

# Ghiath Nasser, Law Office

גיאט נאסר, מכתב מחאמה

גיאט נאסר, משרד עורכי דין

Ghiath Y. Nassir, Adv.

רח' הסורג 2, ת.ד. 19919

ירושלים 91199

טל. 02-6282650 פקס. 02-6289369

2 Hasureg St., P.O. Box 19919

Jerusalem 91199

Tel. 02-6282650 Fax. 02-6289369

[www.nasserlaw.net](http://www.nasserlaw.net)

גיאט נאסר, עו"ד

20.12.2020

**לכבוד**

**מועצת התכנון העליונה**

**וועדת המשנה להתנגדויות**

**המנהל האזרחי**

**בית אל**

**הנדון: התנגדות לתכנית מתאר מפורטת מספר 938**

**לדרך מספר 385 עוקף וואלג'ה**

## **המתנגדים**

1. התנגדות זו מוגשת על ידי "עמותת במקום – מתכננים למען זכויות תכנון" שנוסדה בשנת 1999 במטרה לקדם את זכויות האדם בתחום התכנון המרחבי בישראל ובשטחים שנתונים תחת שליטתה.
2. התנגדות זו מוגשת גם על ידי עיר עמים ע"ר העוסקת במורכבות החיים בירושלים ופועלת במגמה שירושלים תהיה עיר תקינה ושוויונית, תוך קידום התנאים לעתיד יציב יותר בירושלים.
3. התנגדות זו מוגשת על ידי מועצת הכפר וולג'ה אשר מבקשת לפעול למען רווחת תושביו.

4. התנגדות זו מוגשת גם על ידי בעלי הקרקעות הצמודות והנפגעות מהכביש, ששמותיהם להלן:

- 4) ענאניה ללוח
- 5) אחמד סאלם עווד אללה
- 6) מחמוד סאלם עווד
- 7) מחמוד סאלח פנוש
- 8) שאקר אבראהים חסן סבחה
- 9) שריף סאלח חמדאן אבו אלתיין
- 10) עלי אבראהים אלעראג
- 11) חאלד עלי אלעראג
- 12) היתם מוסטפא חליל אלעראג
- 13) סאלח מוחמד סעיד ברגות
- 14) איהאב סברי רדואן
- 15) אבראהים עלי אסמאעיל אלדראס
- 16) פוזי מוחמד מוסא אבו חליפה
- 17) חאלד מוחמד סאלח גברין
- 18) חסן עבד עווד אללה חליפה
- 19) אבראהים עווד אללה חליפה
- 20) אחמד מוחמד סאלם עווד אללה
- 21) מוחמד סאלח רדואן
- 22) סמיר עלי אבו חמדאן
- 23) עמאד אלח דאוד אלסייפי

#### רקע עובדתי

5. תכנית מתאר מפורטת מספר 938 ("התכנית שבנידון"), הופקדה בתאריך 20.10.2020 והיא מכסה שטח של כ-194 דונם באדמות הכפרים וואלג'ה, בתיר ובית ג'אלה. התכנית מהווה שינוי לתכנית RJ/5 ולתכנית מתאר 12222 אשר נמצאת בתחום שטח השיפוט של ירושלים. התכנית חלה על אדמות פרטיות וכן על אדמות שהוכרזו כאדמות מדינה ושעברו לפני מספר שנים הליך של צוות קו כחול אשר שינה את גבולותיהם ללא ביקורת ציבורית או משפטית.

6. מטרתה המוצהרת של התכנית היא שינויי שטחים מייעוד של פארק ומייעוד של איזור חקלאי לייעוד של דרך באורך של 3.2 ק"מ היוצאת מירושלים ומגיעה עד להתנחלות הר גילה, אך למעשה הרציונל האמיתי מאחורי התכנית הוא לאפשר את קידום תכנית ההרחבה של הר גילה ובה 560 יחידות דיור חדשות. אחד התנאים לקידום תכנית ההרחבה הוא שיתקיים עבור חיבור סטטוטורי, אך מאחר וכיום אחת הדרכים המובילות אל התנחלות הר גילה מירושלים נמצאת תחת צו תפיסה והיא אינה דרך סטטוטורית, נוצרה היוזמה לקידום המהלך של התכנית שבנידון, אשר תייצר לכאורה חיבור סטטוטורי של תכנית ההרחבה ותאפשר את קידומה.

#### **א. עיקרי הטענות**

7. מיד יאמר, כי בתוכנית האמורה נפלו מספר רב של פגמים, אשר מחייבים את ביטול החלטת ההפקדה ודחיית התוכנית הן על הסף והן לגופה, כפי שמיד יפורט להלן.

#### **טענת סף – לא התקיים הליך שיתוף הציבור לגבי התוכנית**

8. פגם מרכזי וחשוב בתוכנית הצובע אותה באי-חוקיות, הינו העדר כל הליך שיתוף הציבור.

9. על פי נוהל שיתופם של תושבי האיזור בהליכי התכנון (יהודה והשומרון) התשע"ד – 2014, אשר פורסם בתאריך 9 בספטמבר 2014, קבע ראש המנהל האזרחי כי הנוהל חל על תכניות המקודמות על ידי לשכת התכנון במינהל האזרחי, או חברה הנשכרת עבורו לטובת כך, והעוסקת בתכנון עבור מגורים או תעשייה או תשתיות עבורם (סעיף 1 (1)).

10. הנוהל קובע שורה של מהלכים שעל רשויות התכנון באיזור לעשות טרם קידומה של תכנית וביניהן פגישה מקדמית לבחינת התכנית ושיתוף הציבור (סעיף 3). בפרוטוקול ההפקדה מהתאריך 3.6.2020, נאמר על ידי נציגת תחום תשתית שכביכול "הכניש משרת את שתי האוכלוסיות". גם בשים לב לטענה לעיל, שכביכול התוכנית נעשתה גם עבור הפלסטינים אשר הם אחת משתי אוכלוסיות, על התכנית שבנידון חל נוהל שיתופם של תושבי האיזור בהליכי תכנון על פי סעיף 1 (1) אשר קובע כי על תכנית העוסקת בתשתיות עבור פלסטינים, ובמקרה זה דרכים, יש צורך בשיתופם בתכנון טרם קידום התכנית ובוודאי טרם הפקדתה.

11. אף לא אחד מהמהלכים הנדרשים מכוחו של נוהל שיתופם של תושבי האיזור בהליכי התכנון לא נעשה. לא נעשתה פגישה מקדמית עם נציגי הציבור, מועצת

הכפר לא עודכנה ביוזמה של תכנית זו וכן נדמה כי אף לא אחד מתושבי הכפר אשר התכנית חלה על אדמתו הוא, ידע על התכנית טרם הפקדתה.

12. על כן קידום הליכי התכנית נעשה בהתעלמות מוחלטת מהתושבים המוגנים אשר ראש המנהל האזרחי קבע כי יש צורך לשתף אותם בהליך התכנון עבורם בין אם מדובר על מגורים ובין אם מדובר על תשתיות. **מאחר ומהלך זה לא נעשה כדין ועל פי המתחייב, יש לעצור את קידומה של התכנית ולבטל את החלטת ההפקדה ולהחיל עליה את כל השלבים של הנוהל ובכלל זה פגישה מקדמית, היוועצות עם התושבים, פגישה עם המתכננים אשר שם יובהרו מטרות התכנית ועקרונותיה תוך מתן הזדמנות ושהות לתושבים להתייחס לתוכנית ולהביע את דעתם בכל דרך שיבחרו.**

### **העדר סמכות - מגישת התכנית פועלת בחוסר סמכות מחוץ למרחב התכנון שלה**

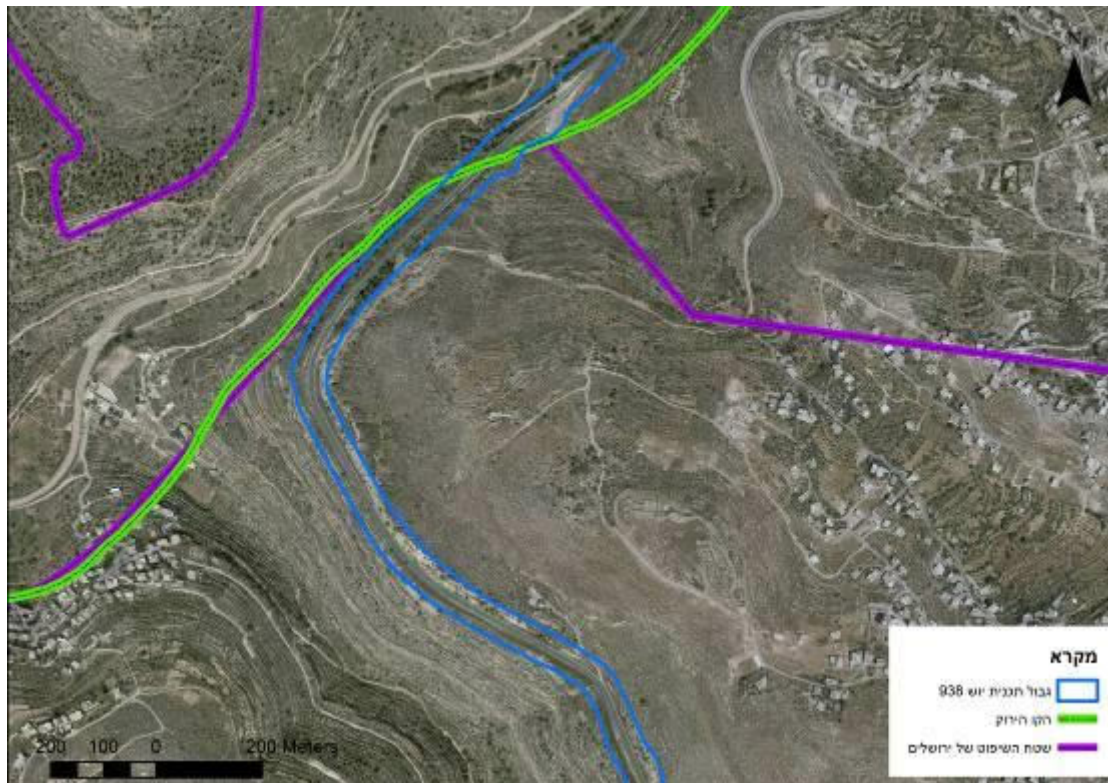
13. פגם נוסף בתוכנית, הינו הגשתה בחוסר סמכות, דבר שהוא בלתי חוקי בעליל.
14. כידוע מגישת התכנית היא המועצה האיזורית גוש עציון.
15. מועצה איזורית יכולה באמצעות ועדת התכנון המיוחדת ליזום ולהגיש תכניות **אך ורק** בתחום השיפוט ובמרחב התכנון שלה.
16. ואולם בדיקת הנושא מעלה, כי התכנית שבנידון חלה בחלקה על אדמות פרטיות הנמצאות מחוץ לתחום השיפוט של המועצה האיזורית גוש עציון, לפיכך אין למועצה האיזורית כל סמכות ליזום ולהגיש תכנית מחוץ לשטח השיפוט שלה, וכל פעולה כאמור הינה בלתי חוקית בעליל וחסרת כל תוקף משפטי, ולפיכך דינה להתבטל.
17. במקרה זה מדובר בשטח משמעותי המהווה כמחצית משטח התכנית, הנמצא מחוץ למרחב התכנון של המועצה האיזורית גוש עציון ומחוץ לשטח השיפוט שלה. לפיכך יש צורך לתקן את הקו הכחול של התוכנית, ולצמצם את התכנית לגבולות שטח השיפוט של המועצה האיזורית ולא לחרוג מגבולות אלה. למעשה מתוך נקודה זו תכליתה של התכנית עשוי להתבטל שכן כל חלקה הצפון מערבי, המוביל לירושלים, נמצא על גבי אדמות פרטיות.



**חריגה מתחום סמכות רשויות התכנון באיזור פעולה בחוסר סמכות באזור ירושלים!!!**

18. מתברר, כי המועצה האיזורית גוש עציון, לא רק חרגה מתחום השיפוט שלה, אלא היא אף מנסה לפעול מחוץ לתחום השיפוט שלה, **בתוך תחום השיפוט של ירושלים**, עליהם מופקדת עיריית ירושלים!, דבר שאף הוא מהווה פגם חמור נוסף ומהלך בלתי חוקי בעליל.

19. בעניין זה, על פי מסמכיה, התכנית משנה את תכנית מספר 12222, פארק עמק רפאים אשר נכנסה לתוקף בשנת 2013 ואשר חלה בתחום השיפוט של ירושלים ואינה חורגת מתחום זה. אך משום מה, התכנית שבנידון חורגת מגבולות האיזור כפי הגדרתם על ידי רשויות המנהל האזרחי, על ידי כך שהיא מתיימרת לשנות תכנית החלה בתחום השיפוט של עיריית ירושלים!!! עם כל הכבוד, אין ליוזמת התכנית המועצה האיזורית גוש עציון, ואין למועצת התכנון העליונה שאמורה לדון בתוכנית, כל סמכות ליזום או לדון בתוכנית המצויה בתחום השיפוט של ירושלים. למעשה שני הגופים הנ"ל, חסרי כל מעמד וכל סמכות ליזום או לקדם או לטפל או לאשר תוכנית בתחום השיפוט של ירושלים, ומדובר במהלך בלתי חוקי בעליל הכרוך בחוסר סמכות מובהקת.



