

בעניין:

1. החברה להגנת הטבע (ע"ר) 580017499
ע"י ב"כ עו"ד אסף רוזנבלום (מ.ר. 49489) ואו עו"ד אסף בן לוי (מ.ר. 71560)
מרח' הנגב 2, תל אביב
טל': 03-6388744 ; פקס : 03-6390580
דוא"ל: envirlawyaer@spni.org.il; asafbl@spni.org.il

העותרים

-נגד-

1. רשות התימור המקומית רמת נגב
2. המועצה האזורית רמת נגב
3. ראש המועצה האזורית רמת נגב
ד.נ. חלוצה, 8551900
טל': 08-6564152 ; פקס : 08-6553296
4. משרד התחבורה
5. המפקח על התעבורה ורשות תימור מרכזית למחוזות ירושלים והדרום
6. משרד התיירות
7. משרד הביטחון
ע"י ב"כ מפרקליטות המדינה
רח' צלאח א-דין 31 ירושלים
טל': 073-3925027 ; פקס : 02-6467011
8. רשות הטבע והגנים
רח' עם ועולמו 3, גבעת שאול, ירושלים 95463
טל': 02-5005440 ; פקס : 02-5006215

המשיבים

עתירה מינהלית דחופה

מוגשת בזאת עתירה מינהלית, במסגרתה יתבקש כבוד בית המשפט ליתן את הסעדים המפורטים להלן:

(1) ביטול החלטת המשיבים 1-3 להציב תמור איסור נסיעה בכביש 171 (להלן: "סגירת הכביש";

"ההחלטה"), וזאת לאחר מימוש המבוקש בסעד מספר (2)(א) או (2)(ב);

(2) לצורך מימוש סעד (1) לעיל – מתן צו עשה כלפי המשיבים 1-7, המורה להם –

(1) להשיב את המצב ששרר קודם להחלטה לקדמותו – קרי, להציב במקטע הכביש הנדון את תמור

426 להגבלת מהירות הנסיעה ל-50 קמ"ש, וכן את תמור 101 להגדרת כביש משובש כאזהרה

לנוסעים בכביש, וכן כל אמצעי אחר אשר, לעמדת הגורמים המוסמכים, עשוי לשפר את בטיחות

הנסיעה בכביש, ללא צורך בסגירתו;

(2) או, לחלופין, לנקוט לאלתר את הפעולות הנדרשות במישור הבטיחותי, על מנת להכשיר את

מקטע כביש 171 מושא העתירה לנסיעת כלי רכב בחג הפסח, ובטווח הזמן הקרוב; כל זאת, תוך

חיוב המשיבים הנ"ל לקבוע, תוך פרק זמן סביר שייקבע על ידי בית המשפט הנכבד, את חלוקת האחריות המימונית בעניין הצעדים הנדרשים לאחזקת הכביש, הן בטווח המידי, והן בטווח הארוך.

(3) בסעד חלופי לסעדים (1) ו-(2) לעיל – מתן צו עשה כלפי המשיבים 1-7, המורה להם להכין ולממש לאלתר תכנית פעולה קונקרטית ומתוקצבת, הכוללת לוח זמנים מוגדר לביצועה, לתיקון ליקויי הבטיחות בכביש 171, באופן שיאפשר את פתיחת הכביש לציבור בהקדם האפשרי; ובשלב שני – ייתן מענה ליישום הפתרונות אשר יבטיחו את גישת הציבור למרחב מושא העתירה גם בטווח הארוך.

למען הסדר הטוב, יצוין כי למיטב ידיעת העותרים קיים הליך נוסף התלוי ועומד הנוגע לסוגייה זו – עת"מ 32511-03-23 מרדכי ברנס נ' מדינת ישראל משרד התחבורה ואח'.

כן יצוין, כי בנסיבות העניין, לא מצורפת לעתירה בקשה למתן סעד זמני, אולם בית המשפט הנכבד יתבקש לדון ולהכריע בדחיפות בעתירה זו – לפחות בכל הנוגע לסעד (2) המבוקש לעיל הנוגע לטווח המידי - וזאת מן הטעמים המפורטים בגוף העתירה.

תמצית העתירה

קיצור השתלשלות העניינים

בחודש ספטמבר 2022 הציבה המועצה האזורית רמת נגב תמרור, האוסר על כניסת כלי רכב אזרחיים למקטע של כביש מס' 171, המוביל אל כמה מאתרי הטיוול הפופולריים ביותר באזור הר הנגב – בהם בורות לוץ וחניון הלילה הפופולרי הצמוד אליהם, הר רמון, הר כרכום, מעלה ערוז, נחל אליאב, בור חמת, נחל ניצנה ועוד.

סגירתו של הכביש נעשתה מטעמי בטיחות, על בסיס טענת המועצה האזורית כי הכביש משובש מבחינה הנדסית ולכן מסוכן.

זאת, למרות שלפי נתוני הלמ"ס, ב-20 השנים האחרונות התרחשו בכביש 171 שתי תאונות קשות בלבד, ואפס תאונות קטלניות, ולמרות שמצבו הפיזי של כביש 171 אינו שונה באופן מהותי מכבישי טיולים רבים ברחבי הארץ, חלקם בתחום המועצה האזורית רמת נגב.

