2. הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות
3. ועדת המשנה להערות והשגות של הוועדה לתשתיות לאומיות
4. עו"ד תלמה דוכן, חוקרת הוועדה לתשתיות לאומיות
5. הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מרכז
6. נת"ע – נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ
7. הוועדה המקומית לתכנון ובניה כפר סבא
8. המועצה האזורית דרום השרון
9. אגודת המושבים שדה ורבורג וגן חיים
10. אגודת מושב נווה ימין
11. עיריית טירה
12. עיריית טייבה
13. עיריית קלנסואה
14. מועצה מקומית כוכב יאיר-צור יגאל
15. הרשות לשמירת הטבע והגנים הלאומיים
16. אייל ביצ'קוב ואח'
17. רחל זקס ואח'
18. חברת סיאצ"י המשרד הישראלי לעסקי נדל"ן בע"מ
19. עיריית יוריסטה
20. לוי שטרית

21. אגודה שיתופית – מפעל המים כפר סבא
22. חברת תיא השקעות בע"מ
23. יגאל שרייבמן
24. חברת מהדרין בע"מ
25. יצחק גור

- המשיבים בבג"ץ 32865-12-25 :
1. ממשלת ישראל – ועדת השרים לענייני תשתיות חיוניות
 2. הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות
 3. ועדת המשנה להערות והשגות של הוועדה לתשתיות לאומיות
 4. המועצה הארצית לתכנון ולבניה
 5. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
 6. משרד האוצר
 7. נת"ע – נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ
- עתירות למתן צו על תנאי

תאריך הישיבה : כ"ד בתמוז התשפ"ו (9 ביולי 2026)

בשם העותרות בבג"ץ
עו"ד ארז קמיניץ ; עו"ד דפנה שלו קורנבליט
: 13548-06-25

בשם העותרים בבג"ץ 46555-06-25
: 06-25 ; משיבים 8-6 בבג"ץ
: 50112-06-26 ; ומשיבות 9-8
בבג"ץ 58085-06-25 :
עו"ד איל ד. מאמו ; עו"ד דנה פריד-אושריאל ;
עו"ד נטע אדלשטיין

בשם העותרות בבג"ץ
: 50112-06-25 ; משיבה 11 בבג"ץ
: 46555-06-26 ; ומשיבה 7 בבג"ץ
: 58085-06-25 :
עו"ד בתיה בראף (מליכזון) ; עו"ד גילי שמואלי ;
עו"ד לאה גייקובס

בשם העותרים בבג"ץ
: 58085-06-25 :
עו"ד מתן ספקטור

בשם העותרות בבג"ץ
: 32865-12-25 :
עו"ד אוהד יאראק

בשם משיבי המדינה :
עו"ד עמרי אפשטיין ; עו"ד אמיר בכר ;
עו"ד מטר בן ישי

בשם נת"ע :
עו"ד שרית דנה ; עו"ד יאיר גור

בשם עיריית טירה :
עו"ד מיה זיסמן שניצר

בשם משיבה 15 בבג"ץ
: 58085-06-25 :
עו"ד נירית אהרון

פסק-דין

השופט דוד מיינץ:

לפנינו 5 עתירות שעניינן תכנית תשתית לאומית 101/ג להקמת המקטע הצפוני של קו המטרו M1 (M1N) במטרופולין גוש דן (להלן: התכנית או תת"ל 101/ג). העתירות בבג"ץ 13548-06-25 ובבג"ץ 32865-12-25 מתמקדות בתוואי המטרו שנקבע בתחום העיר הוד השרון (להלן יחד: עתירות הוד השרון); והעתירות בבג"ץ 46555-06-25, בבג"ץ 50112-06-25 ובבג"ץ 58085-06-25 מתמקדות במיקומו של מתחם תחזוקה ותפעול (Depot) (להלן: מתחם הדיפוזיט) (להלן יחד: עתירות מתחם הדיפוזיט). למען שלמות התמונה יצוין כי הוגשה עתירה נוספת (בג"ץ 62703-06-25) שנדונה יחד עם העתירות שלפנינו, אשר התמקדה במיקום תחנת המטרו "רעננה מערב", אך היא נמחקה לבקשת העותרת לאחר ששמעה את הערותינו בדיון שהתקיים לפנינו.

הרקע לעתירות

1. אשר לעתירות הוד השרון, העותרות בבג"ץ 13548-06-25 הן עיריית הוד השרון והוועדה המקומית לתכנון ולבניה הוד השרון. בגדר עתירתן התבקש כי תוואי המטרו שנקבע בתחום העיר הוד השרון יוסט לאזור הדרומי של העיר, בסמוך לאזור התעסוקה "נווה נאמן" ותוך ביצוע התאמות נדרשות, ולחלופין כי התוואי שהציעה העירייה יידון במסגרת תת"ל 101/ה (תכנית משלימה למערכת המטרו שעוסקת בהארכת הקו הצפוני M1 מכפר סבא ועד למסילה המזרחית, וכן בבחינת הקישור בין ערי השרון (להלן: תת"ל 101/ה)). העותרות בבג"ץ 32865-12-25 הן מספר גופים פרטיים שלפי הנטען בעתירה הם בעלי זכויות במקרקעין הידועים כ"פארק ההייטק מגדלי השרון" אשר ממוקם באזור התעסוקה "נווה נאמן". בעתירתן התבקש כי נורה על ביטול ההחלטות לאחר את התכנית, לאמצה ולהגיש לאישור הממשלה; ועל תיקון התכנית כך שתוואי המטרו שנקבע בתחום העיר הוד השרון ייקבע לאחר שקילת כלל השיקולים הרלוונטיים ומבלי שהעותרות יופלו לרעה ויכלול תחנה בסמוך לאזור התעסוקה "נווה נאמן".

2. אשר לעתירות מתחם הדיפוזיט, העותרים בבג"ץ 46555-06-25 הם המועצה האזורית דרום השרון, הוועדה המקומית לתכנון ובניה דרום השרון, הוועד המקומי והאגודה השיתופית החקלאית גן חיים, והוועד המקומי והאגודה השיתופית שדה ורבורג. העותרות בבג"ץ 50112-06-25 הן עיריית כפר סבא והוועדה המקומית לתכנון ולבניה כפר סבא. והעותרים בבג"ץ 58085-06-25 הם מספר אנשים פרטיים שלפי הנטען בעתירה הם נציגי תושבי שכונת כפר סבא הירוקה. בשלוש העתירות התבקש כי נורה על

שינוי מיקומו של מתחם הדיפו בהתאם לחלופה אחרת המכונה חלופת "אייל-טירה" (להלן: חלופת אייל-טירה) תוך ביטול ההחלטות הנוגעות בדבר, לרבות ההחלטה לדחות את הצעת החוקרת שמונתה מטעם הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה לתשתיות לאומיות (להלן בהתאמה: החוקרת ו-הוות"ל) לבחון את היתכנות חלופת אייל-טירה. בעתירה בבג"ץ 50112-06-25 גם התבקש כי נורה על ביטול ההחלטה שדחתה את טענות העותרות באשר לשינוי מיקומו של אתר התארגנות של המטרו שנקבע בתחומי גן הזיכרון בעיר כפר סבא ולהיעדר קביעת הוראות שימור וקידום היתרי בניה בתכנית למבנים ואתרים לשימור ברחבי העיר כפר סבא. בעתירות בבג"ץ 50112-06-25 ובבג"ץ 58085-06-25 התבקש סעד חלופי שלפיו מיקום מתחם הדיפו יוחזר לדיון במסגרת תת"ל 101/ה.

רקע כללי – פרויקט המטרו

3. פרויקט המטרו בגוש דן הוא פרויקט תשתית לאומית שעתיד לתת מענה לביקושים לתחבורה ציבורית במטרופולין גוש דן; לקשר את מערכת הסעת ההמונים של מטרופולין תל אביב לפרברים מרוחקים יותר; ולשפר משמעותית את הנגישות, הניידות וזמני הנסיעה למרכזי התעסוקה ומוקדי העניין במטרופולין. ברקע לפרויקט התקבלו מספר החלטות ממשלה ודברי חקיקה שענינם בקידומו. כמו כן, בוצע הליך תכנוני מעמיק ונרחב. בתוך כך, ביום 11.8.2016 התקבלה החלטת ממשלה 1838 בעניין "תכנית השקעה רב שנתית לפיתוח התחבורה הציבורית במטרופולינים". במסגרת ההחלטה הממשלה הטילה על חברת נת"ע (להלן: נת"ע), משיבה נוספת לעתירות, לפעול לקידום תכנון קווי המטרו ולהגיש את תכנונה לוות"ל. לאחר שורת בחינות הוחלט על קידום של שלושה קווי מטרו במסגרת מספר תכניות תשתית לאומיות: תת"ל 101 – קו M1, תת"ל 102 – קו M2 ותת"ל 103 – קו M3. קו M1, שיועד בתחילה לשמש קו צפון-דרום שיחבר את הערים הצפוניות, כפר סבא ורעננה, ואת הערים הדרומיות, רחובות ולוד, למרכז העיר תל אביב, פוצל בהמשך לשלושה מקטעים: מקטע דרומי (תת"ל 101/א), מקטע מרכזי (תת"ל 101/ב) ומקטע צפוני (תת"ל 101/ג). בהמשך, אושר חלק מהמקטע הצפוני במסגרת תת"ל 101/ד, וכן הוחלט על בחינת הארכת הקו עד המסילה המזרחית וחיבור בין ערי השרון במסגרת תת"ל 101/ה שהוזכרה לעיל.

