



1.7.2022

## כתב התנגדות

**תכנית 215-0690883 מסילת עפולה ג'נין**

בפני הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה – מחוז צפון

באמצעות מר אורי אילן, יו"ר הוועדה

בדוא"ל Ori@iplan.gov.il ובאמצעות פקס מס': 074-7697476

## תוכן עניינים

2	המתנגדים
3	נימוקי ההתנגדות
3	א. התוכנית וסביבת התכנון
3	ב. השלכות התכנית
3	(I) הפגיעה בפיתוח העתידי של היישוב מוקייבלה
6	(II) הפגיעה באיכות החיים ביישוב מוקייבלה
9	(III) הפגיעה בקרקעות פרטיות ובשימוש חקלאי
11	ג. פגמים בהליך בחינת החלופות
11	(I) העדר בחינת חלופות אמיתית
13	(II) החיבור לתמ"א 54 אינו יכול להיות תנאי סף
15	(III) החיבור לתוואי של תמ"א 54 אינו אפשרי
18	(IV) תנאי הסף בדבר החיבור ישיר לאזור התעשייה אינו מתקיים
18	ד. העדר הצדקה לקידומה של התכנית

בהתאם לסעיף 100 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן: "חוק התכנון והבניה" או "החוק"), מוגשת בזאת התנגדות לתוכנית שבנדון (להלן: "תכנית מסילת עפולה - ג'נין" או "התכנית").

בהתאם להחלטת ועדת המשנה להתנגדויות מיום 3.5.2022 המועד האחרון להגשת התנגדויות הינו 1.7.2022.

## המתנגדים

1. ועד מקומי מוקיבלה
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.
- 16.
- 17.
- 18.
- 19.
- 20.
- 21.
- 22.
- 23.
- 24.
25. עמותת **במקום** - מתכננים למען זכויות תכנון

מתנגדים 1-24 הינם הוועד המקומי ותושבי היישוב מוקביילה. חלקם הינם בעלי קרקעות בתחום התכנית.

מתנגדת מס' 25, **עמותת במקום**, הוקמה בשנת 1999 על ידי קבוצה של מתכננים/ות ואדריכלים/ות, ששמו להם למטרה לחזק את הקשר בין זכויות אדם ומערכות התכנון במדינת ישראל. העמותה היא גוף מקצועי המקדם הליכי תכנון ומגמות תכנוניות לטובת הקהילה, ואשר פועלת עם ולטובת אוכלוסיות וקהילות הנתונות בעמדת נחיתות מקצועית, כלכלית או אזרחית. **במקום** פעילה ברחבי המדינה ומייצגת בעמדתה אינטרס ציבורי למען שוויון בתחומי התכנון והפיתוח המקומי, הקצאת משאבים הוגנת ושקיפות בהליכי התכנון. העמותה מוכרת כגוף מקצועי ציבורי הרשאי להגיש התנגדויות לפי סעיף 100(3) לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965. עיקר המימון של **עמותת במקום** הוא מישויות מדיניות זרות.

## נימוקי ההתנגדות

### א. התוכנית וסביבת התכנון

1. מטרתה העיקרית של התוכנית המוצעת הינה לחזק את הקשר המסילתי בין הרשות הפלסטינאית, ממלכת ירדן ונמל חיפה. לשם כך, התוכנית מבקשת לקבוע מסגרת תכנונית לחידוש ושדרוג תוואי מסילת הברזל הישן בין העיר עפולה שבמדינת ישראל לבין העיר ג'נין שבתחום הרשות הפלסטינית, להקים תחנת רכבת בשילוב תחנה לתחבורה ציבורית ותחנות להסעת פועלים ממערב לכפר מוקייבלה, מסוף מטענים ליד תחנת הרכבת, וכן להגדיר שטח לתכנון עתידי עבור המעבר היבשתי "גלבווע" (מעבר גילמה שעל כביש 60) בין ישראל לגדה המערבית. המסילה המתוכננת תתחבר למסילת העמק בחיבור כפול המאפשר תנועה מזרחה לבית שאן ומשם בעתיד לירדן, ומערבה לנמל חיפה.

2. מטרה נוספת של התוכנית, כמצוין בדברי ההסבר, הינה עמידה במטרת תכנית אב למטענים של משרד התחבורה לשינוי הובלת המטענים בצורה שתקטין את העומס בכבישים על ידי הגברת השימוש ברכבת.

3. השטח הכולל של התוכנית הינו כ-4,580 דונם והיא כוללת שלושה מרכיבים עיקריים: תוואי המסילה, תחנת נוסעים שכוללת מסוף להעברת מטענים ואחסונם (כ-850 דונם כולל דרכי שירות) ושטח לתכנון עתידי להעברת "מעבר גלבווע" (כ-870 ד' נוספים). כלומר, מעל 1,700 דונם שהם כמעט 38% משטח התוכנית מיועדים ליצירת מסוף גבול של נוסעים ומטענים, עם מסוף תחבורתי משולב עבור רכבות ותחבורה מוטורית על אדמות הכפר מוקייבלה.

4. התוכנית כוללת גם הוראות לעניין יעוד שטחים למסילה, לדרך, לשטח לטיפול נופי, מפגש דרך/מסילה, ונחל; קביעת הוראות וזכויות בנייה; עקרונות בינוי ופיתוח; קביעת עקרונות פיתוח ושיקום נופי; קביעת אמצעים והוראות למזעור הפגיעה בסביבה ולצמצום מפגעים הנובעים מהתוכנית; קביעת מגבלות בנייה ופיתוח; קביעת הוראות לעניין הריסת מבנים; קביעת מסדרון תשתיות לקו מתח עליון עילי וקביעת מסדרון תשתיות תת קרקעי.

### ב. השלכות התכנית

#### (I) הפגיעה בפיתוח העתידי של הישוב מוקייבלה

5. הכפר מוקייבלה נמצא בתחום מועצה אזורית גלבווע, מצפון ובסמוך לקו הירוק. אוכלוסייתו מונה כ-4,270 תושבים<sup>1</sup> והם מהווים מעל ל-13% מכלל התושבים בתחום המועצה, שכוללת 32 יישובים. ביישוב ישנם 1,108 יחידות דיור,<sup>2</sup> ולפיכך משק בית ממוצע נאמד על 3.8 נפשות.

6. תוכנית המתאר הראשונה של הכפר, שמספרה ג/2963, נערכה בסוף שנות ה-70' וקיבלה תוקף בספטמבר 1980 והשתרעה על שטח כולל של 310 דונם. בסוף שנות ה-80 נערכה תוכנית מתאר נוספת,

<sup>1</sup> הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (למ"ס), [אוכלוסייה ביישובים שבהם 2,000 תושבים ויותר/ מועצות אזוריות - אומדנים ארעיים לסוף מאי 2022](#).

<sup>2</sup> בנוסף להן, 29 יחיד נמצאות בשלבי בנייה. לפי נתונים שהתקבלו ממר תייסיר קאסם, סגן ראש המועצה האזורית הגלבווע ותושב הכפר מוקייבלה.

(ג/6462) ששטחה הכולל עמד על 320 דונם ואשר פירטה חלק מהשטחים שהוצעו לפיתוח בתוכנית הקודמת והוסיפה מתחם חדש ממערב לכפר. תוכנית זאת אושרה בשנת 1992.

7. במשך השנים נערכו מספר תוכניות מפורטות שמטרתן להרחיב את שטחי הפיתוח של היישוב ולתת מענה לצרכי התושבים השונים כגון: תוכנית ג/9809 משנת 1999 עבור מתחם מגורים צפוני; תוכנית מס' ג/9475 משנת 2000 עבור מרכז ספורט ותוכנית מס' ג/10467 משנת 2003 עבור השכונה הדרומית.<sup>3</sup>

8. בשנת 2003 החלו הרשויות בהכנת תוכנית מס' ג/14916, היא תוכנית המתאר הנוכחית של מוקייבלה בשטח כולל של כמעט 1,030 דונם. תכנית זו אשר קיבלה תוקף באפריל 2008, תוכננה לשנת היעד 2020, כשאוכלוסיית הכפר צפויה היתה למנות כ-5,200 תושבים עבורם נדרשות כ-1,160 יח"ד. לפי עורכי התוכנית, קיבולת הבנייה המרבית של התכנית הינה 1,560 יח"ד.<sup>4</sup> כפי שניתן לראות בתשריט התוכנית, שטחי הפיתוח החדשים ליישוב הינם מצפון, ממערב ומדרום בסמוך לגדר ההפרדה עם הגדה המערבית. שטחי הפיתוח ממערב הינם מעבר לערוץ נחל אלכסלן (ואדי אל-כסלן) אשר נשפך אל ערוץ נחל הקישון בגבול המערבי של התוכנית הנדונה.<sup>5</sup>

9. תחזיות מעודכנות אודות גידול האוכלוסייה של מוקייבלה מלמדות שמספר התושבים יגיע ליעד שנקבע בתוכנית המתאר בשנת 2031; ולמיצוי 100% של קיבולת הבנייה המותרת לפי התוכנית המתאר כעבור שלוש שנים נוספות, בשנת 2034 כפי שמפורט בלוח 1 להלן:

