

העותרים

1. עטייה אלעתאמין
2. ג'מאל אבו זקיקה
3. אלעונה - המועצה לכפרים הבדואים הבלתי מוכרים בנגב
4. במקום – מתכננים למען זכויות תכנון
5. האגודה לזכויות האזרח בישראל  
על ידי ב"כ עוה"ד גיל גן מור ו/או אח' רח' נחלת בנימין 75, תל אביב 65154  
טלפון: 03-5608185; פקס': 03-5608165

נ ג ד

1. ממשלת ישראל
2. שר הפנים
3. שר התחבורה
4. המועצה הארצית לתכנון ולבניה
5. הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה, מחוז דרום  
על ידי פרקליטות המדינה,  
רח' צאלח א-דין 29, ירושלים  
טלפון: 02-6466107; פקס': 02-6467011

6. חברת כביש חוצה ישראל בע"מ  
על ידי ב"כ עוה"ד איילת סימון-וקסלר ו/או עוה"ד שירה שפירר  
ממשרד עו"ד וינשטוק - זקלר ושות'  
מרכז עזריאלי 5, דרך בגין 132, תל אביב, 67025  
טלפון: 03-6968333; פקס': 03-6964222

המשיבים

תגובה לבקשה לצו ביניים מטעם המשיבים 1-5

בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד (כבי השופטת עי ארבל) מיום 20.9.10, מתכבדים המשיבים 1-5 (להלן – "המשיבים") להגיש את תגובתם לבקשה למתן צו ביניים.

בתמצית, עמדת המשיבים היא כי דין הבקשה להידחות. זאת, הן משום סיכויי העתירה הנמוכים, והן משום שיקולי מאזן הנוחות, המצדיקים את דחיית הבקשה.

א. כללי

1. בגדרי הבקשה הנוכחית מבקשים העותרים צו ביניים שיורה למשיבים "להימנע מלממש את התכנית להארכת כביש 6 דרומה בקטע 21". כפי שיוסבר, היענות לסעד זה יש בה כדי לפגוע פגיעה חמורה באינטרס הציבורי המובהק לקידומה המהיר והיעיל של התשתית התחבורתית היבשתית בדרום הארץ. כן, לעמדת המשיבים, הסעד המבוקש הוא רחב וכוללני, ומשכך, אין עילה להיענות לו.

2. גם בבחינתם של סיכויי העתירה, אין עילה לבקשה. עתירה זו עוסקת בתכניות המתאר הארציות 21/א/31, 2, 3, 4, להארכת כביש 6 דרומה בקטע 21 (מקטעים 2, 3 ו-4) שבין מחלף להבים למחלף הנגב. כנטען, נפלו בהליך אישורן של אלה פגמים מהותיים, ובכלל זאת התעלמותם של מוסדות התכנון משיקולים של פגיעה באזרחים בדואים המתגוררים לאורך תוואי הכביש, ומשכך, כנטען, דינן להתבטל. כפי שיוסבר להלן, ההליך התכנוני נשוא העתירה הינו הליך תכנוני ראוי, שבמסגרתו שקלו מוסדות התכנון את מכלול השיקולים הרלוונטיים, ובכלל זאת גם קיומם של מבנים בלתי חוקיים של תושבים בדואים לאורכו של תוואי הכביש. לאלה נוסף, כי **העותרים נמנעו מלקחת חלק בהליך התכנוני במועדים שנקבעו לכך**. בנסיבות אלה, סיכויי העתירה הינם נמוכים ביותר, אם בכלל.

ודוק: עוסקים אנו אפוא, במי שיושבים על הקרקע שלא כדין, וביצעו בנייה בלתי חוקית. אותם תושבים גם לא השיגו על הוראות התכנית במועדים הקבועים בדין. בנסיבות שכאלה, אין העתירה מגלה עילה להתערבות בהליך התכנוני. בנסיבות אלה, אין עילה למתן צו ביניים, אשר משמעותו עיכוב בביצועה של תשתית חיונית לפיתוח מרחב הנגב.

זאת ועוד, לא אחת, מביאה המציאות לכך שתכניות של תשתיות ודרכים מפקיעות זכויות גם ממי שיש להם בעלות רשומה, והן אף מביאות לעיתים להריסת מבנים חוקיים המצויים בתוואי של פרוייקטים ציבוריים כדוגמת כבישים. במקרים כאלה נהוג להקפיד עם הנפגעים על עמידה במועדים הקבועים בדין. מדרך של קל וחומר יש לנהוג כך במקרה דנן.

נפרט במה דברים אמורים.

### ב. רקע עובדתי

3. עניינה של העתירה, כאמור, בתכניות המתאר הארציות 21/א/31, 2, 3, 4, להארכת כביש 6 דרומה בקטע 21 (מקטעים 2, 3 ו-4) שבין מחלף להבים למחלף הנגב (להלן – "התכניות").