כן יש לציין, כי למרבה האבסורד, הכביש נחסם לכלי רכב אזרחיים בלבד, ואילו חיילי צה"ל וכוחות הביטחון ממשיכים לנוע בכביש, כאילו בטיחותם וחייהם אינם שווים ערך (או שהסיכון בכביש איננו כצקתה...).

עיקר הנזק בסגירתו של כביש זה, נובעת מכך שהוא משמש כנתיב הגישה היחיד למרחב תיירותי עצום, ובכך הוא מהווה עורק חיוני לפעילות ענפה של תיירות, טיילות וחינוך סביבתי באזור, עורק שנחץ לפרנסתם של עסקים רבים – מדריכי טיולים, חוגי סיור....פירוט בהתאם לזהות העותרים ...

כתוצאה מסגירת הכביש, כבר בוטלו שלל טיולים, סיורים ופעילויות חינוכיות שתוכננו, תוך פגיעה כלכלית קשה באנשי התיירות שפרנסתם נסמכת על אתרי הטבע שהגישה אליהם נחסמה. חסימת הגישה היחידה למרחב טיולים ייחודי זה, מהווה, אפוא, פגיעה חמורה וקשה בציבור המטיילים, בפעילות החינוכית-סביבתית המתקיימת בו, וכן בגורמים המתפרנסים מן הפעילות התיירותית הענפה באזור, בדגש על תקופות החגים, ובעיקר באביב, בואך חג הפסח שיחול בתחילת חודש אפריל 2023.

לצורך הבנת הרקע להחלטה זו, יש להדגיש כי האחריות המשפטית לתחזוקת הכבישים בתחום שיפוטה של מועצת רמת נגב הוטלה על המועצה. לפי משרד התחבורה, תחזוקת הדרך לא מתקצבת על ידיו, והיא מוטלת, בדומה לדרכים אחרות שאינן עומדות בקריטריונים, על הרשות המקומית, גורמי הביטחון, או משרד התיירות.

החלטה זו היתה לצנינים בעיני ראש המועצה, שכן מדובר במועצה הגדולה בישראל מבחינת שטח, אך מתגוררים בה כ-9,000 תושבים בלבד, ולדידו של ראש המועצה, אין לה התקציב והיכולת לטפל במאות קילומטרים של כבישים שעוברים בשטחה. כתוצאה מכך, החליט ראש המועצה להתנער מאחריותו לאחזקת כביש 171, בתקווה כי סגירת הכביש תוביל את השלטון המרכזי להיכנס בנעליו ולקחת אחריות. כך, בין היתר, צוטט ראש המועצה בהקשר זה (ראה נספח 16 להלן):

"כביש 171 הוא כביש הנמצא בתחומי מדינת ישראל ומשמש את צה"ל, צבאה של מדינת ישראל, ואת ציבור המטיילים, אזרחי מדינת ישראל. מצופה ממשרד התחבורה לקחת אחריות על הכבישים בשטח המדינה, ואם יש בעיה בקריטריונים, צריך לתקן אותם"

ואכן, בעקבות סגירת הכביש, קם קול זעקה ומחאה מצד הציבור הרחב, ובכלל זה מצד העותרים, בדרישה לפתוח את הכביש. כתוצאה מכך, ניאות משרד התחבורה להתערב (גם אם לפני משורת הדין, לשיטתו) ולהבטיח כי יסייע במימון פעולות תחזוקה שתאפשרנה את פתיחת הכביש עד חג הפסח.

ברם, אם בשל חילופי הגברי במשרד התחבורה ואם מסיבות אחרות, הבטחות אלו לא תורגמו למעשים, והכביש נותר סגור, ללא פתרון בעתיד הנראה לעין. זאת, על רקע חילופי האשמות והטלת אחריות הדדית בין המועצה האזורית, משרד התחבורה, משרד הביטחון ומשרד התיירות, כאשר ציבור המטיילים והתיירים נותר כבן ערובה של משחקי הכח הפוליטיים והבירוקרטיים. כיום, שוב לא ברור מתי, אם בכלל, ייפתח הכביש והעניין נמצא "נופל בין הכיסאות" כאשר הרשויות הרלוונטיות אינן לוקחות אחריות וחבל ארץ נרחב נותר סגור בפני הציבור, ללא כל אופק לפתיחתו.

לאחר שהעותרים עשו ככל שביכולתם כדי לגרום לגורמים המוסמכים לטפל בעניין (ואין חולק כי ישנם בנמצא פתרונות מעשיים שעלותם סבירה), באמצעות פניות חוזרות ונשנות, קיום סיור משותף בשטח, ועוד, הרי שבשלב זה, כאשר חג הפסח ממשמש ובא, לא נותר להם אלא לפנות לקבלת סעד שיפוטי.

עיקרי הטיעון המשפטי

לעמדת העותרים, החלטת המועצה האזורית על סגירתו של הכביש, באופן שבו התקבלה, מהווה חריגה מסמכותה החוקית; חריגה ממתחם הסבירות והמידתיות הנתון לה מכח דיני המשפט המינהלי; וכן, הפרה של חובתה לפעול במהירות הראויה.