שנה	קידום תוכנית ג/14916	מספר תושבים	גידול שנתי ממוצע	מספר יח"ד	משק בית ממוצע
1995	אישור מתאר קודמת ג/6462 (1992) הפקדה להתנגדויות מתן תוקף שנת בסיס לחישוב תחזית האוכלוסייה שנת יעד	2,072	5.4%		
2005		3,041	4.7%		
2008		3,145	3.9%		
2015		3,719	2.1%		
2020		4,124	2.7%		
2021		4,241	2.4%	1,108	3.8
2022	הגעה ליעד האוכלוסייה מיצוי 100% מקיבולת הבנייה למגורים	4,339	2.3%	1,137	3.8
2027		4,842	2.1%	1,291	3.8
2031		5,262	2.1%	1,442	3.7
2034		5,600	2.1%	1,578	3.6
2040		6,251	1.8%	1,786	3.5
2045		6,834	1.8%	1,981	3.5

**הערות:** מספר התושבים לסוף השנה. מספר יח"ד בשנת 2022 כולל 29 יח"ד הנמצאות בבנייה כעת.

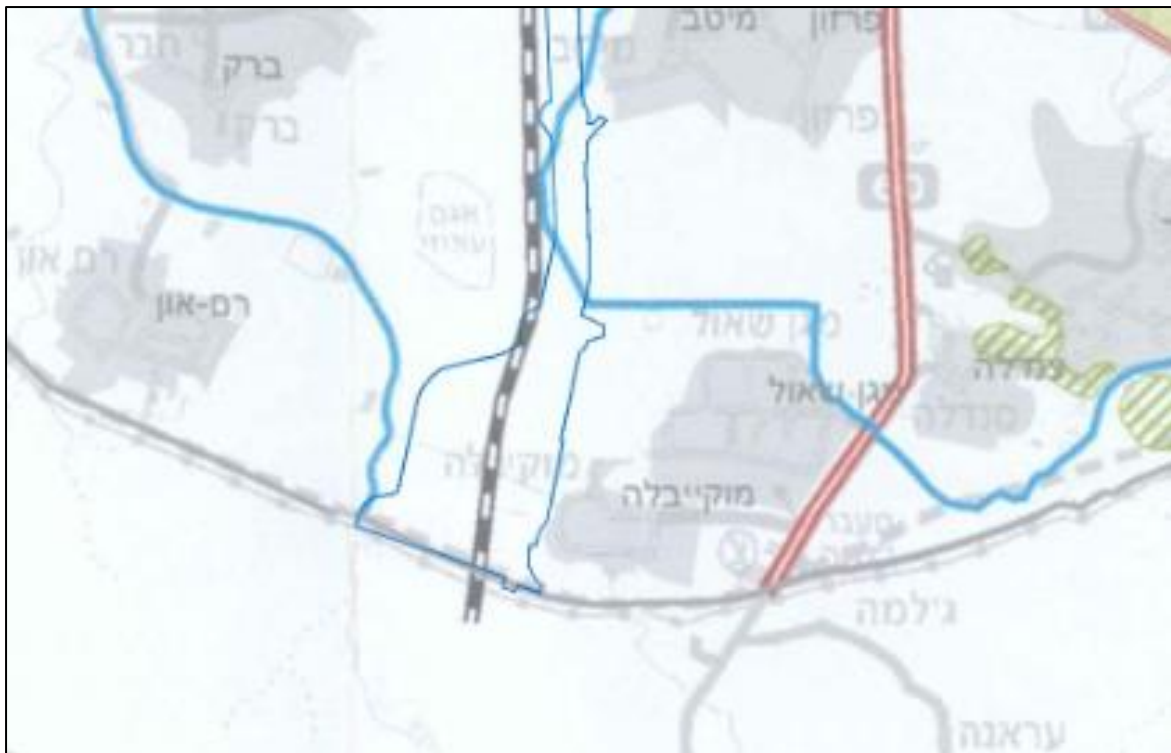
לוח 1 - תחזיות גידול אוכלוסייה ומימוש בנייה בכפר מוקייבלה (שנים נבחרות)<sup>6</sup>

10. כלומר, תוך עשר שנים מהיום צפוי מחסור בעתודות קרקע לבנייה למגורים בכפר מוקייבלה. היות והליכי התכנון במדינת ישראל הינם ארוכים ומסורבלים, התושבים מבקשים להתחיל כבר עכשיו

<sup>3</sup> כל הנתונים על תוכניות קודמות הינם מתוך אתר [תכנון זמין](#).  
<sup>4</sup> הוראות תכנית מס' ג/14916, סעיף 2.1.  
<sup>5</sup> לפי הוראות תמ"א/1 נחל אלכסלן הינו נחל משני והקישון הוא נחל ראשי. שני הערוצים מתועלים בחלקם באזור זה.  
<sup>6</sup> תחזית האוכלוסייה נערכה בהתאם לפרסומי הלמ"ס, [תחזיות אוכלוסיית ישראל](#): תחזיות אוכלוסיית ישראל עד שנת 2065. התחזית מתייחסת לחלופת גידול הגבוהה בממוצע רב שנתית עבור קבוצת האוכלוסייה הערבית.

בהכנתה של תוכנית מתאר חדשה שתיתן מענה לצרכי התושבים לאחר מיצוי פוטנציאל הבינוי והפיתוח שנקבע בזמנו בתוכנית המתאר התקפה.

11. כידוע, היישוב מוקייבלה מוקף במספר חסמים אשר מונעים את פיתוחו והופכים את אפשרויות הפיתוח שלו למצומצמות ביותר: גדר ההפרדה מדרום, כביש 60 ממזרח והיישוב מגן שאול מצפון. התכנית הנדונה צמודת דופן לשכונה המערבית שעל פי תוכנית ג/14916 ולא רק שיוצרת תיחום נוסף של היישוב מצד מערב, אלא שמייעדת כ-1,400 דונם מהאדמות החקלאיות של תושביו לתחנת הרכבת, מסוף מטענים ומסוף הגבול העתידי. בכך חוסמת התכנית את פוטנציאל הפיתוח של היישוב וכולאת אותו בין ארבעה גבולות קשיחים שלא ניתן להתפתח מעברם בעתיד.



מפה 1 - חסימת אפשרויות הפיתוח של היישוב מוקייבלה

12. לאור האמור לעיל, מבקשים המתנגדים להימנע מאישורה של תוכנית הנדונה, אשר משתמשת במלאו האדמות שממערב ליישוב ובכך חוסמת את כל אפשרויות הפיתוח העתידי של היישוב. במילים אחרות, התכנית תהפוך את היישוב מוקייבלה לאי אשר יקפא על שמריו. למצער, מבקשים המתנגדים להקפיא את הליכי התכנון עד להכנתה ואישורה של תוכנית המתאר המעודכנת עבור מוקייבלה, אשר תבחן את צרכי האוכלוסייה מבחינת בנייה למגורים, מבני ציבור, שטחים פתוחים, שטחים חקלאיים ועוד, לתקופת יעד של 20-25 שנים קדימה ותבטיח שלא יהיה מחסור בקרקע לדורות הבאים.

13. העותרים יטענו כי השהיית החלטת התכנית עד לבחינת הצרכים של היישוב מוקייבלה מתבקשת היא מעקרונות התכנון ההוליסטי, התכנון המקיים ומהחובה של רשויות התכנון לבסס את החלטותיהן על תשתית עובדתית ראויה והולמת. שכן, הלכה ידועה היא כי חובה על כל רשות מנהלית בבואה לקבל החלטה להתבסס על תשתית עובדתית ומתאימה ומספקת (בג"ץ 297/82 ברוג' נ' שר הפנים, פ"ד לז' (3) 29, פס' 11 לפסק הדין של כב' השופט ברק (1983)).

14. ללא תשתית עובדתית ראויה ומלאה הרשות אינה יכולה למלא אחר החובה לשקול את כל השיקולים הרלוונטיים, ואותם בלבד (ראו: בג"ץ 987/94 יורונט קווי זהב (1992) בע"מ נ' שרת התקשורת, פ"ד מח (5) 412, פס' 20 (1994)). 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 צרכיהם של כלל קבוצות האוכלוסייה אשר ההחלטה יכולה להשליך עליהם באופן ישיר או עקיף (בג"צ 4906/98 עמותת "עם חופשי" לחופש דת, מצפון, חינוך ותרבות נ' משרד הבינוי והשיכון, פ"ד נד(2) 503 (2000)).

15. חובות אלה של המשפט המנהלי תקפות כמובן גם בהליכי תכנון (בג"ץ 4776/03 מלון רג'נסי ירושלים בע"מ נ' שר הפנים (פורסם במאגרים, 9.5.2005); עע"מ 2418/05 מילגרום נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה, פ"ד מה(3) 288 (2005); בג"ץ 1135/93 טרייסי ס.א. חברה זרה נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבניה הרצליה, פ"ד מח(2) 622 (1994); בג"ץ 7960/99 סואעד נ' המועצה האזורית משגב, פ"ד נה(5) 929 (2001); עע"מ 9654/06 החברה להגנת הטבע נ' ועדת המשנה לעררים של המועצה הארצית לתכנון ולבניה (פורסם במאגרים, 2008); בג"ץ 9409/05 אגודה ישראלית להגנה על הסביבה נ' הוועדה הארצית לתכנון ובניה של תשתיות לאומיות (פורסם במאגרים, 2009).

16. על כן, יטענו המתנגדים כי בהעדר בחינה של כלל הצרכים של תושבי מוקייבלה הרי ההחלטה לאשר את התכנית לא תתבסס על תשתית עובדתית מלאה וראויה ולא תשקול על כל השיקולים הרלוונטיים ומשכך אינה סבירה ודינה בטלות.

