

- בעניין: 1. מוסא פרח מוסא חדיד, ראש עיריית רמאללה, ת"ז \_\_\_\_\_
2. פוזי עאבד-אל-חפיז אבראהים דאר-עאבד, ראש עיריית אל בירה, ת"ז \_\_\_\_\_
3. חסאן גמיל חסאן מצבח, ראש עיריית דיר-ד'בואן, ת"ז \_\_\_\_\_
4. תופיק מוסא עבד-אלפתאח מצטפא, ראש מועצת ביתין, ת"ז \_\_\_\_\_
5. פאלח סעייד עבדאללה סעד, ראש עיריית אלמזרעה אלשרקיייה, ת"ז \_\_\_\_\_
6. עבד-אלרחמאן צאלח מוצטפא צאלח, ראש עיריית סילואד, ת"ז \_\_\_\_\_
7. עוני חסן מחמד שעייב, ראש מועצת עין יברוד, ת"ז \_\_\_\_\_
8. נדים ויקטור ניקולא ברכאת, ראש עיריית אלטייבה, ת"ז \_\_\_\_\_
9. עיד חליל אבראהים חמאד, ראש מועצת דיר ג'ריר, ת"ז \_\_\_\_\_
10. עבד מחמוד עבד גבעיה, ראש מועצת רמון, ת"ז \_\_\_\_\_
11. המוקד להגנת הפרט מיסודה של ד"ר לוטה זלצברגר – ע"ר

ע"י ב"כ עו"ד ידין עילם ו/או שירה הרצנו ו/או ניצן אילני  
שדרות רוטשילד 4 תל אביב-יפו, 66881  
טל': 03-5606080, פקס: 03-5606083, סלולארי: 054-2266488  
דוא"ל: yadin@yelow.co.il

העותרים

— נ ג ד —

1. המפקד הצבאי לאיזור הגדה המערבית  
2. היועץ המשפטי לגדה המערבית

המשיבים

עתירה למתן צו על תנאי

נִפְתָּלִים הַדְּרָכִים וְרַבִּים,  
רְגְלֵי יַגְעוּ,  
וְדַרְכֵי הַיְחִידִי  
מִמְנֵי יִסְתֵּר.

לְבַקֵּר הַמָּה בִּי לְבִי,  
כִּי נֶצַב לְפָנֵי יוֹם רָם  
כְּסֵלִם וְזָהָב שְׁלָפִיו.

וְהִנֵּה עֲלִיתִי לְצַהֲרֵיו,  
קְלוֹתֵי מָאָד, -  
שְׁטַח כָּל שְׁנוֹתַי לְעֵינָי,  
כָּל הַדְּרָכִים הוֹלְכִים  
אֶל הָעָרֵב  
וְאֵי-לִי דַרְכֵי הַקְּצָר?

דוד פוגל, "כל השירים", עמ' 60

מוגשת בזאת עתירה למתן צו על תנאי, המופנה אל המשיבים והמורה להם לבוא וליתן טעם, מדוע לא יוסרו ההגבלות המונעות מתושבים פלסטינים, למעט אלו המחזיקים בתעודת אח"מ ועובדי ארגונים בינלאומיים וכן רכבי הצלה, לעבור דרך מחסום ה-DCO שעל כביש 466.

פתח דבר

העותרים 1-10 הינם ראשי עיריות רמאללה ואל בירה וראשי שמונה עיריות ומועצות השוכנות ממזרח להן. הדרך המהירה והקצרה בין הערים רמאללה ואל בירה לבין היישובים שנמצאים ממזרח להן, הינה דרך כביש 466. המשיבים הציבו בכביש מחסום (להלן: **מחסום ה-DCO**). ראשי תיבות של: District Coordination Office), המאויש שבעה ימים בשבוע בין השעות 00:00-06:00:22.

בניגוד למחסומים אחרים בגדה המערבית, המעבר לכלי רכב פלסטיניים במחסום ה-DCO מותר. אלא, שלמרבח הצער, המעבר מותר רק לכ-1,000 פלסטיניים המחזיקים בתעודות אח"מ, וכן לרכבי הצלה ולעובדי ארגונים בינלאומיים. ליתר התושבים הפלסטיניים, ובהם למעלה מ-100 אלף המתגוררים ביישובים בראשות העותרים 1-10, ותושבים רבים נוספים הנדרשים להגיע לרמאללה, המשמשת כמרכז השלטוני של הרשות הפלסטינית, ולצאת ממנה, המעבר דרך מחסום ה-DCO אסור.

כתוצאה מהגבלת המעבר במחסום, מתארכת באופן משמעותי הדרך אותה נאלצים לעשות תושבי היישובים אותם מייצגים העותרים 1-10, ולתושבים נגרמות עלויות גבוהות ובלתי נחוצות בזמן ובממון, וכן נפגעות באופן ישיר זכויות היסוד שלהם ובהן הזכות לחופש תנועה, לחופש העיסוק, לקניין, לחינוך ולכבוד.

העותרים 1-10 פנו, באמצעות העותרת 11, למשיבים, וביקשו מהם להסיר את ההגבלות, אך המשיבים מסרבים לעשות כן.

המשיב 2 נימק את הסירוב בנימוקים ביטחוניים ותחבורתיים, אשר חלקם עומדים בניגוד מפורש לאמור בחוות הדעת של גורמי הצבא והמנהל האזרחי אשר נכתבו לבקשת המשיב 2, לצורך מתן תשובתו לעותרים ובמסמכים של המנהל האזרחי שעמדו לנגד עיניו.

כפי שיוכחו העותרים, הסירוב לאפשר את המעבר במחסום לכלל התושבים הפלסטיניים ולא לקבוצה מצומצמת בלבד, פוגע, מדי יום, בתושבי היישובים אשר נאלצים לנסוע בדרך עוקפת וארוכה, חלקה צרה מפותלת וללא שוליים, העוברת דרך כפרים אחרים, המאריכה את דרכם בצורה משמעותית, הן מבחינת אורך הדרך, הן מבחינת זמן הנסיעה.

הסירוב לאפשר את המעבר במחסום פוגע בכלל האוכלוסייה המתגוררת ביישובים אותם מייצגים העותרים 1-10, הכוללת גם חולים המתקשים להגיע לבתי חולים, עובדים המתקשים להגיע למקומות עבודתם, תלמידים המתקשים להגיע למוסדות הלימוד שלהם וכדומה.

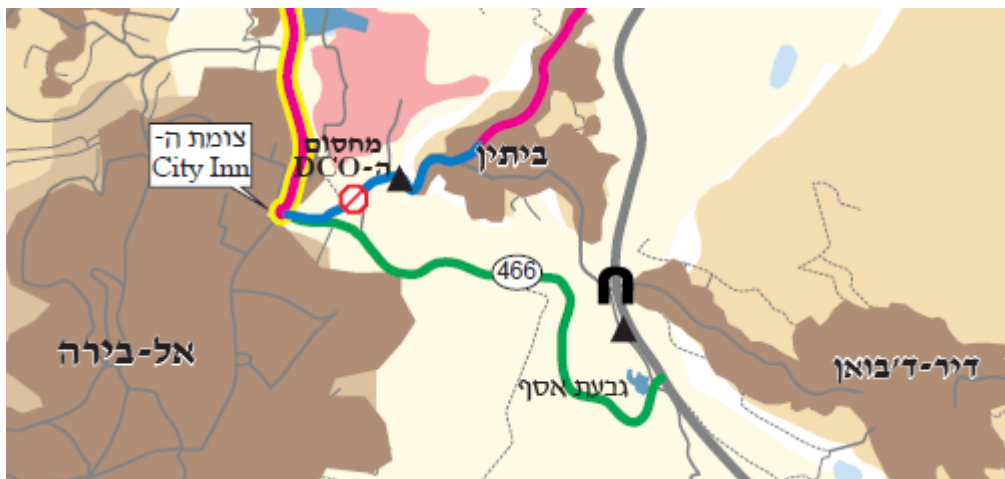
ויודגש, עניינה של העתירה הינו אך ורק בהתרת המעבר במחסום, לכלל התושבים הפלסטיניים. העתירה אינה מעלה שאלות של פתיחה או סגירה של כבישים לתנועת פלסטינים או לתנועת מתנחלים, שהרי כביש 466, שהמחסום חוסם את המעבר דרכו, פתוח, ממזרח לו, לתנועת פלסטינים ומתנחלים כאחד.

בהתחשב בכל אלה, מתבקש בית המשפט הנכבד לקבוע מועד לדיון בעתירה בהקדם ולקבוע זמן קצר לתגובת המשיבים, היות שהניסיון מלמד שלעיתים, תגובת המשיבים מייטרת את הצורך בדיון בעתירה.

## התשתית העובדתית

### הצדדים לעתירה והרקע העובדתי

1. העותר 1 הינו ראש עיריית רמאללה. העיר רמאללה מונה כ-32,000 תושבים. העותר 2 הוא ראש עיריית אל בירה. העיר אל בירה מונה כ-60,000 תושבים. העותר 3 הינו ראש עיריית דיר-ד'בואן, יישוב המונה כ-5,700 תושבים. העותר 4 הינו ראש מועצת ביתין, יישוב המונה כ-2,300 תושבים. העותר 5 הינו ראש עיריית אלמזרעה אלשרקיה, יישוב המונה כ-4,800 תושבים. העותר 6 הינו ראש עיריית סילואד, יישוב המונה כ-6,600 תושבים. העותר 7 הינו ראש מועצת עין יברוד, יישוב המונה כ-3,200 תושבים. העותר 8 משמש כראש עיריית אלטייבה, יישוב המונה כ-1,500 תושבים. העותר 9 הינו ראש מועצת דיר ג'ריר, יישוב המונה כ-5,100 תושבים. העותר 10 הינו ראש מועצת רמון, יישוב המונה כ-4,000 תושבים.
2. העותרת 11 (להלן: **המוקד להגנת הפרט או המוקד**) היא עמותה הפועלת לקידום זכויות האדם של פלסטינים בשטחים הכבושים.
3. המשיב 1 הוא המפקד הצבאי לאיזור הגדה המערבית, מטעם מדינת ישראל, המחזיקה בגדה המערבית תחת כיבוש צבאי מזה למעלה מארבעים ושש שנה. אליו נעשתה הפנייה הראשונה בעניין נשוא עתירה זו.
4. המשיב 2 (להלן: **היועמ"ש או היועץ המשפטי**) הוא יועצו המשפטי של המשיב 1, ובשמו נמסר כי המשיבים מסרבים להסיר את ההגבלות במחסום ה-DCO.
5. כפי שניתן לראות מהנתונים בסעיף 1 לעיל, היישובים אשר בראשות העותרים 1-10 מונים למעלה מ-100 אלף תושבים.
6. אלפים מתושבי היישובים הללו, שממזרח לרמאללה ולאל בירה, מוצאים את פרנסתם ברמאללה ובאל בירה או לומדים במוסדות חינוך הנמצאים בהן. מרמאללה ואל בירה אף מגיעים מורים, אחיות ורופאים העובדים ביישובים ממזרח להן ושתי הערים הללו הן המרכז העירוני הקרוב ביותר ליישובים אלו. ברמאללה אף נמצאים מוסדות חינוך גבוה, בתי ספר תיכון במגוון גדול, בתי חולים, מוסדות ציבור ועוד.
7. הדרך הקצרה והמהירה בין הערים רמאללה ואל בירה לבין תשע העיריות והמועצות השוכנות ממזרח להן, הינה דרך כביש 466, בקטע שבין צומת הסיטי-אין לבין כביש 60 (יצוין כי הדרך הקצרה והמהירה מהיישוב ביתין עוברת ישירות מהיישוב לכביש 466, מבלי לעבור בכביש 60, אך היציאה מהיישוב ביתין לכביש 466 חסומה בחסימה נוספת).