כפי שיראו העותרים, הרי שעל פי הפסיקה, מחובתה של רשות מקומית לנקוט אמצעי זהירות סבירים, על-ידי ביצוע "תיקון נאות תוך זמן סביר" של מפגעים בכבישים שבאחריותה. ואולם, במקרה זה דומה כי המועצה האזורית התנערה מאחריותה לפי דין בעניין זה, באופן החורג מסמכותה החוקית, בין היתר בשל התניית תיקון הכביש בקבלת סיוע ממשלתי.

יפים לעניין זה דברי בית המשפט הנכבד בת"א 15-06-16654 פלונים נ' עיריית אום אל פחם: "לא יעלה על הדעת כי כביש יהפוך "ללא אבא" רק על שום כך שהרשות המקומית החליטה להתנער מחובותיה ומאחריותה לדאוג לתקינותו."

כמו כן, העותרים יטענו כי ההחלטה לסגור את הכביש עד להודעה חדשה, מבלי שתוכן תכנית לביצוע פעולות קונקרטיות להסדרת הכביש, תוך פרק זמן מוגדר, היא החלטה אשר אינה יכולה לעמוד מבחינת כללי המשפט המינהלי.

ברור לכל בר דעת, כי סגירת הגישה הציבורית לחבל ארץ שלם, בו מתקיימת פעילות חינוכית ותיירותית רבה, שעליה נסמכים גורמים שונים לפרנסתם, הינה החלטה חריגה ביותר, הפוגעת במטה לחמם של בני אדם, בחופש התנועה המהווה זכות אזרח בסיסית, ובאינטרס הציבורי. החלטה מסוג זה נדרשת להיות מידתית ולעמוד במבחני הסבירות המינהלית.

אלא, שההחלטה שהתקבלה היא ההחלטה הקיצונית והמחמירה ביותר שניתן היה לקבל בנסיבות העניין, בעוד שניתן היה לשמור על בטיחות הנסיעה בכביש באמצעים שפגיעתם פחותה, ולכל הפחות לקבוע כי הסגירה הינה זמנית, בכפוף לתיקונים קונקרטיים שיבוצעו, בלוח זמנים מוגדר.

למען הסר ספק, דברים אלה באים לידי ביטוי בהצהרות ראש המועצה עצמו, אשר צוטט בתקשורת כדלקמן (ראה נספח 16):

"בנת"י אמרו שכדי שהם יתחילו לטפל בזה, צריך קודם שרשות הניקוז תפתור את בעיות הניקוז. ברשות הניקוז עובדים על זה, אבל אלה תהליכים שלוקחים הרבה זמן. כדי לא לחכות פנינו בינתיים לנתיבי ישראל וביקשנו ששימו פלסטר לחג – כמה מעקות שיאפשרו לאנשים לנסוע בכביש באופן בטוח. אחר כך יהיה זמן ל"אורנים גדול". "הבעיה היא שמה שיש לנו ממשד התחבורה זה בעיקר התחייבות בעל

פה שניתנה על ידי שרת התחבורה הקודמת. אני מקווה שזה לא ישתנה רק בגלל שהיו חילופי שלטון. מבחינתנו, אנחנו מנסים לעשות הכול. אנחנו מאוד רוצים שהציבור הישראלי יבוא לבקר ולטייל באזור".

כלומר, ראש המועצה מודה במפורש כי ניתן מבחינה מעשית "לשים פלסטר לחג", כלומר, להציב מעקות שיאפשרו את פתיחת הכביש, ולמנוע את הפגיעה בציבור. ברם, במצב הדברים שהתקם לו, כל רשות מצפה מרעותה שתממן, תבצע ותיקח אחריות, ובסופו של יום אף רשות אינה מממנת, מבצעת או לוקחת אחריות.

זהו בדיוק מסוג המקרים, בהם נדרשת התערבות שיפוטית נחרצת, אשר תבהיר לרשויות הרלוונטיות את תפקידן וחובתן על פי דין, ותמנע פגיעה בלתי מחויבת המציאות במטיילים, בתיירים ובאינטרס הציבורי. לאור כל זאת, יתבקש כבוד בית המשפט לדון בדחיפות בעתירה, וליתן את הסעדים המבוקשים בראשה, תוך חיוב המשיבים שיתנגדו לקבלתה בהוצאות.

והכל, כמפורט בגוף העתירה, כדלקמן.