## **(II) הפגיעה באיכות החיים ביישוב מוקייבלה**

17. הקרבה המופלגת של הרכבת ליישוב מוקייבלה פוגעת בצורה משמעותית ביותר באיכות החיים של התושבים ביישוב, זאת במיוחד כאשר גבול התכנית נושק לגבול תכנית המתאר המאושרת של מוקייבלה והמרחק בין מגרשי המגורים הקרובים ביותר עד מסילה עצמה הינו פחות מ-150 מ'.

18. ראשית, הפעלת הרכבת תהייה בחשמל, דבר שכידוע יוצר שדות אלקטרומגנטיים. בחינת תסקיר ההשפעה על הסביבה לא העלתה, למיטב הבנתנו, כי נבחנו ההשלכות של החשמול ושל השדות האלקטרומגנטיים על תושבי מוקייבלה. כאמור, התכנית הינה צמודת דופן ליישוב ולשכונה המערבית שלו, ועל כן, ממש בצמוד לתכנית צפוי כי יתפתח אזור מגורים - שימוש רגיש לכל הדעות - אשר התושבים שיתגוררו בו יהיו חשופים לקרינה בצורה כרונית ומתמשכת. השפעה זו של הקרינה לא קיבלה התייחסות כלשהי בתסקיר ההשפעה על הסביבה ולא נבחן האם בטוח לאשר את הרכבת בקרבת הבתים כפי שמתוכנן. ליקוי ומחדל חמור זה בהכנת תסקיר ההשפעה על הסביבה פוגם בו בצורה מהותית ומשליך על תוקפו. למחדל זה גם השלכות על תקינות הליך קבלת ההחלטות בעניין התכנית הנדונה ובייחוד העדר תשתית עובדתית מלאה עובר לקבלת ההחלטה בדבר הפקדתה.

19. תקנות ההשפעה על הסביבה כמו גם הוראות תמ"א 4/16 מחייבות כי תסקיר כאמור יכלול מידע מקצועי, מלא ומדויק בדבר כלל ההשלכות הסביבתיות של התכנית, ובין היתר, תיאור הסביבה שאליה מתייחסת התכנית, לרבות המגורים, החי, הצומח והנוף שעלולים להיות מושפעים, בעתיד הקרוב או הרחוק, מביצוע התכנית; תחום ההשפעה, כולל השפעה על הבריאות; משאבי הקרקע והטבע; "פירוט

והערכה של מכלול ההשפעות הצפויות על הסביבה ושל הסביבה על תחום התכנית, כתוצאה מביצוע התכנית, לרבות מהתשתיות הדרושות לביצועה" ועוד. פסיקה רבה של בית המשפט העליון הדגישה כי "אחד הטעמים לחשיבות תסקירי השפעה על הסביבה הוא 'השפעתם הישירה של השיקולים הסביבתיים על בריאות האדם ועל איכות חייו'" (בג"ץ 4189/18 **מועצה מקומית טורעאן נ' ממשלת ישראל** (2021), פסקה 30 לפסק דינו של השופט פוגלמן (להלן: עניין **מועצה מקומית טורעאן**); בג"ץ 9409/05 **אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנה על הסביבה נ' הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של תשתיות לאומיות**, פ"ד סד(2) 316, 335 (2010) (להלן: עניין **אדם טבע ודין**)).

20. עוד קבע בית המשפט העליון בהקשה ההשלכות על הבריאות, כי "מידע על השפעה של התכנית הנבחנת על בריאות הציבור הוא נדבך חיוני בתשתית העובדתית שמוסד התכנון מבסס עליה את החלטתו. כך הוא יוכל לקבל החלטה נבונה יותר ומושכלת יותר [עניין **אדם טבע ודין** בעמ' 334]. העדרו של מידע כזה ואי מתן משקל מתאים לנתונים מסוג זה בהחלטה המינהלית פוגמים בתוקפה ויכול שיביאו לביטולה" (עניין **מועצה מקומית טורעאן**, פסקה 30 לפסק דינו של השופט פוגלמן. ראו גם דני"ס 4753/19 **עיריית הרצליה נ' הוועדה לתכנון מתחמים מועדפים לדיור**, (6.5.2021), פסקאות 53-54, 65, 70-71)).

21. **שנית**, תנועת הרכבות ופעילות מסוף המטענים צפויה ליצור מטרדי רעש ורעידות. ואכן, הנחיות משרד איכות הסביבה לתסקיר דרשו לבחון את מידת השפעת התכנית על השימושים והיעודים הרגישים לרעש ורעידות בדגש על מגורים ומוסדות ציבור (ס' 1.5 להנחיות לערכית תסקיר). שניים הם מקורות הרעש מהתכנית: תנועת הרכבות; פעילות המסוף.

22. בהתאם לתסקיר ההשפעה על הסביבה הרי הרעש המצטבר בשעות היום מתנועת הרכבות בקולטן R1 הנמצא בשטח מגורים במוקייבלה (145 מ' מהמסילה) 52.5 dBA במהלך היום ו-48.5 dBA במהלך הלילה. לפי התסקיר, נתונים אלה עומדים בדרישות. אך לטענת המתנגדים הם מהווים תוספת משמעותית ולא סבירה לרמת הרעש שנמדדה היום ביישוב (בקולטן M1 במרחק 47 מ' מהרכבת נרשמו 44.9 dBA ביום ו-38.5 dBA בלילה). לעניין הרעש מהמסוף, ובכפוף לאי ודאות גדולה לעניין מיקום המתקנים, בתרחיש הקיצון שכל המסופים עובדים יחדיו, אותרה חריגה מהסף הקובע בחוק לעניין רעש בלתי סביר בשעות הלילה (43 dBA לעומת 40 dBA).

23. **שלישית**, מסוף המטענים צפוי לשמש גם להעברה ואחסון של חומרים מסוכנים שחלקם גם דליקים. האחסון של חומרים אלה צפוי להיות במרחק של כ-500 מ' בלבד משטח ביעוד מגורים במוקייבלה. הקרבה של מסוף החומרים המסוכנים ליישוב ולבתי המגורים מייצרת סיכון בטיחותי.

24. המתנגדים יטענו כי הסיכונים המוזכרים לעיל, בין אם סיכונים סביבתיים כגון רעש וקרינה ובין אם סיכונים בטיחותיים בשל הובלת החומרים המסוכנים, לא מהווים אך ורק פגיעה באיכות החיים שלהם אלא עולים לכדי פגיעה בבריאותם ומשכך מסכנים את חייהם. זאת בניגוד למגמות התכנוניות העכשוויות אשר דורשות להרחיק חומרים מסוכנים מאזורי מגורים ולשמור על איכות חיים בריאה ונאותה.

25. חשיבותה של הזכות לחיים הינה ברורה מאליה. שכן, "הזכות לחיים ולכל דבר שהחיים תלויים בו – הזכות לנשום, הזכות לשתות, הזכות לאכול – היא אם כל הזכויות, היא האדם" (בבג"ץ 606/93 **קידום יזמות ומו"לות (1981) בע"מ נ' רשות השידור**, פ"ד מח(2) 1 (1994)) וכן כי "הזכות לחיים וההגנה

עליהם דוחה מפניה כל מה שעומד על חיים לכלותם" (בבג"ץ 2753/03 קירש נ' ראש המטה הכללי של צה"ל (פורסם במאגרים, 1.9.2003)).

26. זאת ועוד, נקבע כי היבטים מסוימים של הזכות לבריאות הנוגעים ל"ההגנה על הגוף, החיים והכבוד" זכו להכרה חוקתית (בבג"ץ 11044/04 סולומטין נ' שר הבריאות (פורסם במאגרים, 27.6.2011)). הזכות לבריאות כוללת בתוכה גם את הזכות שלא להיחשף לסיכונים בריאותיים וסביבתיים (בבג"ץ 2887/04 אבו מדיגם נ' מינהל מקרקעי ישראל (פורסם במאגרים, 15.4.2007) בו ביטל את מדיניות ריסוס היבולים, מאחר שהיא עלולה לפגוע בזכות של שוכני האזורים המרוססים לבריאות ולכבוד).

27. המתנגדים יטענו עוד כי התכנית פוגעת בזכותם לסביבה בריאה וראויה ונטולת מפגעים. בהקשר זה נקבע, כי "חוק הפוגע באיכות הסביבה באופן הגורם לפגיעה במינימום הקיום האנושי, פוגע בכבוד האדם ובחירותו (בבג"ץ 4128/02 אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנת הסביבה נ' ראש ממשלת ישראל, פ"ד נח(3) 504 (2004)). זאת ועוד, בבג"ץ 9409/05 אדם טבע ודין – אגודה ישראלית להגנה על הסביבה נ' הוועדה הארצית לתכנון ובנייה של תשתיות לאומית, פ"ד סד(2) 316 (2010) אף נקבע, כי גם פגיעה באיכות הסביבה שאינה מגיעה לכדי פגיעה במינימום הקיום האנושי עלולה להשפיע באופן חמור על בריאותם ועל איכות חייהם של מספר רב של בני אדם ועשויה להוביל למסקנה כי אין לאשר תכנית המובילה לפגיעות אלה (עמ' 334 לפסק הדין).