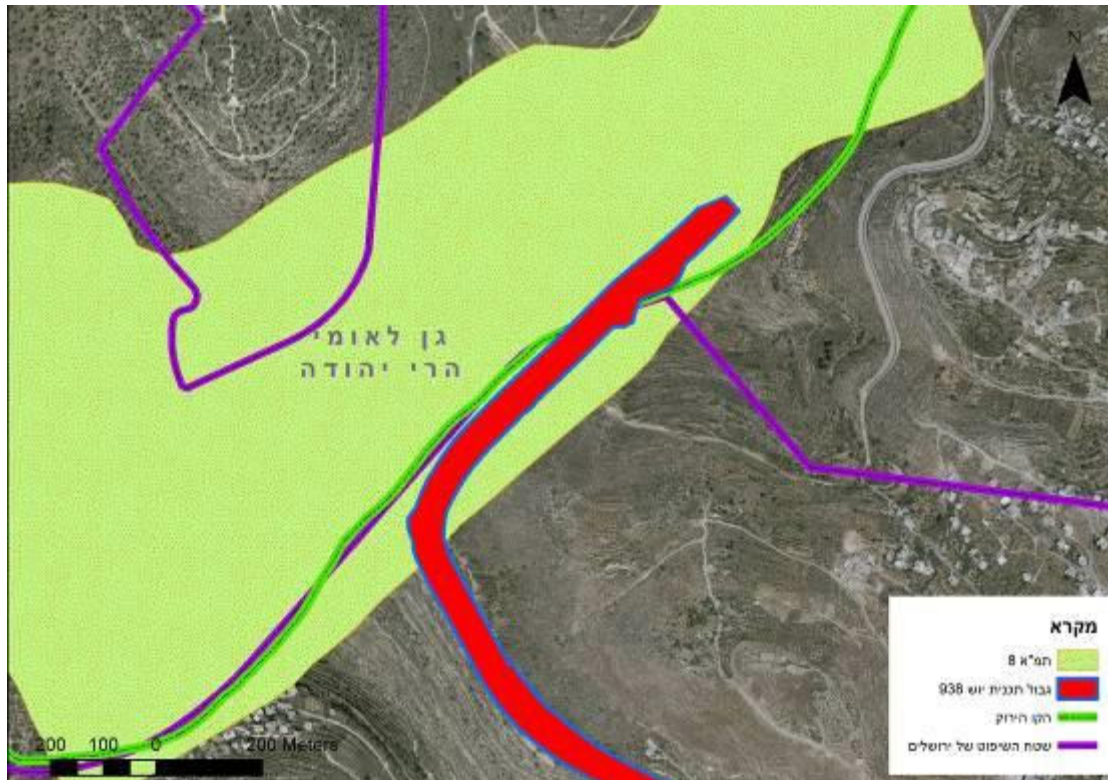
20. די בעובדה לעיל, כי גבולות התכנית חורגים מתחום סמכותן של יוזמת התכנית ושל מגישת התכנית, ואף מתחום סמכותן של מוסדות התכנון באזור, כדי לפסול את התוכנית במתכונתה הנוכחית.

### התעלמות מתכנית מתאר ארצית - תמ"א 8

21. פגם חמור נוסף בתוכנית, שאף הוא מראה כי התוכנית קודמה בצורה בלתי חוקית, הינו העובדה כי יזמי התוכנית התעלמו מתוכנית מתאר ארצית ולא פעלו לפי הוראותיה.

22. התכנית שבנידון מתעלמת מהעובדה שעל חלק ניכר משטחה חלה תכנית מתאר ארצית מספר 8 לגנים לאומיים, שמורות טבע ושמורות נוף. חלק מהתכנית שבנידון חופף לשטחה של תמ"א 8 בתחום גן לאומי מוכרז הרי יהודה, מספר ג/10/11. הוראות תמ"א 8 קובעות כי לא יבוטל שטח של תכנית זו (תמ"א 8) **אלא לאחר** התייעצות עם מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע (סעיף 6).

23. אין כל ראיה או עדות בדיון להפקדה כי נעשתה התייעצות עם מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע או שהתקבל אישור מהמועצה הארצית לתכנון ובנייה לגריעת ייעוד הקרקע של גן לאומי מוכרז הרי יהודה עבור תכלית של דרכים כפי שמציעה התכנית שבנידון.



24. בנוסף, על פי סעיף 7 בהוראות התכנית ניתן לייעד לתכלית שאינה גן לאומי, שמורת טבע או שמורת נוף, שטחים אשר אינם עולים בגודלם מ-1/3 ממספר הדונמים כפי שמפורט בנספח 1 לתכנית ובלבד שיתקבל אישור מהמועצה הארצית לתכנון ובנייה. לא הוכח כי התקבל כל אישור כאמור מהמועצה הארצית. אין כל עדות או ראיה לכך שהתקבל אישור מהמועצה הארצית לתכנון ובנייה כי כלל השטחים ששוננו בייעוד הקרקע של גן לאומי אינו עולה על 1/3 ממספר הדונמים כפי שמפורט בנספח 1 לתכנית תמ"א 8.

25. כמו כן, על פי סעיף 11 לתמ"א 8 ניתן לייעד שטחים בייעוד הקרקע גן לאומי לתכליות אחרות בתנאי שהן דרושות להשגת הייעוד העיקרי של הגן הלאומי. אך אף לא אחת מחמשת מטרותיה של התכנית שבנידון אינה עוסקת כלל בהשגת תכלית של גן לאומי. מטרתה התוכנית הינה לקדם בנייתה של שכונה חדשה, דבר שהוא בניגוד גמור לתכליות של גן לאומי.

26. לסיכום, היה על יזמי ומגישי התכנית לחזור ולהיוועץ עם מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע טרם ביטול השטח של גן לאומי והפיכתו לתכנית לדרך. כמו כן היה על יוזמי ומגישי התכנית לקבל אישור מהמועצה הארצית לתכנון ובנייה כי כלל השטחים שוננו בייעוד הקרקע של גן לאומי אינו עולה על 1/3 ממספר הדונמים כפי שמפורט בנספח 1 לתכנית תמ"א 8. משלא נעשו דברים אלה, הרי

מדובר בפגמים חמורים בתוכנית, הצובעים אותה באי-חוקיות מובהקת ומחייבים את ביטולה וביטול החלטת ההפקדה.

27. הלכה למעשה, יזמי התוכנית ניסו לעקוף אות הוראותיה של תוכנית מתאר ארצית, שהינה בגדר הוראת חוק, ועומדת במדרג הגבוה של התוכניות, ומחייב לפעול לפי הוראותיה כל עוד לא שונתה.

### תכנון לקוי- תכנון ללא הסתכלות מרחבית כוללת

28. הדרך הקיימת הינה צו תפיסה צבאי זמני אשר מחודש מדי מספר שנים (אם בכלל) ונוצר מתוך צורך בהול שאינו בהכרח קיים היום, שכן ישנן אפשרויות גישה אחרות כמו למשל חיבור לדרך מספר 60 ומעבר לירושלים דרך כביש המנהרות אשר בימים אלה עובר הכפלה של נתיבים מנהרות וגשרים.

29. הגם שמדובר בדרך קצרה ושולית הפיכתה לדרך איזורית המחברת בין שתי ישויות מדיניות אינה עניין של מה בכך. דרך זו מייצרת למעשה מעבר של גבול בינלאומי ומעבר שכזה אינו יכול להיווצר על ידי תכנית שולית העוסקת רק בדרך גישה מקומית באורך של 3.2 ק"מ משום מקום אל שום מקום. הקצה הדרומי של התכנית מסתיים במעגל תנועה הנמצא אף הוא בתחום צו תפיסה מספר ת/13/95 על גבי אדמות פרטיות של תושבי בית ג'אלה, והקצה הצפוני מגיע אל גבול תכניות 12222 ותמ"א 8 אשר מגדירות את השטח לפארק עמק רפאים וגן לאומי מוכרז הרי יהודה, אשר בהם עוברת דרך נופית צרה שאינה עונה על הגדרה של דרך איזורית באף אחד מהפרמטרים המקצועיים שלה.

30. לפיכך, אין די בהגשת התכנית שבנידון כחלק אחד של תצריף אשר לא קיבל כל מעמד סטטוטורי מתוך תקווה שזהו החלק הראשון אשר יוביל לאישורם של חלקים נוספים. לו אישור הדרך והפיכתה לסטטוטורית הוא תנאי לקידום תכנית ההרחבה המיועדת להר גילה מדוע הדרך אינה חלק מהתכנית להרחבה ומדוע היא אינה מוגשת כתכנית אחת בקנה מידה רחב יותר המראה את התמונה כולה? שכן למעשה אין אנו עוסקים בתכנית לדרך אלא בתכנית להרחבת הר גילה או אף להקמה של התנחלות חדשה בקנה מידה לא מבוטל.

31. התכנית שבנידון אינה מקיימת רציונאל תכנוני ממשי ועל פי חוק התכנון והבנייה התקף יש צורך בתכנון מתארי ורק לאחריו מתוך ראייה רחבה יש צורך בתכנון מפורט.

32. חלק ניכר מההתנחלות הר גילה והדרכים המובילות אליה נתפס בצווים צבאיים כצורך ביטחוני למרות שמדובר על יישוב אזרחי ובית המשפט העליון כבר פסל



את השימוש בצווים צבאיים לשימושים אזרחיים מסוג זה, לכן לא ניתן לקבל מהלך תכנוני אשר בא להחליף צו צבאי באותה המתכונת.

### **הפקעה שנועדה לשרת צרכי ציבור אחד בלבד - הפקעה בלתי חוקית**

33. שימוש של הפקעה למטרות ציבור אשר תשמש אך ורק את התושבים היהודים ולא את התושבים הפלסטינים שכן המשך הדרך חסום עבורם, מטעם זה התכנית פסולה.

34. על פי פרוטוקול הדיון מיום 03.06.2020, בו אושרה התכנית להפקדה נטען כי ישנו קושי משפטי לחבר שכונה חדשה לדרך סטטוטורית אשר לא תוכננה אלא הוקמה על פי צו תפיסה צבאי לצורך ביטחוני. מתוך כך נבחרה האופציה להכין תכנית ולבסס את השימוש באדמות פרטיות על צו הפקעה. הפקעת קרקע בשטח הנמצא בתפיסה לוחמתית אפשרית אך ורק אם היא משרתת את האוכלוסייה המקומית. במקרה דגן התכנית אינה משרתת כלל את האוכלוסייה המקומית אלא אך ורק את התושבים של המעצמה הכובשת אשר הועברו לשטח שנכבש.

35. בפרוטוקול הדיון נטען כי הכביש משרת כביכול את שתי האוכלוסיות. מדובר בטענה מופרכת וחסרת בסיס. התירוץ לשימוש של הפלסטינים בשטח נתלה בעובדה שיש מספר מבנים הנמצאים בסמוך לדרך ומשתמשים בה כדרך גישה. בפועל מדובר במבנה יחיד ובו משפחת אחת. ראוי לציין כי החלק מהדרך הנמצא בשימוש של אותה משפחה בודדת הינו רק לחלק מהדרך, כ-1,800 מטרים מתוך 3,200 מטרים) שכן המשכה של הדרך המובילה לירושלים היא בבחינת דרך ללא מוצא עבורם ואין להם תכלית ממשית לשימוש בה והם לא משתמשים בה כלל ועיקר.

36. יתירה מזו. מע"צ הציבו תמרור (בכיכר ביציאה מולאגיה) האוסר על פניה מולאגיה לכיוון ירושלים. אמנם תמרור זה הוצב על ידי מע"צ, ואולם הוא מספר את הסיפור האמיתי, כי הדרך האמורה אינה מיועדת לשימוש של פלסטינים אלא מי שמשתמש בה הם אך ורק המתנחלים המגיעים להר גילה. ולכן, ברור שלא נועדה לשרת את האוכלוסייה הפלסטינית.

37. ברור לכל כי אזכור העובדה שישנם מבנים פלסטינים על הדרך שבתחום התכנית שבנידון הינו רק תירוץ בלבד בכדי לנסות ולהתגבר על משוכה משפטית הנוגעת להפקדה של הדרך. יתרה מזאת החלק של הדרך הנמצא על אדמות מדינה מוכרזות מגיע בסמוך לדרך המובילה לאותם מבנים כך שלמעשה מרבית השטח המיועד להפקעה נמצא מעבר לדרך המובילה למבנה ואין לפלסטינים כל תכלית

לשימוש בו. כך שאף אם נניח שהמבנה הבודד באמצע הדרך יכול להוות תירוץ להפקעה – ואיננו סבורים כך כלל ועיקר- תירוץ זה יכול לחול אך ורק על חלק מהדרך ולא על כולה. כאשר בכל מקרה, אותה משפחת פלסטינית בודדת שגרה בבית הבודד בצד הדרך, אין להם כל עניין בשינוי של הדרך הקיימת מעבר למה שקיים.

38. רק בכדי לחזק את מראית העין שהדיון על ההפקעה מייצר ראוי לציין כי התכנית לא לקחה כלל בחשבון את העובדה שיש דרך גישה המתחברת אליה ולא נעשה כל תכנון מפורט בעניין זה. יתרה מזאת, על פי התכנית של מכשול ההפרדה באיזור, תוואי המכשול מתוכנן לחצוץ בין המבנה לבין הדרך. לפיכך גם הטיעון המופרך על שימוש של שתי האוכלוסיות בדרך אינו רלבנטי לענייננו ומתוך כך מתבטל כלל ועיקר.

39. ולכן, למעשה ההפקעה המוצעת משרתת אך ורק את האוכלוסייה היהודית ואינה משרתת כלל את האוכלוסייה הפלסטינית ומתוך כך היא פסולה.

### **החסרת מידע במסמכי התכנית**

40. בנוסף ראוי לציין כי מסמכי התכנית שבנידון חסרים מידע ונערכו בניגוד לחוק ולתקנות, כך למשל תשריט המצב הקיים אמנם מראה את יעודי הקרקע בתחום תכנית מספר 12222, אותה היא שואפת לשנות ללא סמכות, אך היא אינה מראה כלל את יעודי הקרקע בתחום התכנית שבתוקף, תכנית RJ/5, אשר חלה בתחום הגדה המערבית ואף אותה התכנית שבנידון משנה. החסרת או הסתרת מידע במסמכי התכנית בניגוד לחוק הקיים ובניגוד לתקנות מחייבים הפקדה מחדש של התכנית לאחר תיקונה.