הצדדים להליך

העותרים

1. העותרת 1 היא החברה להגנת הטבע (להלן: "החלה"ט"), עמותה רשומה הפועלת ללא כוונת רווח. החלה"ט היא ארגון הסביבה הוותיק והגדול בישראל, הפועל לטובת הציבור בתחום ההגנה על הטבע והסביבה החל מראשית שנות ה-50. בין היתר, החברה להגנת הטבע מפעילה תכניות חינוך סביבתי בבתי ספר ברחבי הארץ ומרכזי לימוד שדה בפריפריה, וכן מקיימת חוגי סיור וטבע למען חינוך דור העתיד להיות מעורב יותר ומשפיע בתחומי טבע ואיכות סביבה. כמו כן, מובילה החברה להגנת הטבע את תחום הטיילות בארץ על ידי הכשרת מדריכי טיולים מוסמכים ובאמצעות בתי ספר שדה של החברה להגנת הטבע הפרושים בכל הארץ משניר ועד אילת, המקדמים את תחום תיירות הפנים ומחזקים את הזיקה של המטיילים, בישראל ומחוצה לה, למורשת הארץ ונופיה. פעילות זו, המתבצעת בין היתר במרחב מושא העתירה, נפגעה עקב סגירתו של כביש 171.

2. עותרים נוספים

המשיבים

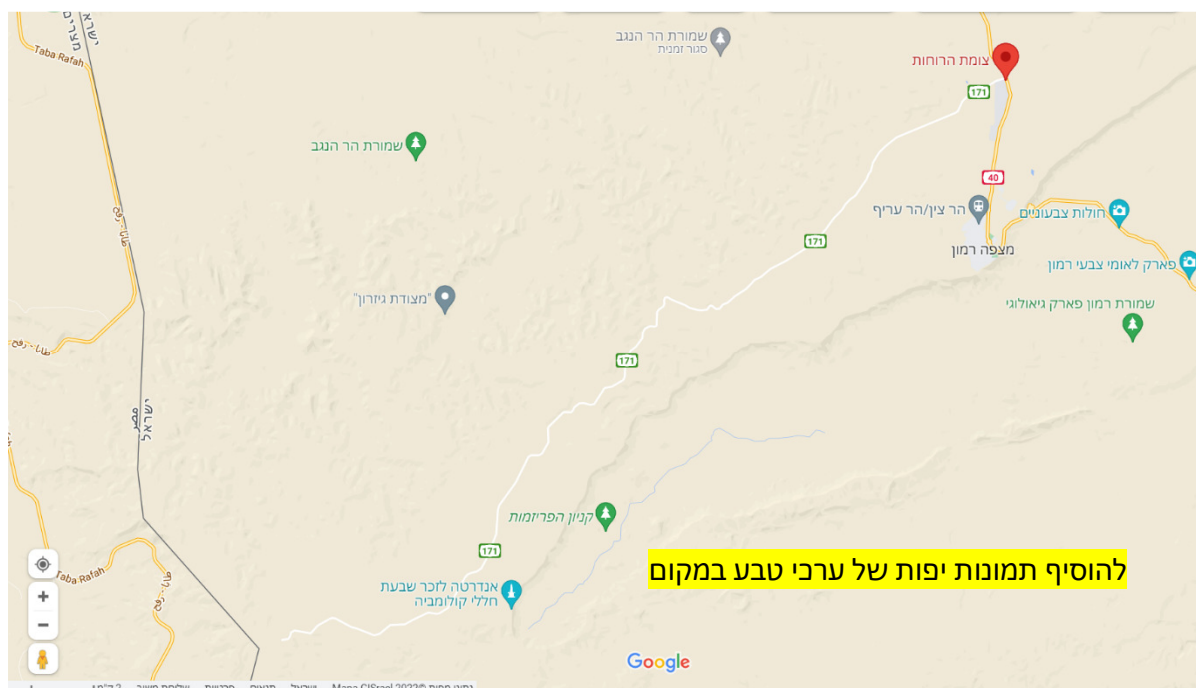
3. המשיבים 1-3 הם הרשות המקומית אשר בתחומה עובר קטע הכביש מושא העתירה, והגוף המוסמך (רשות התימור) אשר קיבל את ההחלטה על סגירתו של כביש 171 לתנועה אזורית (להלן יכונה המשיבים 1-3: "המועצה").

4. המשיבים 4-5 הם משרד התחבורה והמפקח על התעבורה במחוז דרום, אשר ממונים מטעם הממשלה על ניהול התשתית התחבורתית במדינת ישראל, ובכלל זה על נושא הבטיחות בדרכים ועל חלוקת האחריות בנוגע לאחזקת כבישי ישראל בין הרשויות המקומיות וחברת נתיבי ישראל.
5. המשיבים 6-7, משרד התיירות ומשרד הביטחון, הם משרדי הממשלה המייצגים את האינטרסים של עיקר משתמשי הדרך בכביש 171 – תירות פנים וכוחות הביטחון.
6. המשיבה 8, היא רשות הטבע והגנים (להלן: "רט"ג"), תאגיד סטטוטורי, המופקד מכוח חוק גנים לאומיים, שמורות טבע, אתרים לאומיים ואתרי הנצחה, התשנ"ח 1998 על ניהול ענייני שמורות הטבע והגנים הלאומיים בישראל. רט"ג מפעילה במרחב מושא העתירה חניוני לילה למטיילים ואחראית על שמירת ערכי הטבע באזור.