4. תוואי הכביש שבין צומת מאחז לבין צומת הנגב, הוא קטע 21, נקבע לראשונה במסגרתה של תכנית המתאר המחוזית מחוז דרום, היא תמ"מ 14/4, ובכך עדכן את תמ"א 3. תכנית זו אישרה ביום 30.3.1999 ופורסמה לתוקף ברשומות ביום 23.1.2000 (י פ 4845) בהמשך.

- לצורך הכנתן של תכניות ברמה מפורטת, חולק מקטע זה לארבעה חלקים: קטע 1/21 שבין מחלף בית קמה לבית מחלף להבים; קטע 2/21 שבין מחלף להבים לבין מחלף שוקת; קטע 3/21 שבין מחלף שוקת לבין נבטים וקטע 4/21 שבין נבטים לבין צומת הנגב (להלן ולעיל: קטעים 2, 3, 4 בהתאמה).
5. ככלל, נסביר, כי מקטעיו השונים של כביש חוצה ישראל מוסדרים מן ההיבט התכנוני בתכניות מיתאר ארציות מיוחדות ברמת פירוט של תכנית מפורטת. הליך אישורן של תכניות אלה הינו הליך מיוחד, בהתאם להחלטת המועצה הארצית לתכנון ולבניה (להלן – "המועצה הארצית") מיום 16.6.92 (וראו לעניין זה בג"צ 2920/94 אדם טבע ודין נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה, פ"ד (3) 441 (1996)).
6. בהתאם להחלטת המועצה הארצית, מועברת כל התכנית ארצית כאמור להתייחסותן של הוועדות המחוזיות לתכנון ולבניה לצורך מתן הערות לפרק זמן של 3 חודשים, אל הוועדה לשמירה לקרקע חקלאית, ולאחר מכן מוחזרת לדיון במועצה הארצית.
7. במקביל, מפורסמת בעיתונות הודעה לציבור בדבר הכנת התכנית, וניתנת האפשרות לעיין במסמכיה, ולהגיש בכתב תוך חודשיים מיום הפרסום הערות והשגות לתכנית. כן רשאית המועצה הארצית להסמיך את ועדות המשנה לשמיעת התנגדויות לתכנית מיתאר מחוזית לכל אחד מהמחוזות לדון יחד עם נציגי הוועדות המחוזיות לתכנון ולבניה בהערות המחוז ובהערות הציבור לקטעי הדרכים באותו המחוז ולהעביר את המלצותיהן למליאת המועצה אשר תחליט בדבר העברת התכנית לאישור הממשלה.
- ג. ההליך התכנוני נשוא עתירה זו**
8. לצורך הכנתה של תכנית מפורטת לקידום תוואי הכביש בקטע 21, קיימה ועדת ההיגוי לתמ"א 3 ישיבה ביום 20.11.02. בישיבה זו, הוצג הליך בחירתו של תוואי הכביש, שנקבע כאמור בתמ"מ 14/4. כן הוצגו הליכי הכנתה של תמ"מ 23/14/4 (להלן גם "תכנית המתאר החלקית"). בין היתר, נאמרו בישיבה הדברים הבאים בהתייחס להתיישבות הבדואית על ידי גב' צ' ליטבק ממינהל התכנון:

"כביש 6 נותן קישור ישיר במחלפים דרומה ובן כניסה נוספת לערד, דימונה ושדה תעופה נבטים במידה ויהיה.

מבחינת פרישת הבדואים בתמ"מ 14/4 יש את העיר רהט ו 6 עיירות: לקיא, חורא, תל שבע, שגב שלום, וערערה, ו 7 ישובים נוספים: מראת, בית פלט, באר חיל – להפקדה, אום בטין – מולדה באיזור צומת שוקת וחושלה טרבין – ישוב כפרי.

יש עוד פזורה בתמ"מ, שאמרה כי יש לעשות תכנית למטרופולין במסגרת תכנית שבשלב האחרון היה אישור עקרונות במועצה הארצית בתכנית האב. בהמשך לה הזמן תכנון סטוטורי לעצב אותה – תכנית

מחוזית חלקית לאזור באר שבע ואמורים להתחיל בתכנון בימים אלה.  
 התכנית תטפל בשני נושאים עיקריים מלבד פרישת ייעודי קרקע כללית. (1) בדואים שישבו בפזורה וגם יישובים יהודיים (2) נושא תחבורתי ולכן משרד התחבורה שותף לתכנית המחוזית החלקית.  
 תכנית זו בשונה מהתמ"מ מראה חשיבות של כביש 6 שיוצר עוקף צפוני לדימונה. (עמ' 3 לפרוטוקול)

וכן הוצג בישיבה כך :

"ש' פרהנג (לנדיוז בע"מ, מתכננים): בתמ"מ 14/4 במקורו היה תאום מלא עם מע"צ, היתה הצגת הנושא בועדה המחוזית. נוכל לעשות את התאום כשניכנס לנושא התכנון.