8. קטע הכביש המדובר נבנה בשנת 1995 והוא הורחב ושופץ מספר פעמים לאחר מכן. כפי שיוכחו העותרים בהמשך (באמצעות מסמכים רשמיים), ובניגוד לטענת המשיבים, הכביש נבנה מלכתחילה לצורכי האוכלוסייה הפלסטינית וגם שיפוצו והרחבתו נעשו, לפי הטענה, לטובת האוכלוסייה הפלסטינית.
9. עד לתחילת האינתיפאדה השנייה, שימש הכביש את האוכלוסייה הפלסטינית אשר יכולה היתה לנסוע בכביש באופן חופשי.
10. לאחר תחילת האינתיפאדה, בתחילת שנות ה-2000, הציבו המשיבים מחסום במטרה למנוע את הגישה מישראלים אל תוך אל בירה ורמאללה. החיילים במחסום לא מנעו את המעבר של התושבים הפלסטינים דרך המחסום, אל ומתוך רמאללה ואל בירה.
11. זמן מה לאחר מכן, נסגר המחסום גם למעבר של האוכלוסייה הפלסטינית.
12. לפני מספר שנים, הועבר מחסום ה-DCO למקומו הנוכחי. מחסום ה-DCO פתוח לתנועת רכבים מדי יום, בין השעות 06:00-22:00, ובניגוד למחסומים אחרים בגדה המערבית, המעבר לכלי רכב פלסטיניים מותר בו. אלא, שלמרבית הצער, המעבר מותר רק לכ-1,000 פלסטינים המחזיקים בתעודות אח"מ, וכן לרכבי הצלה ולעובדי ארגונים בינלאומיים. ליתר התושבים הפלסטינים, ובהם למעלה מ-100 אלף המתגוררים ביישובים בראשות העותרים 1-10, ותושבים רבים נוספים הנדרשים להגיע לרמאללה, המשמשת כמרכז השלטוני של הרשות הפלסטינית, ולצאת ממנה, המעבר דרך מחסום ה-DCO אסור.
13. הגבלת המעבר במחסום גורמת לפגיעה קשה ומתמשכת בתושבים הפלסטינים ובכלכלה הפלסטינית.
14. הגבלה זו גרמה לכך שהזמן והמרחק הדרושים לנסיעה אל רמאללה ואל בירה ומערים אלו אל היישובים שנמצאים מזרחה להן, התארכו עד מאד. כך, למשל, בדו"ח שפרסם המשרד לתאום עניינים הומניטריים של האו"ם – OCHA בספטמבר 2012, אשר כותרתו: "עדכון בנושא תנועה וגישה בגדה המערבית" (להלן: דו"ח OCHA), צוין כי המרחק מהיישוב ביתין לרמאללה וממנה התארך מכ-3 ק"מ לכ-15 ק"מ, וזמן הנסיעה התארך מ-10 דקות ל-30-40 דקות. זאת, היות והתושבים נאלצים לנסוע בדרך עוקפת, העוברת דרך היישובים עין יברוד וזורא אל-קרע.
- לצורך ההמחשה, הדבר דומה לאדם המעוניין לנסוע מבית משפט נכבד זה לבית נשיא המדינה, אשר נאלץ, במקום לנסוע בדרך הקצרה והמהירה ביותר, לנסוע דרך כביש מנחם בגין עד לצומת הגבעה הצרפתית ומשם דרך שד' חיים בר לב, קריית הממשלה, שייח ג'ראח, השער החדש, שער יפו, בריכת השולטן, דרך חברון והשכונות בקעה והמושבה הגרמנית עד למחוז חפצו. ייתכן ויהיה מי שישמח על ההזדמנות לקיים מפעם לפעם את מצוות "סבו ציון וְתְקִיפוּהָ", אולם כיצד ירגיש אדם הנאלץ לעשות את הדרך הארוכה הזו בכל יום?
- לצורך ההמחשה, הדרך בה נוסעים התושבים מביתין לרמאללה כיום מודגשת בסגול, והדרך הקצרה אך החסומה מודגשת בכחול על המפה המצורפת ומסומנת ע/1.
15. על פי דו"ח OCHA, כתוצאה מהתארכות הנסיעה מביתין לרמאללה, התייקרו עלויות הנסיעה פי שלושה ויותר: עלות הנסיעה באוטובוס התייקרה ב-350% (מ-2 ש"ח ל-7 ש"ח) ועלות הנסיעה במונית התייקרה ב-500% (מ-10 ש"ח ל-50 ש"ח)!
- העתק החלק הרלוונטי בדו"ח OCHA מצורף ומסומן ע/2.

16. בדו"ח שפורסם על ידי ארגון בצלם ביום 10.9.2013, שכותרתו "13 שנות סגר: הכפר ביתין הסמוך לרמאללה הפך ממרכז מסחרי תוסס לכפר רפאים", תוארה הפגיעה הקשה הנגרמת לתושבי היישוב ביתין כתוצאה מחסימתן של שתי הכניסות לכפר והצבתו של מחסום ה-DCO בדרך בין היישוב לאל בירה:

"כיום ניתן להגיע אל הכפר ולצאת ממנו רק דרך הכניסה הצפונית המובילה לכפר עין יברוד. מסלול הנסיעה מהיציאה הצפונית של הכפר ועד לאל-בירה מתפתל בין כפרים ואורכו כ-15 ק"מ, במקום קטע דרך של כקילומטר מהיציאה הראשית של הכפר ועד אל-בירה. עלות הנסיעה בתחבורה ציבורית מהכפר לרמאללה עלתה משני שקלים לפני החסימה לשבעה שקלים לאחריה (כיוון אחד).

בעקבות חסימת הכניסות לכפר נטשו אותו תושבים ועסקים חדשים שעברו אליו בשל הגישה הנוחה לאל-בירה ולרמאללה. כ-25 בתי עסק נסגרו ושמונה פרויקטים של בנייה למגורים הוקפאו. לדברי מר דיאב מוחמד בדוואן, ראש מועצת הכפר [דאז – הח"מ], כמחצית מכוח העבודה בכפר, העומד על כ-1,000 נפש, מובטל כיום. היתר עובדים בפקידות ברמאללה ובעסקים ובחקלאות בכפר ובאזור... החסימות פגעו גם בפרנסת חקלאי הכפר, כ-1,000 חקלאים, שרובם גידלו עצים מניבי פרי כמו משמש, תאנים, שזיפים וענבים, נהגו למכור את תנובתם בשוק של רמאללה בעצמם או באמצעות ירקנים שהגיעו לכפר לקנות אותה. לאחר חסימת הכניסות לכפר האמירו עלויות העברת הסחורה לרמאללה והירקנים חדלו להגיע לכפר. כיום מספרם של המתפרנסים מחקלאות בכפר אינו עולה על מאה...

בשנת 1995 הוקם בכפר מרכז רפואי חדיש ששירת את כל תושבי האזור. לאחר הצבת החסימות נסגר המרכז...

החסימות פגעו גם בחינוך. מורים שלא היו תושבי הכפר נטשו את העבודה בבתי הספר בכפר. כ-250 תלמידים למדו לפני החסימה בבתי ספר ברמאללה, הנחשבים לטובים יותר מבתי הספר בכפר, אבל בגלל הקושי להגיע ללימודים מספרם הצטמצם לכ-100. כיום, הכביש הראשי של הכפר שומם. מכוניות כמעט שאינן עוברות והרבה מבתי העסק שלצידי הכביש סגורים. מבנים עומדים ריקים ונטושים ושטחים חקלאיים הוזנחו. בנוסף, חסימת היציאה לכביש 60 ניתקה את הכפר מן הכפר בורקה שמדרום לו וקטעה קשרים אמיצים שהתקיימו בין שני הכפרים. תלמידים מהכפר בורקה למדו בבתי ספר בביתין ותושבים מהכפר נהגו להגיע לקבל טיפול רפואי בכפר ביתין. ראש המועצה תיארה את השלכות החסימה על הקשרים החברתיים עם תושבי הכפרים הסמוכים, שמילאו פעם תפקיד מרכזי בחיי התושבים: 'פעם אנשים היו באים בערב, סתם כדי לשחק קלפים או לבקר והיום כבר לא. אנשים מתקשים להגיע לכפר או לצאת ממנו והם מגיעים רק באירועים משפחתיים"

(כל ההדגשות בעתירה הוספו – הח"מ).

העתק דו"ח בצלם מצורף ומסומן ע/3.

17. בדו"ח מחודש אוגוסט 2010, שהוזמן על ידי ארגון ה-USAID, אשר כותרתו: Movement and Access, התחבורה העודפות הנגרמות מסגירתו של המחסום הינן כ-28 מיליון ש"ח לשנה. עלות זו נגרמת לנוסעים ברכבים פרטיים וציבוריים, בגין הצורך לעשות שימוש בדרכים חלופיות, ארוכות ועמוסות יותר. על פי הדו"ח, למסחר הפלסטיני נגרם נזק נוסף בסך של 56 מיליון ש"ח בשנה בגין עלייה בעלויות השינוע וירידה בהיקף המסחר.

18. הדו"ח מסכם ואומר כי:

**"Removal of the permit restrictions at the Beit El DCO checkpoint would have the greatest regional benefit, reducing travel time, distance and costs by more than NIS 84 million per year. It would relieve congestion along the northern and southern routes, particularly along the Jaba road and at the Qalandiya checkpoint. While the Civil Administration has expressed concerns with high traffic volumes**

potentially affecting access of military vehicles from Beit El, improved traffic arrangements could allow for unimpeded access for emergency vehicles.”

העתק הדו"ח מצורף ומסומן ע/4.

19. אלא ששכומים נכבדים אלו לא ממחישים מספיק טוב את הנזק שנגרם לתושב הפלסטיני הבודד. בדו"ח שפרסם כאמור המשרד לתאום עניינים הומניטריים של האו"ם – OCHA בספטמבר 2012 (ע/2 לעיל), סקר הארגון הקלות שהביאו לשיפור בחופש התנועה של פלסטינים. בכל הנוגע לגישה אל ומתוך רמאללה ואל בירה ממזרח, מציין הדו"ח את פתיחתם של שערי דרך בין עין יברוד לג'ילזון, אשר הקלה על הגישה ממזרח. עם זאת, הדו"ח קובע כי:

”למרות הקלה זו, בשל ההגבלות המתמשכות התקפות במחסום מת"ק/בית אל נאלצים יותר מ-50,000 פלסטינים החיים ממזרח לעיר להשתמש בתשתית כבישים שלישונית, הכרוכה במעבר באזורי מגורים בדרכים צרות ומתפתלות, ולפיכך הנסיעה בה גוזלת זמן ולעיתים קרובות גם מלווה בסיכונים. הכביש המוביל למחסום משמש באופן בלבדי ישראלים מהתנחלות בית אל ומהבסיס הצבאי הסמוכים.”

20. ההארכה המשמעותית בדרכם של תושבי היישובים אותם מייצגים העותרים 1-10 גורמת להם לעלויות גבוהות ובלתי נחוצות בזמן ובממון ופוגעת פגיעה ישירה בזכויות היסוד של התושבים ובהן הזכות לחופש תנועה, לחופש העיסוק, לקניין, לחינוך, לבריאות ולכבוד.

