

1. מוחמד עבד מחמוד אלחרוב, ראש מועצת הכפר דיר סאמט
2. וליד חליל עיסא אבו שראר, ראש המועצה האזורית כפרי דורא
3. מוחמד אחמד אסמאעיל סויטי, מנכ"ל עיריית בית עווא
4. בדאווי מוחמד וואלד מוחמד
5. האגודה לזכויות האזרח בישראל
ע"י ב"כ עוה"ד לימור יהודה
מהאגודה לזכויות האזרח בישראל
ת.ד 34510, ירושלים 91000
טל': 02-6521218; פקס': 02-6521219

העותרים

נ ג ד

1. מפקד כוחות צה"ל בגדה המערבית
2. מפקד חטיבת חברון
על ידי פרקליטות המדינה,
משרד המשפטים ירושלים
טל': 02-6466157; פקס': 02-6467011

המשיבים

תגובה מטעם המשיבים

1. בהתאם להחלטת כב' השופט ג'ובראן מיום 14.5.06, מתכבדים המשיבים להגיש את תגובתם לעתירה.
2. עניינה של העתירה, בבקשת העותרים מבית המשפט הנכבד להורות למשיבים לבוא וליתן טעם, מדוע לא יוסרו החסימות הקבועות, שהוצבו על-ידי הצבא על כביש 354, מדרום ומצפון לצומת בית-עווא, ומדוע לא יחדלו כוחות הצבא במקום למנוע את מעברם של פלסטינים בצומת, ברגל וברכב.
כמו כן, מבקשים העותרים מבית המשפט הנכבד, כי יורה למדינה לבוא וליתן טעם, מדוע לא ייאסר על כוחות הצבא למנוע את תנועתם של פלסטינים, ברגל וברכב, בכביש המחבר בין קו תחום איו"ש ממערב, לכיוון הכפר דורא ולעיר חברון במזרח, החוצה גם הוא את צומת בית עווא (להלן – **כביש הרוחב**), בקטע שבין קו תחום איו"ש והכפר פקיקיס.
3. המשיבים יטענו, כי דין העתירה להידחות, כפי שיפורט להלן.

4. עסקינן, למעשה, בהגבלת תנועה באזור צומת בית עווא, שלה שני היבטים :
- ראשית**, קיימת בצומת חסימה של ציר 354 (ציר צפון-דרום) לתנועת כלי רכב. **שנית**, קיימת חסימה של תנועת כלי רכב על ציר 3265 (ציר מערב-מזרח).
5. כבר עתה נציין, כי לדעת המשיבים החסימה המשמעותית יותר מבחינת מרקם החיים של תושבי האזור הפלסטיניים, היא חסימת דרך 354 מצפון לדרום, בעוד שהחסימה של ציר 3265 (מזרח-מערב), המוביל ליישוב נגוהות, אינה פוגעת כמעט כלל במרקם החיים של תושבי האזור הפלסטיניים, שכן קיימים צירי מזרח-מערב חלופיים, מצפון ומדרום לציר 3265, שאינם מאריכים כמעט כלל את זמני הנסיעה של תושבים פלסטיניים לכיוון היישובים העירוניים שממזרח להם (חברון, דורא ודהריה), וזאת כפי שיפורט בהמשך.
- לאור האמור לעיל, עשו המשיבים מאמצים למצוא פתרון לתנועת צפון-דרום על-גבי ציר 354. ואמנם, המשיבים ערוכים להקים **עד לסוף חודש אוגוסט** מחסומים חשמליים שיסדירו את תנועת כלי הרכב מצפון לדרום ומדרום לצפון בצומת בית עווא, כך שתתאפשר תנועה כמעט חופשית של כלי רכב בצומת.
- לצורך הקמת המחסומים החשמליים, אף חתם מפקד כוחות צה"ל באזור על צווי תפיסת מקרקעין, המצורפים בזאת ומסומנים **מ/ש/1**.
- השלמת ההקמה של המחסומים עד לסוף חודש אוגוסט – ולכך ערוכים המשיבים, כאמור – כפופה, כמובן, להליכי השגה שייתכן שיוגשו על-ידי בעלי המקרקעין.
6. **לאור האמור לעיל, סבורים המשיבים כי חלקה הארי של העתירה עומד להפוך לבלתי אקטואלי בזמן הקרוב.**
7. בכפוף לאמור לעיל, נשיב לעתירה כדלהלן :
- ראשית**, המשיבים יבקשו להבהיר, כי צומת בית עווא חסומה, לעת הזו, לתנועת כלי רכב פלסטיניים בלבד, ולא לתנועת הולכי רגל.
- שנית**, המשיבים יטענו כי חסימת צומת בית עווא לתנועת כלי רכב נעשית, לעת הזו, משיקולי ביטחון החלטיים, תוך שנלקחת בחשבון העובדה כי לפלסטיניים תושבי האזור אפשרות לנוע בציר חלופי, שאמנם עלול להאריך את משך הנסיעה, אך לדעת המשיבים אין מדובר בהארכה רבה של משך הנסיעה (תוספת נסיעה של כ-20 דקות), ובכל מקרה מדובר בפגיעה שהיא מידתית, אשר עתידה, כאמור, להסתיים תוך פרק זמן קצר ביותר.

שלישית, המשיבים יטענו, כי במקרי חירום רפואיים מתאפשרת תנועה רכובה של התושבים הפלסטיניים בצומת בית עווא. המשיבים אף מודיעים בזאת, כי יאפשרו לבני משפחת ג'דאללה – המשפחה היחידה שעבורה לא קיימת דרך חלופית לשם תנועה מביתה למרכזים העירוניים באזור – לנוע ברכב בצומת בית עווא.

רביעית, וזה כאמור העיקר, בימים אלה, לאחר שנשקלו האפשרויות השונות להסדרת הנסיעה בצומת, החליטו המשיבים כי בצומת בית עווא יוקמו מחסומים חשמליים, אשר יווסתו את תנועת כלי הרכב בצומת, באופן שיאפשר לכל תושבי האזור – פלסטיניים וישראלים כאחד – לנוע ברכב בצומת בית עווא מצפון לדרום (האיסור על תנועת פלסטינים בציר הרוחב יישאר בעינו). הצבת המחסומים החשמליים צפויה להסתיים עד לסוף חודש אוגוסט 2006, במידה שלא יחולו עיכובים משפטיים בהליכים הסטאטוטוריים להקמתם. משכך, **המצב הנוהג כיום באזור הוא מצב זמני**, הנובע מאילוצים ביטחוניים, ומתוך התחשבות בעובדה כי קיים ציר תנועה חלופי עבור תושבי האזור הפלסטינים.