4. מערכת שלושת קווי המטרו צפויה להיות באורך כולל של 150 קילומטרים, ולכלול 109 תחנות שתפוזרנה בתחומן של 24 רשויות מקומיות. לכל קו מטרו נדרש גם לפחות מתחם דיפו אחד לצורך תפעול הקו והמסילה. מתחמי הדיפו הם בעיקרם מתחמים עיליים, המשמשים לתחזוקת ולתפעול של רכבות המטרו, לחנייתן ולבדיקתן. במהלך השנים האחרונות הושלם אישור כלל התכניות להקמת הקווים.

5. כאמור, תת"ל 101/ג היא התכנית מושא ענייננו, והיא עוסקת במקטע הצפוני של קו M1 ובמתחם הדיפו המצוי בתחומו. מקטע זה הוא באורך 26.5 קילומטרים וכולל 20 תחנות תת-קרקעיות ומתחם דיפו לתחזוקה ולתפעול הקו. התוואי עובר בתחומי הערים רעננה, הרצליה, רמת השרון, הוד השרון וכפר סבא ובמועצה האזורית דרום השרון, ועתיד לשרת מוקדי עניין מטרופוליניים דוגמת בית חולים "מאיר" בכפר סבא, אוניברסיטת רייכמן בהרצליה, אזורי תעסוקה מרכזיים, מתחמי פיתוח גדולים ומוקדי התחדשות עירונית בכל הרשויות ובמרכזי הערים שלאורך תוואי הקו.

הליכי התכנון בוות"ל

6. ביום 13.12.2018 התקיימה ישיבה ראשונית בוות"ל ביחס לשלושת קווי המטרו המתוכננים. בישיבה הוצגו הפרויקט, תהליך העבודה המתוכנן והתוואים המוצעים, וכן נשמעו התייחסויות המשתתפים, לרבות מטעם נציגי רשויות מקומיות שונות דוגמת הוד השרון, דרום השרון, כפר סבא ורעננה. בתוך כך, הוצגו החלופות השונות לתוואי הקווים ולמיקום מתחמי הדיפו.

7. ביום 1.4.2019 פורסם דו"ח בחינת חלופות למקטעים השונים של התוואי, בו נבחנו, בין היתר, שלוש חלופות מרכזיות לתוואי שיעבור בדרום העיר הוד השרון, וכן שתי חלופות למיקום מתחם הדיפו. בדו"ח הומלץ על הסטת התוואי דרומה ועל העברת מתחם הדיפו לצדו המזרחי של כביש 4. ביום 15.4.2019 התקיים דיון במליאת הוות"ל שעסק בפרסום הודעה בדבר הכנת התכניות לשלושת הקווים, על פי סעיפים 77-78 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן: החוק). במהלך הדיון נשמעו הערות גורמי התכנון השונים, נציגי משרדי הממשלה ונציגי רשויות מקומיות, לרבות הוד השרון, רמת השרון, רעננה וכפר סבא. בסופו של הדיון הוות"ל עמדה על כך שהתוואים שהוצגו מבוססים על העבודה המקדימה שנערכה לאורך שנים במסגרת התכנית האסטרטגית; שהתוואים הותאמו לאחר התייעצות עם הרשויות המקומיות וגורמים רלוונטיים נוספים; ושהיא השתכנעה שהחלופות שהוצגו לשלושת הקווים הן החלופות המיטביות. לפיכך, הוחלט על פרסום הודעה בדבר הכנת התכניות למטרו. לאחר הדיון נמשכה עבודת התכנון, לרבות במסגרת ישיבות שערכה נת"ע עם גורמים שונים, ובהם גם רשויות התכנון ורשויות מקומיות אשר התוואי צפוי לעבור בשטחן.

8. כחלק מעבודת התכנון, נערך תסקיר השפעה על הסביבה שהוגש במאי 2020 (להלן: התסקיר), במסגרתו נערכה, בין היתר, בחינה נוספת של התוואי הצפוי לעבור בחלקה הדרומי של העיר הוד השרון ושל מיקום מתחם הדיפו. בתסקיר הוצגו החלופות השונות לתוואי ולמיקום מתחם הדיפו, כולל הליך בחינת החלופות שנערך, וכן

ההשלכות הסביבתיות וההשפעות האפשריות של החלופות המוצעות. אשר לתוואי בחלק הדרומי של הערים הוד השרון ורמת השרון, בסופה של הבחינה נמצא כי החלופה שכונתה חלופת ז'בוטינסקי (להלן: חלופת ז'בוטינסקי) היא המועדפת מבין החלופות השונות, לרבות החלופה שפורסמה במסגרת ההודעה על הכנת התכנית. אשר למתחם הדיפו, נמצא כי החלופה שפורסמה לא מתאימה לקו המטרו ולנתונים התפעוליים של המערכת. לאחר שנשקלו מספר חלופות נוספות, נמצאה חלופה עדיפה, שכונתה "חלופה מוארכת מזרח-מערב". בהמשך נקבע דיון בוות"ל בו ראש המועצה האזורית דרום השרון וראש עיריית כפר סבא העלו טענות נגד חלופה זו. לאחר מכן, קוימו פגישות של נציגי המטרו, נציגי נת"ע ונציגי הרשויות בנושא, בהן הוצגה חלופה נוספת שכונתה "חלופה מקוצרת מזרח-מערב" (להלן: החלופה המקוצרת). בהמשך, לבקשת עיריית כפר סבא, מתחם הדיפו הורחק ממושב גן חיים ומשכונת כפר סבא הירוקה. אך, הרשויות לא התרצו וסוכם כי מועצה אזורית דרום השרון תעביר מיפוי של שטחים חלופיים למיקומו של מתחם הדיפו.

9. ביום 22.7.2020 התקיים דיון במליאת הוות"ל בעניין העברת התכנית להערות הוועדות המחוזיות ולהשגות הציבור לפי סעיף 76ג(6) לחוק. במהלך הדיון גם נדונו טענות המשתתפים השונים וביניהם נציגי הוועדות המחוזיות לתכנון ולבניה ונציגי הרשויות המקומיות. לבסוף הוחלט על העברת התכנית להערות ולהשגות הציבור בכפוף למספר תיקונים.

10. אשר לתוואי בחלק הדרומי של הערים הוד השרון ורמת השרון, הוחלט לאמץ את ההצעה ולשנותו לחלופת ז'בוטינסקי שנמצאה עדיפה בתסקיר. כמו כן, בעניין מתחם הדיפו הוחלט על עדכון מיקום המתחם לחלופה המקוצרת, וזו החלופה שלבסוף הופקדה. עם זאת, הוחלט לאפשר לרשויות המקומיות הרלוונטיות שהות נוספת עד ליום 26.8.2020 להגיע להבנות בדבר חלופה מוסכמת למיקום מתחם הדיפו, שניתן יהיה לבחון את היתכנותה התכנונית. נקבע כי בהיעדר היתכנות תכנונית, תפורסם התכנית עם החלופה המקוצרת. לאחר שלא נמצאה היתכנות לחלופות שהוצעו על ידי הרשויות המקומיות למיקום מתחם הדיפו, הוצעה לרשויות חלופה נוספת באותו האזור, אך הן סברו שאין לקבלה. ביני וביני, ביום 21.10.2020, לאחר שחלף המועד להגשת חלופה מוסכמת מטעם הרשויות המקומיות, העלו נציגי הרשויות בפני משרד התחבורה הצעה לקידום חלופת אייל-טירה, שלפיה מתחם הדיפו ימוקם במחלף אייל, אך הוחלט כי אין מקום לעכב את קידום התכנית להפקדה וכי במקביל ימשיכו לקיים דיונים על מיקום מתחם הדיפו מול החוקרת ונת"ע תבצע בחינה עקרונית של החלופה. יצוין כי בשלב זה חלופת אייל-טירה טרם הועלתה לפני הוות"ל, והיא הועלתה לפנייה רק בשלב הגשת

ההערות וההשגות. בהמשך לאמור, בימים 12.11.2020 ו-20.11.2020 פורסמה בעיתונות הודעה בדבר העברת התכנית להערות ולהשגות וביום 10.12.2020 פורסמה הודעה בנושא גם ברשומות.

11. לצורך בחינת ההערות וההשגות מונתה החוקרת, לפי סעיף 76ג(7) לחוק. לאחר קבלת מענים מפורטים מטעם נת"ע, נערכו במהלך חודשים מאי עד אוגוסט 2021 15 ימי דיונים בהערות ובהשגות שהוגשו. במסגרת זו נדונו גם השגותיהם של חלק מנציגי העותרות בעתירות הוד השרון ושל נציגי העותרים בעתירות מתחם הדיפו.