#### מיצוי ההליכים

21. ביום 8.4.2013 פנה הח"מ (י"ע) לאלוף ניצן אלון, מפקד הגדה המערבית, בבקשה כי יפעל להסרת ההגבלות המונעות מתושבים פלסטינים, למעט אלו המחזיקים בתעודות VIP, להיכנס ולצאת מרמאללה ומאל בירה דרך מחסום ה-DCO שעל כביש 466.

העתק המכתב מיום 8.4.2013 מצורף ומסומן ע/5.

22. ביום 24.4.2013 נתקבל מכתבה של רב"ט אושר בוארון, עוזרת משפטית במדור ביטחון ופלילי, בשם היועץ המשפטי, בו נאמר: "אנו פועלים לבירור הטענות העולות מפנייתכם", וכן: "עם השלמת הבירור, נשיבכם". העתק המכתב מיום 24.4.2013 מצורף ומסומן ע/6.

23. ביום 12.5.2013, לאחר שלא נתקבלה כל תשובה עניינית לפנייה, פנה הח"מ ליועץ המשפטי, וביקש את תשובתו העניינית לא יאוחר מיום 23.5.2013, תוך שציין כי לאחר מועד זה יראו עצמם העותרים חופשיים לפנות לערכאות.

העתק המכתב מיום 12.5.2013 מצורף ומסומן ע/7.

24. ביום 9.6.2013 התקבל מכתבה של סרן תמר בוקיה, קצינת ייעוץ בתחום מבצעי וזכויות אדם במדור ביטחון ופלילי, בשם היועץ המשפטי, בו נמסר כי "בהמשך למכתבנו שבסימוכין, אנו עורכים את הבירורים הנדרשים מול הגורמים הרלוונטיים על מנת להשיב לפנייתך", וכי "לצערנו, על אף המאמצים הכנים, טרם עלה בידנו להשלים את הבירורים כאמור ובסיומם נוכל להשיבך דבר".

העתק המכתב מיום 9.6.2013 מצורף ומסומן ע/8.

25. ביום 25.6.2013 שוחח הח"מ טלפונית עם סרן תמר בוקיה. בשיחה מסרה סרן בוקיה כי סיימה לקבל את ההתייחסויות אשר הייתה צריכה לקבל מהגורמים השונים וכי היא מחכה להבהרה אחת נוספת, וכן הוסיפה כי היא מקווה לשלוח את התשובה הסופית לפניית הח"מ "בשלושת השבועות הקרובים".

26. מאחר ובחלוף כארבעה שבועות מאז שיחה זו, טרם נתקבלה כל תשובה, פנה הח"מ לסרן בוקיה במכתב תזכורת, ביום 22.7.2013, וביקש כי תתקבל תשובה מיידית בעניין.  
העתק המכתב מיום 22.7.2013 מצורף ומסומן ע/9.
27. ביום 8.8.2013 שוחח הח"מ טלפונית עם סרן תמר בוקיה פעם נוספת. בשיחה התנצלה סרן בוקיה על העיכוב ומסרה כי פניית הח"מ תיענה בשבוע שלאחר מכן.
28. לאחר שלא נתקבלה תשובה בשבוע העוקב, ניסה הח"מ להשיג את סרן בוקיה טלפונית, בימים 18.8.2013 ו-19.8.2013, ללא הצלחה.
29. מאחר שסרן בוקיה לא יצרה קשר עם הח"מ, על אף שזה השאיר לה הודעה ביום 18.8.2013, התקשר הח"מ פעם נוספת לסרן בוקיה, ביום 20.8.2013, אך נמסר לו כי היא נמצאת בפגישה וכי היא תחזור אליו. מאוחר יותר באותו יום התקשרה לח"מ חיילת בשם מרינה, אשר מסרה כי היא מתקשרת בשם סרן בוקיה וכי עדיין אין תשובה לפניית הח"מ. לשאלת הח"מ האם סרן בוקיה ציינה בפניה מתי תתקבל תשובה לפנייה, השיבה מרינה בשלילה.
30. משלא נתקבלה כל תשובה עניינית, פנה הח"מ, ביום 22.8.2010, במכתב "קדם בג"ץ" למנהלת מחלקת הבג"צים בפרקליטות המדינה בבקשה כי זו תתערב "אצל גורמי הצבא על מנת שיורו על הסרת המגבלות המונעות את מעברם החופשי של תושבים פלסטינים במחסום ה-DCO", וכי "היה ויחליטו הגורמים הרלוונטיים שלא להסיר את המגבלות, נבקשך להורות להם לנמק את הסיבות לכך". עוד נאמר במכתב כי **"מאז פנייתנו לאלוף אלון חלפו כבר 136 ימים ומלבד הבטחות חוזרות ונשנות למתן תשובה עניינית, תשובה עניינית טרם התקבלה"**, וכי **"בניסיון אחרון למנוע את הצורך בהגשת עתירה, נמתין לקבלת תשובה מהותית לפנייתנו עד ליום 3.9.2013"** (ההדגשות במקור).  
העתק המכתב מיום 22.8.2013, ללא נספחיו שצורפו לעיל, מצורף ומסומן ע/10.
31. ביום 25.8.2013 התקבל מכתב, החתום על ידי מר אבירם ברומפמן, מתמחה, אצל אסנת מנדל, מנהלת מחלקת הבג"צים בפרקליטות המדינה, בו נמסר כי "פנייתך הועברה להתייחסות הגורמים הרלוונטיים. עם סיום הטיפול תועבר אלייך תשובה ישירות מהגורם המטפל".  
העתק המכתב מיום 25.8.2013 מצורף ומסומן ע/11.
32. ביום 17.9.2013 התקבל מכתב נוסף החתום על ידי מר ברומפמן, בו נמסר כך:  
"ביום 10.9.13 נשלחה אליך במסגרת קדם בג"ץ זה וכמענה לפנייתך מיום 22.8.13, תשובתה של סרן תמר בוקיה, קצינת ייעוץ בתחום מבצעי וזכויות אדם במדור ביטחון ופילי, בשם היועץ המשפטי... תשובתה של עו"ד סני"צ עמית-פינק [הטעות במקור – הח"מ] ניתנה כמענה לפנייתך למחלקת הבג"צים והיא מהווה תשובה סופית במסגרת קדם בג"ץ זה...  
עם קבלת מכתב התשובה הנדון, אותו, כאמור, קיבלת כבר ביום 10.9.13, בא הטיפול בפנייתך זו לסימו".  
העתק המכתב מיום 17.9.2013 מצורף ומסומן ע/12.
33. מאחר ותשובתה של סרן בוקיה, הנזכרת במכתבו של מר ברומפמן, **כלל לא התקבלה**, שוחח הח"מ טלפונית עם מר ברומפמן ביום קבלת מכתבו, ומסר לו כי מכתבה של סרן בוקיה לא הועבר אליו.

34. בהמשך לאמור בשיחתו של הח"מ עם מר ברומפמן, נשלח באותו יום מכתבה האמור של סרן בוקיה, בשם היועץ המשפטי (להלן: **תשובת המשיבים**). לתשובת המשיבים צורפו חלק מהמסמכים שנאספו על ידי היועץ המשפטי לצורך גיבוש תשובתו. בתשובה נמסר כי "במצב הקיים כיום, לא ניתן לפתוח את המחסום לתנועה של כלל תושבי האזור", וכי עמדה זו מבוססת על שני טעמים:

"ראשית, להערכת גורמי הביטחון, פתיחת המחסום תגרום ל**סיכון ביטחוני** משמעותי לנוסעים הכביש [כך במקור – הח"מ] המחבר בין כביש 60 לאל בירה צפון, בין היתר, בשים לב לעומסי התנועה הכבדים שצפויים להיווצר בו ולמצב הביטחוני באזור.

שנית, מבחינה תחבורתית, הכביש המחבר בין כביש 60 לאל בירה צפון אינו מתאים, נכון לעת זו, לשמש לתנועה בהיקפים גדולים. בהתאם, להערכת הגורמים המקצועיים, פתיחת המחסום לתנועה חופשית צפוי לגרום לעומסי תנועה כבדים בכביש זה, ובפרט בצומת המחבר בינו לבין כביש 60, באופן שיקשה על מימוש ייעודו העיקרי של הכביש" (ההדגשה במקור).

עוד נכתב בתשובת המשיבים כך:

"בצד זאת, הפגיעה שנגרמת לתושבי האזור הפלסטינים, שאינם מחזיקים בהיתר לעבור במחסום ה-DCO, היא מזערית. לרשות תושבי הסביבה עומדות מספר דרכי גישה יעילות ונוחות אל העיר וממנה, ובכלל זה הדרכים העיקריות הבאות:

א. מאזור רמאללה לכיוון כיכר עין סיניא לציר 60 – מדובר בכביש שנפתח לתנועת כלל האוכלוסיה הפלסטינית ביום 10.07.13 לאחר שקטע הכביש שופץ ונבנתה כיכר באזור עין סיניא המאפשרת השתלבות לכביש 60 בצורה בטיחותית. הנסיעה על דרך זו, שאורכה 8.1 ק"מ בלבד, אורכת 8 דקות לערך. יודגש, כי פתיחת קטע הכביש האמור מקצר את הדרך בין העיר רמאללה לכפרים ויישובים המצויים מצפון לה, ואף מקצרת את זמן נסיעתם של תושבי רמאללה ליתר חלקי איו"ש, דרך צומת המשטרה הבריטית.

ב. מאזור רמאללה דרך עין יברוד והשתלבות לציר 60 – אורכה של דרך זו 5.8 ק"מ ומשך הזמן שהנסיעה בה עומד על 6 דקות.

ג. מאזור רמאללה לכפר ביתין (דרך הכפר דורא אל-קרע) – מדובר בדרך שאורכה 12 ק"מ, ומשך זמן הנסיעה בה עומד על כ-10 דק."

בסיום המכתב נמסר כי "בשים לב לסיכונים הביטחוניים והתחבורתיים הכרוכים בפתיחת הציר לתנועה, ולנוכח העובדה שלרשות תושבי הסביבה מערכת כבישים חלופית שנותנת מענה מהיר ויעיל לצרכיהם התחבורתיים, הוחלט כי אין מקום לשנות את מדיניות המעבר במחסום ה-DCO."

העתק תשובת המשיבים שהתקבלה ביום 17.9.2013 (נושאת תאריך 10.9.2013), מצורף ומסומן ע/13.