### **קרקעות המועדות להתמוטטות בסמוך לדרך ובתחומה**

41. הרחבה של הדרך עשויה לייצר מפגעים בסביבה רגישה שכבר הוזכרו בעבר בדומה לסדקים שנפערים בסמוך לדרך ושיש חשש שכל עבודה על הדרך עשויה להחמיר את המפגעים. על פי סעיף 63 לחוק תכנון ערים כפרים ובניינים מס' 79, "אסורה הבנייה על קרקעות בעלות שיפוע חריף, המועדות להתמוטטות או להיסחף...". בשל העובדה ובהתאם למסמכים ולצילומי האוויר המראים כי איזור הכביש המתוכנן צמוד לקרקעות המועדות להתמוטטות ויתכן כי תחום התכנית אף כולל בתחומו קרקעות המועדות להתמוטטות, אסורה הבנייה, כל בנייה, ובכלל זה ובמיוחד עבודה בקנה מידה של הקמת או טיוב דרך בשטחים אלה.

42. כבר כעת וכתוצאה מהעבודות לסלילת הכביש בשנות ה-90 יש גלישות ופני השטח מחורצים בבקעים עמוקים לאורך עשרות מטרים. בבג"צ 2256/10 בעניין הגדר הסבירה המדינה שעל סמך דוח גאולוגי אשר נערך עבורה אין אפשרות לביצוע עבודות הנדסיות במדרון (ועל כן חומת ההפרדה חייבת להיבנות במעלה ההר).

43. על פי החתכים המופיעים בנספחי התכנית מסתמן שתיעשה עבודת חציבה ומילוי לאורך הדרך כך שלמעשה מתוכננת עבודה נוספת לאורך הדרך ועבודה זו טומנת בחובה סכנה ממשית וחמורה שכן היא נמצאת בתחום של קרקעות המועדות להתמוטט.

44. ראוי לציין כי על פי דברי התושבים, בזמן חציבת הכביש באמצע שנות ה-90 של המאה הקודמת, היתה התמוטטות של אדמה בסמוך לעבודות.

45. לשון החוק קובעת בסעיף 63 כי: "...הסירוב למתן רישיון באיזורים כאמור ייחשב כסופי ואינו ניתן לעירעור בשום צורה". לכן גם אם תכנית זו תאושר לא ניתן כלל לבצע בתחומה בשטחים המיועדים להתמוטטות כל עבודה ואין אפשרות לערער על קביעה זו. כך שלמעשה והכרותינו את מדיניות האכיפה של הרשויות באיזור, ברגע שתאושר התכנית או אולי אף קודם לכן, יחלו במקום עבודות אשר הינן אסורות על פי החוק ולכן בכדי למנוע את העבודות האסורות אשר עלולות לגרום נזקים ברכוש ואף בנפש, אין לקדם את התכנית שבנידון.

46. יזמי התוכנית לא ערכו ולא הזמינו כל דו"ח גאולוגי לבדיקת השטח של התוכנית והסכנות הטמונות בביצוע עבודות במקום, זאת למרות התרחשויות העבר ולמרות הסדקים שרואים כבר בצילומי האוויר, דבר שאף הוא מהווה פגם חמור בתוכנית ומחייב את ביטולה.

### חוות דעת מומחה

47. המתנגדים פנו לגאולוג מומחה, פרופ' אמוץ עגנון, המכון למדעי כדור הארץ, האוניברסיטה העברית, אשר מסר חוות דעת מומחה בעניין.

מצ"ב העתק מחוות הדעת.

48. חוות הדעת מדברת בעד עצמה, ומראה הכביש המתוכנן טומן בחובות סכנות חמורות וממשיות לאזור. לפי חוות הדעת, רק בניית גשר ארוך שאין דומה לו

בארץ עלולה למנוע את הסכנה. וכך נאמר בין היתר בסיכום חוות הדעת בעניין הסיכונים שהכביש מעלה:

#### סיכונים

- 1) חוות הדעה מבוססת על סקירת ספרות וסיור בשטח המדובר, אשר מעלים בבירור חשש לסיכון חמור להגברת קצב ומפולות סלע והתפשטות במרחב.
- 2) צילומי אוויר כמו גם צילומים מהקרקע מתעדים מצב בו לא ניתן לפתח כביש ללא חקירות מפורטות.
- 3) עבודות פיתוח אשר ישמרו על בטיחות הנוסעים יביאו להרס חסר תקדים של הנוף התנכי שהשתמר כה קרוב לירושלים.
- 4) הפגיעה אינה מסתכמת בנוף - שטח של עשרות דונם אשר יכול היה לשמש למגוון מטרות הפך למסוכן לכל מי שמתקרב אליו. לכך יש להוסיף את הסיכון של התפשטות הגלישה לשטח מאות דונם כלפי דרום-מזרח. פוטנציאל כזה קיים עקב המבנה הגיאולוגי (נטיית השכבות בכיוון ירידת המדרון - צפון-מערב).
- 5) הסיכון מוגבר בעת רעידת אדמה חזקה, כפי שהודגם ברעידת האדמה של 11 יולי 1927 (Katz et al., 2011). רעידת אדמה שתרחש בעונות הלחות תגרום אף לנזק גדול יותר עקב רטיבות החוואר מתצורת מוצא. גם סופות גשם חריגות (כמן בתחילת שנות ה-90) ללא רעידת אדמה מגבירות את הסכנה לאירועים חמורים יותר מאלה שהתרחשו 25 השנים האחרונות.
- 6) עבודות פיתוח והרחבת נתיבי התנועה אשר לא יגדילו את הסיכון דורשות בניית גשר בקנה מידה הגדול ביותר המוכר בארץ (מאות מטר אורך ועשרות מטר גובה).
- 7) כל הרחבה של כביש 385 בקטע בו הוא עולה מנחל רפאים לכיוון הר גילה, מגבירה במידה ניכרת את הסכנה החמורה שהכביש הזה נתון בה כבר עכשיו.

49. גם בשיב לב לאמור בחוות הדעת האמורה, שמי שאמור היה להזמינה מלכתחילה הם יזמי התוכנית, ומוסדות התכנון היו צריכים לדרוש אותה מהם, מתבקשת הוועדה לדחות את התוכנית האמורה.

#### חוות דעת הידרולוג

50. המתנגדים פנו גם להידרולוג מומחה, מר בועז טטרסקי, אשר מסר בידם חוות דעת מומחה בעניין התוכנית האמורה. מחוות דעת זו עולה, כי קיימת בעייתיות רבה בקידום התוכנית בשל סכנות רבות כמפורט בחוות הדעת, כאשר קיימת "סכנה ממשית שהרחבת הכביש תביא להחמרת המצב הקיים ותגביר את סכנת השקיעות ואף קריסה של הכביש בהמשך".

51. וכך קבע המומחה בין היתר בחוות דעתו:

"עבודות נוספות בכביש קרוב לוודאי שיגרמו לתזוזות קרקע ושינויים בזרימת המים בתת הקרקע ובנביעות עצמן. לכך יכולות להיות השלכות בעייתיות שונות. למשל:

1) זרימות חזקות בנביעות, במיוחד בחודשי החורף (כפי שעולה מהעדות ב"עמוד ענף"), עלולות לגרום להצפת הכביש ואף לחסימתו ולסכנה בטיחותית לנהגים. העובדה שמיקום הנביעות הוא ממש בעיקול הדרך אף מחמירה את הסכנה.

2) זרימות אלו, במידה ויחדרו גם מתחת לכביש עלולות לגרום לסחיפת מצע הקרקע עליו הכביש נבנה ולהיווצרות שקיעות ואף קריסה של הכביש בהמשך.

3) מנגד אם בשל תזוזת הקרקע שתיגרם מעבודות בכביש יתייבשו הנביעות או תיחלש הספיקה יהיו לכך השלכות (1) מבחינה אקולוגית - מגוון בע"ח וצמחייה במורד התלויים במי הנביעות (2) מבחינה הידרולוגית - תרומת מים לנחל רפאים (3) מבחינה נופית - השטח בדיוק ממזרח לנביעות נמצא בתחום גן לאומי נחל רפאים (תב"ע 12222) אשר חלק ממטרותיו היא שימור החקלאות המסורתית ונוף הטראסות הקדום. החקלאים המקומיים משתמשים במי נביעות לצורך חקלאות בטראסות הסמוכות. זו חקלאות מסורתית עתיקת יומין שצפויה להינזק באופן ישיר כתוצאה מירידה בשפיעת המעיינות!"

#### לסיכום:

- מתוך הממצאים עולה כי קיים קשר מובהק בין סלילת הכביש והתפרצות הנביעות החדשות לאורכו
- נראה כי קיים כשל תכנוני מהותי בתכנון החדש לכביש 385 אשר לא לקח בחשבון מעבר על תצורת מוצא שמנקזת מעיינות רבים בכל האזור. היה ראוי לכלול פתרון ניקוזי ייעודי מותאם לתנאים הגיאולוגיים וההידרולוגיים המקומיים.
- שינויים בשל עבודות על תוואי הכביש עלולים לגרום לסכנה של הצפות חוזרות של הכביש, במיוחד בחודשי החורף. מיקום הנביעה בעיקול הכביש מחריף את הסיכון.
- כל תוכנית לשידרוג או הרחבה של הכביש מחייבת נספח הידרולוגי שמציג מענה תכנוני ייעודי לנושא ניקוז מי התהום והנביעות.
- ללא מענה ניקוזי ראוי קיימת סכנה ממשית שהרחבת הכביש תביא להחמרת המצב הקיים ותגביר את סכנת השקיעות ואף קריסה של הכביש בהמשך."

52. די באמור בחוות הדעת האמורה כדי לדחות את התוכנית.

#### פגיעה בתשתית העובדתית הראויה הדרושה להחלטה

53. המתנגדים יטענו, כי חוות הדעת לעיל מלמדות אף הן, כי התשתית העובדתית שעמדה בפני מוסדות התכנון בעת קבלת ההחלטה על ההפקדה, הייתה תשתית עובדתית חסרה ולקויה. שכן, מידע חשוב, בנוגע להשלכות הכביש על הסביבה לא עמד בפני הוועדה כלל ועיקר. הדבר הביא לידי הכשלת הוועדה במילוי תפקידה.

54. בעניין זה, קיימת פסיקה ענפה שקובעת, כי בטרם רשות מנהלית תוכל לקבל החלטה ותכריע בעניין מסוים, הרי עליה לערוך איסוף ראוי של נתונים בטרם קבלת ההחלטה, איסוף שיכול להתבצע גם באמצעות הליך שימוע. כך למשל נקבע בפס"ד אלוני כי:

**"לא פעם פסל בית משפט זה החלטה מינהלית משום שלא היתה מבוססת על עובדות כנדרש".** הנה, לדוגמא, בג"צ 852/86 אלוני נ' שר המשפטים, פ"ד מא(1)2. במקרה זה החליט שר המשפטים שלא להסגיר את נקש לצרפת עקב חשש לחייו אם יוסגר כמבוקש. בית המשפט ביטל את החלטת השר. וכך אמר הנשיא שמגר (בעמ' 52, 49):

**"החלטתה של רשות סטטוטורית... חייבת להישען על נתונים בדוקים, היכולים לשמש תשתית סבירה להחלטתה ומבססים אותה... במקרה שלפנינו לא נערכה בדיקה עניינית נאותה שיכול היה להיות בה כדי לגבש מסקנה מבוססת כנדרש כאן".**

ראו גם בג"צ 620/85 מיעארי נ' יו"ר הכנסת, פ"ד מא(169) 4; בג"צ 953/87 פורז נ' ראש עיריית תל-אביב-יפו, פ"ד מב(340) 309, 2; בג"צ 52/91 עתידות - קופת פנסיה בע"מ נ' שר האוצר, פ"ד מה(527) 519, 3; בג"צ 7074/93 סויסא נ' היועץ המשפטי לממשלה (טרם פורסם). **ואין זו אלא רשימה חלקית של פסקי דין שכך עולה מהם**<sup>1</sup>.

55. במקרה הנוכחי, לא עמדה בפני מוסדות התכנון מלוא התשתית העובדתית הראויה לקבלת החלטה על הפקדת התוכנית, ודי בכך כדי להביא לביטולה והחזקת העניין לבחינה מחודשת. 56. גם העדר קיומו של תסקיר השפעה על הסביבה, כפי שנעמוד עליו להלן, מהווה אף הוא פגם בתשתית העובדתית שהייתה אמורה לעמוד בפני מוסדות התכנון לפני קבלת ההחלטה על ההפקדה.

## **העדר תסקיר השפעה על הסביבה**

**התוכנית קודמה מבלי שנבחנו השלכותיה הסביבתיות והכלכליות ומבלי שעמד בפני הרשות תסקיר השפעה על הסביבה!**

57. על פי תקנות בדבר הכנת תסקיר השפעה על הסביבה (יהודה ושומרון) התשס"א, 2001, סעיף 3 הנוגע לסמכות לדרוש הגשת תסקיר, רשאי קמ"ט סביבה או מוסד התכנון שהוגשה לו תכנית אשר לדעתו יש בביצועה כדי להשפיע השפעה ניכרת על הסביבה לדרוש כי מגיש התכנית יכין תסקיר ויגישו למוסד התכנון. דרישה להגשת תסקיר יכול שתיתן בכל שלבי התכנית טרם אישורה.

<sup>1</sup> בג"צ 94/987 יורונט קווי זהב (1992) בע"מ נ' שרת התקשורת, הגב' שולמית אלוני, פ"ד מח(5), 412, 424-425 (1994).

58. נדמה כי יוזמי התכנית לא היו מודעים להשפעה של הדרך על הסביבה. ההשפעה של סלילת הדרך מהדהדת למעלה מ-25 שנה מאז נפרצה ללא תכנית אלא באמצעות צו צבאי בהול. אך כעת, לאחר שהמתנגדים מביאים לידיעתו של מוסד התכנון, באמצעות חוות דעת מקצועיות המצורפות להתנגדות זו, כי ישנה השפעה משמעותית על הסביבה וחייבת להיעשות בדיקה מקיפה ומשמעותית של ההשפעה של הדרך על הסביבה לפני כל מהלך. לפיכך יש צורך שייערך תסקיר השפעה על הסביבה על פי סעיף 4 לתקנות כך שתיבחן לראשונה, ההשפעה של הדרך על הסביבה, השפעה אשר אין עוררין כי קיימת כבר היום בשטח.