נערך סקר הידרולוגי, וישיבות עם מינהלת הבדואים. לקחו את תמ"מ 4 בהתוויה המקורית וראו אם יש צורך לעשות שינויים בתמ"מ 4 ערכו סקר של תכניות סטטוטוריות ואז ראו שפרוזדור הכביש פחות או יותר נקי. סמוכים לאיזורי המגורים, הם לאורך תמ"מ 4. עלו מס' סוגיות:

(1) לפי תמ"מ 4 הם נמצאים באזור מחלף מכביש 6 יורדים לכביש 40. מיקום המחלף הוא מיקום קרוב, וכן מתוכנן מחלף ע"י מע"צ.

"(2) סוגית כביש ראשי 31 – הכביש בתמ"מ "התלבש" על כביש 4 והמחשבה הייתה בא כביש מהיר לכביש 31, ואז אין צורך.

בכביש 31 הם בדקו ומצאו שיש צורך בכביש 31 ככביש מקומי. יש הרבה חיים לאורך כביש 31, שירותי תיירות ופיתוח. כביש 31 משמש את התושבים הבדואים, איזור להבים. ניזון מכביש 31, אזורי יער ונופש. ולכן, צריכים את כביש 31 ככביש שירות. הוא לא שש לקרוא לו דרך אזורית, היה מעדיף לקרוא לו דרך מקומית או מקומית איזורית. מתחבר לכביש 6 במחלף 338 ובמחלף מע"צ בכביש מס' 40.

לאור קרבת הכביש להתיישבות בדואית הוסטה הדרך.

"... ר' לבאון: נעשתה עבודה עם תמ"מ א 23 אזור יער להב-להבים: היו שתי תתי חלופות ובכולם היה קטע מנהרה. הרכבת אמרה שמקובל עליה ברמת טיטות. ההצגת היא מקרו וראשית, קטע זה חשוב למנהלת הבדואית. חשוב להתפתחות ומיסוד היישוב. זו קרקע מדינה ויש פרצלציה.

צ' ליטבק: שואלת האם זה פותר את בעית לקיה עם התכנון הפנימי שלהם ר' לבאון: כן

צ' ליטבק: זה יוצא שלקיה תתפרש הרבה יותר מהמרקם של התמ"מ

ר' לבאון: למדו את הנושא מהבדואים ומחוז הדרום. באשר למרחב הפיתוח של לקיה

צ' ליטבק: יש להם תביעות בעלות במרכז היישוב תכ 2002-6596

ר' לבאון: לכן הם ראו כאן את הפיתוח שלהם" (עמ' 5-7 לפרוטוקול).

העתק פרוטוקול ישיבת וועדת ההיגוי מצ"ב כנספח מ/ש 1

9. בתום הישיבה האמורה המליצה ועדת ההיגוי על קידום המשך דרך מס' 6 (מקטעים 20 – 25) במסגרת תמ"א א/31. בהמשך להמלצתה זו של ועדת ההיגוי, הורתה המועצה הארצית בישיבתה מיום 4.3.2003 על עריכת תוכניות מתאר ארציות ברמה מפורטת בקטע שבין אחוזם ועד סמוך לנבטים (מקטעים 1-3). עוד הוחלט, כי שאלת הכנת תכנית למקטע 4, תישקל לאור גיבוש תכנית המתאר החלקית למטרופולין באר שבע, היא תמ"מ 23/14/4.

פרוטוקול הדיון במועצה הארצית מצ"ב כנספח מ/ש 2

10. נקדים ונאמר כבר בשלב זה, כי תכנית המתאר המחוזית החלקית למטרופולין באר שבע, שהיתה במועד החלטת המועצה הארצית בשלבי הכנה, פורסמה להפקדה ביום 13.5.07. בהתייחס לתכנית זו הוגשו התנגדויות רבות על ידי תושבי הפזורה הבדואית, ובכלל זאת גם על ידי חלק מן העותרים שלפנינו. התנגדויות אלה נשמעו על ידי חוקרת מיוחדת שמונתה לצורך זה, עו"ד תלמה דוכן (להלן – "החוקרת"), וביום 21.7.2010 נדונו המלצותיה בפני הולנת"ע. בין היתר, כוללת תכנית המתאר שורה של הצעות להסדרת ההתיישבות הבדואית במרחב זה, ובכלל זאת התייחסות לסוגית ההתיישבות הבלתי חוקית הקיימת, וכן פתרונות נוספים בנושא זה. נחזור ונפרט לעניינה של תכנית זו בהמשך הדברים.

דו"ח החוקרת צורף כנספח ז' לבקשה זו.

