



07/12/2020

לכבוד  
גב' לילי פיינטוך  
יו"ר הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז הדרום  
רח' התקווה 4, באר שבע 84100  
באמצעות דוא"ל [dr-tichnun@iplan.gov.il](mailto:dr-tichnun@iplan.gov.il)

שלום רב,

**הנדון: התנגדות לתוכנית מפורטת מס' 605-0150086**  
**"שדרוג והרחבת מסילת באר שבע-דימונה-צפע-רותם"**

בהתאם לסעיף 100 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 ("חוק התכנון והבניה" או "החוק"), מוגשת בזאת התנגדות לתוכנית שבנדון (להלן: "תוכנית מסילת באר שבע - דימונה" או "התוכנית").

לפי האתר של מנהל התכנון "תכנון זמין", ההודעות בדבר הפקדת התוכנית בעיתונים פורסמו בתחילת חודש אוקטובר 2020, ובתאריך 08/10/2020 הוצבו שלטים בשטח התוכנית. במענה לפנייה ללשכת התכנון המחוזית נאמר לנו כי תאריך זה הינו המועד הקובע לספירת מניין הימים להגשת התנגדויות.

עוד יצוין כי ביום 30/11/2020 פנינו ליו"ר הוועדה המחוזית בבקשה להארכת מועד להגשת ההתנגדות בשל שיקולים בריאותיים. הבקשה נקבעה לדיון במליאת הוועדה המחוזית הקרובה ביום 14/12/2020. מטעמי זהירות, ובכדי שלא ייווצר מצב בו הבקשה לא תאושר והמתנגדים יאבדו את זכותם להגיש התנגדות לתוכנית, מוגשת התנגדות זו. לאור זאת, המתנגדים שומרים לעצמם את הזכות להשלים טיעונים, כולל הגשת מסמכים, ככל שיהיה בכך צורך במהלך הדיון בהתנגדויות.

**המתנגדים**

- |                                |                           |                           |                           |                              |               |               |               |               |
|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 1. יו"ר ועד מקומי - ביר אלמשאש | 2. ביר אל משאש (אבו סולב) | 3. ביר אל משאש (אבו סולב) | 4. ביר אל משאש (אבו סולב) | 5. יו"ר ועד מקומי - אום רתאם | 6. ערערה בנגב | 7. ערערה בנגב | 8. ערערה בנגב | 9. ערערה בנגב |
|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|

עמותת במקום - מתכננים למען  
זכויות תכנון  
רח' עמק רפאים 43, ירושלים  
טל' 02-5669655 פקסי' 02-5660551

עדאלה - המרכז המשפטי לזכויות  
המיעוט הערבי בישראל  
ת"ד 8921, חיפה 31090  
טל' 04-9501610 פקסי' 04-9503140

המועצה האזורית לכפרים  
הבלתי מוכרים בנגב  
דרך חברון 9, באר שבע  
טל' 08-6588128

ביר אל משאש	.10
ביר אל משאש	.11
ביר אל משאש	.12
ביר אל משאש	.13
ביר אל משאש	.14
ביר אל משאש	.15
ביר אל משאש	.16
ביר אל משאש	.17
ביר אל משאש	.18
ביר אל משאש	.19
ביר אל משאש	.20
ביר אל משאש	.21
ביר אל משאש	.22
ביר אל משאש	.23
ביר אל משאש	.24
ביר אל משאש	.25
ביר אל משאש	.26
ביר אל משאש	.27
ביר אל משאש	.28
ביר אל משאש	.29
ביר אל משאש	.30
ביר אל משאש	.31
ביר אל משאש	.32
ביר אל משאש	.33
ביר אל משאש	.34
ביר אל משאש	.35
ביר אל משאש	.36
ביר אל משאש	.37
ביר אל משאש	.38
ביר אל משאש	.39
ביר אל משאש	.40
ביר אל משאש	.41
ביר אל משאש	.42
ביר אל משאש	.43
ביר אל משאש	.44
ביר אל משאש	.45
ביר אל משאש	.46
ביר אל משאש	.47
ביר אל משאש	.48
ביר אל משאש	.49
אל זרנוק	.50
אל זרנוק	.51
אל זרנוק	.52
אל זרנוק	.53
אלסדיר	.54
אלסדיר	.55
אלסדיר	.56
אלסדיר	.57
אלסדיר	.58
אלסדיר	.59
אלסדיר	.60
אלסדיר	.61
אלסדיר	.62
אלסדיר	.63
אלסדיר	.64
אלסדיר	.65
אלסדיר	.66
אלסדיר	.67

יו"ר הוועד המקומי - ח'שם זנה	.68
ח'שם זנה	.69
ח'שם זנה	.70
יו"ר הוועד בשבט אלהואשלה - אלטולאא'	.71
שבט אלהואשלה - אלטולאא'	.72
שבט אלהואשלה - אלטולאא'	.73
שבט אלהואשלה - אלטולאא'	.74
שבט אלהואשלה - אלטולאא'	.75
שבט אלהואשלה	.76
שבט אלהואשלה	.77
שבט אלהואשלה	.78
שבט אלהואשלה	.79
שבט אלהואשלה	.80
שבט אלהואשלה	.81
שבט אלהואשלה	.82
שבט אלהואשלה	.83
שבט אלהואשלה	.84
שבט אלהואשלה	.85
שבט אלהואשלה	.86
שבט אלהואשלה	.87
ביר אל משאש	.88
ביר אל משאש	.89
ביר אל משאש	.90
ביר אל משאש	.91
ביר אל משאש	.92
ביר אל משאש	.93
ביר אל משאש	.94
ביר אל משאש	.95
ביר אל משאש	.96
ביר אל משאש	.97
ביר אל משאש	.98
ביר אל משאש	.99
ביר אל משאש	.100
ביר אל משאש	.101
ביר אל משאש	.102
ביר אל משאש	.103
ביר אל משאש	.104
ביר אל משאש	.105
ביר אל משאש	.106
ביר אל משאש	.107
ביר אל משאש	.108
ביר אל משאש	.109
ביר אל משאש	.110
ביר אל משאש	.111
ביר אל משאש	.112
ביר אל משאש	.113
ביר אל משאש	.114
ביר אל משאש	.115
ביר אל משאש	.116
ביר אל משאש	.117
ביר אל משאש	.118
ביר אל משאש	.119
ביר אל משאש	.120
ביר אל משאש	.121
ביר אל משאש	.122
ביר אל משאש	.123
ביר אל משאש	.124
ביר אל משאש	.125

ביר אל משאש	.126
ביר אל משאש	.127
ביר אל משאש	.128
ביר אל משאש	.129
ביר אל משאש	.130

131. המועצה האזורית לכפרים הבלתי מוכרים בנגב

132. עמותת במקום - מתכננים למען זכויות תכנון<sup>1</sup>

1. המתנגד מס' 1 הינו יו"ר הוועדה המקומי בכפר ביר אלמשאש. המתנגדים מס' 2-4, 10-49, 88-130 הינם תושבי כפר ביר אלמשאש. הכפר ובתי תושביו נפגעים באופן ישיר או עקיף, כפי שיפורט בהמשך, מאישורה ויישומה של התוכנית המוצעת במתכונתה הנוכחית.
2. המתנגד מס' 5 הינו יו"ר הוועד המקומי בכפר אום רתאם אשר תושביו נפגעים באופן ישיר או עקיף, כפי שיפורט בהמשך, מאישורה ויישומה של התוכנית המוצעת במתכונתה הנוכחית.
3. המתנגדים מס' 6-9 הינם תושבי ערערה בנגב אשר נפגעים מאישורה של התוכנית המוצעת, בין היתר, מכיוון שאינה מציעה שום פתרון להנגשת התחבורה הציבורית עבורם. מבחינתם, בעוד הם סובלים מהנזקים הנובעים ממעבר המסילה בקרבת בתיהם, אין הם נהנים כלל מהקרבה למסילה.
4. המתנגדים מס' 53-50 הינם תושבי כפר אלזרנוק אשר כפרם ובתיהם נפגעים באופן ישיר או עקיף, כפי שיפורט בהמשך, מאישורה ויישומה של התוכנית המוצעת במתכונתה הנוכחית.
5. המתנגדים מס' 54-67 הינם תושבי כפר אלסדיר אשר כפרם ובתיהם נפגעים באופן ישיר או עקיף, כפי שיפורט בהמשך, מאישורה ויישומה של התוכנית המוצעת במתכונתה הנוכחית.
6. המתנגד מס' 68 הינו יו"ר הוועד המקומי בכפר ח'שם זנה. המתנגדים מס' 69-70 הינם תושבי ח'שם זנה. הכפר ובתי תושביו נפגעים באופן ישיר או עקיף כפי שיפורט בהמשך, מאישורה ויישומה של התוכנית המוצעת במתכונתה הנוכחית.
7. המתנגדים מס' 71-87 הנם בני שבט אלהואשלה המתגוררים בקרבת היישוב קסר א-סר.
8. המתנגדת מס' 131, "המועצה האזורית לכפרים הבלתי מוכרים בנגב", הוקמה בשנת 1997 כהנהגה עממית נבחרת של הוועדים המקומיים בכפרים הבדווים הלא-מוכרים ונציגות תושביהם. המועצה פועלת למען הכרה ופיתוח של כל כפרי הבדווים, ולשם כך פועלת המועצה, בין היתר, לייצוג הקהילה מול מקבלי ההחלטות השונים ולהעצמה קהילתית בכפרים עצמם, מנהלת מאבקים משפטיים, מגישה תוכניות מתאר חלופיות, מייצרת תשתית מידע ופועלת בכל מישור אפשרי להכרה בכפרים ולפיתוחם.
9. המתנגדת מס' 132, "עמותת במקום" הינה עמותה העוסקת מאז 1999 בזכויות האדם בתכנון המרחבי בישראל ומלווה קהילות המצויות בעמדת נחיתות אזרחית, כלכלית וחברתית בהליכי תכנון. במהלך למעלה מ-20 שנות פעילות, הקהילות הבדואיות בנגב נמצאות במרכז עשייתה, במטרה לקדם את

<sup>1</sup> עמותת במקום היא ארגון מקצועי ובלתי תלוי. העמותה מודה לכל תורמיה התומכים בקידום זכויות אדם ברחבי העולם, המכירים באמינותה ובחשיבות פעילותה. עיקר מימונה של העמותה הינו מישויות מדיניות זרות.

הזכויות התכנוניות של קהילות אלה. במקום היא מתנגדת ציבורית מכוח סעיף 100(3) לחוק התכנון והבנייה (ק"ת 7551, 7.9.15, בעמ' 1887). עמותת במקום היא ארגון מקצועי ובלתי תלוי, מודה לכל תורמיה התומכים בקידום זכויות אדם ברחבי העולם, המכירים באמינותה ובחשיבות פעילותה. עיקר מימונה הינו מישויות מדיניות זרות.

## נימוקי ההתנגדות

### א. התוכנית וסביבתה

10. התוכנית הנדונה הוגשה למוסדות התכנון במחצית שנת 2014. לאחר מספר דיונים בעניינה, הועדה המחוזית לתכנון ובנייה למחוז דרום החליטה על הפקדתה בחודש יולי 2019 וחזרה על החלטה זאת פעם נוספת בחודש יוני 2020. פרסום דבר ההפקדה לעיון הציבור והתנגדויות היה כאמור, בתחילת חודש אוקטובר 2020.

11. מטרת התוכנית הנדונה, כפי שזאת באה לידי ביטוי בדברי ההסבר ובסעיף 2.1 להוראותיה, הינה יצירת מסגרת תכנונית לשדרוג והרחבת רצועת מסילת הברזל הקיימת בין באר שבע למפעלי צפע ורותם, דרך דימונה, לרבות הקמתה של תחנה לתחבורה ציבורית חדשה בדימונה. תוואי המסילה מהווה קטע באורך כולל של כ-50 ק"מ בין באר שבע לדימונה ומישור רותם, במקביל לכביש 25. שטח התוכנית הכולל הינו מעל 14,000 דונם.

12. הוראות התוכנית קובעות בעיקר ייעודי קרקע למסילת ברזל, לדרך ולטיפול נופי, והן מגבילות בניה ופיתוח לאורך תוואי המסילה. עוד מבקשת התוכנית לקבוע הוראות מפורטות וזכויות בניה להקמת מבני דרך כגון גשרים, מנהרות, תחנות השנאה ותחנת רכבת חדשה מדרום מערב לדימונה; עקרונות לטיפול ושיקום נופי, לניקוז, הגנה על הסביבה וליצירת אמצעי מיגון הנדרשים בעקבות סלילת המסילה ותפעולה. התוכנית הינה תוכנית מתאר מקומית ומכוחה ניתן יהיה להוציא היתרים והרשאות.

13. על מנת להשיג את מטרתיה, התוכנית מבקשת לקבוע גם הוראות להריסת מבנים רבים הקיימים בתחומה, אשר משמשים לצרכי מגורים ומחיייה של האוכלוסייה הבדואית המתגוררת לאורך תוואי המסילה במספר כפרים בלתי מוכרים: ח'שם זאנה, אל זרנוק, ביר אלמשאש, אל סדיר, אום רתאם [ראו מפה מס' 1].

