19179-12-15 עת"מ

בבית המשפט המחוזי מחוז מרכז
בשבתו כבית המשפט לעניינים מנהליים

העותר: **מר יצחק עופרי ת"ז 004725917**

על ידי באי כוח עוה"ד קרן ראובן כהן
מרחוב השילוח 4 ת.ד. 7691 פתח - תקווה,
טלפון: 03-9304518, פקס: 077-5304518

בית המשפט המחוזי מרכז
-9-12-2015
התקבל

- נ ג ד -

המשיבים: **נ.ת.ע – נתיבי תחבורה עירוניים ח.פ. 520042789**

רח' הרוקמים 26, חולון מיקוד: 5885849
טל: 03-7243000 פקס: 03-7243000

עתירה מנהלית

מוגשת בזאת לבית המשפט הנכבד עתירה בגין **החלטת המשיבה (להלן: "ההחלטה המקורית"), בפועל להמשיך ולהצמד להחלטתה להקים את הרכבת הקלה בציר ז'בוטינסקי בפתח תקווה כרכבת עילית (להלן: "ההחלטה החוזרת ו/או הנמשכת"), החלטה, אשר גבתה מחיר כבד ביותר בחיי אדם לאורך השנים האחרונות, כאשר הקורבן האחרון על מזבחה של אותה החלטה נקטל בסוף 10/15 וכל זאת על מנת לחסוך בהוצאות, אשר עלותן זניחה ביחס למחירן הכבד וביחס להוצאות הכבדות, אשר ממילא כבר הושתו על הקופה הציבורית בשל הדחיות והעיכובים הרבים בהתנהלות המשיבה והתקבלה ללא דיוני עומק, בחינת הטוואי ותכנונו, הגורמים למקרי המוות בשטח והתייעצות עם מומחים (להלן: "ההחלטה").**

22 מקרי מוות (!), כאשר המקרה האחרון בין מקרי המוות ארע סוף 10/15 עת נהרגה תושבת קריית אונו, בת 60.

החלטה - המהווה פגיעה אנושה בחיי אדם רבים, אשר כבר נקטלו בעבר ולאור התכנון הלקוי, עתידים עוד להקטל ללא אבחנה: ילדים, קשישים, נוער, הורים לילדים..... , הכל כמפורט להלן.

ראשית דבר בחשיבות עליונה

ציר הדמים (!) זעקו הכותרות בעיתונים. אימהות ואבות רבים, אשר יושבים שבעה וזעקתם נשמעת עד לב השמים על אובדן ילדיהם היקרים מכל.
ציר הדמים. 22 קורבנות זועקים ממעמקי האדמה ובמקום לטמון את הרכבת הקלה מתחת לאדמה מעדיפים אנשי נת"ע "לטמון את הראש באדמה".
כל סנטימטר וסנטימטר בנתיב התחבורה הציבורי הנמצא על ציר התנועה ברחוב ז'בוטינסקי בפתח תקווה (מצומת גהה ועד רחוב רוטשילד בפתח תקווה) כביש מס' 481 (להלן: "ציר הדמים") ספוג בדם הקורבנות. קורבנות תמימים שביקשו לחצות את הכביש וזו הייתה להם חצייתם האחרונה.
כ- 65 מיליארד שקלים (!) משקיעה כל שנה מדינת ישראל על מנת לשמור על ביטחון אזרחי המדינה.

65 מיליארד שקלים לצורך שמירה על חיי אדם מפני אויבנו ו/או בני עוולה.
65 מיליארד שקלים כל שנה בשנה!
ב- 100 השנים הבאות יושקעו כ- 6.5 טריליון שקלים בתקציב בביטחון מדינת ישראל.
כריית מנהרה לרכבת הקלה (על מנת שתתפקד כרכבת תחתית) או ציר תנועה שקוע בציר הדמים תעלה כ- 5 מיליארד שקלים בלבד ובהכרח תציל נפשות רבות בישראל!
ב- 100 השנים הבאות עלות כריית המנהרה לרכבת הקלה תישאר כ- 5 מיליארד שקלים.
רוצה לאמור: ההשקעה בכריית מנהרה לטובת הרכבת הקלה תעלה כ- 50 מיליון שקלים לשנה.
השקעה חד פעמית שתחסוך חיים רבים. חיים יקרים.
ההחלטות בעניין ציר הדמים התקבלו לפני שנים רבות, במהלך שנת 2007. אותן החלטות התקבלו אז ב"ראש נקי", התוצאות שנראו אז בעת קבלת ההחלטות נראו מציינות. לא נצפו סכנות ולא נחזו כשלים ואם אכן נחזו, הם, כפי הנראה, לא תאמו את המציאות הרעה, הגרועה שתתגלה אחר כך אותה מציאות, אשר גבתה חייהם של 22 קורבנות ומבחינת 22 משפחות מציאות ששינתה את חייהם לעולם.
כאמור, ההחלטה החוזרת ו/או הנמשכת, אשר עליה אנחנו מבקשים את הדיון מסובבת על ההחלטה המקורית, אשר התקבלה אומנם בעבר הרחוק, בשנת 2007, אלא מאי? מאז קבלת ההחלטה ויישומה של ההחלטה המקורית הלכה למעשה בשטח נקבעו פרמטרים חדשים שלא נלקחו בחשבון בעת קבלת ההחלטה המקורית ההיא – הראשונה.

אשר על כן, **נבקש להכיר במועד 26.10.2015, מועד דריסת הקורבן האחרון בציר הדמים, כמועד אליו יש לייחס את מרוץ הזמן להגשת העתירה דנא.**

עותק מידיעה בעיתון מיום 28/10/2015 **כנספח א'** לעתירה זו ומהווה חלק בלתי נפרד.

אלמלא אותם פרמטרים חדשים שסומנו בדם, ייתכן וניתן היה לקבוע, כי ההחלטה המקורית משנת 2007, היא - היא ההחלטה הקובעת, אלא שהנתונים החדשים והכשלים כפי שהתגלעו בחלוף הזמן בציר הדמים חייב ומחייב את הרשויות המוסמכות לערוך **חשיבה מחודשת, מקצועית ומתועדת** לגבי אופן ודרך הביצוע של התוואי, אשר עליו הוחלט ומכך, לגבי ההחלטה החוזרת ו/או הנמשכת.
טעות היא של מקבלי ההחלטות "להיאחז בקרנות המזבח" של אותה החלטה מקורית ראשונה שהנה מסתמנת כ - בכיה לדורות.
הפרויקט הלאומי "הרכבת הקלה", אשר רקם אור וגידים שנים אחורה, כל נתוניו השתנו ומשתנים בכל יום. מי שרצה וחלם לראות את הרכבת הקלה כבר נוסעת על פסיה בשנת 2015 התבדה ונראה, כי היא אפילו לא קרובה ל "גזירת הסרט" בשנים הבאות. עלויות הפרויקט כפי שחושבו בתחילת הדרך כבר השתנו ותפחו.
אשר על כן, טענות כמו עלויות הפרויקט ו/או יעדי זמן וכו' לא יכולות להוות משקל בתשובת המשיבים, שכן כבר מזמן נזנחה הדרך עת התקבלה ההחלטה המקורית הראשונה. העלויות הכרוכות בפרויקט כבר מזמן השתנו יעד הסיום של הפרויקט גם הוא כבר השתנה מספר פעמים.
ומה לא השתנה?????
בציר הדמים, התוואי האדום (כהגדרתו להלן) של הרכבת הקלה מצומת גהה בפתח תקווה עד התחנה האחרונה בעיר, יהיה תוואי עילי ויהי מה! למרות הכול.
הניסיון השגוי לגבי הערכת עלויות הפרויקט, מועד סיומו של הפרויקט כל אלה יכולים להיכנס לתוך מערכת שיקולים חדשה.
ומה לא נכנס לתוך מערכת שיקולים חדשה (באופן מתמיה ומדהים)?