12. בתום הליך חקירה ארוך ויסודי החוקרת הגישה בחודש נובמבר 2023 דו"ח לוות"ל. אשר לתוואי בחלק הדרומי של הערים הוד השרון ורמת השרון, החוקרת בחנה את החלופות השונות שהוצעו למול חלופת ז'בוטינסקי שאומצה בתכנית והמליצה לדחות את ההשגות השונות בעניין חלופות תוואי זה. לצד זאת, היא המליצה לקבל בחלקה את בקשתה החלופית של עיריית הוד השרון בעניין הסטת תחנת ז'בוטינסקי לדרך רמתיים מבלי לשנות את התוואי. אשר למתחם הדיפו, החוקרת בחנה את החלופות שהוצעו למול החלופה המקוצרת שהופקדה בתכנית, המליצה לדחות את עיקר הטענות שעלו בנוגע לחלופה המקוצרת שהופקדה תוך תיקונים מסוימים, ומצאה כי החלופה המופקדת היא חלופה טובה וסבירה, בעלת יתרונות בולטים בהיבטים רבים וניתנת לאישור. לצד זאת, החוקרת המליצה כי תיערך בחינה להקמת מתחם הדיפו בחלופת אייל-טירה שעה שהיא דומה לחלופה המופקדת מוסכמת על ידי הרשויות הנוגעות בעניין ובעלת פוטנציאל ליצור קישוריות לתושבי צפון ומזרח הארץ והזדמנויות השתלבות כלכלית לאוכלוסייה הערבית באזור "המשולש". לצד זאת, היא הבהירה כי להמלצתה השלכות כבדות בדמות עיכוב התכנית כולה. החוקרת המליצה כי אם חלופת אייל-טירה תימצא ישימה ותענה על צרכי המטרו, היא תעבור לבחינה ולהכרעה בוות"ל, וככל שיוחלט לקדם אותה תידרש תכנית מתאימה. יוער כי עיריית טירה הסתייגה מהסתמכות על קרקעות בשטח השיפוט של העיר, ובהמשך בתגובתה לעתירות מתחם הדיפו עמדה מפורשות על כך שאין מקום להעביר את מתחם הדיפו לחלופת אייל-טירה. עוד הומלץ כי ללא קשר למיקום מתחם הדיפו, תוואי המטרו יוארך תוך חיבורו למסילה המזרחית במסגרת תכנית נפרדת, וזאת לצורך שיפור הקישוריות בין אמצעי התחבורה הציבורית והבטחת נקודת מעבר בין הפריפריה הצפונית והמזרחית בארץ לבין המטרופולין.

13. ביום 25.12.2023, לאחר שדו"ח החקירה הוגש לוות"ל, ועדת המשנה להערות והשגות של הוות"ל (להלן: ועדת המשנה) קיימה דיון על אודות הדו"ח. במסגרתו החוקרת הציגה לפני הוועדה את עיקרי הטענות שעלו בהשגות; את המלצותיה; ואת

החלופות השונות ואת הטעמים שבבסיס המלצתה לדחות את החלופות שלא המליצה עליהן. ועדת המשנה מצאה לקבל את המלצות החוקרת, למעט המלצתה בעניין מיקום מתחם הדיפו. בנוגע למספר שינויים לגביהם סברה ועדת המשנה כי יש לקבל את המלצת החוקרת בעניינם, היא החליטה לפרסמם בהתאם לסעיף 106(ב) לחוק, כך שתינתן אפשרות למי שעלול להיפגע מהם להישמע בטרם מתן החלטה. עם שינויים אלו נמנתה למשל המלצתה של החוקרת על ביטול תחנת ז'בוטינסקי בתוואי העובר בדרום העיר הוד השרון ותכנון תחנה חליפית בדרך רמתיים.

14. אשר למיקום מתחם הדיפו נקבע כי מכלול השיקולים מטים את הכף לעבר העדפת החלופה המקוצרת שהופקדה. בתוך כך הובהר כי החוקרת קבעה באופן חד-משמעי שהחלופה המקוצרת היא ראויה; כי החוקרת לא קבעה שחלופת אייל-טירה עדיפה אלא המלצתה התבססה על שיקול של חלוקה שוויונית יותר של משאבים ציבוריים; כי השיקול החלוקתי, הגם שהוא ראוי, לא מצדיק את הזזת מתחם הדיפו הכרוכה בהשלכות ובעיכובים משמעותיים; כי העיכוב התכני יפגע בכלל תושבי המטרופולין וכלל לא ברור שחלופת אייל-טירה תימצא ישימה או מיטבית בסופו של הליך התכנון; כי לעיכוב מתחם הדיפו במסגרת התכנית השלכות גם על לוחות הזמנים של תוואים נוספים של המטרו; כי העברת מתחם הדיפו לחלופת אייל-טירה לא תספק מענה לקרבה לבתי מגורים אלא אך תעביר, באופן שאינו ראוי, את השלכות הקרבה למתחם הדיפו מתושבי העיר כפר סבא לתושבי העיר טירה. לצד זאת סברה ועדת המשנה כי יש לקדם תכנית נפרדת לבחינת הארכת הקו לכיוון מזרח וחיבורו עם המסילה המזרחית.

15. עוד באותו יום התקיים דיון במליאת הוות"ל בסופו הוחלט על אימוץ החלטת ועדת המשנה במלואה. כן הוחלט כי בהמשך תוצג לוות"ל תכנית העבודה לבחינת קידום התכנית באשר להארכת הקו לכיוון מזרח וחיבורו עם המסילה המזרחית. בהמשך לכך, בהתאם להחלטת הוות"ל, פורסמו השינויים לפי סעיף 106(ב) לחוק, החוקרת ערכה חקירה משלימה ונערך דיון בהתנגדויות שהוגשו. במסגרת הדיון נדחו ההתנגדויות בעניין שינוי מיקום תחנת ז'בוטינסקי לדרך רמתיים בעיר הוד השרון; הטענות בעניין הסטת התוואי נדחו על הסף משום שכבר נדונו והוכרעו בהליך העיקרי; ולא קוים דיון בעניין מיקום מתחם הדיפו שעה שהוא לא נכלל במסגרת השינויים. לבסוף, הגישה החוקרת דו"ח חקירה משלים לוות"ל.

16. בהמשך לכך, ביום 30.12.2024 התקיים דיון בוועדת המשנה בהתנגדויות שהוגשו לשינויים, לאחריו אימצה הוועדה את המלצות החוקרת בדו"ח החקירה המשלים

והמליצה למליאת הוות"ל להגיש את התכנית לאישור ממשלה. עוד באותו יום התקבלה החלטת הוות"ל לאמץ את המלצות ועדת המשנה ולהגיש את התכנית לאישור ממשלה לפי סעיף 76(ג)(9) לחוק, למעט המקטע העובר בתחום תע"ש השרון שייוותר מקטע מתארי בלבד ויידרש לאישור נוסף בהמשך. כן צוין כי הוצגה לפני הוות"ל תכנית העבודה לבחינת קידום התכנית להארכת הקו לכיוון מזרח וחיבורו למסילה המזרחית, כולל חיבור בין הערים רעננה וכפר סבא ונרשם כי הצפי לעריכת דיון של הוות"ל בעניין הוא בחודש דצמבר 2025.

17. ביום 22.4.2025 שרת התחבורה ביקשה להביא לדיון בממשלה את התכנית, ובתוך כך ביקשה לבחון מחדש את החלטת הוות"ל ולתת את הדעת להארכת הקו לכיוון מזרח וחיבורו למסילה המזרחית במסגרת תכנית זו ולא במסגרת תכנית נפרדת; ולהעברת מיקומו של מתחם הדיפו לחלופת אייל-טירה. ביום 6.5.2025 נערך דיון בוועדת השרים לענייני תשתיות חיוניות (להלן: ועדת השרים), בסופו הוחלט על אישור התכנית. כן נרשמה התחייבותם של משרד התחבורה ונת"ע לפעול ללא דיחוי לקידום תת"ל 101/ה להארכת קו המטרו M1 למסילה המזרחית, וכוונתו של יו"ר הוות"ל לשבץ את התכנית לדיון בסמוך למועד הגשתה. ביום 21.5.2025 פורסמה הודעה על אישור התכנית ברשומות (י"פ 13469, התשפ"ה, בעמ' 6984).

18. לשלמות התמונה יצוין כי בהמשך לאמור, ביום 31.12.2025 אכן התקיים דיון ראשוני בתת"ל 101/ה. כעולה מהעתירות, התכנית מצויה בשלב מתקדם של גיבוש דו"ח בחינת חלופות מאקרו ובחודש יולי התקיים דיון בוות"ל בעניין פרסום הודעה בדבר הכנת התכנית וקביעת תנאים להיתרים על פי סעיפים 77-78 לחוק.

