

7 בדצמבר 2015

לכבוד	
אל"מ עופר הינדי	ניצב משה אדרי
ראש מנהלת קשת צבעים	מפקד מחוז ירושלים
משרד הביטחון	משטרת ישראל
<u>בפקס 02-5305388</u>	<u>בפקס 02-5607819</u>

הנדון: תנאי זמני מעבר בלתי סבירים במחסום מחנה הפליטים שועפאט

והפרת ההתחייבויות שניתנו במסגרת ההליך בבג"ץ 6193/05

סימוכין: פניותנו מתאריך 28.10.15 ומ-15.11.15; תשובתך מתאריך 15.11.15

1. אנו שבים ופונים אליכם בדרישה כי תפעלו מיידית להתאמת תנאי המעבר במחסום מחנה פליטים שועפאט להתחייבויות שהוצגו בפני בית המשפט העליון בבג"ץ 6193/05 ועד תושבי ראס חמיס נ' הרשות המוסמכת עפ"י חוק להסדר תפיסת מקרקעים (פורסם בנבו 25.11.2008) (להלן: "הבג"ץ"). המחסום הנוכחי שבנייתו הסתיימה ב-2012 אינו מאפשר לתושבי השכונות הירושלמיות מעבר לחומה מעבר תוך פרק זמן סביר לשאר חלקי העיר, ויוצר פגיעה קשה בתנאי החיים של יותר מ-80,000 אלף תושבות ותושבי המקום. בכך מופרות ההתחייבויות המדינה שניתנו לבג"ץ לגבי זמני המתנה ומעבר סביר ואי ניתוקם של התושבים הירושלמים מעירם. הפרה זו החלה מאז הקמת המחסום החדש ב-2012 אולם היא החריפה בשנים האחרונות ובחודשים האחרונים חלה התדרדרות נוספת אשר הפכה את חיי התושבים לבלתי נסבלים.

פסיקת בג"ץ ואי עמידה בהתחייבויות

2. עתירת תושבי השכונות הירושלמיות מעבר לחומה באזור מחנה הפליטים שועפאט נגד תוואי הגדר נדחתה על סמך התחייבויות המדינה לשמור על שגרת חיים שוטפת לתושבי השכונות מעבר לחומה, והימנעות מניתוקם מהמרכז העירוני אליו הם משתייכים. בית המשפט הדגיש את הצורך בהבטחת זמני מעבר סבירים במחסום, וזאת לאור העובדה כי המחסום מעכב את גישתם של עשרות אלפי תושבים אל "מקומות עבודתם, אל מרכזי השירותים, החינוך והרווחה, ואל השירותים העירוניים אשר מרביתם נמצאים ביתר חלקי ירושלים. הגדר מעכבת את הגישה החופשית

משכונות אלה אל המרפאות ובתי החולים המצויים ביתר חלקי ירושלים, אל בתי הספר שבהם, ואל משרדי הממשלה השונים." (פסקה 24 לפסה"ד).

3. כדי לעמוד במבחן המידתיות התחייבה המדינה להרחיב את המחסום שהיה קיים עד אז כך שיבנו בו **שמונה שרולים להולכי רגל** (שניים מהם שייוחדו לתלמידים ואוכלוסיות מיוחדות), **וארבעה מסלולים לכלי רכב**, אשר יאפשרו מעבר של 5000 איש בשעות העומס (בין 8:00-6:00). לאור מרכזיות הדברים נביא אותם כלשונם מפסה"ד:

"נקבע בהחלטת הועדה, כי עמידתו של התוואי הקיים במבחני המידתיות מותנית בהרחבת מסוף המעבר המתוכנן בחלק זה של הגדר, באופן שיאפשר מעבר של 5,000 איש בשעה במשך שעות העומס (8:00-6:00) – כך שפרק הזמן אשר יהיה על תושבי שכונות רכס שועפט להמתין על מנת לעבור לצדה המערבי של הגדר, שם מצויים השירותים העירוניים הדרושים להם, יהיה סביר, ולשיטת הועדה **לא יעלה על 20-30 דקות**." (פסקה 4 לפסה"ד, ההדגשה הוספה).