28. התכנית מושא העתירה יש בה אף פגיעה בוטה בעקרון "הצדק הסביבתי", המחייב "חלוקה חברתית צודקת של משאבי סביבה ציבוריים ושל נטל סביבתי וסיכונים סביבתיים הנוצרים ע"י פעילות אנושית", על שני אדניו: א. זכותו של כל אזרח ליהנות "מתנאים סביבתיים הולמים במובן זה שלא יהיה חשוף לזיהום סביבתי מזיק"; ב. החלת "עקרונות של הגינות, יושר, צדק ושוויון הזדמנויות בחלוקת החשיפה לנטל סביבתי וסיכונים סביבתיים ובאפשרות לנצל משאבים סביבתיים ציבוריים." (דניאל פיש צדק סביבתי בישראל: המפגש בין דיני זכויות האדם לדיני איכות הסביבה, משפט וממשל ז' 911, 914 (התשס"ה)). במקרה דנן, התכנית מטילה את כל הנטל על תושבי מוקייבלה וחושפת אותם לכל הסיכונים הבריאותיים הנ"ל בשעה שקיימות חלופות מעשיות אחרות אשר יכולות לצמצם פגיעה זו כפי שנראה להלן.

29. זאת ועוד, יטענו המתנגדים כי תסקיר ההשפעה על הסביבה, וההחלטה על הפקדת התכנית, לא נתנו משקל ראוי ומספק להשלכות של התכנית על היישוב מוקייבלה ועל תושביו. מושכלות יסוד בכל מנהל תקין כוללות את החובה של כל רשות מנהלית לבסס את החלטתה על איזון בין כל השיקולים הרלוונטיים אותם היא צריכה לשקול, ואותם בלבד, תוך מתן משקל ראוי לכל שיקול בהתאם לחשיבותו (ראו למשל: בע"מ 5082/05 היועץ המשפטי לממשלה נ' פלוני, פ"ד ס(3) 201, 215 (2005)). על כן, יטענו המתנגדים כי ההחלטה לקדם את התכנית תוך אי מתן משקל להשפעתה על התושבים של מוקייבלה אינה סבירה בעליל.





האדם. על חשיבות ההגנה על זכות לקניין פרטי עמד השופט טירקל בדנ"א 1333/02 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, רעננה נ' הורוויץ, פ"ד נח(6) 289 (2004) בציינו:

"כאשר מדובר בקניין שבמקרקעין בהקשר כזה מדובר בדרך-כלל במצבור עמלו של אדם במשך ימי חייו, בתקוותו ובמשענו לעת זקנה ובירושה שהוא מבקש להוריש לילדיו על-מנת שחייהם יהיו טובים ונוחים משלו. לפגיעה בקניין פרטי שכזה יש משקל גדול במיוחד לגבי האדם הנפגע" (שם, בעמ' 335)

35. זכות הקניין משתרעת על כל אינטרס אשר יש לו ערך כלכלי וכוללת גם את הזכות של הפרט לרכוש ואת חירות הפעולה ברכושו. הפסיקה הכירה לא רק בהיבט הכלכלי של הקניין אלא גם בהיבט הרגשי והאנושי של הזכות לקניין. הפגיעה בזכות הקניין מקבלת משנה חשיבות כאשר עניינינו בפגיעה "בנחלת-אבות". (ראו: בבג"ץ 2739/95 מח'ול נ' שר האוצר, פ"ד נ(1) 309, 317 (1996). על מעמדה של זכות הקניין, ראו עוד: עניין מזרחי; בג"ץ 7862/04 אבו דאהר נ' מפקד כוחות צה"ל ביהודה ושומרון, פ"ד נט(5) 368 (2005); בג"ץ 2390/96 קרסיק נ' מדינת ישראל, פ"ד נה(2) 625 (2001); יהושע ויסמן "הגנה חוקתית לקניין" הפרקליט מב 258 (1995); יואב דותן "המעמד החוקתי של זכות הקניין" משפטים כח 535 (1997).

36. עיגון הזכות לקניין בחוק היסוד הביאה גם לכך כי בעשורים האחרונים ניכרת מגמה שעיקרה הגברת היקף ההגנה על הזכות לקניין פרטי, מקום שבו מדובר בנטילת מקרקעין (ע"א 8622/07 רוטמן נ' מע"צ – החברה הלאומית לדרכים בישראל, פסקה 63 (14.5.2012) (להלן: "עניין רוטמן"); בג"ץ 2390/96 קרסיק נ' מינהל מקרקעי ישראל, פ"ד נה(2) 625, 638-639 (2001) (להלן: "עניין קרסיק").

37. בין היתר, הפסיקה הבהירה בעניין זה כי יש לבדוק את נחיצותה של ההפקעה וההגנה על בעלי קרקעות מפני הפקעה לא נחוצה, כולל כאשר ניתן לממש את הצורך הציבורי בקרקע מדינה (ראו למשל: עניין קרסיק; ע"א 396/98 מדינת ישראל נ' פז חברת נפט בע"מ, פ"ד נח(3) 145 (2004)); בג"ץ 3956/92 מקור הנפקות וזכויות בע"מ נ' ראש הממשלה (פורסם במאגרים, 22.12.1994)). כך נקבע בעניין מקור הנפקות כי "אם ניתן להגיע לאותה תוצאה של סיפוק צורך ציבורי שלא בדרך הפקעה, ראוי היה לילך בה" (סעיף 6 לפסק הדין).

38. לכן, על הרשות המפקיעה להראות באופן ברור ומשכנע קיום זיקה בין המקרקעין המסוימים המיועדים להפקעה ובין המטרה הציבורית המתוכננת ופסקת ההגבלה שבחוק היסוד מחייבת כי מקום בו ניתן להגשים את הצורך הציבורי ללא הפקעה, אזי מעשה ההפקעה יהא בלתי חוקי.

39. כפי שיפורט בהמשך, הפגיעה האמורה בזכות הקניין של בעלי הקרקעות, אשר ממילא נמנים על קבוצה מוחלשת, הינה פגיעה לא מידתית בעליל. חוסר המידתיות בהטלת נטל הפגיעה על בעלי קרקעות פרטיים מקבלת משנה חיזוק לאור העובדה כי המדינה הינה הבעלים של 93% מהקרקעות במדינה וכי האפשרות להעביר את תוואי התכנית ולתכנן המסילה על קרקעות מדינה הינה אופציה נגישה וישימה. בקיומה של חלופה הפוגעת בצורה פחותה, אם בכלל, בזכויות הפרט, הרי יש להעדיפה חלף הפגיעה בקבוצות חלשות.

40. לפגיעה זו מתלווה גם פגיעה בחופש העיסוק. הזכות לחופש העיסוק הינה זכות יסוד אשר עוגנה בחוק-יסוד: חופש העיסוק. זכות זו מעגנת בתוכה לא רק את עבודתו של אדם, אלא גם את "רכושו" החומרי

והרוחני והיא הבסיס לסיפוקו, להגשמת עצמו, לחופש הבחירה שלו ולחיו. כפי שפורט לעיל, התושבים עוסקים בעיבוד קרקעותיהם בשטח מזה עשרות שנים וזה מהווה מקור פרנסה עבורם והתוכנית מהווה פגיעה קשה וחמורה בחופש העיסוק ובפרנסתם של המתנגדים ואף חורצת את גורלם כליל. להפקעה האמורה גם השלכות הרסניות על מקור פרנסתם של משפחות רבות במוקייבלה.

41. המתנגדים יטענו כי הפגיעה האמורה בזכויותיהן החוקתיות הינה פגיעה לא מידתית בעליל. חוסר המידתיות בהטלת נטל הפגיעה על בעלי קרקעות פרטיים מקבל משנה חיזוק לאור העובדה וכי האפשרות להעביר את תוואי התוכנית לקרקעות מדינה הינה אופציה נגישה וישימה כפי שנראה להלן. בקיומה של חלופה הפוגעת בצורה פחותה, אם בכלל, בזכויות הפרט, הרי יש להעדיפה.

42. 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 עניינינו בקרקע, שהינו מטבעו משאב ציבורי החשוף לכלייה כך שכל שימוש בו ימנע שימושים אחרים.

43. לאור האמור לעיל, המתנגדים יטענו כי הפגיעה בזכויותיהם החוקתיות על ידי הפקעת הקרקעות הינה פגיעה בלתי מידתית בעליל. כך למשל, קיימת חלופה לתוואי הרכבת שתפגע בצורה פחותה בזכויותיה כפי שנראה להלן. זאת ועוד, לעניין הקרקעות אשר מופקעות לשימוש המסוף, הרי מדובר בהפקעה לצרכי אחסון ושינוע של סחורה - שימוש עסקי ותלוי ביקוש (ראו למשל את הניתוח של השפעה המצב הבטחוני על מעבר סחורות מהגדה לישראל, נספח מס' ג-2 לתסקיר, עמ' 14). כך, יתכנו תסריטים שונים בהם לא יהיה צורך בכל השטחים האמורים לאחסון סחורה למשל, בין אם אזור התעשייה האמור לא יצליח ובין אם תנועת הרכבות לגדה תהיה חופשית וההעמדה של הרכבות תתבצע בנקודה אחרת או מעבר לקו הירוק. דהיינו, מדובר בצורך הנובע ממצאות בינלאומי, גיאופוליטי אשר מתחרשת מעבר לגבולות מדינת ישראל ולכן אינה בשליטתה. על כן, יש להימנע מהפקעת הקרקעות ותחת זאת לאפשר לשכור את הקרקע מהתושבים לצורך שימוש מסחרי זה.

## **ג. פגמים בהליך בחינת החלופות**

### **(I) העדר בחינת חלופות אמיתית**

44. תסקיר ההשפעה על הסביבה בחן ברמת המאקרו שתי חלופות לתוואי של התכנית: חלופה ראשונה הינה חיבור המסילה למעבר הגבול הקיים כיום. החלופה השנייה, תוואי תמ"א 23 תיקון 15. לבחינת החלופות נקבעו 4 תנאי סף: חיבור למסילת העמק; חיבור לתמ"א 54; ממשק לאזור התעשייה הטורקי בגנין; תחנת נוסעים וממשק עם מעבר הגבול.