ציר הדמים (!), המהווה חלק מתוך התוואי האדום, כהגדרתו להלן, אשר אורכו כ – 22 ק"מ ויצא מהתחנה המרכזית בפתח תקווה וייסע דרך בית החולים ע"ש יצחק רבין (בלינסון) לרחוב ז'בוטינסקי, העורק המרכזי של בני ברק ורמת גן עד תחנת רכבת מרכז (ארלוזרוב). הקו ימשיך בדרך בגין למרכז עזריאלי, הקריה ותחנת רכבת השלום ומשם לשד' ירושלים ביפו עד תחנתו הסופית בבת ים (להלן ולעיל: "התוואי האדום") של הרכבת הקלה מצומת גהה בפתח תקווה עד התחנה האחרונה בעיר - כל הקטע הזה יהיה תוואי עילי.

יודגש, כי רק כ – 10 ק"מ מתוך 22 הק"מ המפורטים לעיל יפעלו כרכבת עילית.

מצ"ב רשימת נפגעים וארועים בנת"צ ברחוב ז'בוטינסקי **כנספח ב'** לעתירה זו ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה.

מצ"ב חוברת הסבר של המשיבה ממנה ניתן ללמוד על טוואי הרכבת לרבות הטוואי אדום ובעיקר על לוחות הזמנים, אשר תוכננו מראש לרבות תקציבים צפויים, **כנספח ג'** לעתירה זו ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה.

בית המשפט הנכבד מתבקש:

1. לקבל את העתירה ולהורות על ביטול ההחלטה החוזרת ו/או הנמשכת להקים את הרכבת הקלה כרכבת עילית מן הטעמים המפורטים להלן.

2. להורות למשיבה לכנס ישיבה דחופה ולדון מחדש בתוואי הרכבת הקלה בציר הדמים תוך כינוס כל הגורמים הנוגעים בדבר לרבות גורמים מקצועיים מהשורה הראשונה בארץ ומחוצה לה ולרבות נציגי עיריית פתח תקווה האמונים על הנושא והכל – על מנת לקיים דיון נוסף בתוכנית בציר הדמים ולתקן את ההחלטה.

3. להורות למשיבה להודיע לבית המשפט הנכבד באם התקיימה התייעצות בין הגורמים הרלוונטיים באשר להחלטה החוזרת ו/או הנמשכת לרבות מומחים בתחום בדבר הקמת רכבת עילית בציר לרבות כל ההשלכות של החלטה זו והאם התקיימה התייעצות נוספת לאחר ה "פיילוט", אשר תוצאתו הביאה לקטילת חיים.

4. במידה ואכן התקיימו התייעצויות כאמור בסעיף 3 לעיל, להורות למשיבה להציג בפני בית המשפט הנכבד את כל המסמכים הרלוונטיים לצורך שקילת החלטתה החוזרת ו/או הנמשכת גם לאחר ה "פיילוט" (כהגדרתו להלן) לרבות ביצוע סיור "בשטח" של חברי המשיבה המוסמכים לקבל החלטה בנושא ומומחים ולרבות תיעוד אותן התייעצויות.

5. כמו כן, מתבקש כבוד בית המשפט לחייב את המשיבים בהוצאות העתירה ובשכ"ט ב"כ העותר בתוספת מס ערך מוסף כחוק.

ואלו הם נימוקי העתירה:

הצדדים לעתירה

העותר:

משמש מזה כ – 8 שנים דובר עמותת "פתח תקווה זה אני", אשר שמה לה למטרה לפעול למען תושבי פתח תקווה בכל תחומי החיים ללא מטרות רווח, חבר הועד המנהל של עמותת "חיים וסביבה", חבר הוועדה לאיכות הסביבה שפ"ע ושימור אתרים בפתח תקווה, חבר וועדת הביקורת של המועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, יו"ר סניף האגודה למען החייל בפתח תקווה.

המשיבה:

המשיבה : **נת"ע – חברת נתיבי תחבורה עירוניים**, אשר הוקמה ב 1997 והנה בבעלות ממשלתית מלאה.

התשתית העובדתית

1. כבר בשנת 1973, הורתה גולדה מאיר ז"ל על בדיקת הקמת הרכבת התחתית בגוש דן.

2. בשנת 2001 (כ – 4 שנים) לאחר הקמת המשיבה התפרסם מכרז למיון מוקדם לקו הראשון.

3. בשנת 2003 פורסם המכרז.

4. יש לציין, כי המכרז עודכן ושונה מס' פעמים.

5. ביום 27/02/2006 הגישו שלוש קבוצות מתמודדות את הצעותיהן למכרז.

6. ביום 31/12/2006 משרד האוצר הכריז על חב' MTS כחברה הזוכה.

7. ההסכם עם חברת MTS נחתם במרץ 2007.

8. בשנת 2008 החלו עבודות בתוואי הרכבת הקלה.

9. משראו במשרד התחבורה, כי הרכבת "מתמהמהת מלהגיע", החליטו לפני מס' שנים להסב את הציר לנסיעת אוטובוסים במטרה להקל את עומסי התנועה ובעצם נוצר מעין "פיילוט" לקיומו של הציר כציר בו יעברו גם הולכי רגל (בשל היותו ציר עילי ולא תחתי), פיילוט (להלן: "הפיילוט"), אשר תוצאתו הנה קטלנית ביותר ויש לשער, כי תהיה חמורה עוד יותר עת תחלוף בו רכבת, אשר מהירותה הנה פי כמה וכמה מאוטובוס ויכולת הבלימה שלה הנה אפסית!!!

10. **<u>מאז ועד היום, ארעו בנתיב זה כ – 39 תאונות דרכים, אשר בהן נהרגו 22 הולכי רגל ונפצעו 51 נוספים</u>**. באחת מן התאונות, אשר ארעה לפני כשנתיים וחצי מצאו את מותם האחים יואב ויותם חכם ז"ל ולאחר מכן (כשנה וחצי), הרב אלכסנדר זלפריינד.

11. מיד לאחר מותו של זלפריינד ז"ל **<u>ב- 9.11.2014 הורה ראש עיריית פתח תקווה על סגירת הציר וסגירת הנתיב לאוטובוסים</u>**.

12. לטענת ראש העיר, אז, באמצעי התקשורת, הוא פנה מס' פעמים למשרד התחבורה וביקש לסגור את הנתיב, אך נותר ללא מענה!

13. באותה החלטה של ראש העיר, נאמר, כי הנתיב ייסגר לחלוטין והתחנות שבו יועברו למדרכות בצידי הדרך.

14. החלטתו של ראש העיר הייתה תוצאה של זעקת שבר גדולה של משפחות הנספים, מחאה ציבורית גדולה, אשר עלתה גם מכיוון העותרת וגם מכיוונם של ארגונים רבים, אשר ביניהם, "ארגון נוסעי התחבורה הציבורית", אשר טענו, באמצעות מומחים, **<u>למחדלים וכשלים בטיחותיים רבים וגדולים והיות הציר מורכב ובעייתי לחצייה של הולכי רגל, מה שבהכרח צריך יהיה להמשך לאור ההחלטה להקים רכבת עילית בציר זה.</u>**

15. ראש העיר, קיבל, לפי דבריו לאמצעי התקשורת, את ההחלטה לאחר ישיבה במשרדו בה השתתפו נציגי העירייה מהדרג המקצועי העוסקים בתחום, נציגי המשטרה וכו',

כאשר בעקבות הצהרת ראש העיר נענה גם משרד התחבורה לבקשה ואישר את סגירת הנת"צ.

16. כאמור, **<u>לפני כחודש, נהרגה בציר אישה כבת 60.</u>**

17. מאז סגירת הציר, מאז ועד היום, לא התקיימה ולו ישיבה אחת אצל המשיבה לצורך קיום התייעצות נוספת, בחינה מחדש של ההחלטה המקורית תוך איתור הכשלים והגורמים להרג הנורא.

18. מאז סגירת הציר, מאז ועד היום, לא ביקרו נציגי המשיבה לבדם ו/או עם אנשי מקצוע מטעמם על מנת לבחון את הכשלים, אשר קטלו חיי אדם ולבחון את האפשרות להקמת הרכבת כרכבת תחתית.