14. התוכנית מתעלמת מקיומה של האוכלוסייה הבדואית בכפרים אלה, אשר מונה בין 15,000 ל-20,000 תושבים.<sup>2</sup>

15. לא זו בלבד שהתוכנית מייעדת מאות מבנים להריסה, באופן ישיר או עקיף, היא אף חוסמת דרכי גישה רבות לאורך התוואי, מטילה מגבלות בנייה ופיתוח שפוגעות לא רק במבנים רבים נוספים, אלא גם

<sup>2</sup> בהעדר הכרה, לא קיימים נתונים מדויקים אודות היקף האוכלוסייה בכפרים הלא מוכרים והנתון מבוסס על הערכה בלבד.

במאמצים להכיר ולהסדיר את היישובים הבדואים בסביבתה ולאפשר את פיתוחם ואיננה מציעה שום פתרון תכנוני מעשי עבורם.

16. בצמוד ובסמוך לתוואי המסילה ישנם גם מספר יישובים בדואים מוכרים: המועצות המקומיות תל שבע (כ-20,800 תושבים), שגב שלום (כ-10,900 תושבים), וערעה בנגב (כ-18,300 תושבים),<sup>3</sup> וכן מספר יישובים שבתחום המועצה האזורית נווה מדבר: אבו תלול (כ-5,000 תושבים), אבו קרינאת (כ-7,200 תושבים) וקסר א-סיר (כ-3,000 תושבים).<sup>4</sup> **בסך הכול מדובר ביותר מ-65,000 תושבים בדואים המתגוררים ביישובים מוכרים**, אשר אינם צפויים להיפגע באופן ישיר מעצם אישורה ומימושה של התוכנית, אך כן יסבלו מהמטרדים הנובעים מקיומה של הרכבת ואינם צפויים ליהנות כלל ממנה היות ולא מתוכננת שום תחנת רכבת חדשה בקרבת יישובים אלה.

17. למרות החשיבות בשיפור הנגישות אל באר שבע ואל מרכז המדינה עבור כלל תושבי המרחב - יהודים וערבים, ביישובים מוכרים ולא מוכרים - באמצעות תחבורה ציבורית נוחה ומהירה, התוכנית פוגעת בעיקר בתושבים הבדואים המתגוררים לאורך התוואי. אישורה של התוכנית במתכונתה הנוכחית יביא להריסת בתים וחסימת דרכי גישה, כאופציה יחידה, מבלי לבדוק, להציע ולהטמיע בה, כאמור, שום פתרון תכנוני עבור האוכלוסייה המתגוררת בשטחה בפועל.

## **ב. העדר תשתית עובדתית - חוסר התייחסות לאוכלוסייה הבדואית המתגוררת באזור התוכנית**

18. תוואי המסילה בין באר שבע לדימונה חוצה חלקים ממרחב המחיה הכפרי הבדואי. העובדה כי לאורך המסילה קיימים יישובים מוכרים וכפרים לא מוכרים מזה עשרות שנים בהם חיים כ-80,000 איש אינה משנה מבחינת עורכי התוכנית אשר אינם מתייחסים לאוכלוסייה זו כלל וכלל לא מבחינת הצרכים שלהם ולא מבחינת הזכויות ואף אינם בוחנים חלופות שיש בהן כדי לצמצם את הפגיעה.

19. לכן, מן הראוי היה, כאמור, כי התוכנית הנדונה תתייחס למצב הקיים בשטח, תבחן ותציע את הטמעתו בתכנון ותציע פתרון תכנוני הוגן ומוסכם עבור האוכלוסייה המתגוררת בשטחה בפועל והמושתת על הכרה בזכויות החוקתיות של התושבים.

20. כאמור, התוכנית לא רק שאינה מתייחסת לעתידם ולזכויותיהם של האזרחים המתגוררים בתחומה או בסמיכות מיידית אליה, אלא היא מתירה להרוס מבנים בשטחה המשמשים למגורים ולפרנסה של משפחות רבות; מותירה מבנים בסמיכות לה תחת מפגע יומיומי של חיים ליד מסילת ברזל מבלי לספק להם מענה תכנוני מעשי כלשהו; ופוגעת במאמצים שמתקיימים בשנים האחרונות להגיע לפתרונות מוסכמים להכרה בחלק מהכפרים. יישום התוכנית יחייב את פינוייה של אוכלוסייה בדואית נרחבת ממקום מושבה משך דורות, ללא בחינת חלופות תכנון שיתנו מענה לזכויות התושבים באופן הוגן ומוסכם.

<sup>3</sup> במידה ולא צוין אחרת, הנתונים אודות מספר התושבים ביישובים השונים מבוססים על פרסומים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (למ"ס), **יישובים בישראל, 2019 (נתונים ארעיים)**.

<sup>4</sup> הנתונים אודות אוכלוסיית היישובים במועצה האזורית נווה מדבר הינם על פי **אתר המועצה** (נבדק בתאריך 01/12/2020).

21. התוכנית אינה מראה כיצד שדרוג המסילה עשוי לתרום לסביבה הבנויה כבר היום לאורכה בכפר אל זרנוק למשל, אשר נמצא בשלב מתקדם של הידברות מול רשויות המדינה לקראת הכרתו והסדרתו התכנונית. כמו בעניינם של כפרים לא מוכרים אחרים באזור, התוכנית אינה מתייחסת כלל לקיומם או להשתלבותם האפשרית של כפרים אלה ושל תושביהם בתכנון האזורי. הפגיעה בזכויותיהם של התושבים הבדואים מתחדדת נוכח העובדה כי מרבית הקרקע שלאורך מסילת הברזל הקיימת נמצאת בתביעות בעלות על ידם.

22. התוכנית פוגעת גם בפרנסתם של תושבים רבים: בעלי עסקים ומוסכים וגם חקלאיים המעבדים את הקרקע שברשותם לצורכי פרנסה או כלכלה עצמית.

23. בנוסף, לא רק שהתוכנית המוצעת תפגע באופן ישיר ועקיף בתושבים הבדואים המתגוררים בסמיכות לתוואי המסילה, אלא שהיא גם לא תתרום דבר לרווחת חייהם ולא תביא לכל תועלת מבחינתם, מאחר ואינה מציעה להקים שום תחנה בקרבת יישובים אלה.

24. העיון במסמכי התוכנית מראה בבירור כי למרות הפגיעה הרבה הצפויה בתושבי הכפרים הנ"ל ובזכויותיהם, התכנית מתעלמת כליל מהעובדה שבשטח קיימים כפרים רבים בהם חיים מזה עשרות רבות של שנים אלפי אנשים שזהו ביתם היחיד. תחת זאת התוכנית מבקשת להרוס מבנים רבים מאלה הקיימים ללא בחינה אמיתית ועניינית לגבי חלופות תכנון ראויות.

25. אומנם, תסקיר ההשפעה על הסביבה אשר נערך בשנת 2012 מראה שעורכיו היו מודעים לקיומה של אוכלוסייה בדואית גדולה המתגוררת בסביבת התוכנית. עם זאת, נקודת המוצא של עורכי התסקיר הינה כי "אזורי מגורים אלו יפוננו ויועברו ליישובי קבע". הנחה זו אינה נכונה כלל וכלל. כך למשל כבר היום ישנן כוונות להכיר לפחות בשני יישובים חדשים לאורך תוואי המסילה כפי שיפורט בהמשך.

26. דהיינו, יזמי ועורכי התוכנית מניחים שיש לפנות את האוכלוסייה הגרה בקרבת התוואי ועל כן אינם שוקלים חלופות אשר יש בהן כדי למנוע או אף למזער את הפגיעה האמורה. כפי שיוסבר בהרחבה להלן, גישה זו עומדת בניגוד מוחלט להלכה הפסוקה ולחובתה של הרשות המנהלית להתבסס על תשתית עובדתית הולמת ומלאה וכן לשקול את כל השיקולים הרלוונטיים בעת קבלת החלטה.

27. יתרה מכך, עורכי התסקיר על אף הנחתם שלעיל, מודעים לצורך למצוא פתרונות, למצער בטווח הקצר והבינוני, לאוכלוסייה הבדואית הגרה בקרבת התוואי כולל פתרונות בענייני בטיחות, רעש, רעידות, קרינה אלקטרומגנטית, מעברים לכלי רכב והולכי רגל (תסקיר השפעה על הסביבה, פרק ג-ה, עמ' 44). הם אף דורשים כי "מסגרת התכנון המפורט יוכן נספח אקוסטי שיתייחס למצב הסטטוטורי החדש של הפזורה הבדואית, לרבות מיסוד יישובים לא מוכרים, במידה ויהיו רלוונטיים לגבי ההתייחסות האקוסטית" (מסמך השלמות לתסקיר השפעה על הסביבה מיום 17.6.2019). דרישה זו יפה להיבטים השונים של התוכנית אשר צפויים להשפיע על האוכלוסייה הבדואית שגרה בקרבת המסילה ולא רק בהקשר של הרעש. יש לכלול הוראות מפורשות המחייבות לנקוט באמצעים המגינים על האוכלוסייה הגרה בקרבת המסילה בכל ההיבטים שלעיל.

28. מן המקובץ לעיל עולה כי רשויות התכנון לא שקלו את השלכות התוכנית על האוכלוסייה הבדואית החיה במקום, הפגיעה הצפויה בה או האמצעים לטיפול בפגיעה וצמצומה, כפי שנעשה עבור היבטים

אחרים הקשורים במרחב (ארכיאולוגיה, אקולוגיה, סביבה ועוד) ולא בחנו חלופות אשר ימנעו או ימזערו את הפגיעה בזכויותיהם של תושבי הכפרים. זאת, ככל הנראה, מתוך הנחה מוטעית ולא עניינית שיש לפנות אותם ממקום מושבם.

29. משכך ברור כי **התוכנית המוצעת לא נסמכה על תשתית עובדתית נכונה, רלוונטית ומלאה**. המחדל של רשויות התכנון הינו חמור ביותר, במיוחד כאשר מדובר בהחלטה החורצת את גורלם של מאות משפחות להרס בתיהם, להרס השקעותיהם הכלכליות ולפגיעה בחיי החברה והקהילה שלהן.

30. הלכה פסוקה היא כי כל רשות מנהלית, בבואה לקבל החלטה, חובה עליה להתבסס על תשתית עובדתית מתאימה ומספקת. שהרי אין טעם בהחלטה, חוקית ככל שתהיה, אם אין היא מתאימה לנסיבות העובדתיות של המקרה. שכן, "בלא קביעת העובדות אין משמעות לדין, והשולט על העובדות הוא זה המשליט לעתים את רצונו על הדין" (בג"ץ 297/82 **ברגר נ' שר המשפטים**, פ"ד לז(3), 49-48 פס' 11 לפסק דינו של השופט דאז ברק (1983) (להלן: "עניין **ברגר**"); ראו לעניין זה גם: בג"ץ 987/94 **יורונט קווי זהב (1992) בע"מ נ' שרת התקשורת**, פ"ד מח (5) 423, 412 (1994); בג"ץ 2013/91 **עיריית רמלה נ' שר הפנים**, פ"ד מו (1) 271 (1991)).

31. ההתנערות וההתעלמות מתושבי כלל הכפרים הבדואים משמעה בעצם כי עורכי התוכנית והוועדה המחוזית לא שקלו את כל השיקולים הרלוונטיים. נציין בהקשר זה, כי "בגדר השיקולים הענייניים, מתחייבת הרשות המינהלית לא אחת, להתחשב לא רק בנתונים עובדתיים, אלא גם בעקרונות וערכים. למשל, בהיבטים של זכויות אדם, באינטרסים חברתיים וכלכליים שונים, וכיוצא באלה" (יצחק זמיר **הסמכות המינהלית** ב 741) וכן עליה לקחת בחשבון את צורכיהם של כלל קבוצות האוכלוסייה אשר ההחלטה יכולה להשליך עליהם באופן ישיר או עקיף (בג"ץ 4906/98 **עמותת "עם חופשי לחופש זת, מצפון, חינוך ותרבות נ' משרד הבינוי והשיכון**, פ"ד נד(2) 503 (2000)).

32. משכך, לאור העובדה כי ההחלטה להפקיד את התוכנית לא נסמכה על תשתית עובדתית מלאה וראויה, לא לקחה בחשבון את כל השיקולים הרלוונטיים הרי ברור שהיא לא איזנה ביניהם ועל כן מדובר בהחלטה לא סבירה בעליל.

### **ג. פגיעה בזכות לכבוד - הריסות מבנים ובתי מגורים ופגיעה בתנאי חיים סבירים**

33. אישורה של התוכנית במתכנתה המופקדת יביא להרחבת רצועה ברוחב 80 מ' המיועדת למסילת ברזל עם קווי בניין של 40 מ' לכל צד (רוחב כולל של 160 מ'),<sup>5</sup> לרצועה ברוחב של כ-90 מ' עבור מסילת הברזל עם שוליים ביעוד קרקע של מגבלות בנייה ופיתוח ברוחב של 75 עד 90 מ' משני צדי המסילה (רוחב כולל של כ-240 עד 270 מ').<sup>6</sup> כתוצאה מכך, עתידים להיפגע מעל 350 מבנים באופן ישיר ועשרות מבנים נוספים עלולים להיפגע באופן עקיף.

