

המקרקעין נשוא הערעור היו ונתרו מקרקעין לשימוש מסחרי, לאו דווקא לחניון. ייעודם לא שונה. הפיכתו של מקטע הכביש הגובל בחלקה למדרחוב, אשר במרכזו עובר תוואי המסילה, אף יש בה כדי להשביח את המקרקעין. הפגיעה אינה בתכונותיהם האובייקטיביות של המקרקעין ככאלה, אלא פגיעה כלכלית נטענת בעסקה של המערערת, וזו אינה בת פיצוי. יתרה מזאת, התכנית עצמה לא שינתה את ייעודו של מקטע הכביש הרלבנטי כ"דרך". תקנון התכנית קובע מפורשות כי בתחום תוואי המסילה תותר חציית כלי רכב או מעבר כלי רכב. התכנית לא שינתה דבר מן הבחינה הזו. חציית התוואי באמצעות כלי רכב או מעבר בו טעונה אישור המפקח על התעבורה, אולם אישורו של המפקח אינו הליך תכנוני המשנה את יעוד הקרקע.

פסק דין

1. הערעור שלפני הוא על החלטת ועדת הערר לפיצויים ולהיטל השבחה מחוז ירושלים (להלן: **ועדת הערר**), בה נדחה ערר שהגישה המערערת על החלטת הוועדה המקומית לתכנון ולבניה ירושלים (להלן: **המשיבה**) לדחות את תביעתה לפיצויים בגין פגיעה שנגרמה למקרקעין שבחזקתה על ידי תכנית מס' 8000 להקמת הקו הראשון של הרכבת הקלה בירושלים (להלן: **תכנית 8000**).

2. המערערת היא בעלת זכויות החכירה במקרקעין הממוקמים ברח' יפו 70, והידועים כחלקה 83 גוש 30050. החלקה בשלמותה היא בבעלות אפוטרופוס על נכסי הקדש, והמערערת חוכרת ממנו חנות בקומת הקרקע בבניין הקיים, ואת החצר שאחורי הבניין, בשטח של כ- 1,400 מ"ר. המקרקעין שנפגעו, לטענת המערערת, על ידי תכנית 8000, הינם חצר הבניין. החצר האמורה משמשת כחניון, ולטענת המערערת זה השימוש המיטבי בחצר לנוכח נתוני הפיסיים ולנוכח מיקומה במרכז העיר.

לטענת המערערת, תכנית 8000 מונעת גישה לחניון. קיימת אמנם גישה חילופית לחצר, מרח' הנביאים, אולם גישה זו מחייבת מעבר בחלקה 92, אשר בה אין למערערת זכויות. מכאן שתכנית 8000 הינה תכנית פוגעת, אשר הורידה את ערך זכויותיה בנכס, ומכאן התביעה שהגישה לפי הוראת סעיף 197 [לחוק התכנון והבניה](#), תשכ"ה-1965 (להלן: **החוק**).

3. בפני ועדת הערר לא הייתה למעשה מחלוקת על זכותה של המערערת בחלק מן המקרקעין נשוא הערעור, זכות שהיא בת פיצוי לפי סעיף 197 לחוק, אם אכן נפגעה. המחלוקת התמקדה, אפוא, בשאלה, האם נפגעה זכותה של המערערת במקרקעין בשל תכנית 8000.

ועדת הערר הגיעה למסקנה, כי התקנון ותשריט תכנית 8000 אינם אוסרים על מעבר כלי רכב בתוואי המסילה, כי אם להיפך, מתירים זאת במפורש, ואין ללמוד על איסור כאמור גם לא מתכנית הפיתוח.