19. העותר, יציין, כי הוא פועל מזה כ – 10 שנים על מנת לשנות את ההחלטה המקורית ואת ההחלטה החוזרת ו/או הנמשכת שהנה להמשיך במתווה הקיים ולמרות פניותיו הרבות למשיבה ולמשרד התחבורה, מעולם לא קיבל לידיה מסמכים וחוות דעת המפרטים את השיקולים המושכלים – העניינים והמקצועיים להקמת הרכבת בציר <u>כרכבת עילית</u>. כל שהתקבל עד היום הנם מכתבים כלליים, אינם מפורטים וכאלה המחזקים את ההבנה, כי המשיבה "נאחזת" בהחלטות ראשוניות, אשר אינן נבחנו מעולם, תוצאותיהן הקטלניות לא נבחנו, לא התקיימו התייעצויות ובחינת הכשלים.

עותק ממכתב מאת סמנכ"ל תשתית ותיאום במשרד התחבורה מיום 26/02/2007 מצ"ב **<u>כנספח ד'</u>** לעתירה זו ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה.

עותק ממכתב מאת יועצת מקצועית לשר התחבורה מיום 02/09/2015 מצ"ב **<u>כנספח ה'</u>** לעתירה זו ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה.

עותק ממכתב מאת מנהלת מחלקת פניות ציבור לעותר מיום 30/8/2015 מצ"ב **<u>כנספח</u>** <u>ו'</u> לעתירה זו ומהווה חלק בלתי נפרד הימנה.

יודגש, כי העותר פועל מזה שנים רבות על מנת לקבל תשובות מהמשיבה, להביא לחשיבה מחודשת ולהתייעצות עניינית בעקבות הפיילוט הקטלני.

המכתבים המצורפים לעתירה מדברים בעד עצמם ומהם ניתן ללמוד, כי ההחלטה על הקמת רכבת עילית בציר הדמים נשענת על שיקולים כספיים בלבד, אינה עניינית, אינה מקצועית ואינה נתמכת בהתייעצויות ראויות מקל וחומר לאחר מס' כה רב של הרוגים.

<u>הטיעון המשפטי</u>

20. סעיף 2, **לחוק בתי משפט לעניינים מנהליים, תש"ס-2000**, קובע, כי:

"עניינים מינהליים" - עניינים הנוגעים לסכסוכים שבין אדם לרשות;
"רשות" - רשות מרשויות המדינה, רשות מקומית, <u>וכן גופים ואנשים אחרים הממלאים תפקידים ציבוריים על פי דין</u>;
"החלטה של רשות" - החלטה של רשות במילוי תפקיד ציבורי על פי דין, <u>לרבות העדר החלטה וכן מעשה או מחדל</u>.

21. עתירה זו עניינה החלטה של המשיבה שהנה גוף הממלא תפקיד ציבורי על פי דין.

22. המשיבה הנה הזרוע הביצועית של הפרויקט והמיישמת הלכה למעשה.

23. ככול שתדרש "הרחבת היריעה" של המשיבים, סומך המבקש את ידם על החלטות בית המשפט הנכבד, אשר ייתכן ויבקש לשמוע עמדות נוספות של שותפים להחלטה השגויה

ולעמוד על הזכויות של אזרחי המדינה שנפגעו ו/או שעתידים להיפגע מההחלטה השגויה נשוא עתירה זו.

24. ביום 9.11.2014 לאחר קרות ארוע ההרוג ה- 21 בציר הדמים, כאמור, החליט ראש עיריית פתח תקווה, מר יצחק ברוורמן, לסגור את נתיב התחבורה הציבורי וצוטט בתקשורת כאומר: "**תושבי פתח תקווה והסביבה סיימו לשלם בחייהם על המחדל הבלתי נתפס הזה**" (מעריב באינטרנט, YNET – ההדגשה אינה במקור – ק.ר.כ.).

25. מנתוני עמותת אור ירוק מתבהרת תמונה קשה מאוד לפיה, מאז חניכתו של "ציר הדמים" ועד סגירתו בחודש נובמבר 2014 גבה הציר 21 קורבנות, 51 פצועים וכל זאת ב-38 תאונות שאירעו לכל אורכו, רובן תאונות בין אוטובוסים והולכי רגל .

<u>פגיעה אנושה בשמירה בערך העליון הקבוע בחוק יסוד כבוד האדם וחירותו, אשר הנו שמירה על החיים הגוף והכבוד.</u>

26. **חוק יסוד כבוד האדם וחירותו** (להלן: "החוק") כפי שכותרתו מבהירה, הנו חוק הקובע את כבוד האדם ואת חירותו כערכי היסוד מהן נגזרות זכויות האדם המוגנות בחוק היסוד, אשר התקבל כ"מגילת זכויות האדם" של המשפט הישראלי **ובין עקרונות היסוד של החוק, בהתאם לסעיף 1: "זכויות היסוד של האדם בישראל מושתתות על <u>ההכרה בערך האדם, בקדושת חייו</u> ובהיותו בן חורין והן יכובדו ברוח העקרונות שבהכרזה על הקמת מדינת ישראל".**

27. סעיף 8 לחוק קובע, כי: "אין פוגעים בזכויות שלפי חוק-יסוד זה, אלא בחוק ההולם את ערכיה של מדינת ישראל, שנועד לתכלית ראויה, ובמידה שאינה עולה על הנדרש, או לפי חוק כאמור מכוח הסמכה מפורשת בו". **<u>קדושת החיים הנה ערך עליון וזכות יסוד, אשר פגיעה בה תתאפשר רק במגבלות הקבועות בפסקת ההגבלה בחוק.</u>**

28. העותר יטען, כי ההחלטה המקורית וההחלטה החוזרת להמשיך ולהקים את הרכבת כרכבת עילית גם לאחר מקרי המוות ובעיקר המקרה האחרון, אשר ארע לפני כחודש ובעצם, לאחר הפיילוט, התקבלה בהעדר התייעצות, מסמכים מהותיים ומשמעותיים, בהעדר ביקור בשטח לבחינת הכשלים, ללא ייעוץ של מומחים, ללא הליך של הסקת מסקנות והפקת לקחים וכל כולה מבוססת, אך ורק על השיקול הכלכלי!!!

לעניין חובת ההתייעצות בקבלת החלטות, אנא ראה ע"א 2902/97 אחים עופר הנדסה ופיתוח בע"מ נ' אירית גליקמן , נג (1) 369 :

הפרת חובת ההתייעצות עשויה להביא לבטלות החלטה מינהלית, אולם פגם בהליך לא בהכרח יביא לבטלות, והדבר יוכרע בכל מקרה על רקע נסיבותיו המיוחדות (ההדגשה אינה במקור – ק.ר.כ.)

רוצה לאמור:

הפרת חובת ההתייעצות של הרשות המוסמכת עשויה לגרום לבטלות החלטתה. עם זאת, פגם בהליך לא יגרור בהכרח בטלות מוחלטת של התכנית. יש לבחון כל מקרה ומקרה על רקע נסיבותיו המיוחדות ולבדוק לגופו את הפגם שנפל בהליך ואת השפעתו הממשית או הפוטנציאלית על ההחלטות שנפלו. בגדר בחינה זו יש להביא בחשבון, בין השאר, גורמים מספר, וביניהם: מהות הפגם וחומרתו, השלב שבו נפל הפגם ושבו התגלה, השינויים שחלו ביחס לתכנית ולביצועה עד לגילוי הפגם, מודעות הצדדים לפגם שנפל ועמדתם ביחס אליו ועוד.

זאת ועוד, ראה:

בג"ץ 2910/04 מרכז השלטון המקומי בישראל נ' משרד החינוך , נט (3) 625.

הלכה מחייבת - תוצאתו של פגם מינהלי - לרבות בדמות אי-קיום התייעצות - בטלות יחסית.

תיאור הלכה:

ברי כי הפרה של חובת ההתייעצות עשויה להוות פגם חמור. המחוקק לא היה מטיל חובה זאת אילולא סבר כי ההתייעצות עשויה להשפיע על הרשות. משום כך אפשר שהפרת החובה תוביל לביטול (או לבטלות) ההחלטה. עם זאת ביטול ההחלטה אינו תוצאה מחויבת בכל מקרה של הפרת החובה. כיום, לפי תורת הבטלות היחסית, התוצאה של פגם מותנית במהות של הפגם, ובעיקר בחומרה של הפגם וביתר נסיבות המקרה. הפרת החובה להתייעץ לא תוביל בהכרח לביטול ההחלטה.