11. בהמשך להחלטת המועצה הארצית מיום 4.3.2003, הוצג התכנון המפורט בהתייחס למקטעים 2-4 בפני הוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית בשלוש ישיבות נפרדות. בין יתר הנושאים, כפי שיפורט, נבחן בישיבות אלה תכנון הכביש נוכח קיומה של הפזורה הבדואית במרחב. כך למשל, בישיבה הראשונה שנערכה ביום 31.10.05, הוצגו עיקרי התכנון המוקדם לתוואי הכביש, ובכלל זאת, בהתייחס לקטעים 3-4 והוצג כי "הדגש בתכנון הוא על מעבר בשטחי הפזורה הבדואית". בישיבה נוספת שנערכה ביום 18.12.06, המליצה הוועדה בפני המועצה הארצית על המשך קידום תמ"א ברמה מפורטת מנבטים עד לצומת הנגב (מקטע 4), וזאת נוכח ההתפתחויות בתכנון תכנית המתאר המחוזית החלקית למטרופולין באר שבע. בישיבה נוספת מיום 30.11.08, שנגעה למקטעים 2-4 בלבד, הציגה נציגת מינהל התכנון, הגבי אילנה טלר, כי יש לתת נגישות לפזורה הבדואית במקטעים 3 ו-4 לתכנית, ואילו נציג חברת כביש חוצה ישראל הביע את עמדת החברה, כי אין לבטל דרך קיימת המשרתת אוכלוסייה [בדואית], וכי הוא מקווה כי בתאומים השונים יינתן מענה מתאים לצרכי אוכלוסייה זו (עמ' 4 לפרוטוקול).

העתק פרוטוקול ישיבות הוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית מיום 31.10.05 ומיום 18.12.06 מצ"ב כנספחים מ/ש 3, העתק מפרוטוקול הדיון בוועדה מיום 30.11.08 צורף כנספח ע/2 לעתירה.

12. בהמשך, נדונו התכניות המפורטות בישיבת המועצה הארצית מיום 2.12.08. בישיבה זו, בין היתר, הוסבר על ידי נציג חברת כביש חוצה ישראל כי קטע 21 תואם לתמ"מ 14/4 ולתמ"מ 14/4/23, וכי קיים ממשק נכסי הנדסי ביחס לישובים ולפזורה הבדואית. בסיומה של הישיבה, החליטה המועצה להעביר את התכניות להערות הוועדות המחוזיות וכן להשגות הציבור לתקופה של 60 ימים.

העתק מפרוטוקול הדיון במועצה הארצית מיום 2.12.08 צורף כנספח ע/3 לעתירה.

13. ביום 25.5.09 וביום 29.6.09 נדונה התכנית על ידי הוועדה המחוזית – מחוז הדרום. במסגרת זאת, החליטה הוועדה המחוזית להמליץ בפני המועצה הארצית על אישור התכניות בכפוף לשורה של הערות. בין היתר, נוכח הערות לשכת התכנון, המליצה הוועדה (סעיף 5.2 לפרוטוקול מיום 29.6.09) כי תרשימי הסביבה לתכנון יוגשו על תכניות מתאר מחוזיות, ביניהן תמ"מ 23/4/14, וכן כי יש להראות ברקע התכנית את התכניות באזור תל שבע – אום בטין. נסביר, כי המדובר בהרחבתו של היישוב הבדואי המוכר תל – שבע, שאושרה לאחרונה.

העתק פרוטוקולי ישיבות הוועדה המחוזית צורפו לעתירה כנספחים ע/7 וע/8.

14. ביום 7.7.09 החליטה המועצה הארצית להסמיך את הוועדה לנושאים תכנוניים עקרוניים ("הולנת"י) לדון בהתנגדויות מטעם הוועדה המחוזית ובהשגות שיוגשו.

העתק ההחלטה מצ"ב כנספח מ/ש 4

15. ביום 21.7.09 קיימה הולנת"ע דיון בהערות הוועדה המחוזית ובהשגות הציבור. בין היתר, נשמעה בפני הוועדה השגתו של תושב האיזור, מר אלסייד באדר, המייצג 70 מתושבי האיזור, התובעים בעלות על מקרקעין המצויים בתחומי התכנית. השגה זו נשמעה על ידי הולנת"ע על אף שזו הוגשה לאחר המועד שנקבע לכך (עמוד 13 לפרוטוקול).

16. לאחר ששקלה את ההתנגדויות שהוצגו בפניה, החליטה הולנת"ע להמליץ בפני המועצה הארצית על אישור התכניות שהוצגו בפניה. בהתייחס להשגתו של מר אלסייד, ציינה הולנת"ע כי המדובר הוא בשטח מזערי, הנמצא בתחום קווי הבניין של הדרך אך לא בתחום המיסעה, וכי השתכנעה, כי לא צפויה להתקיים פגיעה במקרקעין בגין סלילת הדרך (עמ' 31 לפרוטוקול).