45. **תנאי סף אלה משותפים גם לבחינת חלופת המיקרו ולכן נתייחס לבעייתיות של הבחירה בהם בהמשך בצורה מאוחדת.** המתנגדים יטענו, כי גם אם נניח כי תנאי הסף הינם תקינים מבחינת תוכנם, הרי הם מאיינים את הליך בחינת החלופות כפי שיפורט להלן.

46. החלופה הראשונה - החיבור למעבר הגבול הקיים - נפסלה בשל אי עמידתה בשני תנאי סף של "חיבור לאזור התעשייה הטורקי העתידי המצוי כ- 2 ק"מ מערבית למעבר גלבע הקיים"; אי עמידה בתנאי

ס' של חיבור לתמ"א 54 – שהחיבור אליו מצוי גם כן, 2 ק"מ מערבית למעבר גלבע הקיים. דהיינו, שני תנאי ס' אלה מובילים למסקנה אחת ויחידה שתוואי המסילה חייב לעבור אך ורק בנקודה אחת הנמצאת 2 ק"מ מערבית למעבר גלבע. בפועל תנאי ס' אלה משמעם, הלכה למעשה, שלא קיימת אלא חלופת מאקרו אחת ויחידה והיא זו העוברת 2 ק"מ מערבית למעבר גלבע ואין אפשרות לשקול זולתה.

47. המתנגדים יטענו כי פגם זה בבחינת חלופות המאקרו כשלעצמו מצדיק את הליך בחינת החלופות ומחייב להימנע מאישור התכנית והחזרתה לבחינת חלופות אחרות.

48. המצב דומה בבחינת חלופות המיקרו. במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה שהוכן עבור התוכנית, תוואי הרכבת חולק ל-3 חלקים שהרלוונטי ביניהם להתנגדות זו הינו קטע מס' 3 – מכביש 675 ועד לסוף תוואי המסילה ליד הקו הירוק. בקטע זה נבחנו שתי חלופות: חלופה ראשונה הנצמדת, ככל הניתן, לתוואי המסילה הישן שהיה פעיל מסוף השלטון העות'מני ועד לקראת סוף המנדט הבריטי; חלופה מערבית במרחק של כ-1,800 מ' מתוואי המסילה הישן, "שתוכננה תוך ניסיון להתרחק מהשטח הבנוי (קיים ומתוכנן) של היישוב מוקייבלה".

49. החלופה המערבית, נפסלה בשל אי עמידה בתנאי הס' שהוזכרו לעיל:

#### עמידה בתנאי ס':

1. החלופה אינה מאפשרת חיבור עתידי לתוואי המסילה המתוכנן של תמ"א 54.

2. החלופה אינה מגיעה לאזור התעשייה המתוכנן ולמעבר הגבול המתוכנן לקום בסמוך לאזור התעשייה ואינה מאפשרת ממשק רציף לשינוע סחורות.

חלופה זו נפסלה עקב אי עמידה בתנאי ס' הנדסיים ותפעוליים.

50. דהיינו, וכפי שהוסבר לעיל, השימוש בתנאי ס' אלה הוביל לכך שבפועל לא ניתן לבחון אף חלופה שאינה בתוואי שנבחר. המשמעות היא כי הניסיון להציג כאילו נשקלו חלופות ודורגו ונבחנו אינו אלא פיקציה. בפועל, מראש נקבעו תנאי ס' אשר מובילים, הן ברמת המיקרו והן ברמת המאקרו, שיש אך ורק חלופה אחת ויחידה אפשרית שנשקלת, והיא החלופה של תוואי המסילה הישן כפי שבא לידי ביטוי בתמ"א 23, תמ"מ/9/2, ולאחר מכן בתמ"א/1.

51. מעבר לנדרש נציין כי גם האמירה לפיה החלופה נפסלה עקב אי עמידה בתנאי ס' הנדסיים ותפעוליים אינה אלא אמירה לא מנומקת שנטענה בעלמא. יתרה מכך, באם נניח שאמירה זו נכונה, הרי שזה מעיד כאלף עדים שלא נבחנה חלופה – שכן חלופה שאינה אפשרית מראש אינה חלופה!

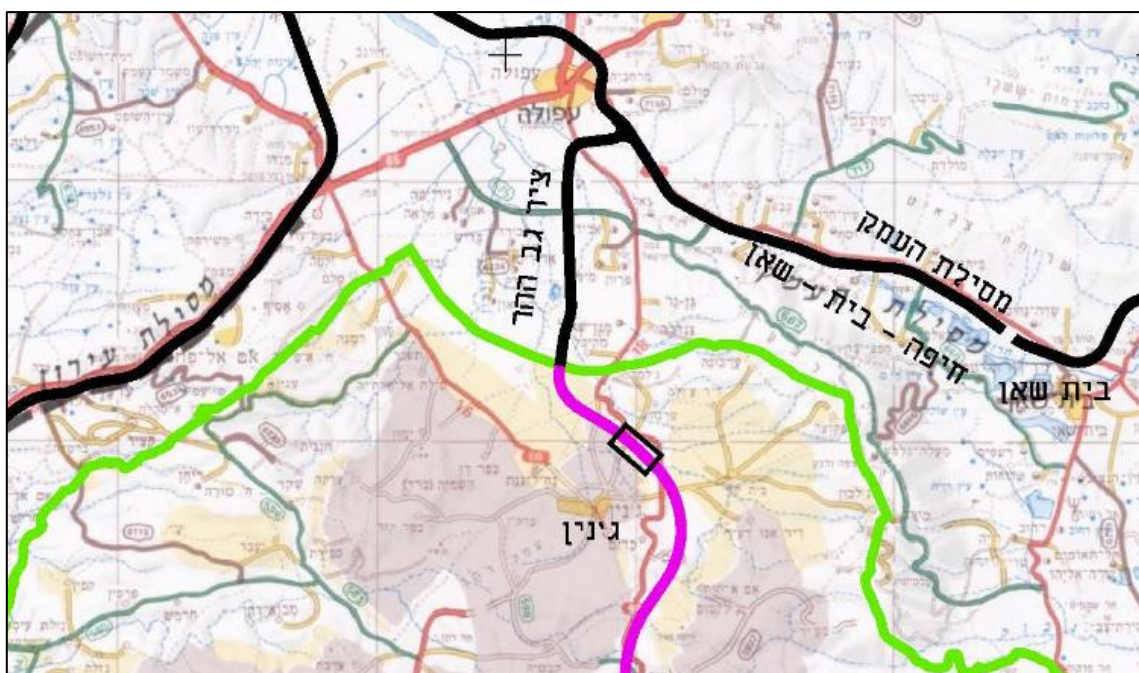
52. לאור האמור לעיל, יטענו המתנגדים כי הרשות הפרה על החובה המוטלת עליה לשקול חלופות. חובה זו מקבלת משנה תוקף כאשר עסקינן בתוכנית אשר פוגעת בזכויות אדם וקיימת חובה לבחון חלופות אשר ממזערות את הפגיעה בזכויות כפי שפורטו לעיל.

53. זאת ועוד, במצב דברים זה, אי אפשר לטעון שבחינת החלופות נעשתה בלב פתוח ונפש חפצה כנדרש מכל רשות מנהלית. בנסיבות האמורות עולה המסקנה כי דעתה של הרשות הייתה נעולה מראש על

השגת מטרה ספציפית ואישור תוואי מסוים של הרכבת. יתירה מכך, הצבת ההתאמה של תמ"א 54 (שאינה מאושרת ואינה תקפה) כתנאי סף, מונעת מהוועדה לשקול את הדברים ולקבל עמדה מקצועית עצמאית ובלתי תלויה, מהווה כבילה של שיקול הדעת להחלטות של רשויות אחרות ומהווה פגם מהותי.

## (II) החיבור לתמ"א 54 אינו יכול להיות תנאי סף

54. כאמור לעיל, כתנאי סף לבחינת החלופות נקבע שעליהן להתאים לחיבור עם תמ"א 54 "תוכנית מתאר אזורית (חלקית) למסילות ברזל" בתחום יהודה ושומרון שהוכנה על ידי המנהל האזרחי הישראלי.<sup>7</sup> המתנגדים סבורים כי תנאי זה אינו תנאי סף תקף או חוקי ויש לבטלו. להלן מפה המראה את החיבור בין התוואי המוצע בתכנית לתוואי המוזכר בתמ"א 54:



מפה 3 - קטע מתוך תמ"א/54 המראה את החיבור בין מסילת העמק לבין "ציר גב ההר"

55. התוואי המוצע בתכנית תואם את התוואי שנקבע בתיקון 15 לתמ"א 23 "מסילות ברזל במחוז צפון ומחוז חיפה" שקיבל תוקף בשנת 2001 ושלאחר מכן הוטמע במסגרת תמ"א/1 שקיבלה תוקף בשנת 2020. קטע התוואי המסילה הנדון מופיע באופן דומה גם בתוכנית המתאר למחוז צפון, תמ"מ/9/2, התקפה משנת 2005.