59. בעת פריצת הדרך לא נעשתה כל בדיקה המעידה על ההשפעה שיש לפעולה זו על הסביבה שכן החוק לא חייב את הצורך הביטחוני שהיווה רקע לצו הצבאי שהוצא, לערוך תסקיר שכזה. אך כעת כאשר מכינים תכנית יש צורך להתייחס להשפעה של הדרך על הסביבה ובמיוחד כאשר ישנם סימנים ברורים על השפעה חמורה על הסביבה.

60. לפיכך יש צורך כי לשכת התכנון, לפי סעיף 5 ב בתקנות, תדרוש ממגיש התכנית, המועצה האיזורית גוש עציון, להכין תסקיר השפעה על הסביבה על פי כל הכללים המפורטים בתקנות אלה. ראוי לציין כי תקנות אלה שנקבעו בצו על ידי ראש המינהל האזרחי, נשענות על התקנות של המחוקק הישראלי כך שמין הראוי לרדת לשורשם של דברים בראי החוק הישראלי.

61. נוכח חשיבות בחינת השלכות הסביבתיות של תוכנית לדרך על הסביבה שבה אמורה התוכנית להיות מתבצעת, הרי לא נעלמה סוגיה זו מעיניו של המחוקק והוא נדרש לה ונתן לה מענה בחוק לתכנון והבניה התשכ"ה-1965 וכן בתקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על הסביבה), תשס"ג-2003, והעמיד את האפשרות להיעזר בתסקיר השפעה על הסביבה לצורך בחינת השלכותיה הכלכליות והחברתיות של תוכנית זו או אחרת, כאשר במקרים ספציפיים שפורטו בחוק הגשת תסקיר השפעה על הסביבה היא אכן חובה, ולהלן נפרט.

62. תקנה 16 לתקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על הסביבה), תשס"ג-2003, קובעת כי:

**"תסקיר לתכנית דרך ולתכנית לתשתית לאומית**

**16. (א) על תכנית דרך, לפי סימן ו'1 בפרק ג' לחוק, יחולו בשינויים המחויבים, תקנות 1, 8, 14 ו-15 בלבד.**

**(ב) על תכנית לתשתית לאומית, לפי סימן ה'2 בפרק ג' לחוק, יחולו בשינויים המחויבים, הגדרות "נפגע סביבתי" ו"עורך תסקיר" בתקנה 1 ותקנות 8 ו-14 בלבד."**

63. בהתאם להוראות התקנה לעיל, רשאי מגיש תכנית לדרך כמו במקרה דנן להגיש יחד עם התוכנית תסקיר השפעה על סביבה המוגדר בחוק התכנון והבניה תשכ"ה-1965 כ-: "מסמך הסוקר את הקשר שבין תכנית מוצעת לבין הסביבה שבה היא מיועדת להתבצע, לרבות הערכות לגבי השפעות צפויות או חזויות של התכנית על אותה סביבה ופירוט האמצעים הדרושים למניעה או לצמצום השפעות שליליות, כפי שייקבע בתקנות";.

64. בעניין זה נפנה ל-עמ' 7310/16 עיריית בת ים נ' ועדת המשנה לעררים המועצה הארצית לתכנון (פורסם בנבו), המדובר ערעור על פסק דינו של בימ"ש לעניינים מנהליים, כאשר במוקד הערעור ניצבת טענת עיריית בת ים כי נפל פגם בהליך אישור תכנית מתאר כוללת לעיר תל אביב-יפו, מאחר שלטענתה מוסדות התכנון לא לקחו בחשבון את השפעותיה השליליות של התכנית על העיר בת ים ותושביה, ובתוך כך נטען כי אף אם לא מוטלת על רשות התכנון החובה להזמין תסקיר, היא אינה מנועה מלעשות כן בגדר סמכויותיה. וכך קבע בית המשפט הנכבד:

"תקינות ההליך המינהלי של אישור התכנית על ידי מוסדות התכנון מחייבת את בחינתן של כלל העובדות הרלוונטיות ומכלול השיקולים הנוגעים לעניין, לרבות השלכותיה העתידיות של התכנית על המרחב כולו. בחינה זו יכולה להיעשות גם – אך לא רק – באמצעות הזמנת תסקיר או חוות דעת כמבוקש כעת על ידי המערער, וזאת על אף שפעולה כאמור אינה מעוגנת בהוראת חוק – להבדיל, למשל, מהדרישה להגשת "תסקיר השפעה על הסביבה" בנסיבות המנויות בתקנה 2 לתקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על סביבה), התשס"ג-2003. יחד עם זאת, בהיעדר חובה על פי חוק לקבלת תסקיר בטרם אישור התכנית, בחינה זו יכולה להיעשות בדרכים שונות ומגוונות, ועל הטוען לקיומו של צורך בתסקיר כאמור מוטל לבסס טענתו ולנמק מדוע דווקא במקרה הנדון יש צורך להידרש לו. בנטל זה לא עמדה המערער."

65. מלבד התקנות, נקבעה חובה בהכנת תסקיר השפעה על הסביבה גם בתוכניות מתאר ארציות, כמו למשל תמ"א 3 (תוכנית מתאר ארצית לדרכים). בשינוי מספר 7 לתוכנית, התש"ן-1990 נקבע בסעיף 12 כדלקמן:

"לא ידון מוסד תכנון ולא תאושר תוכנית על פי סעיף 10, לסוגי הדרכים שלהלן, שהן חלק מרשת הדרכים הארצית, אלא אם הוגש תסקיר השפעה על הסביבה :

- 1) דרך פרברית מהירה.
- 2) דרך מהירה ומחלפים במקטעים העוברים בתוך שטחים בנויים או מיועדים לבניה או בסמוך להם.
- 3) כל קטע דרך אשר לדעת מוסד התכנון, עלול לגרום להשפעה ניכרת על הסביבה ויש צורך לנקוט באמצעים למניעת מפגעים סביבתיים לרבות מפגעים נופיים."



66. אין ספק כי המקרה הנוכחי, היה מחייב הזמנת תסקיר השפעה על הסביבה. אמנם צוטטו דברי חקיקה ישראלית, ואולם ההנחה כי מוסדות התכנון והרשות אמורות לפעול לפי אותם סטנדרטים תכנוניים ולא יתכן כי מאחר ומדובר בכביש העובר בשטחים, הרי הסטנדרטים ישתנו ויהפכו פתאום לסטנדרטים נחותים.

67. דא עקא, כי לפי המידע המצוי בידינו, לא נערך כל תסקיר השפעה על הסביבה, לא בעת הכנת התוכנית ולא בעת ההחלטה על הפקדה. ככל שנערך תסקיר כזה אבקש נא להעביר אלי העתק ממנו, כדי שנוכל לעיין בו ולהשלים את ההתנגדות לאור המידע העולה ממנו.

68. ויודגש שוב, כי לתסקיר השפעה על הסביבה, חשיבות מכרעת בתהליך קבלת ההחלטות.

69. שכן, "תסקיר השפעה על הסביבה נועד להבטיח מסירת של כל המידע הדרוש לצורך הכרה ובחינה של הפרויקט ושל ההשפעות הצפויות עקב הקמתו והפעלתו, ולהציע את כל האמצעים הדרושים כדי למנוע פגיעה בסביבה או להקטינה".

70. פעולות התסקיר ניכרת בארבעה תחומים:

- 1) פעולת התסקיר היא כלי עזר בידי מוסדות התכנון לצורך קבלת החלטות. התסקיר מבהיר להם את משמעות הפרויקט מבחינת איכות הסביבה, ואת שעליהם לדרוש מהיזם כדי להגן על האינטרס הציבורי.
- 2) התסקיר גם מבהיר ליזם את ההשפעות של הפרויקט והאמצעים שיידרש להם לצורך ביצוע הפרויקט.
- 3) התסקיר מציג בפני הציבור מידע בכל הקשור להשפעת הפרויקט על הסביבה, היכול לשמש את הציבור בהגשת התנגדויות כאשר יש חשש לפגיעה כלשהי בציבור.
- 4) התסקיר מהווה מסגרת המשלבת מומחים במדעי הסביבה ותהליכי קבלת ההחלטות על תכנון, בניה ופיתוח.

71. ראוי לציין כי ההנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה נכתבות ע"י המשרד לאיכות הסביבה.

72. המתנגדים יטענו, כי כחלק מהליך השקילה הראוי שלא נתקיים, היה על המשיבים להזמין ולקבל תסקיר השפעה על הסביבה בשל סלילת הכביש המתוכנן, נוכח העובדה כי השטח המתוכנן פוגע באדמות הפרטיות, וגם בשים לב לעובדה כי מדובר באזור שקיימת בו קרקע רגישה המועדת להתמוטטות ולכן הייתה חשיבות מכרעה בקיומו של תסקיר כזה במקרה הנוכחי.

73. המתנגדים יטענו, כי נוכח ההשלכות האדירות של התוכנית היתה זו מחובתו של הממשל הצבאי לערוך תסקיר השפעה על הסביבה שיעמיד בפני מקבלי ההחלטות את מלוא התמונה ביחס להשפעות הצפויות של הכביש על הסביבה וכן החלופות האחרות האפשריות.

74. לנוכח חשיבות מסמך תסקיר ההשפעה על הסביבה כחלק מההחלטה על קידום או מימוש תוכנית, הורה בית המשפט הנכבד לא אחת על ביטול החלטות על אישור תוכניות לאחר שנוכח לדעת כי נפל אכן פגם בהחלטה על אישור התוכנית בדמות פגמים הקשורים במסמך תסקיר ההשפעה על הסביבה.

75. בעניין זה נפנה לבג"ץ 9409/05 אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנה על הסביבה נ' הוועדה הארצית לתו"ב של תשתיות לאומיות (פורסם בנבו), שבו בג"ץ (מפי הנשיאה ביניש ובהסכמת השופטות פרוקצ'יה וארבל) קיבל עתירה מנהלית נגד החלטה על אישור תכנית תת"ל 3, 6/4 לסלילת כביש 9 באזור צפון השרון מדרום לחדרה, לאחר שנקבע כי נפל פגם בסבירות ההנחיות שניתנו בנוגע לתסקיר ההשפעה על הסביבה שהוכן לצורך התכנית. פגם זה הוא בכך שלא ניתנה לעורכי התסקיר הנחיה לבחון את החלופות התכנוניות העקרוניות לתוואי המוצע של כביש 9, שהביא לכך שההחלטה לאשר את התכנית לא התבססה על תשתית עובדתית הולמת. בהתחשב במכלול השיקולים. וכך נקבע:

**” תסקיר ההשפעה על הסביבה נערך על ידי הגורם המגיש את התכנית למוסד התכנון בהתאם להנחיות מוסד התכנון. העיגון הסטטוטורי המפורש של השיקולים הסביבתיים במסגרת תסקיר השפעה על הסביבה מלמד על המשקל המיוחד שניתן לשיקולים הסביבתיים במסגרת הליכי התכנון. אלא שאין ליתן לשיקולים הסביבתיים עדיפות על פני יתר השיקולים הנוגעים לעניין, אלא לשם עריכת איזון סביר בין השיקולים השונים על מוסד התכנון להביא בחשבון את מלוא ההשלכות הסביבתיות של החלטותיו. למוסד התכנון נתון שיקול דעת באשר למהות ההנחיות שתינתנה לעורך התסקיר, הכפוף לכללי המשפט המינהלי. כאשר האיזון שערך מוסד התכנון בין השיקולים הנוגעים בדבר חורג ממתחם הסבירות הנתון למוסד התכנון, נפתח פתח לביקורת שיפוטית על החלטת מוסד התכנון באשר להנחיות להכנת התסקיר. ככלל, כאשר מדובר בתכניות בעלות השפעות סביבתיות ניכרות וארוכות טווח על מוסד התכנון ליתן משקל רב ביותר לשיקול הסביבתי ובמיוחד בתכניות בעלות פוטנציאל לפגיעה משמעותית בסביבה כך שעורך התסקיר יונחה לערוך תסקיר חלופות, שבו ייבחנו חלופות תכנוניות אפשריות לתכנית המוצעת, ולא אך חלופות הנוגעות לאופן היישום של אותה בחירה. לפיכך, כאשר עסקינן בתכניות מתאר, שעל פני הדברים הן בעלות השפעות סביבתיות ניכרות וארוכות טווח, על הטוען לכך שלא היו לתכנית המוצעת חלופות ישימות וראויות לבחינה במסגרת התסקיר, הנטל להציג הנמקה ברורה ומשכנעת לעמדתו.”**

76. במקרה הנוכחי, ונוכח השפעתה הניכרת של התוכנית על הסביבה, הרי הדבר היה מחייב קבלת תסקיר השפעה על הסביבה.

### **סתירה להוראות תמ"א 50**

77. התכנית שבנידון מוגדרת כתכנית לדרך איזורית מספר 385. על פי הוראות תמ"א 50 רוחב הרצועה המתוכננת של דרך איזורית הוא 60 מטר (חלק ג' סעיף 1) והמרחק בין קו הבניין לציר הדרך בדרך איזורית הוא 100 מטר (סעיף 2). אך

שלמעשה רוחב הדרך בתכנית שבנידון אינו קבוע אך הוא מסומן כ-15.8 וקו הבניין מציר הדרך הוא 30 מטר בלבד. התכנית ובכלל זה רצועת הדרך אינן תואמות את ההגדרה של דרך איזורית על פי תמ"א 50.

78. על פי פרוטוקול הדיון שאישר את התכנית להפקדה, מתכנן הדרך קובע כי בשל העובדה שמע"צ שמו שלט שמדובר בדרך מקומית ולא בדרך איזורית, אך רוחב הדרך וקווי הבניין אינם עומדים גם בהגדרה של דרך מקומית. מאחר והשכונה המתוכננת אמורה להיות בסמיכות גבוהה לדרך ולמעשה בתחום איסור הבנייה של דרך איזורית כך שהכנת תכנית כדן על פי תמ"א 50 לא תאפשר מימוש של חלק נכבד מתכנית ההרחבה.

79. תכנית זו נעשית בניגוד להגדרתה כדרך איזורית ולא ניתן לשנות אותה ולהקל בהגדרותיה בניגוד לתקנות ולחוקים הקיימים.

