



31.7.2023

לכבוד

לשכת התכנון המרכזית לאזור יהודה ושומרון

ועדת המשנה להתנגדויות

באמצעות דוא"ל: [planningyosh@iplan.gov.il](mailto:planningyosh@iplan.gov.il)

### הנדון: התנגדות לתוכנית מפורטת מס' 192 אזור תעשייה שער השומרון

לפי סעיף 24(2) לחוק תכנון ערים, כפרים ובניינים מס' 79 לשנת 1966, מוגשת בזאת התנגדות לתוכנית מפורטת מס' 192.

#### המתנגדות

התנגדות זאת מוגשת על ידי עמותת במקום – מתכננים למען זכויות תכנון, שנוסדה ב-1999 במטרה לקדם את זכויות האדם בתחום התכנון המרחבי בישראל ובשטחים שנמצאים תחת שליטתה. העמותה מוכרת כגוף מקצועי ציבורי הרשאי להגיש התנגדויות לפי סעיף 100(3) לחוק התכנון והבנייה [התשכ"ח-1965].

#### עיקרי ההתנגדות

התוכנית אינה מבוססת על ביקוש מוכח או על הגיון תכנוני, אלא רק על רצון של הרשויות השותפות בפרויקט לייצר לעצמן הכנסות מארנונה. הגיון זה לבדו אינו מצדיק את הפגיעה החברתית והסביבתית הקשה של הפרויקט ואת המחיר הכלכלי שלו. פגמים מהותיים נוספים בתוכנית הם העדר בדיקה אמיתית של חלופות, העדר פרסום אפקטיבי של התוכנית בשפה הערבית והעדר שיתוף ציבור. כמו כן, התוכנית מאופיינת בניצול לא יעיל של הקרקע. לאור זאת, אנו דורשים לבטל את התוכנית. לחלופין, יש לבטל את החלק מצפון לכביש 5 ולצמצם באופן משמעותי שטחו את החלק הדרומי.

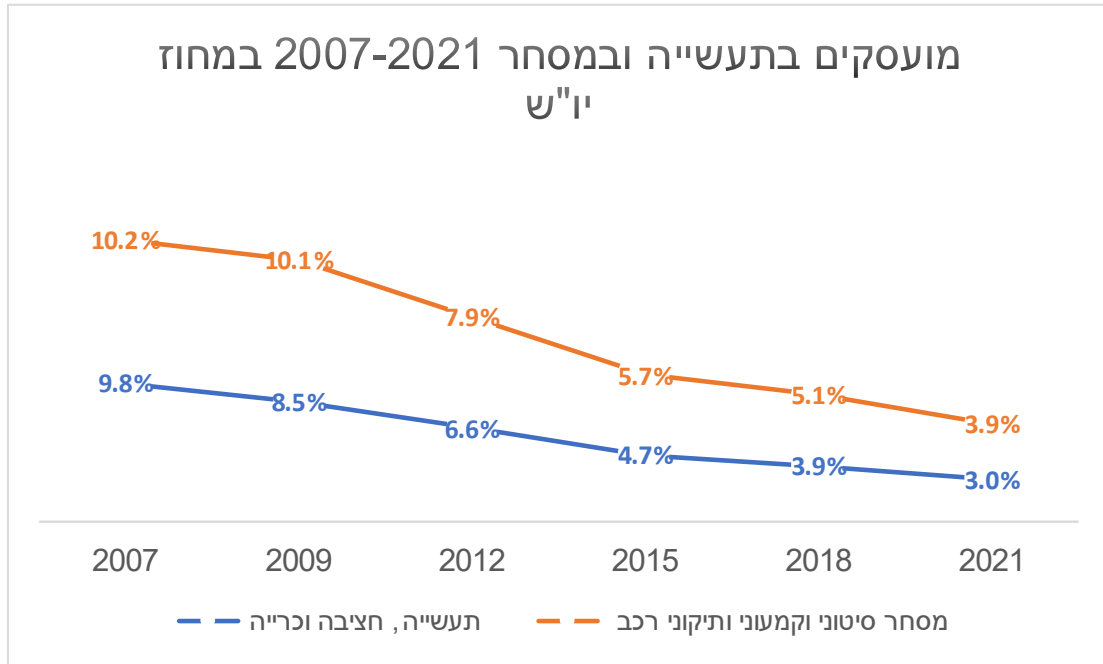
#### 1. העדר צורך בהקמת אזור תעשייה חדש

התוכנית מציעה להקים אזור תעשייה מרחבי חדש עם היקפי בינוי גדולים וזאת מבלי שהיא מבססת צורך בתוספת שטחי תעסוקה, לא עבור תושבי הסביבה ולא עבור מפעלים ועסקים. לפי נתוני הלמ"ס, שטחי תעשייה ומסחר הבנויים בתחומי רשויות מקומיות ומועצות אזוריות ישראליות ביו"ש גדלו באופן עקבי עם השנים, על אף שמספר הישראלים ביו"ש המועסקים בענפי התעשייה והמסחר ירד באופן עקבי (ראו לוחות 1-3). חוסר המתאם הגדול הזה מעיד על כך שהקמתם של שטחי תעסוקה בהתנחלויות נועדה בראש ובראשונה לספק הכנסות לרשויות המקומיות ולמועצות האזוריות וכי ההכנסות הללו תלויות בזמינותו של כוח עבודה פלסטיני גדול.

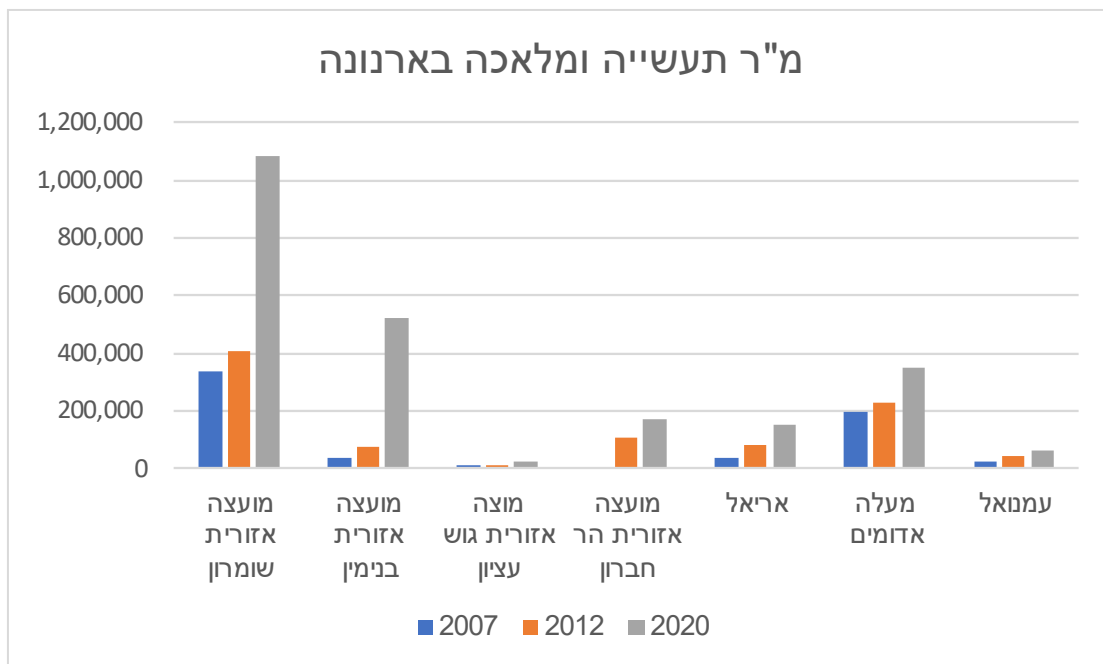
הנתונים שמובאים בפרוגרמה לגבי התפלגות המועסקים, לפי ענפי תעסוקה ראשיים הם רק עבור שנת 2008. הם מראים כי שיעור תושבי אלקנה, אורנית ומ.א שומרון שעסקו בענפי התעשייה