### **הסתירות שבין האמור בתשובת המשיבים לבין האמור בחוות הדעת של גורמי הצבא והמנהל האזרחי אשר נכתבו לצורך מתן התשובה ובמסמכים של המנהל האזרחי שעמדו לנגד עיניו ולבין המציאות בשטח**

35. כאמור, סירוב המשיבים לפתוח את מחסום ה-DCO לתנועה של האוכלוסייה הפלסטינית מבוסס על כמה טענות ומן הראוי לבחון את הטענות הללו אחת לאחת. הטענות הן:

א. "קטע הכביש האמור בפנייתך נסלל על מקרקעין שנתפסו לצרכים צבאיים, במהלך שנת 1995, כחלק מהיערכותו המחודשת של צה"ל מחוץ לערים הפלסטיניות בעקבות הסכמי הביניים בין מדינת ישראל לאש"ף. תכליתו של הכביש לאפשר לכוחות הביטחון הממוקמים לאורכו ולתושבי היישוב בית אל לנוע לכיוון כביש 60 ויתר חלקי אזור יהודה ושומרון, ולהסיר את הסיכון הביטחוני הכרוך בנסיעה של ישראלים באל בירה ורמאללה." (סעיף 2 ל-ע/13)

ב. "פתיחת המחסום תגרום ל**סיכון ביטחוני** משמעותי לנוסעים הכביש [כך במקור – הח"מ] המחבר בין כביש 60 לאל בירה צפון, בין היתר, בשים לב לעומסי התנועה הכבדים שצפויים להיווצר בו ולמצב הביטחוני באזור." (סעיף 3 ל-ע/13)

ג. "מבחינה תחבורתית, הכביש המחבר בין כביש 60 לאל בירה צפון אינו מתאים, נכון לעת זו, לשמש לתנועה בהיקפים גדולים. בהתאם, להערכת הגורמים המקצועיים, פתיחת המחסום לתנועה חופשית



צפויה לגרום לעומסי תנועה כבדים בכביש זה, ובפרט בצומת המחבר בינו לבין כביש 60, באופן שיקשה על מימוש ייעודו העיקרי של הכביש. " (סעיף 4 ל-ע/13)

ד. "הפגיעה שנגרמת לתושבי האזור הפלסטינים, שאינם מחזיקים בהיתר לעבור במחסום ה-DCO, היא מזערית. לרשות תושבי הסביבה עומדות מספר דרכי גישה יעילות ונוחות אל העיר וממנה, ובכלל זה הדרכים העיקריות הבאות:

א. מאזור רמאללה לכיוון כיכר עין סיניא לציר 60 – מדובר בכביש שנפתח לתנועת כלל האוכלוסיה הפלסטינית ביום 10.07.13 לאחר שקטע הכביש שופץ ונבנתה כיכר באזור עין סיניא המאפשרת השתלבות לכביש 60 בצורה בטיחותית. הנסיעה על דרך זו, שאורכה 8.1 ק"מ בלבד, אורכת 8 דקות לערך. יודגש, כי פתיחת קטע הכביש האמור **מקצר את הדרך בין העיר רמאללה לכפרים ויישובים המצויים מצפון לה**, ואף מקצרת את זמן נסיעתם של תושבי רמאללה ליתר חלקי איו"ש, דרך צומת המשטרה הבריטית.

ב. מאזור רמאללה דרך עין יברוד והשתלבות לציר 60 – אורכה של דרך זו 5.8 ק"מ ומשך הזמן שהנסיעה בה עומד על 6 דקות.

ג. מאזור רמאללה לכפר ביתין (דרך הכפר דורא אל-קרע) – מדובר בדרך שאורכה 12 ק"מ, ומשך זמן הנסיעה בה עומד על כ-10 דק". (סעיף 5 ל-ע/13)

**טענת המשיבים כי "תכליתו של הכביש לאפשר לכוחות הביטחון הממוקמים לאורכו ולתושבי היישוב בית אל לנוע לכיוון כביש 60 ויתר חלקי אזור יהודה ושומרון" נסתרת על ידי מסמכי המשיבים עצמם**

36. כאמור, לטענת המשיבים, קטע הכביש נסלל על מקרקעין שנתפסו לצרכים צבאיים, בעקבות הסכמי אוסלו, ולא לטובת האוכלוסייה הפלסטינית. **מפתיע לגלות עם כך, שהמסמכים עליהם מסתמים המשיבים, מתארים תמונה הפוכה לחלוטין.**

37. ביום 24.11.1999 נערכה ישיבה של "ועדת משנה לדרכים" של "מועצת התכנון העליונה", שדנה, בין השאר, ב"תכנית מס' 982 – דרך 4490 בקטע אל בירה צפון – כביש 60", הכביש עליו מוצב מחסום ה-DCO. חלק מהפרוטוקול של אותה ישיבה הועבר אל הח"מ, על ידי היועמ"ש, יחד עם תשובתו לפניית אליו. וכך אומר, בין היתר, בעמוד 5 לפרוטוקול, מר שמעון פרהנג, מתכנן:

את הכביש הזה תכננו אותו לפני הסכמי אוסלו שהייתה מחשבה להחזיר את רמאללה לרשות והיה צורך לעשות מהר מהר כביש, הכביש לא עבר הליך סטטוטורי והעברנו אותו בצו תפיסה, וממולנו עבדו אנשי משרד המשפטים שלא הבינו את צרכי התחבורה ובהנחיתם היינו חייבים לסלול את הכביש בסטנדרטים נמוכים מאוד: יותר מאוחר אחרי הכביש הזה אמרתי שאני לא מוכן לעשות כבישים ברמה הזאת ומאז במשרד המשפטים, התחלפה טליה ששון ולאט לאט שיפרנו את המצב.

נציג משרד הביטחון, סא"ל צביקה קדמן, שאל את מר פרהנג: "מדוע אנו צריכים לשנות את המצב?" ומר פרהנג השיב:

התוצאות היו חמורות, בקטעים מסוימים היו תאונות והיו הרוגות, ואח"כ החלו בעיות בעליה.  
מתברר בעצם שזה כביש יציאה מאוד נוח מרמאללה ואל - בירה ויש כאן משאיות, אוטובוסים ומוניות שעוברות לאורך הכביש. אני לא חושב שצריך לשפר את הכביש במצב הנוכחי אלא לעשות את החתך הטיפוסי לעתיד, לכביש דו-מסלולי שלנגד ענינו המגמות הן:

מהירות תכן - 70-80 - לא פחות ויש קטעים 70 קמ"ש בלית ברירה.  
סה"כ יש 4-5 חלופות, הן עובדו ברמה של 1:1000, ונבדקו בצורה מדוקדקת.

ובעמוד 8 לפרוטוקול, אדריכל דניאל חלימי, סגן מנהל לשכת התכנון ויו"ר הוועדה, הוסיף:

בלי שום קשר להסכמי אוסלו, אנו הגנו את הכביש הזה. עוד כשתכנון  
בלשכת התכנון את תכנית המתאר של אל בירה והתכנית המפורטת של  
איזור התעשייה של אל בירה.

38. כלומר, כבר מהפרוטוקול משנת 1999 ניתן ללמוד כי, בניגוד לאמור בתשובת המשיבים, קטע הכביש  
תוכנן "לפני הסכמי אוסלו" ו"בלי קשר להסכמי אוסלו", כחלק מ"תכנית המתאר של אל בירה והתכנית  
המפורטת של איזור התעשייה של אל בירה" ולא ככביש צבאי שתכליתו לאפשר לכוחות הצבא לנוע בו,  
וכי כבר בשנת 1999 דובר על הרחבת הכביש לטובת האוכלוסייה הפלסטינית היות ו"מתברר בעצם שזה  
כביש יציאה מאוד נוח מרמאללה ואל-בירה ויש כאן משאיות, אוטובוסים ומוניות שעוברות לאורך  
הכביש".

העתקי העמודים הרלוונטיים של הפרוטוקול מיום 24.11.1999, מצורפים ומסומנים ע/14.

39. ביום 3.12.2001 נערך דיון בפני ועדת המשנה להתנגדויות של "מועצת התכנון העליונה", שדנה בהתנגדות  
של שני תושבים פלסטינים להרחבת הכביש, בטענה שהדבר יפגע באדמותיהם. וכך אמר בדיון, מר גיל  
לימון, ע' יועמ"ש, אשר ייצג בדיון את היועץ המשפטי (אשר ב-ע/13 לעיל טען כזכור שהכביש לא תוכנן  
לטובת האוכלוסייה הפלסטינית), בעמוד 2 לפרוטוקול:

את צו התפיסה עשו בגלל דחיפות לבצע את הכביש, עכשיו מסדירים  
מבחינה סטטוטורית ובטיחותית.  
הכביש הזה משרת את הציבור הכללי, גם פלסטינים וגם ישראלים וחשוב  
להסדיר אותו מבחינה בטיחותית.

ואדריכל דניאל חלימי, סגן מנהל לשכת התכנון, הוסיף מיד:

הכביש הקיים חד מסלולי. הכביש המוצע יהיה דו מסלולי וזאת בעקבות  
הצרכים התחבורתיים כדי לשרת את כל האוכלוסייה.

והוסיף מר לימון (בעמוד 3 לפרוטוקול):

משנת 95 הכביש קיים ומשרת גם את הפלסטינים וגם את הישראלים.  
מטרת ההרחבה – למנוע תאונות דרכים ולהקל על עמס התנועה ביציאה  
מהעיר.

והאדריכל חלימי שוב מסייע בידו מייד ומוסיף:

לפני שנה וחצי נסעו בכביש הזה עד כדי כך שהיו פקקים בכביש הזה.  
הכביש הזה הוא לצרכי ציבור.

כלומר, "הכביש הזה משרת את הציבור הכללי, גם פלסטינים וגם ישראלים" ומטרת הרחבתו הינה  
"למנוע תאונות דרכים ולהקל על עמס התנועה ביציאה מהעיר". כך אמר נציג היועץ המשפטי בדיון  
בוועדת המשנה להתנגדויות. ויודגש, כי בדיון לא נאמרה כל אמירה בנוגע לכך שתכליתו של הכביש הינה  
לאפשר לכוחות הביטחון או למתנחלי בית אל לנוע בו, כטענת המשיבים בתשובתם (ע/13 לעיל).

העתק הפרוטוקול מיום 3.12.2001 מצורף ומסומן ע/15.

40. ביום 19.4.2005 ניתנה החלטתה של ועדת המשנה להתנגדויות להתנגדויות להרחבת הכביש שהוגשו על ידי  
עיריית אל בירה, 13 מתושבי אל בירה ו-10 מתושבי ביתן. כבעין מחזה אבסורד והיפוך תפקידים, נימוקי  
המתנגדים מזכירים מאוד את אשר נטען בתשובת המשיבים. אולם, בהחלטה מפורטת של הוועדה,

המשתרעת על פני 9 עמודים, לה היה שותף גם רס"ן תימור פסו, ע' יועמ"ש, כנציגו של היועץ המשפטי, אשר בשמו, כזכור, נחתמה תשובת המשיבים, נדחו ההתנגדויות.

וכך תוארו ההתנגדויות, בסעיף 7 להחלטה:

כאמור, טענתם המרכזית של המתנגדים הינה כי מטרת התוכנית הנדונה הינה עקיפת עקרון הזמניות של צו התפיסה הצבאי וכי לאור העובדה כי הדרך הנדונה הוקמה ויוסדה תחילה באמצעות צו תפיסה, הרי שיש להסיק כי בעת הכנת התוכנית הנדונה ובעת גיבוש התוואי הנדון בתוכנית לא נשקלו שיקולים תכנוניים. עוד נטען בהקשר זה, כי המדובר הוא בכביש אשר הוקם לצרכים צבאיים ולא לצורך נסיעת האוכלוסיה המקומית בו, וכי במסגרת זו לא נלקחו בחשבון טובת האוכלוסיה המקומית בכלל ואוכלוסיית אל בירה והכפר ביתין בפרט. כן נטען כי אין בסיס עובדתי לטענה לפיה יש צורך בשיפור תנאי תוואי הכביש הקיים ושיפור שדה הראייה במספר קטעים, וכי קיימים מספר כבישים חלופיים לכביש המוצע, אשר קיימים כיום ועובדים בסמוך לכפרים הפלשתינים באזור ומשרתים נאמנה את צרכי האוכלוסיה המקומית ללא כל צורך בכביש הקיים והשינויים המוצעים בו בתוכנית 982.