ועדת הערר התייחסה בהחלטתה גם לגיליון הסדרי התנועה, המראה על כוונה שלא להתיר נסיעת כלי רכב פרטיים במקטע הרחוב הסמוך לחלקת המערערת, אולם הגיעה למסקנה כי המדובר בגיליון מנחה בלבד, הכולל כוונה כללית המוסדרת על ידי הסדרי תנועה, ולא בשינוי תכנוני קבוע של יעודי הקרקע. שינוי הסדרי התנועה יכול להיעשות על ידי רשות התמרור ולא בדרך של תכנית. מסקנתה של ועדת הערר הייתה, אפוא, כי גם אם קיימת פגיעה במקרקעין מכוח התכנית, הרי שפגיעה זו נובעת מנספח מנחה שאינו עוסק בעניין תכנוני טהור אלא בתחום הסדרי התנועה, אשר שינויים מותר, על פי התכנית, על ידי גוף שאינו מוסד תכנון. שינויים מסוג זה, הנעשים על ידי רשות התמרור, אינם מקימים עילת תביעה לפי סעיף 197 לחוק. מכל מקום, אין התכנית משנה מן המצב הקיים, שכן עוד בשנות ה-90 החליטה רשות התמרור לאסור כניסת כלי רכב פרטיים למקטע הרלבנטי ברח' יפו, וממילא גם לחלקת המערערת. אכן, במהלך השנים שחלפו מאז אותה החלטה, ניתנו פטורים מיוחדים לכניסת כלי רכב שהיו מנויים בחניון, אולם המדובר בפטורים המהווים חריג לכלל, ואלה היו נתונים בשיקול דעתה של רשות התמרור או של המפקח על התעבורה. מכאן, שלא הוכחה פגיעה במקרקעין, וככל שיש פגיעה כזו, מקורה בהחלטת רשות התמרור כבר במצב הקודם. תכנית 8000 אינה מחדשת, אם כן, והנספח המנחה מכיל הנחיות דומות לאלה הקיימות.

הטענות בערעור

4. לטענת המערערת, טענה ועדת הערר בקביעתה לפיה ניתוק הגישה לרכב מרח' יפו למקרקעין הנדונים אינו נובע מתכנית 8000.

מקור הטעות, כך על פי הטענה, בכך שועדת הערר התעלמה מנספחי התכנית, המלמדים על כך שהחלק הרלבנטי של רח' יפו מיועד להפוך למדרחוב, אשר במרכזו "תוואי המסילה", והוא אינו מיועד לשמש כ"מיסעה" לרכב ציבורי או פרטי. משמעות הדבר, כי קטע זה של הרחוב אינו מאפשר מעבר כלי רכב מכל סוג שהוא.

בהקשר זה טענה המערערת, כי ועדת הערר באה לכלל טעות כאשר המושגים "תוואי המסילה" ו"רצועת המסילה" שימשו בהחלטתה בערבוביה. טעות זו הובילה אותה

למסקנתה המוטעית לפיה אין התכנית משנה מן המצב התעבורתי הקיים. אכן, כל המגוון הרחב והכולל של קשת השימושים הנדרשים להקמת ותפעול הרכבת הקלה מתייחס לתחום "רצועת המסילה", לכל אורכה ורוחבה כמכלול, אולם פריסת כל אחד מהם, מיקומו וגבולותיו, בתוך תחום הרצועה, לרבות "תוואי המסילה", קבועים כולם בנספחי הפיתוח בלבד. לפיכך לא יכולה הייתה ועדת הערר להישען, בהחלטתה, על רשימת השימושים הכללית המופיעה בהוראות התכנית, וללמוד ממנה כאילו היא מתירה את כל השימושים המפורטים בה בכל חלק של "רצועת המסילה", תוך שהיא מתעלמת מן החלוקה המפורטת ביניהם בנספחי הפיתוח. והנה, משהוקצה על פי הנספח הרלבנטי שטח ל"תוואי המסילה" בתוך "רצועת המסילה", ברור הוא כי התוואי מיועד לרכבת הקלה בלבד למעט חציית התוואי במקומות שנועדו לכך. ומשלא הוקצה שטח למיסעת רכב פרטי או ציבורי בתחום "רצועת המסילה" הסמוכה לחלקתה של המערערת, להבדיל ממקומות אחרים לאורך הרצועה, הרי שהמסקנה המתחייבת היא כי תנועת כלי רכב פרטיים אינה מותרת בקטע הרלבנטי. טענת המערערת הינה, אם כן, כי משנקבעה בנספחי הפיתוח חלוקה ברורה בין השימושים הספציפיים השונים, באופן שלכל שימוש ספציפי נועד שטח מוגדר בתוך "רצועת המסילה", הרי שבאותו שטח מותר שימוש זה בלבד ולא כל שימוש אחר, אפילו הוא מותר במסגרת הרשימה הכוללת של השימושים המותרים. המערערת הצביעה על מקרה אחר, המתייחס למקטע שונה של התכנית, ברח' הרצל, בו החרیגה התכנית באופן מפורש חלקה אחרת, בעקבות קבלת התנגדות של בעלי אותה חלקה, והורתה כי "פתרון גישה לרכב לחלקה יסומן במסמכי הביצוע של המסילה". מכאן לומדת המערערת, כי מקום שלא סומן פתרון גישה לרכב, משמע שאינו קיים.