רקע עובדתי והשתלשלות העניינים

7. כביש 171 הינו כביש רוחב שאורכו כ-30 ק"מ, המוביל מצומת הר חריף (בהצטלבות עם כביש 10) סמוך לגבול מצרים, עד לצומת הרחות עם כביש 40. ככל הידוע, הכביש נסלל לאחר הסכם השלום עם מצרים.
8. כיום, הכביש הינו נתיב הגישה היחיד לשורה של אתרי טיול ייחודיים ופופולאריים, כביש הגבול המערבי (כביש 10) שפתוח לציבור בחגים בלבד, הר כרכום, בור חמת, נחל ניצנה, הר רמון, תצפית קרני רמון (לזכר 7 האסטרונומים שנהרגו במעבורת החלל קולומביה), בורות לוך, מעבר ערוז, הר רומם, נחל לוך, נחל אלות, עין המערה, הר שגיא, ועוד.

איור מס' 1 – מפת האזור ומיקומו של הכביש במרחב





9. היות ומדובר בכביש הגישה היחידי למרחב תיירותי זה, הרי שכביש 171 מהווה עורק חיוני לפעילות ענפה של תיירות, טיילות וחינוך סביבתי באזור, עורק שנחוץ **לפרנסתם של עסקים רבים – מדריכי טיולים, חוגי סיור.....פירוט בהתאם לזהות העותרים.**

10. לא למותר לציין, כי בשנים האחרונות משקיעה ממשלת ישראל מאות מיליוני שקלים בתוכנית פיתוח "המוצר הדרומי", במטרה לבסס את הנגב כמותג תיירותי בינלאומי. כך צוטט בהקשר זה ראש המועצה האזורית רמת נגב אך לפני מספר חודשים: "התוכנית תאפשר למצות את הפוטנציאל של המדבר היפהפה שלנו ותנגיש לתיירים ולמטיילים מהארץ ומהעולם את המרחב¹". קשה, כמובן, להתעלם מן האירוניה המזדקרת מדברים אלה, לאחר שחודשים ספורים לאחר שנאמרו, נשללה על ידי ראש המועצה הגישה למרחב הטיולים העצום מושא העתירה.

סגירתו הראשונית של הכביש

11. ביום 28.8.22, הודיע המשיב 3 למנכ"לית משרד התחבורה, כי "בכוונת המועצה האזורית רמת הנגב להורות על סגירת הכביש לנסיעת כל כלי רכב, אזרחיים ו/או צבאיים, וזאת בשל ליקויים בטיחותיים. פניה זו התבססה על חוות דעת הנדסית מטעם המועצה.

--- מצ"ב מכתבו של המשיב 3, המסומן כנספח 1

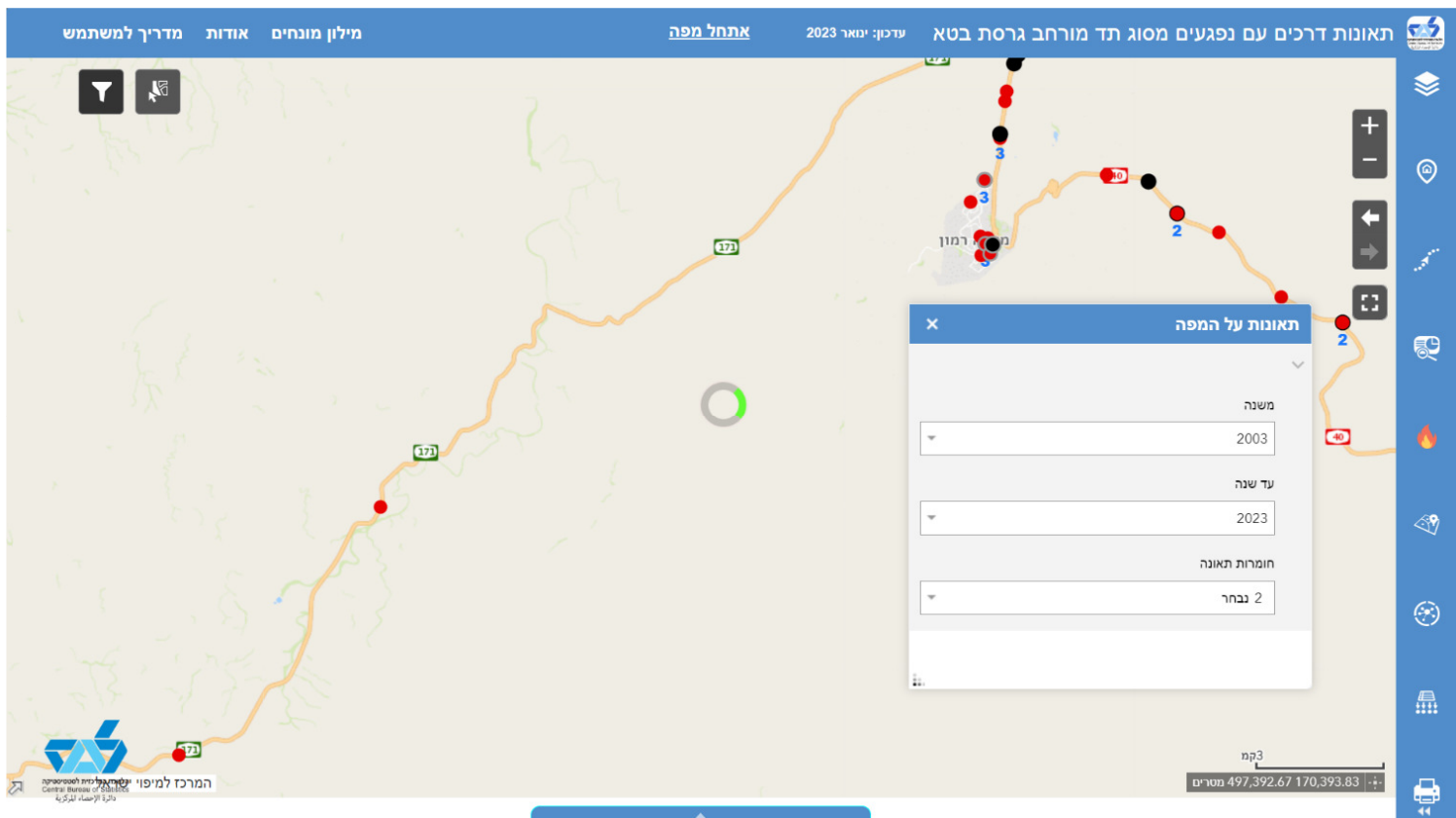
--- מצ"ב חוות הדעת ההנדסית, המסומנת כנספח 2