העתק מפרוטוקול הדיון בולנת"ע צורף כנספח ע/9 לעתירה

17. לבד ממר אלסייד, שאיננו נמנה על העותרים בעתירה הנוכחית, לא נשמעו בפני מוסדות התכנון השגות נוספות שעניינן ההתיישבות הבדואית בתחום התכנית. במסגרת זאת, גם העותרים שלפנינו, לא ראו לנכון להגיש השגות כלשהן ביחס לתכניות שהוצגו.
18. הפנייה היחידה שנערכה מטעם העותרים היתה ביום 7.9.09, יום קודם למועד הדיון בתכנית בפני המועצה הארצית. במועד זה פנה נציג העותרת 4 במכתב אל מנכ"ל משרד הפנים ויו"ר המועצה הארצית, מר גבריאל מימון, ובו טענות לפיהן נפל פגם בהליכי התכנון בכל הנוגע לבחינתה של ההתיישבות הבדואית לאורכו של תוואי התכנית, וכי אישורן של התכניות יפגע בהליכי התכנון של תמ"מ 23/14/4, המתקיימים במקביל. לפיכך ביקש העותרת 4 כי המועצה הארצית לא תקדם את אישורה של התכנית (העתק המכתב צורף כנספח ע/10 לעתירה).
19. פנייה זו של העותרת 4 הוצגה בפניה של המועצה הארצית בישיבתה מיום 8.9.09. יו"ר המועצה דיווח כי ראה לנכון לדחות את הבקשה להוריד את התכניות מסדר היום, "בשל חשיבותו הרבה של הנושא ומאחר והציבור יכול היה להגיש את השגותיו". בהמשך אותה ישיבה הוצגו למועצה עיקרי ההשגות שהוצגו, וכן המלצות הולנת"ע, ובסיומה הוחלט להעביר את התכניות לאישור הממשלה, בכפוף לתיקונים (שאינם מענייננו).
- העתק מהחלטת המועצה הארצית צורף כנספח ע/11 לעתירה.
20. בהמשך לכך, אושרה התכנית בישיבת הממשלה מיום 17.1.10, ובתאריך 10.3.10 פורסם דבר אישורה של התכנית ברשומות (י.פ. 6069, עמ' 2217) והיא נכנסה לתוקפה.
21. אשר לקטע 1/21, הרי שהליכי הסדרתו (במסגרתה של תמ"א 1/21/א/31) מצויים עדיין בהליכי אישור בפני המועצה הארצית. בשלב זה מצויה התכנית בהליך ההשגות בפני הולנת"ע, ובמסגרת זאת בוחנת הוועדה גם השגות שהוגשו מטעמן של משפחות המתגוררות בסמוך או לאורך התוואי. מכל מקום, העתירה הנוכחית (וממילא גם הבקשה לצו ביניים) אינן נוגעות לתוואי הכביש במקטע זה. למען שלמות התמונה נעיר כי קיימת חפיפה באיזור מצומצם בין קטע 1 לקטע 2.
22. להשלמת התמונה העובדתית נציין, כי ביום 24.2.2010 קיבלה ממשלת ישראל את החלטה מס' 1421, שעניינה "הקמתה של שדרת תחבורה יבשתית בין עירונית מקרית שמונה ונהריה בצפון, ועד משאבי שדה ואילת בדרום, במטרה לאכלס ולפתח את הנגב והגליל" (להלן – "החלטת הממשלה"). על פי הפירוט שבסעיף 9 להחלטה, נקבע קטע הכביש שעד לצומת שוקת לביצוע מיידי (קטעים 1 ו-2; נזכיר כי קטע 1 טרם אושר ואינו עומד לדיון במסגרת העתירה), ואילו קטע הכביש עד צומת הנגב נקבע לתכנון מפורט (קטעים 3 ו-4).

23. כן, במסגרת ההחלטה, נקבע כי קידום שדרת התשתיות, לביצוע ולתכנון, תבוצע בהתאם לתכניות המתאר הארציות התקפות (סעיף 3).

העתק מהחלטת הממשלה צורף כנספח ע/16 לעתירה.

#### ד. עמדת המשיבים לבקשה

24. כפי שיפורט להלן, הן מתוך בחינת סיכויי העתירה, הן מתוך בחינת שיקולי מאזן הנוחות – דין הבקשה להידחות.

#### ד. לסיכויי העתירה

25. נוכח המפורט, עמדת המשיבים היא כי ההליך התכנוני נשוא עתירה זו הינו הליך ראוי ותקין, שלא נפל בו כל פגם, וכי משכך סיכויי העתירה להתקבל נמוכים הם.

26. לעמדת המשיבים, טענת העותרים לפיה נפקד מן ההליך התכנוני מקומם של שיקולים הנוגעים לפזורה הבדואית הנמצאת בסמוך לתוואי שאושר, אינה נכונה. עורכי התכנית לא התעלמו מקיומה של האוכלוסייה הבדואית המקומית במרחב. במהלך תקופת עריכת התוכנית, נערכו פגישות ותיאומים מול הרשות להסדרת הבדואים ונבחנו חלופות במטרה למזער את הפגיעה באוכלוסייה המתגוררת בשטח. נושא זה גם הוצג במהלך הליכי התכנון, גם הוצגה מצגת מפורטת מטעם עורכי התכנית של מיפוי הפזורה ומיזעור הפגיעה בה בתכנון תוואי הדרך. בנוסף, כאמור לעיל, החל מראשית הדיון בתכנית, היו מוסדות התכנון ערים להליכי התכנון המקבילים במרחב מטרופולין באר שבע, ובכלל זאת להליכים השונים להסדרת ההתיישבות בפזורה הבדואית. כן, במסגרתו של הליך התכנון עצמו נלקחו בחשבון שיקולים שונים, שהוצגו ונדונו במוסדות התכנון, הנוגעים להשפעותיו של הכביש על הפזורה המצויה בסמוך אליו.