5. עוד לטענתה, ההישענות על הגדרת הנספח העוסק בהסדרי התנועה כאל נספח "מנחה", הובילה את ועדת הערר להחלטה השגויה, המתעלמת ממכלול מסמכי התכנית. הנספח המנחה הינו נספח שיש לו נפקות, והוא חלק ממכלול הנספחים המהווים את התכנית בשלמותה. לפיכך, היה על המשיבה לראות בנספח האמור חלק ממנה, ולא ליחס את הסדרי התנועה הצפויים לרשות התמרור. לטענת המערערת, להחלטת ועדת הערר תהיינה השלכות רוחב קשות, שכן היא יוצרת עמימות, מעודדת את מוסדות התכנון לעשות שימוש בנספחים מנחים כדי להתחמק מתשלום פיצויים לפי הוראת סעיף 197 לחוק, ומרוקנת מכל תוכן את הזכות לפיצוי.

6. בכל הנוגע לנימוק הנשען על כך שגם עוד קודם לתכנית 8000 נאסר על תנועת כלי רכב פרטיים ברח' יפו, מכוחו של התמרור שהוצג בו, לטענת העותרת גם בכך שגתה

ועדת הערר, שהרי המצב התכנוני הקודם, והוא המצב הרלבנטי, לא אסר על תנועת כלי רכב ברחוב, בעוד שהתכנית החדשה אוסרת על כך מן הבחינה התכנונית.

7. לבסוף נטען, כי ניתוקה המוחלט של גישת כלי רכב לחלקתה של המערערת, מונעת לחלוטין את השימוש המיטבי האפשרי בחלקה האמורה. המערערת סבורה, כי מניעת השימוש באותה חלקה בדרך של חניון דומה לשלילת זכויות בנייה, שאין חולק כי היא בת פיצוי לפי סעיף 197 לחוק. מניעת הגישה האמורה מהווה, בנסיבותיה של החלקה, משום פגיעה מוחלטת בשימוש המסחרי שניתן לעשות בה, כחלק מתכנוניתה הקרקעיות, והכל כתוצאה מתכנית 8000. לפיכך המדובר בפגיעה עקיפה הנכנסת בגדרו של סעיף 197 הנ"ל.

טענות המשיבה

8. סעיף 6 לתקנון תכנית 8000, מגדיר את "רצועת המסילה" כ"רצועת קרקע המיועדת למסילת ברזל עבור הרכבת הקלה ... לרבות כל השטחים והמתקנים הדרושים להפעלת[ה], וכן דרכים, מתקני תשתית ...". "תוואי המסילה" מוגדר בסעיף 6 הנ"ל כ"שטח קרקע בתחום רצועת המסילה שבו תיבנה המסילה עבור הרכבת הקלה".

אשר לשימושים המותרים בתחום רצועת המסילה, סעיף 10.1 לתקנון התכנית קובע, כי יהיו אלה השימושים המותרים בתחום דרך שעל פי פרק א' לחוק, ואו השימושים המותרים על פי תכנית מס' 62 (תכנית המתאר המקומית לירושלים), ובנוסף על אלה, מפרט הסעיף רשימה של עוד שימושים. בכללם (סעיף 10.1ח'): "בתחום תוואי המסילה תותר חציית כלי רכב ואו מעבר כלי רכב, בכפוף לאישור המפקח על התעבורה במשרד התחבורה".

לטענת המשיבה, משמעות האמור לעיל היא, כי מבחינת היעוד והשימוש בקרקע, מאפשרת התכנית מעבר של כלי רכב בתחום השימוש של תוואי המסילה. תכנית 8000 באה, אפוא, להוסיף על שימושי הדרך הקיימים, הקבועים בחוק ובתכנית 62, שימוש נוסף, והוא הרכבת הקלה, שבא להחליף את התחבורה הציבורית. לדידה, ספק אם בכלל היה צורך בתכנית חדשה לשם הוספת הרכבת הקלה כשימוש אפשרי ב"דרך". בטיעוניה הפנתה לתשריט, המתייחס למקטע הרלבנטי (מקטע 70), והמלמד, כי היעוד של רח' יפו נותר כשהיה, היינו "דרך". תכנית 8000 סימנה על גבי הדרך רשת שתי וערב, אשר כמבואר בתשריט זו "רצועת המסילה". רוצה לומר,

תכנית 8000 קובעת כי בתחום ה"דרך" ניתן יהיה לעשות שימוש אף לצורך מסילת הרכבת הקלה, וזאת מבלי לשנות את יעודה כ"דרך".