80. באותו דיון מתאר מתכנן התכנית את המגבלות ומתייחס לכך שהתכנון נמצא בתוך קווי הדיקור הקיימים אך בחינה של קווי הדיקור הקיימים על פי מודד אינם מראים את קווי הדיקור של הדרך אלא על פי מה שמכנה המתכנן שטח מופר כך שלמעשה קווי הדיקור הקיימים של הדרך מצומצמים בהרבה מאשר השטח המופר. נדמה כי יש כאן מהלך נוסף של מראית עין והגדרת קווי דיקור רחבים בכדי לאפשר את התכנון.

#### **העדר חיבור לדרך סטטוטורית בתחום ירושלים**

81. כל הרציונל של התכנית שבנידון מונע מהצורך לייצר חיבור סטטוטורי לתכנית השואפת להרחיב את ההתנחלות הר גילה. אך יש קושי ממשי לחבר תכנית לדרך אל תוך מרחב שבו אין דרך סטטוטורית. כך שלמעשה הדרך הקיימת הינה דרך אשר נבנתה כחלק מצורך צבאי אשר לשמו הוצאו צווי תפיסה צבאיים, אך צווי תפיסה אלה חלים אך ורק בתחום הגדה המערבית ואינם נמשכים אל מעבר לשטח השיפוט של ירושלים אשר שם נמצאת המשכה של הדרך, אך על דרך זו לא חלה תכנית לדרך המגדירה אותה ככזו אלא היא נמצאת בתחום דרך נופית בתכנית לפארק נחל רפאים.

#### **פגיעה חמורה בתושבים המוגנים**

82. כאן המקום להדגיש, כי אישור התכנית יגרום לפגיעה חמורה בתושבי הכפר וולגיה ובאדמותיהם.

83. ולא נאמר כי מדובר בסוג אחד ומסוים של פגיעות, אלא מדובר בפגיעות חמורות בתחומים רבים, פגיעות הן בזכות הקניין, הן בזכות החזקה והשימוש בקרקע והן בזכות להתפתחות עתידית.

84. כאן צריך לקרוא לדברים כהויותן. אך ברור כשמש הוא, כי למרות שמדובר בכביש, הרי תוכנית זו אינה מיועדת כלל לשרת את האוכלוסייה הפלסטינית, אלא מיועדת היא לשרת את האינטרסים של המעצמה הכובשת, ומיועדת היא להוות מנוף להקמת שכונה התנחלותית חדשה של הר גילה על אדמות הכפר וולגיה.

85. תוכנית זו באה כחלק ממערך שלם, של השתלטות על המרחב הפלסטיני ועל המשאבים הפלסטיניים על ידי מתנחלי המעצמה הכובשת. האינטרסים והעניין של התושבים המוגנים כלל אינו עומד בראש מעיניהם של יוזמי התוכנית, אלא כל עניינם הוא בקידום תוכנית (שכונה חדשה) לרווחת תושבי המעצמה הכובשת.

86. אין כל מחשבה הלוקחת בחשבון את התושבים הפלסטיניים המוגנים, את האינטרסים שלהם, את ההגנה על המרחב שלהם או פיתוחו, אלא עיקר המאמץ הינו בהשתלטות על המרחב הפלסטיני והרחקת רגלי הפלסטיניים מהם.

87. לא זאת אף זאת. התוכנית נבנתה מתוך הנחה שגויה ומוטעית, שכביכול התוכנית חלה על אדמות מדינה, ואולם לא כך הדבר. התוכנית חלה ברובה על אדמות פרטיות, אשר חלקן נתפסו כבר בשנת 1995 בצו תפיסה צבאי בעת סלילה הכביש הקודם במצב חירום בהול. ולכן, לא ניתן לקדם תוכנית כאמור ללא הסכמת התושבים הפלסטיניים בעלי הקרקע.

88. רק לפני תקופה לא רחוקה (מספר שנים), ניסו גורמים מתיישבים להשתלט על האדמה הפרטית של משפחת ללויה בסביבת הכביש, וביום 24.1.2016 בית המשפט השלום בירושלים קיבל את התביעה של משפחת ללויה נגדם ובמסגרת פסק-הדין שנתן הוציא צו מניעה האוסר עליהם להיכנס לקרקע הפרטית של משפחת ללויה הצמודה לכביש, או לבצע בה כל עבודה מכל סוג שהוא. מצ"ב העתק מפסק-הדין כנספח להתנגדות.

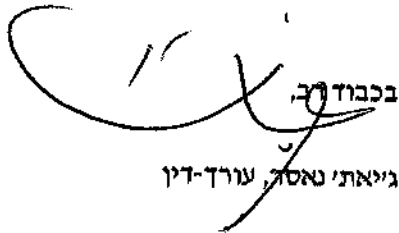
89. על כן, הסברה כי מדובר באדמת מדינה, הינה סברה שגויה ומוטעית.

90. לאור כל הנימוקים והמצטברים והחלופיים לעיל, הנכם מתבקשים בזאת לבטל את ההחלטה על הפקדת התוכנית, ולדחות את התוכנית גופה.

91. אנו מבקשים להיות נוכחים בעת קיומו של כל דיון בעניין התוכנית הנ"ל או בהתנגדות ולאפשר לנו להעלות טענות נוספות במהלך הדיון.

92. בשים לב לסד הזמנים הדוחק להכנת ההתנגדות ובשים לב למצב השורר כעת הן בשטחים והן בישראל בשל מגפת הקורונה, אנו שומרים על זכותינו להשלים התנגדות זו או לתקן אותה ולחוסף עליה.

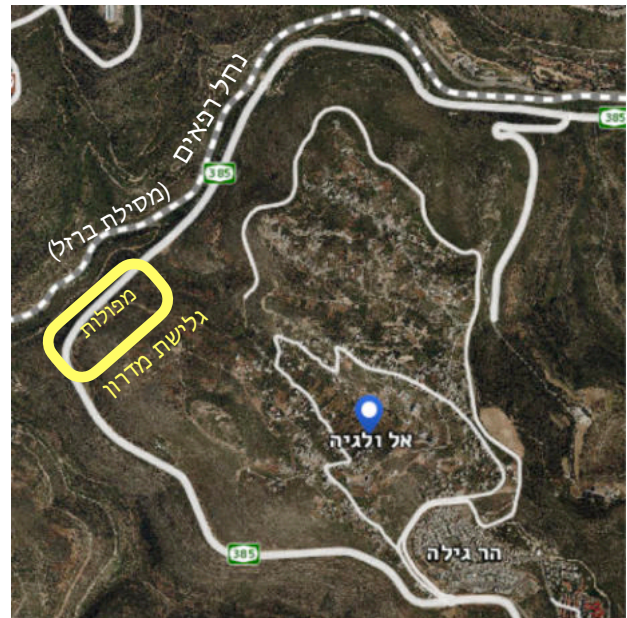
93. מן הדין ומן הצדק לקבל את ההתנגדות.

  
בכבוד רב,  
גיאית נאסה, עורך-דין

## חוות דעה מקצועית אי יציבות מדרון עקב סלילת כביש 385 פרופ' אמוץ עגנון, המכון למדעי כדור הארץ, האוניברסיטה העברית

כביש 385 בין נחל רפאים לבין הר-גילה (איור 1) נסלל באמצע שנות ה-90 וכבר במהלכה הסלילה גרמה למפולות סלע סביב נקודת ציון 214.0/226.8 ברשת ישראל החדשה. הבדיקה המתוארת להלן העלתה מספר ממצאים:

- 1) מדרון בשטח עשרות דונם החל להתפרק בגלישות ומפולות סלע אל כביש 385 באמצע שנות ה-90.
  - 2) אי-יציבות המדרון קשורה בנביעה של מעיינות חדשים ושינוי משטר ההידרולוגי.
  - 3) ההרס עתיד להתפשט במעלה המדרון עם פוטנציאל פגיעה במאות דונם.
  - 4) סלילת כביש 385 בקטע העולה מעמק רפאים פגעה ביציבות המדרון והתניעה את התופעה.
- איור 2 מביא צילום מאתר עמוד-ענן הכולל תיאור של הופעת מעיין חדש ב-1995 ומפולות סלעים. ב-1996 התדרדר סלע ענק וגרם לחסימת הכביש (אירוע שהגיע אז לחדשות היומיות ב"ידיעות אחרונות").



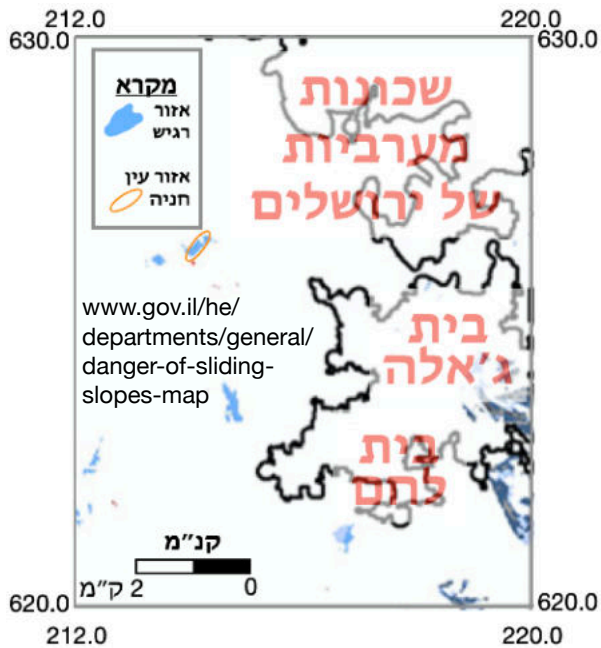
איור 2: קטע מאתר "עמוד ענן" המתאר את הופעת המפולות והשתנות המערכת ההידרולוגית בעת חציבת הכביש ובסמוך לאחריה.

איור 1: תצלום אוויר, כביש 395. גלישת המדרון (תיחום מקורב בצהוב) ומפולות (בשולי הכביש).

הגיאולוגיה והשיפועים הגבוהים של המדרונות סביב עין חניה משכו את תשומת הלב של המכון הגיאולוגי, אשר סימן את המקום כאחד מארבעה מסוכנים למפולות סלע, במחקר שעסק בבטיחות מסילת הרכבת ירושלים - בית שמש (Katz et al., 2011). בדו"ח של המכון הגיאולוגי משנת 2008 (כץ ושות') וכן במפה המקוונת של אתר הממשלה (עדכון 15.07.2019) השטח ממופה כחלק מכתם 0.6x0.2 ק"מ) רגיש לגלישת סלע, אשר אין דוגמתו בכל חלקה המערבי של העיר והערים השכנות מדרום (איור 3).