12. מבלי חלילה להקל ראש בשיקולי הבטיחות, יש לציין כי מצבו הפיזי של כביש 171 אינו שונה באופן מהותי מכבישי טיולים רבים ברחבי הארץ, ואפילו בתחום המועצה האזורית רמת נגב (די אם נזכיר את הכביש לעזוז מכביש 222, הכביש לשבטה מכביש 211, כביש הגישה לרתמים ולמצפה רביבים

¹https://beersheva.mynet.co.il/local_news/article/by3wviefc1

והכביש להר קרן, כדוגמאות). כבישים אלה במקרים רבים הינם משובשים, אולם איש אינו מעלה בדעתו לסגור אותם. אמנם, בענייננו המועצה הצטיידה בחוות דעת הנדסית אשר סקרה את המפגעים השונים הקיימים לאורך תוואי הכביש, אך ראוי לציין כי אין בה ניתוח מקצועי המבוסס על תורת ניהול הסיכונים, המראה כי יש עילה בטיחותית למהלך כה קיצוני של סגירת הכביש, לעומת שימוש באמצעים מידתיים יותר כגון הגבלת מהירות הנסיעה ואזהרת הנהגים.

13. כן יצוין בהקשר זה, כי על פי נתוני הלמ"ס (נדלו ביום 20.3.23), ב-20 השנים האחרונות התרחשו בכביש 171 שתי תאונות קשות בלבד, נאפס תאונות קטלניות (ראה תרשים להלן).



14. כאמור, העותרים (אשר הם עצמם, ומי שהם מייצגים, משתמשים בכביש) אינם מזלזלים בשיקולי הבטיחות, אולם חשוב לציין עובדות אלו לצורך קבלת הפרופורציה הראויה, והקלות שבה חוות דעת הנדסית המתעלמת מניתוח של ניהול סיכונים עלולה לעוות את שיקול הדעת. הרי איש אינו מעלה בדעתו לסגור כבישים קטלניים הרבה יותר ברחבי מדינת ישראל, אך משום שמתרחשות בהם תאונות דרכים קשות, ואף קטלניות.

15. מכל מקום, למיטב ידיעת העותרים, במהלך חודש ספטמבר 2022 הציבה המועצה שלט האוסר על הנסיעה האזרחית בכביש 171, אשר לשונו: "הכביש מסוכן הנסיעה אסורה פרט לרכב צה"ל ומערכת הבטחון".



16. בכתבה שפורסמה בתקשורת, צוטט ראש המועצה, בציינו כי הכביש נסגר מטעמי בטיחות, וכי המדינה אינה לוקחת אחריות על אחזקתו:

"אני החלטתי לסגור את הכביש, אבל זה לא בגלל שאני לא רוצה שמטיילים יגיעו לראות את הנוף של קרני הרמון או את 'הסנה הבער' בהר כרכום או את פריחת השמשון ההדור בבורות לוך. להפך, אני מאוד רוצה שהם יגיעו. אבל הכביש הזה משובש ומסכן את הנוסעים בו, והמדינה לא מוכנה לקחת עליו אחריות."