34. הפגיעה הישירה מתייחסת לצורך בהריסתם של בתים אלה כתנאי למימוש התוכנית, או בהיותם בתחום מגבלות בנייה ופיתוח שלאורך המסילה. הפגיעה העקיפה נובעת מכך שמדובר במבנים

<sup>5</sup> בהתאם לתשריט מצב מוצע בתוכנית מתאר מס' ד/11/02/193 המתייחסת לקטע שבין כביש 40 לכביש 80.  
<sup>6</sup> רוחב הרצועה המיועדת למסילה ומגבלות הבנייה בעקבותיה משתנה בהתאם למאפיינים הפיזיים של המקום.

המהווים חלק ממתחם מגורים משפחתי אשר חלקו או מרביתו מיועד להריסה ולכן יתר בני המשפחה המתגוררים באותו מתחם יאלצו אף הם להרוס את בתיהם ולהתפנות ממקום מושבם. במסגרת התוכנית אין התייחסות, בחינה או הטמעה של המצב הקיים, ולא מוצעים בפועל פתרונות תכנוניים הוגנים ומוסכמים עבור האוכלוסייה המתגוררת בשטחה בפועל, והמושתים על הכרה בזכויות החוקתיות של התושבים. האופציה היחידה המוצגת בתוכנית עבור אוכלוסייה זאת היא פינוי והריסה.

35. נציין כי חלק מן המבנים הינם בתי מגורים הכוללים משק ומבני עזר, וחלקם משמשים לתעסוקה או פעילות מסחרית כגון חנויות מכולת, מוסכים ועוד, אשר מאפשרים לבעליהם להתפרנס בכבוד. הריסתם של בניינים אלה תפגע קשות בזכותם של אותן משפחות לחופש לעיסוק ובזכותם להתפרנס בכבוד. כידוע, לחופש העיסוק הוקנה מעמד חוקתי על חוקי (בבג"ץ 1/49 בז'רנו נ' שר המשטרה, פ"ד ב 83, 80 (1949); ראו גם: בג"ץ 868/86 טרודלר נ' ראש המועצה המקומית רמת השרון, פ"ד מא(1) 694 (1987); בג"ץ 146/88 קורן נ' עיריית רחובות, פ"ד מב(4) 72 (1988)). חופש העיסוק מאופיין כזכות חוקתית מסוג חירות (liberty), אשר מקנה לפרט חופש להגשימה בלא שהשלטון רשאי להפריע למימושה. דהיינו, עיקרה של זכות זו היא בהגנה מפני הפרעה ופגיעה. (בג"ץ 5936/97 לס נ' מנכ"ל משרד החינוך, פ"ד נג(4) 673, 682 (1999); בג"ץ 4264/02 שותפות המגדלים אעבלין נ' המועצה המקומית אעבלין, פס' 14 לפסק דינה של השופטת פרוקצ'יה (פורסם במאגרים, 12.12.2006)).

36. להלן פירוט הבנייה הקיימת שתיפגע מאישורה של התוכנית לאורך התוואי מבאר שבע ועד דימונה.

#### **הכפר ח'שם זאנה**

37. הכפר ח'שם זאנה ממוקם מדרום לכביש 25 במרחב שבין הישובים אבו תלול ושגב שלום, ובו מתגוררים כ-5,000 תושבים (כ-1,000 משפחות). אוכלוסיית הישוב כוללת את המשפחות: אל עתמין, אל חמידי, אל נבארי, אל אסלע, אל רנימאת, אל רבעיה ואבו בראק. מדובר בקהילה מלוכדת ולה ועוד משותף אשר פועל בשנים האחרונות להסדרה ולהכרה ביישוב במיקומו ההיסטורי, ובהתאם לתוכנית המתאר המחוזית של מטרופולין באר שבע.

38. בשנת 2019 הוחלט לקדם את הסדרתו התכנונית של היישוב ח'שם זאנה במקומו הנוכחי, מהלך אשר יהווה פתרון קבע עבור תושבי מרחב ח'שם זאנה כולו, כולל מי מהם אשר נאלצים להתפנות ממקום מגוריהם כתוצאה מסלילת כביש 6. לפני מספר חודשים אף הוכנה הצעת מחליטים לקראת הכרה ביישוב ח'שם זאנה (כתף אברהם) על ידי הממשלה, אך המהלך טרם הושלם.

39. שדרוג תוואי הרכבת כמוצע באזור היישוב ח'שם זאנה פוגע בכ-80 מבנים של משפחות אל עתמין המתגוררות מצפון לכביש 7.25 מתוך מבנים אלו, כ-20 מיועדים להריסה, ועוד כ-5 מבנים מיועדים לפינוי בשל היותם בשטח המיועד ל"מגבלות בנייה ופיתוח". בנוסף, עוד כ-50 מבנים יפגעו באופן עקיף בגלל היותם חלק ממתחם המגורים המשפחתי. [ראו מפה מס' 2].

40. במסגרת אישור התוכנית הנדונה יש לפעול במקביל לקידום מהיר של הכרה ביישוב ח'שם זאנה על מנת לספק פתרון הוגן, הולם ומוסכם עבור אותן משפחות הנפגעות משדרוג תוואי המסילה באזור זה. אישור התוכנית הנדונה בטרם ההסדרה התכנונית של הכפר ח'שם זאנה יפגע במשפחות שתיאלצנה

<sup>7</sup> לא כולל את המבנים שבתחום רצועת כביש 6 לפי תכנית תמ"א/31/א/4/21 התקפה.

להתפנות ממקום מושבן ללא שיועמד בפניהן פתרון תכנוני ראוי ומיטבי עבורן תוך ראייה כוללת של מרחב היישוב לטובת כלל התושבים שלו.

### הכפר אל זרנוק

41. היישוב אל זרנוק ממוקם כ-3 ק"מ ממזרח לצומת נבטים ומצפון לכביש 25, ובו מתגוררים כ-5,500 תושבים המשתייכים למשפחות אבו קווידר, אבו מאדי, אבו כף ואבו הדובה. ביישוב פועלים שני בתי ספר מגן חובה ועד י"ב, המשרתים את כלל משפחות המרחב. בשנים האחרונות מתקיים תהליך משמעותי, ביוזמת תושבי אל זרנוק, לקראת הכרתו והסדרתו התכנונית של היישוב במיקומו הקיים. במסגרת זאת התאחדו כל המשפחות המתגוררות במרחב לוועד משותף וגיבשו יחד מתווה תכנוני מוסכם. המתווה להסדרת היישוב מתבסס על מדיניות התכנון שעל פי תוכנית המתאר המחוזית למטרופולין באר שבע.

42. שדרוג מקטע המסילה העובר מדרום ליישוב עתיד לפגוע בכ-80 מבנים מסוגים שונים השייכים למשפחת אבו מאדי. מתוכם, 3 מבנים מיועדים להריסה, כ-40 מבנים המיועדים לפינוי בשל הימצאותם בשטח בייעוד "מגבלות פיתוח ובנייה", וכ-40 מבנים נוספים יפגעו באופן עקיף כתוצאה מהריסה חלקית או פינוי של מתחם המגורים המשפחתי אליו הם משתייכים [ראו מפה מס' 3].

43. היישוב נמצא כעת בתחילתו של הליך של הכרה והסדרה תכנונית. התוכנית לשדרוג מסילת הברזל מהווה איום מידי עבור חלק מתושבי הכפר והיא פוגעת בהסכמות שהתגבשו עד כה בין המשפחות השונות בעמל רב והיא אף עלולה לפגוע בפיתוח האופטימלי של החלופות התכנוניות המתאימות לכלל התושבים המתגוררים בו. חלף זאת, קיימת אפשרות לראות בתוכנית הזדמנות להשלים את ההליך לקידום הכרתו והסדרתו של היישוב במקומו הנוכחי. לשם כך, במסגרת אישור התוכנית הנדונה יש לפעול לקידום הכרתו והסדרתו התכנונית של היישוב אל זרנוק על מנת לספק פתרון הוגן, הולם ומוסכם עבור אותן משפחות הנפגעות משדרוג תוואי המסילה באזור זה.

### הכפר ביר אלמשאש

44. ביר אלמשאש ממוקם מספר קילומטרים מזרחית מאל זרנוק, צפונית לכביש 25. תושבי היישוב מונים כ-3,000 נפשות ומשתייכים למספר משפחות מורחבות: אלוואקילי, אבו סבית, אבו סקיק, אלפריגיאט, אבו מעמר, אל רבעיה, אבו סויס, אבו סולב ואחרים. ביישוב פועל מרכז שירותים ובו גני ילדים ובית ספר יסודי משולב עם חטיבת ביניים אשר משרתים את כלל משפחות היישוב.

45. מרחב היישוב ביר אלמשאש מוגדר על פי התכנית המחוזית באר שבע כאזור בייעוד "נוף כפרי חקלאי משולב", שבו ניתן לאשר תכנית מקומית להקמתו של יישוב חדש. לאחרונה נשמעו על ידי הרשויות כוונות להסדיר את היישוב תכנונית במקומו הנוכחי ולקדם על ידי כך את הכרתו.

46. שדרוג מקטע המסילה העובר מדרום לביר אלמשאש עתיד לפגוע בארבעה מקבצי מגורים גדולים הממוקמים בחלק הדרומי של היישוב, ומצויים כיום בסמיכות לתוואי המסילה הקיים. מדובר בהרס של כ-250 מבנים מסוגים שונים הכוללים מבני מגורים, מחסנים, ומבנים רבים בהם פועלים עסקים שונים המשמשים לפרנסת התושבים. התכנית מבקשת להרוס כ-50 מבנים ועוד כ-50 מבנים מיועדים לפינוי בשל הימצאותם על שטח בייעוד "מגבלות פיתוח ובנייה". כ-140 מבנים נוספים יפגעו באופן

עקיף כתוצאה מהריסה חלקית או פינוי של מתחם המגורים המשפחתי אליו הם משתייכים [ראו **מפה מס' 4**].

47. כאמור, יש למצוא פתרונות ראויים ומוסכמים על ידי כל אחת מהמשפחות המתגוררות במקבצי המגורים הדרומיים של ביר אלמשאש שבתיהם ופרנסתם נפגעים באופן זה או אחר מעצם שדרוג המסילה במקטע זה.

### **הכפר אל סדיר**

48. הכפר אל סדיר ממוקם מערבית לעיירה ערערה בנגב, במשולש שבין צומת ערערה לשדה תעופה נבטים. היישוב כולל בתוכו אוכלוסייה של עקורי פנים שהמדינה העבירה למקום במסגרת הקמת שדה התעופה נבטים. תושבי היישוב מונים כ-500 נפשות משתייכים למשפחות אבו גיויעד, אל גיינאמי, אל סראיעה, אבו ראשיד וח'אמייר. באל סדיר לא קיימים כלל שירותי חינוך ובריאות ותושביו נאלצים לנסוע לעיירה ערערה בנגב על מנת לקבל שירותים אלו. על פי תכנית מטרופולין באר שבע הכפר אל סדיר מצוי באזור "נוף כפרי חקלאי" וכיום הוא כלוא בין תוואי מסילת הרכבת, כביש 25, כביש 80 ובסיס נבטים.

49. במסגרת התוכנית הנדונה, המקטע המתעקל של מסילת הרכבת מתבטל באזור אל סדיר ובמקומו מוצע ליישר את התוואי ולהעבירו במנותק מכביש 25. כתוצאה ממהלך זה נפגעים 3 מקבצי מגורים השייכים לכפר. מדובר בהרס של כ-70 מבנים מסוגים שונים הכוללים מבני מגורים, מחסנים ומכלאות צאן. בין מבנים אלו, כ-40 מבנים מיועדים להריסה, כ-10 מבנים מיועדים לפינוי בשל הימצאותם על שטח בייעוד "מגבלות פיתוח ובנייה", וכ-20 מבנים נוספים יפגעו באופן עקיף כתוצאה מהריסה חלקית או פינוי של מתחם המגורים המשפחתי אליו הם משתייכים [ראו **מפה מס' 5**].

50. במרחב הכפר אל סדיר ישנם משפחות נוספות המתגוררות בארבעה מקבצי מגורים שהסטת תוואי המסילה באזור זה תגרום לפגיעה באיכות חייהם. באזור הצפוני ובצמוד לגבול הדרום מערבי של שדה התעופה נבטים, מתגוררות מספר משפחות שתוואי מסילת הרכבת המוצע יתקרב לבתייהם עד לכדי עשרות מטרים בודדים. דרומית לשם, תושבים אחרים ימצאו עצמם כלואים במובלעת שתיווצר בין כביש 25 ותוואי המסילה החדש המוצע במסגרת תכנית זו.