בהקשר זה יטען העותר, כי **התנהלותה הלקויה של המשיבה, כמפורט בעתירה זו לאורכה ולרוחבה, גורמת לפגיעה בחיי אדם ופוגע אנושות בערך קדושת החיים, שהרי ברור ונהיר לכל, כי ההחלטה יוצרת מצב בלתי הפיך, אשר גורם לקטילתם של חיים.**

29. העותר, יטען, כי **כל הנימוקים לקבלת ההחלטה והמשכה למרות מקרי המוות הרבים תוך דחייה על הסף של שקילת האפשרות להמיר את הרכבת ברכבת תחתית, או לפחות נתיב שקוע, מהווה פגיעה חמורה בערך קדושת החיים כזכות יסודית ובסיסית בחייו של אדם.**

העותר יטען וידגיש, **כי גם מכתבה של המשיבה עצמה מעיד באופן ברור על הפגמים והליקויים אשר נפלו בקבלת ההחלטה אשר פוגעת בזכויות היסוד שלו.**

הפרה בוטה של כללי הצדק הטבעי:

30. העותר יטען, כי **למרות פניותיו הרבות למשיבה ו/או מי מטעמה ולגופים האחרים האמונים על פרוייקט הרכבת הקלה, מעולם, לא קיבל תשובות מושכלות, מוסברות ושיטתיות באשר לשיקולי המשיבה להמשיך ולהפעיל את ההחלטה המקורית ולקבל את החלטה החוזרת ו/או הנמשכת (גם לאחר הפיילוט), הכה בעייתית והרסנית ומעולם לא נערכה חשיבה מחודשת המגובה בהתייעצויות מקצועיות עם מומחים ועם אנשי "שטח".**

31. לא זו אף זו, למרות החלטת המשיבה כמפורט לעיל, מעולם לא ביקרו חברי המשיבה בציר הדמים, לא ביצעו בדיקות בשטח על מנת ללמוד על הכשלים, המחדלים והגורמים לדם הרב שנשפך ועוד עתיד להשפך.

32. העותר יטען, כי **החלטת המשיבה מפרה את חובת תום הלב המוגברת המוטלת על כל גוף ואו רשות מנהליים באשר הם, לבדוק ולבקר את עצמו, ללמוד מטעויות, לשנות החלטות ולשים לנגד עיניו את טובת הציבור אותו הוא נבחר לשרת.**

ההחלטה יוצרת מצב של פגיעה בלתי מידתית ובלתי סבירה

33. העותר יטען, כי העובדות המזעזעות מדברות בעד עצמן כאומרות שמדובר בהחלטה בלתי סבירה בצורה קיצונית ביותר, אשר תוצאותיה הקוצוניות ניכרות במהלך השנים עד עצם יום הגשת עתירה זו.

34. העותר יטען, כי ההחלטה להקים את הרכבת הקלה כרכבת עילית בציר הדמים, גובה קורבנות רבים וכל החלטה אחרת, גם אם תביא לעלויות נוספות כמפורט לעיל, תהווה החלטה מידתית, ראויה ונכונה וכל הוצאה נוספת על מנת לממשה, כאמור, בטלה בשישים אל מול התוצאה הצפויה.

אשר על כן ולאור כל המקובץ לעיל, מתבקש כבוד בית המשפט להשמיע קול רם, ברור וצלול בדבר חובתה של המשיבה לקיים הליך מנהלי תקין וראוי, תוך שקילת ובירור כל העובדות הרלוונטיות לבקשה נשוא העתירה ולמנוע מצב בו הרשות המנהלית נוהגת בשרירותיות תוף פגיעה אנושה בזכות הבסיסית ביותר – הזכות לחיים!

קרן ראובן כהן, עו"ד
ב"כ העותר

<u>לעתירה זו מצורפים</u>:

1. תצהיר העותר
2. עותק מידיעה בעיתון מיום 28/10/15
3. רשימת נפגעים ואירועים בציר הדמים.
4. חוברת הסבר של המשיבה ממנה ניתן ללמוד על טוואי הרכבת לרבות הטוואי האדום ובעיקר על לוחות הזמנים, אשר תוכננו מראש לרבות תקציבים צפויים.
5. עותקי מכתבים שקיבל העותר.

בבית המשפט המחוזי במרכז **עתירה מינהלית מס'___**

<u>בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים</u>

בעניין:

העותר: **מר יצחק עופרי ת"ז 004725917**

דובר עמותת "פתח תקווה זה אני"

על ידי בא כוח עוה"ד קרן ראובן כהן
מרחוב השילוח 4 ת.ד. 7691 פתח - תקווה,
טלפון: 03-9304518, פקס: 077-5304518

- נ ג ד -

המשיבה: **נ.ת.ע – נתיבי תחבורה עירוניים ת.פ. 520042789**

רחוב הרוקמים 26, חולון מיקוד: 5885849

טל': 03-7243000 פקס: 03-7243000

<u>תצהיר העותר</u>

אני החתום מטה **יצחק עופרי**, מס' זהות 004725917, לאחר שהוזהרתי, כי עלי לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזה לאמור:

הנני משמש מזה כ – 8 שנים דובר עמותת "פתח תקווה זה אני", אשר שמה לה למטרה לפעול למען תושבי פתח תקווה בכל תחומי החיים ללא מטרות רווח, הנני חבר הועד המנהל של עמותת "חיים וסביבה", חבר הוועדה לאיכות הסביבה שפ"ע ושימור אתרים בפתח תקווה, חבר וועדת הביקורת של המועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, יו"ר סניף האגודה למען החייל בפתח תקווה.

תצהירי זה ניתן לתמיכה בעתירה/בכתב התשובה ולאימות האמור בה.

האמור בסעיפים 1-19 שבעתירה הוא בידיעתי האישית ומחומרי קריאה שפורסמו על ידי המשיבה ו/או בתקשורת.

האמור בסעיפים 20-34 שבעתירה הוא נכון לפי מיטב ידיעתי ואמונתי. המקור לידיעתי ולאמונתי הוא מניסיוני מול המשיבה, מחומרים שקראתי ומהייעוץ, המשפטי שקבלתי

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

חתימת המצהיר

אישור

אני החתומה מטה קרן ראובן כהן, עורכת דין, מאשרת בזה כי ביום 8.12.15 הופיע

בפני יצחק עופרי המוכר לי אישית וזיהיתי אותו על פי תעודת זהות מס' 004725917

לאחר שהזהרתיו כי עליו לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפני.

קרן ראובן כהן עו"ד
מ.ר 26680

עוד קורבן ב"ציר הדמים"

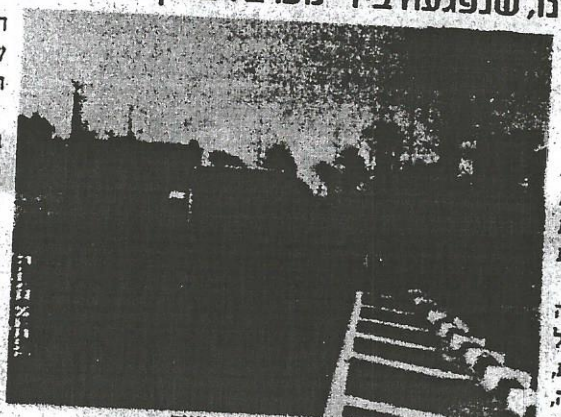
רק לאחרונה החלו עבודות הרכבת הקלה במקטע ברחוב ז'בוטינסקי
שבו אירעו בעבר תאונות רבות, וכבר יש הרוגה נוספת באזור • המנוחה: בת 60
מקריית אונו, שנפגעה בידי מערבל בטון שיצא מאתר הבנייה

אלון חכמון

עוד קורבן ב"ציר הדמים" הידוע לשמצה. תושבת קריית אונו, בת 60, נהרגה ביום שני בתאונת דרכים שאירעה בנתיב הרכבת הקלה, המצוי בימים אלו בעבודות תשתית ופיתוח בצומת הרחובות ז'בוטינסקי, שנקר ואיינשטיין.