ובהמשך:

"לפי התכנון, יפעל מסוף זה 24 שעות ביממה, ויאפשר את מעברם של אלפי אנשים מדי יום. עוד מפרטות המשיבות, ביחס למסוף המעבר המתוכנן, כי ימנה **שמונה שרולי כניסה רגלית, מתוכם שניים אשר ייוחדו לתלמידים ולאוכלוסיות מיוחדות אחרות, וכן ארבעה נתיבי תחבורה**. בדיקתם של רכבים חשודים תעשה בנתיבים מיוחדים המיועדים לכך, על מנת שלא ליצור עיכוב בשטף התנועה בנתיבים האחרים. בנוסף, בסמוך למסוף המעבר, ייבנו חניוני תחבורה ציבורית, וכן מגרש בידוק עבור כלי רכב הנושאים סחורות מאזור שועפט לישראל. יתרה מכך, המשיבות מציינות עוד, כי יוקם מתחם שירותים ממשלתי בקרבת המסוף, על מנת לספק לתושבי רכס שועפט נגישות קלה לשירותי משרד הפנים, הביטוח הלאומי ושירות התעסוקה." (פסקה 13 לפסה"ד, ההדגשה הוספה).

4. בהודעתה לבג"ץ מיום 20.8.2007 מסרה המדינה עוד, כי "השמירה על מרקם החיים של תושבי ואזרחי ישראל המתגוררים באזור שועפט עתידה להיעשות הן על ידי יצירת **תנאים הולמים למעבר מהיר** של אלה לישראל דרך מסוף המעבר שיוקם באזור זה, והן באמצעות המשך האספקה של שירותים ממשלתיים ועירוניים באזור שועפט לאחר הקמת הגדר, לרבות באמצעות הקמת מתחם שירותים במסוף המעבר בו יוכלו אותם תושבים לקבל שירותים ממשלתיים ועירוניים שונים." (פסקה 28 להודעה, ההדגשה הוספה).

5. העתירה, כאמור, נדחתה על יסוד התחייבויות המדינה, ואולם היא, מצידה, לא עמדה בהתחייבויות אלה. במסוף שנבנה יש רק שני שרולים להולכי רגל המבקשים לצאת לכיוון ירושלים, כאשר בפועל רק אחד משני השרולים מופעל בעוד שבשני מעולם לא נעשה כל שימוש; מתוך שלוש קרוסלות לכניסה רגלית חזרה לשכונות פועלת על פי רוב קרוסלה אחת; קיימים שני נתיבי נסיעה לרכב בחזרה אל השכונות אלא שרק נתיב אחד משמש את התושבים והשני סגור; נתיב התחבורה הציבורית נפתח רק שעתים-שלוש בבוקר לטובת ההסעות של תלמידים היוצאים אל בתי הספר העירוניים, והוא סגור לחלוטין בפני האוטובוסים הציבוריים, הנאלצים להשתמש בנתיבים הרגילים בדרכם אל השכונות ומתוכן; ומתוך ארבעה נתיבים שנבנו ליציאת כלי רכב לרוב מאוישים ומופעלים רק שניים, ולפעמים רק אחד, וזאת אף בשעות של עומס. שער ברזל חוסם דרך קבע את השימוש באחד הנתיבים. במצב דברים זה, אופן הפעלת המסוף אף בזמני שגרה מביא להפרת האיזון הראוי בין חופש התנועה לצרכי הביטחון, מאחר שאין לתושבי השכונות גישה סבירה למרכז עירם. אם כן, ההתחייבויות שנמסרו לבג"ץ אינן מקוימות.