והמסחר בשנת זו היה גבוה משיעור המועסקים בענפי אלה במחוז יו"ש בשנת 2007, אך ייתכן שעובדה זו נובעת מקרבתם לאזורי תעשייה גדולים ביו"ש ובישראל. יחד עם זאת, ניתן להניח כי שיעור המועסקים בענפים אלה ירד מאז, בהתאם למגמה בכל המחוז. בכל אופן, הפרוגרמה אינה קושרת בין צורך בתוספת שטחי התעסוקה למספר המועסקים הצפוי בענפים הרלבנטיים לאזור התעשייה המוצע.



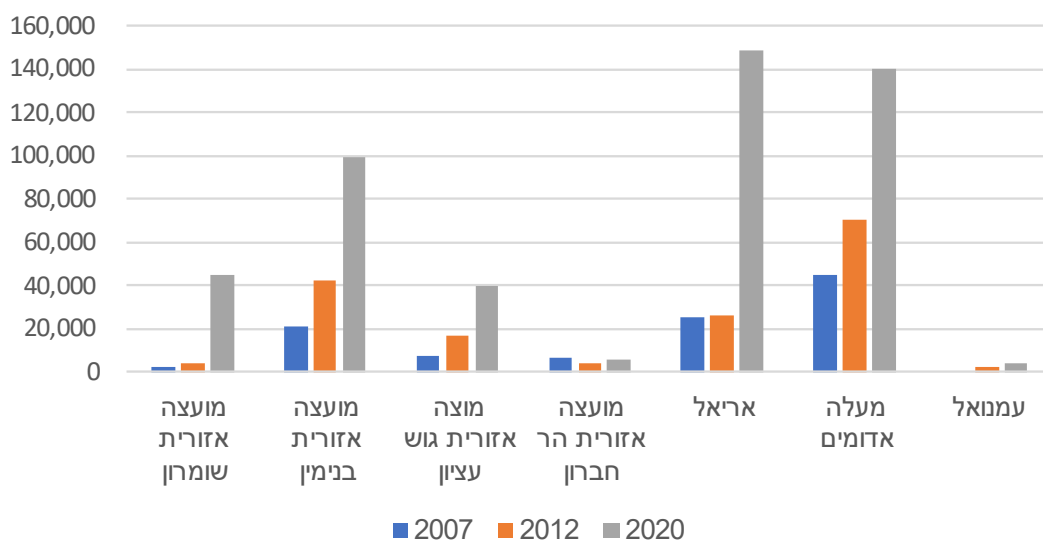
לוח 1. מקור: למ"ס, מועסקים לפי ענף כלכלי, מחוז ונפת מגורים. 2007-2021



לוח 2. מקור: למ"ס, רשויות מקומיות בישראל. 2020, 2012, 2007.



### מ"ר משרדים, שירותים ומסחר בארנונה



לוח 3. מקור: שם

הפרוגרמה מציינת שאזור התעשייה יספק מקומות תעסוקה לפלסטינים ויחזק את הכלכלה המקומית, אך זהו אבסורד להצדיק את הקמת אזור התעשייה בעזרת טענה זו. התוכנית מקודמת על ידי משטר הצבאי, ששולט בכל הפנים של חייהם, בהם הכלכלה המקומית, ופועל לקדם בעיקר את טובתם של המתנחלים. אותו המשטר הכריז על אדמות מרעה של הכפרים באזור כאדמות מדינה, הקצה אותן להתנחלויות וכעת הוא מציע להתיר לפלסטינים לבוא לעבוד במפעלים שייבנו על הקרקע שנלקחה מהם. אילו התוכנית הייתה נועדת לענות על צרכי התעסוקה של התושבים הפלסטינים של האזור, צריך היה לשתף אותם בהכנתה, מה שלמיטב ידיעתנו לא נעשה פה.

יתר על כן, הפרוגרמה אינה מוכיחה ביקוש לתוספת שטחי תעסוקה עבור מפעלים ועסקים. סקירת ההיצע האזורי מתעלמת מתוכניות עם היצע גדול בסביבת הפרויקט ואף אינה מנתחת כראוי את ההיצע הקיים בתוך התוכניות שכן נכללים בה. התוכנית מבקשת למשוך עסקים שמעוניינים להיות באזור גוש דן, אך היא מגבילה את טווח הבדיקה של היצע שטחי התעסוקה לטווח של עד 15 ק"מ במזרח ועד ראש העין, כפר קאסם במערב ואורנית בצפון. אפילו קמ"ט סביבה תהה בהתייחסותו מה-25.19.2019 (כחלק מהנחיות והערות קמ"ט סביבה המצורפות למסמכי התוכנית) לתסקיר הסביבתי מדוע הבדיקה לא התייחסה לאזורי תעשייה מערבית לכביש 6, אפילו בטווח המצומצם של 10 ק"מ ממערב לתוכנית. הוא ציין רשימה של אזורי תעשייה עם שטחים פנויים: מרלוי"ג שהם ומפעלי חבל מודיעים, שם יש כ-800 דונם ביעודי תעשייה שלא מומשו; תעשיון חצב, שם יש מעל 100 דונם לתעשיות לא מזהמות ולאחסנה ומעבדות תומכות תעשייה; א.ת. סגולה ומתחם ירקונים; מתחם שרונים וא.ת. נווה נאמן בהוד השרון.

בתוך מרחב הבדיקה לא נלקחו בחשבון תוכניות מאושרות לאזורי תעשייה: תוכנית מאושרת להוספת 133 דונם לתעשייה, מסחר ותעסוקה ומבני"צ בברקן (130/ת/10/5) שאושרה ב-2021



ותוכנית להרחבה של אזור תעשייה אריאל ב-324 דונם (130/ת/6/11), שאושרה להפקדה ב-12/5/2022. באתר של פארק תעשיות אריאל כתוב שיש עוד 150 דונם פנויים ועוד עתודות קרקע רבות לתכנון ולפיתוח עתידי<sup>1</sup>. הפרוגרמה מציינת בדרך אגב הרחבה של א.ת. אריאל מערב ב-1300 דונם, אבל לא מפרטת או מכניסה לחישוב היצע הכולל.