בנסיבות שטרם התבררו, נפגעה האישה על ידי משאית לערבול בטון שיצאה מתוך אתר העבודות, ולאחר מכן נלכדה מתחת לגלגליה, בדופן הימנית של המשאית. כוחות משטרה, מד"א וזק"א הוזנקו למקום ולאחר ניסיונות לבצע פעולות החייאה נאלצו לקבוע את מותה.

בירן בר, פרמדיקית מד"א, שהגיעה למקום, סיפרה: "מדובר בתאונת דרכים קשה מאוד שבה הולכת רגל שוחצתה את הכביש לתומה נפגעה ונלכדה מתחת למשאית בטון. האישה הייתה מחוסרת הכרה עם פגיעה רב-מערכתית קשה ביותר ולצערנו נאלצנו לקבוע את מותה בשטח".



הציר המסוכן, לפני עבודות הרכבת. 22 הרוגים

מפקד זק"א שרון, ישראל גודלבסקי, הוסיף: "צוות זק"א פתח תקוה שהגיע למקום טיפל בגופה ובאיסוף הממצאים".

נתיב התחבורה של הרכבת הקלה, במרכזו של ציר ז'בוטינסקי הסואן, כונה בשנים האחרונות "ציר הדמים" לאחר ששימש לנסיעת קווי התחבורה ציבורית טרם תחילת עבודות הרכבת, וגבה 21 קורבנות בנפש. לאחר מאבק עיקש, הוחלט על ידי העירייה לסגור את הציר לכל אורכו לפני כשנה, אלא שלפני מספר חודשים החלו בחלקו המערבי לבצע עבודות מטעם הרכבת הקלה כדי להכשירו לשימוש כמסלול נסיעה לרכבת, והוא נפתח חלקית להולכי רגל. התאונה השבוע אירעה בשעה שהמשאית שעבדה במקום יצאה מאתר הבנייה סמוך לרדת החשכה. בחני תנועה של המשטרה הגיעו למקום ופתחו בחקירה לבירור נסיבות התאונה.

בס"ד

מרכז הדלתות
פתח תקווה וראשון לציון

דלתות קונים רק אצל המקצוענים

■ דלתות פנים ■ דלתות כניסה ■ פרקטים

• מבחר דלתות כניסה מעוצבות
• דגמים בלעדיים במחירים חסרי תקדים
• אספקה במקום (לדגמים מסויימים)

ואצלנו המחירים כבר כוללים הכל!!

משקוף • דלת • צירים • ידית • מעצור רצפה מגנטי • התקנה • מע"מ

קניה ישירות מהיבואן במחירים ללא תחרות • מגוון הדלתות הרחב והגדול ביותר בארץ!

שווה לבקר!!

חניה חופשית בשפע

אולם תצוגה ראשי
עמל 4 קריית אריה פ"ת
טל. 072-2990990, 03-9192925
פתוח רצוף: א'-ה' 9:00-13:30, 16:00-19:00

סניף ראשל"צ, לישנסק 18
(מתחם ראשון ביונים סנטר)
טל. 03-5402037
פתוח רצוף: א'-ה' 9:30-13:30, 16:30-20:00

מרכז לוגיסטיקה
מכירה ישירות לקוחות
רח' דרזנר 4, א.ת. סגולה
פתח-תקוה
03-9192923

התחייבות!!
האיכות הגבוהה ביותר
המחירים הזולים ביותר!

דלת + משקוף מרובע קו 0 צבע אפוקסי (שלייף לק) 2 פנלים/ או 4 חריצי רוחב גוון שמנת/לבן + נעילה מגנטית
1550 ש"ח*

דלת + משקוף מרובע קו 0 למינטו גוון שמנת/לבן/אגוז + נעילה מגנטית
1100 ש"ח*

דלת כניסה דגם סימפוניה כולל מע"מ והתקנה
4900

www.ptdoors.com

עד גמר המלאי • בקניית מינימום 4 דלתות • התמונות להמחשה בלבד

משטרת ישראל Israel Police

מטא"ר / לשכת סמפכ"ל
היחידה הארצית לביקורת וניהול הציבור
היחידה לתלונות הציבור
רח' הרצל 91, קריית הממשלה, רמלה 72130 טל: 08-9189436 Tel: פקס: 02-5898823 Fax:
E-mail: tlunot@police.gov.il

- בלמס -

ב"ן חשון תשע"ו
05 נובמבר 2015
תחתורון: 1308016715
מס' תיק יח"צ: 18896
חופש מידע תמ"ז: 3778

לכבוד
מר יצחק עופרי
עמותת "יפתח-תקווה זה אני"
רח' נגו 43
יפתח-תקווה 4978

בדואר ובפקס 077-5130630

א.נ.,

שלום רב,

הנדון: בקשת חופש מידע 3778 לקבלת רשימת נפגעים ואירועים בנת"צ ברח' ז'בוטינסקי בפתח-תקווה
בסימוכין ל: פנייתך מיום 9.8.2015

1. בפנייתך שבנדון ביקשת לקבל לידיך את רשימת אירועי תאונות הדרכים ורשימת הנפגעים בנתיב הציבורי ברח' ז'בוטינסקי בפתח-תקווה מאז פתיחתו.
2. לאחר שעיינו בבקשתך למידע, **החלטנו לחעניק חמידע לרשותך** באופן חלקי, כמפורט להלן:

א. מאחר ולא ניתן לבצע הפרדה מוחלטת בין תאונות שאירעו בנת"צ לבין תאונות שאירעו בנתיבים אחרים בציר, נשלפו כלל נתוני תאונות הדרכים במעורבות כלי רכב ציבוריים בציר ז'בוטינסקי, ומתוכם נשלפו האירועים שחלו בתוואי הנת"צ.

ב. לחלן 2 טבלאות לפי הפירוט הבא:

- ת.ד. בחלוקה לרמות חומרה **במעורבות כלי רכב ציבורי** (מוניות ואוטובוסים).
- נפגעים ב- ת.ד. **במעורבות כלי רכב ציבורי** (מוניות ואוטובוסים).

נפגעים ב- ת"ד שאירעו במעורבות כלי רכב ציבוריים							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
הרוגים	4	1		1	5	5	13
פצועים קשה	4	8		3	8		
פצועים קל		10	12	1	22	3	4

משטרת ישראל Israel Police

מטא"ר / לשכת סמפכ"ל
היחידה הארצית לביקורת ותלונות הציבור
היחידה לתלונות הציבור
רח' הרצל 91, קריית הממשלה, רמלה 72130 טל: 08-9189436 Tel: פקס: 02-5898823 Fax:
E-mail: tlunot@police.gov.il

תי"ד שאירעו במעורבות כלי רכב צבוריים							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
קטלני	2	1		1	5	3	2
קשה	1	3		2	3		
קל		8	5	1	8	1	2

ג. **בנוגע לרשימת הנפגעים –**
המדובר בבקשה שיש בה לפגוע משמעותית בפרטיותם של המעורבים בתאונות הדרכים בנת"צ, ועל-כן, אנו דוחים את האמור בבקשתך, ככל הנוגע לרשימת הנפגעים, מאמור בסעיף 9(א)(3) לחוק חופש המידע.

3. מובא לידיעתך כי הנך רשאי לעתור כנגד החלטה זו תוך 45 יום ממועד קבלת ההודעה, אל ביהמ"ש המחוזי מרכז-בלוד, בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

בברכת,

עו"ד יניב המי , מקד'
ב/ הממונה על חופש המידע
קי היחידה לתלונות הציבור

נתיבי תחבורה עירוניים

122715#

נ.ת.ע
פרוייקט רשת רכבות קלות
בגוש דן

עובדות ומספרים

נ.ת.ע, נתיבי תחבורה עירוניים, שהוקמה בשנת 1997, הינה חברה בבעלות ממשלתית מלאה.