8. עמדת המשיבים תפורט להלן.

להלן עיקרי העובדות הצריכות לעניין

9. העתירה מתארת בהרחבה ובפירוט רב את האזור בו עסקינן ואת זיקות מרקם החיים בו. בקליפת האגוז, נטען בעתירה, כי כביש 354 וכביש הרוחב מהווים את צירי הגישה המרכזיים באזור, וחסימת הגישה פוגעת בתושבי 22 כפרים ועיירות באזור, כאשר מספרם הכולל של התושבים הפלסטיניים נאמד בכ-45,000. כן נטען, כי חלק מן היישובים הקטנים ביותר נעדרים שירותים בסיסיים, כגון שירותי בריאות, חינוך ודת, ובשל כך הינם תלויים, באופן מוחלט, ביישובים העירוניים הגדולים שבאזור.

10. העתירה הוגשה בעקבות פניות "האגודה לזכויות האזרח" מיום 15.8.05, ומכתביהם הנוספים מה-30.10.05, 1.1.06 ו-5.4.06.

11. כאמור לעיל, העתירה מתייחסת לשתי הגבלות תנועה: ראשית, אסורה תנועה פלסטינים על ציר הגישה לנגוהות (כביש הרוחב). מדובר בציר המוביל מן היישוב נגוהות, מערבה לכיוון שטח מדינת ישראל. הכביש נחסם לתנועת פלסטינים, על-ידי הצבת שערים משני צידי צומת בית עווא, אשר נמצא בין נגוהות לקו תחום איו"ש. נציין, כי גם ממזרח לנגוהות נחסם הציר, בין היישוב נגוהות לבין הכפר פקיקיס.

12. מעבר לחסימת העלייה לכביש הרוחב, החסימות בצומת בית עווא מונעות גם תנועת צפון-דרום בצומת.

13. בכדי לתת מענה ביטחוני מלא, באזור החסימה הצפונית ממוקמת גם עמדת תצפית (פילבוקס).

14. צומת בית עווא בנוי כך, שתושבי נגוהות, אשר נוסעים על ציר הרוחב מכיוון נגוהות לכיוון ישראל (לכיוון מערב) מגיעים לצומת "טי", פונים שמאלה, ולאחר כמה עשרות מטרים פונים ימינה, להמשך הציר לכיוון ישראל. בסופו של דבר, מגיע הציר לשער בגדר הביטחון, הממוקם בסמוך ליישוב שקף. הקמת השער טרם הושלמה, והשער, כיום, פתוח לחלוטין.

מכאן, שמבנה הצומת יוצר מצב שבמשך כמה עשרות מטרים, תנועת צפון-דרום ותנועת מזרח-מערב נפגשות, ונעות יחדיו על הציר, ויוצרות נקודת תורפה ביטחונית חמורה ונקודת חיכוך בין תושבי נגוהות, אשר נוסעים על ציר הרוחב, והתושבים הפלסטיניים. כמו כן, נוצרת פרצה ביטחונית, לפיה תנועה פלסטינית רכובה בצומת, אילו הייתה מותרת, יכלה לפנות בחופשיות לכיוון מערב, ולעבור בחופשיות אל תוך מדינת ישראל.

צילום מפה של האזור מצורף ומסומן מש/2.

15. כאמור לעיל, העתירה מתארת, בפירוט רב, את קשרי מרקם החיים בין הכפרים והיישובים השונים באזור.

16. בהקשר זה נציין, כי קשרי מרקם החיים העיקריים באזור אינם נפגעים בצורה ממשית בשל הגבלות התנועה העומדות במרכזה של עתירה זו. תושבי האזור יכולים לעשות שימוש בדרך חלופית, שאמנם מאריכה את הדרך בכ-20 דקות, אך מאפשרת את הגישה בין הכפרים והיישובים במרחב. הדרך הרלוונטית הינה נסיעה מצומת דיר צמת, לכיוון דורא. מדורא ניתן לנוע דרומה לכיוון עבדה, וממנה לכיוון מערב, למרחב הכפרי מדרום לצומת בית עווא. כאמור, דרך זו אכן מאריכה את זמן הנסיעה בכ-20 דקות בלבד.

17. מעבר לכך, הרי שבניגוד לאמור בעתירה, ברוב הכפרים במרחב קיימת מרפאה, וביישוב אל מג'ד, הנמצא דרומית לצומת, קיימת מרפאה אזורית. אכן, כפי שעולה מן העתירה, בית חולים מרכזי קיים רק בעיר חברון, אך כאמור לעיל, המעבר לבית החולים אינו חסום, ובמקרי חירום גם מתאפשר מעבר בצומת.

18. כמו כן, בניגוד לאמור בעתירה, חסימת הצומת אינה מונעת, בצורה מוחלטת, תנועת פלסטינים מצפון לדרום:

ראשית, מותרת תנועה רגלית בצומת. כלומר, החסימה חלה אך ורק כלפי תנועה רכובה בצומת.

שנית, הרי שגם תנועה רכובה מסויימת מותרת בצומת: חשוב מכל, מתאפשרת תנועה של אמבולנסים, לשם מתן מענה רפואי הולם, בעת מצב חירום רפואי. מעבר לכך, בהתאם לשיקול דעת מפקד המחסום, מתאפשר המעבר במקרים הומניטאריים, ובמיוחד במקרים שעניינם דחיפות רפואית, גם כאשר אין מדובר במעבר אמבולנסים. מעבר לכך, הרי שבכדי לתת מענה הולם לצרכי החינוך של האוכלוסייה, ניתן דגש על תנועה חופשית של תלמידים ומורים, כך שמתאפשרת תנועתם של תלמידים ומורים בצומת בכלי רכב.

כמו כן, מותרת תנועה בצומת של מיכליות מים. נוסף, כי כל בקשה אחרת למעבר רכוב בצומת, אשר תוגש למנהלת התיאום והקישור (המת"ק), תיבחן פרטנית על-ידי המת"ק והחטיבה, ותתקבל לגביה החלטה לגופו של עניין.

עמדת המשיבים

הצורך הביטחוני

19. הן איסור התנועה בציר הרוחב, והן חסימת צומת בית עווא לתנועת פלסטינים מצפון לדרום, נעשו משיקולים ביטחוניים מובהקים, ועל סמך שיקול הדעת הביטחוני של המפקד הצבאי.