51. מצב זה יקשה על התושבים להמשיך להתגורר בבתייהם בכל מהלך העבודות וגם לאחר מכן כאשר שדרוג המסילה יושלם. התוכנית מתנערת לחלוטין מאחריותה למצב החדש אשר פוגע באופן התפקוד היומיומי של אוכלוסייה, ומסכן את חייהם ואת בריאותם. לפיכך זוהי הזדמנות לנהל עם משפחות אלו דיאלוג פתוח והוגן ולגבש עימם פתרון קבע ראוי ומוסכם עבורם.

### **הכפר אום רתאם**

52. הכפר אום רתאם ממוקם מדרום לעיירה ערערה בנגב ומונה כ-1,000 תושבים משתייכים למשפחות אלמח'די, אל עיול, אבו-עסא, אבו-קרינאת. תושבי אום רתאם מתגוררים כיום משני צידי מסילת הרכבת הקיימת במספר מתחמים בין ערערה בנגב בצפון לבין אזור קסר א-סיר בדרום. בחלק הדרומי של אום רתאם, ומשני צדי מסילת הרכבת הקיימת, מתגוררים כ-30 משפחות משתייכות למשפחת אל עיול. כבר היום כשליש ממשפחות אלו מתגוררות במובלעת צרה שבין מסילת הרכבת הקיימת

לכביש 25, מצב שהוא בבירור מסוכן ובלתי נסבל. בכפר לא קיימים כלל שירותי חינוך ובריאות ותושביו נאלצים לנסוע לעיירה ערערה או לדימונה על מנת לקבל שירותים אלו.

53. בעקבות אישור התוכנית יפגעו במרחב הכפר אום רתאם כ-180 מבנים מסוגים שונים הכוללים מבני מגורים, מכלאות צאן ומחסנים. ביניהם, כ-40 מבנים יהרסו ומספר דומה של מבנים יפוננו בשל הימצאותם בייעוד "מגבלות פיתוח ובנייה". בנוסף, עוד כ-100 מבנים יפגעו באופן עקיף כתוצאה מהריסה חלקית של מקבצי המגורים המשפחתיים אליהם הם משתייכים [ראו **מפה מס' 6**]. יש להתנות את אישור התכנית במציאות פתרון תכנוני ראוי ומוסכם על התושבים בכפר אום רתאם.

#### **היישוב קסר א-סיר (מתחם מזרחי)**

54. בחלקו המזרחי של היישוב קסר א-סיר (ממזרח לכביש 25), ישנו מתחם מגורים של כ-40 משפחות משבט אל הואשלה הרואות עצמן שייכות ליישוב קסר א-סיר שהוכר בשנת 2003, על אף שלפי שעה נותרו מחוץ לשטח המוסדר של היישוב. באזור זה תוואי המסילה הקיים עוקב אחרי תוואי כביש 25, אך במסגרת התוכנית מוצע ליצור תוואי מסילה כפול, כך שהתוואי הקיים ימשיך לשרת רכבות משא ותוואי מזרחי יותר, העובר במנהרה, ישמש לרכבות נוסעים. כתוצאה מכך אותן משפחות, המונות כ-200 נפשות, תשארנה כלואות ברצועה צרה בין שתי המסילות.

55. התוכנית מתנערת מכל אחריות למצב החדש שנוצר, אשר פוגע אנושות באופן התפקוד היומיומי של אוכלוסייה זאת, ומסכן את חייהם ובבריאותם. יש למצוא פתרון מוסכם בטרם תחילת העבודות במקום. כאמור, מבחינה קהילתית וחברתית משפחות אלו רואות עצמן שייכות ליישוב קסר א-סיר. לכן, כתנאי לאישור התוכנית יש למצוא עבורן פתרון קבע ראוי ומוסכם בתחום קסר א-סיר.

56. **לסיכום נושא זה**, בתחום התוכנית קיימים מעל 350 מבנים המיועדים להריסה, בהם מתגוררים מאות א/נשים וילדים שעתידיים להיוותר ללא קורת גג וללא מקור פרנסה עם אישורה וביצועה של התכנית במתכונתה הנוכחית. אין בהוראות התוכנית כל התייחסות לגבי עתידם של מי שמתגוררים באותם מבנים שיפגעו כתוצאה משדרוג התוואי, מה יעלה בגורלם לאחר הריסת המבנים, או מה הן ההשלכות החברתיות של פירוק התא המשפחתי המורחב המתגורר סביב אותה חצר, ועוד. כמו במקרים אחרים, האפשרות היחידה המוצגת בתוכנית הנדונה היא פינוי והריסה תוך כדי פגיעה בזכויות התושבים ללא שקילת אפשרויות תכנוניות שלא פוגעות או אפילו שממזערות את הפגיעה.

57. לכאורה, מבנים הנמצאים בייעוד קרקע "מגבלות בניה ופיתוח" אינם מיועדים להריסה, אולם הוראות התוכנית קובעות כי השימושים המותרים בו יהיו אך ורק בהתאם למה שנקבע בתכנוניות תקפות, ואילו תוכניות עתידיות חייבות להתחשב במגבלות שנקבעות בתוכנית הנדונה.<sup>8</sup> לכן, בהעדר תוכניות תקפות באותם אזורים, הבנייה הקיימת תהיה תחת סיכון של הריסה מיידית בהתאם להוראות התוכנית. מצד שני, ההוראה תמנע את האפשרות לקדם ולאשר תוכניות מתאר שמטרתן תהיה הכרה והסדרת הבניה הקיימת.

<sup>8</sup> ראו סעיף 4.8.1 בהוראות התוכנית המופקדת.

58. התושבים צפויים גם לסבול מזיהום אוויר בזמן עבודות הביצוע, ומרעש ורעידות כתוצאה מהפעלת המסילה. מפגעים אלה צפויים להשפיע באופן חמור יותר על האוכלוסייה החיה בסמיכות לתחום התוכנית וזאת על אף שבתיהם אינם מיועדים להריסה על פי התכנית.

59. התעלמות התוכנית הנדונה מבעלי הבתים המיועדים להריסה נותנת את התחושה כי היחס אליהם הינו כאל חפצים שניתן בנקל להרוס את בתיהם ולהתעלם מיחסם וקשריהם ההדוקים לאותו מקום ומההשלכות החברתיות, המשפחתיות והכלכליות שיש לכך (ראו לעניין זה: בג"ץ 1661/05 המועצה האזורית חוף עזה נ' כנסת ישראל, פ"ד נט(2) 481, 561-562 (2005); רע"א 4905/98 גמזו נ' ישעיהו, פ"ד נה(3) 360, 375 (2001); אהרן ברק פרשנות במשפט כרך 3, 422-423 (1994)). בנוסף, הריסת בתים והשארת דייריהם ללא קורת גג מהווה פגיעה חמורה ביותר בזכותם החוקתית לכבוד המעוגנת בחוק-יסוד: כבוד האדם וחירותו. שכן ההריסה, כמוצע בתוכנית, תשלול את זכותם של התושבים לדיור, תשלול כל ערך לחיי המשפחה והחברה שלהם ותשלול כל ערך לאנושיותם וכן תפגע באישיותם.

60. התוכנית שוללת את זכותם של מאות רבות של תושבים בדואים שבתיהם מצויים בסמוך לתוכנית המוצעת, לסביבה בריאה וראויה. אין ספק כי התוכנית תגרום למטרדים רבים כאמור, חלקם מיידיים וחלקם ארוכי טווח. פגיעות סביבתיות אלה עלולות לסכן את חייהם של התושבים, פוגעות קשות באיכות החיים, ובמקרה דן אף בבריאותם (ראו: בג"צ 4128/02 אדם טבע ודין - אגודה ישראלית להגנת הסביבה נ' ראש ממשלת ישראל, פ"ד נח(3) 504 (2004)).

61. היבט מרכזי בקונטקסט הזה הינו הפגיעה בעקרון הצדק הסביבתי אשר דן בחלוקה צודקת והוגנת של נטל סביבתי בין מגזרים שונים באוכלוסייה. לעקרון הצדק הסביבתי שני יסודות, כשבענייננו שניהם מופרים. "הראשון, הנחה שלכל אזרח הזכות להנות מתנאים סביבתיים הולמים במובן זה שלא יהיה חשוף לזיהום סביבתי מזיק, והשני שיש להחיל עקרונות של הגינות, יושר, צדק ושוויון הזדמנויות בחלוקת החשיפה לנטל סביבתי וסיכונים סביבתיים ובאפשרות לנצל משאבים סביבתיים ציבוריים. הגשמת הערך של צדק סביבתי מחייבת חלוקה חברתית צודקת של משאבי סביבה ציבוריים ושל נטל סביבתי וסיכונים סביבתיים הנוצרים על ידי פעילות אנושית" (דניאל פיש **צדק סביבתי בישראל: המפגש בין דיני זכויות האדם לדיני איכות הסביבה**, משפט ומממשל ז' 911, 914 (תשס"ה)).

62. במקרה דנן, התוכנית מטילה את כל הנטל הסביבתי, למצער את מרביתו, על האוכלוסייה הבדואית בכפרים בשטחה ובסביבתה, כאשר היא משרתת בעיקר את תושבי האזור היהודים.

#### **ד. מניעת גישה, פגיעה בחופש התנועה ובכלכלה המקומית - ביטול דרכי גישה**

63. ההתעלמות מהאוכלוסייה המתגוררת לאורך התוואי מתבטאת גם באופן בו השדרוג המוצע של המסילה עתיד לבטל ולחסום כ-70 דרכי עפר המהווים עורקי תנועה עיקריים עבור התושבים בהיותם דרכי גישה יחידות למתחמי המגורים השונים. בכך תפגע התוכנית גם בדרכי הגישה אל שימושים שונים שליד הדרך עצמה ובהם שטחים חקלאיים, מקומות עבודה, מסגדים. במקרים מסוימים לא תתאפשר הגעה של ילדים למערכות החינוך השונות. כמו כן, ניתוק דרכי הגישה יקשה גם על רכבי חירום להגיע אל הכפרים בעת הצורך יקשה על הנגישות לשירותים חיוניים.

64. יש לציין שלמרות שבהוראות התוכנית ישנן הנחיות בדבר דרכי גישה ביחס לאופן שיש לשמור על שכבת הקרקע העליונה בעת עבודות החפירה,<sup>9</sup> בסביבת נחלים,<sup>10</sup> או כדי למנוע מטרדים וזיהום סביבתי,<sup>11</sup> לא נמצאו הנחיות או הוראות המתייחסות לטיפול במקרים בהן נחסמות דרכי גישה למתחמי המגורים השונים.

65. לכאורה, נספח הנוף של התוכנית מראה כי חלק מאותן דרכי הגישה שנחסמות מקבלות פתרון מסוים באמצעות דרכים חלופיות המוצעות במסגרת התכנונית. בפועל, למרבה הצער, פתרונות אלה אינם שלמים ולא נותנים מענה מלא עבור כלל האוכלוסייה שנפגעת מכך, וספק אם הן מקובלות עליה.

66. ראשית, נציין כי נספח הנוף של התוכנית הינו מסמך מנחה בלבד ולא ברור מה מידת המחויבות של יזם התוכנית לבצע בפועל את כל אותן דרכי גישה חלופיות. שנית, חלק מהדרכים החלופיות מסתמכות על דרכי השירות שלאורך מסילת הברזל, ולכן קיים ספק אם התושבים הבדואים יוכלו להשתמש בהן מכיוון שבמקרים מסוימים הן מוקפות על ידי גדרות בטיחות או תעלות ניקוז, או שהן חוצות את תוואי הרכבת באמצעות מעבירי מים תחתיים אשר חשופים להצפות בעת שיטפונות.

67. יותר מכל אלה חשוב לשים לב לכך שחלק מהדרכים החלופיות עוברות בתוך או בסמוך למתחמי מגורים של משפחות אחרות. מצב זה הינו בלתי סביר מבחינה של תשתיות הדרכים הקיימות בתוך שכונות המגורים בכפרים הבדואים הלא מוכרים, מכיוון שהן אינן ערוכות לתנועה מוגברת שעשויה לעבור בתחומן, דבר אשר עלול לעלות בחיי אדם.

68. יתרה מכך, מדובר במצב שבכל מקרה אינו מקובל מבחינה חברתית ותרבותית בקרב הקהילה הבדואית, אשר מקפידה לשמור על האינטימיות המשפחתית. הכניסה של עוברים ושבים מחוץ למעגל המשפחתי אל תוך שכונת המגורים המשפחתית, כמו למשל באזור הכפר ביר אל משאש,<sup>12</sup> מהווה פגיעה חמורה בפרטיות של המשפחה שעד כה חיה בסביבה שלווה ומוגנת מבחינתה. מצב זה כאמור הוא בלתי רצוי והופך דרכים מוצעות אלה לבלתי שימושיות בפועל ואף עלול להביא לסכסוכים מיותרים בתוך הקהילה.