כלומר, ענינו הרואות כי המתנגדים טענו כמעט את כל הטענות שטענו המשיבים בתשובתם כאן: הכביש הוקם לצרכים צבאיים ולא לטובת האוכלוסיה המקומית, אין צורך בהרחבתו וישנן מספר חלופות המשרתות נאמנה את צרכי האוכלוסיה המקומית.

היות ואלו בדיוק הטענות שנטענו על ידי המשיבים בתשובתם לעותרים דנא, ניתן היה לצפות כי הוועדה תקבל את ההתנגדויות. למרבה הפליאה, הוועדה דחתה את כל הטענות הללו באומרה:

בחנו טענה זו ולא מצאנו בה ממש. ראשית, תוואי הדרך שנקבע בצו התפיסה מסתמך על תכנון משנת 1994 שבוצע על ידי מהנדס מטעם לשכת התכנון באזור יהודה ושומרון שהונחה על ידה, שלא למטרות צבאיות. תוואי הכביש על פי צו התפיסה אך יישם את התוואי שהוכן על ידי המהנדס עוד בשנת 1994.

כלומר, בניגוד לנטען על ידי המשיבים בתשובתם, הכביש תוכנן שלא למטרות צבאיות!

ובהמשך:

לגופו של עניין, קיימים שיקולים תכנוניים ראשוניים במעלה הן לעצם קיומו של הכביש המוצע והן לתוואי על פי התוכנית הנדונה.

ראשית, התוואי המוצע מהווה התחברות חשובה בין הגוף העירוני רמאללה- אל בירה לדרך ראשית מסי 60, שהיא הדרך הראשית החוצה את אזור מתתם רמאללה ומתתם השומרון לאורכם;

כלומר, מדובר בכביש חשוב שמטרתו לחבר בין רמאללה ואל בירה לכביש 60, אותו חיבור שמחסום ה-

**DCO מונע!**

ועוד:

שנית, התוואי המוצע מאפשר כניסה נוספת מצד צפון למרקם העירוני של אל בירה- ביתין- ג'ילזון;

כלומר, חשיבותו של הכביש מתבטאת גם בכך שהוא מאפשר כניסה נוספת מצפון הגדה למרקם העירוני של אל בירה- ביתין- ג'ילזון!

ובנוסף:

שלישית, התוואי המוצע מהווה חלק ממערכת תחבורתית, המוציאה ממרכזי הערים הגדושים את העומס התחבורתי המהווה מטרד לכלל האוכלוסייה, תוך הפנייתו לדרכים חלופיות שבפריפריה. בהקשר זה, נציין כי מספר הגישות למתחם אל בירה ורמאללה, שהינו מערך אורבני שלם, הינו מצומצם ולא קיימת דרך אחת שמגיעה למתחם הזה שלא בשטח בנוי. התוואי הנדון, המאפשר גישה למתחם האורבני שלא דרך שטח בנוי, מיישם עקרונות תכנון מודרני בהיותו מספק כביש שמאפשר גישה למרכז המתחם תוך עקיפת המרקם העירוני הצפוף. תוואי שכזה מקל על העומסים במרכזי הערים וכל מי שחפץ לצאת מהמתחם האורבני יכול לעשות שימוש בכביש (ראו לעניין זה: בג"צ 6592/94 **עיריית חברון נ' שר הביטחון**, פ"ד נ(2) 617, 622);

כלומר, בניגוד לטענת המשיבים בתשובתם, לפיה פתיחת המחסום לתנועה חופשית צפויה לגרום לעומסי תנועה כבדים בכביש זה, תוואי הכביש דווקא נועד להביא להקלה על העומס התחבורתי במרכזי הערים המהווה מטרד לכלל האוכלוסייה, ולאפשר גישה לאל בירה ורמאללה שלא דרך שטח בנוי!

ולסיום:

רביעית, התוואי המוצע מיישם עקרונות תכנון מודרני גם בכך שיש בו כדי לרז בפועל תהליכים של פיתוח כלכלי ועירוני במתחם האורבני של רמאללה ואל בירה. הא ראייה, שבקצה הדרך האמורה (מקום הידוע בכינויו "צומת איז"ש") קמו מיד לאחר סלילת הדרך תחנת דלק חדשה, בית מלון ומבני מגורים נוספים.

כלומר, מדובר בדרך שתזרז תהליכים של פיתוח כלכלי ועירוני במתחם האורבני של רמאללה ואל בירה!

41. לאחר מכן מתפנה הוועדה לעסוק בפרוטרוט בטענה לפיה הכביש לא נועד לצרכי האוכלוסייה המקומית ודוחה אותה מכל וכל. וכך אומרת הוועדה:

גם בטענה לפיה הכביש הנדון לא הוקם לצורך נסיעת אוכלוסייה מקומית לא מצאנו ממש. כאמור, הכביש בתוואי המוצע בתוכנית נסלל כדי לתת גישה נוחה מן הערים אל בירה ורמאללה ומן הכפרים באזור לדרך 60 שתפקידה לעקוף את האזורים האורבניים הצפופים. כביש שמשרת ייעוד כאמור אינו יכול להיות רחוק מן הכפרים המדוברים.

ועוד:

לטענת המתנגדים לפיה השימוש בו עושה האוכלוסייה המקומית בכביש זה הינו מוגבל מאוד, נשיב בשניים:

ראשית, אין להתעלם מן העובדה כי אכן שימוש האוכלוסייה הפלשתינית בכביש הקיים היה מוגבל בשנים האחרונות. השיקולים שהביאו לשימוש מוגבל זה היו שיקולים צבאיים- מבצעיים לנוכח האירועים האלימים שפקדו את האזור בשנים האחרונות. יחד עם זאת, יש להניח כי עם שינוי הנסיבות יתאפשר שימוש רגיל בכביש. בהקשר זה, יש לציין כי עובר לפרוץ האירועים האלימים עשתה האוכלוסייה המקומית הפלשתינית שימוש תדיר בכביש.

שנית, תכנון והכנת תוכניות תכנון, הינו הליך הצופה פני עתיד. יש להתייחס לתכנון מוצע בטווח הארוך ואין להסתפק אך בתכנון המתייחס למצב דברים נתון. כידוע, תכנון מודרני חייב לקבוע את המדיניות הרצויה להתפתחות פיזית של האזור בהווה וגם בעתיד. בידי רשויות תכנון הופקדה הדאגה להבטחת תכנון עירוני ואזורי נבון ומקצועי, תפקיד חשוב מאין כמותו שיש בו כדי לעצב את פני האזור ואת אופי החיים בהן למשך שנים רבות.

כלומר, "הכביש בתוואי המוצע בתוכנית נסלל כדי לתת גישה נוחה מן הערים אל בירה ורמאללה ומן הכפרים באזור לדרך 60 שתפקידה לעקוף את האזורים האורבניים הצפופים." לא כביש צבאי ולא תכלית ביטחונית אלא כביש לנוחות האוכלוסייה המקומית ש"עובר לפרוץ האירועים האלימים עשתה... שימוש תדיר בכביש", וש"אף אם עשתה שימוש מוגבל בכביש בשנת 2005, "יש להניח כי עם שינוי הנסיבות יתאפשר שימוש רגיל בכביש." התכנון של הכביש אם כך הינו צופה פני עתיד. וכך גם בהמשך נאמר:

בחנו את טענות המתנגדים בעניין זה ולא מצאנו בהם ממש. התוכנית הנדונה מתואמת עם תוכנית הרחבת אזור התעשייה של עיריית אל בירה, שהוגשה ללשכת התכנון על ידי עיריית אל בירה, אך ההליכים לגביה טרם הסתיימו. במה דברים אמורים? התוכנית שהוצעה על ידי עיריית אל בירה ביקשה לקבוע ייעוד משותף למגורים ולתעשייה במתחם הנדון. תפיסה זו לא הייתה מקובלת על לשכת התכנון, שתפיסתה הינה כי עקרונות תכנון נכון מחייבים הפרדה בין מגורים לתעשייה. עוד ציינה לשכת התכנון, בהקשר זה, כי יש להתוות מערכת דרכים בעלת רוחב כביש מתאים לצורך אזור התעשייה. בעניין זה, מהווה התוכנית הנדונה יישום תפיסה זו. מערכת דרכים זו מוצעת בתוכנית הנדונה והינה ציר מרכזי בתוכנית הרחבת אזור התעשייה של אל בירה. התוכנית הנדונה לוקחת בחשבון את ההתפתחויות התחברותיות החזויות בגין אותו אזור תעשייה ובגין העצמת תהליך העיור בשטח האורבני רמאללה - אלבירה. על כן, תוכנן הכביש כדרך דו מסלולית, כדי לענות על היקף העומסים החזויים כיאה לדרך גישה לעיר. עיריית אל בירה תיקנה את התוכנית לאזור התעשייה אל בירה ושילבה את הדרך בתוכנית.

**"על כן תוכנן הכביש כדרך דו מסלולית, כדי לענות על היקף העומסים החזויים כיאה לדרך גישה לעיר."**

העתק החלטת מיום 19.4.2005, מצורף ומסומן ע/16.

42. **לסיום נקודה זו, הטענה כי מדובר בקטע כביש שנסלל על מקרקעין שנתפסו לצרכים צבאיים, בעקבות הסכמי אוסלו, ולא לטובת האוכלוסייה הפלסטינית, נסתרה לחלוטין על ידי הפרוטוקולים לעיל. מדוע טען היועץ המשפטי טענה העומדת בניגוד למסמכים שהיו בפניו ולפרוטוקולים והחלטות שהוא נטל בהם חלק?**

**טענת המשיבים כי פתיחת המחסום תגרום לסיכון ביטחוני משמעותי לנוסעים בכביש, בין היתר, בשים לב לעומסי התנועה הכבדים שצפויים להיווצר בו ולמצב הביטחוני באזור**

43. מדובר בטענה בעלמא. הטיעון הביטחוני נסמך על "עומסי התנועה הכבדים שצפויים להיווצר בו" ועל "מצב הביטחוני באזור", הא ותו לא.

44. המשיבים לא מציינים סיכון ביטחוני ספציפי שחורג מהמצב הביטחוני באזור. ואכן, ההתייחסות של לשכת מפקד חטיבת בנימין, אשר הועברה אף היא יחד עם תשובת המשיבים, מלמדת כי הטיעון הביטחוני הינו טיעון חלש מאוד במקרה זה. וכך נאמר בהתייחסות מפקדת החטיבה:

**עומס תנועה בלתי סביר על צומת 90 – פתיחת מחסום פוקוס לתנועת כלל הפלסי**  
**תביא לעומס גדול מאוד ובלתי סביר על הצומת. יצוין כי כבר כיום ישנם עומסי תנועה**  
**כבדים בשעות מסוימות המביאים לפגיעה משמעותית במרקם החיים ולבעיה**  
**ביטחונית הנובעת מאותם עומסים.**

ובהמשך:

**צומת 90=קלנדיה – כל מי שעניו בראשו מבין כי פתיחת מחסום "פוקוס" תהפוך את**

**צומת 90 לצומת סואנת לא בטוחה ולא בטיחותית.**

ועוד:

**עומסי תנועה המהווים בעיה מבצעית - עומסי התנועה שיוצרו על ציר 466<sup>1</sup> (בחיבור**  
**שבין היציאה מבית אל והיציאה מרמאללה) וצומת 90 יהוו בעיה מבצעית ביטחונית**  
**ועלולות להביא לסיכון בטחוני לא סביר הנובע מחיכוך ישראלי פלסטיני ומסכנת**  
**רכבים עומדים בפאתי הכפר ביתין שכבר כיום מציב איום של זריקות אבנים ובקבוקי**  
**תבערה לכיוון הנוסעים על כביש 466 מציר 60 לבית אל.**

ובמילים אחרות, הסיכון הביטחוני עליו מדובר הינו בסך הכל טענה לפיה פתיחת מחסום ה-DCO תביא לעומס תנועה בצומת שבחיבור שבין כביש 60 לכביש 466 וסכנה לרכבים העומדים בפאתי הכפר ביתן. מדוע שרכבים ישראלים יעמדו בפאתי הכפר ביתן? כיצד יגדל הסיכון לרכבים ישראלים מכך שלא ניתן יהיה לדעת שכל הרכבים העוברים בכביש הם ישראלים? על כך לא ניתן תשובות. העתק התייחסות לשכת מפקד החטיבה מיום 14.4.2013 מצורף ומסומן ע/17.