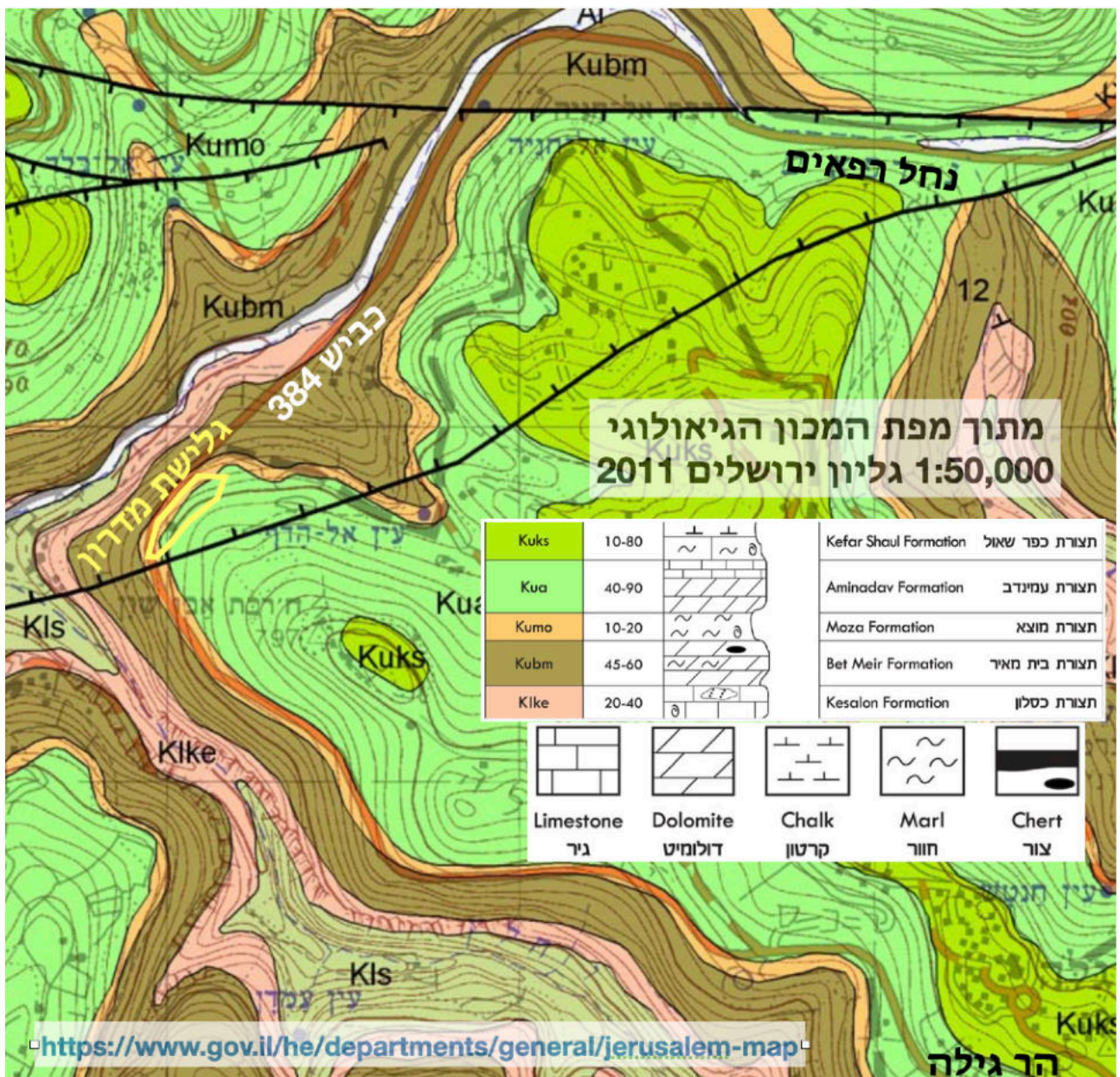
### גיאולוגיה והנדסה

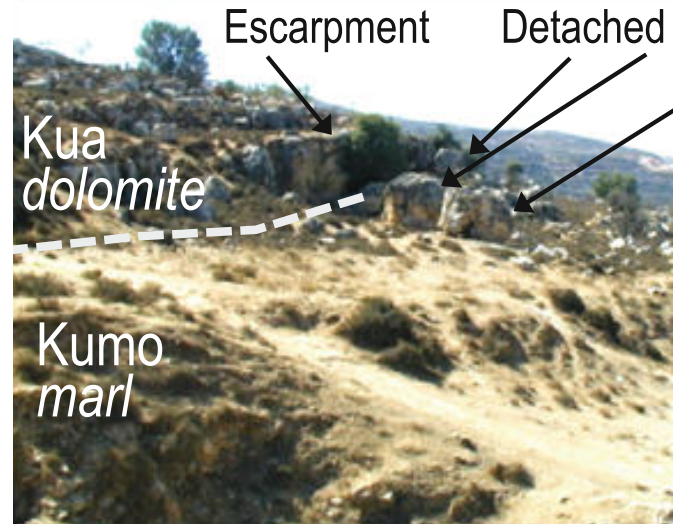
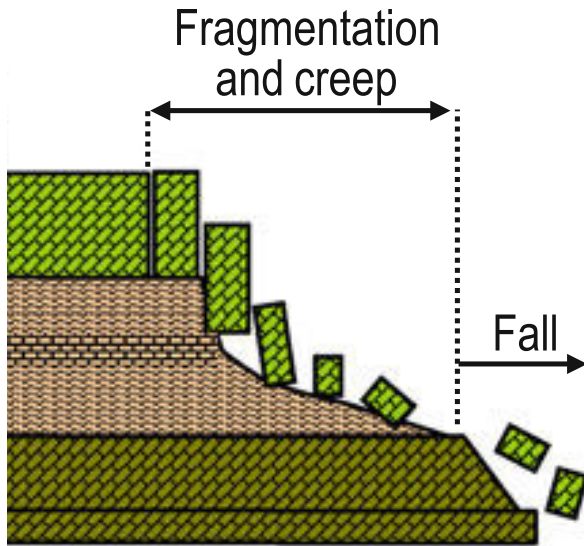
קטע הכביש 385 העולה מנחל רפאים לכיוון הר גילה עובר בתצורות הסלע הבאות: כסלון, בית מאיר, מוצא, עמינדב (בסדר סטרטיגרפי עולה) (איור 4). השכבות נוטות מעט לכיוון צפון מערב. במפה הגיאולוגית מסומן העתק מצפון מערב לכפר אל-ולאג'ה, וחוות הדעה הזו מתייחסת לשטח שמצפון מערב להעתק. השטח המדובר כולל גלישת סלע מאובנת גדולה אשר תואמת את האבחנה ההנדסית של



**איור 3:** מפת האזורים בהם קיימת סכנה לגלישת מדורות באזור השכונות המערביות של ירושלים, והערים מדרום (מתוך מפת המכון הגיאולוגי. האליפסה הכתומה מציינת את השטח לגביו נכתבת חוות הדעה. הוא מראה רגישות לגלישות (תכלת) בניגוד לאזורים האורבניים בהסביבה.

המכון הגיאולוגי (Katz et al., 2011). אבחנה זו מסבירה תופעות דומות של כשל מדרון באזור (איור 5). באזור עין חניה התופעה אף מוגברת עקב נטיית השכבות בכיוון של שיפוע המדרון היורד לצפון מערב. נטייה זו בשילוב עם התכונות המכניות של החוואר בתצורת מוצא, ועם התערבות לא מבוקרת בנוף, מאפשרות גלישות מדרון גדולות ממדים (כפי שיוסבר בהמשך).





**איור 5:** מפולת סלעים כמתואר על ידי Katz et al., 2011 (ימין - תצלום; שמאל - סכימטי). תופעת המפולת בנטיה קטנה מוגברת על ידי גלישה כאשר החתך נטוי בכיוון המדרון (איור 6).

מאז סלילת כביש 385 הגלישה המאובנת מופעלת מחדש והיא מאיימת על הכביש ועל השטח הפתוח שמעליו. התופעות בשטח שמעל לכביש מעידות על הקשר בין סלילת הכביש לכשל המדרון והן אמורות לשמש תמרור אזהרה לכל תכנון של עבודות עפר. נקיקים פעורים ברוחב שאדם עלול ליפול לתוכם (איור 6) ניכרים אף מתצלום אוויר (איור 7); גושי סלע בממדים של 3 מטר (50 טון) ויותר זוחלים במורד (איור 8). דרכי עפר נחתכו כך שהן מובילות את המשתמשים לתהומות פעורות (איור 9).



**איור 7** (למעלה): תצלום אוויר מ-2019. סדקים פעורים בראש הגלישה הפעילה. כביש 385 משמאל למעלה. מתוך אתר עיריית ירושלים.



**איור 6** (מימין): סדק ברוחב עשרות סנטימטר אשר נפער על דרך העפר. פלג גופו התחתון של מר אלי רם נבלע בסדק. דרך העפר מופיעה באיור 9



**איור 8:** מפולות סלעים גדולים. ימין: תצלום אוויר מ-2019. צד ימין תחתון של התמונה מראה פני שטח סדוקים ומופריים קרוב לגובה המקורי לפני מפולת. החלק העליון ושמאלי מראה את המפולת, כולל סלעי ענק. בימין למעלה גוש סלע במשקל משוער של למעלה מ-50 טון שהתנתק והחל את מסלולו למטה. משמאלו ולמטה בצילום סלעים עד גודל מטר מעוקב שנפלו מספר מטרים. מתוך אתר עיריית ירושלים.

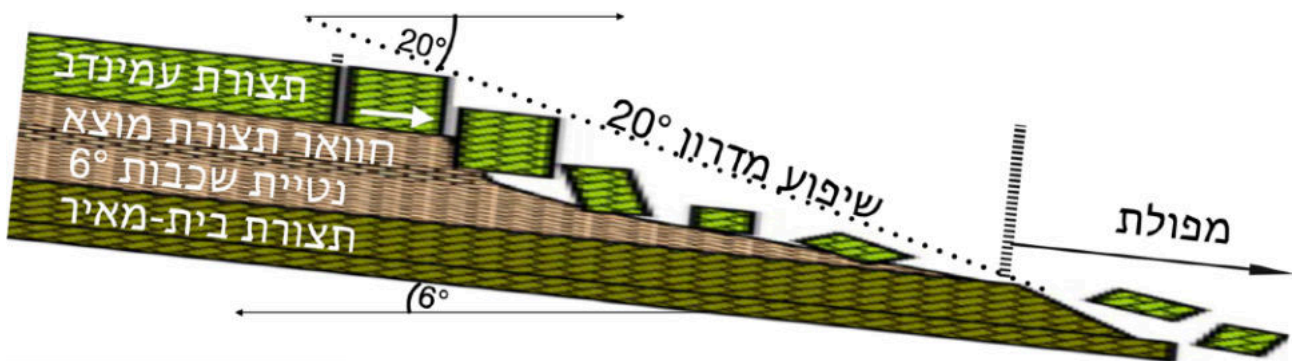




**איור 9:** דרך עפר קטועה על ידי המפולת ותהום פעורה. ימין: תצלום אוויר 2019 (מתוך האתר [jergisng.jerusalem.muni.il](http://jergisng.jerusalem.muni.il/baseWab/?config=../gisviewerngsupport/api/InjectingConfig&locale=he)). החיצים העקומים מראים את שפת התהום. גושי הסלע הם המופיעים באיור 8, בנפחים של כמטר מעוקב. כביש 385 נראה בפינה שמאלית עליונה. שמאל: תצלום מסך התהום עם הכביש.

שלושה גורמים חברו להפעיל גלישה גדולה ומסוכנת באזור עין חניה:

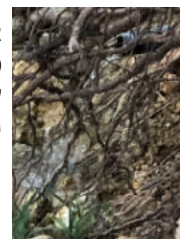
- (1) הנטיה של השכבות לצפון מערב ( $6^{\circ}$ ).
  - (2) המדרון הנוצר בהתחתרות נחל רפאים מצפון-מערב ( $20^{\circ}$ ).
  - (3) הפגיעה במעטה הקלקריט (נארי) על חוואר מתצורת מוצא תוך חציבת כביש 385 באמצע שנות ה-90. חיפוי הקלקריט שימר את יציבות המדרון משך מאות אלפי השנים האחרונות.
- שלושה גורמים אלה מאפשרים ומעודדים תנועה של גושים בתצורת עמינדב וגלישתם לכיוון צפון מערב על חוואר רטוב מתצורת מוצא (איור 10). גלישות קדומות כאלה מוכרות ברחבי הרי יהודה, והן התייצבו לפני למעלה מ-0.3 מיליון שנה על ידי ציפוי קלקריט (Ryb et al., 2013). הקלקריט הוא משקע גירי אשר מצפה את הסלע הקדום, ובמקרה של חוואר הוא נותן חוזק מכני ויציבות לפני השטח. קלקריט מוכר גם בכינוי המקומי "נארי" אשר נתנו לו חוצבי אבן. באיור 11 מוגדל חלק מאיור 6 המראה את פני השטח מלוכדי הקלקריט של הגלישה הקדומה אשר נסדקו במהלך הגלישה הפעילה.



**איור 10** (למעלה): מפולת סלעים בחזית גלישה (מותאם בעקבות איור 5 שהושאל מ-Katz et al., 2011). תופעת המפולת באתרים בהם השכבות אופקיות (או נטויות מעט מאד) מוגברת על ידי גלישה כאשר החתך נטוי בכיוון המדרון, והחוואר רטוב (איור 12).

**איור 11** (שמאל): הגדלה מהצילום באיור 6 המראה קלקריט (נארי) בפני השטח (למעלה) ובחתך הנחשף בנקיק. הקלקריט הוא החומר האדמדם המלכד את סלעי הגיר/דולומיט הלבנים. משקע כזה נפגע על ידי עבודות חציבת הכביש, וכך הופעלה מחדש הגלישה המאובנת.

**איור 12** (ימין): נביעה, 18/12/19, צלקת מפולת. שפיעת מים על חוואר מוצא מעידה על החלשה מכנית והגדלת רגישות לגלישה.



## סיכונים

- 1) חוות הדעה מבוססת על סקירת ספרות וסיור בשטח המדובר, אשר מעלים בבירור חשש לסיכון חמור להגברת קצב ומפולות סלע והתפשטותן במרחב.
- 2) צילומי אוויר כמו גם צילומים מהקרע מתעדים מצב בו לא ניתן לפתח כביש ללא חקירות מפורטות.
- 3) עבודות פיתוח אשר ישמרו על בטיחות הנוסעים יביאו להרס חסר תקדים של הנוף התנכי שהשתמר כה קרוב לירושלים.
- 4) הפגיעה אינה מסתכמת בנוף - שטח של עשרות דונם אשר יכול היה לשמש למגוון מטרות הפך למסוכן לכל מי שמתקרב אליו. לכך יש להוסיף את הסיכון של התפשטות הגלישה לשטח מאות דונם כלפי דרום-מזרח. פוטנציאל כזה קיים עקב המבנה הגיאולוגי (נטיית השכבות בכיוון ירידת המדרון - צפון-מערב).
- 5) הסיכון מוגבר בעת רעידת אדמה חזקה, כפי שהודגם ברעידת האדמה של 11 יולי 1927 (Katz et al., 2011). רעידת אדמה שתרחש בעונות הלחות תגרום אף לנזק גדול יותר עקב רטיבות החוואר מתצורת מוצא. גם סופות גשם חריגות (כמן בתחילת שנות ה-90) ללא רעידת אדמה מגבירות את הסכנה לאירועים חמורים יותר מאלה שהתרחשו ב-25 השנים האחרונות.
- 6) עבודות פיתוח והרחבת נתיבי התנועה אשר לא יגדילו את הסיכון דורשות בניית גשר בקנה מידה הגדול ביותר המוכר בארץ (מאות מטר אורך ועשרות מטר גובה).
- 7) כל הרחבה של כביש 385 בקטע בו הוא עולה מנחל רפאים לכיוון הר גילה, מגבירה במידה ניכרת את הסכנה החמורה שהכביש הזה נתון בה כבר עכשיו.

## מקורות

- כץ, ע., הכט, ה., אלמוג, ע., 2008. מפת סכנה ארצית לגלישות-מדרון בישראל; גיליון מרכז, קנ"מ 1:200,000. המכון הגיאולוגי לישראל דוח GSI/07/2008.
- Katz, O., Reichenbach, P. and Guzzetti, F., 2011. Rock fall hazard along the railway corridor to Jerusalem, Israel, in the Soreq and Refaim valleys. *Natural hazards*, 56(3), pp.649-665.
- Ryb, U., Matmon, A., Porat, N. and Katz, O., 2013. From mass-wasting to slope stabilization—putting constrains on a tectonically induced transition in slope erosion mode: a case study in the Judea Hills, Israel. *Earth Surface Processes and Landforms*, 38(6), pp.551-560.



18 דצמבר 2020



17.12.2020

## חוו"ד הידרוגיאולוגית בנושא:

### שינוי משטר הזרימה התת קרקעי בעקבות סלילתו של כביש 385 בקטע שבין מחסום עין יעל להר גילה

כביש 385 בקטע הנדון עובר בתוך נחל רפאים, בסמוך למעין עין חניה ועולה במתינות על השלוחה לכיוון הר גילה. באזור נ.צ. 21415/62692 מעט לפני עיקול הכביש הוא עובר על גבי תצורת מוצא מגיל קנומן עליון (ראה תרשים 1). הכביש ממשיך על גבי תצורת מוצא עד הר גילה.