69. דרכי הגישה שנפגעות עקב התוכנית מתחלקות לשני סוגים: דרכים מוסדרות וסלולות המובילות אל היישובים הבלתי מוכרים ודרכי עפר המשרתות את האוכלוסייה בתוך הכפרים וביניהם. להלן מספר דוגמאות חלקיות ולא ממצות; יש להבטיח כי התוכנית תיתן פתרון שלם וכולל לכל אורכה.

### **דרך הגישה לכפר אל זרנוק**

70. דרך הגישה הקיימת לכפר אל זרנוק מסתמכת על גשר צר מעל המסילה אשר הוקם לפני כ-15 שנים לקראת פתיחת קו הרכבת בין באר שבע לדימונה לנוסעים, ובו נתיב נסיעה אחד בלבד לכל כיוון ללא אי תנועה או מדרכות. הגשר מאפשר כניסה ויציאה עבור תושבי הכפר אל זרנוק ויישובים לא מוכרים אחרים, וגם עבור תלמידי וצוות ההוראה במתחם בתי הספר וגני הילדים "נווה מדבר" שבכניסה לכפר.

<sup>9</sup> ראו סעיף 6.4.1 בהוראות התוכנית המופקדת.

<sup>10</sup> ראו סעיף 6.5 בהוראות התוכנית המופקדת.

<sup>11</sup> ראו סעיף 6.6 בהוראות התוכנית המופקדת.

<sup>12</sup> ראו "נספח נוף", גיליון 3, שרטוט 8.

71. הקמת הגשר והסדרת הצומת עם כביש 25, במקביל לסגירת אפשרויות לחצות את הרכבת באופן לא מוסדר, ניתבו את כל התנועה של כלי רכב והולכי רגל מהיישוב וממקומות אחרים לנקודה זו ולכן התעוררה בעיה של בטיחות המשתמשים בגשר, בעיקר הולכי רגל. במילים אחרות, הגשר הוקם ללא חשיבה כוללת וארוכת טווח ביחס לנפחי התנועה הצפויים במקום.

72. בעקבות זאת, תושבי אל זרנוק פנו לפני כ-5 שנים אל הרשויות השונות כדי למצוא פתרונות מתאימים לטובת בטיחותם של כלל המשתמשים בדרך. לאחר פניות רבות, הסכימה רכבת ישראל להרחיב את חתך הגשר לטובת מדרכה תלויה עבור הולכי רגל בלבד וכן התקנת תאורה. למרבה הצער, בהתאם למידע שנמסר לנו, היוזמה נבלמה על ידי הייעוץ המשפטי של הוועדה המחוזית בטענה של העדר תשתית סטטוטורית עבור הגשר והדרך המובילה אליו [ראו מפה מס' 3].

73. התוכנית הנוכחית נותנת מענה לנושא זה. **לאור החשיבות המיידית שבהרחבת הגשר, והסכנה לחיי אדם, אנו דורשים כי הוועדה המחוזית תיתן הנחיה לביצוע עבודות אלה ליצירת מדרכה עבור הולכי רגל באופן מיידית, ללא כל קשר להמשך אישורה של התוכנית.**

74. יחד עם זאת, יש צורך בכך שבמסגרת התוכנית תיערך בחינה כוללת של נפחי התנועה במקום ויבוצע תכנון מחודש של כל קטע דרך הגישה מכביש 25 ועד מתחם בתי הספר. בחינה זאת חיונית כדי להתאים את דרך הגישה לנפחי התנועה הקיימים והצפויים בעתיד לכל סוגי כלי הרכב (פרטי, ציבורי, משאיות) וכמובן למען שמירה על ביטחונם של הולכי הרגל. כמו כן, על הבחינה לכלול גם את אופן ההתחברות לכביש 25, כך שתהיה בטוחה כפי שנעשה בצומת הכניסה למושב נבטים.

#### דרך הגישה לכפר ביר אלמשאש

75. בדומה לכניסה לכפר אל זרנוק, גם דרך הגישה לכפר ביר אלמשאש מסתמכת על גשר צר מעל מסילת הברזל שהוקם לפי כ-15 שנים. הדרך משרתת את תושבי הכפר ביר אלמשאש, תושבים בכפרים אחרים באזור, וכן את התלמידים וצוות ההוראה במתחם בית הספר וגני ילדים "ביר אלמשאש".

76. כמו במקרה הקודם, גם כאן נדרשת הרחבתו של הגשר לצורך יצירת מדרכה עבור הולכי רגל והתקנת תאורה, דברים שאינם אפשריים כעת בטענה של העדר תשתית סטטוטורית. לכן, **לאור החשיבות המיידית שבהרחבת הגשר לטובת יצירת מדרכה עבור הולכי רגל, אנו דורשים כי הוועדה המחוזית תיתן הנחיה לביצוע עבודות אלה באופן מיידית, ללא כל קשר להמשך אישורה של התוכנית.**

77. יחד עם זאת, יש צורך בכך שבמסגרת התוכנית תיערך בחינה כוללת של נפחי התנועה במקום ויבוצע תכנון מחודש של כל קטע דרך הגישה מכביש 25 ועד בית הספר "ביר אלמשאש". זאת, כדי להתאים אותה לנפחי התנועה הקיימים והצפויים בעתיד של כל סוגי כלי הרכב (פרטי, ציבורי, משאיות) וכמובן גם הולכי הרגל, כולל התחברות מלאה ובטוחה לכביש 25, כפי שנעשה בצומת הכניסה למושב נבטים.

#### דרך גישה לתחנת השנאה רכבתית נבטים

78. התוכנית מבקשת להקים תחנת השנאה רכבתית (תה"ר) "נבטים" באזור הכפר ביר אלמשאש, כולל דרך גישה אליה באורך של כ-200 מ' הנסמכת על אותו גשר צר המשרת את תושבי הכפר ובית הספר

הסמוך. משום מה, לפי תשריט התוכנית, דרך הגישה הקצרה עד התה"ר רחבה יותר מהגשר הקיים מעל המסילה והדרך המובילה אל בית הספר "ביר אלמשאש".

79. מיקום התה"ר ותוואי דרך הגישה אליה סומנו על גבי תשריט התוכנית בלי להתייחס לתביעות בעלות על הקרקע במקום, תוך חצייה ופגיעה בשטחים חקלאיים. בנסיבות האמורות, מן הנכון לצמצם ככל האפשר את הפגיעה הצפויה באדמות החקלאיות על ידי התה"ר והדרך אליה על ידי הסטתן כ-100 מ' לכיוון מזרח. יש חשיבות רבה להתאים את הדרך המוצעת עד התה"ר לגבול בין תביעות בעלות, להציב את התה"ר עצמה על גבול בין תביעות בעלות ומתחת לקו החשמל הקיים כדי לצמצם את תביעת הרגל שלה בשטח [ראו **מפה מס' 4**].

80. כמו כן, ועל מנת לתת מגוון פתרונות לאור הפגיעה הנרחבת בדרכי הגישה באזור, נדרש להאריך את דרך הגישה לתה"ר כ-300 מ' לכיוון צפון, עד לדרך היסטורית החוצה את בקעת באר שבע מצפון-מערב לדרום-מזרח, "דרב אלזול".

### דרך הגישה לכפר אל-סדיר

81. דרכי הגישה למתחמים השונים ביישוב אל-סדיר נחסמות כליל בגלל השינוי המשמעותי בתוואי המסילה במקום. למעשה, כל אורחות החיים בתחום הכפר יתהפכו עקב אישורה ויישומה של התוכנית. הגישה בין חלקים שונים בכפר תוכל להתבצע אך רק על ידי יציאה ממנו אל הכביש הראשי וכניסה מחדש לשטח [ראו **מפה מס' 5**].

### דרך גישה דרומית לכפר אום רתאם

82. הגישה לכפר אום רתאם הינה באמצעות שני גשרים החוצים את מסילת הרכבת בדומה לאלה שבכפרים אל זרנוק וביר אלמשאש. להבדיל מהגישה לחלקים הצפוניים של הכפר שכמעט ואינה נפגעת, הגישה לחלקו הדרומי, בו מתגוררות משפחות אל עיול, נחסמת בגלל הרחבת רצועת המסילה לצורך כריית המנהרה ויצירת מסילה לרכבות נוסעים נפרדת מרכבות המשא.

83. הגישה היחידה עבור בני ובנות המשפחה תהיה מחלקו הצפוני של הכפר, המרוחק כ-4 ק"מ ממתחם המגורים שלהם, למרות שכיום הם משתמשים בגשר הנמצא כ-500 מ' בלבד מבתיהם.

84. **לסיכום נושא זה**, מתנגדים יטענו כי חסימתן של דרכי הגישה הנ"ל תפגע באופן קיצוני בחופש התנועה של תושבי הכפרים המוזכרים לעיל, במובן הזה שהוא גוזל מהם את האפשרות להגיע מהכפר ואילו ואל מקומות שונים בדרך הקיימת, גם אם זו איננה אופטימלית, ותהפוך את חייהם הקשים ממילא לבלתי אפשריים לחלוטין.

85. חופש התנועה הינו זכות יסוד של כל אדם, אשר נגזר מכבוד האדם המוגן בחוק-יסוד: כבוד האדם וחירותו (ראו בג"ץ 5016/96 **חורב נ' שר התחבורה**, פ"ד נא(4) (1997); ראו גם: בג"ץ 3914/92 **לב נ' בית הדין הרבני האזורי בתל אביב-יפו**, פ"ד מח(2) 491, 506 (1994); בג"ץ 2481/93 **דיין נ' מפקד מחוז ירושלים**, פ"ד מח(2) 456, 472 (1994)) והוא מהווה אמצעי חיוני לקיום צרכים חיוניים רבים אחרים כגון, "קיום הכלכלה והמשק ולסיפוק צרכים חברתיים ותרבותיים של הכלל והפרטי" (ע"פ 217/68 **יראמקס בע"מ נ' מדינת ישראל**, פ"ד כב(2) 343, 363 (1968)).

86. התכנית אמנם אינה שוללת או מגבילה את זכותם של תושבי הכפרים הנ"ל לחופש תנועה במובן הקלאסי. עם זאת, אי אפשר להתעלם מכך שניתוק דרכי הגישה הנ"ל מהווה הגבלה של חופש התנועה של התושבים הנ"ל (ראו: עניין **חורב**). הדברים מקבלים חומרה יתירה מאחר ועניין לנו בהגבלה מתמשכת על פני תקופה ארוכה וממושכת אשר תשפיע על שטחים נרחבים ובאופן אינטנסיבי (ראו: בג"ץ 2150/07 **אבו צפייה, ראש מועצת הכפר בית סירא נ' שר הביטחון**, פ"ד סג (3) 331, 372 (2009)).
87. בנוסף, ניתוק דרכי הגישה, ובייחוד אלה המובילות לשטחים חקלאיים, יפגע בזכותם של התושבים להתפרנס וכנגזרת מכך, הזכות להתקיים בכבוד. הדברים האמורים מקבלים משנה תוקף נוכח המצב החברתי-כלכלי הקשה השורר בכפרים הנ"ל.
88. במילים אחרות, התוכנית תביא לפגיעה בלתי מידתית באיכות החיים של תושבי הכפרים הבדואים באזור; פגיעה בזכות לתנועה ולנגישות סבירים; פגיעה בפרנסה; פגיעה במרקם החברתי והכלכלי הקיים; פגיעה באיכות הסביבה; פגיעה בזכותם להתפתח ולהתרחב; פגיעה בזכות לדזור ולקניין.
89. עניין לנו בפגיעה כה חמורה וכה גורפת בזכויות יסוד חוקתיות של כלל התושבים בכפרים הבדואים באזור שאין כל תכלית ראויה לפגיעה כה גדולה בהם. שכן, הלכה פסוקה היא שתכלית אשר לא נותנת משקל ראוי לזכויות האדם אינה תכלית ראויה. תכלית אשר מתעלמת מזכויות חוקתיות אינה תכלית ראויה (ראו לעניין זה: בג"ץ 1661/05 **המועצה האזורית חוף עזה נ' כנסת ישראל**, פ"ד נט(2) 481, 570 (2005); ראו גם: רע"פ 5086/97 **בן חור נ' עיריית תל-אביב יפו**, פ"ד נא(4) 625 (1997); ע"א 524/88 **"פרי העמק" – אגודה חקלאית שיתופית בע"מ נ' שדה יעקב – מושב עובדים של הפועל המזרחי להתיישבות**, פ"ד מה (4) 529 (1991); אהרן ברק, **פרשנות תכליתית במשפט** (2003)).