20. האזור המדובר, הכולל את היישוב נגוהות ואת הכפר בית עווא, הינו אזור מבודד יחסית, שאין בו נוכחות צבאית משמעותית. בנוסף, בשנים האחרונות, הכפר בית עווא הוכיח עצמו כמוקד טרור בעייתי במיוחד. הכפר מתאפיין בתושבים רבים המעורבים בפעילות מטעם חמאס, כולל מספר פעילים אשר ידועים כסייענים של מגיד דודין, שהינו מבוקש חמאס בכיר, אשר היה מעורב במספר רב של פיגועי טרור בשנות ה-90, פיגועים שגרמו למספר רב של הרוגים.

21. באזור הכפר נרשמו בשנתיים האחרונות עשרות אירועים, אשר כללו מספר אירועי ירי, הנחת מטענים, מעל 50 אירועי זריקת אבנים, חלקם אירועי זריקת אבנים מאסיביים כלפי כוחות צה"ל, וכ-10 אירועי זריקת בקבוקי תבערה. אירועים אלו הביאו למותם ולפציעתם של מספר אנשים.

כדוגמא, נביא את האירועים הבאים :

- ב-14.12.2000, בוצע ירי לעבר רכב ישראלי בצומת בית עווא. אזרח, נהג הרכב, נהרג.
- ב-4.2.2002, הופעל מטען חוטי לעבר רכב ישראלי בציר. שני אזרחים נפצעו מרסיסים.
- ב-28.9.2005, הופעל מטען העשוי ממטף במשקל 6 ק"ג. הפעלתו של המטען הייתה בצורה סלולארית. לא היו נפגעים.
22. היישוב נגוהות סבל ממספר אירועי טרור, אשר הגיעו לשיאם בניסיון החדירה ליישוב של פעיל חמאס ביום 7.3.03, ובאירוע חדירה ליישוב ביום 26.9.03, בו נהרגו שניים מתושבי היישוב, ונפצעו שניים נוספים. מעבר לכך, הרי שכאמור לעיל, בשנים האחרונות כלי הרכב שנעו בציר הרחב היוו מטרה למספר רב של אירועי זריקת אבנים, זריקות בקבוקי תבערה, אירועי ירי והנחת מטענים.
23. לאחרונה, אף ארע מקרה שבו הונח על ציר הגישה ליישוב מטען, שחובר למצבר של כסא גלגלים חשמלי. הנכה, בעל כסא הגלגלים, היה אמור להפעיל את המטען, לעבר הנעים בציר.
24. בשל האיום על תושבי נגוהות בכלל, ועל תנועתם בציר הרחב בפרט, עלה הצורך לתת מענה, שיש בו כדי לאפשר את תנועתם הבטוחה, ככל האפשר, על הכביש. זאת, במיוחד בשל המבנה הספציפי של הצומת, אשר יוצר אזור תורפה, שבו חיכוך בין התנועה על ציר הרחב ותנועת צפון-דרום, כפי שפורט לעיל.
25. בשל הסיכונים הביטחוניים החמורים שפורטו לעיל, גורמי הביטחון החליטו כי תיעשה הפרדה בין תנועת פלסטינים ותנועת ישראלים באזור צומת בית עווא. לצורך כך, נאסרה תנועת פלסטינים על הציר בין היישוב נגוהות לבין ישראל, תוך הפניית התנועה הפלסטינית לדרכים חלופיות.

26. כאמור לעיל, יש להבחין בענייננו בין שני "סוגי תנועות" עיקריים:

תנועת האורח (צפון-דרום) - היא התנועה בין הכפרים הנמצאים מצפון לצומת בית עווא לבין הכפרים הנמצאים מדרום לצומת בית עווא.

תנועת הרוחב (מערב-מזרח) - היא התנועה העיקרית המשפיעה על מרקם החיים באזור, שכן היא מוליכה מהכפרים "המערביים" שבאזור צומת בית עווא (אלה שמצפון לצומת ואלה שמדרום לו) אל המרכזים העירוניים העיקריים באזור, אליהם קשורים הכפרים המערביים בקשרי מרקם חיים (חברון, דורא ודהריה).

27. לעניין הנסיעה בציר הרוחב, הרי שענייננו בציר היחיד המשרת את תושבי נגוהות, ומחבר אותם אל תוך תחומי מדינת ישראל. עובדה זו היא משמעותית ביותר לעתירה שבפנינו: **בעוד שציר הרוחב הוא הציר היחיד המשרת את תושבי נגוהות ומחברם לישראל, הרי שציר הרוחב איננו הציר היחיד המשרת את הפלסטינים תושבי האזור (פרט למשפחת ג'דאללה, לה יותר, כאמור, להשתמש בציר).**

קיימים צירי רוחב נוספים בהם יכולים פלסטינים תושבי האזור לעשות שימוש, מבלי שזמן נסיעתם יוארך במידה משמעותית, כל עוד הנסיעה היא מהכפרים ה"מערביים" (בית עווא, דיר צמת וכו') למרכזים העירוניים שממזרח (בעיקר דורא וחברון). זמן הנסיעה מוארך כיום בעיקר כאשר מדובר בנסיעה מהכפרים "המערביים" שמצפון לצומת בית עווא לכפרים ה"מערביים" שמדרום לצומת (אל מג'ד, סיכה, דיר אל עסל א-תחתא וכו"ב) – במקום לנסוע מצפון לדרום (או להיפך) על ציר 354, נאלצים התושבים לנסוע בצירים חלופיים שמאריכים את זמני הנסיעה בכ-20 דקות.

באשר לחסימת הצומת לנסיעה מצפון לדרום ולהיפך נציין אך זאת: אמנם, השימוש בציר אחר מאריך, עד שתוסר החסימה, את משך נסיעתם של התושבים הפלסטינים בכ-20 דקות (במקרים שאינם דחופים), אולם לאור הבעייתיות הביטחונית שהוצגה לעיל, ולזמן מוגבל בלבד (כחודש, עד להקמת שערים חשמליים על הציר) יטענו המשיבים כי הפתרון הזמני בדמות חסימת הצומת הוא פתרון סביר.

28. לעניין חסימת התנועה בצומת בית עווא לתנועה מצפון לדרום, הרי אף הגבלה זו מוטלת מתוך צורך ביטחוני מובהק. ראשית, הרי שמניעת התנועה מונעת בצורה מלאה את גישתם של הפלסטינים לכביש הרוחב, ואת החיכוך הנוצר בנקודות הממשק בין ציר הרוחב לבין התנועה הפלסטינית.