גם הסקירה שכן נעשתה מעלה כי ישנו היצע של מעל מיליון מ"ר בתוכניות מאושרות במרחב הבדיקה: בבית אריה-עופרים (ת/202 אושרה להפקדה ב-22.2.2023) פוטנציאל הבינוי שמוזכר הוא 360,000 מ"ר; באזור תעסוקה מאושר רנ/150 בראש העין מדובר על פוטנציאל בינוי של 589,000 מ"ר; באזור תעשייה מאושר בכפר קאסם אפ/67 מוזכר פוטנציאל בינוי של 42,900 מ"ר, שרובו לא נוצל (לא כתוב כמה); במתחם מסחר ומשרדים מאושר בכפר קאסם ק/3266/ב כתוב שיש פוטנציאל בינוי לא ממומש של 9,500 מ"ר; במרכז לוגיסטי למאושר בכפר קאסם ק/3414 יש פוטנציאל בינוי של 1,660,000 מ"ר, ששלב ב' שלו טרם מומש (לא כתוב כמה מ"ר הוא כולל). ייתכן שמספר זה אף יותר גבוה, שכן הפרוגרמה אינה מציינת האם הבינוי בפועל נמוך מפוטנציאל הבינוי בשל שיעורי מימוש נמוכים או בשל קיומם של מגרשים פנויים והאם יש פוטנציאל התחדשות ועיבוי באותם המקומות. כמו כן, לא ברור האם פוטנציאל הבינוי אליו מתייחסים מתייחס לזכויות קיימות, או לפוטנציאל לאחר הפחתה של אחוזי מימוש צפויים.

הנתונים מאזורי התעסוקה שנסקרו מסודרים בטבלה שהשורה התחתונה שלה היא פוטנציאל שטח הבינוי ורק לגבי אזורי התעשייה בסביבה הקרובה כתוב כמה מתוכם נבנו בפועל. הטבלה אינה מלווה בניתוח של הנתונים ומסקנה ברורה לגבי צורך באזור התעשייה החדש.

יתר על כן, אף החוזקות והיתרונות שהתוכנית מייחסת לאזור התעשייה, אינם מבוססים:

1. הפרוגרמה מציינת שרכבת הכבדה/קלה מאריאל לראש העין תהווה זרז לפיתוח, זאת על אף שכבר ב-2012 נקבע כי אין היתכנות לרכבת כבדה<sup>2</sup> ולא ניתן היה לאתר אף עדות לתכנון כלשהו של רכבת קלה או שתכנון כזה הוא חלק מתוכנית עבודה של משרד התחבורה.
2. עוד נטען כי מיקום התוכנית ימשוך יזמים ובעלי עסקים ומשרדים המעוניינים בנגישות טובה לגוש דן. גם טענה זו מוטלת בספק, שכן הפעילות בו עלולה להיות מושפעת מהידרדרות במצב הביטחוני, בשל התלות בכוח אדם פלסטיני. העובדה שהוא אינו מעבר למחסום עלולה להוביל לכך שבמקרה של הידרדרות, פועלים בכלל לא יורשו לחצות את המחסום. כידוע, חוסר יציבות דוחה משקיעים ובעלי עסקים. גם בפרוגרמה מוזכר שמיקום אזור התעשייה בשטחים עלול להוות מגבלה עבור תעשיות מוכוונות ייצוא.

<sup>1</sup> <https://arielec.co.il/%D7%94%D7%97%D7%91%D7%A8%D7%94-%D7%9C%D7%A4%D7%99%D7%AA%D7%95%D7%97-%D7%A4%D7%90%D7%A8%D7%A7-%D7%AA%D7%A2%D7%A9%D7%99%D7%95%D7%AA-%D7%90%D7%A8%D7%99%D7%90%D7%9C>

[כניסה ב-25.7.2023]

<sup>2</sup> חיים לוינסון. לא תפעל רכבת לאריאל: "אין היתכנות כלכלית", הארץ 24.9.2012  
<https://www.haaretz.co.il/news/politics/2012-09-24/ty-article/0000017f-e855-dea7-adff-f9ff3a1d0000>  
[כניסה ב-24.7.2023]



3. גם זמינותו של כוח עבודה פלסטיני גדול אינה בטוחה בשל שלל גורמים שהופכים את אזור התעשייה לפחות מושך עבורם. הפרוגרמה מניחה שלפחות שליש מכוח העבודה הפלסטיני באזור יעבוד שם והבה"ת מעריך שהם יהוו רוב מסך כל כוח העבודה. הערכות אלה אינן מביאות בחשבון שעומדות בפניהם אפשרויות תעסוקה אחרות במסגרת הכלכלה הפלסטינית, בהתנחלויות סמוכות או בישראל. היישובים הפלסטינים בסביבה מנותקים מאזור התוכנית בשל גדר ההפרדה ויצטרכו לנסוע רחוק כדי להגיע לאזור התעשייה. בדרך הם יצטרכו לעבור מחסום ואח"כ בידוק נוסף באזור התעשייה. לפי הבה"ת, המחסום יהיה מעבר לגבול הקיבולת שלו במצב של מימוש מלא של התוכנית. במצב זה יהיו 3,500 כלי רכב בשעת שיא בוקר (גם הערכה זו היא הערכת חסר, כפי שיוסבר בהמשך), בעוד שהמחסום ערוך כיום לקלוט מקסימום 3,200 כלי רכב בשעה. לאחר נסיעה ארוכה והמתנה ארוכה במחסום, הפועלים יצרכו להיות תלויים במסיעים כדי להגיע אל אזור התעשייה. התוכנית אינה מדברת על פתרונות תחבורה מהמחסום וכך משאירה את הפועלים לחסדיהם של מסיעים שיהיה להם מונופול על הקו. כל המסע המפרך הזה אולי משתלם כדי להגיע לעבודה בישראל, שם חלים עליהם דיני העבודה של המדינה, אך לא זה המצב באזורי התעשייה בשטחים. דו"ח מבקר המדינה מפרוואר 2023 מצא שאף על פי שב-2014 הממשלה החליטה להחיל 16 חוקי עבודה מישראל על מעסיקים בהתנחלויות ובאזורי תעשייה שמעסיקים פלסטינים, עד לאמצע 2022 הוחלו רק 4 מהם. עוד נמצא שאין ביקורת על אכיפתם של החוקים שכן הוחלו. כמו כן, לא הוחלו דינים מישראל לגבי בטיחות וגהות ולא היה פיקוח על הדינים שכן חלים ועל יישום הצו בדבר ביטוח מפני פגיעות בעבודה<sup>3</sup>.

4. אזור התעשייה מתואר בעמ' 12 של הפרוגרמה כ"סביבת עבודה שקטה, נעימה ונקייה (לעומת אזורי התעסוקה בערים)". בפועל, אותה סביבת עבודה ירוקה ונעימה תיעלם בשל הבנייה המסיבית ומשרדים ותעשיות עתירות ידע לא ימהרו להתמקם ליד מפעלים ומחצבה שמייצרים השפעות סביבתיות, זיהום אוויר ורעש.