לאורך קטע של כ-250 מ' לפני עיקול הכביש הופיעו לאחר סלילתו ב 1995 לפחות 3 נביעות חדשות במיקומים שונים. מקור המידע על הנביעות הוא מאתר "עמוד ענן" ועדויות בשטח (תרשים 2): (1) נביעה 1995 (2) נביעת משנה של עין חזי (3) נביעה מס' 3.

תצורת מוצא בנויה מחוואר ירקק-צהבהב בעובי של 15-20 מ' בעל מוליכות הידראולית נמוכה. התצורה מוכרת היטב בכל אזור הרי ירושלים, הן בפני השטח והן בתת הקרקע מקידוחים שחדרו אליה. בתת הקרקע היא מהווה יחידה חוצצת בין אקוויפר הטורון - קנומן עליון שמעליה לאקוויפר הקנומן התחתון שמתחתיה. אקוויפר הטורון-קנומן עליון בנוי מתצורות (מלמטה למעלה) עמינדב, כפר שאול, ורדים ובענה שהרכבן בעיקר גיר ודולומיט אשר מנוצל בקידוחי עין כרם ואחרים.

בפני השטח תצורת מוצא שוענת מעיינות שכבה רבים בכל אזור הרי ירושלים בכלל ובאזור הנדון בפרט ביניהם: עין אל חניה, עין כרמון ועין חנטש (מורדות צפוניים של הר גילה), עין אל בלד, עין לבן (ברכס לבן ממול), עין סעדים, עין עמינדב ורבים אחרים (ראה מפה גיאולוגית תרשים 1). בנוסף, מעיין עין אל הדף הסמוך לעיקול הכביש נובע גם הוא על גבי תצורת מוצא.

העדויות הקיימות מצביעות על קשר חד משמעי בין סלילת הכביש להופעתן של הנביעות החדשות. מתוך ניתוח תצלומי אויר והמידע הקיים נראה כי יצירת הסדקים במעלה הנביעות במהלך עבודות החציבה של הכביש, הסיטה את הזרימה התת קרקעית מהתוואי המקורי (כיוון כללי דרום מזרח לצפון מערב) וגרמה למי התהום לזרום בכיוון מערב, על בסיס מערכות הסידוק שמהוות נתיב זרימה מועדף, עד אשר פרצו בפני השטח בנביעה המערבית - נביעה 1995 (תרשים 3).

עבודות נוספות בכביש קרוב לוודאי שיגרמו לתזוזות קרקע ושינויים בזרימת המים בתת הקרקע ובנביעות עצמן. לכך יכולות להיות השלכות בעייתיות שונות. למשל:

(1) זרימות חזקות בנביעות, במיוחד בחודשי החורף (כפי שעולה מהעדויות ב"עמוד ענן"), עלולות לגרום להצפת הכביש ואף לחסימתו ולסכנה בטיחותית לנהגים. העובדה שמיקום הנביעות הוא ממש בעיקול הדרך אף מחמירה את הסכנה.



2) זרימות אלו, במידה ויחדרו גם מתחת לכביש עלולות לגרום לסחיפת מצע הקרקע עליו הכביש נבנה ולהיווצרות שקיעות ואף קריסה של הכביש בהמשך.

3) מנגד אם בשל תזוזת הקרקע שתיגרם מעבודות בכביש יתייבשו הנביעות או תיחלש הספיקה יהיו לכך השלכות (1) מבחינה אקולוגית - מגוון בע"ח וצמחייה במורד התלויים במי הנביעות (2) מבחינה הידרולוגית - תרומת מים לנחל רפאים (3) מבחינה נופית - השטח בדיוק ממזרח לנביעות נמצא בתחום גן לאומי נחל רפאים (תב"ע 12222) אשר חלק ממטרותיו היא שימור החקלאות המסורתית ונוף הטראסות הקדום. החקלאים המקומיים משתמשים במי נביעות לצורך חקלאות בטראסות הסמוכות. זו חקלאות מסורתית עתיקת יומין שצפויה להינזק באופן ישיר כתוצאה מירידה בשפיעת המעיינות.

**כל תוכנית לשידרוג או הרחבה של הכביש מחייבות נספח הידרולוגי שמציג מענה תכנוני ייעודי לנושא ניקוז מי התהום והנביעות.**

#### לסיכום:

- מתוך הממצאים עולה כי קיים קשר מובהק בין סלילת הכביש והתפרצות הנביעות החדשות לאורכו
- נראה כי קיים כשל תכנוני מהותי בתכנון החדש לכביש 385 אשר לא לקח בחשבון מעבר על תצורת מוצא שמנקזת מעיינות רבים בכל האזור. היה ראוי לכלול פתרון ניקוזי ייעודי מותאם לתנאים הגיאולוגיים וההידרולוגיים המקומיים.
- שינויים בשל עבודות על תוואי הכביש עלולים לגרום לסכנה של הצפות חוזרות של הכביש, במיוחד בחודשי החורף. מיקום הנביעה בעיקול הכביש מחריף את הסיכון.
- כל תוכנית לשידרוג או הרחבה של הכביש מחייבת נספח הידרולוגי שמציג מענה תכנוני ייעודי לנושא ניקוז מי התהום והנביעות.
- ללא מענה ניקוזי ראוי קיימת סכנה ממשית שהרחבת הכביש תביא להחמרת המצב הקיים ותגביר את סכנת השקיעות ואף קריסה של הכביש בהמשך.

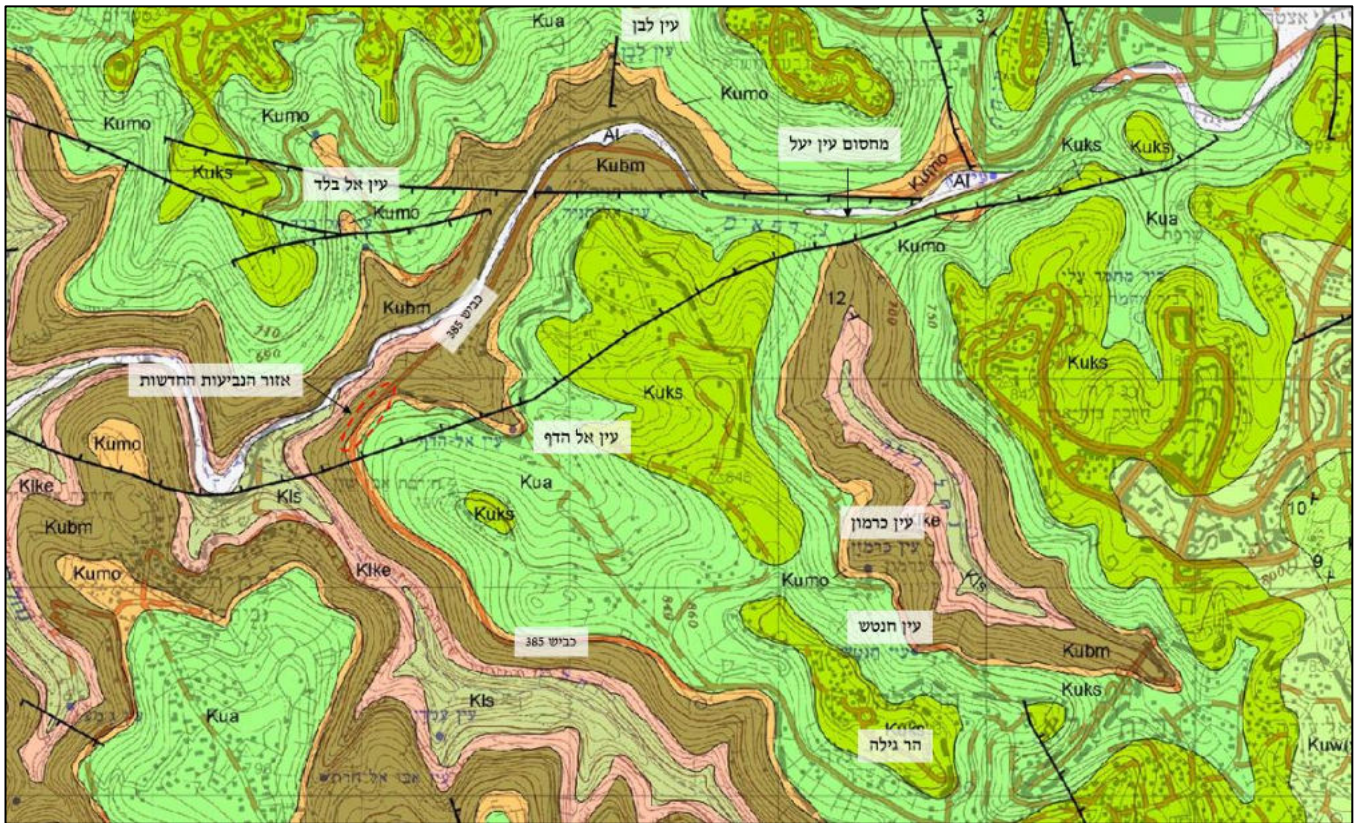
בכבוד רב,

בועז טטרסקי

הידרוגיאולוג

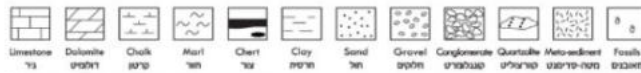


תרשים 1: מפה גיאולוגית 1:50,000 (סנה ואבני, 2011)