45. ויודגש, כי לא הועלתה כל טענה לסיכון ביטחוני בנפרד מהטענה לסיכון הביטחוני העשוי להיגרם כתוצאה מעומסי התנועה. עומס תנועה הינו אולי דבר לא רצוי אולם הוא אינו יכול להתחבא מאחורי טיעון של "סיכון ביטחוני משמעותי", כאשר מדובר בפתיחת דרך שנועדה לשמש את האוכלוסייה הפלסטינית. אם צריך להתקין רמזורים בצומת או לנקוט בכל אמצעי בטיחות אחר, חזקה על המשיבים כי יידעו כיצד לעשות זאת. אך מכיוון שהגענו לשאלות תחבורתיות של עומס תנועה, מן הראוי שנעבור לבחון את הטענה הבאה של המשיבים.

**טענת המשיבים כי "מבחינה תחבורתית, הכביש המחבר בין כביש 60 לאל בירה צפון אינו מתאים, נכון לעת זו, לשמש לתנועה בהיקפים גדולים", נסתרת אף היא על ידי מסמכי המשיבים עצמם**

46. מן הראוי לציין כי מדובר בטענה מפתיעה. ראשית, נזכיר כי הכביש תוכנן בדיוק למטרה זו: לשמש לתנועה בהיקפים גדולים. בסעיף 41 לעיל הבאנו את האמור בהחלטתה של ועדת המשנה להתנגדויות של מועצת התכנון העליונה, כי "על כן תוכנן הכביש כדרך זו מסלולית, כדי לענות על היקף העומסים החזויים כיהא לדרך גישה לעיר".

47. לא זו בלבד, גם האמירה כי: "להערכת הגורמים המקצועיים, פתיחת המחסום לתנועה חופשית צפויה לגרום לעומסי תנועה כבדים בכביש זה, ובפרט בצומת המחבר בינו לבין כביש 60, באופן שיקשה על מימוש ייעודו העיקרי של הכביש", הינה טענה שעומדת בסתירה להערכתם של הגורמים המקצועיים עצמם.

48. יחד עם תשובת המשיבים הועברה גם התייחסותו של מר ישראל אפריאט, "קמ"ט תחבורה – מע"צ והמפקח על התעבורה, יהודה ושומרון", הסמכות העליונה לענייני תחבורה. היועמ"ש הפנה לקמ"ט תחבורה מספר שאלות ממוקדות:

8. קמ"ט תחבורה – נבקש התייחסותך לנקודות הבאות:

- א. מתי נסלל הכביש מס' 466 מציר 60 לכיוון בית אל?
- ב. האם בעבר התאפשר לתושבי רמאללה ותושבי מועצות מקומיות הסמוכות לרמאללה, לנסוע דרך המחסום האמור?
- ג. האם קיימת מניעה, מהיבטים תחבורתיים, לאפשר פתיחה של המחסום למעבר חופשי של פלסטינים? אם כן, נבקש כי תפרט את הנימוקים לכך.

ובתשובה השיב קמ"ט תחבורה כך:

**1. מענה לשאלות אשר במכתבך הנ"ל:**

- א. סעיף 8 א' – לא ידוע לי מתי בוצע הכביש אולם התיימ מכיר את הכביש מעל 20 שנה.
- ב. סעיף 8 ב' – כן בעבר כביש מס' 466 היה משמש גם את תושבי רמאללה וגם את תושבי בית אל.
- ג. סעיף 8 ג' – הכביש נחסם ע"י בטחוני (הוצב מחסום במקום) ואין מניעה ותחבורתית לפתוח את המחסום.

העתק תשובת קמ"ט תחבורה מיום 2.6.2013 מצורף ומסומן ע/18.

49. למותר לציין כי תשובה נחרצת זו, לפיה "אין מניעה תחבורתית לפתוח את המחסום", עומדת בסתירה מוחלטת לאמור בתשובת המשיבים.

50. יתרה מזאת, היות וכאמור לעיל, הטענה לסיכון ביטחוני נסמכת על הטענה לעומס תחבורתי ואינה עומדת בפני עצמה, עמדת הגורמים המקצועיים לפיה אין מניעה תחבורתית בפתחת המחסום שומטת למעשה את הבסיס תחת טענת המשיבים בתגובתם, כי הסרת ההגבלות תביא לסיכון ביטחוני משמעותי.

51. עוד יש להדגיש, כי עומס התנועה אשר, לטענת המשיבים, יתווסף לצומת המחבר בין כביש 60 לכביש 466 יהיה קטן, בצורה משמעותית, מהצפוי על פי תחזיתם של המשיבים. ומדוע?

כאמור בסעיף 8 לעיל, הדרך הקצרה מהיישוב ביתין לכיוון מחסום ה-DCO (המסומנת בכחול על גבי המפה אשר צורפה כ-ע/1) חסומה בחסימת עפר. העותרים מניחים כי אם עתירתם תתקבל ומחסום ה-DCO ייפתח לתנועה חופשית של תושבים פלסטינים, תוסר גם חסימת העפר הזו המהווה מעין "נספח" למחסום ה-DCO. במקרה שכזה, רבים מהתושבים הפלסטינים המתגוררים בישובים שבראשות העותרים 10-1, יעדיפו לנסוע דרך ביתין ישירות למחסום ה-DCO מבלי לעבור כלל בכביש 60.

52. **לאחר שהעותרים הוכיחו כי אין ממש בשלוש הטענות הראשונות של המשיבים בתשובתם, הגיע הזמן לבחון אם יש אמת בטענה כי: "הפגיעה שנגרמת לתושבי האזור הפלסטינים, שאינם מחזיקים בהיתר לעבור במחסום ה-DCO, היא מזערית. לרשות תושבי הסביבה עומדות מספר דרכי גישה יעילות ונוחות אל העיר וממנה"**

53. מהאמור לעיל ראינו כי הטענה הזו נשללה לחלוטין על ידי ועדת ההתנגדויות בה נטל חלק נציג היועמ"ש בכבודו ובעצמו. בסעיף 40 לעיל, הובא ציטוט מהחלטת ועדת ההתנגדויות ובה נאמר: "בהקשר זה, נציין כי מספר הגישות למתחם אל בירה ורמאללה, שהינו מערך אורבני שלם, הינו מצומצם ולא קיימת דרך אחת שמגיעה למתחם הזה שלא בשטח בנוי. התוואי הנדון, המאפשר גישה למתחם האורבני שלא דרך שטח בנוי, מיישם עקרונות תכנון מודרני בהיותו מספק כביש שמאפשר גישה למרכז המתחם תוך עקיפת המרקם העירוני הצפוף."

54. כלומר, לא זו בלבד שקטע הכביש האמור נסלל כדי להוות דרך ראשית מאל בירה ורמאללה לכיוון כביש 60 ומכביש 60 אליהן, חשיבותו של הכביש הינה בכך שהוא כביש דו מסלולי המאפשר את הגישה אל הערים ומהן, שלא דרך שטח בנוי.

55. שלוש הדרכים ה"חלופיות" אשר הובאו על ידי המשיבים (ראו סעיף 35ד' לעיל), אינן מהוות כל תחליף. הדרך הראשונה, מאזור רמאללה לכיוון כיכר עין סיניא, אינה רלוונטית עבור היישובים הנמצאים ממזרח לאל בירה ורמאללה ובתשובת המשיבים עצמה נאמר כי היא מקצרת את הדרך מאל בירה ורמאללה ליישובים הנמצאים מצפון להן.

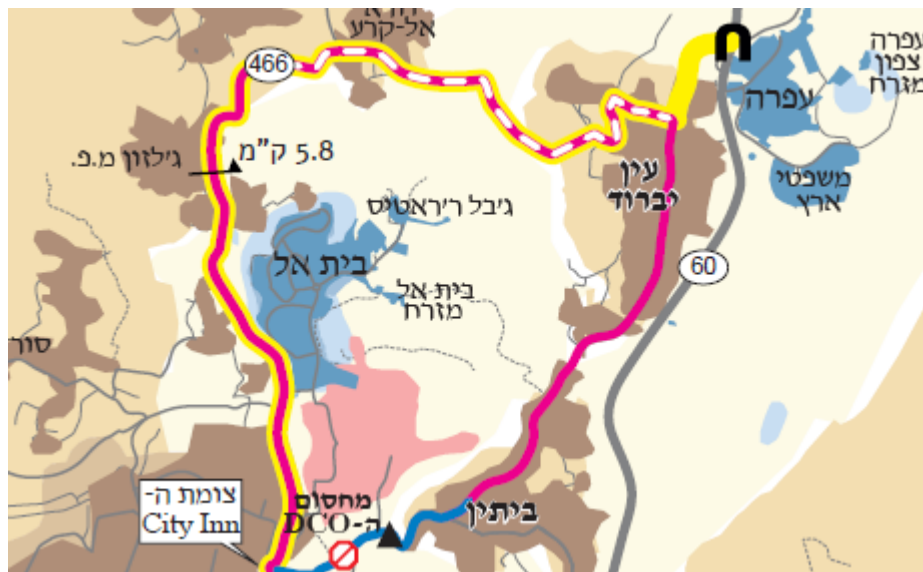
56. בהתייחסות מת"ק רמאללה מיום 6.8.2013, נאמר כך בנוגע לחלופה הראשונה:

"ההשלכות של סגירת המחסום לכלל התושבים הינן מינוריות, בייחוד נוכח העובדה כי ישנם [כך במקור – הח"מ] דרכים חלופיות אשר נפתחו בשנים האחרונות ע"מ להקל את הגישה בין רמאללה למרחב הכפרי שממזרח לעיר. בכלל זאת נפתחה החסימה בעין יברוד (מול עפרה) וכיום עולים כלי רכב לציר 60 דרך מחלף זה, ובחודש האחרון נפתחה צומת מרכזית מאוד נוספת (כיכר עין סיניא – 278) המחברת את ציר 60 הישן עם ציר 60 החדש ובכך מקצרת באופן משמעותי את הגישה לעיר רמאללה עבור אלו המגיעים מצפון איו"ש. הגישה לכפרים המזרחיים מתבצעת דרך הכפר עין יברוד או הכפר סילוואד."

כלומר, החלופה הראשונה מקצרת את הגישה לעיר רמאללה רק לאלו הבאים מצפון לה ואינה רלוונטית לענייננו.

העתק התייחסות מת"ק רמאללה מיום 6.8.2013, מצורף ומסומן ע/19.