9. סעיף 9 לתקנון התכנית קובע, כי נספחים 1,2 ו-3 הם נספחים מנחים בלבד. נספח 3 הוא נספח מנחה להסדרי התנועה. על פי הוראת סעיף 27.4.5 לתקנון, "הסדרי התנועה שעל פי נספח מס' 3 אינם מחייבים. רשות התמרור המוסמכת על פי דין רשאית לאשר שינויים לרבות חיבור רחובות או ניתוקם, ככל שיידרש..."

10. המסקנה מכל אלה, כי אין בסימון מקטע כ"תוואי מסילה" משום איסור על נסיעת כלי רכב פרטיים, וכי ככל שהגבלה כזו קיימת או תוטל, הרי שכך ייעשה מכוח סמכויותיה של רשות התמרור, ולא בשל קביעת יעוד תכנוני פוגע במסגרת התכנית. ובמילים אחרות, ההחלטה אם תותר נסיעת כלי רכב בתוואי המסילה אינה החלטה תכנונית, המשנה את יעוד הקרקע, אלא החלטה הנוגעת לקביעת סדרי תנועה, הנתונה בסמכותו של המפקח על התעבורה. הפגיעה הנטענת במקרקעין נשוא הערעור הינה, אפוא, מכוחו של נספח מנחה, שאינו נספח סטטוטורי, העוסק בעניין שאינו תכנוני טהור, ואשר התכנית מתירה את שינויו על ידי גוף שאינו מוסד תכנון. פגיעה כזו, ככל שהיא קיימת, אינה בת פיצוי לפי הוראת סעיף 197 לחוק.

11. על כל אלה מוסיפה המשיבה, כי הסדרי התנועה בהם עוסקת תביעתה של המערערת הוחלו על מקטע הכביש הרלבנטי הרבה לפני אישורה של תכנית 8000, שלא שינתה בעניין זה דבר. אכן, בשנים הקודמות, נתנה רשות התמרור פטורים מיוחדים לשם כניסת כלי רכב בעלי מנוי לחניון. אולם המדובר בחריג לאיסור המעבר של כלי רכב פרטיים באותו קטע כביש, והדבר היה נתון לשיקול דעתה של רשות התמרור, בדיוק כפי שקובעת תכנית 8000. התכנית, כשלעצמה, אינה אוסרת או מונעת מתן פטורים מן הסוג הזה גם בעתיד.

12. בנוסף טוענת המשיבה, כי אין התכנית פוגעת בתכונותיהם האובייקטיביות של המקרקעין, וגם מן הטעם הזה אין הפגיעה הנטענת יכולה לשמש תשתית לפיצוי מכוח הוראת סעיף 197 לחוק.

13. לבסוף נטען, כי החלטת ועדת הערר הינה החלטה סבירה, שאין כל עילה להתערב בה, וכי גישת הפסיקה היא שיש לנקוט פרשנות מצמצמת בקשר לתביעות לפי סעיף 197 לחוק ולהעדיף את האינטרס הציבורי בדבר קידום תכניות ופיתוח. מדיניות

פיצוי מרחיבה תביא לכך שמוסדות התכנון והיזמים יימנעו מלממש תוכניות, על מנת להימנע מעלויות שיהפכו את ביצוע התכנית לבלתי כדאי.

דיון

14. הוראת סעיף 197 לחוק קובעת, כי תנאי לחיובה של ועדה מקומית בגין פגיעה במקרקעין הנמצאים בתחום תכנית או גובלים בה הינו שהפגיעה היא "על ידי התכנית". בשאלה מהי אותה פגיעה המזכה בפיצוי דן בית המשפט העליון, והבחין בין פגיעה בתכונותיהם של המקרקעין ככאלה, לבין הפגיעה במחזיק בנכס, ובמילים אחרות בין פגיעה אובייקטיבית לבין פגיעה סובייקטיבית. בית המשפט העליון קבע, כי נזק כלכלי שנגרם למחזיק בעקבות תכנית שלא היה בה כדי להשפיע על תכונותיהם "המקרקעיות" של המקרקעין, היינו תכנית שלא הגבילה את השימוש המלא במקרקעין, אינה מזכה בפיצויים לפי סעיף 197 לחוק:

"סעיף 197 מדבר על פגיעה במקרקעין ולא על פגיעה באדם. מכאן שהפגיעה נבדקת לפי מבחן אובייקטיבי של פגיעה במקרקעין, כלומר בתכונותיהם כמקרקעין, ולא לפי מבחן סובייקטיבי של פגיעה באדם המחזיק אותו זמן במקרקעין. אדם בא והולך ואילו המקרקעין לעולם עומדים. מטרת רעש, לדוגמא, עשוי לפגוע במקרקעין, כלומר באפשרות להשתמש וליהנות מן המקרקעין. מכאן שמטרת רעש עשוי להיחשב פגיעה. אך השאלה אם אמנם הרעש מגיע כדי פגיעה, ומה מידת הפגיעה, אינה תלויה בשאלה מי מחזיק במקרקעין במועד מסוים ומה מידת הרגישות שלו לרעש. לעניין זה אחת היא אם הוא מוסיקאי או חרש..." (ע"א 1188/92 הועדה המקומית לתכנון ולבניה נ' גלעד ברעלי, פ"ד מט(1), 463, בעמ' 475-476).

15. על פי תפישה זו, דחה בית המשפט העליון תביעה לפיצויים בגין חסימת דרכי גישה לתחנת דלק, אשר הביאה להפחתה במספר הלקוחות הפוטנציאליים של התחנה (בר"מ 10510/02 הועדה המקומית לתכנון ובניה חדרה נ' יוסף כהן ואח', [פורסם בנבו] תקדין), מן הטעם שאין לתכנית עצמה השפעה על המקרקעין ככאלה. כך נדחתה תביעתם לפיצויים של בעלי מקרקעין, אשר בעקבות יישומה של תכנית ירד נפח התנועה במקום בו הם נמצאים, וכתוצאה מכך פחתו דמי השכירות שהם יכולים היו לגבות. בית המשפט קבע כי שינוי סדרי התנועה לא היה בו כדי לפגוע בכל תכונה שהיא של המקרקעין, לא שינה את ייעודם, והמקרקעין לא נותקו ממערך הדרכים הקיים (בר"מ 5514/06 רוטמן נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה חיפה, [פורסם בנבו] תקדין).

ביסוד הגישה האמורה, עומדים השיקולים שבבסיס חובת הפיצוי. [בע"מ 10510/02](#) הנ"ל עמד בית המשפט על השיקולים, והם השיקול של "צדק חלוקתי", והשיקול "הכלכלי ענייני". השיקול הראשון מבוסס על העקרון לפיו הפגיעה בקניינו של הפרט על ידי המדינה חייבת בפיצוי. על כלל הציבור, הנהנה מן התכנית, לשאת בנזקו של הפרט, ואין זה הוגן להטיל עליו את מלוא הנזק הנובע מהשפעתה השלילית של התכנית. השיקול השני מהווה תמריץ לרשות להביא בחשבון שיקוליה, בבואה לאשר תכנית, גם את הפגיעה שבצידה. אלמלא חובת הפיצוי, קיים חשש כי מוסד התכנון לא ישקול כראוי את היבטיה השליליים של התכנית שעל הפרק.

מנגד, עומד האינטרס הציבורי שבתכנון ובפיתוח, וככל שהשלכתן של פעולות אלה תגרור עלות כספית גדולה מדי, ייפגע האינטרס הציבורי האמור. כך גם עומד מנגד האינטרס שבוודאות, אותו ניתן להשיג באמצעות פרשנות דווקנית, אשר תאפשר למוסדות התכנון להעריך כראוי את היקף תשלומי הפיצויים שיהיה עליהם לשלם. בין כלל השיקולים הללו על בית המשפט לאזן.

[בע"מ 10510/02](#) הגיע בית המשפט העליון למסקנה כי אין להכיר בתביעתם של בעלי הקרקע לפיצוי, לנוכח שיקול הוודאות. בית המשפט סבר, כי הרחבת מעגל הזכאים לפיצוי על ידי הכרה בנזק הצפוי כתוצאה מהפחתת מספר הלקוחות של תחנת הדלק, ייצור חוסר ודאות בנוגע למשמעויות הכספיות של תכנית ושל כדאיותה, וכי על מנת להגשים את התכלית העומדת ביסוד שיקול הוודאות "יש להבטיח שהכלל הקובע את היקף תובעי הפיצויים הפוטנציאליים יהיה כלל פשוט ליישום היוצר ודאות" (שם, פסקה 27). אכן, כלל זה אינו חזות הכל, ואין בו כדי להצדיק פגיעה בזכות מהותית, אולם יש בו כדי להשפיע על נקודת האיזון בין האינטרסים השונים.