6. חשוב להדגיש, כי בעת מתן פסה"ד בשנת 2008 התחייבויות המדינה נסמכו על אומדנים לפיהם מספר התושבים המתגוררים בשכונות עומד על כ-20,000 תושבים. למשל, לפי הודעת המדינה מיום 20.8.2007 במסגרת ההליך, הערכת היקף התנועה במעבר בהתאם לסקרים שבוצעו עמדה ב-2006 על כ-3130 הולכי רגל ונלווים לכלי רכב לשעה (מתוכם כ-35% תלמידים), וסך הכל 12,600 איש ביום. מספר כלי הרכב העוברים דרך המחסום בשעות השיא הוא כ-410 לשעה, ו-2,950 ליום. " (סעיף 30 להודעה). נציין כי באותה העת מחסום ראס ח'מיס הסמוך היה עדיין פתוח (המחסום נסגר בשנת 2012)¹, ואפשר מעבר חלופי של תושבים לשאר חלקי ירושלים שלא דרך המחסום הראשי.

7. המציאות כיום שונה בתכלית השינוי מהערכת היקף התנועה במעבר לפני כעשור, הערכה שהיוותה את הבסיס העובדתי שעליו נסמכו המדינה ובית המשפט בגיבוש ההיערכות הנדרשת כדי לשמור על שגרת חיים סבירה ועל מעבר מהיר במחסום. כפי שידוע לכלל הרשויות, בשנים האחרונות חלה עליה אדירה במספר התושבים שעברו להתגורר בשכונות שמעבר לחומה, וזאת, בין היתר, בשל מחירי הדירות הנמוכים והבנייה הנמרצת שם. לפי הערכות שונות, מספר התושבים בשכונות מסביב למחנה הפליטים עומד כיום על 80,000. כך, לדוגמה, אומדנים של חברת הגיחון שניתנו במסגרת עתירה שמנהלת האגודה לזכויות האזרח בעניין חיבור למים באותן שכונות (בג"ץ 2235/14 סנדוקה נ' רשות המים) מצביעים, כי מתגוררים בשכונות לכל הפחות

¹ ראו פנייתנו בבקשה למנוע את סגירת מחסום ראס ח'מיס מיום 26.8.2012: <http://www.acri.org.il/he/wp-content/uploads/2012/03/ras-khamis260812.pdf>

כ-80,000 איש.² לאור הגידול העצום במספר התושבים, ודאי שאי העמידה בהתחייבויות שהתבססו על הערכת מספר התושבים הנמוכה פי 4 מהמצב כיום, גוררת פגיעה אנושה בזכויות התושבים לחופש תנועה וביכולתם לממש את זכויותיהם לחינוך, לבריאות, לפרנסה ועוד.

ההכבדות הקשות בחודשיים האחרונים

8. האגודה לזכויות האזרח עוקבת אחר תנאי המעבר במחסום מזה שבע שנים. לכל אורך הדרך שבנו והתרענו בפני הרשויות הרלוונטיות על זמני ההמתנה הבלתי סבירים במחסום ועל הקשיים בהם נתקלים התושבים במחסום. **אלא שבחודשיים האחרונים חלה החמרה קיצונית ביותר באופן הפעלת המחסום. לא זכור לנו מעולם מצב כה גרוע מבחינת אורך התורים וזמני ההמתנה לתקופות כה ממושכות, ועומס כבד כל כך מדי יום ביומו.**