57. **החלופה השנייה והשלישית הן בעצם אותה חלופה.** בשתיהן מדובר על נסיעה בדרך מפותלת וצרה, דרך הכפרים עין יברוד ודורא אל-קרע. ההבדל הוא כי כאשר מגיעים ליישוב עין יברוד, ניתן לנסוע מתחת לכביש 60 אל היישובים הנמצאים ממזרח לו, לעלות על כביש 60 ולנסוע דרומה או צפונה (החלופה המסומנת בצהוב), או להמשיך לכיוון ביתין (החלופה המסומנת בסגול). חלק הדרך, המסומן בקו מקווקו על גבי המפה, הינו צר, מפותל וללא שוליים ועובר באיזור עירוני צפוף:



58. על פי הנתונים שנמסרו בתשובת המשיבים, המסתמכים על המידע אותו קיבלו המשיבים **ממת"ק רמאללה** ב-ע/19 לעיל (ומיד נעמוד על חשיבותו של נתון זה), אורכה של הדרך מאזור רמאללה דרך עין יברוד עד להשתלבות לכביש 60, הינו 5.8 ק"מ ומשך זמן הנסיעה בה עומד על 6 דקות.

59. **שני הנתונים הללו הינם נתונים שאין מנוס מלכנותם "תמוהים"**. לגבי אורך הדרך, לא ברור מהיכן מדדו אותה המשיבים אולם, ההיגיון אומר, כי בבואנו להשוות כמה חלופות, נקודת המוצא של כל אחת מהן צריכה להיות זהה. כלומר, מכיוון שהמשיבים מנסים להשוות בין (א) נסיעה מאל בירה ורמאללה, דרך צומת הסיטי אין ודרך מחסום ה-DCO עד לכביש 60 לבין (ב) נסיעה מאל בירה ורמאללה, דרך צומת הסיטי אין, דורא אל-קרע ועין יברוד עד לכביש 60, הנקודה המשותפת לשתי הדרכים הינה צומת הסיטי אין.

60. **אורכה של הדרך מההשתלבות לכביש 60, דרך עין יברוד ודורא אל-קרע ועד צומת הסיטי אין, הרחוקה עדיין מרמאללה, הינה 9.2 ק"מ ולא 5.8 ק"מ** (הנקודה הנמצאת במרחק 5.8 ק"מ מההשתלבות לכביש 60 מסומנת על גבי המפה בסמוך למחנה הפליטים ג'ילזון). כיצד מדדו המשיבים 5.8 ק"מ?

61. לגבי משך הנסיעה, גם אם ניקח בחשבון שהמרחק שנמדד היה 5.8 ק"מ ולא 9.2 ק"מ, חישוב פשוט מראה שאם משך הנסיעה שנמדד היה 6 דקות, מהירות הנסיעה הממוצעת הייתה 58 קמ"ש. **כיצד הצליחו המשיבים לנסוע בדרך עירונית צרה ומפותלת במהירות ממוצעת העולה ב-8 קמ"ש על המהירות המירבית המותרת בדרך עירונית?**



62. המשיבים אף הגדילו לעשות ואת 12 הק"מ המפותלים והעירוניים עד לביתין הם גמעו ב-10 דקות בלבד, מהירות ממוצעת של 72 קמ"ש. אין זאת כי או שהמשיבים טעו בנתונייהם, או שהם עברו על החוק ונסעו במהירות מסוכנת או שנעשתה להם קפיצת דרך.

63. עוד יצוין, כי הנתונים הנ"ל עומדים בסתירה עם האמור בהודעת דואר אלקטרוני שנשלחה לקהילה הבינלאומית ביום 7.7.2013, המבשרת על פתיחתה של הדרך מרמאללה צפונה וחתומה על ידי סגן ים עתיר, קצין ארגונים בינלאומיים במת"ק רמאללה עצמו. אותו מת"ק רמאללה שטען כי הדרך אורכת 6 דקות בלבד. בהודעה נמסר כי:

**"Traveling from Ein Y'brud to Ramallah during rush hour can take up to 45 minutes. This is because the road passes through residential areas and areas that are unstable and or unsuitable for driving.** Therefore, as part of a desire to improve the accessibility of the Palestinian population to Ramallah City, the Civil Administration has promoted the opening of a new route between Ein Y'brud Junction and Ramallah City on Old Road 60."

זאת אומרת שמת"ק רמאללה קובע, בידו האחת, בתשובה לפנייה של תושבים פלסטינים, כי ההשלכות של סגירת המחסום הן מינוריות, היות ויש דרך חלופית אשר זמן הנסיעה בה הינו 6 דקות, ובידו השנייה, בפנייה לקהילה הבינלאומית, הוא מודיע שזמן הנסיעה באותה דרך עצמה אורך עד 45 דקות כיוון שהדרך עוברת דרך איזורי מגורים ואזורים שאינם יציבים ואינם מיועדים לנהיגה. כל המוסף גורע. העתק הודעת הדואר האלקטרוני מיום 7.7.2013 מצורף ומסומן ע/20.

64. הפגיעה בזכויותיהם של התושבים הפלסטינים, ובהם תושבי היישובים אותם מייצגים העותרים 1-10, לחופש תנועה, לחופש העיסוק, לקניין, לחינוך ולכבוד הינה יומיומית. לאחר שהעותרים עשו כל שביכולתם בכדי לאיין את הצורך בהגשת העתירה ולנוכח סירובם של המשיבים להסיר את המגבלות המונעות את מעברם החופשי של תושבים פלסטינים במחסום ה-DCO, תוך מסירת נימוקים שאינם נאמנים בכל מאת האחוזים למציאות, לא נותרה לעותרים כל ברירה מלבד לפנות בבקשת סעד מבית משפט נכבד זה.

### הטיעון המשפטי

65. העותרים טוענים כי בכך שהמשיבים אינם מסירים את ההגבלות הפוגעות בחופש התנועה של התושבים הפלסטינים, ובהם למעלה מ-100 אלף המתגוררים ביישובים בראשות העותרים 1-10, הם גורמים לתושבים עלויות גבוהות ובלתי נחוצות בזמן ובממון, ופוגעים בצורה קשה, בלתי סבירה ובלתי מידתית בזכויותיהם של התושבים לחופש תנועה, לחופש העיסוק, לקניין, לבריאות, לחינוך ולכבוד.

### על הזכויות הנפגעות

66. היות והזכויות הנפגעות הינן זכויות המוכרות כזכויות יסוד הן בדין הישראלי, הן במשפט הבינלאומי, לא ילאו העותרים את בית המשפט הנכבד בהארכת יתר של טיעוניהם על מנת לבסס את מעמדן של הזכויות הנ"ל ויעשו זאת בקליפת אגוז בלבד.

### הזכות לחופש התנועה

67. הזכות לחופש תנועה פנימי או לחופש תנועה פנים-מדינתי מוכרת במשפט הישראלי והבינלאומי ולפי פסיקת בית משפט נכבד זה, היא אף מעוגנת במשפט הבינלאומי המנהגי.

68. בפסק הדין בבג"ץ 1890/03 עיריית בית לחם נ' מדינת ישראל, פ"ד נט(4) 736, 754-755 (2005), נאמר כך :

**"חופש התנועה הוא מזכויות היסוד של האדם והוכר במשפטנו הן כזכות יסוד העומדת על רגליה היא... והן כזכות הנגזרת מן הזכות לחירות (הנשיא ברק והשופט חשין בבג"ץ 5016/96 חורב נ' שר התחבורה, פ"ד נא(4) 1, בע' 59 ו-147 בהתאמה (להלן: פרשת חורב)). כמו כן, יש הגורסים כי חופש זה אף נגזר מכבוד האדם.**

על מעמדו של חופש התנועה במשפטנו עמד בית משפט זה בפרשת חורב הנ"ל... באותה פרשה ציין הנשיא ברק כי חופש התנועה הוא 'מהזכויות היותר בסיסיות' (שם, בע' 49), כי הזכות לחופש התנועה 'עומדת בשורה הראשונה של זכויות האדם' (שם, בע' 51), וכי חופש התנועה הוא 'חופש המצוי ברמה הגבוהה ביותר במידרג הזכויות בישראל' (שם, בע' 53). כן הוסיף הנשיא בפרשת חורב הנ"ל כי 'לרוב, מעמידים את חופש התנועה בתוך גבולות המדינה על רמה חוקתית דומה לזו של חופש הביטוי' (שם, בע' 49). יש לציין כי דברים דומים על מעמדו של חופש התנועה אמרו אף השופטים שלא הצטרפו לדעת הרוב של הנשיא ברק בפרשת חורב (ראו למשל דברי השופט חשין שם בע' 147, ודברי השופט טל בע' 181). על מעמדו של חופש התנועה במשפט הישראלי בעקבות פרשת חורב ראו גם: י' זילברשץ 'על חופש התנועה הפנים-מדינתית: בעקבות בג"צ 5016/96 חורב ואח' נ' שר התחבורה ואח' משפט וממשל ד (תשנ"ח) 793, 806-809 (להלן: זילברשץ).

**חופש התנועה מוכר כזכות יסוד גם במשפט הבינלאומי. חופש התנועה הפנים-מדינתית מעוגן בשורה ארוכה של אמנות והכרזות בינלאומיות בדבר זכויות אדם (כך בין היתר, בסעיף 12 לאמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות (International Covenant on Civil and Political Rights, 1966), בסעיף 13 להכרזה האוניברסאלית על זכויות האדם (Universal Declaration of Human Rights, 1948), ובסעיף 2 לפרוטוקול הרביעי מ-1963 לאמנה האירופית בדבר זכויות אדם מ-1950) ונראה כי הוא מעוגן גם במשפט הבינלאומי המינהגי (ראו: זילברשץ הנ"ל, בע' 800-801).**

69. אין כל ספק כי המגבלות המונעות את מעברם החופשי של תושבים פלסטינים במחסום ה-DCO פוגעות בזכותם של התושבים לחופש תנועה.

### הזכות לחופש העיסוק ולקניין

70. עקרון היסוד של חופש העיסוק, הוכר כזכות יסוד בחוק יסוד: חופש העיסוק וחל גם בשטחים הכבושים:

"טעם נוסף... נמצא בזכות היסוד של חופש העיסוק, שהוכרה בפסיקת בית משפט זה עוד בטרם חקיקתו של חוק יסוד: חופש העיסוק...

למשפט הישראלי אין אמנם תחולה ישירה באזור, אך בית משפט זה מחיל את עקרונות היסוד שלו על המפקד הצבאי באזור ועל פקודיו מכוח הסמכות הפרסונאלית, בהיותם נמנים על רשויות המדינה ופועלים שם בשרותה... ממש כמו שהוא מחיל עליהם את כללי המשפט המינהלי".

בג"ץ 3940/92 ג'ראר נ' מפקד אזור יהודה ושומרון, פ"ד מז(3) 298, 304-305 (1993).

71. זכות האדם לקניין הוכרה אף היא כזכות יסוד במשפט הישראלי. סעיף 3 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו קובע: "אין פוגעים בקנינו של אדם."

72. כאמור, תושבים רבים מהישובים ממזרח לרמאללה ואל בירה עובדים בהן ותושבים מהערים הללו עובדים בישובים ממזרח להן.

73. כפי שתואר בהרחבה לעיל, הארכת הדרך גורמת להפסד יומיומי עבור התושבים הן בזמן, הן בממון, ופוגעת בזכותם לחופש עיסוק ולקניין.