#### **ה. אפליה על רקע לאום - חוסר הנגשה של המסילה עבור האוכלוסייה הבדואית**

90. לאורך כ-35 ק"מ אשר מפרידים בין באר שבע (כ-210,000 תושבים) לדימונה (כ-34,400 תושבים) אין כל נגישות לתחבורה מסילתית עבור האוכלוסייה הבדואית המתגוררת במספר ישובים מוכרים ולא מוכרים לאורך התוואי, אשר, כאור, מונה כ-80,000 תושבים.
91. כלומר, על אף שהאוכלוסייה הבדואית במרחב שבין באר שבע לדימונה גדולה פי 2 ויותר מזו של העיר דימונה, ומהווה יותר משליש מזו של העיר באר שבע; או בהסתכלות כוללת מדובר ברבע מכלל התושבים שמתגוררים בנגישות ישירה אל קו הרכבת הנדון, התוכנית אינה נותנת עבורה כל אפשרות להשתמש ברכבת כאמצעי תחבורה ציבורית.
92. מדובר לא רק באוכלוסייה שלא ניתן להתעלם ממנה, אלא שהיא קהל יעד ממדרגה ראשונה כצרכן של תחבורה ציבורית. חוסר הנגישות של האוכלוסייה הבדואית אל קו הרכבת מהווה שגיאה חמורה מצידו של יזם התוכנית מכיוון שאינו ממלא את תפקידו באופן ראוי ואינו מציע פתרונות יעילים ובטוחים לתחבורה ציבורית עבור כלל תושבי המרחב שבין באר שבע לדימונה.

93. כפי שיפורט בהמשך, ניתן לחשוב בקלות על מספר מקומות אפשריים להקמת תחנות רכבת נוספות בתוואי שבין דימונה לבאר שבע בסמיכות ליישובים בדואיים, ובכך להנגיש את שירותי הרכבת עבור כלל האוכלוסייה בעלת פוטנציאל להשתמש בהם.

94. לפי מסמכים תכנוניים המפרטים את ההנחיות לתכנון תחנות רכבת שפורסמו בשנתיים האחרונות על ידי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים,<sup>13</sup> ומינהל התכנון,<sup>14</sup> אחד הקריטריונים המרכזיים לקביעת מיקומן של תחנות רכבת הינו היקף האוכלוסייה שהיא תוכל לשרת ורמת המינוע שלה, שהיא נגזרת מהאשכול החברתי כלכלי אליו משתייכת אוכלוסייה זו.

95. מבחינת היקף האוכלוסייה, אין ספק שהאוכלוסייה הבדואית אשר מהווה כרבע אוכלוסיית המרחב, הינה בעלת פוטנציאל משמעותי להשתמש בשירותי הרכבת. מבחינת רמת המינוע, הנתונים בלוח להלן לשנת 2018 מדברים בעד עצמם.<sup>15</sup> רמת המינוע של היישובים הבדואים הוותיקים (תל שבע, שגב שלום וערערה בנגב) הינה פחות ממחצית מרמת המינוע הארצית (בין 145 ל-180 כלי רכב ל-1,000 נפש לעומת כמעט 390 כלי רכב ל-1,000 נפש ברמה הארצית). לעומת רמת המינוע הנמוכה ביישובים הבדואים, רמת המינוע בבאר שבע ודימונה נמוכה במעט מזו הארצית (בין 350 ל-360 כלי רכב ל-1,000 נפש).

רמת מינוע	סה"כ כלי רכב	מס' תושבים	יישוב
359.0	75,038	209,002	באר שבע
354.6	12,105	34,135	דימונה
145.7	2,943	20,203	תל שבע
180.9	1,874	10,362	שגב שלום
146.5	2,585	17,640	ערערה בנגב
389.6	רמת מינוע כלל ארצית		

**לוח 1 - רמת מינוע בשנת 2018, יישובים נבחרים**

96. עוד ניתן לציין כי היישובים הבדואים המוכרים מדורגים באשכול חברתי-כלכלי 1, הנמוך ביותר מתוך 10, והם אף נמצאים בתחתית רשימת היישובים באותו אשכול. כידוע, רמת המינוע הינה נגזרת מהדירוג החברתי כלכלי של האוכלוסייה. לא קיימים נתונים מפורטים עבור היישובים שבתחום המועצה האזורית נווה מדבר וכמובן שגם לא עבור הכפרים הלא מוכרים, אך אין ספק שמצבם אינו טוב יותר.

97. לפי מסמכי ההנחיות לתכנון תחנות רכבת, מיקום תחנות הרכבת נקבע לפי מכלול של שיקולים בנוסף לסמיכות למרכזי מגורים, בין היתר צפי השימוש ברכבת.<sup>16</sup> ללא ספק, קו הרכבת עצמו נמצא בסמיכות מיידית לכלל היישובים הבדואים, המוכרים והלא מוכרים, הממוקמים לאורך כביש 25 אשר תושביהם

<sup>13</sup> משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, המדריך לתכנון מרחבי תחנות רכבת (גרסה ראשונה, אוגוסט 2018).

<sup>14</sup> מינהל התכנון, הוועדה לתשתיות לאומיות הנחיות לתכנון תחנות רכבת (חוברת נהלי ות"ל מספר 9, עורך אדרי' אמיר רוטהברט בסיוע צוות ות"ל) (ינואר 2018).

<sup>15</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל - קובצי נתונים לעיבוד 2018-1999; למ"ס, רמת מינוע, לפי שנה וסוג כלי רכב (2019).

<sup>16</sup> הנחיות לתכנון תחנות רכבת, לעיל ה"ש 14, בעמ' 4.

נסמכים עליו באופן בלעדי לצרכי תחבורה. יתרה מכך, באופן עקרוני קיים צפי רב לכך שתושביהם ישתמשו ברכבת לאור רמת המינוע הנמוכה יחסית שלה.

98. עוד צוין בהקשר זה כי אמנם לא ניתן לצפות נכונה את מידת הביקוש שתהיה לתחנת רכבת עתידית, היות ובמקרים רבים הביקוש נוצר מעצם קיומה של תחנת הרכבת וההזדמנויות שהיא פותחת בפני האוכלוסייה המתגוררת בקרבתה.<sup>17</sup> יש להניח כי השילוב בין היקף האוכלוסייה, רמת המינוע הנמוכה והעדר חלופות של תחבורה ציבורית של ממש יביאו לכך שבסופו של יום האוכלוסייה הבדואית תעשה שימוש מוגבר בשירותי הרכבת.

99. נושא נוסף שמשפיע לטובה על מיקומה של תחנות רכבת במרחב הינו הימצאותם של מוקדי תעסוקה אזוריים המושכים אליהם אוכלוסייה גדולה מדי יום.<sup>18</sup> לאורך התוואי ישנם שני מתחמים המיועדים להקמת אזורי תעסוקה: מרכז רפואי תעסוקתי המתוכנן מדרום-מערב באר שבע באזור מחלף שרה,<sup>19</sup> ואזור התעסוקה המתוכנן על פי תכנית המתאר המקומית של המועצה המקומית ערעה בנגב.<sup>20</sup>

100. שיקול נוסף שיש להביא בחשבון בעת קביעת מיקומן של תחנות רכבת במרחב, הינו המרחק בין התחנות השונות.<sup>21</sup> המרחק בין תחנות באר שבע לבין תחנת דימונה מרכז המתוכננת הינו כאמור כ-35 ק"מ, כך שישנו מקום להציע מספר תחנות נוספות לאורך הקו שתשתרנה את האוכלוסייה הבדואית מבלי לפגוע ביעילות הנסיעה בקו הרכבת.

101. לאור כלל מאפיינים אלה, אנו מזהים לפחות שלושה מקומות אפשריים בעלי פוטנציאל רב להקמת תחנת רכבת בהסתמך על הנגישות שלהם למרכזי אוכלוסייה ומוקדי תעסוקה: (1) מדרום למועצה המקומית תל שבע, בסמוך למרכז רפואי תעסוקתי המתוכנן מדרום-מערב באר שבע; (2) מצפון ליישוב אבו תלול, בשטח הכלוא בין מסילת הברזל לכביש 25; (3) ממערב למועצה המקומית ערעה בנגב, בסמוך לאזור התעסוקה המתוכנן שם [ראו **מפה מס' 7**].

102. המרחק מבאר שבע לתחנת תל שבע הינו כ-4 ק"מ, ממנה עד תחנת אבו תלול כ-11.5 ק"מ, ממנה ועד לתחנת ערעה בנגב כ-8 ק"מ ומשם ועד לתחנת דימונה מרכז כ-11.5 ק"מ נוספים. בכל אחד משלושת אתרים אלה תוואי המסילה ישר ופני השטח מישוריים יחסית, כך שלא נראה שישנם מכשולים פיסיים או הנדסיים להקמת תחנות הרכבת המוצעות.

103. לפי **המדריך לתכנון מרחבי תחנות רכבת**, ניתן ללמוד כי כל תחנת רכבת מייצרת מסביבה "אזור מקווה" המסמל את מקור הנוסעים ויעד הנסיעה שלהם. אזור המקווה מורכב מ "גלעין", "אזור מקווה ראשוני" ו-"אזור מקווה משני". אמנם לא ניתן לקבוע במדויק את הרדיוס של "אזור מקווה" שמסביב לכל תחנה, אך קווי הגבול האופייניים הם 400-500 מ' עבור גלעין אזור המקווה (מרחק הליכה מתחנת הרכבת); 800 עד 1,000 מ' עבור אזור המקווה הראשוני; ובין 5 ל-8 ק"מ עבור אזור המקווה המשני.<sup>22</sup>

<sup>17</sup> שם.

<sup>18</sup> שם בעמ' 5.

<sup>19</sup> לפי תכנית מס' 605-0751636 הנמצאת בהפקדה.

<sup>20</sup> לפי תכנית מס' 3/310/02/7, בתוקף משנת 1993.

<sup>21</sup> **הנחיות לתכנון תחנות רכבת**, לעיל ה"ש 14, בעמ' 4.

<sup>22</sup> **המדריך לתכנון מרחבי תחנות רכבת**, לעיל ה"ש 13, בעמ' 10.

104. ניתן לראות כי אזורי המקווה של התחנות המוצעות מכסים את מרבית המרחב המיושב על ידי האוכלוסייה הבדואית לאורך קו הרכבת באר שבע - דימונה. מדובר באתרים מרכזיים במרחב, המשלבים בין ריכוזי אוכלוסייה, קרבה למוקדי תעסוקה וצמתים מרכזיים, מאפיינים הנדסיים נוחים בכל אתר ואתר, ופיזור שוויוני יחסית במרחב.

105. **מהאמור בפרק זה עולה**, כי תפיסת התכנון שבבסיס העבודה הייתה התעלמות מוחלטת מצורכי האוכלוסייה הבדואית המתגוררת באזור ושליטה של כל אפשרות כי היא תינהג משירותי הרכבת. אוכלוסייה זו נשארת שקופה כאשר יעד התכנון היה ונשאר האוכלוסייה היהודית באזור כמו גם שיקולים כלכליים שאינם קשורים לאוכלוסייה הבדואית.

106. הלכה פסוקה היא כי אפליה בהקצאה של משאבים ציבוריים על רקע לאום הינה אפליה פסולה על רקע "אבחנה חשודה" ובשל כך היא "פוגעת אנושות בכבוד האדם" (בג"ץ 11163/03 **ועדת המעקב העליונה לענייני הערבים בישראל נ' ראש ממשלת ישראל**, פ"ד ס"א(1) (2006)); ראו גם: בג"ץ 6924/98 **האגודה לזכויות האזרח בישראל נ' ממשלת ישראל**, פ"ד נה(5) (2001); בג"ץ 6698/05 **קעדאן נ' מינהל מקרקעי ישראל**, פ"ד נד(1) 258 (2000)). מצב בו, במבחן התוצאה, היישובים הערבים אינם נהנים כלל מגישה לרכבת או לתחנות הרכבת הינו מצב מפלה אשר פוגע בזכות לכבוד האדם בצורה לא מידתית.

107. הלכה למעשה, התוכנית הופכת את היישובים הבדואים באזור לחצר האחורית של תוכניות התשתיות הלאומיות. התושבים הבדואים נושאים, בצורה לא צודקת, בעול הנובע מההפקעות ומההגבלות של "הצרכים הציבוריים", והם אשר צריכים לחיות עם ההשלכות הבריאותיות, הסביבתיות והכלכליות, של מיזם ברמה של תשתית לאומית באזור מגוריהם, על אף שהתוכנית לא תשרת את צורכיהם בתחום התחבורה ותפגע בזכויותיהם.

108. יתירה מכך, החובה למנוע נשיאה או נטילה בלתי צודקת זו הינה נגזרה מעקרון הצדק החלוקתי אשר נקבע על ידי בית המשפט העליון בעניין **עמותת שיח חדש** עת ביסס בית משפט את עיקרון הצדק החלוקתי וחובה להבטיח חלוקה חברתית צודקת של משאבים, כשיקול ענייני ומחייב (בג"ץ 3939/99 **קיבוץ שדה נחום נ' מינהל מקרקעי ישראל**, פ"ד נו(6) 25, 64-65 (2002)). עקרון זה מקבל משנה תוקף כאשר ענייניו בקרקע, שהינו מטבעו משאב ציבורי מוגבל שכל שימוש בו מונע שימושים אחרים.