9. עם הדרדרות המצב הביטחוני בירושלים בספטמבר, השתנו נהלי הבידוק; כל הנוסעים בתחבורה הציבורית נדרשים לרדת מהאוטובוסים ולעמוד בתור לבידוק במעבר הרגלי. בשל שינוי זה נדרשים לרדת מהאוטובוסים גם תלמידים ותלמידות היוצאים מהשכונות ללמוד בבתי ספר שאינם עירוניים. הדבר גורם לעומס כביר בשעות הבוקר ולתור ארוך בו עומדים תלמידי בתי ספר, פועלים, מורים, אחים ואחיות, נשים וילדים, זקנים ומבוגרים. קרוסלה יחידה משמשת לכניסה של 2-3 אנשים בממוצע בדקה, בעוד הקרוסלה השנייה המוצבת בכניסה אף פעם אינה בשימוש. אחרי המעבר בקרוסלה היחידה מתבקשים התושבים לעבור דרך שער יחיד לגילוי מתכות, תהליך המביא לעיכובים נוספים. משעברו את השער מציגים התושבים את תעודות הזהות שלהם לחיילים. כל התהליך הזה מביא לזמני המתנה ממושכים ובלתי סבירים. מבדיקות חוזרות שעשו נציגי האגודה לזכויות האזרח בחודשיים האחרונים עולה, כי **משך ההמתנה בשרוול הרגלי בשעות הבוקר אורך בין 45-60 דקות.**

10. עיכובים קשים נגרמים גם **לעוברים בכלי רכב**, הן בשל משך העמידה במחסום עצמו והן בשל פקקי הענק אל המחסום, שנמשכים לכל אורך הרחוב הראשי ("ציר ענתא", הכביש היחיד שמחבר את כל האזור אל המחסום). יש להוסיף לסך הזמן שנדרש כדי לעבור במחסום את זמני הנסיעה בדרכים הפנימיות המפותלות והצרות שמובילות למחסום. כך, לדוגמה, ממוצע הזמן של נסיעה ברכב לאורך כשני קילומטרים משכונת דחיית א-סלאם עד למחסום בשעות הבוקר היא **כשעה**. התוצאה היא שאדם המבקש לצאת מהשכונות למרכז העיר רגלית או בתחבורה ציבורית יצטרך להעביר בממוצע כשעתיים עד היציאה מהשכונות.

² ראו הודעה מעדכנת מטעם חברת הגיחון לבית המשפט מיום 11.1.2015 במסגרת בג"ץ 2235/14 סנדוקה נ' רשות המים (פסקה 21): <http://www.acri.org.il/he/wp-content/uploads/2014/06/hit2235meshiva3-0115.pdf>

11. כחודש לאחר שהחלו ההכבדות, פנינו אליכם לראשונה בתאריך 28.10.15, ובשנית בתאריך 9.11.2015, ושטחנו בפניכם את האופן בו ההכבדות מונעות מעבר סביר של התושבים ועומדות בסתירה להתחייבויות המדינה בבג"ץ. מתשובה שקיבלנו בתאריך 15.11.2015 מרפ"ק עו"ד מיכאל פרנקנבורג, היועץ המשפטי של מחוז ירושלים, עלה כי עמדת משטרת מחוז ירושלים היא שההכבדות החדשות הינן צורך ביטחוני ושאינן בכוונת המשטרה לשנות את אופן הפעלת המחסום בעקבות פנייתנו.

12. המצב הביטחוני החמור ששורר בתקופה האחרונה, קשה ככל שיהיה, אינו יכול להצדיק פגיעה מקיפה וחמורה כל כך בחופש התנועה של עשרות אלפי תושבים. אף אם יש הכרח להדק את הבידוק הביטחוני בתקופה זו, ודאי שאין הצדקה לכך שהדבר ייעשה באמצעות הפעלת נתיבים מועטים; נהפוך הוא, הכבדה בבידוק צריכה להביא לפתיחת נתיבים ומסלולים רבים יותר כדי לוודא שהיא לא תלווה בעומס בלתי סביר.