29. מעבר לכך, הרי שלמרות שגדר הביטחון במרחב מבצעית ברובה, טרם הושלמה הקמת השער המיועד למעבר תושבי נגוהות לכיוון ישראל, וזאת בהתחשב בכך שטרם נמצא פתרון שיש בו כדי לתת מענה טכנולוגי ומבצעי הולם. בשל העובדה שהשער נותר פתוח, התרת תנועה פלסטינית חופשית בצומת תאפשר, למעשה, גישה חופשית וקלה מהמרחב כולו אל-תוך תחומי מדינת ישראל. מיותר לציין, כי דבר זה מהווה פרצה ביטחונית חמורה המסכנת בצורה חמורה את ביטחון כלל אזרחי מדינת ישראל, ומסכלת את המטרה שלשמה הוקמה גדר הביטחון.
30. יודגש, כי כאמור לעיל, אמצעים אלו ננקטו בכדי לתת מענה לצרכים ביטחוניים מובהקים, שעניינם הגנה על חייהם של תושבי נגוהות והגנה על מדינת ישראל ואזרחיה מפני חדירה ופגיעה של גורמי טרור עוינים.

הדין החל באזור

31. כידוע, הדין החל באיו"ש הינו דיני התפיסה הלוחמתית של המשפט הבינלאומי, ומכוח מערכת דינים זו, הדין המקומי, כולל תחיקת הביטחון. מעבר לכך, הרי שחלים בשטח גם עקרונות המשפט המינהלי הישראלי.
32. בעתירה נטען, כי מעבר למערכות הדינים הללו חלים גם דיני זכויות האדם במשפט הבינלאומי. סוגיה זו הושארה בצריך עיון בפרשת אלפי מנשה (בג"ץ 7957/04 **מראעבה נ' ראש ממשלת ישראל** תקדין-עליון 32005(3), 3333, ואנו סבורים כי גם במקרה דנן אין צורך להכריע בסוגיה זו.
33. מבחינת דיני התפיסה הלוחמתית, הרי שתקנה 43 לתקנות הנספחות לאמנת האג בדבר דיני ומנהגי המלחמה ביבשה (1907) קובעת כי חובתו של המפקד הצבאי היא חובה כפולה. כדברי בית המשפט העליון:

"אמנת האג מסמיכה את מפקד האיזור לפעול בשני תחומים מרכזיים: האחד - הבטחת האינטרס הבטחוני הלגיטימי של הממשל המחזיק בשטח, והשני - הבטחת צרכיה וזכויותיה של האוכלוסיה המקומית בשטח הנתון לתפיסה הלוחמתית. הצורך האחד הוא צבאי. הצורך האחר הוא צורך אזרחי-הומניטרי. הראשון מתמקד בדאגה לבטחון הכח הצבאי וכן לסדר, לבטחון ולשמירה על שלטון החוק באיזור; השני - נוגע לאחריות לקיום שלומם ורווחתם של התושבים. בדאגה לרווחה כאמור, מוטל על מפקד האיזור לא רק לשמור על הסדר והבטחון של התושבים אלא גם להגן על זכויותיהם, ובמיוחד על זכויות האדם החוקתיות הנתונות להם. "הדאגה לזכויות אדם עומדת במרכז השיקולים ההומניטריים שחובה על המפקד לשקול" (בג"צ 10356/02 הס' מפקד כוחות צה"ל בגדה המערבית, פד"י נח(3) 443, 455-

6). בביצוע תפקידו, על מפקד האיזור להבטיח את האינטרסים הבטחוניים החיוניים מזה, והגנת זכויותיה של האוכלוסיה האזרחית מזה. בין שני מוקדי אחריות אלה נדרש איזון ראוי (דינשטיין, סמכות החקיקה בשטחים המוחזקים, עיוני משפט ב' (תשל"ב-תשל"ג) 505, 509). בהגנה על הזכויות החוקתיות של תושבי האיזור חלים על המפקד הצבאי גם עקרונות המשפט הציבורי הישראלי, ובהם עקרונות היסוד בדבר זכויות האדם."

(בג"ץ 7862/04 **אבו דאהר נ' מפקד כוחות צה"ל ביהודה ושומרון**, תקדין-עליון 2005(1) 1871, 1875).

34. על בסיס התשתית המשפטית הזו נבחן את חוקיות פעולותיו של המפקד הצבאי.

סמכות המפקד הצבאי להגביל תנועה

35. במסגרת העתירה נטען, כי מניעת התנועה נעשתה ללא הסמכה חוקית, בשל העובדה שלא הוצג ולא פורסם כל צו האוסר על תנועתם של פלסטינים, או כלי רכב פלסטינים, בצומת בית עווא ובכביש הרוחב.

36. המפקד הצבאי מוסמך, ואף מחויב, לנקוט באמצעים בכדי להגן על תושבי האזור, כולל תושבי האזור הישראליים. מעבר לכך, המפקד הצבאי מוסמך לנקוט באמצעי ביטחון בכדי להגן על ביטחונה של מדינת ישראל. (ראה, לדוגמא, בג"ץ 2056/04 **מועצת הכפר בית סוריק נ' ממשלת ישראל**, פ"ד נח(5) 807; כן ראו: **פרשת אלפי מנשה**).

37. סמכות זו מעוגנת בדין החל באזור בסעיף 88 לצו בדבר הוראות ביטחון (יהודה והשומרון) (מס' 378), תש"ל – 1970, כדלהלן:

(א) "מפקד צבאי, או אדם הפועל בהרשאתו הכללית או המיוחדת של מפקד צבאי, רשאים בצו או על-ידי מתן הוראות או באופן אחר:

(1) לאסור, להגביל או להסדיר את השימוש בדרכים מסוימות או לקבוע מסלולים שבהם יעברו כלי רכב או בעלי-חיים או בני-אדם בין באופן כללי ובין באופן מסויים.

"...

38. מהאמור בסעיף 88(א) לצו בדבר הוראות ביטחון, ניתן ללמוד הן בדבר סמכותו של מפקד צבאי לאסור או להגביל את השימוש בדרכים מסוימות, והן בדבר העובדה שאת האיסור או ההגבלה ניתן לעשות בצו, על-ידי מתן הוראות, או באופן אחר.

39. הגבלת התנועה נעשתה בפועל, בשטח, והעותרים לא העלו כל טענה לפיה תושבי האזור אינם מודעים לחסימה או לאיסור התנועה בציר הרחב. כך, נעשה פרסום ראוי להגבלות התנועה, אשר נעשו על-דרך של מתן הוראות וב"אופן אחר", כאמור בסעיף 88 לצו בדבר הוראות ביטחון.

דחיית הטענה בדבר "ענישה קולקטיבית"

40. במסגרת העתירה נטען, כי חסימת צומת בית עווא ואיסור התנועה על ציר הרחב הינם בגדר ענישה קולקטיבית, האסורה על-פי המשפט הבינלאומי. עוד נטען, בהקשר זה, כי אין המפקד הצבאי רשאי לפגוע בזכויותיו של אדם, אלא אם האדם המיועד מהווה, הוא עצמו, סיכון לביטחון האזור.