16. לנוכח דברים אלה, דומה כי פתרון הערעור שלפני כמו מתבקש מאליו. המקרקעין נשוא הערעור היו ונותרו מקרקעין לשימוש מסחרי, לאו דווקא לחניון. ייעודם לא שונה. הפיכתו של מקטע הכביש הגובל בחלקה למדרחוב, אשר במרכזו עובר תוואי המסילה, אף יש בה כדי להשביח את המקרקעין, כעולה מחוות הדעת השמאית מטעם המשיבה (נספח א' לתיק המוצגים), שעמדה בבסיס ההחלטה. הפגיעה אינה בתכונותיהם האובייקטיביות של המקרקעין ככאלה, אלא פגיעה כלכלית נטענת בעסקה של המערערת, וזו אינה בת פיצוי.

17. יתרה מזאת, התכנית עצמה לא שינתה את ייעודו של מקטע הכביש הרלבנטי כ"דרך". תקנון התכנית, כפי שראינו, קובע מפורשות כי בתחום תוואי המסילה תותר חציית כלי רכב או מעבר כלי רכב. איני סבורה כי טעתה ועדת הערר במסקנה זו, ואין בידי לקבל את טענת המערער, כאילו התערבבו לה לוועדת הערר המושגים "רצועת המסילה" ו"תוואי המסילה". התקנון קובע מפורשות כי השימושים המותרים ברצועת המסילה, וממילא גם בתוואי המסילה המצוי בתחומה, הינם שימושי "דרך". זה היה ייעודו של רח' יפו גם לפני אישורה של תכנית 8000. התכנית לא שינתה, אם כן, דבר מן הבחינה הזו. אכן, חציית התוואי באמצעות כלי רכב או מעבר בו, טעונה אישור המפקח על התעבורה, אולם אישורו של המפקח אינו הליך תכנוני המשנה את יעוד הקרקע.

18. כך גם לא מצאתי טעות בהחלטתה של ועדת הערר בכל הנוגע להתייחסותה לנספח 3, שעניינו הסדרי התנועה, כאל נספח מנחה, על ההשלכות הנובעות ממעמדו ככזה. התכנית עצמה מהווה חיקוק, וככזו יכולה היא לקבוע הוראות שונות ביחס לתוקפו ולמעמדו של נספח זה או אחר (ע"מ 8311/08 בר-און נ' ועדת הערר לתכנון ולבניה מחוז ירושלים ואח'), [פורסם בגבו] תקדין, פסקה 15). בצדק הפנתה המשיבה לסעיף 9 לתקנון, המורה מפורשות כי נספח 3 הוא נספח מנחה בלבד, ולהוראת סעיף 27.4.5 לתקנון הקובעת כי הסדרי התנועה שעל פי נספח 3 אינם מחייבים, וכי רשות התמרור רשאית לאשר שינויים של הסדרים אלה, ככל שיידרש. מכאן, שהדרך נותרה דרך, ורשות התמרור רשאית - לפי שיקול דעתה - להסדיר בה את התנועה. שינוי הסדרי התנועה אינו מהווה, אפוא, פגיעה "על ידי התכנית", המזכה את המחזיק במקרקעין בפיצוי.

בהקשר זה יש להוסיף, כי הגישה אל המקרקעין הנדונים הייתה תלויה בשיקול דעתה של רשות התמרור גם קודם לאישורה של תכנית 8000, וכי למעשה נאסרה עוד משנות ה-90, כעולה מתעודת עובד ציבור (נספח ג' למוצגי המשיבה). המערער אינה חולקת על כך, שהחל ממועד הצבת התמרור האוסר על נסיעת כלי רכב פרטיים בקטע הרחוב הרלבנטי, נזקקו החונים בחניון להיתר מיוחד, שהחריג את איסור הכניסה לקטע הרחוב הנדון. אך מובן הוא, כי רשות התמרור יכולה הייתה בכל עת לבטל את ההיתר המיוחד. טענת המערער, לפיה שונה ייעודו של קטע הרחוב הרלבנטי על ידי התכנית, וכי בטרם אושרה היה הוא דרך המשמשת גם לנסיעת כלי רכב פרטיים - אשר אך הוצב בה תמרור האוסר זאת - ואילו עתה אין היא עוד דרך המשמשת, מבחינת יעודה, לנסיעת כלי רכב כאלה, אינה יכולה לעמוד, כפי שראינו

לעיל. כאז כן עתה, הדרך עשויה, מבחינת יעודה לשמש מעבר כלי רכב פרטיים, וכאז כן עתה, תלוי הדבר בשיקוליה של רשות התמרור, שאינם בבחינת הליך תכנוני.