פגיעה בזכויות התושבים

13. במצב הנוכחי, בעקבות ההכבדות הקשות והעומס הבלתי נסבל, הפגיעה מקבלת משנה תוקף בשל היותה גורפת לכלל תושבי השכונות, ופוגעת קשות בקשת רחבה של זכויות, כפי שיפורט להלן:

א. חופש תנועה: התורים הארוכים וזמני ההמתנה הלא סבירים מגבילים את תנועתם של תושבי השכונות. הדבר פגע גם בתפקוד של התחבורה הציבורית שמשמשת אוכלוסיות מוחלשות כמו זקנים וילדים. מזה כחודשיים צמצמה חברת האוטובוסים את פעולתה בעקבות ההכבדה הקשה והעומס וההחלטה להוריד את כל הנוסעים מהאוטובוסים לצורך מעבר בשרוול הרגלי. כך העיד בפנינו מר מ' ע' ע' שעובד בחברת האוטובוסים הציבורית שפועלת בשכונות: "בעבר הפעלנו 26 אוטובוסים בשעות הבוקר. היום אנו בקושי מפעילים מחצית מהקווים, ושחררנו חלק מהעובדים מהעבודה לאור המצב במחסום. אנשים הפסיקו להשתמש בתחבורה הציבורית עד למחסום ומעדיפים ללכת ברגל או לתפוס טרמפים".

ב. חינוך: בשכונות מעבר לחומה ישנו מחסור אדיר בבתי ספר. ישנו בית ספר עירוני יחיד לבנים (בית ספר יסודי שועפאט ג'), ועוד מספר בודד של בתי ספר במעמד מוכר שאינו רשמי ופרטי. כתוצאה מכך, מרבית התלמידות והתלמידים נאלצים לעבור מדי יום את החומה ולהגיע לבתי הספר בשכונות אחרות בירושלים המזרחית. כך מוסעים כל בוקר ואחר הצהרים כ-3500 תלמידים בהסעות של העירייה לבתי הספר הרשמיים ובחזרה. בנוסף להם ישנם גם תלמידים רבים אחרים שעוברים מדי יום את המחסום במעבר הרגלי בדרכם לבתי ספר שאינם עירוניים בצדה השני של החומה (הם אינם זכאים להסעות מטעם העירייה). בשל אורך הדרך וסרבולה, חלק מהתלמידים נאלצים לצאת בשעות החשיכה המוקדמות כדי להגיע לבתי הספר בזמן. תלמידים שיצאו בעבר מביתם בשעה

06:00 או 06:30 במצב הנוכחי נאלצים לצאת מביתם בשעה 05:30 כדי להגיע ללימודים ב-08:00, ולא תמיד מצליחים להגיע בזמן. ילדים מגיעים לבתי הספר מותשים, מרוטי עצבים ועייפים בשל אורך הדרך וההמתנה הארוכה במחסום עוד בטרם תחילת יום הלימודים. הדבר פוגע קשות בזכות לשוויון בחינוך ובזכות לחינוך. כפי שהעיד בפנינו מר נ' א', שילדיו לומדים בבית ספר אלאבראהמיה בא-טור: "בדרך כלל היינו יוצאים מהבית בשעה 06:30 על מנת שנגיע לבית הספר בזמן, בחודש האחרון אנתנו יוצאים מהבית בשעה 05:30, ועם זאת אנו לא מצליחים להגיע בזמן לבתי הספר ולעבודה."

כך העיד בפנינו גם מר ח' א' ע', אבא לסטודנט בן 18 הלומד במכללת אורט: "הבן שלי יוצא כל יום מהבית בשעה 06:00 על מנת להגיע למכללה ב-08:00, אבל בתקופה האחרונה הוא לא מצליח. בשבוע שעבר הוא חיכה במחסום עד השעה 08:30 ולא הצליח לעבור, ונאלץ לחזור הביתה ולבקש ממני להסיע אותו למכללה ברכב. הורדתי אותו בכניסה למכללה בשעה 09:45. זה קרה פעמיים בשבוע שבין ה-15-19.11.2015. בגלל ההפסד של ההרצאות והעדר נוכחות בהם, הוא חושש שיפסיד את הקורסים של הסמסטר הזה במכללה ויצטרך לחזור עליהם שוב פעם, מה שיעכב לו את כל הלימודים."