מכאן העתירות שלפנינו ואביא את טיעוני הצדדים בתמצית.

טענות העותרות בעתירות הוד השרון

19. כאמור, עניינן של עתירות הוד השרון בתוואי המטרו בתחום העיר הוד השרון. לשם הנוחות טענותיהן של העותרות יובאו להלן במאוחד, תוך שיוער כי חלק מהטענות נטענו מפי חלק מהעותרות בלבד.

20. נטען בעיקרו של דבר כי החלטת ועדת השרים באשר לתוואי המטרו מתעלמת משיקולים רלוונטיים; עורכת איזון בלתי סביר בין השיקולים השונים; ולוקה בחוסר סבירות קיצוני. התוואי שאושר לא מקיים את מטרות המטרו ומחמיץ את היתרונות הגלומים בפרויקט. כך, הוא לא עובר בדרום העיר ולא משרת את תכניות המגורים

והתעשייה הקיימות והעתידיות באזור, לרבות אזור התעסוקה "נווה נאמן". בהקשר זה גם נטען לפגיעה בשוויון ולהפליה, היות שבסמיכות לאזור התעסוקה "נווה נאמן" לא תוכננה תחנת מטרו, בניגוד לאזורי תעסוקה אחרים. עוד נטען כי החלטת ועדת השרים נשענת על החלטות החוקרת והוות"ל אשר התעלמו משיקולים כלכליים, תכנוניים, תחבורתיים, סביבתיים ובריאותיים. בהיבט הכלכלי, התוואי הנוכחי לא משרת את עתודות הקרקע הכוללות "תכנון ענף" בהוד השרון ואינו מממש את הפוטנציאל הכלכלי והעירוני של העיר. זאת בניגוד לחלופה שהעותרות הציעו לתוואי המטרו (להלן: חלופת דרך הים) אשר עדיפה מבחינת התועלת הכלכלית שלה וצפויה להניב כ-8 מיליארד שקלים נוספים ביחס לתוואי שאושר. בהיבט התחבורתי-תכנוני, התוואי לא משרת את העיר ומחמיץ הזדמנויות רבות לפיתוחה; לא נותן מענה למוקדי פיתוח מרכזיים, אזורי תעסוקה ובנייה בדרום העיר; עובר באזורים המאופיינים בצפיפות נמוכה; ולא ממקסם ביקושים. ובהיבט הבריאותי-סביבתי, התוואי עובר באזור בעל זיהום קרקע ומי תהום חמור, דבר שעלול לגרום לשורת סיכונים בריאותיים וסביבתיים.

21. עוד טענו העותרות נגד דחיית חלופת דרך הים אשר לשיטתן עדיפה על חלופת ז'בוטינסקי ובכוחה לשרת את כלל הציבור במטרופולין. נטען כי קביעות החוקרת בעניין זה, לרבות ההשוואה שערכה בין החלופות, היו שגויות. כך למשל, לא היה ראוי לתת משקל כה רב להארכת התוואי ומשך הנסיעה, מקום בו מדובר בתוספת של דקות בודדות; לא היה מקום לקבוע כי היעדר חיבור למטרו אינו מונע העצמת בנייה באזורים אחרים; ולא היה מקום להניח שחלופת דרך הים מכוונת אך לפיתוח עתידי ולהתעלם מכך שהחלופה משמרת את מרבית התחנות המצויות בקו המקורי. העותרות גם עמדו על כך שחלופת דרך הים קיבלה את תמיכת הוועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז מרכז (להלן: הוועדה המחוזית) והיה מקום לייחס לכך משקל. החוקרת גם לא התמודדה עם חלופות נוספות שהציעו העותרות בבג"ץ 32865-12-25.

22. בנוסף, העותרות ביקשו לעכב את כניסתה לתוקף של תמ"א 70 – תכנית מתאר משלימה הנוגעת לסביבת מיקום תחנות המטרו (להלן: תמ"א 70) – ביחס לסביבת אחת התחנות הקיימות בתוואי המטרו.

23. לחלופין התבקש לדון בשינוי התוואי במסגרת תת"ל 101/ה שעניינה הארכת הקו לכיוון מזרח וחיבורו עם המסילה המזרחית. הוטעם כי אם תתקבל התכנית, תקוצר הדרך מהערים הרצליה ורעננה לכפר סבא ולבית החולים "מאיר" שבעיר, כך שיינתן מענה לנימוק המרכזי שעמד בבסיס דחיית חלופת דרך הים באשר להארכת זמן הנסיעה בקו.

24. העותרות בבג"ץ 32865-12-25 גם הלינו על העברת תחנת ז'בוטינסקי לדרך רמתיים וטענו כי החוקרת לא קיימה דיון בטענותיהן בעניין זה.

טענות העותרים בעתירות מתחם הדיפּו

25. כאמור, עניינן של שלוש עתירות אלה במיקומו של מתחם הדיפּו. חלק מהטענות נטענו מפי חלק מהעותרים, אך לשם הנוחות הן יובאו להלן במאוחד. כמו כן, יוער כי חלק מהעותרים הגישו תגובות מקדמיות בעתירות, בהן הצטרפו לטענות שהועלו בעתירות, ולשם הנוחות ומפאת קוצר היריעה הדברים יובאו כמקשה אחת.

26. נטען בעיקרו של דבר כי ההחלטה לאמץ את החלופה המקוצרת באשר למיקום מתחם הדיפּו אינה סבירה ואינה מידתית; לא נשקלו במסגרתה כלל השיקולים הרלוונטיים; והיא התקבלה בהיעדר תשתית עובדתית מלאה. מיקומו של מתחם הדיפּו, בסמוך לבתים של תושבים רבים, נוגד כל היגיון תכנוני, סביבתי, חברתי וכלכלי וצפוי ליצור מטרדים רבים לתושבי האזור ומפגעים אקולוגיים. חלף החלופה המקוצרת, היה ראוי אפוא לקבל את חלופת אייל-טירה ודחייתה נעשתה בניגוד להמלצת החוקרת על בחינתה.

27. נטען כי בהליך התכנוני נפלו פגמים חמורים היורדים לשורשו של עניין, ובהם היעדר שקיפות; היעדר הנמקה; פגיעה בזכות הטיעון; הפרת חובת ההיוועצות בגורמים מקצועיים; בחינת החלופות המוצעות רק בדיעבד לאחר גיבוש תכנון מתחם הדיפּו הראשוני; ניהול הליך התכנון הראשוני במהירות חריגה; אי-מתן ארכה מספקת להגשת ההשגות מה שפגם בתשתית העובדתית שנפרסה לפני רשויות התכנון; היעדר נוכחותה של שרת התחבורה בשלב אישור התכנית בוועדת השרים; וקביעת הדיון בוועדת השרים בחיפזון וללא הכנה מוקדמת. נפלו גם פגמים שונים בהפעלת שיקול הדעת של הוות"ל אשר לא בחנה את החלופות שהוצעו כראוי. כך, לא היה מקום לדחות את המלצת החוקרת לבחון את חלופת אייל-טירה ולקבל החלטה בניגוד למסד העובדתי והמקצועי שהוצג, מבלי שמוצתה הבדיקה ומבלי שהונחו לפני הוות"ל כלל הנתונים הרלוונטיים. הוטעם כי לחלופת אייל-טירה יתרונות רבים בכל ההיבטים – סביבתי, בריאותי ותכנוני. גם לא היה ראוי להקל ראש בחשיבותו של שיקול חלוקת המשאבים, ואין בתת"ל 101/ה כדי ליתן מענה לשיקול זה, שכן כלל לא ידוע אם היא תאושר. גם לא ניתן להיתלות בנימוק של עיכוב התכנית לצורך הצדקת דחיית חלופת אייל-טירה. זאת ביתר שאת שעה שהתכנית ממילא צפויה לצאת אל הפועל בעוד שנים רבות ושהחלופה הוצעה עוד קודם לשלב ההשגות.

28. באשר לחלופה המקוצרת שנבחרה, נטען כי היא טומנת בחובה חסרונות רבים וכי הבחירה בה נעשתה בהיעדר תשתית עובדתית מלאה ותוך התעלמות מחסרונותיה ומהנזקים הבלתי הפיכים הצפויים מאישורה. כך למשל, חלופה זו צפויה להביא לפגיעה משמעותית בתושבי האזור; לגרום למטרדים חמורים בעלי השלכות בריאותיות וסביבתיות; להביא לפגיעה קשה ובלתי מידתית בערכי הטבע, הסביבה והנוף בשטחים שהם בעלי ערכיות אקולוגית וסביבתית גבוהה; להביא לפגיעה במרקם החיים המושבי-חקלאי ולחיסול החקלאות באזור; ולהביא לפגיעה במקור הפרנסה ובקניינם של תושבי האזור בשל הפגיעה בשטחים חקלאיים.

29. העותרים בבג"ץ 58085-06-25 ביקשו כי אם מיקום מתחם הדיפו לא ישתנה כמבוקש, יפעלו לחלופין להקטנת היקפו הקיים למינימום הנדרש ויחילו הגבלות והתאמות שונות לצמצום הפגיעה בתושבים.