לאור האמור לעיל, ניכר כי היקפי הבינוי הגדולים שמציעה התוכנית מבוססים אך ורק על הרצון לייצר הכנסות מארנונה עבור הרשויות השותפות. לפי התוכנית האסטרטגית לתעסוקה 2040, הגישה הזאת לפיתוח אזורי תעסוקה הביאה למלאי תכנוני גדול שלא ממומש, בעיקר בכל הנוגע לתעשייה. במקום זאת, היא קוראת לעבור לבנייה בהתאם לבדיקת היתכנות וצורך<sup>4</sup>. העדר ההצדקה הכלכלית-פרוגרמטית להקמתו של אזור התעשייה מהווה סיבה מספקת לדחות את התוכנית.

## 2. התוכנית תגרום לפגיעה קשה במערכת האקולוגית האזורית ובערכי טבע ונוף

התוכנית ממוקמת בשטח שמהווה "צוואר בקבוק" קריטי במסדרון האקולוגי המזרחי. השטח מוגדר כ"צוואר בקבוק", שכן בין אורנית לכפר קאסם, המסדרון האקולוגי הופך להיות צר במיוחד

<sup>3</sup> מבקר המדינה. *אזורי תעשייה שבניהול ישראל באזור יהודה והשומרון – ביקורת מעקב*. פברואר 2023, עמ' 597-598.

<sup>4</sup> מינהל התכנון. נייר עקרונות לפרישת אזורי התעסוקה. *התוכנית האסטרטגית 2040: פרק התעסוקה*. 8.11.2021.



בשל פיתוח ואין לו חלופות סבירות אחרות. המעברים האלה מאפשרים תנועה רציפה בין שטחים טבעיים, שהיא חיונית לתפקוד של מערכות אקולוגיות ושמירה על המגוון הביולוגי. תוכנית האב מתריעה על כך שתוכנית לאזור התעשייה "צפוייה לחסום לחלוטין את המסדרון האקולוגי ולא תאפשר מעבר לרוב המינים, ובעיקר לאוכלוסיות רגישות, שמצאו להן מפלט באזור זה, מתהליכי הפיתוח המואצים בראש העין ובסביבתה"<sup>5</sup>. החלק של "צוואר הבקבוק" בין כפר קאסם לאורנית שנמצא בתוך ישראל גם מסומן בתמ"מ/50/21/3 (בתהליכי אישור), שמדגישה את הצורך למנוע את חסימתם של "צווארי הבקבוק" (סעיף 4 בהוראות). חסימת "צוואר הבקבוק" על ידי התוכנית לאזור התעשייה בעצם תרוקן מתוכן את הסימון בתמ"מ.

התסקיר הסביבתי לאזור התעשייה מכיר בעובדה שהמעבר האקולוגי גם ככה חסום בחלקים גדולים בשל פיתוח (עמ' 7 ו-74-75) וכי הפיתוח במערב התוכנית יקטע את הרציפות עם השטחים הפתוחים ממערב (עמ' 147), אך כל שהוא מציע זה לשמר תפקוד מינימאלי של המסדרון באמצעות שמירה על מעברים צרים בצידי התוכנית ובין מקבצי בינוי. כלומר, במקום להשקיע בשיפור הקישוריות ב"צוואר הבקבוק", כפי שממליצה תוכנית האב למסדרון האקולוגי, התסקיר מאפשר לפגוע בו עוד יותר, מתוך הנחה שהוא כבר בתפקוד נמוך. אף קמ"ט סביבה, בהתייחסות שלו מה-25.2.19 לתסקיר, לא קיבל את העמדה ש"צוואר הבקבוק" הוא אבוד כבר והמליץ להימנע מחסימה הרמטית שלו כמו שהתוכנית עושה. המעברים הצרים שיוותרו (כ-100 מטר) יהיו מוגבלים על ידי גדר ההפרדה, הפיתוח המסיבי בתחומי התוכנית והתאורה שבהכרח תהיה לאורך גבולות התוכנית, מה שבפועל לא יאפשר מעבר של בעלי חיים. הוראות התוכנית אף אינן מחייבות שמירה על מסדרון אקולוגי מינימאלי. בסעיף 7.1 בהוראות כתוב שהמסדרון האקולוגי יישמר "ככל הניתן" ובסעיף 7.4.1 כתוב ש"בתחום מגרשים מספר 6506,6508 יותר מעבר אקולוגי". כלומר, מדובר בפעולות רשות ולא חובה.

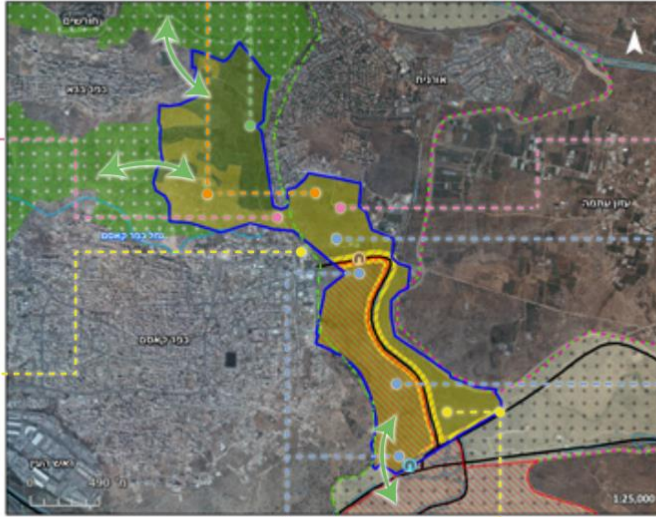
מלבד החסימה של המעבר האקולוגי, התוכנית תשנה מהותית את פני השטח, אשר מוגדר בתסקיר כבעל ערכיות נופית גבוהה עד גבוהה מאוד. נוף הגבעות הבתולי ישתנה מהותית בעקבות עבודות העפר, הקמה של קירות תמך עד 3 מטרים ומבנים של עד שש קומות. כמו כן, הפיתוח המסיבי יפגע בהכרח בצמחייה בתחום התוכנית, שמוגדרת בתסקיר כייחודית וחשובה (עמ' 72). השפעות אלה לא יהיו מוגבלות לתחום התוכנית ולפי התסקיר "התוכנית, כפי שהי מופיעה בתשריט "מצב מוצע", תגרום ככל הנראה לפגיעה בערכי הטבע המקומיים והאזוריים" (עמ' 147) (ההדגשה אינה במקור). גם פעולות לשמירה על התכסית הטבעית ושיקום הנוף שמציעה התוכנית אינם משנים את העובדה שחלק ניכר מהשטח הטבעי ייעלם וחלקו האחר יושפע בהכרח מהיעלמות בעלי החיים ומהפעילות האנושית הסמוכה.

<sup>5</sup> המשרד להגנת הסביבה, משרד החקלאות, רשות הטבע והגנים, הקרן הקיימת לישראל ורשות מקרקעי ישראל. תכנית אב למסדרון האקולוגי המזרחי: דו"ח מסכם. נובמבר 2022, עמ' 124.