### הזכות לבריאות

74. המסמך הבינלאומי המרכזי באשר לזכות לבריאות הינו סעיף 12 לאמנה בדבר זכויות כלכליות, חברתיות ותרבותיות (כ"א 31, מס' 1037) אשר קובע כי: "מדינות שהן צד לאמנה זו מכירות בזכות כל ליהנות מרמת

**הבריאות הגופנית והנפשית הגבוהה ביותר שאפשר להשיגה**". פרופ' אייל גרוס מציין כי "לנוכח ריבוי הסעיפים העוסקים בזכות לבריאות באמנות זכויות-אדם בינלאומיות, מסמכים בינלאומיים אחרים... **סוברים רבים שהזכות לבריאות מוכרת כיום כזכות אוניוורסלית, המוכרת גם כחלק מהמשפט הבינלאומי המנהגי**" (אייל גרוס "בריאות בישראל: בין זכות למצרך" **זכויות כלכליות, חברתיות ותרבותיות בישראל** 445, 437 (יורם רבין ויובל שני עורכים, תשס"ה)).

75. בהערה כללית 14 של ועדת האו"ם לזכויות כלכליות, חברתיות ותרבותיות, פירשה הוועדה את סעיף 12 לאמנה ויצקה בו תוכן קונקרטי. לדברי הוועדה, הזכות לבריאות כוללת גם את הזכות לגישה מהירה לשירותי בריאות (סעיף 17 להערה):

"The creation of conditions which would assure to all medical service and medical attention in the event of sickness' (art. 12.2 (d)), both physical and mental, includes the provision of **equal and timely access** to basic preventive, curative, rehabilitative health services and health education; regular screening programmes; **appropriate treatment of prevalent diseases, illnesses, injuries and disabilities, preferably at community level**".

76. גם בית משפט נכבד זה פסק כי "**אדם שאין לו גישה לטיפול רפואי אלמנטרי, הוא אדם שכבודו כאדם נפגע**" (רע"א 4905/98 גמזו נ' ישעיהו, פ"ד נה(3) 360, 375-376 (2001)).

77. הארכת הדרך לבתי חולים ולמרכזים רפואיים ברמאללה ובאל בירה, שלא באמצעות אמבולנסים הרשאים לעבור דרך מחסום ה-DCO, פוגעת קשות בזכות לבריאות ובזכות הגישה המהירה לשירותי בריאות של תושבי הישובים ממזרח לרמאללה ואל בירה, אשר עשויה להביא חלילה גם לפגיעות בנפש.

#### הזכות לחינוך

78. בפסק הדין בבג"ץ 2599/00 יתד – **עמותת הורים לילדי תסמונת זאון נ' משרד החינוך** פ"ד נו(5) 834, 841 (2002) (להלן: **עניין יתד**), נאמר כך:

"**הזכות לחינוך הוכרה זה מכבר כאחת מזכויותיו הבסיסיות של האדם**. הזכות מעוגנת בהכרזה לכל באי עולם בדבר זכויות האדם מ-1948 אשר קובעת בסעיף 26 כי לכל אדם עומדת הזכות לחינוך, וכי החינוך יינתן חינם לפחות בשלבים הראשונים והיסודיים. האמנה הבינלאומית בדבר זכויות כלכליות, חברתיות ותרבותיות משנת 1966, שאותה אשררה מדינת ישראל בשנת 1991, מצהירה בסעיף 13 שהחינוך מיועד לפיתוחן המלא של אישיות האדם ותחושת כבודו ולחיזוק כיבוד זכויות האדם וחירויות היסוד, וקובעת כי חינוך היסוד יהיה חובה וזמין לכול חינם. הזכות לחינוך מעוגנת גם בסעיפים 28 ו-29 לאמנה בדבר זכויות הילד משנת 1989, שאושרה אף היא על-ידי ישראל בשנת 1991".

79. סעיף (1)28 לאמנה בדבר זכויות הילד, אשר הוזכר בפסק הדין בעניין **יתד**, קובע כי "המדינות החברות מכירות בזכותו של הילד לחינוך" וכי המדינות החברות:

- ב. יעודדו את פיתוחן של צורות שונות של חינוך תיכון, לרבות חינוך כללי ומקצועי, **יעשו אותן זמינות ונגישות עבור כל ילד**, וינקטו צעדים מתאימים כגון הנהגת חינוך חינם והגשת סיוע כספי במקרה הצורך;
- ג. ידאגו לכך בכל האמצעים המתאימים כי **השכלה גבוהה תהיה נגישה לכל** על בסיס של כשירות;
- ד. ידאגו לכך כי **מידע והדרכה חינוכיים ומקצועיים יהיו זמינים ונגישים לכל ילד**"

80. כאמור, תלמידים וסטודנטים רבים מהישובים ממזרח לרמאללה ואל בירה לומדים בהן. הארכת הדרך פוגעת בזכותם של התלמידים והסטודנטים לחינוך.

#### הזכות לכבוד

81. זכות האדם לכבוד הוכרה כזכות יסוד במשפט הישראלי. סעיף 2 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו קובע כי: אין פוגעים בחייו, בגופו, או בכבודו של אדם באשר הוא אדם" ובסעיף 4 נקבע: "כל אדם זכאי להגנה על חייו, על גופו ועל כבודו."

82. הזכות לכבוד הוכרה גם במשפט הבינלאומי. כך לדוגמה קובע סעיף 27 לאמנת ג'נבה הרביעית כי:

"Protected persons are entitled, in all circumstances, **to respect for their persons, their honour, their family rights, their religious convictions and practices, and their manners and customs. They shall at all times be humanely treated**, and shall be protected especially against all acts of violence or threats thereof and against insults and public curiosity..."

83. אי הסרת ההגבלות המונעות את מעברם החופשי של תושבים פלסטינים במחסום ה-DCO, פוגעת בכבוד האדם של התושבים. לא זו בלבד, אלא שבניגוד למחסומים אחרים המפלים בין אזרחים ישראלים לפלסטינים, מחסום ה-DCO אינו חסום לתנועת פלסטינים. נהפוך הוא. רוב העוברים במחסום מדי יום הם אח"מים פלסטינים. אין זה מפליא לפיכך כי התושבים מרגישים תחושות של **אפליה והשפלה** העולות כדי פגיעה בכבוד האדם שלהם.

84. יצוין כי רבים מהעותרים 1-10 מחזיקים בעצמם אישורי אח"מ המאפשרים להם לעבור במחסום. לפיכך, פתיחה של המחסום לתנועה של כלל האוכלוסייה הפלסטינית עלולה לפגוע בנוחות המעבר ממנה הם נהנים כיום. אלא שהם, כנציגי ציבור, מעדיפים לוותר על נוחותם האישית לטובת כלל התושבים אותם הם מייצגים.

#### על חובת ההגינות של הרשות והחובה למסור מידע אמין

85. חובת ההגינות של הרשות נחשבת לחובה הראשונה המוטלת על הרשות, אשר ממנה נגזרות חובות קונקרטיות נוספות. בבג"ץ 840/79 **מרכז הקבלנים והבונים בישראל נ' ממשלת ישראל**, פ"ד לד(3) 729, 746-745 (1980), אמר השופט (כתוארו אז) ברק כך:

"המדינה באמצעות הפועלים בשמה היא נאמן של הציבור, ובידיה הופקד האינטרס הציבורי והנכסים הציבוריים לשם שימוש בהם לטובת הכלל... מעמד מיוחד זה הוא המטיל על המדינה את החובה לפעול בסבירות, ביושר, בטוהר לב ובתום לב. אסור לה למדינה להפלות, לפעול מתוך שרירות או חוסר תום לב או להימצא במצב של ניגוד עניינים. עליה לקיים את כללי הצדק הטבעי. קיצורו של דבר, עליה לפעול בהגינות."

86. אחת החובות הקונקרטיות הנגזרות מחובת ההגינות של הרשות הינה החובה למסור מידע אמין. כך, גורסת פרופ' דפנה ברק-ארז, כי "**למותר לציין כי חובת ההגינות המוטלת על הרשות מחייבת אותה לחשוף את הטעמים אמיתיים שעמדו ביסוד ההחלטה**", תוך שהיא מפנה לבג"ץ 4422/92 **עפרן נ' מינהל מקרקעי ישראל**, פ"ד מז(3) 853, 861 (1993), שם מתח בית המשפט ביקורת על חוסר ההגינות שבהסתרת הטעם האמיתי להחלטה שקיבל מינהל מקרקעי ישראל (דפנה ברק-ארז **משפט מינהלי** כרך א 425-424 (2010)).

87. כפי שפורט בהרחבה בסעיפים 35-63 לעיל, המשיבים סרבו להסיר את המגבלות המונעות את מעברם החופשי של תושבים פלסטינים במחסום ה-DCO, **תוך מסירת נימוקים שאינם נאמנים בכל מאת**

**האחוזים למציאות, בין אם מדובר בנימוקים העומדים בניגוד לאמור במסמכים אחרים של המשיבים ובין אם מדובר בנימוקים הסותרים את המציאות בשטח.**

### סיכום

88. העותרים מקווים כי הצליחו להמחיש לבית המשפט הנכבד את הפגיעה הקשה אשר נגרמת לתושבים הפלסטינים, ובהם למעלה מ-100 אלף תושבים המתגוררים ביישובים בראשות העותרים 1-10, מדי יום, את הסבל הרב הנגרם למי שמדי יום סובל מקשיים בגישה לשירותי בריאות, לתעסוקה ולחינוך ואף למי ש"סתם" מעוניין להגיע לעיר הקרובה כדי לבקר במשרד ממשלתי, לרכוש זוג נעליים, לקנות מזון או לאכול במסעדה.

89. ההתנהלות של המשיבים, המנוגדת להתנהלות תקינה של רשות מנהלית, מאריכה שלא לצורך את סבלם של התושבים אותם מייצגים העותרים 1-10 ואת הפגיעה בזכויותיהם, גורמת להם להוצאות כספיות ניכרות ומיותרות, גורמת לבזבוז זמנם של עובדי של המוקד להגנת הפרט ושל פרקליטי מחלקת הבג"צים בפרקליטות המדינה, משחיתה ללא כל צורך את זמנם היקר של שופטיו ועובדיו של בית משפט נכבד זה, ובעקיפין אף פוגעת בבעלי דין אחרים אשר עניינם תלוי ועומד בפני בית המשפט הנכבד. העותרים מבקשים מבית המשפט הנכבד שיבהיר למשיבים את החומרה שבמעשיהם, או ליתר דיוק, מחדליהם, הן בהחלטותיו והן בבואו לדון בשאלת ההוצאות ושכר טרחת עורך דין.

90. לאור כל האמור, מתבקש בית המשפט הנכבד להוציא צו על-תנאי, כמבוקש בראש העתירה, ולאחר קבלת תשובת המשיבים להפוך את הצו על-תנאי למוחלט ולחייב את המשיבים בהוצאות העותרים ושכר טרחת עורך דין.

91. כמו כן מתבקש בית המשפט הנכבד לקבוע מועד מוקדם לדיון בעתירה ולקבוע זמן קצר לתגובת המשיבים.

92. עתירה זו נתמכת בתצהירים וביפויי כוח שנחתמו בפני עו"ד בגדה המערבית ונשלחו למוקד להגנת הפרט בפקס, לאחר תיאום טלפוני. בית המשפט הנכבד מתבקש לקבל תצהירים ויפויי כוח אלו, בהתחשב בקשיים האובייקטיביים בנוגע למפגש בין העותרים לבין באי כוחם.

ה' אדר א תשע"ד  
05 פברואר 2014

---

ניצן אילני, עורכת דין  
ב"כ העותרים

---

ידין עילם, עורך דין  
ב"כ העותרים