30. עוד טענו העותרות בבג"ץ 50112-06-25 כי ההחלטה בה נדחו טענותיהן באשר למיקומו של אתר התארגנות של המטרו בתחומי גן הזיכרון של העיר כפר סבא אינה סבירה באופן קיצוני. זאת נוכח הפגיעה בגן היסטורי לשימור ובמשפחות השכולות, ומשום שהחוקרת לא בחנה באופן מספק את היתכנות החלופות שהציעו העותרות. גם ההחלטה בה נדחו טענות העותרות באשר להיעדר קביעת הוראות שימור וקידום היתרי בניה בתכנית למבנים ואתרים לשימור ברחבי העיר הינה שגויה ובלתי סבירה.

עמדות משיבים 15-17 לעתירה בבג"ץ 58085-06-25

31. משיבה 15, הרשות לשמירת הטבע והגנים הלאומיים, טענה כי אין לה התנגדות למיקום מתחם הדיפו שנבחר, אלא שטענותיה מכוונות להיקפי הבינוי הנלווים אליו, כגון משרדים וחניות. נטען כי אין צורך הכרחי למקם בינויים אלה בצמוד למסילת המטרו וכי יש למקם אותם באזורי תעסוקה סמוכים כדי למנוע פגיעה במסדרון האקולוגי, ולחלופין לצופף את הבינוי באמצעות בנייה לגובה. עוד נטען כי המענה שניתן לסוגיית זליגת אור ממתחם הדיפו הוא כללי ולא מספק ויש לתאם עם הרשות תכנית תאורה מתאימה.

32. משיבים 16, שלפי הנטען הם בעלי זכויות בתחומי התכנית, הצטרפו לטענות העותרים, בדגש על ההצדקה לבטל את החלטות מוסדות התכנון ולפעול בהתאם להמלצת החוקרת לבחון את חלופת אייל-טירה. לחלופין, הם הצטרפו לבקשה לבחון את הקטנת היקפו של מתחם הדיפו, ולחלופי חלופין ביקשו להציב תנאים להקמתו.

33. משיבה 17 ובני משפחתה, שלפי הנטען הם בעלים של מספר חטיבות קרקע המצויות בסמיכות למתחם הדיפו, הצטרפו לטענות העותרים כי החלטת הוות"ל לאשר את מיקום מתחם הדיפו, חרף המלצת החוקרת, לוקה בחוסר סבירות קיצוני וכי נפלו בה פגמים מינהליים שונים. כן נטען כי בשל כך שהמקרקעין שבבעלותם אינם גובלים עם התכנית, הם אינם זכאים לפיצוי בעד הנזק שנגרם להם והדבר מהווה פגיעה בלתי מידתית בזכות הקניין שלהם.

עמדת המדינה

34. לשיטת המדינה, דין 5 העתירות להידחות בהיעדר עילה להתערבות בשיקול דעתו הרחב של מוסד התכנון המוסמך. טענות העותרים בכלל העתירות נוגעות בעיקרן לעצם ההחלטות המקצועיות-תכנוניות, הן באשר לתוואי המטרו בעיר הוד השרון והן באשר למיקום מתחם הדיפו. ההחלטות התקבלו לאחר הליך תכנוני מעמיק ונרחב שנערך על ידי מוסד התכנון המוסמך, תוך שטענותיהם השונות של העותרים הן באשר לתוואי המטרו והן באשר למיקום מתחם הדיפו, ובהן החלופות השונות שהוצעו, נשמעו ונדונו לעומקן בהליכי ההשגה שבוצעו לפני החוקרת. ההחלטות התקבלו לאחר שהחוקרת בחנה את הטענות השונות של העותרים והמליצה על ביצוע התאמות מסוימות ושינויים בהתאם להערות הרשויות המקומיות. המלצות החוקרת אומצו על ידי הוות"ל, והתכנית אושרה על ידי ועדת השרים בהליך סדור, שלפי החוק החלטותיה הן כהחלטות ממשלה.

35. אשר לעתירה בבג"ץ 32865-12-25 נטען כי יש לדחותה גם מהטעם שהיא הוגשה בשיהוי; שעותרות 3-5 כלל לא הגישו השגה מטעמן במסגרת הליך התכנון; ושהסעד שהתבקש בגדרה כוללני ועמום.

36. לגופן של עתירות הוד השרון נטען בעיקר כי אין מקום לקבל את טענות העותרות באשר להיעדר מענה לאזור פיתוח בדרום העיר, ובפרט לאזור התעסוקה "נווה נאמן". זאת שכן אין בכך שתוואי המטרו בעיר לא משרת אזור זה כדי להשפיע על היותו משרת את מטרתה הכוללת של מערכת המטרו. התכנית מכוונת לתת שירות מטרופוליני ולא נועדה ואינה יכולה לתת מענה לצרכים מקומיים. הובהר גם כי אזור תעסוקה "נווה נאמן" אינו אזור התעסוקה היחיד שלא מקבל שירות על ידי המטרו, כך שאין מקום לקבל את הטענה להפליה בעניין זה. אשר לחלופות שהוצעו על ידי העותרות, ובהן חלופת דרך הים, נטען כי הן נבחנו לעומק על ידי החוקרת אשר המליצה לדחותן והמלצותיה התקבלו על ידי ועדת המשנה והוות"ל. גם אין לקבל את טענות העותרות באשר לאי-שקילת שיקולים כלכליים וסביבתיים, שכן נערכה בחינה כלכלית מקיפה ביותר ביחס לתוואי

בכללותו בהתאם לראייה מטרופולינית רחבה, ואין לחלופות שהוצעו עדיפות מבחינה סביבתית.

37. ולבסוף, שעה שאין לקבל את טענות העותרות בדבר מיקום התוואי, ממילא גם יש לדחות את טענותיהן שעניינן בעיכוב תמ"א 70. כמו כן, אין כל מקום לבחון את התוואי שהוצע על ידי עיריית הוד השרון במסגרת תת"ל 101/ה שעה שהוא אושר זה מכבר במסגרת התכנית שלפנינו, ותת"ל 101/ה לא עוסקת בשינויים נוספים ביחס לתת"ל 101/ג שאושרה.

38. לגופן של עתירות מתחם הדיפו נטען כי לב ליבן של טענות העותרים באי-שביעות רצונם ממיקומו של מתחם הדיפו ורצונם שהוא לא ימוקם בשטחים שבקרבת מקום מגוריהם. ואולם, טענות מסוג NIMBY (Not In My Back Yard – "לא בחצר האחורית שלי") אינן פוגמות בהחלטות הוות"ל או ועדת השרים. המדינה עמדה בהרחבה על היתרונות הגלומים במיקום מתחם הדיפו לפי החלופה המקוצרת שאומצה בתכנית וציינה כי במסגרת הליך התכנון נבחנו הטענות השונות באשר לפגיעות שעלולות להיגרם כתוצאה ממיקום זה ונדחו. לצד זאת, בתכנית נכללו גם אמצעים מתאימים למתן מענה במקומות שבהם הדבר נדרש, תוך עמידה בתקנים מחמירים כך שמתחם הדיפו לא יהווה מטרד לסביבה. מה גם שהחוקרת עצמה קבעה שהחלופה המקוצרת טובה וניתנת לאישור, היא לא המליצה לבטלה ואף דחתה את ההשגות שעלו נגדה.

39. באשר לחלופת אייל-טירה נטען כי החוקרת המליצה אך על בחינתה, מטעמים חברתיים, כלכליים וציבוריים ומתוך רצון ליתן משקל להסכמת הרשויות המקומיות. הוער בהקשר זה כי מתגובת עיריית טירה לעתירות גם עולה שכלל לא מדובר בחלופה המוסכמת על כלל הרשויות המקומיות. החוקרת אף הטעימה כי רק אם החלופה תימצא ישימה ותענה על צרכי המטרו היא תוכל להחליף את החלופה המקוצרת. בהמשך לכך, ועדת המשנה לא מצאה יתרון תכנוני לחלופת אייל-טירה. גם לא נפל כל פגם בכך שהוות"ל לא אימצה את המלצת החוקרת לבחון את חלופת אייל-טירה שכן חוות דעתה אינה מחייבת את מוסד התכנון, שהוא בעל סמכות ההכרעה הסופית. עוד צוין כי חלופה זו גם כרוכה בהתמודדות עם קשיים רבים, ובהם קשיים הנדסיים וכלכליים ובעיכוב התכנית אשר צפוי להשפיע על קידום פרויקט המטרו בערים אחרות.

40. גם דין הטענות שעניינן במישור ההליך להידחות. הליך התכנון באשר למתחם הדיפו, לרבות שלב ההשגות, היה ארוך ויסודי; הוא נעשה בשקיפות; אין כל חובה חוקית להיוועצות עם גורם מסוים ומכל מקום לא הוכחה הפרה של חובה כאמור; לפני הוות"ל

עמדה תשתית עובדתית ענפה שהכילה את כלל הנתונים הצריכים לעניין; והדיון בוועדת השרים התקיים על פי הוראות החוק, הן בהיבט המועדים והן בהיבט הקוורום הדרוש.