נ.ת.ע מופקדת על תכנון ויישום מערכת רכבות עירוניות קלות להסעת המונים בגוש דן, המשתרע מנתניה בצפון ועד אשדוד בדרום.

במסגרת פעילותה מובילה נ.ת.ע את שלבי התכנון של מערכת הרכבות ומנהלת את תהליכי המכרז להקמת רשת רכבות, להפעלתן ולהחזרת המערכת לידי המדינה בתום תקופת הזיכיון.

הפרוייקט יוקם ויופעל בשיטת BOT (BUILD, OPERATE, TRANSFER).

לנ.ת.ע, שמשרדיה ממוקמים בתל-אביב, מטה מינהלי ומקצועי ומינהלת פרוייקט - "מסילות".

יו"ר נ.ת.ע - בני וקנין

מנכ"ל נ.ת.ע - ישי דותן

נ.ת.ע – נתיבי תחבורה עירוניים
להסעות המונים בע"מ
רח' יגאל אלון 53, תל אביב 67062
טל. 03-6893000, פקס. 03-6893001
e-mail nta@nta.co.il

נ.ת.ע
נתיבי תחבורה עירוניים

1. **לוחות זמנים (קווים אדום, ירוק, צהוב)**

- ❖ יציאה למכרז למיון מוקדם (PQ) (קו אדום) - 2001
- ❖ פינוי והעתקת תשתיות בת-ים, יפו, פתח-תקוה, בני-ברק, רמת-גן (קו אדום) - 2003-2007
- ❖ פרסום מכרז בינלאומי להקמת ותפעול המערכת (קו אדום) - 2003
- ❖ סיום תהליכים סטטוטוריים ואישור ועדות התכנון (קו אדום) - 2003
- ❖ מענה לשאלות החברות המתמודדות (קו אדום) - 2004-2005
- ❖ תחילת תהליכים סטטוטוריים (קו ירוק) 2005
- ❖ הגשת ההצעות של הקבוצות המתמודדות (קו אדום) - 2006
- ❖ תכנון (קו צהוב) - 2005
- ❖ בחירת זכיין (קו אדום) - 2006
- ❖ סגירה פיננסית (קו אדום) - 2007
- ❖ ביצוע עבודות הזכיין (קו אדום) - 2007-2012
- ❖ נסיעת הבכורה בקו הראשון (קו אדום) - 2012

2. **היקף פרוייקט "הקו האדום"**

1.5 – 2 מיליארד דולר.

נ.ת.ע – נתיבי תחבורה עירוניים
להסעות המונים בע"מ
רח' יגאל אלון 53, תל אביב 67062
טל. 03-6893000, פקס. 03-6893001
e-mail nta@nta.co.il

3. **הקבוצות המתמודדות במכרז הן:**

- **קבוצת METRO RAIL** מורכבת מ- שיכון ובינוי, אשטרום, ZUBLIN* מגרמניה, ALSTOM ו-CONNEX ו-VINCI* מצרפת.
- **קבוצת MTS** (מטרו טרנספורטיישן סולושן) מורכבת מ-אפריקה-ישראל, CCECC מסין, SOURAS DA COSTA מפורטוגל, SIEMENS מגרמניה, אגד, ו-HTM מהולנד.
- **קבוצת ספידן** מורכבת מ -שפיר הנדסה, אביב, קבוצת קרדן, קבוצת תהל מישראל, האחים רויכמן, PARSONS BRINCKERHOFF מארה"ב, BOMBARDIER מקנדה, ו-BVG מגרמניה.

4. **עלות הקמת המערכת (כולל ציוד)**

125 מיליון דולר לקילומטר תת קרקעי.

25 מיליון דולר לקילומטר עילי.

5. **תחזית נוסעים ל-2012 ב"קו האדום"**

בין 80 ל 90 מליון נוסעים בשנה.

תחזית נוסעים ל-2013 ב"קו הירוק"

50 מיליון נוסעים לשנה.

תחזית נוסעים ל-2020 ב"קו האדום"

בין 100 ל - 120 מיליון נוסעים בשנה.

נ.ת.ע – נתיבי תחבורה עירוניים
להסעות המונים בע"מ
רח' יגאל אלון 53, תל אביב 67062
טל. 03-6893000, פקס. 03-6893001
e-mail nta@nta.co.il

6. שלבי תכנון קווי הרשת

שלב א'	-	אדום	עד 2012
שלב ב'	-	ירוק	עד 2013
שלב ג'	-	שבעה קווים פעילים עד 2017	

<u>הקו האדום</u> - **אורכו 22 ק"מ**

הקו האדום יצא מהתחנה המרכזית בפתח-תקווה ויסע דרך ביה"ח ע"ש יצחק רבין (בלינסון) לרח' ז'בוטינסקי, העורק המרכזי של בני ברק ורמת גן, עד תחנת רכבת מרכז (ארלוזורוב) שלידה גם תחנת אוטובוס וחניון "חנה וסע". הקו ימשיך בדרך בגין למרכז עזריאלי, הקריה ותחנת רכבת השלום, ומשם בתוואי הרכבת ההיסטורי לשד' ירושלים ביפו עד תחנתו הסופית בבת-ים.

* **כ – 10 ק"מ, מתוך 22 ק"מ, מצומת גהה דרך בני ברק, רמת גן ועד מנשיה תת-קרקעי.**

* מרכז תחזוקה ימוקם בקרית אריה פתח-תקוה.

* 10 תחנות תת קרקעיות
* 23 תחנות עיליות
* כ- 90 מליון נוסעים בשנה (2012).

<u>הקו הירוק</u> - **אורכו כ-16 ק"מ**

ממערב ראשון לציון צפונה דרך מרכז חולון לכוון ת"א. הקו ישמש כקו משלים לקו האדום.

* 25 תחנות עיליות
* כ-50 מיליון נוסעים בשנה

<u>הקו הכתום</u> - מתחנת קרליבך צפונה.
נמצא בדיון משותף - נ.ת.ע / משרד התחבורה / עיריית תל אביב.

נ.ת.ע – נתיבי תחבורה עירוניים
להסעות המונים בע"מ
רח' יגאל אלון 53, תל אביב 67062
טל. 03-6893000, פקס. 03-6893001
e-mail nta@nta.co.il

הקו הצהוב - **אורכו 26 ק"מ**
רמת-גן, תל-אביב, רמת השרון, הרצליה, רעננה וכפר סבא.

50 תחנות עיליות

הקו הסגול - **אורכו 12 ק"מ**
מתל-אביב לכוון בקעת-אונו.

7. מטרופולין תל אביב

	2000	2020
תושבים (מיליון)	2.7	3.5
מועסקים (מיליון)	1.1	1.5
כניסות רכב לת"א ליום	514,000	660,000

8. תעסוקה

ממחקרים שנעשו בעולם עולה כי במרבית המדינות המערביות השקעה של 100 מיליון דולר בתחבורה מסילתית, יוצרת תעסוקה ל – 3000 עד 4000 איש, גם לאחר שלב ההקמה.

נ.ת.ע – נתיבי תחבורה עירוניים
להסעות המונים בע"מ
רח' יגאל אלון 53, תל אביב 67062
טל. 03-6893000, פקס. 03-6893001
e-mail nta@nta.co.il

משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

מדינת ישראל

סמנכ"ל תשתית ותיאום

/3

ח' באדר, התשס"ז
26 פברואר 2007

סימוכין: 02383907
תיק: 2.2.3

לכבוד
מר עופרי יצחק
דובר עמותת "פתח תקווה – זה אני"
תושבים לקידום חברתי וסביבתי

א.נ.,

הנדון: רכבת תחתית
פנייתך לשר התחבורה
מיום 17.1.2007

פנייתך בנדון לכבוד שר התחבורה הועברה לטיפולי.

לצערי אכן פער המחירים בין רכבת קלה על פני הכביש לבין רכבת תחתית הינו גדול ביותר ונע סביב של פי 10.

השיקול המרכזי לקביעה באשר לסוג אמצעי הסעה עתיר נוסעים הינו תחזית הנוסעים בקו המתוכנן.