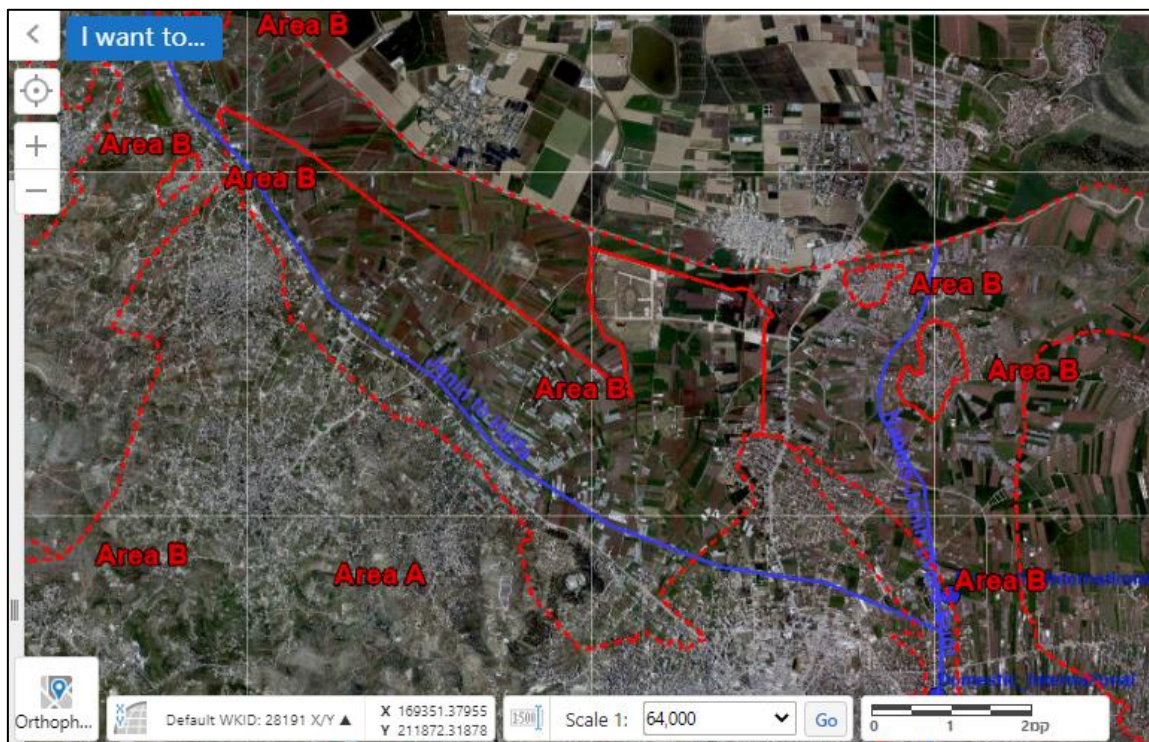
56. אך על אף זאת, תמ"א/54 שלכאורה מציעה המשך לתוואי הרכבת בתחום הגדה המערבית אינה תכנית מאושרת ואין לה שום תוקף לא משפטי ולא תכנוני. תכנית זו אף לא הופקדה להתנגדויות. שכן, לא הושלמו התיאומים שקבעה מועצת תכנון עליונה (מת"ע) שליד המינהל האזרחי בגדה המערבית כתנאי להפקדתה בדיון שהתקיים בתאריך 24.7.2013. עברו מאז אותו דיון בהפקדה 9 שנים ושום דבר לא התקדם בעניין. לפי כל קנה מידה הגיוני, יש לראות במסמך זו טיוטה שנגנזה ותו לא. על כן, לא

<sup>7</sup> ראו פרק ב' "בחינת חלופות לתוכנית המוצעת", סעיף 2.2.1 שבתסקיר השפעה על הסביבה.

מדובר בתכנית, תכנית בהכנה ואף לא במסמך מדיניות, ואין לתת לה משקל כשלהו או לתכנן לפיה ובטח שלא כתנאי סף אשר מכתוב בפועל את תוואי המסילה המוצעת.

57. יתרה מכך, אחד התנאים להפקדת תמ"א/54 היה תיאום מול הרשות הפלסטינית. לא רק שאין עדות רשמית שמילאו אחר תנאי זה, אלא כאשר בוחנים את מערכת מסילות הברזל כפי שמוצגת באתר המפות הרשמי של הרשות הפלסטינית מגלים שהיא אינה תואמת כלל את תמ"א/54 המוצעת על ידי המנהל האזרחי.

58. מפה 4 שלהלן מציגה את מערך מסילות הברזל הראוי בעיני הרשות הפלסטינית בצפון הגדה. שם ניתן לראות שהמקום המוצע להתחברות תוואי המסילה בין שכם לג'נין (תוואי "גב ההר") עם רכבת העמק הינו כ-1,250 מ' ממזרח לכביש 60, ולא לפי מיקומו של תוואי המסילה הישן ממערב למוקייבלה. עוד ניתן לראות כי מוצע תוואי מסילה שמחבר בין ג'נין לחיפה במרחק של כ-2,500 מ' מדרום לקו הירוק, בלב אזור B, עם אפשרות להקים תחנת רכבת יותר קרובה למרכז העיר ג'נין.



מפה 4 - רשת מסילות ברזל בתחום הרשות הפלסטינית

59. לפיכך, היות ותמ"א/54 הינה תכנית שאין לה תוקף משפטי כלשהו והיא בין כה אקסטרה - טריטוריאלית, היא אינה מחייבת וגם לא יכולה להיות מנחה. שכן, לאור העובדה שמאז קיום הדיון במת"ע עברו 9 שנים מבלי שהופקדה להתנגדויות, אפשר לומר שמדובר בלא יותר מרעיון שהועלה על נייר או טיוטה שנזנחה.

60. יתרה מכך, קידום תוכנית כאמור על ידי ישראל בצורה חד צדדית, ללא תיאום עם הרשות הפלסטינית ובניגוד למתוכנן על ידה, עלולה לעלות לכדי הפרה של הדין הבינלאומי החל על הגדה המערבית בהיותה שטח כבוש. שכן, לאור הנתונים שלעיל, מתעורר ספק האם תמ"א 54 משרתת את טובת האוכלוסייה המקומית, כנדרש מהפעולות של הכוח הכובש, או שמא היא משרתת מטרות אחרות.

61. לאור דברים אלה, הפיכת ההתאמה של התוכנית הנדונה כעת לתוואי המסומן לפי תמ"א/54, לתנאי סף לצורך בחינת חלופות, מהווה כבילה של שיקול הדעת של מערכת התכנון לשיקול שאינו מחייב, אינו מנחה ואף אינו מקובל על הצד הפלסטיני. בכך, ניתן מעמד חוקי, ואף מעמד ויטו, לתוכנית אקסטרה - טריטוריאלית שאין לה מעמד משפטי ואף לא אחיזה כלשהי במציאות.

62. מצב דברים זה מהווה פגיעה בשלטון החוק על ידי מתן מעמד למסמך הנעדר מעמד משפטי כלשהו. ועדת תכנון אינה יכולה להכפיף את החלטותיה לטיוטה או רעיון שאין להם שום מעמד משפטי. הרי אחרת, תימצא הרשות כובלת את שיקול דעתה לעמדה של רשות אחרת. בכך הרשות מפרה את החובה להפעיל את סמכותה ואת שיקול דעתה בצורה עצמאית (ראו למשל: בג"ץ 297/82 **ברגר נ' שר הפנים**, פ"ד לז(3) 29(1983)).

63. זאת ועוד, מצב דברים זה פוגע בזכות להתנגד – זכות יסוד בדיני התכנון והבנייה שאין צורך להכביר מילים על חשיבותה. שכן, אין באפשרות המתנגדים לאתגר את הקביעה לעניין מיקום המסילה במסגרת תכנית דגן, מאחר וההחלטה נתקבלה במסגרת תמ"א 54. לא זו בלבד, אלא שהמתנגדים אינם יכולים, ולא היו יכולים, לאתגר את הקביעה במסגרת תמ"א 54, שכן זו לא הופקדה להתנגדויות. התנהלות זו של הרשויות יוצרת מעין מלכוד 22 שמאין את זכות ההתנגדות של המתנגדים ויוצר פרוצדורה אשר כשלעצמה פוגעת בזכויות של המתנגדים וביכולת שלהם להגן על הזכויות שלהם.