27. במישור נוסף, טוענים העותרים, כי ההליך התכנוני פגום משום שהיה זה ראוי לעכב את אישור התכנית עד לסיומם של הליכי התכנון בתמ"מ 23/14/4 וכן עד ליישומן של המלצות ועדת גולדברג. גם בטענות אלה אין כדי לסייע לעותרים. ראשית, נזכיר בשנית כי תוואי הכביש הנוכחי (למעט שינויים קלים) נקבע עם אישורה של תמ"מ 14/4 בשנת 1999.

28. כפי שפורט, מצוי תוואי הכביש שאושר בקטעים 2-4 בתשריט תמ"מ 23/14/4 המופקדת, והוא עמד לנגד עיניהם של מתכנני התכנית כתשתית תחבורתית חיונית, שאין לגרוע ממנה נציין כי לפי התכנון המתגבש בתמ"מ 23/14/4 התכנון והסדרת הישובים הבדואים



יהיו בתחום השטחים המסומנים בתמ"מ 4/14/23 ביעוד ינוף כפרי חקלאי משולב" שבתחומו יאותרו השטחים המתאימים להסדרת הפזורה.

29. עוד נוסף כי בגדרי הליכי תכנונה של תמ"מ 4/14/23 התנגדות מטעם ארגוני זכויות האדם והתכנון שעיקרה תכנון מחדש של תשתיות במרחב המטרופולין, כך שלא יחצו כפרים בלתי מוכרים. החוקרת המליצה לדחות התנגדות זו, וכך ציינה (עמ' 81-80 לדו"ח, הדגשות במקור):

34. יש לתכנן מחדש תשתיות כך שלא יחצו כפרים בלתי מוכרים או יעלו על בתים (כביש 6-שלוחת דימונה); דרך 31 א; מסב"ל צפונית מערבית לשדה התעופה (נבטים).

35. לבטל את תוואי הכביש המוצע המתחבר לכביש 40 ולהעדיף את איחוד כביש 6 עם כביש 25 או להסתפק בהרחבת כביש 25 בלבד.

המלצה: לדחות את ההתנגדות בסעיפים 34-35 הנמקה: בתמ"מ 4/14/23 תוכננה מערכת תשתית מלאה, שהנדבך המרכזי שלה הוא מערכת הדרכים ומסילות הברזל, לתמיכה ב-3.1 מיליון תושבים. מערכת תשתית זו, ובעיקר, מערכת התחבורה, נתפסה על ידי המתכננים כתנאי הכרחי להבטחת פיתוח אורבאני נכון, ולכן נבנתה כ'רשת בונה מטרופולין' וכמנוף לקידום הפיתוח במטרופולין עבור כל תושביו. מטרת מערכת התחבורה היא לחזק את הקשר בין הישובים ולחזק את הנגישות לגלעין המטרופולין ולהבטיח שריון סטטוטורי לתשתיות שמועד פיתוחם יהיה בעתיד. לכן, ראוי לשמור את פריסת התשתיות עם זאת, בעת התכנון המפורט של המערכת התחבורה ניתן יהיה להתאים תוואים לתנאים מקומיים בכפוף להוראות הגמישות בתמ"מ א 3, תמ"מ א 23, ובתמ"מ א/31/דרכים.

אין מנוס מהעברת תשתיות גם בסמיכות ליישובים (בין אם הם מוכרים ובין אם לאו). לכן החוק קובע מנגנון פיצויים, ותרופתו של נפגע במקרה כזה תהיה בפיצוי".

30. דברים אלה מדברים בעד. יודגש, כי המלצותיה של החוקרת נדונו על ידי הולנת"ע בתאריך 20.7.10 וזו אישרה את התכנית (פרוטוקול ישיבה זו טרם פורסם). להדגמתו של עניין זה נציין עוד, כי החוקרת המליצה לקבל התנגדויות שעניינן בהסדרת מעמדם של מתחמים בלתי מוכרים, אך זאת בכפוף לתכניות המתאר הארציות החלות במקום, ובכלל זאת לתוואי הכביש (כך למשל, בהתייחס למתחם חישם זנה המצוי בקטע 3/21, ראו עמ' 44-43 לדו"ח החוקרת). ממילא נזכיר כי על פי דין, תכנית מתאר ארצית "גוברת" על תכניות מתאר מחוזיות.

31. העותרים עוד טוענים כי תכנון הכביש עומד בניגוד להמלצות דו"ח ועדת גולדברג. גם בעניין זה אין בטענות כדי לסייע. ועדת גולדברג קבעה כי כפרים בלתי מוכרים יוכלו להיות "מוכרים" בתנאי שיעמדו בשורת תנאים המנויים בדוח, ובתנאי כל יעבור שהכרה

זו לא תעמוד בסתירה לתכנית המתאר המחוזית החלקית (סעיף 110 לדו"ח ועדת גולדברג – העתק מדו"ח הוועדה צורף כנספח ע/17 לעתירה).