--- מצ"ב כתבה מאתר YNET מיום 16.9.22, המסומנת כנספח 3

<https://www.ynet.co.il/vacation/flights/article/ry7ggiz11o>

17. כן ציין ראש המועצה, באותה כתבה, כי לעמדתו אין מקום להטיל על המועצה את האחריות על הכביש:

"ברמת הנגב יש כ-250 קילומטרים של כבישים ללא אבא. כבר הרבה שנים שאנחנו פונים שוב ושוב למשרד התחבורה בבקשה להעביר את הכבישים הללו, שבדרך כלל משמשים בעיקר את צה"ל ומלבדם רק מטיילים, לאחריות 'נתיבי ישראל' או משרד הביטחון. רשות מקומית כמוני לא אמורה לטפל בכבישים האלה"

18. במסגרת הכתבה הנ"ל (נספח 3), הובאה גם תגובתו הרשמית של משרד התחבורה, לפיה הנושא אינו מצוי באחריותו, אלא באחריות המועצה האזורית:

"בשנת 2013, לאחר עבודת מטה ארוכה של משרד התחבורה ביחד עם משרד האוצר, העביר המשרד לאחריות נתיבי ישראל יותר מ-1,600 ק"מ כבישים, שעד אותו מועד היו באחריות רשויות מקומיות. מכיוון שעלויות האחזקה של כבישים במימון המדינה מגיעה לכ-1.5 מיליארד שקלים בשנה, נקבעו קריטריונים ברורים לחלוקת האחריות, כדי לוודא שהתקציב מוקצה ומנוצל באופן מיטבי. דרך מס' 171, לא נכללת בקריטריונים של תחזוקה על ידי חברת נתיבי ישראל, מכיוון שהיא אינה דרך גישה יחידה ליישוב, התנועה בה דלילה, והיא מיועדת בעיקרה לצרכים צבאיים ולצרכי תיירות. בשל כך, תחזוקת הדרך לא מתוקצבת על ידי משרד התחבורה, והיא מוטלת, בדומה לדרכים אחרות שאינן עומדות בקריטריונים, על הרשות המקומית, גורמי הביטחון, או משרד התיירות."

--- מצ"ב מסמך משרד התחבורה, "לוקחים אחריות על כבישי ישראל", מיום 15.7.13, בו נקבעו הקריטריונים לחלוקת גבולות האחריות על תחזוקת כבישי המדינה בין נתיבי ישראל והשלטון המקומי, המסומן כנספח 4

19. בתגובת משרד הביטחון, צוין כי "יש לפנות אל משרד התחבורה שהכביש באחריותו". רשות הטבע והגנים ציינה כי "מדובר בכביש המשמש מטיילים רבים ולעיתים דרך הגישה היחידה אל אתרי הטויל שלהם. נושא הכבישים ללא אבא שתחזוקתם אינה מתוקצבת על ידי המדינה ומוטלת על המועצה האזורית ללא יכולת להעמיד את המשאבים הנדרשים הוא מצב שחייב להשתנות, על מנת לאפשר נסיעה בטוחה בכבישים אלו".

20. כבר בשלב זה ניתן היה להתרשם שמדובר במקרה קלאסי שבו הטיפול בעניין ציבורי "נופל בין הכיסאות", כתוצאה ממחלוקת בין רשויות שלטוניות שונות, ה"זרקות" את האחריות זו על זו, תוך פגיעה באינטרס הציבורי.

21. כאן המקום לציין, כי כתוצאה מסגירת הכביש, בוטלו שלל טיולים, סיורים ופעילויות חינוכיות שתוכננו לחגי, תוך פגיעה כלכלית קשה באנשי התיירות שפרנסתם נסמכת על אתרי הטבע שהגישה אליהם נחסמה, וכמובן שגם בציבור המטיילים ובפעילות החינוכית-סביבתית שמתנהלת במרחב זה.

--- מצ"ב כתבה מאתר YNET מיום 21.9.22, המסומנת כנספח 5

<https://www.ynet.co.il/vacation/israeltrips/article/sygkb7dzj>

22. על רקע זה, ביום 22.9.22 פנו החברה להגנת הטבע וגורמי תיירות מרכזיים)אולי יהיו בין העותרים) אל המשיב 3 ואל משרדי הממשלה הרלוונטיים בדרישה לביטול ההחלטה על סגירת הכביש.

--- מצ"ב המכתב למשיב 3, המסומן כנספח 6

23. בין היתר, צוין במכתב כי "סגירתו הפתאומית [של הכביש] בעיתוי זה לקתה, לעמדתנו, בחוסר סבירות קיצוני. לא יעלה על הדעת כי מחדל הרשויות המכותבות כאן, לפתור ולברר את המחלוקת בדבר אחריות ומימון תחזוקת "כבישים ללא אבא", יוביל לכך שציבור המטיילים יהפוך לבן ערובה במאבק הכוחות הברוקרטי בין הרשויות. אין זה מתקבל על הדעת, כי תימנע גישת הציבור לחבל ארץ שלם, רק משום שהרשויות הרלוונטיות אינן מקדישות את המאמצים הנדרשים להשגת הסדר סביר והוגן".

24. כן צוין, כי "לא היינו מתנגדים לסגירת הכביש, לו היה הדבר נעשה לתקופה מוגדרת, ולצורך ביצוע פעולות תחזוקה קונקרטיות במהלך תקופה זו...אלא, שלא כך נעשה- הכביש נסגר דווקא בחגים, עד להודעה חדשה, ולא נראה כי המועצה מתכננת לבצע פעולות כלשהן לשיפור בטיחות הכביש, אלא ממתינה לישועה מצד משרדי הממשלה."