41. המשיבים יטענו, כי דין טענה זו להידחות. אכן, תקנה 50 לתקנות האג וסעיף 33 לאמנת גינבה הרביעית אוסרים על ענישה קולקטיבית. עם זאת, הרי שאין מדובר, במקרה דנן, בענישה כלשהי, אלא בפעולות אשר נעשו מכוח סמכותו וחובתו של המפקד הצבאי להגן על כלל תושבי איו"ש. העותרת מבקשת ללמוד, אוטומטית, מהעובדה שמדובר באיסור גורף, כי מדובר בסנקציות עונשיות קולקטיביות, ואין כך הדבר.

42. במילים אחרות, אין בהגבלות התנועה אלמנטים עונשיים, אלא אלמנטים מניעתיים בלבד, שתפקידם למנוע פגיעה עתידית בתושבי האזור.

43. את האבחנה בין אלמנטים ביטחוניים-מניעתיים לבין אלמנטים עונשיים ניתן ללמוד דווקא מאחד מפסקי הדין אליהם מפנים העותרים. בבג"ץ שוא (בג"ץ 1113/90 **שוא נ' מפקד כוחות צה"ל בחבל עזה**, פ"ד מד(4) 590), כוונה העתירה כנגד עוצר אשר הוטל מדי לילה על חבל עזה. העותרים טענו, בין השאר, כי "...הטלת העוצר הנמשך מיועדת לשמש סנקציה עונשית, ולא להשגת מטרה זו מסורה הסמכות האמורה בידי המשיב". בית המשפט קיבל את הטענה מן ההיבט העקרוני; כלומר, שאילו היה מדובר בסנקציה עונשית, הדבר היה אסור. עם זאת, בית המשפט דחה את הטענה לגופו של עניין, וקבע כך:

"אולם לא נראה לנו, כי ניתן ליישם עקרון זה על המקרה שלפנינו. כאן מצהיר בפנינו המשיב, ואין בפנינו עילה לפקפק בכנות הצהרתו, כי הוצאת צוי העוצר הנדונים והפעלתם דרושות כרגע להבטחת בטחון האזור ולקיום הסדר הציבורי בו. מתבקשים אנו איפוא להתערב בשיקול צבאי-אופרטיבי של הרשות המופקדת על בטחון האיזור, ובהתחשב בכל הנסיבות הרלבנטיות לעניין, אין בפנינו עילה מספקת לעשות כן...."

44. עוד טוענים העותרים, כי אין המפקד הצבאי רשאי לפגוע בזכויותיו של אדם, אלא אם האדם המיועד מהווה, הוא עצמו, סיכון לביטחון האזור. כך, נטען כי פעולה אשר מטרתה מניעתית, מחויבת להיות מוגבלת ומכוונת אך ורק כלפי אלה המהווים עצמם סיכון ביטחוני.

45. טענה זו אין בה דבר וחצי דבר עם ענייננו. גורמי הביטחון נאלצים להתמודד עם האיומים המופנים כלפי אזרחי מדינת ישראל, וזאת עושים גורמי הביטחון מבלי לקבל לידיהם רשימה שמית מלאה של גורמים "מסוכנים". בשל כך, בית המשפט הנכבד אישר, בשורה ארוכה של פסקי דין, בשלל הקשרים, אמצעים שהמפקד הצבאי הפעיל, שיש בהם, מעצם טיבם, פגיעה בתושבי האזור, שלא דווקא מהווים איום ביטחוני. בין השאר, ניתן להזכיר את **בג"ץ שוא**, שעניינו הטלת עוצר, את הקמתה של גדר הביטחון (ראו לדוגמא, **בג"ץ בית סוריק**) ומקרים אחרים של תפיסת מקרקעין לצרכים צבאיים, והטלת "כתר" על כפרים באזור שכם (בג"ץ 2847/03 **עלאונה נ' מפקד כוחות צה"ל ביהודה ושומרון**, תקדין-עליון 2003(2), 3829). כמובן, שישנן דוגמאות נוספות רבות למקרים בהם ניתן לטעון כנגד פעולות עליהן החליט המפקד הצבאי מטעמים ביטחוניים, כי הן פוגעות באנשים שאינם עוסקים בטרור. דבר זה הוא מובן מאליו: ברור כי רוב האוכלוסייה הפלסטינית איננה עוסקת בטרור. עם זאת, ברור כי מעצם טיבן, קיימות פעולות שתכליתן ביטחונית מובהקת, אשר נקיטה בהן עלולה לפגוע בכלל תושבי האזור.

46. לסיכום נקודה זו, הרי שבמקרה דנן אין מדובר בענישה קולקטיבית אסורה, אלא באמצעים מניעתיים "קלאסיים" שיש בהם בכדי למנוע סיכון עתידי. אמצעים אלה הם חוקיים, למרות הפגיעה הנגרמת מאמצעים אלה גם לאנשים אשר אינם מהווים סיכון ביטחוני בפני עצמם.

דחיית הטענה בדבר "הפליה פסולה"

47. העותרים טוענים, כי מדובר בהוראות המבססות מדיניות הפרדה והפליה על בסיס לאומי-אתני, המגבשות הפליה פסולה, בניגוד למשפט הבינלאומי ולמשפט המנהלי הישראלי.

48. המשיבים יטענו, כי דין טענה זו להידחות מכל וכל.

ודוק: אין ענייננו בהפליה, ודאי שלא על בסיס אתני או לאומי כטענת העותרים, כי אם בסוגיה ביטחונית. כמפורט לעיל, הצורך הביטחוני **מחייב לעת הזו**, בשטח בו עסקינן, הפרדה בין תנועה פלסטינית לבין תנועה ישראלית, וזאת לשם שמירה על ביטחון התושבים ועל ביטחונה של מדינת ישראל.

הסיכון, במקרה דנן, נובע ממפגעים פלסטיניים במרחב בכלל, ומהעיירה בית עווא בפרט, ומופנה כלפי התושבים הישראליים, כוחות הביטחון, וכן מדינת ישראל עצמה. כלומר, הסיכון הביטחוני הנובע מתנועת פלסטינים בציר הרוחב ובמעבר צפון-דרום של פלסטינים בצומת בית-עווא הינו נימוק ענייני ורלוונטי, העומד בבסיס פעולתו של המפקד הצבאי במקרה דנן, ומדובר בפירוש בהבחנה מותרת ולא בהפליה אסורה.