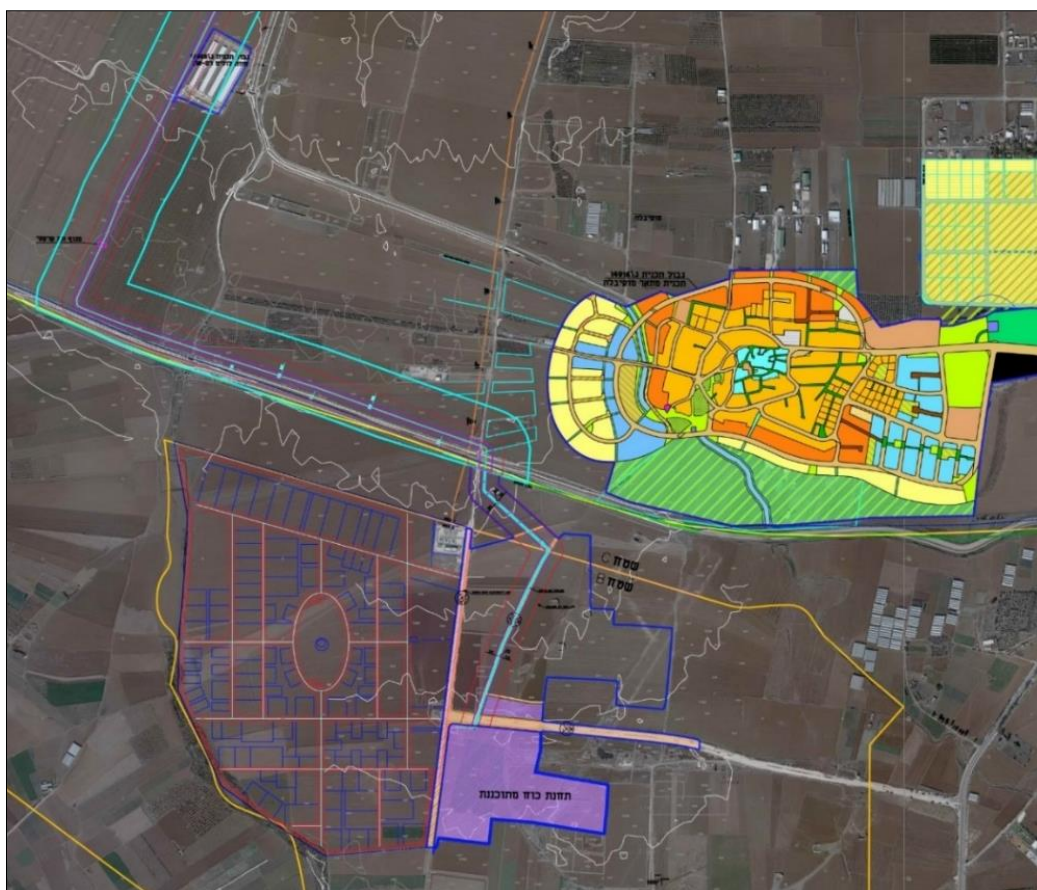
### (III) החיבור לתוואי של תמ"א 54 אינו אפשרי

64. אם אין די בכל האמור לעיל, הרי לגופו של תנאי, הרי יש לבטל תנאי סף זה בהיות התוואי שנקבע בתמ"א 54 לפני כעשור אינו רלוונטי עוד.

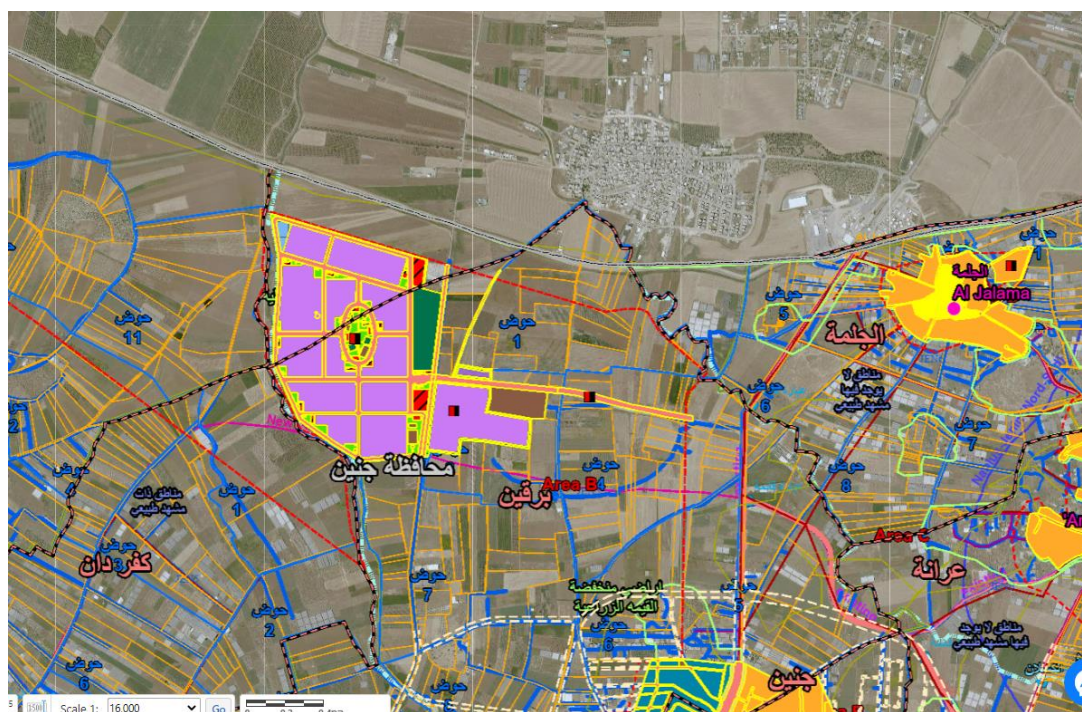
65. שכן, בצמידות דופן לאותו אזור תעשייה שעבורו נדרשת כביכול סלילת מסילת הברזל נשוא התכנית, תוכנו תחנת כוח המופעלת על ידי גז טבעי וגם תחנת גז שתוזן מצנרת גז המגיעה משטח ישראל ואשר אושרה לאחרונה במסגרת תוכנית מס' 254-0655225 "רצועה משולבת לתשתיות תת קרקעיות מתחנת גז עפולה לתחנת הכוח ג'נין" (אושרה בינואר 2021) (להלן "תוכנית צינור הגז"). תכנית זו נועדה לשרת מתקנים הנדסיים אלה אשר תוכנו ואושרו על ידי הרשות הפלסטינית.

66. אך כאשר מסתכלים על התמונה המלאה,<sup>8</sup> מתברר ששני המתקנים ההנדסיים, ובאופן מסוים גם אזור התעשייה הנמצא בהקמה – ואשר התוכנית לכאורה נועדה לשרת, סותמים את הגולל על המשך התוואי של המסילה לכיוון דרום כפי שהוא מוצע בתמ"א/54. כלומר, תכנונו בנפרד של כל אחד מהמרכיבים של המערכות התשתיות באזור צפון ג'נין, הביא לכך שאין כלל התאמה ביניהם, כפי שניתן לראות במפה להלן.

<sup>8</sup> זאת בהתעלם ממערכת מסילות הברזל המתוכננת על ידי הרשות הפלסטינאית שהוזכרה לעיל.



מפה 5 - תצרוף תוכניות באזור התעשייה גנין<sup>9</sup>

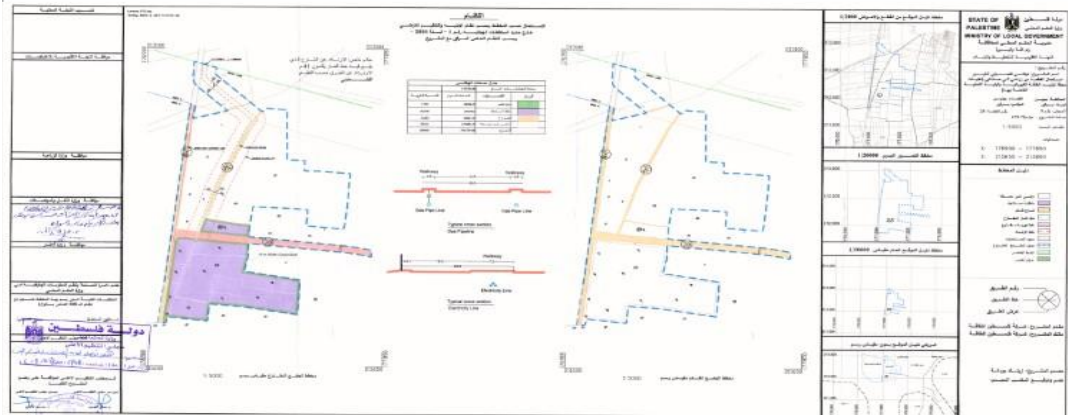


מפה 6 - מצרף תוכניות בתחום הרשות הפלסטינית<sup>10</sup>

<sup>9</sup> המפה לקוחה מתוך שקופית מס' 15 במצגת עם תשובות היוזם להתנגדויות לתוכנית מס' 254-0655225 בדיון של ועדת התנגדויות שליד הוועדה המחוזית צפון מתאריך 15/09/2020 (מתוך דף התוכנית באתר תכנון זמין).  
<sup>10</sup> מתוך [אתר הממ"ג הרשמי של הרשות הפלסטינית](#).