השביל המסומן היחיד בצוואר הבקבוק כיום הינו 'שביל גולני', שאינו מתוחזק ואינו נתמך על ידי הרשויות. יש לשקול סימונו רשמי לשביל אופניים והולכי רגל, שיקשר את יער חורשים עם מסוף התחבורה הציבורית במחלף שער השומרון ואזור הטילים שממזרח לראש העין. הסימון יחזק את הקישור המעשי והתודעתי של המטיילים בין יער חורשים וציר הגבעות שמדרום לחלל רבה.



יש לשקם שטחי שולים, שטחים מוברים ומזוהים כדי להגדיל את מעמד המינים המשתמשים בשטח. מומלץ לשקם משארי שדה לאורך נתיב התנועה בדגש על שיחיות וצומח עשבוני. כמו כן, מומלץ להוסיף מחסות לצורך עידוד תנועת חולימים ויונקים קטנים.

יש להגדיר את המרחב כשטח פתוח ברמת הגנה סטטוטורית גבוהה לרווחת התושבים, זאת בשל האיכויות האקולוגיות וחשיבותן לשמירת רציפות המסדרון האקולוגי.

יש למנוע את הבינוי בתוך צוואר הבקבוק במסגרת התכנית המוצעת 'א' לת' שער השומרון'. התכנית מתוירה רצועה פתוחה צרה בין הבנייה בשולי התכנית ממזרח לבין גדר ההפרדה. אם התכנית תמומש, קיימת סבירות נמוכה לשימוש בשטח על ידי יונקים גדולים.

יש להכין תוכנית לטיפול במפגעים ובראשה מנגנון ניהול משמעותי ואפקטיבי שיבצע סקר תאורה ויטפל במוקדי זיהום אוויר, ימנע בנייה לא חוקית ויפנה פסולת בנייה, בדגש על השטח הצר שמצפון מזרח לכפר קאסם.

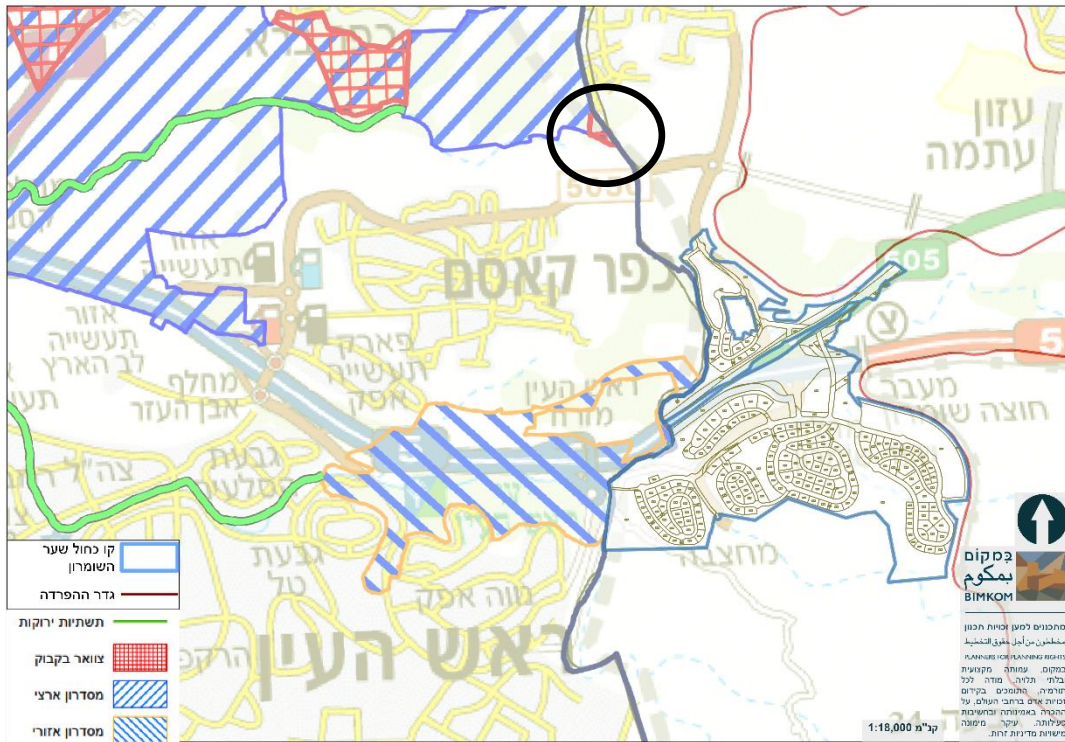
יש לבצע סקר תאורה בדופן הצפונית והמזרחית של כפר קאסם ולמזער את זליגת התאורה למרחב צוואר הבקבוק. יש לפעול לפי הנחיות התאורה שבסוף פרק ההגדרות בדבר שימוש והתקנת גופי התאורה, בחינת עמסום תאורה בשעות הלילה ואכיפה ועצמת האורה.

יש למנוע את המשך זליגת הבינוי הלא חוקית במרחב צוואר הבקבוק.

יש לאתר ולסמן נתיבי תנועה עיקריים של בעלי חיים בציר צפון-דרום (ציר מזרח-מערב חסום כמעט לגמרי במרחב זה). יש לאתר אלמנטים ליניאריים לאורכם נעים בעלי החיים ולהסיר חסמים לאורכם.

יש לתכנן את התאורה בבניינים 5 ו-5050 בהתאם לת" 13201 והנחיות משרד התחבורה. יש לודא את עוצמות האורה ואיכות התאורה המינימלית ליות האפשריות (נת" ופרמטרי התאורה הנדרשים, לבות יחס בין האורה של הבנייה עצמו לבין סביבתו הקרובה (R/S).

לוח 4 : צוואר בקבוק אורנית כפר קאסם. מקור: תוכנית אב למסדרון האקולוגי המזרחי, עמ' 125



לוח 5 : התוכנית על רקע תממ/3/21/50



### 3. פיתוח השטח יהיה כרוך בהשקעה כספית משמעותית

אזור התעשייה המתוכנן נמצא בטופוגרפיה קשה, מה שיגרור עלויות פיתוח גבוהות. לפי תסקיר ההשפעה על הסביבה (עמ' 52), 40% משטח הפרויקט הוא בשיפועים של מעל 20% ו-26% ממנו הוא בשיפועים של בין 12%-20%. על כך יש להוסיף את ההשקעה בתשתיות מים וביוב חדשות, שיש לפרוס באשכולות בינוי מנותקים. כפי שתואר בסעיף 1, לא הוכח צורך באזור התעשייה ואין מדובר באזור תעשייה ייחודי שמצדיקים את ההשקעה.

### 4. לא נערכה בדיקת אמיתית של חלופות

עיקרון יסוד של התכנון הוא כי כאשר מתכננים פרויקטים גדולים, יש לבחון חלופות, הן ברמת המיקרו והן ברמת המאקרו. דבר זה אף כולל בחינה של חלופת האפס – אי אישור התוכנית. על אף ההשפעות הסביבתיות, החברתיות של הפרויקט ועלותו הכלכלית, בתוכנית לאזור התעשייה נבחנו רק חלופות ברמת המיקרו - רק לגבי מיקום ייעודי קרקע בתוך גבולות התוכנית וגם לגבי פריסת הבינוי בתחומו.