41. אשר לטענות שעניינן במיקומו של אתר התארגנות של המטרו בתחומי גן הזיכרון של העיר כפר סבא, נטען כי ההחלטה שדחתה את טענות העותרות בעניין זה אינה מגלה כל עילה להתערבות. זאת שעה שהנושא נדון לעומקו ומיקום האתר נבחר בהיעדר שטח מתאים אחר. השגה בעניין זה גם התקבלה בחלקה כך שהשטח צומצם וניתנה לעירייה אפשרות למציאת שטח חלופי. אשר לטענות בדבר קביעת הוראות שימור בתכנית למבנים ואתרים לשימור, נטען כי לא נפל כל פגם בקביעת החוקרת שלא נדרשות הוראות שימור עצמאיות בתכנית. עוד הובהר כי המבנים אינם מיועדים להריסה ואין הבדל בין מבנה לשימור למבנה אחר לעניין בחינת יציבות המבנים; כי אם תידרש בהמשך הריסה של מבנה יתקיים הליך תכנוני נפרד; וכי מבנים אשר יהיו דרושים חיזוק יטופלו.

אין גם מקום להיעתר לסעד החלופי שעניינו בעריכת דיון באשר למיקום מתחם הדיפו במסגרת תת"ל 101/ה. זאת שעה שמדובר בתכנית משלימה ונפרדת וסעד זה למעשה מבקש לעקוף את החלטות הוות"ל וועדת השרים בעניין התכנית ומיקום מתחם הדיפו.

עמדת נת"ע

42. לטענת נת"ע יש לדחות את העתירות בהיעדר עילה להתערבות בית משפט זה בהכרעות המקצועיות-תכנוניות שקיבלו מוסדות התכנון המוסמכים. בנסיבות העניין גם לא נפל כל פגם המצדיק התערבות.

43. לגופן של עתירות הוד השרון נטען כי העותרות שוגות ביחס לייעוד פרויקט המטרו בכך שהן מניחות שתכליתו היא פיתוח עירוני, בעוד שבפועל תכליתו היא הקמת תשתית תחבורתית במטרופולין גוש דן והתווייתו היעילה ביותר מבחינה תחבורתית-תכנונית של קו המטרו. עובר לאישור התכנית גם נערך הליך תכנוני מדוקדק ויסודי שבמסגרתו נבחנו החלופות שהציעו העותרות ונדרחו לגופן, ובהן גם חלופת דרך הים.

44. אשר לעתירות מתחם הדיפו נטען תחילה כי דינן להידחות על הסף שעה שלא צורפו להן משיבים רלוונטיים, ובשל היותן עתירות מסוג NIMBY. לגופן של עתירות אלה נטען כי החלופה המקוצרת שאומצה היא החלופה המיטבית בהתבסס על שורה ארוכה של שיקולים. לבחירה בחלופה זו קדם הליך בחינה סדור ומדוקדק, שבמסגרתו

נבחנו כדבעי יתר החלופות שנמצאו פחות מתאימות. הוטעם כי גם חלופת אייל-טירה טומנת בחובה קשיים ניכרים והיא אינה עדיפה על פני החלופה המקוצרת והעותרים לא הרימו את הנטל להצדיק את השקעתם של משאבים נוספים לצורך בחינתה. עוד נטען כי החלטת הוות"ל שלא לאמץ את חלופת אייל-טירה אינה נסמכת על שיקולי זמן ומשאבים בלבד, אלא שבבסיסה עמדו גם שיקולים סביבתיים ותכנוניים ושיקולי צדק חלוקתי.

45. אשר לסעד החלופי שהתבקש בדמות דיון בתוואי ובמיקום מתחם הדיפו במסגרת תת"ל 101/ה, הובהר כי אין קשר בין התכניות; כי סוגיית התוואי בעיר הוד השרון כבר נבחנה והוכרעה; וכי חלופת אייל-טירה נדחתה לגופה זה מכבר מטעמים סבירים ואין הצדקה לעיכוב הקמת מתחם הדיפו בהתאם לחלופה שאומצה.

עמדת משיבה 24 לעתירה בבג"ץ 13548-06-25

46. משיבה 24 טענה כי אין לה התנגדות לכל תוצאה שתיקבע לעניין מיקום מתחם הדיפו, ובלבד שתוקם תחנת מטרו במסמיכות לו.

עמדת עיריית טירה

47. עיריית טירה טענה כי יש לדחות את העתירות שעה שהן אינן מצביעות על פגם משפטי, מנהלי או תכנוני. העותרות לא ביססו כל עילה להתערבות שיפוטית בהחלטות מוסדות התכנון. העתירות גם מתמצות בטענות מסוג NIMBY ולא מבקשות לצמצם פגיעה עקב מיקומו של מתחם הדיפו, אלא אך להעביר את הפגיעה הנטענת לתחומה של רשות מקומית של אוכלוסייה מוחלשת. העתירות גם נגועות בשיהוי מאסיבי; מעולם לא ניתנה הסכמת העירייה לכך שמתחם הדיפו ימוקם בתחומה; כבר כעת תושבי העירייה נושאים בנטל תשתיתי כבד ולא ראוי להכביד אותו; וקבלת העתירות תוביל לפגיעה בעקרון השוויון בין רשויות.

דיון והכרעה

48. לאחר עיון בעתירות על נספחיהן ובתגובות להן, ושמיעת טענות הצדדים בדיון שלפנינו הגעתי לכלל מסקנה כי דין העתירות להידחות וכך אציע לחבריי שיעשה.

49. הלכה היא מקדמת דנא כי בית משפט זה אינו יושב כ"מתכנן-על" ולא ימיר את שיקול דעת רשויות התכנון בשיקול דעתו שלו, אלא במקרים חריגים בהם נפל פגם מנהלי היורד לשורשה של ההחלטה (בג"ץ 1482/19 גוטליב נ' הוועדה לתשתיות לאומיות – מנהל התכנון, פסקה 16 (22.7.2020); בג"ץ 3917/14 פורום הארגונים למען יער ירושלים נ' הוועדה הארצית לתכנון ולבניה תשתיות לאומיות, פסקה 5 (17.12.2014)). וכפי שנקבע

במסגרת בג"ץ 4375/19 מועצה אזורית מטה יהודה נ' המועצה הארצית לתכנון ובניה
(18.5.2020) (להלן: עניין מועצה אזורית מטה יהודה):

"כפי שבית משפט זה הדגיש פעמים אין-ספור, אין בית המשפט משמש כ'מוסד תכנון על', אלא תפקידו לערוך ביקורת שיפוטית כדי להבטיח שהליכי התכנון התקיימו כדין.

'הלכה מושרשת עמנו היא כי בית משפט זה אינו 'מתכנן על' ולא ישים את שיקול דעתו תחת שיקול דעתם המקצועי של מוסדות התכנון הפועלים על פי חוק. לפיכך, התערבות בהחלטות מוסדות התכנון תיעשה במשורה, ורק באותם מקרים שבהם יתברר כי נפל פגם מהותי במעשה המינהלי כגון חוסר תום לב, ניגוד עניינים, משוא פנים או אם ימצא כי ההחלטה התכנונית שהתקבלה בסופו של דבר היא בלתי סבירה באופן קיצוני' [...].

וכן:

'כלל נקוט הוא בידינו כי בית-המשפט אינו שם עצמו בנעליהן של רשויות התכנון ואין הוא מעמיד את שיקול דעתו שלו תחת שיקול דעתן המקצועי של אותן רשויות. התערבותו של בית-המשפט בהחלטות של רשויות התכנון נעשית במשורה, בעילות מובהקות המצדיקות התערבות במעשה המינהלי, כגון: חריגה מסמכות, חוסר תום-לב או חריגה קיצונית ממתחם הסבירות' (ע"מ 2418/05 מילגרם נ' הוועדה המחוזית לתכנון ובניה ירושלים, פסקה 9 (24.11.2005)).

ועוד באותה רוח:

'בית משפט זה עמד לא פעם על הגישה המרוסנת שיש לנקוט בה במסגרת הביקורת השיפוטית-המנהלית על החלטותיהן של רשויות התכנון בתחום שיקול דעתן... גישה מצמצמת זו יש לה טעם והגיון. תחום התכנון והבנייה מעורר תכופות שאלות מקצועיות מובהקות שהמקום הראוי לבררן הוא לפני הגופים המוסמכים. הליכי התכנון כוללים מנגנונים מובנים של השגה המאפשרים גם למתנגדים להשמיע את קולם... זאת ועוד: פתיחת פתח רחב מדי לביקורת שיפוטית עלולה לעכב ואף לטרפד דה-פקטו את

היכולת לקדם פרויקטים חשובים, ללא הצדקה' (בג"ץ 1880/07 אתרוג נ' ממשלת ישראל, פסקה 6 (17.6.2009)).