32. גם לעמדתו של צוות היישום להוראות התכנית, בראשותו של מר אהוד פראוור, אין לשנות מקביעה זו של ועדת גולדברג, הגם שצוות זה טרם סיים את עבודתו. לעמדתו של צוות היישום, תוואי כביש 6 נקבע בתכניות המתאר הארציות ובתכנית המתאר המחוזית, להבטחת האינטרסים המחוזיים והמטרופוליניים ובכללם להבטחת התוואים למערכת הדרכים הארצית, ולכן אין בהמלצות ועדת גולדברג כדי לאפשר סיכול של התווית רשת הדרכים הארצית. משכך, גם בטענות העותרים בהתייחס לצוות היישום של הדוח אין כדי לסייע להם.

33. לכל אלה נוסף כי העותרים שלפנינו לא נטלו חלק בהליך התכנוני ונמנעו מהגשת השגות ביחס אליו במועדים שנקבעו ואף בסמוך אליהם. כל שעשו העותרים הוא לפנות ב"רגע האחרון" ממש, יום קודם למועד הדיון במועצה הארצית, בדרישה להפסקת המיידית של הדיון באישור התכנית. בנסיבות אלה, מנועים העותרים מלהשמיע השגותיהם על התכנית בשלב זה ודי בכך להביא לדחיית העתירה (וזאת גם אם נניח לטובתם כי עמדה להם הזכות להשיג על התכנית מלכתחילה). לעניין זה ראו, בין רבים, פסק דינו של בית משפט נכבד זה בבג"צ 3581/07 איריס קלו ואח' נ' הועדה הארצית לתשתיות לאומיות (לא פורסם, 18.4.2010), שם נפסק, בין היתר, כי:

"נפגע פוטנציאלי אשר לא הגיש התנגדותו במועד עשוי להיות מושתק מלטעון נגד התוכנית. גם מן הבחינה המוסדית, לא ניתן 'לדלג שלב' ולפנות לבית משפט זה בטרם מיצוי הליכים אל מול ועדות התכנון והבנייה, שהן הגורם המקצועי המופקד על עניינים אלה"

לא לה נוסף כי עיון בפניית העותרים למועצה הארצית או בעתירה מעלה, כי אין בידי העותרים כל הסבר של ממש ובכלל, מדוע לא ראו להגיש השגה במועדים על פי דין.

34. נוכח כל אלה, מגלה העתירה סיכויים נמוכים, ומשכך אין זה ראוי להיענות לבקשה שלפנינו בהיבט זה.

#### ה. מאזן הנוחות

35. גם בהיבט של מאזן הנוחות, אין הבקשה מגלה עילה. זאת, בשים לב לחשיבות הציבורית המובהקת לקידומו של הכביש מחד, ומאידך, נוכח היעדר פגיעה של ממש (וודאי לא פגיעה בלתי הפיכה) בעותרים או בגורם אחר, וזאת למצער עד למועד הדיון בעתירה, הקבוע ליום 24.1.2011. כן, מבקשים המשיבים להצביע על אופיו הרחב והכוללני של הסעד המבוקש, שאין הבקשה מגלה טעם ענייני להיענות לו.