לפי תסקיר ההשפעה על הסביבה, לא נבחנו חלופות מאקרו למיקום אזור התעשייה וזאת מכיוון שאזור התעשייה צריך להיות על אדמות מדינה: "מיקום שטח התוכנית נקבע ע"י צוות קו כחול כמתחם אדמות מדינה. בהתאם לכך, לא היו חלופות מיקום אחרות אשר ניתן היה לשקול ביניהן" (עמ' 119). הסבר זה הינו תמוה ביותר, שכן ברחבי השומרון ישנן אדמות מדינה רבות, אשר הוקצו כמובן להתנחלויות. רבות מהן סמוכות לאזורי תעשייה קיימים, כמו למשל ליד אזור תעשייה אריאל. אף שיוכן של אדמות מדינה לרשות מקומית אחרת אינו מהווה מגבלה, שכן ניתן להעביר אותו לידי הרשויות הנדונות או לבחון אפשרות של חלוקת הכנסות עם אותה הרשות.

הסבר תמוה נוסף הוא כי עדיף למקם את אזור התעשייה בין שטחים מופרים (כביש 5 והמחצבה) מאשר בשטחים פתוחים אחרים (עמ' 113 בתסקיר). כפי שתואר לעיל, מדובר בשטח בעל ערכיות גבוהה עד גבוהה מאוד, שאף על פי שהוא מוקף בשטחים מופרים, הוא עדיין מתפקד וממלא תפקיד חשוב במערכת האקולוגית האזורית. היותו מוקף שטחים מופרים אינה מפחיתה מערכיותו, אלא רק אומרת שצריך להשקיע בשיפור תפקודו או לכל הפחות למנוע ממנו להידרדר. בנוסף, ההצדקה למיקום התוכנית אינה מגובה בהשוואה לשטחים מופרים אחרים באזור. כך למשל, לא נבחנה האפשרות להרחיב אזור תעשייה אחר.

עורכי התוכנית אף לא בדקו את חלופת האפס – השארת השטח כשטח פתוח ושיפור תפקודו כמסדרון אקולוגי. לאור ערכיות השטח המוכחת, בהשוואה להעדר הוכחת הצורך באזור התעשייה, ברור כי חלופת האפס היא בעלת תועלת רבה יותר.

### 5. העדר פרסום אפקטיבי בשפה הערבית

לפי סעיף 2(א) בחוק תכנון ערים, כפרים ובניינים לשנת 1966, פרסום בעיתון, לצורך עמידה בחובת פרסום של תוכנית, כולל, בין היתר, חובת פרסום ב"עיתון נפוץ באזור המתפרסם בשפה הערבית". במקרה שלהלן, דבר הפקדתה של התוכנית פורסם ב-31.5.2023 בעיתון כל אל-ערב וב-2.6.2023





בעיתון א-סינארה. שני העיתונים הינם עיתונים שבועיים שמתפרסמים בנצרת ולכן אינם עומדים בדרישות החוק. העיתון הרלבנטי לעניין זה הוא עיתון "אל-קודס", שהוא העיתון הנפוץ בגדה המערבית. לעומת עיתונים נפוצים אחרים בגדה, עיתון אל-קודס כן מסכים לפרסם פרסומים רשמיים של המינהל האזרחי.

לשם הגשמת העקרון שאין פוגעים באדם מבלי לשמוע אותו תחילה, ומכאן שאין מאשרים תכנית מבלי להביאה לידיעת כלל המתנגדים הפוטנציאלים, אין די בפרסום בעיתון **כלשהו**. נדרש פרסום אפקטיבי, בעיתון שיביא את דבר הפקדת התוכנית והאפשרות להתנגד לה לידיעת הציבור, הלכה למעשה. כידוע, לאורך השנים הורה בית המשפט העליון בעקביות על פסילת תוכניות שנפל פגם בהליך הפרסום שלהן, בשל הפגיעה בזכות ההתנגדות שנגרמה כתוצאה מכך. ר' בג"צ 128/83 **הרפז נ' ראש המינהל האזרחי ליהודה ושומרון**, 8.10.83; בג"צ 527/74 **ח'לף נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז הצפון**, 14.5.75, להלן: "**עניין ח'לף**"; עע"מ 9264/10 **נ.י.ל.י. נדל"ן נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז המרכז**, 30.5.12, להלן "**עניין נילי**"; כולם פורסמו בנבו).

לאור חשיבותה של התוכנית בצד חשיבותה הידועה של זכות ההתנגדות; החשש האמתי כי קיימים בעלי עניין רבים שלא הובאה לידיעתם דבר הפקדת התוכנית וזכותם להשתתף בעריכתה בדרך של הגשת התנגדות לכל הפחות; והעובדה שפרסום בעיתון אל-קודס אינו מלאכה מסובכת, אנו מבקשים לעצור את התקדמות התוכנית ולפרסם מחדש את הפקדתה בעיתון אל-קודס.

#### **6. העדר שיתוף ציבור**

לפי הפרוגרמה והתסקיר, התוכנית מיועדת לא רק עבור הציבור הישראלי, אלא גם עבור הציבור הפלסטיני מהאזור. כך בעמ' 7 בתסקיר הסביבתי: "התוכנית מיועדת לפתח את אזור התעסוקה כך שישמש כמרחב משותף ישראלי – ערבי, ויועסקו בו הן תושבי הרשויות השותפות בו ומועסקים מאזור המרכז כמו גם אוכלוסייה פלסטינית המגיעה מאיו"ש" (עמ' 7). אילו הייתה התוכנית באמת מיועדת לשרת גם את האוכלוסייה הפלסטינית, הרי שלפי נוהל שיתופם של תושבי האזור בתהליכי התכנון (יהודה ושומרון), התשע"ד – 2014, נדרש היה לערוך שיתוף ציבור. התוכנית עונה על הקריטריונים של הנוהל לתוכנית שחלה בה חובת קיום שיתוף ציבור: מדובר בתוכנית לתעשייה שיש לה השפעה על האוכלוסייה הפלסטינית. התוכנית מוקמת על אדמות הכפרים הפלסטיניים באזור, היא משפיעה על הנוף והמערכת האקולוגית שלהם ולבסוף היא מתיימרת לשרת גם את תושביהם. לפי הנוהל, במקרה מסוג זה יש לערוך מפגש שיתוף ציבור טרם הבאת התוכנית לדיון בוועדה. בעקבות הפגישה יוכלו המשתתפים להעביר הערות בכתב בנוגע לתוכנית (בג"צ 5667/11 מועצת הכפר דיראת-רפעיה ואח' נגד שר הביטחון ואח', 12.4.2015).

למיטב ידיעתנו, לא נערך שיתוף ציבור בהתאם לנוהל.