49. כאמור, פעולתו של המפקד הצבאי בענייננו נעשתה על בסיס ענייני, בהסתמך על הצורך הביטחוני המובהק, **ואיננה מבוססת כלל על נימוק אתני-גזעני**. ההבחנה היא, ככלל (וגם לכך קיימים חריגים) בין תושבים פלסטינים לבין תושבים ישראלים, ובשום פנים לא בין קבוצות אתניות. ברור, למשל, כי אין מניעה כלשהי שערבים אזרחי ישראל, ינועו בציר הרוחב. זאת ועוד, גם פלסטינים רשאים לנוע באזור הצומת ברגל, ובמקרים הומניטאריים מתאפשרת גם תנועת פלסטינים ברכב. יתר על כן, משפחת ג'דאללה, שאיננה יכולה לנוע ממקום מגוריה בציר חלופי, רשאית לנוע על ציר הרוחב. לא זו אף זו, כאמור לעיל, בכוונת המשיבים להשלים בניית המחסומים החשמליים בצומת בתוך כחודש, כך שתתאפשר תנועה חופשית של פלסטינים וישראלים כאחד בצומת.

50. לא למותר לציין, כי קיימים צירים אחרים באזור יהודה והשומרון, בהם נדרשה, מטעמי ביטחון, הפרדה בין תנועת אזרחים ישראלים לבין תנועת תושבים פלסטיניים, **והוחלט כי תיאסר דווקא תנועת ישראלים על חלק מהצירים**, בעוד שתנועת פלסטינים תותר. כך, למשל, קורה בכביש 45 באזור עטרות, וכך קורה באחד הכבישים הסמוכים לבית אל, שם נאסרת תנועת ישראלים בכביש. הנה כי כן, שיקולי ביטחון מחייבים לעתים הגבלות תנועה על פלסטינים בצירים מסוימים והגבלות תנועה על ישראלים בצירים אחרים. ברור, כי על כל הגבלת תנועה לעמוד במבחנים של סבירות ומידתיות; על ההגבלה לחול רק מטעמים ביטחוניים מובהקים; הגבלה מותרת רק כאשר קיימות חלופות תנועה סבירות, שאינן מונעות לחלוטין תנועת תושבים ואף אינן מאריכות באופן בלתי סביר את הדרך. כזו היא ההגבלה שבפנינו.

בחינת מידתיות הפגיעה בחופש התנועה

51. לאחרונה עסק בית המשפט הנכבד בסוגיית האיזון העדין שיוצרות הגבלות תנועה בין הזכות לחיים ולשלמות הגוף לבין זכויות האדם האחרות, ובהן הזכות לחופש התנועה, במסגרת פסק הדין בבג"ץ 9593/04 מוראר נ' מפקד כוחות צה"ל ביהודה והשומרון (טרם פורסם) בקובעו כך:

"אין ספק, כי במצבים בהם מימוש זכויות אדם יוצר וודאות קרובה להתרחשותו של נזק חמור וכבד לשלום הציבור, וכאשר קיימת הסתברות גבוהה לפגיעה בביטחון האישי, כי אז נסוגות זכויות האדם האחרות מפני הזכות לחיים ולשלמות הגוף (בג"ץ 292/83 נאמני הר הבית נ' מפקד משטרת מרחב ירושלים, פ"ד

לח(2) 449, 454 (להלן: פרשת נאמני הר הבית); פסק דין הס, בעמוד 465). אכן, כעיקרון, במצב של התנגשות חזיתית תיגבר בדרך כלל הזכות לחיים ולשלמות הגוף על זכויות האדם האחרות ובכלל זה גם על הזכות לחופש תנועה ולקנין. על עיקרון זה נאמר בבג"ץ 7052/03 עדאלה נ' שר הפנים (טרם פורסם) כי:

"כאשר מדובר בהתנגשות חזיתית, כאשר קיים סיכון קונקרטי לביטחון ולחיים, האינטרס הציבורי אכן גובר על זכויות האדם המוגנות, וכך גם המצב כאשר קיים פוטנציאל קונקרטי לסיכון לחיים." (פסקה 11 לפסק דיני).

עם זאת, האיזון בין הזכויות והערכים השונים צריך להיעשות כך שהיקף הפגיעה בזכויות יוגבל למידה הנדרשת. קיומם של סיכונים לשלום הציבור אינו מצדיק בכל מקרה שלילה מוחלטת של זכויות האדם ויש לקיים את האיזון הנכון בין החובה להגן על הסדר הציבורי ועל הביטחון האישי לבין החובה להגן על מימושן של זכויות האדם".

וראו גם: ההחלטה מיום 31.7.06 בבג"ץ 1748/06 **ראש עיריית דאהריה נ' מפקד כוחות צה"ל בגדה המערבית** (טרם פורסמה).

52. אין חולק על כך, שחסימת הצומת וחסימתו של ציר הרוחב לתנועת כלי רכב מהווה פגיעה באוכלוסייה הפלסטינית באזור. השאלה היא האם פגיעה זו, שבסיסה, כאמור, בצורך ביטחוני מובהק, היא פגיעה מידתית.

53. העותרים טוענים, בהסתמך על בג"ץ חורב (בג"ץ 5016/96 **חורב נ' שר התחבורה פ"ד נא(4)**) (1) ועניין קבר רחל (בג"ץ 1890/03 **עיריית בית לחם נ' מדינת ישראל** תקדין-עליון 2005(1) 1114, כי "הפגיעות בהן עסקינן הינן פגיעות בעוצמה גבוהה... הן משום שמדובר בהגבלת יכולת התנועה בתוך שטח המדינה ובתוך אזור המגורים, הן משום שההגבלה מתמשכת על פני תקופה ממושכת ביותר, והן משום שהיא פוגעת ביכולתם של אותם אנשים להגשים זכויות ואינטרסים נוספים, רבים מהם אינטרסים חיוניים לחייהם, בכללם, יכולתם לקבלת טיפול רפואי חיוני או להתפרנס".

54. מעבר לחוסר דיוקים עובדתיים בטענות העותרים, כפי שפורט לעיל ויפורט להלן, מצערת העובדה כי העותרים בחרו להתמקד במבחני משנה מסוימים שנקבעו בפסיקה לשם בחינת מידתיות הפגיעה, תוך התעלמות מוחלטת ממבחני משנה נוספים.

55. בעניין קבר רחל, נדונה הגבלת תנועה אשר הוטלה על תושבים פלסטיניים מכוח חופש הגישה של יהודים לאתר דתי – קבר רחל. שם, קבע בית המשפט כי המבחנים הרלוונטיים הינם:

"היקפה הגיאוגרפי של ההגבלה על התנועה, מידת האינטנסיביות של ההגבלה על התנועה, משך הזמן של ההגבלה, והאינטרסים שלשם מימושם נדרש חופש התנועה."