תחזית הנוסעים בקו האמור איננו מצדיק רכבת תחתית אלא עילית בלבד.

בנוסף (לעניות דעתנו) לרכבת קלה על פני הקרקע יתרונות אורבניים ואף תחבורתיים רבים מבחינת רמת השרות לנוסעים, השפעה חיובית על חיי הישוב, המסחר ועוד.

כאמור אין הצדקה לרכבת התחתית המבוקשת.

בכבוד רב,

יצחק זכמן
סמנכ"ל תשתית ותיאום

העתק: מר יוחא בידאני – עוזר השר

02-6663184-5
6663395

רח' בנק ישראל 5, בניין ג'נרי (A), ת"ד 867, ירושלים, טל': 02-6663100, פקס: 02-6663108

לשכת שר התחבורה והבטיחות בדרכים

י"ח באלול, התשע"ה
02 ספטמבר 2015
סימוכין 17342015

לכבוד
מר יצחק עופרי, דובר
עמותת פ"ת זה אני
רח' דוד רמז 43
פתח תקווה 49283

שלום רב,

הנדון: תוואי הקו האדום של הרכבת הקלה בפתח תקווה

פנייתך שבנדון הועברה להתייחסות אגף תכנון תחבורתי ולהלן מובאת התשובה שנתקבלה:

בהיבט התחבורתי

א. מערכות הסעת המונים בכלל ואלה בגוש דן בפרט, הן תוצאה של בחינה וניתוח מעמיקים וארוכים של הביקושים, הצרכים והאפשרויות ההנדסיות והאורבניות. בתור שכאלה, הן עברו סידרה מאד ארוכה ויסודית של תכנון משולב, שנעשה ע"י כל גורמי התכנון המוסמך בישראל, הן במוסדות התכנון הסטטוטורי והן במשרדים הייעודיים האחרים.

ב. כידוע, פרויקט זה ובמיוחד הקו האדום, נבדק ונבחן מזה למעלה מעשור, ע"י כל המעורבים, כולל עירית פתח תקוה. הרעיון המוצע על ידכם כבר הועלה בעבר במהלך הכנת התכניות של המערכת כולה כולל הקו האדום, ונדחה ע"י כל המוסדות שבחנו אותו. זאת משיקולים רבים, כולל ביקושים, זמינות הנדסית, תכנון עתידי ועוד.

ג. התכנית בכללה ותכנית הקו האדום קיבלו תוקף מלא תכנונית, תקציבית ומשפטית בכל הפורומים הסטטוטוריים המוסמכים.

בהיבט הבטיחותי

אנו מבינים את הסיבות להצעתכם. עם זאת, למרות שתכנון מת"צ עפ"י ההנחיות עונה לכל צרכי הבטיחות, לרכבת קלה יש מאפיינים ייחודיים שנותנים לה יתרונות נוספים. בין המאפיינים הבולטים ניתן למנות את הבאים:

א. פני המיסעה ברכבת קלה שונים ממיסעת אוטובוסים. ראשית, קיימים סימונים פיזיים על גבי המיסעה המציינים לכל משתמשי הדרך את תוואי הרכבת. שנית, בפני המיסעה ניתן להבחין בבירור בפסים, כך שהולכי רגל, החוצים תוואי רכבת, נוהגים בזהירות יתרה כאשר הם מודעים לכך שהם חוצים מסלול רכבת. שלישית, בד"כ המיסעה שבין הפסים ומצידיהם אינה עשויה אספלט אלא מחומרים אחרים (אבנים משתלבות, דשא, וכד'). שינוי זה, בנוסף לנראות הברורה של פסי הרכבת, מגבירים אף הם את הבטיחות של הולכי הרגל.

לשכת שר התחבורה והבטיחות בדרכים

ב. חציית פסי רכבת תתאפשר רק באזורי התחנות או בצמתים במפלס אחד. כל מקום בו ניתן לחצות פסי רכבת קלה יוסדר על ידי רמזור, ללא יוצא מן הכלל. ביתר הקטעים תיבנה גדר שתמנע אפשרות של חציית הולי רגל. גם כאן, תכנון הצמת וכן קיום תחנת רכבת יעבירו להולכי הרגל את הצורך בחצייה זהירה.

לסיכום,

במכתבכם שבסימוכין לא מצאנו כל נימוקים ממשיים להצעה זו, ישנים או חדשים, שלא נבחנו כבר. גם היום אנו משוכנעים ובטוחים כי הפרויקט במתכונתו הנוכחית הוא הטוב ביותר האפשרי לתושבי גוש דן, כולל תושבי פתח תקוה.

כעת, עם צאת הפרויקט לדרך, אין כל אפשרות מעשית, סטטוטורית, משפטית ותקציבית לעצור הכל ולבחון שוב במשך שנה ויותר, הצעה שכבר נבחנה ונדחתה בעבר. לפיכך, הפרויקט ממשיך להתבצע כמתוכנן. יחד עם זה אין מניעה לבחון הצעות חדשות ומנומקות לתוואים עתידיים, ככל שיוגשו.

בברכה,

הילה קירון-רווח
יועצת מקצועית לשר

נתע
הרכבת הקלה של ישראל

30 אוגוסט, 2015
#795618

לכבוד,
מר יצחק עופרי
במייל: ofri-i@inter.net.il

הנדון: <u>דרישה למתן תשובה</u>
מכתבך מיום ה- 10 ביולי 2015

שלום רב,

פנייתך מיום ה- 10/7/2015 למנכ"ל נת"ע התקבלה במשרדי בתאריך 11/8/2015 והריני להשיבך כדלקמן:

כידוע, חב' נת"ע פועלת מכח החלטות ממשלה וכזרוע ביצוע של הממשלה להקמה, בין היתר, של הקו האדום, וזאת עפ"י התכניות התקפות הקיימות אשר אושרו ע"י מוסדות התכנון זה מכבר.

כיום, חב' נת"ע נמצאת בביצוע העבודות ופועלת עפ"י תכניות מפורטות המסוכמות ומאושרות.

אורכו של הקו האדום הינו 24 ק"מ: 12 ק"מ בתוואי עילי ו - 12 ק"מ בתוואי תת-קרקעי. מיותר לציין כי אופי התוואי נקבע ע"י מיטב מומחי התחבורה מהארץ ומהעולם, כאשר נלקחו בחשבון פרמטרים רבים. אין דין עיר אחת כעיר אחרת, וכל מקרה נבחן לגופו בהתאם לאופי המטרופולין.

בברכה,
אורלי עיני
מנהלת מחלקת פניות ציבור

העתק:
מר יהוזדה בר-און – מנכ"ל נת"ע

ייפוי כוח

אני הח"מ **יצחק עופרי, ת"ז 004725917** , ממנה בזה **את עוה"ד קרן ראובן כהן ו/או מי מטעמה** (להלן – "בא כחנו") להיות שלוחנו ובא כחנו בכל הנוגע **לעתירה מנהלית כנגד נת"ע** (להלן: "העניין") ואנו מסכימים ומייפים את כוחו של באי כוחי לייצגני, להופיע ולטעון בשמי ובמקומי בעניין הנ"ל ומבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל יהיה בא כחי רשאי ומוסמך לפעול ולעשות בשמי ובמקומי את כל הפעולות ו/או המעשים המפורטים להלן, כולם או מקצתם, - והכל בקשר לעניין הנ"ל ו/או לכל דבר הנובע ממנו, לרבות ואנו מסכימים ומייפים את כוחו של בא כחנו לייצגנו, להופיע ולטעון בשמנו ובמקומנו בעניין הנ"ל לרבות:

1. לעיין, להזמין ולהוציא מסמכים בכל רשות כלשהי.
2. לחתום על כל מסמך לרבות על מסמכי משכנתא של כל בנק הנותן הלוואה למימון רכישה ו/או בנייה בנכס.
3. לחתום על ולהגיש כל תביעה, תביעה שכנגד, ו/או כל הגנה, התנגדות, בקשה לרשות לערער, ערעור, שכנגד, דיון נוסף, בקשות לכל סעד זמני ו/או סעד ביניים ו/או סעד ארעי, הודעת צד שלישי, וכן כל בקשה, הודעה, טענה ו/או הליך אחר הנובע ו/או הקשור לעניין הנ"ל, וכן לתקן, לעכב, לבטל ו/או להפסיק כל הליך כאמור;
4. להזמין עדים, למנות מומחים, לבקש ולקבל כל חוות דעת, מקצועית ו/או אחרת וכן לנקוט בכל הליך ולעשות כל פעולה לפי תקנות סדרי הדין, כפי שתהיינה בתוקף מזמן לזמן, ו/או על פי כל דין שיחול מזמן לזמן על העניין הנ"ל;
5. להופיע בשמנו ולייצגנו בפני כל בית משפט ובית דין, בכל ערכאה ו/או דרגה שהיא (כולל כל ערכאה ערעור), ועדת ערר, בורר וכל גוף שיפוטי ו/או מעין שיפוטי וכן בפני כל אדם, גוף, תאגיד, משרד, רשות או מוסד, בין שהם ממשלתיים, מוניציפאליים או אחרים;
6. להתפשר בכל דבר ועניין הנוגע לעניין הנ"ל או הנובע ממנו, לפי שיקול דעתו של בא כחנו, ובכלל זה להסכים לכל ויתור הכרוך בפשרה כאמור, ולחתום על כל הסכם פשרה, הן בבית המשפט והן מחוץ לכותלי בית המשפט;
7. להוציא לפועל כל פסק דין, החלטה ו/או צו לנקוט בכל הליך ולעשות כל פעולה של גביה ו/או הוצאה לפועל על פי חוק ההוצאה לפועל ו/או לפי כל דין אחר;
8. לגבות את סכום התביעה ו/או כל סכום אחר בקשר לעניין הנ"ל, לרבות הוצאות משפט ושכ"ט עו"ד, להשקיע כל כספים שיתקבלו בקשר לעניין הנ"ל, וכן לקבל, לתפוס ולנהל רכוש ונכסים מכל סוג שהוא שיתקבלו בקשר לעניין הנ"ל ו/או למוסרם לניהולם של אחרים, וכן לתת קבלות ושחרורים בכל הנוגע לעניין הנ"ל.
9. לכפור בכל אישום ו/או עובדה הכלולה ו/או הקשורה בו ו/או להודות בהם בכל הליך, וזאת גם שלא בנוכחות הנאשם באותו הליך ו/או בהעדרו;
10. להופיע בשמנו ובמקומנו בפני כל רשות ו/או גוף ו/או מוסד ממשלתי ו/או עירוני ו/או ציבורי ו/או אחר כלשהו ומבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל בפני מנהל מקרקעי ישראל ו/או הממונה על הרכוש הממשלתי והנטוש באיו"ש ו/או רשם המקרקעין ו/או המפקח על רישום מקרקעין ו/או כל נושא תפקיד אחר במשרדים ו/או בלשכות של רישום המקרקעין ו/או הסדר קרקעות ו/או מחלקת המדידות ו/או ועדות בנין ערים למיניהן ו/או משרדי מס שבח מקרקעין ו/או משרדי מס רכוש ו/או משרדי כל חברה משכנת ולעשות ו/או לפעול ו/או לחתום בשמנו ובמקומנו על הצהרות, תעודות, בקשות, התחייבויות, חוזים, הסכמים, תביעות, ויתורים, קבלות, תכניות, מפות, עסקות, שטרות עסקה ו/או העברה מכל מין וסוג לרבות ומבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל שטרות עסקה ו/או העברה ו/או רישום של מכר ו/או חכירה ו/או העברת שכירות ו/או חכירת משנה ו/או כל זכות אחרת, שטרי משכנתא ו/או שעבוד ו/או התחייבויות לרישום משכנתא ו/או זיקות הנאה למיניהן ו/או רישום הערות אזהרה לטובתנו ו/או לטובת מלווה ו/או מחיקת הערות אזהרה וכל תיקון ו/או שינוי ו/או ביטול של כל אחד מן המסמכים ו/או הפעולות הנ"ל, ובדרך כלל לעשות כל פעולה ולחתום על כל מסמך הדרוש לביצוע הפעולות והמעשים המפורטים בייפויי כוח זה ו/או הכרוך בכך והכול כפי שבאי כוחנו הנ"ל ימצאו לנחוץ ולמועיל.
11. לשלם בשמנו ובמקומנו ועל חשבוננו את כל התשלומים, המיסים, האגרות, הארנונות וההיטלים ו/או תשלומי חובה למיניהם וכל הוצאה מכל מין וסוג שהוא החלים עלינו ו/או על הנכס ושידרשו לצורך השגת כל אשור ו/או תעודה ו/או מסמך שיידרש לצורך ביצוע ו/או רישום כל הפעולות הנזכרות בייפויי כוח זה ו/או שיידרשו אם במישרין ואם בעקיפין, לשם העברת רישום הזכויות בנכס משם המוכרים לשמנו.
12. להתחייב, להצהיר ולחתום בכל עת ובכל מקום ולפעול ככל הנחוץ, המועיל והנדרש לשם ביצוע העברת רישום הזכויות בנכס משם המוכרים לשמנו.
13. לחתום בשמנו על מסמי תיקון צו בית משותף, רישום הערות, ביטול ומחיקת הערות.
14. ייפוי כוח זה יפורש באופן המרחיב ביותר כדי שבאי כוחנו הנ"ל יוכלו לעשות בשמנו ובמקומנו את כל אשר אנו רשאים לעשות בעצמנו ו/או באמצעות אחרים לשם העברת רישום הזכויות בנכס משם המוכרים לשמנו.
15. באי כוחנו הנ"ל רשאים להעביר לאחר/ים את ביצוע מקצת או את כל הפעולות הנזכרות בייפוי כוח זה ולאצול לאחר/ים כל סמכות מסמכויותיהם הנזכרות בו ולבטל כל העברה ו/או אצילה שנעשו כנ"ל, ולהעבירן ו/או לאצלן מחדש.
16. כל מעשה שיעשו באי כוחנו הנ"ל או כל מה שייגרם על-ידם בכל הנוגע לפעולות לפי ייפוי כוח זה, יחייב אותנו, את יורשינו, את חלפינו ואת כל הבאים מכוחנו והרינו מסכימים מראש לכל מעשיהם של באי כוחנו הנ"ל שייעשו בתוקף ייפויי כוח זה.
17. בייפויי כוח זה לשון יחיד גם לשון רבים במשמע ולהיפך, ולשון זכר גם לשון נקבה במשמע ולהיפך, הכל לפי המקרה.
18. אנו מסכימים בזה במפורש כי באי כוחנו הנ"ל יהיו רשאים לייצג גם את צד ג' בעיסקה זו, פרט להליכים משפטיים שבין הצדדים.

X .1

19. לצרף עורך דין אחר לטיפול בעניין הנ"ל ביחד עם בא כחנו ו/או למנות עורך דין אחר לטפל בעניין בשם בא כחנו ו/או להעביר מזמן לזמן לעורך דין אחר ייפוי כוח זה, כולו או מקצתו, (כולל כל זכות העברה לאחרים) ולבטל כל צירוף, מינוי ו/או העברה כאלו;

20. בדרך כלל לעשות כל פעולה ו/או מעשה ולחתום על כל מסמך ככל שיהיה דרוש לפעולה בקשר לעניין הנ"ל;

21. בא כחנו יהיה רשאי לפעול במסגרת האמור בייפוי כוח זה לפי שיקול דעתו הבלעדי ואנו מסכימים, מאשרים ונותנים תוקף מראש ו/או בדיעבד לכל פעולה ו/או מעשה של בא כחנו, או של כל ממלא מקום שלהם, בקשר לייפוי כוח זה;

22. כל האמור בייפוי כוח זה בלשון רבים – אף לשון יחיד במשמע, וכן להיפך; וכל האמור בלשון זכר – אף לשון נקבה במשמע, וכן להיפך;

ולראיה באנו על החתום, היום 08 בחודש צדמבר 2015

הנני מאשר/ת את חתימת שולחי הנ"ל ____ עו"ד