#### **7. התוכנית מנוגדת למדיניות מינהל התכנון ומשרד הכלכלה לגבי תכנון אזורי תעשייה/תעסוקה**

התוכנית האסטרטגית לתעסוקה 2040 קובעת עקרונות לפרישת תעסוקה שנועדו לתת מענה לצרכי התעסוקה של תושבי המדינה, תוך הקפדה על פרישה בהתאם למוקדי האוכלוסייה, חיזוק תפקידם



של המרכזים העירוניים ושמירה על השטחים הפתוחים ותכנון בהתאם לצורך מוכח<sup>6</sup>. התוכנית אמנם הוכנה ביחס למציאות בתחומי מדינת ישראל, אך עקרונותיה רלבנטיים ביותר גם לתחומי יו"ש. במקרה הנדון, כוונת המתכננים למשוך עסקים שמעוניינים להתמקם ליד גוש דן וההשפעה הבלתי נמנעת של אזור התעשייה על אזורי תעשייה בתוך ישראל מחייבות בחינה של התוכנית לאור עקרונות התוכנית האסטרטגית.

העיקרון הראשון שקובעת התוכנית הוא "חיזוק אזורי התעשייה הקיימים תוך צמצום הפגיעה בשטחים פתוחים" – תינתן העדפה להתחדשות אזורי תעשייה קיימים או להרחבתם. יחד עם זאת, אם מדובר בשימושים ללא השפעות סביבתיות, עדיף למקם אותם במרחב עירוני על פני הרחבת אזור תעשייה על חשבון שטחים פתוחים. במקרה הנדון, אפשרות ההרחבה של אזור תעשייה קיים אפילו לא נבדקה.

עיקרון שני הוא חיזוק התעסוקה בתוך המרחב העירוני – תעסוקה ללא השפעות סביבתיות יכולה להיות בתוך המרחב העירוני או בסמיכות לו. באזור תעשייה שער השומרון ישנם שטחים רבים שעונים להגדרה זו: מסחר, משרדים, תעשייה עתירת ידע, תעשייה קלה ומלאכה. מלבד תעשייה עתירת ידע, כולם שימושים מושכי קהל. משרד הכלכלה ממליץ למקם גם תעשייה עתירת ידע בקרבה לאזורים עירוניים, בשל חשיבות הנגישות והקרבה שלהן לתעשיות עתירות ידע אחרות<sup>7</sup>. אף בייעוד תעשייה, תעשייה קלה ומלאכה, הוראות התוכנית מאפשרות ללא הגבלה שימושים שאינם בעלי השפעות סביבתיות, אשר יכולות וצריכות להיות במרחב עירוני.

עיקרון נוסף הוא כי אזורי תעשייה אמורים להיות מתוכננים מתוך ראייה אזורית כוללת, בדגש על פתרונות תעסוקה אזוריים. כפי שהראינו בסעיף מס' 1, אין קשר בין אזור התעשייה לפתרונות תעסוקה באזור. בנוסף, אזור התעשייה המוצע עלול להחליש אזורי תעשייה קיימים באזור. כך למשל, הוא עלול להחליש את ראש העין, שהתוכנית המרחבית האסטרטגית דווקא מציעה לחזק אותה כעיר עוגן<sup>8</sup>. העיקרון אמנם מדבר גם על חשיבותם של אזורי תעשייה בהם קיים שיתוף הכנסות, אך גם מוזכר שאין זה נותן רשות לפגוע בשטחים פתוחים שלא לצורך.

לבסוף, כפי שמפורט בסעיפים אחרים של ההתנגדות, ניתן לראות שהתוכנית אף אינה עומדת בעקרונות האחרים של התוכנית האסטרטגית: קיומו של ייחוד שמצדיק את מיקומו הספציפי, הצדקה להיקף הבינוי המבוקש וקרבה למוקד תחבורה ציבורית.

## 8. התוכנית תביא להגדלת עומסי התנועה במרחב

התוכנית מציעה להקים אזור תעשייה מנותק מהמרקם הבנוי קיים, מבלי להבטיח פתרונות מתאימים לנגישות באמצעות תחבורה ציבורית. לפי היקף הבינוי ומגוון השימושים המוצעים, האזור אמור למשוך אלפי העובדים, לצד קהל לקוחות גדול. האזור הוא בעל פוטנציאל בינוי של

<sup>6</sup> מינהל התכנון. נייר עקרונות לפרישת אזורי התעסוקה. התוכנית האסטרטגית 2040: פרק התעסוקה. 8.11.2021.

<sup>7</sup> משרד הכלכלה והתעשייה, המשרד להגנת הסביבה ומינהל התכנון. חסמים בפיתוח תעשייה: היבטים תכנוניים. 2020, עמ' 11.

<sup>8</sup> מינהל התכנון. התוכנית האסטרטגית המרחבית 2040. נובמבר 2021, עמ' 18.



כמעט מיליון וחצי מ"ר, בהם שטחים רבים שמיועדים לשימושים קולטי קהל: מסחר, משרדים, תעשייה קלה ומלאכה, גני אירועים ומבני ציבור, מה שמעידים על כך שהאזור מוטה לקליטת קהל. התוכנית אף מגדירה מטלות תחבורתיות שנקשרות לשלבי הפיתוח השונים של אזור התעשייה, אך מימושן של המטלות האלה מוטל בספק וכך גם יעילותן בהפחתת נפחי התנועה שתייצר התוכנית. אף על פי כן, הבה"ת אינה מראה תרחיש בו המטלות הללו לא יתממשו.

בשלב ב' של התוכנית נדרש להקים נת"צ ולשדרג את מסוף שער השומרון ולפי הבה"ת, בשלב זה פיצול הנסיעות הצפוי יעלה מ-10% כיום ל-30%. הבה"ת מניחה שרוב רובה של התנועה יגיע מכיוון מזרח, בעוד שלפי אתר חברת נת"י, הנת"צ אמור להתחיל ממחלף קסם ולהגיע רק עד מחלף שער השומרון<sup>9</sup>. משמע שהנת"צ ישרת רק את באי אזור התעשייה שמגיעים מהמערב ולא את רוב העובדים, שמגיעים ממזרח. בנוסף, הבה"ת מתארת את התחבורה ציבורית הקיימת כבינונית ואינה כוללת שום מידע על כוונות לשדרג את מערך התח"צ באזור. כל זאת מטיל ספק בהנחה שפיצול הנסיעות יזנק מ-10 ל-30 אחוז בשלב ב'.

בשלב ד' של התוכנית נדרש להקים רק"ל, ולפי הבה"ת, בשלב זה פיצול הנסיעות צפוי להיות 50%. כפי שצוין לעיל, לא ניתן היה לאתר אף עדות לתכנון כלשהו של רכבת קלה או שתכנון כזה הוא חלק מתוכנית עבודה של משרד התחבורה לשנים הבאות. ספק זה מחוזק על ידי העובדה שבאתר נת"י מדובר על נת"צ ימני<sup>10</sup>, ואילו בנספח החתכים מראים נת"צ שמאלי לרק"ל. לא סביר שנת"י תשקיע כסף בנת"צ, שתוך זמן קצר יחזור להיות נתיב נסיעה למכוניות על מנת שניתן יהיה לפתח מסילת רכבת בנתיב השמאלי.