## סיכום

109. לאור כל האמור לעיל, הרי ברור כי התכנית במתכונתה הנוכחית פוגעת בזכויותיהם של תושבי הכפרים פגיעה בלתי מידתית ואינה עומדת במבחן המידתיות שבפסקת ההגבלה על שלושת מבחני המשנה: מבחן הקשר הרציונאלי; מבחן האמצעי שפגיעתו פחותה; מבחן המידתיות במובן הצר. ביסוד המידתיות מונחת התפיסה כי "המטרה אינה מקדשת את האמצעים" (בג"ץ 1030/99 **ח"כ אורון נ' יושב ראש הכנסת**, פ"ד נו(3) 640 (2002); ראו גם: בג"ץ 2056/04 **מועצת הכפר בית סוריק נ' ממשלת ישראל**, פ"ד נח(5) 807, 838-839 (2004)).

110. כתוצאה מכלל הבעיות וההשלכות הקשות שיחולו על תושבי הכפרים הנ"ל כתוצאה מהתכנית הנדונה, המתנגדים יטענו כי חלה על מוסדות התכנון ועל רשויות המדינה החובה לבחון חלופות שלא יפגעו או לכל הפחות שימזערו את הנזק שיגרם לתושבי הכפרים והישובים הבדואים המצויים בתוואי המסילה ובסמיכות לו (לעניין מבחן הפגיעה הפחותה יותר בזכויות ראו: בג"ץ 1748/06 ראש עיריית דאהריה נ' מפקד כוחות צה"ל בגדה המערבית (פורסם בנבו, 14.12.2006); בג"ץ 8414/05 יאסין נ' ממשלת ישראל, פ"ד סב(2) 822 (2007); בג"ץ 4264/02 שותפות המגדלים אעבלין נ' המועצה המקומית אעבלין (פורסם במאגרים, 12.12.2006); בג"ץ 4638/07 חברת אלאקסא אלמובארק בע"מ נ' חברת חשמל לישראל (פורסם במאגרים, 29.10.2007).

111. על כן, יש להימנע מאישור התוכנית במתכונתה הנוכחית. שהרי מן הראוי לערוך בה שינויים שיביאו לידי ביטוי את צרכיהם ואת זכויותיהם החוקתיות של כלל התושבים הבדואים המתגוררים באזור, בין היתר על ידי הסדרת המגורים במקום וסלילת דרכי גישה חלופיות לאלה הנפגעות. לא פחות חשוב מכל אלה, יש לראות בהנגשת הרכבת עבור האוכלוסייה הבדואית יעד תכנוני ממעלה ראשונה.

112. אנו סבורים כי היות ומדובר בתוכנית שתחילת ביצועה נקבע לטווח ארוך יחסית של 15 שנה,<sup>23</sup> אין כל מניעה לקבוע בהוראותיה כי תנאי למתן היתרים לביצועה יהיה מתן פתרונות מגורים ראויים, הוגנים ומוסכמים עבור האוכלוסייה הבדואית המתגוררת במרחב. בין היתר, יש לקדם במרץ את הכרתם והסדרתם התכנונית במקום מושבם של היישובים שכבר נמצאים בעיצומם של תהליכים אלה.

113. באותה מידה ניתן לכלול במסמכי התוכנית את ההוראות הנדרשות כדי לאפשר את הקמתן של תחנות רכבת נוספות בהתאם לגודל האוכלוסייה המתגוררת לאורך הקו הנדון, והן התאמתם של המעברים מעל תוואי המסילה, כולל הצמתים בין הדרכים המובילות אליהם לכביש 25, כחלק מכלל עבודות התשתית הקשורות באופן ישיר לביצועה של התוכנית.

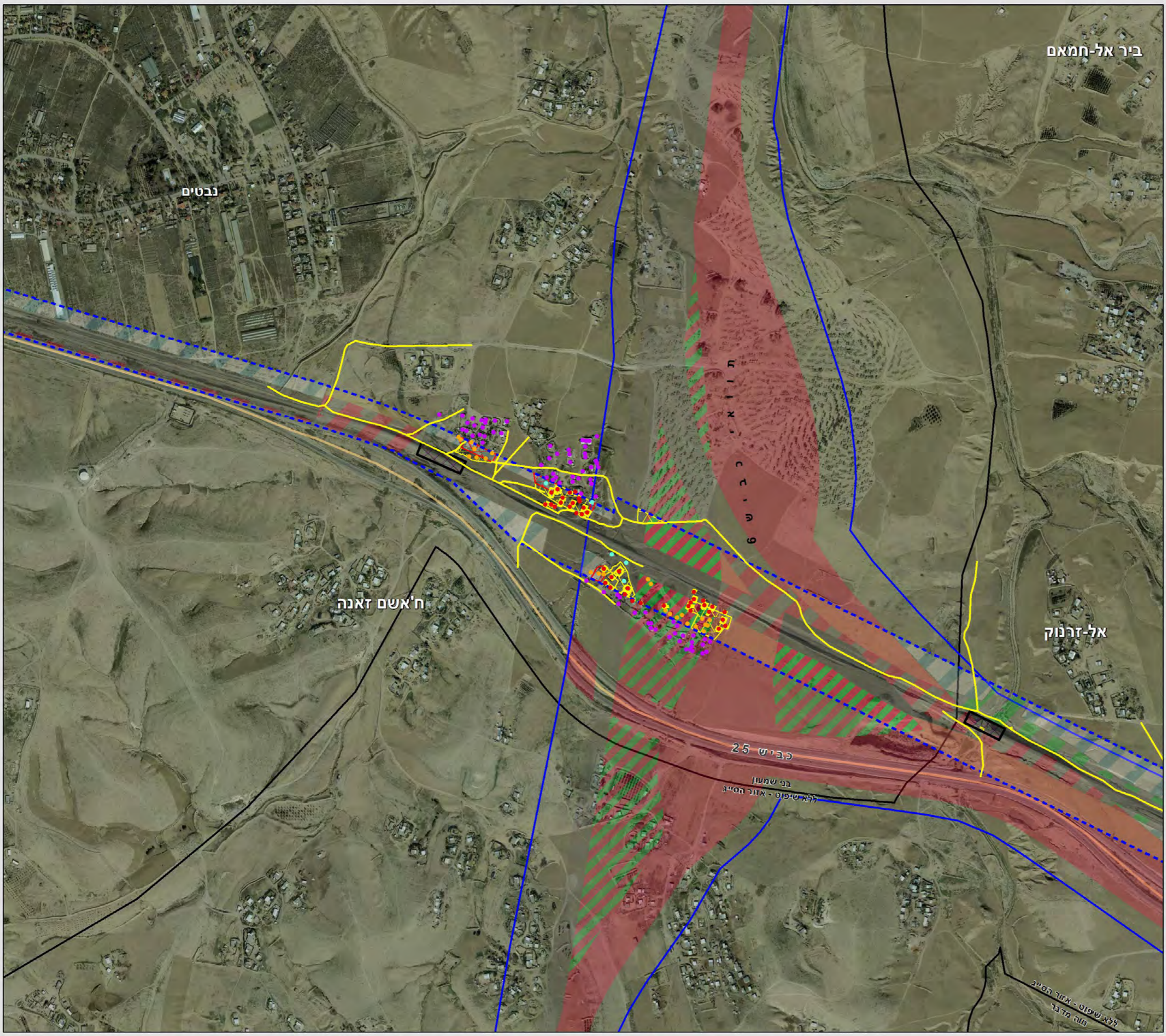
114. המתנגדים שומרים לעצמם את הזכות להוסיף, לפרט ולהרחיב את טיעוני התנגדותם לתוכנית המופקדת ולהוסיף להם, ככל שיהיה צורך בכך, זאת ביחוד לאור דוחק הזמן ומגבלות הקורונה אשר האריכו את תהליך העבודה מול האוכלוסייה הנפגעת.

מאיסאנה מוראני	סוהאד בשארה	דפנה ספורטה	סזאר יהודקין
עורכת דין	עורכת דין	אדריכלית	מתכנן ערים
עדאלה	עדאלה	עמותת במקום	עמותת במקום

<sup>23</sup> ראו סעיף 7.2 בהוראות התוכנית המופקדת.

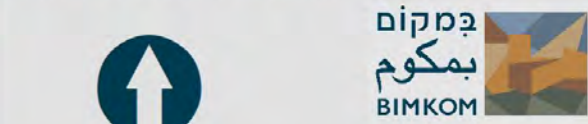


**2 התנגדות לתוכנית**  
**מפורטת מס' 605-0150086**  
**מסילת באר שבע - דימונה**  
**פגיעה במבנים ודרכי גישה**  
**בתחום התכנית וסביבתה**  
**אזור ח'אשמ זאנה**



- |               |  |                            |  |
|---------------|--|----------------------------|--|
| חורשה לעקירה  |  | מבנה להריסה לפי התכנית     |  |
| חורשה לשימור  |  | מבנה במגבלות בניה ופיתוח   |  |
| גשר/מעבר עילי |  | מבנה ברצועה לתכנון         |  |
| מבנה להריסה   |  | מבנה בתחום ההשפעה של הרכבת |  |
| שטח שיפוט     |  | דרך גישה מבוטלת            |  |
|               |  | גבול תכנית בהפקדה          |  |
|               |  | מסילה מאושרת/מוצעת         |  |
|               |  | מגבלות בניה ופיתוח         |  |
|               |  | מסילה ו/או טיפול נופי      |  |
|               |  | דרך מאושרת                 |  |
|               |  | דרך ו/או טיפול נופי        |  |
|               |  | מפגש דרך-מסילה             |  |
- \*הערה: אין התייחסות למבנים להריסה לפי תמ"א 4/21/א/31 כביש 6

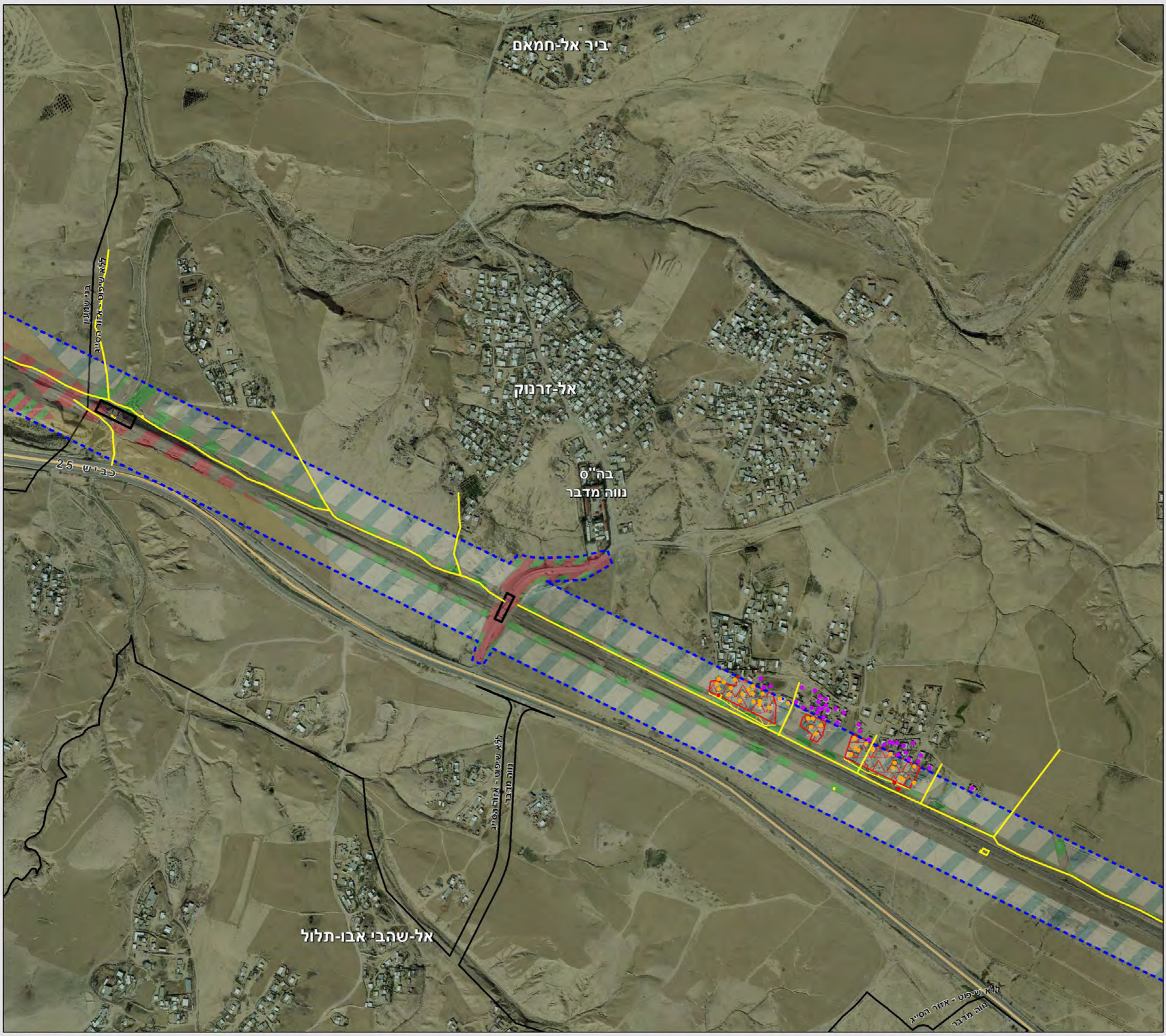
דצמבר 2020 תצלום אוויר שנות 2015-2016



מטכונים למען זכויות תכנון  
 مخططون من أجل حقوق التخطيط  
 PLANNERS FOR PLANNING RIGHTS

במקום, עמותה מקצועית ובלתי תלויה, מודה לכל תורמייה, התומכים בקידום זכויות אדם ברחבי העולם, על ההכרה באמינותה ובחשיבות פעילותה. עיקר ממונה משימות מדיניות דרות.