## תכנית תחנת הכוח ג'נין - חתומה

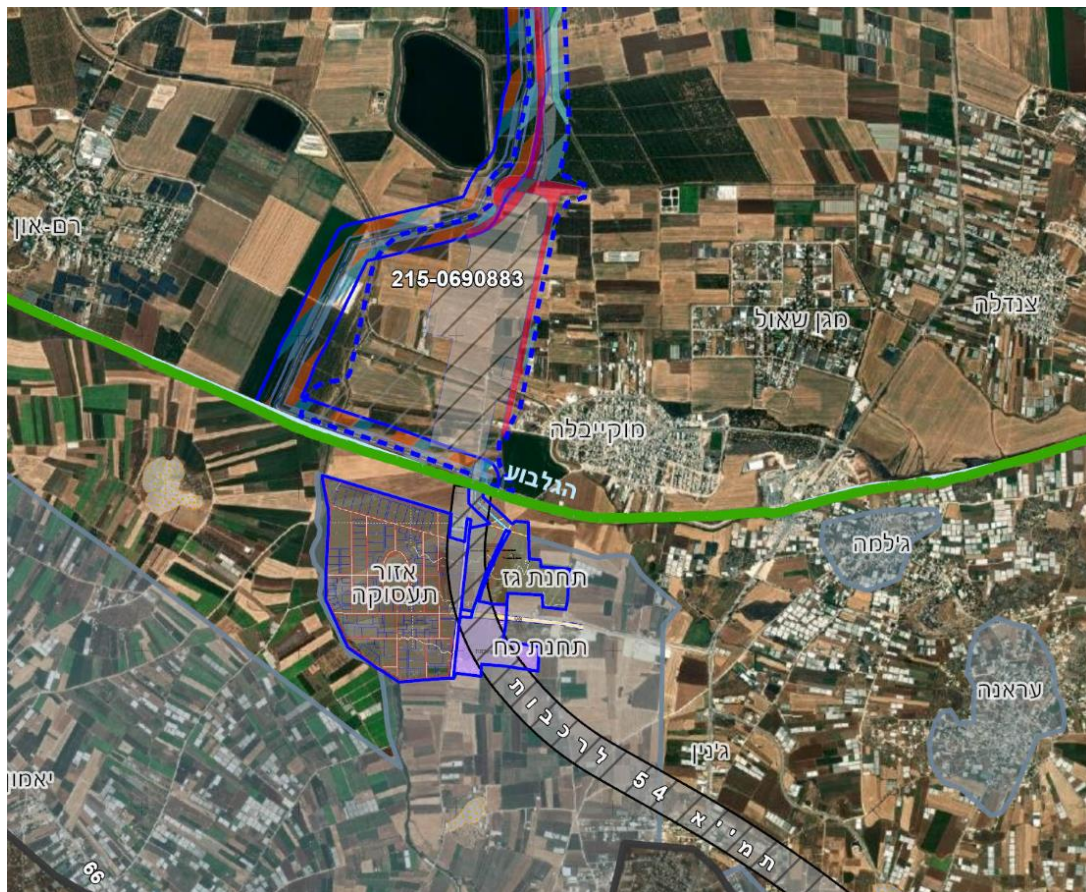


משרד האנרגיה  
www.energy.gov.il

ניאופורוספקט  
נאומית פובליק תכנון  
Neom Planning

רשות הגז הטבעי

מפה 7- תכנית מאושרת לתחנת הכוח ג'נין



מפה 8 - תמ"א/54 על רקע המתקנים ההנדסיים בסמוך לאזור התעסוקה ג'נין<sup>12</sup>

<sup>11</sup> שקופית מס' 16 במצגת עם תשובות היזם להתנגדויות לתוכנית מס' 254-0655225 בדיון של ועדת התנגדויות שליד הוועדה המחוזית צפון מתאריך 15/09/2020 (מתוך דף התוכנית באתר תכנון זמין).

<sup>12</sup> שקופית מס' 16 במצגת עם תשובות היזם להתנגדויות לתוכנית מס' 254-0655225 בדיון של ועדת התנגדויות שליד הוועדה המחוזית צפון מתאריך 15/09/2020 (מתוך דף התוכנית באתר תכנון זמין).

67. במילים אחרות, חוסר התיאום בין שלוש מערכות תכנון העובדות באזור זה (הישראלית בתוך גבולות מדינת ישראל; המינהל האזרחי באזור C בגדה המערבית; הרשות הפלסטינית) הביא לכך שעל אף הטענה כי תשתיות אלה לכאורה המשכיות ומשרתות את אותה המטרה של הקמת אזור תעשייה חופשי שמוקם בימים אלה במימון בינלאומי, בפועל תשתיות אלה חוסמות אחת את השנייה.

68. כתוצאה מכך, החיבור של מסילת הברזל המוצעת עם התוואי של תמ"א 54 אינו אפשרי. דרישה זו כזכור היא זו אשר קבעה את מיקום התוואי במיקום זה דווקא ושללה בחינת חלופות אחרות. בעוד חיבור מסילה זו לתוך הגדה המערבית, אפילו מבחינה טכנית אינו אפשרי, תושבי הכפר מוקייבלה נדרשים לשלם את המחיר על ידי הפקעת אדמות, חסימת אפשרויות פיתוח היישוב ופגיעה באיכות החיים שלהם לאור הקמתה של תחנת רכבת במרחק נגיעה בתיים.

#### (IV) תנאי הסף בדבר החיבור ישיר לאזור התעשייה אינו מתקיים

69. ההיגיון מאחר תנאי הסף השני היה הבטחת "ממשק רציף לשינוע סחורות" מאזור התעשייה המתוכנן בגנין לרכבת. תנאי זה אינו יכול להתקיים, והתוכנית המוצעת אינה יכולה להבטיח את קיומו בכל חלופה אשר תיבחר.

70. שכן, אזור התעשייה המתוכנן מצפון לגנין ממוקם באזור B, כאשר הוא מופרד מהקו הירוק, על ידי רצועת קרקע לא מתוכננת ברוחב של כ-200 מ', הנמצאת מדרום לגדר ההפרדה והמוגדרת כאזור C. כלומר, בכל מקרה התנאי של העברת סחורה בצורה רציפה וישירה מאזור התעשייה למסוף המטענים אינה אפשרית והיא מחייבת שימוש באמצעי העברה נוספים. היות ואלה הם פני הדברים, הרי אין הגיון לקבוע תנאי זה כתנאי סף המחייב שהחלופה הנבחרת תגיע ישירות לאזור התעסוקה.

71. **לסיכום פרק זה**, המתנגדים יטענו כי שני תנאי הסף אשר על בסיסם נבחר התוואי המוצע כחלופה יחידה ונפסלו שאר החלופות, כולל החלופה המערבית, אין להם תוקף ואינם ברי מימוש. על כן, יש לפסול ולבטל את התכנית ואת הליך בחינת החלופות.

#### ד. העדר הצדקה לקידומה של התכנית

72. המתנגדים יטענו כי לאור הפגמים שתוארו לעיל ואשר הופכים את היישום של התכנית לבלתי אפשרי, אין הצדקה להמשך קידומה ראשית, אין אפשרות לחבר את אזור התעשייה למסוף בצורה ישירה. שנית, אין אפשרות לחבר את המסילה לתוואי שמוצע בתמ"א מאחר ותוואי זה אינו אפשרי עוד. שלישית, הרשות הפלסטינית מקדמת מערכת מסילות ברזל בתוואי שונה לחלוטין מזה המקודם בתמ"א 54 ואשר אינו כולל חיבור למסילה האמורה.

73. לדברים האמורים מתווספות גם תהיות לגבי הסיכוי להעביר את מעבר גבול גלבע. שכן, בדיון להפקדת התוכנית שנערך בתאריך 17/08/2020 במליאת הוועדה המחוזית צפון, ציין מר יהודה שמר, ראש יחידת הפיקוח ברשות המעברים שבמשרד הביטחון, שלפי שעה אין צפי להעברת מסוף הגבול למקום המוצע ליד תחנת הרכבת מכיוון שלא ניתן להגיע לכלל הידברות עם הרשות הפלסטינית.<sup>13</sup> מכאן שמשרד הביטחון אמנם מבקש לשמר את המקום להקמת מסוף הגבול, אך למעשה אין לו שום אפשרות לדעת

<sup>13</sup> ראו תמליל הדיון של הוועדה המחוזית צפון מתאריך 17/08/2020, ע' 165.

אם הדברים יתאימו בסופו של דבר לדרישות הצד שני, מבחינת מיקום, שטח דרוש, הסדרי כניסה ויציאה וכד'.

74. המתנגדים יטענו כי לאור כל האמור לעיל ספק אם התכלית שבבסיס התכנית הינה ברת השגה והיא בטח איננה נשענת על תשתית עובדתית מהימנת ומקיפה, ועל כן יש לעצור את קידומה של התכנית ולבחון האם בכלל קיימת הצדקה להמשך קידומה.

### לסיכום

75. כפי שהוסבר לעיל בהרחבה, התכנית כוללת השפעות מרחיקות לכת על הופק הפיתוח של היישוב מוקביילה ואשר לא נלקחו בחשבון. בנוסף, התכנית כוללת מטרדים בריאותיים, סביבתיים ובטחוניים רבים אשר פוגעים בצורה לא מידתית בזכויות של התושבים. זאת ועוד, התכנית כוללת פגיעה חמורה בזכות הקניין ובחופש העיסוק של התושבים על ידי הפקעה מאסיבית ולא מוצדקת של קרקעות חקלאיות פרטיות. לאור כל האמור לעיל הרי ברור שתוואי המסילה כוללת פגיעה לא מידתית בזכויות התושבים ויש לבטלו ולבחור בחלופה שפגיעתה פחותה.

76. זאת ועוד, תוואי המסילה נבחה מבלי שנשקלו חלופות כלשהן. התוואי נקבע כל בסיס תנאי סף של חיבור לתמ"א 54. יש לבטל תנאי זה משתי סיבות. ראשית, תנאי סף זה אינו ראוי בשל העדר מעמד כלשהו לתמ"א 54. שנית, התוואי שנקבע בתמ"א 54 אינו ישים עוד. בדומה, גם תנאי הסף לעניין אזור התעסוקה אינו ישים ויש לבטלו. פגמים אלה מובילים למסקנה שאין הצדקה להמשך קידומה של התכנית הנדונה ויש לבחון מחדש האם יש צורך בקידום תוכנית זו והאם בכלל אפשר וראוי לקדמה.

לאור כל האמור לעיל, המתנגדים דורשים לעצור את הדיון בתכנית. להורות ליזם לשקול את ההצדקה לקיומה של התכנית, וככל שכן, לבחון מחדש את החלופות ללא תנאי הסף הבעייתית שהוסברו לעיל ולבחור בחלופה שאינה פוגעת בזכויות המתנגדים.

בכבוד רב,

---

מאיסאנה מוראני, עו"ד  
עדאלה

---

סזאר יהודקין, מתכנן ערים  
עמותת במקום