56. מבחינת מידת האינטנסיביות של ההגבלה על התנועה, הרי שבית המשפט קבע כי :

"ברי כי הפגיעה הכרוכה בשלילה מוחלטת של חופש התנועה חמורה יותר מהפגיעה הנובעת מהגבלה חלקית של חופש התנועה וכי ככל שמידת ההגבלה פחותה יותר כך פחותת עוצמת הפגיעה. כך למשל נקבע לעניין עוצמת הפגיעה בחופש התנועה בהקשר של סגירת כבישים, כי לא הרי סגירת כביש המהווה דרך גישה בלעדית כסגירת כביש שלצדו נשמרות פתוחות דרכי גישה חלופיות; לא הרי סגירת עורק תחבורה ראשי כהרי סגירת כביש שכונתי-פנימי; ולא הרי סגירת כביש שמשמעותה חסימת גישה מוחלטת, כהרי סגירה שמשמעותה הארכת מסלול הנסיעה של המשתמשים בדרך והכבדה גרידא; וככל שהארכת מסלול הנסיעה וההכבדה הנובעות מסגירת הכביש פחותה יותר כך פחותת עוצמת הפגיעה בחופש התנועה."

(ההדגשות הוספו – ג.ש.)

57. במקרה שלפנינו המדובר בסגירת כביש שאינו מהווה ציר בלעדי. מדובר בהארכת מסלול הנסיעה בלבד – ואף זאת בכ-20 דקות בלבד – ולא במניעה מוחלטת של מעבר מקום למקום, דבר המהווה פגיעה קטנה יחסית בחופש התנועה.

58. גם מבחינת האינטרסים שלשם מימושם נדרש חופש התנועה אין מדובר בפגיעה חמורה בחופש התנועה. בעתירה נטען כי הגבלות התנועה פוגעות באפשרותם של התושבים להתפרנס. כפי שיפורט להלן, אין פני הדברים כך, בשל קיומה של דרך גישה חלופית, המאריכה את משך הנסיעה בכ-20 דקות. מעבר לכך, הרי שככל שמדובר בתנועה חיונית, התנועה בצומת מותרת. לדוגמא, כאמור לעיל, מתאפשרת תנועת אמבולנסים, מקרים הומניטאריים, תלמידים, מורים, ומיכליות מים. כלומר, הגבלות התנועה אינן פוגעות באינטרסים חיוניים אחרים, והינן בגדר הכבדה גרידא.

59. עם זאת, ההגיונות מחייבת לציין, כי מן הצד השני עומדות העובדות שמדובר בהגבלת תנועה הנמשכת תקופה ארוכה יחסית ושמדובר בכביש מרכזי-אזורי.

60. ממכלול מבחני המשנה, אנו למדים כי מדובר בפגיעה שאיננה קטנה בחופש התנועה, אך גם לא בפגיעה בעוצמה גבוהה, כנטען בעתירה.

61. בסיכומו של דבר, קיימות מספר עובדות המטות, לדעת המשיבים, בבירור, את כף המאזניים לכיוון עמדת המשיבים, הגורסת כי הפגיעה שיוצרות הגבלות התנועה בתושבים הפלסטיניים היא פגיעה מידתית:

ראשית, למעבר מצפון לדרום (ובחזרה) בצומת בית עווא קיימת, כבר כיום, חלופה סבירה: קיימת דרך גישה חלופית, אשר מאריכה את דרכם של התושבים הפלסטיניים בכ-20 דקות בלבד.

שנית, ההגבלה היא הגבלת תנועה לכלי רכב בלבד, בעוד שמתאפשרת תנועה רגלית בצומת (לעניין זה ראו ההחלטה מיום 31.7.06, בבג"ץ 1748/06, דלעיל).

שלישית, תנועת כלי רכב בצומת מתאפשרת מטעמים הומניטאריים. **נוסיף, כי כל בקשה אחרת למעבר בצומת אשר תוגש למת"ק, תבחן פרטנית על-ידי המת"ק והחטיבה, ותתקבל לגביה החלטה לגופו של עניין.**

רביעית, וחשוב מכל: המצב הקיים כיום הוא מצב זמני, והתושבים הפלסטיניים יוכלו לשוב ולנוע ברכב בצומת בית עווא מצפון לדרום ולהיפך (אך לא בציר הרוחב) בעוד כחודש – במידה שלא יהיו עיכובים משפטיים – עובדה שתקטין עד מאוד את הפגיעה בהם.

בהתחשב בכך, המשיבים יטענו כי הפגיעה הנגרמת לאוכלוסיה המקומית היא פגיעה סבירה ומידתית, בשים לב לצורך הביטחוני.

62. כל זאת אמרנו, במיוחד על רקע העובדה, שעל כף המאזניים מונחות גם זכויותיהם החוקתיות של תושבי נגוהות ותושבי מדינת ישראל לחיים, לשלמות הגוף, לפרנסה, ולחופש תנועה – זכויות אשר נפגעות מהאיומים הביטחוניים ומפעולות הטרור המופנות כלפיהם, ואשר חובתו של המפקד הצבאי להגן גם עליהן (השוו: **פרשת אלפי מנשה**).

63. נדגיש שוב, באשר לנסיעה על ציר הרוחב (שתיוותר גם לאחר שצומת בית עווא ייפתח לתנועת צפון-דרום), כי חסימת ציר הרוחב - ציר 3265 - אינה פוגעת כמעט כלל בתושבים הפלסטיניים, זאת לאור קיומם של צירי מזרח-מערב חלופיים, המחברים את הכפרים "המערביים" עם היישובים העירוניים שממזרח להם שהנסיעה עליהם אינה מאריכה, כמעט, את זמן הנסיעה.

התייחסות לטענות נוספות של העותרים

64. העותרים מעלים בעתירתם מספר טענות נוספות, לפיהן הגבלות התנועה פוגעות בזכויות שונות של התושבים באזור, כולל הזכות לחיי משפחה, זכות הקניין, הזכות לבריאות, הזכות לחינוך, הזכות לפרנסה ולקיום בכבוד, וזאת כתוצאה מהפגיעה בחופש התנועה, בה עסקנו לעיל.

65. בהתחשב בכך שקיימת דרך חלופית הפתוחה לתנועת התושבים, ועל אף תוספת 20 דקות הנסיעה הנגרמת מהשימוש בדרך, המשיבים אינם רואים ממש בטענות בדבר קיומה של פגיעה ברוב הזכויות הללו.