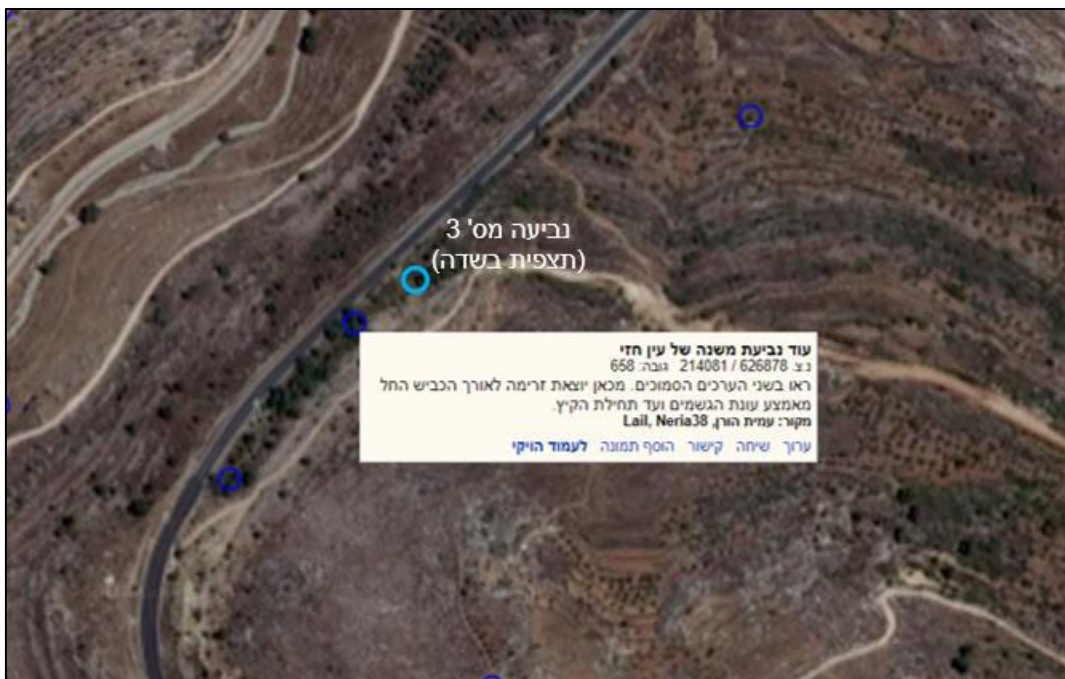


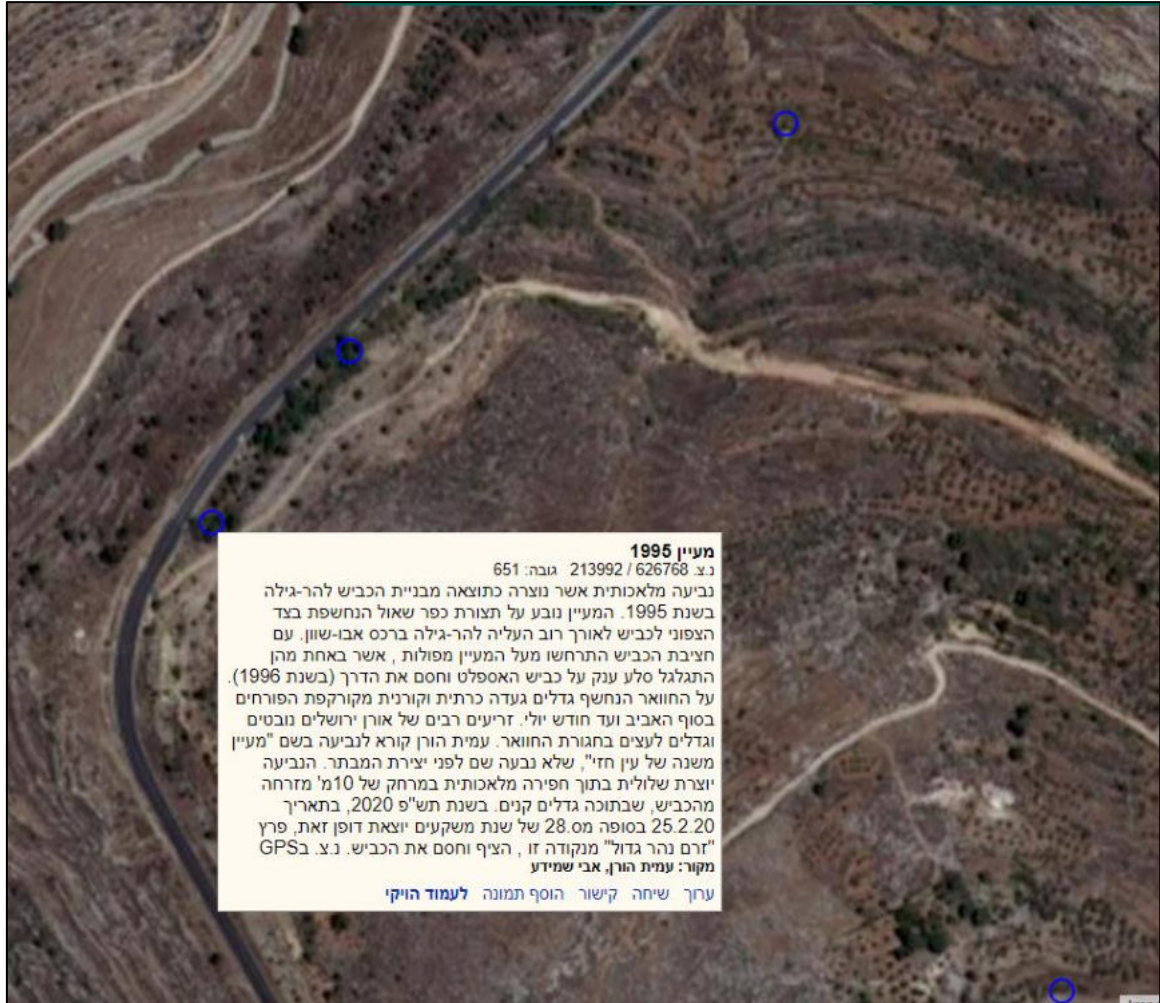
SYSTEM תקופה	SERIES - STAGE סדרה - דרגה	SYMBOL סימן	THICK. מ עובי מ	LITHOLOGY מסלע	LITHOSTRATIGRAPHY ליטוסטריגרפיה			
					MAPPING UNITS יחידות מיפוי	GROUP חבורה		
QUATERNARY קוארטרי	HOLOCENE הולוקן	Al	2+		Alluvium, colluvium, soil	AWEDAT עבדת		
	PLEISTOCENE פלייסטוקן	Qtl	2+		Berlehem Cgl.			
TERTIARY טרטיארי	PALEOGENE פאליוגן	Eocene אוקן	Emg	2+		Maresha Formation	MOUNT SCOPUS הר המצפנים	
			Maastrichtian מאסטרכט	mgz, Kug	10+			Mottled Zone Ghorab Formation
			CAMPANIAN קמפן	Kum	90			Mishash Formation
	UPPER עליון	Cenomanian סנטון	Kum(l)	0-90		Upper Member Menaho Formation		
			SANTONIAN סנטון	Kum(l)	60-100			Lower Member Menaho Formation
			TURONIAN טורון	Kus	40-90			Nezer Formation
				Kuzh	20-40			Shiva Formation
				Kaw(a)	35			Wierodim Formation (Maz Ahmar)
			CENOZOIC קנוזואיק	Cenomanian סנטון	Kaw(y)	30		
	Kuks	10-80				Kefar Shaul Formation		
	Kus	40-90				Aminadav Formation		
	Kumo	10-20				Maza Formation		
	Kubm	45-60				Bet Meir Formation		
	Kike	20-40				Kesalon Formation		
	LOWER תחתון	ALBIAN אלביאן	Ku	120		Soreq Formation		JUDEA יהודה
Kigz			70-90		Givat Ye'arim Fm.			
Kk			90		Kefira Formation			
Klq			40		Qatana Formation			



\*mgz = Mottled Zone (Mafurim) Low grade meta-chalk

**תרשים 2: נביעות חדשות בשולי כביש 385 מאתר "עמוד ענף"**





תרשים 3: הסטת זרימת מי התהום על בסיס מערכות סידוק חדשות







## בית משפט השלום בירושלים לפני כב' השופטת ע' כהן

ת"א 15300-08 ללוה סעיד טאהא ואח' נ' דודסון ואח'

תיק חיצוני:

בפני כבוד השופטת עירית כהן

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| <p>1. יורשי המנוח טאהא מוחמד סעיד ללוה<br/>2. עלי מוחמד סעיד ללוה<br/>3. עיסא מוחמד סעיד ללוה<br/>4. מחמוד מוחמד סעיד ללוה<br/>5. עומר מוחמד סעיד ללוה<br/>6. נעמה מוחמד סעיד ללוה<br/>7. באסמה מוחמד סעיד ללוה<br/>8. עאדל חסין מחמוד ללוה<br/>9. ח'ליל חסין מחמוד ללוה<br/>10. נעים סאלח אחמד ללוה<br/>11. אבראהים סאלח אחמד ללוה<br/>12. מחמוד מוחמד יוסף ללוה<br/>13. אבראהים אחמד מוחמד יוסף ללוה</p> | <p><b>התובעים</b></p> |
|--|-----------------------|

ע"י ב"כ עו"ד ג'את נאסר

נגד

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| <p>1. מאיר דודסון<br/>2. חברת גבעת יעל בע"מ</p> | <p><b>הנתבעים</b></p> |
|---|-----------------------|

באמצעות עוה"ד דניאל עזריאל ומשה עזריאל

### פסק דין

- 1
1. התובעים עותרים לצו מניעה אשר יאסור על הנתבעים או מי מטעמם להיכנס ולשהות בחלקות הידועות בספרי מס רכוש כחלקות 813, 814, 816, 817 ו- 820 בגוש 3 במוקע אלסרג'י וכן יאסור על הנתבעים לעשות כל דיספוזיציה במקרקעין. לטענתם, הם הבעלים והמחזיקים במקרקעין והנתבעים פלשו למקום והחלו לחפור בורות ולטעת עצים.
2. בפסק דין שניתן על ידי ביום 23.2.14 קבעתי כי די בהוכחת החזקה בשטח על ידי התובעים על מנת לזכותם בסעד של פינוי מול הפולש. קבעתי כי התובעים הוכיחו שהם מחזיקים בחטיבת הקרקע של המשפחה, הוכיחו שהם רשומים בספרי מס רכוש כמחזיקים בחלקות מושא כתב התביעה וכן הוכיחו כי הנתבעים ביצעו עבודות באזור בו הם מחזיקים. יחד עם זאת, התובעים לא הגישו כדין מפת מדידה של גוש המקרקעין ולא הראו בראיות מספיקות היכן על גבי המפה מצויות אותן חלקות ומטעם זה לא ניתן היה לתת את הסעד המבוקש, והתביעה נדחתה.
- 12



## בית משפט השלום בירושלים לפני כב' השופטת ע' כהן

ת"א 15300-08 ללוה סעיף טאהא ואח' נ' דודסון ואח'

תיק חיצוני:

3. התובעים הגישו ערעור על פסק הדין, ולאחר דיון לא פורמלי והערות של בית המשפט הגיעו הצדדים להסכמה לפיה:
- 1  
2
- 3 "פסק-הדין הדוחה את התביעה יבוטל, אך תיוותרנה על כנן כל הקביעות  
4 העובדתיות של בית משפט קמא, מלבד אלו הנוגעות למפת המדידה. התיק  
5 יוחזר לערכאה הדיונית לשמיעת עדותו של המודד, מר עומר זבון, לשם הכרעה  
6 בשאלה, האם השטחים נושא התובענה, על פי קביעותיו של ביהמ"ש קמא,  
7 הם השטחים המצוינים במפת המדידה, שעליה מופיעה חתימתו של המודד  
8 הנ"ל. ככל שבית המשפט הנכבד יגיע למסקנה כי מפת המדידה משקפת את  
9 השטחים נושא התובענה, יינתן פסק-דין על פי כתב התביעה.
- 10 ככל שלא תתקבל על ידי בית המשפט קמא מפת המדידה האמורה כראיה  
11 קבילה להוכחת גבולות השטחים האמורים, יהיו רשאים הצדדים להביא  
12 ראיות לעניין זה מטעמם, ובית המשפט יפסוק בעניין גבולות השטחים, לאחר  
13 הבאת ראיות ושמיעת סיכומי הצדדים."
4. ביום 4.12.14 התקיימה ישיבת הוכחות אשר בה נשמעה עדותו של המודד עומר זבון.
5. עומר זבון אישר כי הוא ערך את מפות המדידה (ת/1 ו-ת/24) והוא חתום עליהן. הוא העיד כי את המפות הוא ערך לבקשת טהא ללוה לאחר שהוא יצא לשטח. לפי עדותו: "והלכנו לאדמה הזאת יחד עם השכנים והבעלים של הקרקע, והלכנו בגבולות של הקרקע ביחס עם השכנים והגבולות היו טבעיים וברורים. במקומות מסוימים היו גדרות, ובמקומות אחרים היו קירות. במקומות אחרים יש קנתר (ערימות של אבנים), ובמקומות אחרים היו סימונים של צלב על הסלעים, והגבולות היו ברורים ומוסכם לגביהם עם השכנים, שהם הלכנו איתנו נקודה נקודה על כל הגבול" (עמוד 103 לפרוטוקול).
6. בעדותו התייחס עומר זבון לתמונות שהוגשו לתיק כנספח א' לתצהיר ענאיה ללוה (אלמנתו של טהא ללוה) והסביר כי בתמונות רואים את סימני הגבולות אשר עליהם מבוססת מפת המדידה (התמונות סומנו ת/36-ת/54).
- 23 בתמונה ת/30 רואים סימון של צלב על הסלע; בתמונה ת/18 רואים גדר עשויה מאבנים  
24 המפרידה בין הקרקע של התובעים ובין זו של השכנים; בתמונה ת/17 רואים זוויות של  
25 גדר תיל וכן עמודים ותיל ביניהם; בתמונה ת/32 רואים גדר עשויה מאבנים; בתמונה  
26  
27  
28



## בית משפט השלום בירושלים לפני כב' השופטת ע' כהן

ת"א 15300-08 ללוה סעיף טאהא ואח' נ' דודסון ואח'

תיק חיצוני:

- 1 ת/33 שוב רואים גדר עם תיל; בתמונה ת/35 רואים גדר עשויה מאבנים יחד עם זוויות  
2 הברזל (עמוד 104 לפרוטוקול).
- 3 בתמונה אשר סומנה ת/34 רואים מספרים שסומנו בשטח בזמן המדידה. המודד נשאל  
4 לגבי מספרים אלה והשיב: "אני רשמתי את המספר הזה, אני וואגיה שעובד יחד  
5 איתי...". בתמונה ת/37 רואים סימן של צלב אדום. לשאלת בית המשפט הבהיר המודד  
6 כי הוא זה שסימן את הצלבים. לפי עדותו, בכל מקום בו סומן צלב בשטח, מופיע עיגול  
7 על המפה (עמוד 105 לפרוטוקול).
- 8 .7 עדותו של עומר זבון הייתה ברורה ונתמכה בתמונות שצולמו בשטח. אני דוחה את טענת  
9 הנתבעים לפיה העדות הגבירה את אי הוודאות והספקות. גוייה עמארנה, שותפו של  
10 עומר זבון, אשר העיד בגלגול הקודם של התיק, העיד אף הוא כי עומר זבון היה עמו  
11 בשטח.
- 12 אין גם בסיס לטענת הנתבעים לפיה עומר זבון לא קיבל את רישונו על פי פקודת  
13 המדידות ולכן חוות דעתו אינה קבילה. עומר זבון העיד כי הוא מודד מוסמך מזה  
14 ארבעים שנה, וקיבל רישיון מודד מהמנהל האזרחי (עמוד 103 לפרוטוקול) והנתבעים,  
15 אשר לא חלקו על כך, לא הוכיחו כי לא די ברישיון זה כדי להגיש מפות מדידה לבית  
16 המשפט.
- 17 .8 כפי שטוענים הנתבעים, קיים פער של כ- 11 דונם בין השטחים כפי שנמדדו על ידי  
18 המודד לבין גודל השטחים כפי שמופיעים בספרי מס רכוש (מאליות). על פי חוות דעתו  
19 של עו"ד דניאל קרמר, השטח הכולל של חמש החלקות לפי נסחי מס הרכוש הוא 94.75  
20 דונם. השטח הכולל של החלקות לפי מפת המדידה הוא 83 דונם ו- 91 מ"ר.
- 21 הפער אינו גדול, וספק אם יש לייחס לו משמעות. עו"ד קרמר עצמו כתב בחוות דעתו כי  
22 המפה הפיסקלית אינה גורם קובע בכל הנוגע לקביעת גבולותיה או שטחה של החלקה  
23 (סעיף 10 לחוות הדעת).
- 24 .9 טענת הנתבעים לפיה עומר זבון לא סיפק הסבר מניח את הדעת לעובדה שחלק מהשטח  
25 שסומן על ידו כמצוי באזור (מווקע) אל סארג' מופיע למעשה על גבי המפה ממש מתחת  
26 לשם האזור אל נפלה חורגת מההסכמה הדיונית אליה הגיעו הצדדים, ומכל מקום  
27 נדחתה על ידי לאחר שקבעתי כי לא די בחוות דעתו של המודד ארליך, אשר נתן חוות  
28 דעת מטעם הנתבעים, כדי לקבוע שחלק מחטיבת המקרקעין במפה נופל באזור אל נפלה  
29 (סעיף 68 לפסק הדין).



## בית משפט השלום בירושלים לפני כב' השופטת ע' כהן

ת"א 15300-08 ללוה סעיף טאהא ואח' נ' דודסון ואח'

תיק חיצוני:

- 1 10. לאחר שמייעת העדות, שוכנעתי כי השטחים מושא התובענה, אשר בפסק הדין נקבע כי
- 2 התובעים מחזיקים בהם, הם השטחים המצוינים במפת המדידה שהוכנה על ידי עומר
- 3 זבון.
- 4 11. ניתן, אפוא, צו מניעה קבוע אשר אוסר על הנתבעים או מי מטעמם להיכנס או לשהות
- 5 בחלקות המקרקעין המסומנות על גבי המפה, הידועות בספרי מס רכוש כחלקות 813,
- 6 814, 816, 817 ו- 820 בגוש 3 במווקע אלסרג' וכן יאסור על הנתבעים לעשות כל
- 7 דיספוזיציה במקרקעין.
- 8 12. הנתבעים ישלמו לתובעים שכ"ט עו"ד בסכום של 30,000 ₪.
- 9 13. כמו כן יחזירו הנתבעים לתובעים את הוצאות המשפט בהן נשאו התובעים, בצירוף
- 10 הפרשי הצמדה וריבית ממועד כל הוצאה.

11  
12  
13

ניתן היום, י"ד שבט תשע"ו, 24 ינואר 2016, בהעדר הצדדים.

  
עירית כהן, שופטת

14  
15  
16  
17