[...]

'בית משפט זה קבע עוד בימי ראשית המדינה, וחזר ושנה שוב ושוב לאורך השנים, כי לא יתערב בהחלטות מוסדות התכנון המבוססות של שיקולים תכנוניים מובהקים. הרכבם ההטרוגני והמקצועי של מוסדות התכנון וההליכים הדיוניים המובנים לפיהם הם פועלים מבטיחים בירור מקצועי מקיף וראיה רחבה של מכלול ההיבטים והשיקולים התכנוניים. לפיכך, תפקיד הביקורת השיפוטית מתמקד בבחינת חוקיות ההליכים ודרכי קבלת ההחלטות על ידי מוסדות התכנון, והתערבותו של בית-המשפט בהחלטות מוסדות התכנון תיעשה במשורה, רק מקום בו נפל בהן פגם חוקי, על פי עילות הביקורת המצדיקות התערבות במעשה המינהלי, כגון: חריגה מסמכות, שיקולים פסולים או חריגה קיצונית ממתחם הסבירות [...]' (שם, פסקה 18).

50. כל האמור נכון כפל כפליים כאשר מדובר, כבמקרה זה, בהחלטה שהתקבלה על ידי המועצה הארצית לתכנון ולבניה בתפקידה כוועדה הארצית לתכנון ולבניה לתשתיות לאומיות (הוות"ל), בהיותה מוסד התכנון המקצועי העליון, ואשר אושרה על ידי הממשלה (בג"ץ 2535/18 עיריית רמלה נ' הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות, פסקה 28 (21.5.2019) (להלן: עניין עיריית רמלה); בג"ץ 917/17 ועד מקומי בית חירות נ' ממשלת ישראל, פסקה 3 (19.12.2017)). וכפי שנאמר עוד בעניין מועצה אזורית מטה יהודה:

"הלכה זו של אי התערבות בשיקול הדעת התכנוני חלה במשנה-תוקף מקום שהעתירה תוקפת החלטה של המועצה הארצית לתכנון ולבניה, שהיא מוסד התכנון המקצועי העליון, ואשר בין חבריה מיוצגים כלל האינטרסים הנדרשים להליך התכנוני, לרבות אלה הנוגעים לערכי סביבה וטבע -

'אכן הכלל לפיו אין בית המשפט מחליף את שיקול דעתן המקצועי של רשויות התכנון בשיקול דעתו חל על כל מוסדות התכנון. אך הוא חל ביתר שאת על החלטת גוף התכנון העליון - המועצה הארצית...' (ע"מ

9057/09 איגנר נ' השמורה בע"מ, פסקה 20
 ((20.10.2010)) (שם, פסקה 19).

51. כאמור, פי העותרים מלא טענות כרימון באשר לטיב החלופות שנבחרו, הן לעניין תוואי קו המטרו בעיר הוד השרון והן בנוגע למיקום מתחם הדיפו. טענותיהם השונות מופנות רובן ככולן לעבר עצם ההחלטות המקצועיות-תכנונית של מוסדות התכנון. נוכח כל האמור לעיל, אין מקום לבירור פרטני של כל אחת ואחת מטענות העותרים, משבית משפט זה אינו יושב כאמור כ"מתכנן-על".

52. כמפורט בהרחבה לעיל, לגיבוש ולאישור התכנית במתכונתה הנוכחית קדם הליך תכנוני מעמיק וקפדני, במסגרתו גם נבחנו החלופות שהציעו העותרים. בתוך כך, גם בוצע תסקיר השפעות סביבתי ומונתה חוקרת לפי סעיף 76ג(7) לחוק אשר ערכה חקירה יסודית ומדוקדקת, שמעה ובחנה את הטענות וההשגות שהוגשו נגד התכנית, וכן בחנה את מכלול החלופות שהוצעו. בהמשך לכך, התנהל הליך תכנוני סדור במוסדות התכנון השונים, במהלכו פורסמו השינויים שעליהם הוחלט במעלה הדרך להתנגדויות, נערכו דיונים משלימים ובוצעו השלמות לתסקיר ההשפעה על הסביבה ולדו"ח החוקרת. מעיון בתסקירים, בדו"חות, בדיונים ובהחלטות השונות גם עולה כי נלקחו בחשבון כלל השיקולים שהעלו העותרים, ובהם השיקולים הכלכליים, התכנוניים והסביבתיים. סופו של דבר, לא נמצא כי נפל כל פגם בהליך היסודי שנוהל.

אין טענה, אין טרענה ואין הסתייגות שלא ניתנה עליהן התייחסות פרטנית ברשויות התכנון. אין אבן שלא נהפכה ואין טיעון משפטי או תכנוני שלא נשקל ולא התקיים לגביו הליך תקין וסדור על פי דין.

53. בראי האמור גם לא מצאתי ממש בטענות העותרים לפגמים שנפלו בהליך. לא בהיבט השתתפותם בו וזכות הטיעון שעמדה להם; לא בהיבט קצב ניהול ההליך או המועדים ומשכי הזמן שניתנו להגשת ההשגות; ולא בהיבט התשתית העובדתית שנאספה ועמדה בבסיס קבלת ההחלטות. בהקשר זה גם אין מקום לקבל את טענות העותרים כי אישור התכנית בוועדת השרים נעשה שלא כדין. הדיון נקבע לפי לוחות הזמנים הנדרשים בהתאם להוראות החוק והתקיים בקוורום הנדרש לפי סעיף 33 לתקנון הממשלה. המדינה ציינה בהקשר זה, כי הגם שסעיף 53(א)(ג)(1) לחוק קובע כי יש לזמן לדיון את חבר הממשלה שביקש לקיים אותו, לא חלה כל חובה על עצם נוכחותו. מעיון בפרוטוקול הדיון גם עולה כי נכחו בו גורמי המקצוע השונים וכי במהלכו פורט הליך התכנון שנערך; הוצגה בקשת שרת התחבורה; וניתנה התייחסות למכתבי ראשי הרשויות בעניין הסטת התוואי בעיר הוד השרון ומיקום מתחם הדיפו.

54. גם טענותיהן השונות של העותרות בעתירות הוד השרון באשר לתוואי הקו בעיר נדחו. טענתן המרכזית של העותרות בהקשר זה היא כי התוואי שאושר מחמיץ את מטרות המטרו ואינו משרת את הפוטנציאל הכלכלי של העיר והזדמנויות רבות לפיתוחה. ברם, כפי שהובהר לא אחת, מטרתה הכוללת של מערכת המטרו היא מתן שירות מטרופוליני רחב. אכן, כפועל יוצא מכך, אחת ממטרותיה היא מתן שירות מטרופוליני גם בקרבת אזורי פיתוח, אך ברי כי לא ניתן לתת מענה לכל אזור פיתוח בפני עצמו. בהקשר זה מבקשות העותרות להפנות גם לעמדתה של הוועדה המחוזית אשר תמכה בעמדתן לשינוי התוואי כך שיעבור באזור התעסוקה "נווה נאמן". ואולם, החוקרת, ועדת המשנה והוות"ל נתנו דעתן לטענות העותרות בהקשר זה, ובהן לחלופות שהציעו, כמו גם לעמדתה של הוועדה המחוזית ולא נמצא כי יש בהן כדי להצדיק את שינוי התוואי שנבחר. לא מצאתי כי יש מקום להתערב בעניין זה. זאת שעה שבית משפט זה אינו בוחן חלופות תכנוניות ואינו מכריע בהן והכרעות מעין אלו מסורות לרשויות התכנון (וראו מיני רבים: בג"ץ 3034/24 בני דרור מושב שיתופי להתיישבות בע"מ נ' חברת החשמל לישראל בע"מ, פסקה 17 (19.8.2024); בג"ץ 16863-12-24 מועצה אזורית הגלבוע נ' רשות החשמל, פסקה 24 (18.2.2025); ע"א 8626/06 פורמה נ' הועדה לבניה למגורים ותעשייה, פסקה 4 (3.4.2008)), ולא נמצא כל פגם בהחלטה שבה נבחר התוואי שאושר. זאת בין היתר בשים לב לכך שהתוואי שאושר נבחר לאחר בחינת כלל החלופות שהציעו העותרות ושנמצאו לא מתאימות, ובהתבסס על שורה רחבה של שיקולים מקצועיים ונתונים, ובהם שיקולים כלכליים, תכנוניים וסביבתיים.