ג. בריאות: אי העמידה בהתחייבויות לבג"ץ מחמירה ומסכנת חיי אדם. במצב הנוכחי ישנה פגיעה בצוותי חירום אשר נדרשים לפנות חולים ומתעכבים עד מאוד בשל העומס הרב והעדר כבישים ודרכים חלופיים מלבד הכביש הבודד והעמוס שמוביל למחסום. ידוע לכל כי בזבז זמן כה יקר במצבי חירום עלול להביא לאובדן חיים, כפי שארע לאחרונה בעאסאווה וג'בל מוכבר בשל החסימות. יש להדגיש כי גם טרם החרפת הבידוק פנתה בעבר האגודה בנדון ביום 19.3.2015 למר עופר הינדי בשל בעיות בשגרה אשר מקשות עד מאוד בפנינו ובעבודה של צוותי חירום.

זאת ועוד, העדר תור הומניטארי ייחודי מכביד על בריאותם של אנשים רבים. כך, למשל, העיד בפנינו תושב השכונה, החולה בסכרת: "אני חולה סכרת ולכן יש לי כרטיס מעבר הומניטארי אשר אמור לאפשר לי מעבר מהיר במחסום. אלא בשל העומס האדיר בתור ואי קיומו שרוול מעבר הומניטארי אני נאלץ לעמוד בתור כמו כולם ולא יכול לעקוף את האנשים העצבנים שעומדים בתור."

התורים הארוכים גם מכבידים מאוד על עבודתם של צוותים רפואיים שמתגוררים בשכונות אשר אינם מצליחים להגיע בזמן לעבודתם. כך העיד בפנינו מר נאיל אלג'ועבה, מנהל בית החולים אל-חנאן בבית חנינה, שכל יום בחודש האחרון אינו מצליח להגיע לעבודתו לפני השעה 09:30, על אף שלדבריו הוא יוצא מביתו כבר בשעה 05:30 בבוקר.

ד. חופש עיסוק: השכונות מעבר לחומה הינן השכונות העניות ביותר בירושלים ואין בהן פרנסה לתושבים. על כן, מרבית תושבי השכונות עובדים מחוץ לשכונות. העיכובים הקיצוניים מהם סובלים העוברים במחסום בחודשיים האחרונים גרמו להם לא אחת להגיע באיחור ניכר למקומות העבודה, או להגיע מותשים לאחר בזבוז יותר משעתיים עד המחסום ובנסיעה מהמחסום עד למקומות העבודה. ממספר עדויות שאספה האגודה לזכויות האזרח עולה, כי היו ימים שבהם לאחר המתנה ממושכת בתורים למחסום העדיפו מספר עובדים לא להגיע למקומות העבודה, מאשר לאחר בתדירות כה רצופה ולנמק בפני המעסיקים שלהם, בכל פעם מחדש, את הנסיבות שהקשו על המעבר שלהם במחסום.

14. לאור כל האמור לעיל, ועל רקע אי העמידה בהתחייבויות למעבר התושבים בזמנים סבירים במחסום בכלל ובתקופה האחרונה בפרט, הנכם נדרשים לפעול באופן מיידי להקלת העומס במחסום, וזאת כדלקמן.:

- א. להקים ולהפעיל לפחות שמונה שוולים להולכי רגל בכניסה לירושלים;
- ב. לאייש באופן מלא וקבוע ארבעה נתיבי תחבורה לכלי-רכב;
- ג. לפתוח בנוסף שוול הומניטארי;
- ד. להפעיל בנוסף נתיב לתחבורה ציבורית;
- ה. להפסיק את המדיניות של הורדת נוסעי התחבורה הציבורית מהאוטובוסים.

15. לאור חומרת המצב והנוכחי והפרות התחייבויות בפני בית המשפט נודה לתשובתכם **במהלך השבועיים הקרובים** על מנת שנוכל לשקול את המשך צעדינו המשפטיים.

בכבוד רב,

נסרין עליאן, עו"ד

Nisreen@acri.org.il

העתק: עו"ד אסנת מנדל, מנהלת מחלקת הבג"צים, פרקליטות המדינה 02-6467011