19. זאת ועוד. כעולה מההחלטה בדבר דחיית התנגדותה של המערערת לתכנית 8000 (נספח ח' לתיק המוצגים מטעם המערערת), ניתן להגיש תכנית אשר תסדיר את אפשרות הגישה מרח' הנביאים לחלקה. החלטה זו לא הועמדה על ידי המערערת לביקורת שיפוטית. טענת המערערת היא, כי החלטה זו מעידה כשלעצמה על ניתוק חלקתה מרח' יפו, המזכה אותה בפיצויים. מעבר לכך שכאמור, אין התכנית מהווה פגיעה אובייקטיבית במקרקעין, שהשימוש המסחרי בהם נותר כשהיה, הרי שהאפשרות להכשרת גישה במסלול חלופי (כפי שהתחייב ממילא מן האיסור על כניסת כלי רכב פרטיים לרח' יפו שהוחל בו עוד בשנות ה-90), מלמדת כי המקרקעין לא נותקו ניתוק מוחלט מכל דרך שהיא בעקבות התכנית.

20. כך גם הטענה כי אותה הוראה בתקנון, הקובעת כי "פתרון גישת רכב לחלקה 157 בגוש 30150 יסומן במסמכי הביצוע של המסילה" (סעיף 27.4.5), מלמדת שכל יתר המקטעים אינם מתירים - מן הבחינה התכנונית - נסיעת כלי רכב פרטיים, אינה יכולה לעמוד. ההיפך הוא הנכון. עיון באותה הוראה מעלה, כי הנחת היסוד היא שהסדרי התנועה הקבועים בנספח 3 אינם מחייבים, וכי לרשות התמרור שיקול הדעת לשנותם ככל שיידרש. כל שביקשה ההסתייגות לקבוע הוא, שבכל הנוגע לאותה חלקה, אין רשות התמרור מוסמכת לשנות את הפתרון. הדבר נובע מכך שהתנגדותו של בעל אותה חלקת מקרקעין לתכנית התקבלה, ולפיכך הפך הפתרון שהתקבל בהחלטה שקיבלה את ההתנגדות לחלק מן התכנית. אין בכך כדי ללמד דבר על יעוד הקרקע נשוא הערעור, שהייתה ונותרה "דרך", אשר רשות התמרור מוסמכת להסדיר בה את התעבורה, בדיוק כפי שהייתה מוסמכת לעשות קודם לכן.

21. מסקנתי היא, כי בדין דחתה המשיבה את תביעתה של המערערת לפיצוי מכוח סעיף 197 לחוק. עקרון הוודאות מחייב החלטה זו. הרחבת מעגל הזכאים לפיצוי באופן זה שיכללו בו גם אלה אשר טיב העסק אותו בחרו לנהל נפגע - לטענתם - פגיעה עקיפה בשל התכנית, על אף שזו הותירה את יעוד הקרקע שבחזקתה כפי שהיה, ועל אף שהתכנית אינה משנה את יעוד מקטע הכביש הגובל כ"דרך", אינה עולה בקנה אחד עם האינטרס הציבורי שבפיתוח ובקידום תכניות לרווחת הציבור, גם כאשר מביאים בחשבון אותם שיקולים מתחייבים של צדק חלוקתי ושל חיוב מוסדות התכנון בשקילת ההיבטים השליליים של כל תכנית. איסור תנועת כלי רכב פרטיים ברח' יפו היה בבחינת התפתחות טבעית החל משנות ה-90, החרג שניתן לבעלי המנוי בחניון

הערעור נדחה.

המזכירות תמציא העתק פסק הדין לב"כ הצדדים, באמצעות פקס.

נוסח מסמך זה כפוף לשינויי ניסוח ועריכה

C:\Documents and Settings\ADMIN\Desktop\