55. גם לא נמצא מקום לקבל את טענות העותרים השונות בנוגע למיקום מתחם הדיפו. בהקשר זה גם אין בכך שלא אומצה המלצת החוקרת בעניין חלופת אייל-טירה כדי לפגום בהחלטה שהתקבלה. כלל הוא כי חוות דעתו של החוקר אינה מחייבת והסמכות להכריע שמורה למוסד התכנון (בג"ץ 5262/22 עיריית חולון נ' ממשלת ישראל, פסקה 6 (21.3.2023)). מקדמת דנא גם נקבע בבג"ץ 10242/03 מילובלוסקי נ' המועצה הארצית לתכנון ולבנייה, פ"ד נח(6) 673 (2004) כי:

"סעיף 107א לחוק עוסק במינוי של חוקר על-ידי מוסד התכנון שהוסמך לדון בהתנגדויות. החוקר נבחר מתוך רשימת חוקרים שקובע שר הפנים. תפקידו של החוקר הוא לשמוע את ההתנגדויות שהוגשו למוסד התכנון. על-פי סעיף 107א(ב), מוסמך מוסד התכנון למנות חוקר כאמור... אם הוא סבור כי עקב מספר המתנגדים או מהות ההתנגדויות מן הראוי לעשות כן...". [...] ברי כי חוות-דעתו של החוקר אינה מחייבת את מוסד התכנון. החוק

קובע במפורש כי על החוקר להגיש למוסד התכנון את
'...תמצית ההתנגדויות והמלצותיו לגביהן והוא יוזמן
לכל דיון במוסד התכנון בענין התכנית והתנגדות לה'
(סעיף 107א(ד) לחוק). סמכות ההכרעה נותרת בידי מוסד
התכנון, ואין הוא משתחרר מסמכות זו עקב מינויו של
חוקר. אף אין יסוד לטענה כי על מוסד התכנון המחליט
בניגוד להמלצתו של החוקר ליתן זכות טיעון נוספת
למתנגד. [...] " (שם, עמ' 676-677).

56. יתרה מכך, כפי שאף עולה מדו"ח החקירה, החוקרת כלל לא מצאה את החלופה המקוצרת שהופקדה כבלתי מתאימה. נהפוך הוא. היא קבעה כי היא חלופה ראויה, טובה וסבירה, ויש לה יתרונות בולטים. כך למשל, בנוגע להתאמתה לתכנית האסטרטגית שגובשה למטרו; לרדיוסי כיסוי נדרשים; לפריסת המתקנים; למרחק ממבני מגורים ולפיכך גם לצמצום המטרדים; ולמתן מענה טוב לשירות הנדרש באזור האורבני. היא עמדה על כך שההתנגדות העיקרית למיקום מתחם הדיפו נוגעת לקרבתו לשכונות מגורים, אלא שבעניין זה אין עדיפות לחלופות האחרות שהוצעו שאף קרובות יותר למבני מגורים. אמנם החוקרת מצאה כי חלופת אייל-טירה היא חלופה סבירה שדומה מבחינת הקריטריונים הסביבתיים לחלופה המקוצרת וכי יש לה יתרונות בהיבט של חלוקת המשאבים הציבוריים והסכמת הרשויות. אך לצד זאת היא עמדה על כך שהחלופה כרוכה בהתמודדות עם קשיים הנדסיים וגיאומטריים לא מבוטלים, בעלויות נוספות ניכרות ובהתנגשויות עם תשתיות. היא גם הבהירה כי אם חלופת אייל-טירה תימצא ישימה, אימוצה יגרור עיכוב ניכר לצורך תכנון המתחם והתוואי ולתיאום תשתיות נרחב. ניתן אפוא מענה ענייני על כל בעיה ועל כל הסתייגות.

57. זאת ועוד. ועדת המשנה, הוות"ל וועדת השרים נתנו דעתם לטענות השונות שעלו בקשר להעדפת חלופת אייל-טירה. בתוך כך, ניתנה דעתם ליתרון בהיבט חלוקת המשאבים תוך שהוחלט כאמור על קידום תכנית משלימה ונפרדת לחיבור הקו למסילה המזרחית במסגרת תת"ל 101/ה. קרי, סוגיית קישוריות הקו בהקשר השיקולים החברתיים-כלכליים שהוזכרו לעיל תבוא לידי ביטוי במסגרת תת"ל 101/ה. אשר לשיקול שעניינו בהסכמת הרשויות על חלופה זו, מעיון בתגובה מטעם עיריית טירה עולה שהיא אינה תומכת בחלופת אייל-טירה ואף סבורה כי העדפתה היא זו שתוביל לפגיעה בשוויון.

58. ובאשר לטענות בעניין קביעת הוראות שימור מבנים בתכנית. משהובהר כי המבנים אינם מיועדים להריסה; כי אין הבדל ממשי בין מבנה לשימור ליתר המבנים בבחינת יציבות; כי ישנה חובת בדיקה הנדסית וחובת חיזוק מבנים הדרושים חיזוק; וכי

אילו יתעורר בהמשך צורך להריסת מבנה כלשהו יקוים הליך תכנוני נפרד, לא מצאתי להתערב גם בעניין זה.

59. ולבסוף בכל הנוגע לטענות בעניין מיקומו של אתר התארגנות של המטרו בתחומי גן הזיכרון בעיר כפר סבא. הגם שאין להקל ראש ברגישות הציבורית החשובה שמעלים העותרים, הסוגיה נבחנה לעומקה ובהמשך לכך אף צומצם שטח האתר ואין מקום להתערב בהחלטה בעניין זה.

60. אין אפוא כל עילת התערבות בהחלטות בדבר תוואי המטרו ומיקומו של מתחם הדיפו. לא נפל בהחלטות כל פגם חוקי. לא הייתה כל חריגה מסמכות או ממתחם הסבירות. ההחלטות התקבלו בתום לב במסגרת הליך מינהלי כשר לחומרה לעילא ולעילא. לא היה כל ניגוד עניינים. אדרבה, כפי שהצביעו המשיבים, שאיפתם של חלק מהעותרים היא שהמטרו יוקם, אך ש"המחיר" הנלווה להקמתו ייגבה מזולתם ולא מהם. מטבעם של פרויקטי תשתית רחבי היקף, כדוגמת פרויקט המטרו, הכרוכים בהשפעה על מרחבים ועל אוכלוסיות שונות, לא ניתן להבטיח כי מיקומם של מתקני הפרויקט יניחו את דעתם של כלל הגורמים הנוגעים בדבר. במקרים אלה, אך טבעי הוא כי תושבים או בעלי עניין המתנגדים למיקום המוצע של מתקן כל שהוא יעלו טענות מסוג NIMBY ("לא בחצר האחורית שלי"), אף שבמקביל הם עשויים ליהנות מהתועלת הגלומה בפרויקט. ואולם, הכרעה באשר למיקומם של מתקנים אלה היא חלק אינהרנטי מתפקידם של מוסדות התכנון ועצם העובדה שהמיקום שנבחר למתקן כל שהוא אינו לרוחם של חלק מהציבור אינה מקימה כשלעצמה עילה להתערבות בהחלטות מוסדות התכנון (וראו: עניין רמלה, פסקה 35; בג"ץ 8077/14 עיריית יוקנעם נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה, פסקה 2 לפסק דינה של השופטת ד' ברק-ארז (22.12.2015); ע"מ 4875/12 גרומר נ' ועדת הערר המחוזית לתכנון ובניה מחוז תל אביב, פסקה 39 (3.11.2013)).

61. ולבסוף יוער כי פרויקטי תשתית רחבי היקף, כדוגמת פרויקט המטרו, מעצם טיבם ופריסתם הרחבה, טומנים בחובם השלכות שונות על בעלי עניין רבים. מטבע הדברים לכל בעל עניין השגות ורצונות משלו. ואולם, לא ניתן לבחון פרויקט כה רחב ידיים מנקודת מבט צרה של כל בעל עניין בנפרד. תחת זאת נדרשת ראייה רוחבית, כוללת ומערכתית על הפרויקט כולו. בענייננו, הליך התכנון של פרויקט המטרו נעשה תוך ירידה לכל הפרטים ותוך בחינת כלל ההשגות של בעלי העניין השונים, אך לצד זאת מתוך ראייה מטרופולינית רחבה. בכך לא נפל כל פגם. הגיע אפוא השעה שהפרויקט יצא לפועל. כל שינוי נוסף בתכנית עלול לגרור לדחייה בת שנים רבות במימושה. פרויקט

המטרו נועד להעמיד את מערכת התחבורה בישראל במצב שבו מערכות תחבורה דומות קיימות ברחבי העולם אף לפני למעלה ממאה שנים. יש לברך אפוא על המוגמר.

סופו של דבר, אציע שהעתירות תדחנה. העותרים בכל אחת מן העתירות יישאו בהוצאות המדינה בסך של 10,000 ש"ח (סך כולל של 50,000 ש"ח); ובהוצאות נת"ע גם כן בסך של 10,000 ש"ח (סך כולל של 50,000 ש"ח). כמו כן, העותרים בכל אחת מעתירות מתחם הדיפו יישאו גם בהוצאות עיריית טירה בסך של 10,000 ש"ח (סך כולל של 30,000 ש"ח).



דוד מינץ
שופט

השופטת יעל וילנר:

אני מסכימה.



יעל וילנר
שופטת

השופט חאלד כבוב:

אני מסכים.



חאלד כבוב
שופט

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט דוד מינץ.

ניתן היום, כ"ד באלול התשפ"ו (6.9.2026).



חאלד כבוב
שופט



יעל וילנר
שופטת



דוד מינץ
שופט