ה(1) מקטע 2/21

36. ראשית, נבקש למקד את דברינו במקטע 2/21. כפי שפורט, מקטע זה נקבע בהחלטת הממשלה מיום 24.2.2010 כמקטע **לביצוע** מידי. החלטת הממשלה משקפת את האינטרס הציבורי המובהק לסלילתו של מקטע זה, החיונית במסגרת פיתוחה של שדרת התשתיות הלאומיות, כמפורט בהחלטה. שדרה זו נועדה, בין היתר, לסייע ב"קירוב" הנגב והפריפריה למרכז הארץ, תהליך החיוני לעתידו הכלכלי והחברתי של האיזור וכן לכלכלת המדינה. כך, צפויה סלילת המקטע לסייע בהגברת הניידות של תושבי הנגב, ובכלל זאת האוכלוסייה אותם מייצגים העותרים, ועקב כך, לסייע ביצירתה של תעסוקה בנגב, וכן בקידום של "ימנועי צמיחה" אחרים. יוצא אפוא, כי שיקולי מאזן הנוחות מצדיקים קידומו המהיר של הכביש, ובהיבט זה אין עילה למתן הצו.
37. לאלה נוסף, כי בשלב הנוכחי, כפי שנמסר מחברת כביש חוצה ישראל, מצויים אנו בשלב ביצוע ראשוניים בהליכי הביצוע לסלילת הכביש. לעמדתנו, אופי העבודות העתידות להתבצע, כפי שנמסר מחברת חוצה ישראל, אינן מצדיקות מתן הצו. מכל מקום, נכון לעת זו צורפה חברת כביש חוצה ישראל כמשיבה לעתירה זו, ומשכך, יפורטו הפרטים המלאים בכל הנוגע לעבודות אלה בתגובתה, ולא נרחיב בכך.
38. נבקש רק להתייחס בתמצית לטענות שהועלו בהתייחס למכתבו של הח"מ בסעיף 10 לבקשה. בין היתר, נאמר במכתב זה כי בתוואי המאושר של מקטע 2 של הכביש **והמיועד לסלילה** בשלב הראשון (עד כביש 60) אין בנמצא מבני מגורים. ואכן, גם מבדיקה נוספת בעניין זה, נמסר מן החברה כי אין קיימים במקטע זה מבני מגורים המיועדים לפינוי (הגם שקיימים מבנים בתחום "הקו הכחול" של התכנית), והכל כפי שיפורט גם בתגובת החברה לבקשה לצו ביניים.
39. מכל מקום, גם מבלי להתייחס לאופיין הספציפי של העבודות אותן מבקשת המשיבה 6 לקדם במקטע 2 בעת הזו, מן הראוי לדחות את הבקשה נוכח אופיו הכוללני של הסעד המבוקש. לטענת העותרים, הסעד המבוקש על ידם נדרש על מנת להפיג חששות מ"צעדים בלתי הפיכים", ומ"פינויים וסילוקים" של התושבים המתגוררים לאורך התוואי המאושר (סעיף 25 לבקשה). אלא, שסעד זה אינו מבדיל בין סוגי העבודות שונות "למימוש התכנית". וודאי, כי לפחות חלק מעבודות אלה אינו גורם כל פגיעה, וודאי לא "בלתי הפיכה", מן הסוג המוצג על ידי העותרים.
40. בנסיבות אלה, ובשים לב לאינטרס הציבורי הניכר שבקידום העבודות לסלילתו של הכביש, בחינתו של מאזן הנוחות מלמדת, כי אין להיענות לסעד המבוקש על ידי העותרים, וודאי שלא בנוסח המוצע על ידי המבקשים.

41. נזכיר גם כי ההתיישבות לאורכו של תוואי זה (הגם שלא קיימת כוונה לפנותה לצורך סלילת הכביש) אינה חוקית והיא נעדרת כל הסדרה תכנונית. עוד, נציין, כי העותרים 1 ו- 2 אינם מתגוררים במקטע 2/21, ועל כן אין מימוש התכנית צפוי לפגוע בהם בשלב זה.

#### ה(2) מקטעים 3/21 ו-4/21

42. אשר למקטעים 21/3 ו- 21/4, כמפורט בסעיף 9 להחלטת הממשלה נקבעו מקטעים אלה לתכנון בלבד, ואכן, כפי שנמסר, החלה המשיבה 6 בתכנון הנדסי בהתייחס לשני מקטעים אלה אך בשלב זה, לא מתוכננות בהם עבודות בפועל, וכפי שנמסר לא מתוכננות עבודות בחצי השנה הקרובה במקטעים אלה. בנסיבות אלה, ברי כי אין כל עילה להוצאת צו ביניים בהתייחס למקטעים אלה.

#### ו. סיכום

43. נוכח כל המפורט, עמדת המשיבים היא כי דינה של הבקשה להידחות. זאת, נוכח סיכויי העתירה הנמוכים. כן, דינה של הבקשה להידחות נוכח שיקולי מאזן הנוחות – נוכח האינטרס הציבורי המשמעותי שבקידום מימושה של התכנית, והיעדר פגיעה בעותרים, הכל כפי שפורט.

44. אשר על כן, מתבקש בית המשפט הנכבד לדחות את הבקשה, ולהטיל על המבקשים תשלום הוצאות משפט ושכר טרחת עו"ד כחוק.

תגובה זו נתמכת בתצהירה של גבי רויטל קסטרו, מנהלת תחום תשתיות תחבורה במינהל התכנון במשרד הפנים.

היום, כ"ט תשרי תשע"א

07 אוקטובר 2010

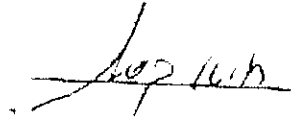
  
אורי קידר

סגן בכיר לפרקליט המדינה

תצהיר

אני הח"מ, ד"ר קטן, מצהיר בזאת כלהלן:

1. אני משמשת בתפקיד מנהל מלגה אש"ף אג"כ
2. תצהירי זה ניתן לתמיכה בתגובת המשיבים לבקשה <sup>1-5</sup> לצו ביניים בתיק בג"ץ 3459/09 (להלן תגובת המשיבים).
3. העובדות המפורטות בתגובת המשיבים הן אמת למיטב ידיעתי ואמונתי.
4. זה שמי, זו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



אישור

אני הח"מ, בן סלמון, עו"ד, מאשר בזה כי ביום 7.10.2010 הופיעה בפני גבי ד"ר קטן, המוכרת לי אישית, אשר ~~הודתה לפני באמצעות תעודת זהות מס'~~ ולאחר שהזהרתי כי עליה לומר את האמת, שאם לא תעשה כן תהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק, חתמה בפני על תצהירה.

**בני יצמובסקי, ע"ד**  
**מ.ר. 44552**  