לבסוף, גם אם הרק"ל כן תמומש והנסועה בתח"צ כן תעלה, התוכנית אינה מסבירה כיצד אנשים יגיעו מחניון החנה וסע אל מקבצי הבינוי המנותקים. הפריסה של הבינוי מייצרת מסלול לא יעיל לאוטובוסים בשל העדר רציפות וחלוקת זכות הדרך עם משאיות וכלי רכב פרטיים, שייכנסו כולם דרך אותה הכניסה. עבור הנוסעים, משך הנסיעה יהפוך את הקווים ללא אטרקטיביים. התוכנית אף אינה מציינת האם יהיו קווי אוטובוס ייעודיים מהחניון למקומות העבודה או שמא המעסיקים או המינהלת יצטרכו לדאוג להסעות. תכנון של הסעות הוא מורכב ולעיתים לא מתממש, שכן לכל מקום עבודה יש לו"ז שונה ונדרש תיאום בין מעסיקים שונים. כל זאת מעלה את הסבירות לכך שעובדים ולקוחות יעדיפו בסוף להגיע ברכבם הפרטי ואזור התעשייה בסוף יביא להגדלת עומסי התנועה במרחב.

## 9. ניצול לא יעיל של הקרקע

התוכנית מאופיינת בניצול לא יעיל של הקרקע, שמוביל להתפרסות מיותר ופגיעה בשטחי טבע ערכיים. היא מקצה מגרשים גדולים לייעוד תעשייה ומלאכה, עם זכויות הבנייה של 150-220%

<sup>9</sup> <https://www.iroads.co.il/%D7%AA%D7%99%D7%A7%D7%99%D7%99%D7%AA-%D7%A4%D7%A8%D7%95%D7%99%D7%A7%D7%98%D7%99%D7%9D/%D7%9B%D7%91%D7%99%D7%A9-5-%D7%A0%D7%AA%D7%A6-%D7%91%D7%99%D7%9F-%D7%9E%D7%A1%D7%95%D7%A3-%D7%94%D7%A9%D7%95%D7%9E%D7%A8%D7%95%D7%9F-%D7%9C%D7%A7%D7%A1%D7%9D>

[כניסה ב-27.7.2023]

<sup>10</sup> שם



אפשרות לבנות עד שש קומות ותכסית של עד 80%. אחוזי הבנייה הגבוהים, בשילוב עם התכסית הגבוהה, יעודדו בנייה של מבנים חד קומתיים שמתפרסים כמעט על כל המגרש. ניצול מלא של תכסית של 80% יביא למצב שלא יישאר בתחום המגרש מקום ל-20% שטחים מחלחלים שנדרשים בתוכנית, שטחי חנייה ושטחים תפעוליים. תעשייה ומלאכה אמנם מאופיינים באחוזי בנייה נמוכים והם על פי רוב בני קומה אחת, אך מחקר של משרד הכלכלה מצא שבענפים מסוימים יש היתכנות לבנייה של שתיים או שלוש קומות<sup>11</sup>. מכאן שבאמצעות תכסית יותר נמוכה, ניתן לעודד ניצול יעיל יותר של הקרקע ולצמצם את סך השטח שמוקצה לייעודים אלה.

כמו כן, זכויות הבנייה הנרחבות שמעניקה התוכנית מביאות להקצאת שטחים נרחבים לחנייה (ראו את נספח הבנייה). חישוב מספר מקומות החנייה הנדרש מתבסס על תקן החנייה הארצי בלבד, מבלי להביא בחשבון שלפחות חצי מעובדי אזור התעשייה יהיו פלסטינים, אשר לא יגיעו עם רכב פרטי, אלא בהסעות. בנוסף, אין התייחסות לאפשרות של צמצום מספר החניות הנדרשות בשל חפיפה בין שימושים, זאת על אף שהתוכנית מבקשת לייצר כמה שיותר עירוב שימושים ובפרוגרמה מדברים על אזור תעשייה שיהיה פעיל כל הזמן. מכאן שניתן לצמצם את השטח המוקצה לחנייה ובהתאם לכך גם את שטחי המגרשים.

בנוסף, התוכנית מקצה 45 דונם למרכז תחבורה, שישמש כחניון חנה וסע עם 70 עמדות לאוטובוסים ו-900 עמדות לרכבים. לפי הבה"ת, החניון ישרת נוסעים שירצו לעבור לתחנת רכבת קלה שתיבנה ליד. כפי שצוין לעיל, לא הובא שום מידע ספציפי לגבי תוכנית לרק"ל ולא נמצאה שום עדות אפילו לכוונה לתכנן רק"ל במקום. מכאן שאין בסיס להקצאה של שטח כה גדול לרכבים פרטיים. כמו כן, התוכנית אינה מסבירה על סמך מה נקבע הצורך ב-70 עמדות לאוטובוסים. תכנון של רק"ל, אם וכאשר יהיה, יצריך ממילא תכנון חדש של תוואי הדרך וניתן יהיה לשלב את תא השטח לחניון בקו הכחול של התוכנית, בהתאם לצורך שיעלה. בהעדר צורך מוכח בחניון, יש להשאיר אותו בינתיים כשטח פתוח.

#### **10. העדר הצדקה תכנונית להכנסת שטחי ציבור לאזור התעשייה**

התוכנית מציעה לייעד 72 דונם למבנים ומוסדות ציבור בחלקו הצפוני של אזור התעשייה, אך ורק על בסיס בקשות של ההתנחלויות השותפות בפרויקט. התוכנית מקצה שטחי ציבור נרחבים מבלי שנערכה בדיקה יסודית של המלאי התכנוני הקיים והפוטנציאלי בתחומי היישובים שאותם הם אמורים לשרת. בנוסף, לא נבדק האם שירותים שלא ניתן לספק אותם בתחומי השיפוט של היישובים, יכולים להיות מסופקים באחד המרכזים העירוניים בסביבה הקרובה, כמו אריאל או ראש העין.

באזורי תעשייה אוטונומיים בישראל (אינם צמודים ליישוב) נהוג להכניס שטחי ציבור בזהירות רבה ובמיתון, בעיקר כאשר הם נועדו לשרת את עובדי אזור התעשייה. במקרה הנדון, לכל המתחם הצפוני של התוכנית אין קשר למהותו התעשייתית של האזור, אלא מדובר באזור נפרד, שמנסים

<sup>11</sup> מינהל התכנון. נייר עקרונות לפרישת אזורי התעסוקה. התוכנית האסטרטגית 2040: פרק התעסוקה. 8.11.2021. עמ' 6.



לקדם אותו בחסות התוכנית. הייעודים במתחם זה מבוססים אך ורק על רשימת הבקשות של ההתנחלויות (עמ' 66-68 בפרוגרמה). זאת מלבד ארבעה מגרשים קטנים המיועדים למסחר ותעשייה עתירת ידע, אשר כפי שתואר לעיל, יש ספק רב אם תעשיות עתירות ידע ירצו להתמקם באזור התעשייה. מכיוון שלא הוכח צורך בכל אותם הייעודים והגיון תכנוני למיקומם, ולאור העובדה שהם חוסמים צוואר בקבוק של מסדרון אקולוגי חשוב, יש לבטל אותם ולהשאיר את כל המתחם הצפוני כשטח פתוח.

בברכה,

אסף פלד, מתכנן ערים