66. עם כל הכבוד לטענות העותרים, הרי שמבחינת הזכות לחיי משפחה, אין בעובדה שנסיעתו של אדם מביתו לביתו של בן-משפחה מתארכת בכ-20 דקות, בפני עצמה, כדי להביא לפגיעה בזכות לחיי משפחה. אין בהגבלות התנועה כל מניעת גישה לבני משפחה, איסור על פגישה בין בני משפחה או כל פגיעה מעין זו. חיי המשפחה יכולים להמשיך בצורה תקינה ומלאה, גם בהתקיים החסימה.

67. בנוסף, בהתחשב בדרך החלופית, אנו סבורים כי אין ממש בטענות העותרים בדבר קיומה של פגיעה משמעותית בזכות הקניין של התושבים. אמנם, במקרה הגרוע, אורך משך נסיעתם של התושבים 20 דקות נוספות לשם הגעה לקרקעותיהם, אך אין בכך כדי למנוע את הגישה אליהן, או להכביד על הגישה בצורה בלתי מידתית. בנסיבות הללו, אין כל מניעה כי התושבים יגיעו לקרקעותיהם ויעבדו אותן. כך גם לגבי הטענות בדבר פגיעה בזכות לפרנסה ולקיום בכבוד – הארכת הדרך למקום העבודה ב-20 דקות בלבד, אין בה כדי לפגוע בזכות לפרנסה ולקיום בכבוד. המשיבים יטענו, כי הפגיעה שיוצרת החסימה בקניין ובזכות לחיי משפחה, ככל שהיא כלל קיימת, היא מינורית ביותר.

68. באשר לטענה בדבר הפגיעה בזכות לחינוך, הרי שכאמור לעיל, תנועת תלמידים ומורים בצומת מותרת, ולפיכך איננו רואים כל פגיעה בזכות לחינוך.

69. מבחינת הזכות לבריאות, הרי שכאמור לעיל תנועת אמבולנסים בצומת מותרת. מעבר לכך, במצבי חירום רפואיים התנועה בצומת מותרת אף לא באמבולנס. לבסוף, הרי שבמקרים שאינם בגדר מצבי חירום, התנועה מתאפשרת בציר החלופי, המאריך את התנועה בציר היותר בכ-20 דקות בלבד.

ההסדר החלופי שיינקט עד סוף חודש אוגוסט 2006, ככל שהדברים תלויים במשיבים

70. למרות שכאמור לעיל, המשיבים סבורים, כי מדובר בהגבלות מידתיות, מזה תקופה ארוכה נבחנות חלופות שונות להסדרת התנועה בצומת, כך שהפגיעה באוכלוסיה המקומית תצומצם אף יותר.

71. החלופה שנמצאה ישימה, ומאפשרת, לדעת המשיבים, איזון טוב יותר בין הצרכים הביטחוניים מצד אחד וצרכי התושבים הפלסטינים מצד שני, הינה הסדרת התנועה בצומת, באמצעות הקמת מחסומים חשמליים. המחסומים יחסמו את כביש הרוחב, ויאפשרו תנועה רכובה חופשית של פלסטינים בצומת. כאשר יתקרב למקום רכב, הנוסע על ציר הרוחב, יוזה המחסום בצורה חשמלית, ויחסום את הצומת לתנועת פלסטינים, עד למעבר הרכב, וזאת לשם יצירת הפרדה בין התנועה הפלסטינית והתנועה הישראלית בצומת, בכדי למנוע חיכוך וסיכון ביטחוני. כלומר, תותר תנועה פלסטינית חופשית לחלוטין מצפון לדרום בצומת, ללא צורך בבדיוק.

72. העבודות להסדרת התנועה בצומת יושלמו, להערכת המשיבים, תוך כחודש, לאחר שפורסמו צווי התפיסה והוזמנו השערים, ולאחר מכן תתאפשר תנועה צפון-דרום חופשית בצומת, כאשר איסור התנועה על ציר הרוחב לא יוסר.

משפחת ג'דאללה

73. הטענות בדבר הקשיים הנגרמים לבני משפחת ג'דאללה לא הופיעו בפניות האגודה לזכויות האזרח אשר הובילו להגשת העתירה, ובשל כך, הן נבחנו לראשונה רק לאחר הגשת העתירה.

74. עם זאת, הרי שעם קבלת העתירה נבחנו הטענות העולות בעתירה בדבר הקשיים הנגרמים לבני המשפחה. הוחלט, על דעת גורמי המנהל האזרחי וגורמי החטיבה המרחבית, כי תותר תנועה של בני המשפחה על ציר הרוחב, כולל תנועה רכובה. בכל הנוגע לטענות העולות בעתירה בדבר התנכלות של מתיישבים וחיילים באזור, הרי שבני המשפחה מתבקשים להגיש תלונה מפורטת במשטרה בכל הנוגע להתנהלות מתיישבים, ולפנות לפרקליט מרכז בפרקליטות הצבאית בכל הנוגע לתלונות כנגד חיילים. באם יתקבלו תלונות כאמור, הן תיבחנה לגופו של עניין.

לסיכום

75. חסימת התנועה בצומת בית עווא ואיסור התנועה על ציר הרוחב נעשו מתוך צורך ביטחוני מובהק, שעניינו הגנה על תושבי נגוהות והגנה על מדינת ישראל.

אמנם אין חולק על כך שכתוצאה מהחסימה נגרמת לאוכלוסיה המקומית פגיעה מסוימת, אך אין מדובר בפגיעה חמורה בצורה בלתי מידתית, בהתחשב בדרך הגישה החלופית אשר מאריכה את הדרך בכ-20 דקות בלבד.

בהתחשב בצורך הביטחוני מצד אחד, ובפגיעה באוכלוסיה המקומית מן הצד השני, בנסיבות העניין המפקד הצבאי נקט באמצעים מידתיים לשם שמירה על בטחון התושבים הישראליים ותושבי מדינת ישראל.

מעבר לכך, הרי שתוך כחודש עתידה להסתיים הצבת מחסומים חשמליים בצומת. המחסומים עתידים להסדיר את התנועה, כך שתתאפשר תנועת צפון-דרום חופשית בצומת בית-עווא. פתרון זה ייתן, לדעת המשיבים, פתרון ראוי למרבית קשיי התנועה העומדים בפני תושבי הכפרים באזור צומת בית עווא.

76. לאור כל האמור לעיל, המשיבים יטענו כי דין העתירה להידחות.

77. העובדות האמורות בתגובה זו נתמכות בתצהירו של תא"ל יאיר גולן, מפקד אוגדת איו"ש.

היום, ז' באב תשס"ו
1 באוגוסט 2006

גלעד שירמן, עו"ד
עוזר לפרקליט המדינה