# 3 התנגדות לתוכנית מפורטת מס' 605-0150086 מסילת באר שבע - דימונה פגיעה במבנים ודרכי גישה בתחום התכנית וסביבתה אזור אל זרנוק



- חורשה לעקירה
- חורשה לשימור
- גשר/מעבר עילי
- מבנה להריסה
- שטח שיפוט
- מבנה להריסה לפי התכנית
- מבנה במגבלות בניה ופיתוח
- מבנה בתחום ההשפעה של הרכבת
- דרך גישה מבוטלת
- גבול תכנית בהפקדה
- מסילה מאושרת/מוצעת
- מגבלות בניה ופיתוח
- מסילה ו/או טיפול נופי
- דרך מאושרת
- דרך מוצעת
- דרך ו/או טיפול נופי
- מפגש דרך-מסילה

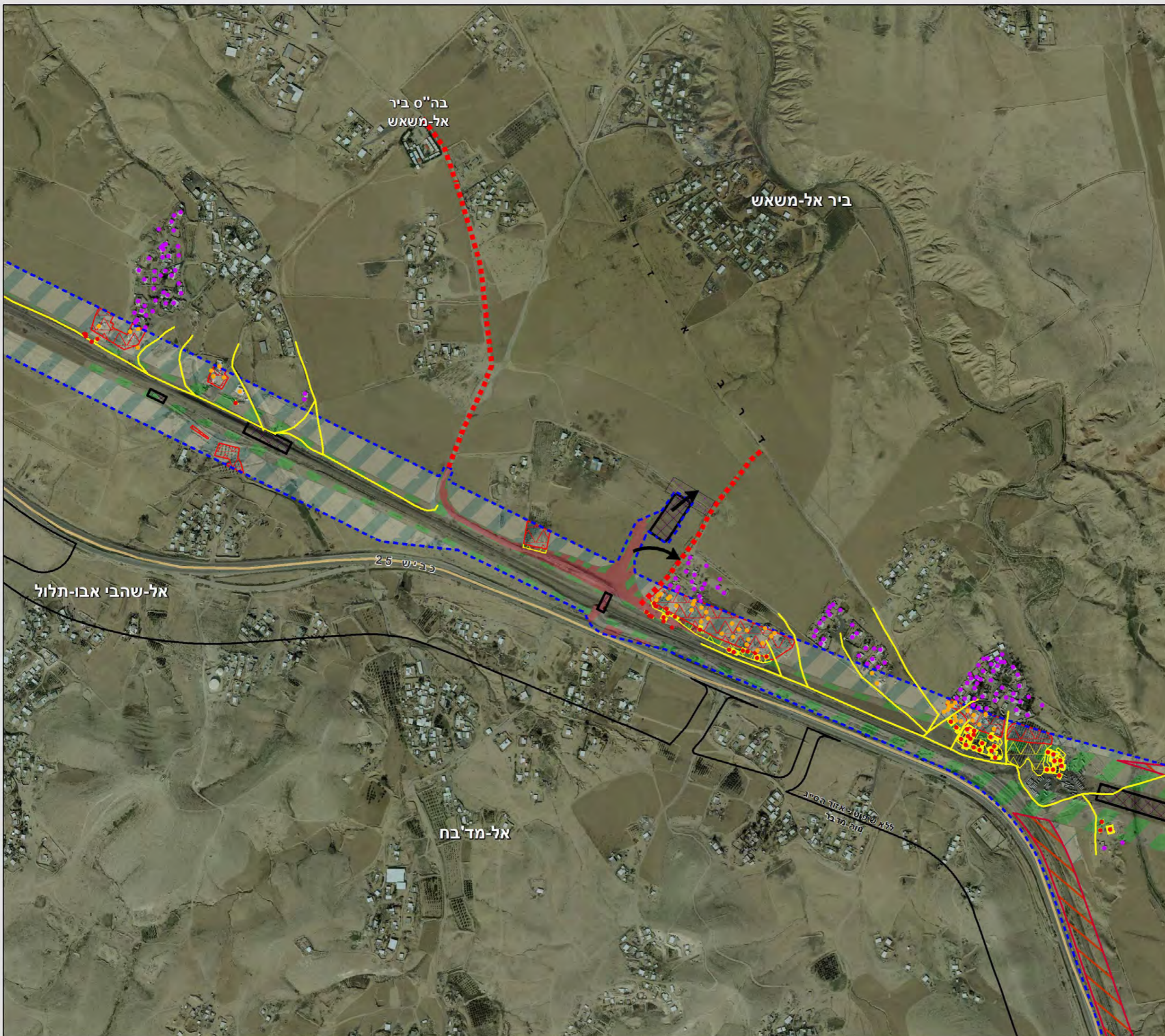
דצמבר 2020 תצלום אוויר שנות 2015-2016



מטרים 0 50 100 200 300 400  
 מתכננים למען זכויות תכנון  
 مخططون من أجل حقوق التخطيط  
 PLANNERS FOR PLANNING RIGHTS

במקום, עמותה מקצועית ובלתי תלויה, מודה לכל תורמייה, התומכים בקידום זכויות אדם ברחבי העולם, על ההכרה באמינותה ובחשיבות פעילותה. עיקר מימנה משיחות מדיניות דרות.

**4 התנגדות לתוכנית**  
**מפורטת מס' 605-0150086**  
**מסילת באר שבע - דימונה**  
**פגיעה במבנים ודרכי גישה**  
**בתחום התכנית וסביבתה**  
**אזור ביר אל-משאש**



- מבנה להריסה לפי התכנית
- מבנה במגבלות בניה ופיתוח
- מבנה בתחום ההשפעה של הרכבת
- - - דרך חלופית
- דרך גישה מבוטלת
- - - גבול תכנית בהפקדה
- מסילה מאושרת/מוצעת
- מגבלות בניה ופיתוח
- מסילה ו/או טיפול נופי
- דרך מאושרת
- דרך מוצעת
- דרך ו/או טיפול נופי
- מפגש דרך-מסילה
- חורשה לעקירה
- חורשה לשימור
- גשר/מעבר עילי
- דרך/מסילה לביטול
- מבנה להריסה
- שטח שיפוט

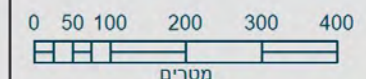
אל-שהבי אבו-תלול

כביש 25

אל-מד'בח

ללא שיפוט - אזור הסינון  
 מזה מד'בו

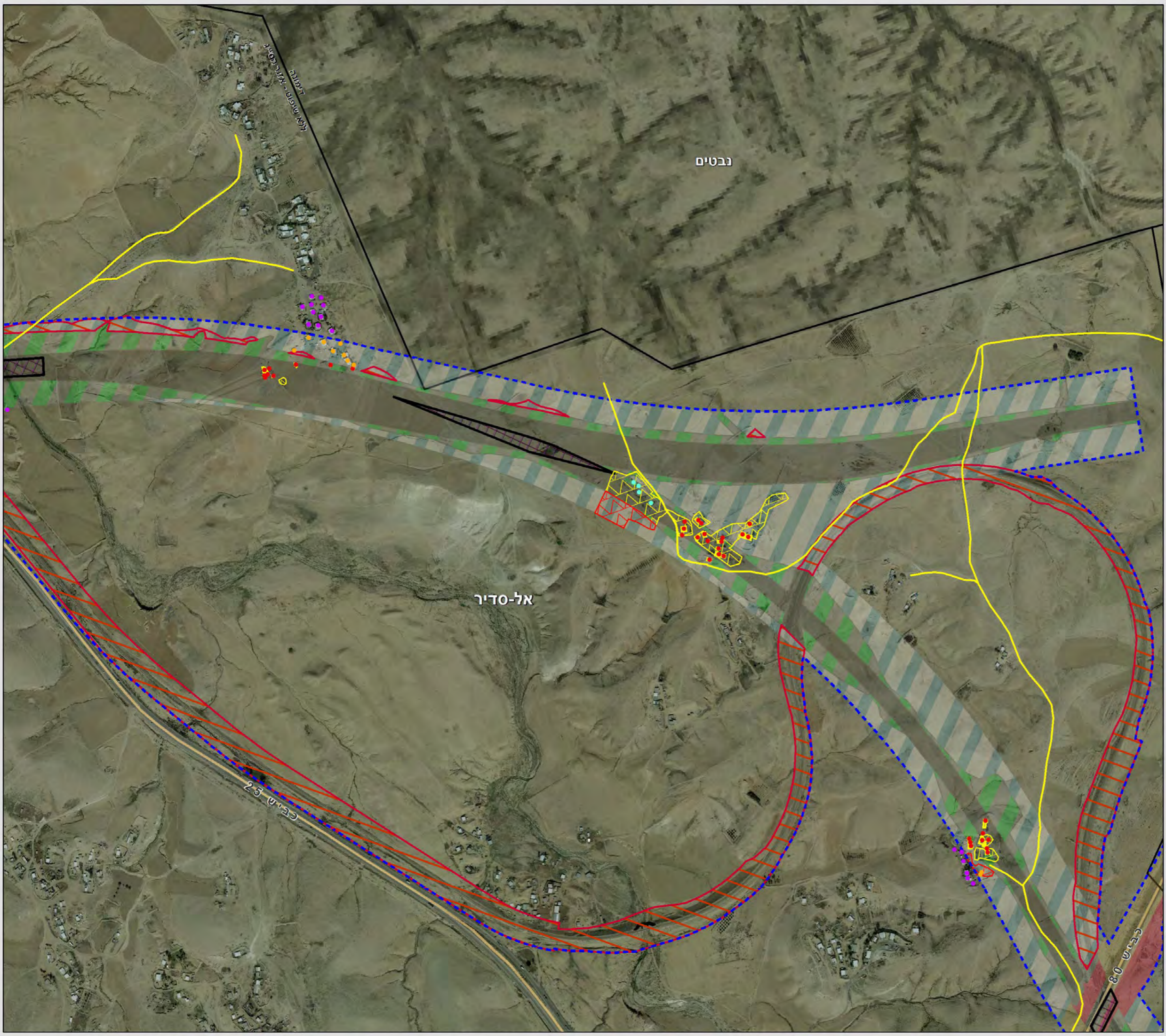
דצמבר 2020 תצלום אוויר שנות 2015-2016



סתכונים למען זכויות תכנון  
 مخططون من أجل حقوق التخطيط  
 PLANNERS FOR PLANNING RIGHTS

במקום, עמותה מקצועית ובלתי תלויה, מודה לכל תורמייה, התומכים בקידום זכויות אדם ברחבי העולם, על ההכרה באמינותה ובחשיבות פעילותה. עיקר ממונה משימות מדיניות זרות.

**5 התנגדות לתוכנית**  
**מפורטת מס' 605-0150086**  
**מסילת באר שבע - דימונה**  
**פגיעה במבנים ודרכי גישה**  
**בתחום התכנית וסביבתה**  
**אזור אל-סדיר**



- |                  |  |                            |  |
|------------------|--|----------------------------|--|
| חורשה לעקירה     |  | מבנה להריסה לפי התכנית     |  |
| חורשה לשימור     |  | מבנה במגבלות בניה ופיתוח   |  |
| גשר/מעבר עילי    |  | מבנה ברצועה לתכנון         |  |
| דרך/מסילה לביטול |  | מבנה בתחום ההשפעה של הרכבת |  |
| מבנה להריסה      |  | דרך גישה מבוטלת            |  |
| שטח שיפוט        |  | גבול תכנית בהפקדה          |  |
|                  |  | מסילה מאושרת/מוצעת         |  |
|                  |  | מגבלות בניה ופיתוח         |  |
|                  |  | מסילה ו/או טיפול נופי      |  |
|                  |  | דרך מאושרת                 |  |
|                  |  | דרך מוצעת                  |  |
|                  |  | מפגש דרך-מסילה             |  |

תצלום אוויר שנות 2015-2016      דצמבר 2020

במקום  
 بمكوم  
 BIMKOM

מטכונים למען זכויות תכנון  
 مخططون من أجل حقوق التخطيط  
 PLANNERS FOR PLANNING RIGHTS

במקום, עמותה מקצועית ובלתי תלויה, מודה לכל תורמייה, התומכים בקידום זכויות אדם ברחבי העולם, על ההכרה באמינותה ובחשיבות פעילותה. עיקר מימנה מישיות מדיניות זרות.

0 50 100 200 300 400 מטרים