25. לצד זאת, הודגש כי "מכתב זה מופנה גם למשרדי הממשלה הרלוונטיים, היות ועולה הרושם כי מבחינתם, סגירת הכביש, והפגיעה בציבור, אינה נוגעת אליהם. אולם, לעמדתנו, המדינה אינה רשאית "לזרוק" את האחריות על הרשויות המקומיות ובכך להסיר כל אחריות משל עצמה. אין זה סביר, כי רשות מקומית תמנע מן הציבור גישה לחבל ארץ שלם, וגורמי הממשלה יישבו בחיבוק ידיים, בצופים מן הצד, ולא יחתרו למציאת פתרון משביע רצון התואם את האינטרס הציבורי."

26. בתגובה לכתבה בדבר פניית העותרים הנ"ל, שבה המועצה האזורית והתנערה במפגיע מאחריותה על תחזוקת הכביש (ראה נספח 5): "האומדן הראשוני...לתיקון הכביש מוערך בסביבות 30 מיליון שקלים. אנו, שפתוחים ורוצים מאוד לקבל את פני המתיריים, קוראים למדינה להתערב באופן מיידי. אין זו תפקידה של רשות מקומית לטפל בכבישים בין עירוניים שמשרתים לא את תושבי הרשות, אלא את כוחות הביטחון ואת כלל עם ישראל."

27. ואולם, לאחר מכן, בתחילת חודש אוקטובר 2022, טרם חופשת חג הסוכות, הושגה הסכמה בין המועצה האזורית ובין משרד התחבורה, אשר הובילה לפתיחתו המחודשת של הכביש.

--- מצ"ב כתבה מאתר YNET מיום 2.10.22, המסומנת כנספח 7

<https://www.ynet.co.il/vacation/flights/article/skokyplgo>

28. כך נעשה, בעקבות מכתב שנשלח לראש המועצה האזורית מטעם שרת התחבורה, בו צוין כי ביכולתו להציב בכניסה לכביש תמרורי אזהרה, כחלופה לסגירת הכביש:

"בהיוועצות עם גורמי המקצוע, נמסר לי כי יש בסמכותך כרשות התמרור ולשיקולך, להציב את תמרור 426 להגבלת המהירות ל-50 קמ"ש, וכן את תמרור 101 להגדרת כביש משובש, כחלופה לאור מצב הכביש".

--- מצ"ב מכתב שרת התחבורה, המסומן כנספח 8

29. כן צוין במכתב, כי שרת התחבורה "הודיעה כי בכל מקרה תכנס לאחר החגים פגישה עם כלל הגורמים הרלוונטיים כדי לבחון פתרונות אפשריים לסוגיית האחריות על תחזוקת הכביש."

30. בהתאם לדברים אלו, הכביש אכן נפתח לתנועה אזרחית, אך זאת לתקופה קצרה בלבד.

סגירתו החוזרת של הכביש

31. לקראת סוף אוקטובר 2022, פורסם כי המועצה האזורית הציבה מחדש את תמרוך איסור הכניסה לכביש. לטענת ראש המועצה, הדבר נעשה עקב תאונת דרכים שהתרחשה בכביש:

"לאחר סיום חגי תשרי, המועצה פנתה למשרד התחבורה לקדם את הסדרת הכביש והאחריות עליו. מאחר ומצב הכביש לא השתנה והוא מסכן את הנוסעים בו ולצערנו התרחשה במהלך החג תאונת דרכים קשה, עלינו לנקוט מדיניות מחמירה. המועצה מצפה שמשרד התחבורה יזרז את הסדרת הכביש מאחר ובעוד חודשיים, בחופשת החנוכה, תנועות הנוער ומטיילים רבים יירצו לטייל והדבר לא יתאפשר. המועצה ממליצה למציאת חלופות טיול שאינן דורשות נסיעה בכביש 171"

--- מצ"ב כתבה מאתר YNET מיום 28.10.22, המסומנת כנספח 9

<https://www.ynet.co.il/vacation/flights/article/h1ksgid4s>

32. יש לציין, כי ראש המועצה לא טען לקיומו של קשר סיבתי כלשהו בין התרחשות התאונה הנ"ל ובין מצבו הפיזי של כביש 171. על פי הפרסומים בנושא, ועדות הנפגע בתאונה, מדובר היה בהתנגשות בין אופנוע ורכב באחד הסיבובים בכביש, ככל הנראה כתוצאה טעות אנוש (דהיינו, שגם אילו היו מבוצעות בכביש אי אילו פעולות תחזוקה, לא היה בכך כדי למנוע תאונה מסוג זה).

--- מצ"ב כתבה מאתר YNET מיום 18.11.22, המסומנת כנספח 10

<https://www.ynet.co.il/vacation/israeltrips/article/hyfu06q8j>

33. בעקבות סגירתו החוזרת של הכביש, ביום 3.11.22 פנו העותרים לראש המועצה במכתב התראה נוסף, בו הודגש כי מהלך כוחני של סגירת כביש ומניעה של גישת הציבור לחבל ארץ שלם, וזאת ללא הצגת תכנית קונקרטית לתיקון הכביש בלוח זמנים מוגדר, הינה פעולה שרירותית ובלתי סבירה שאינה עומדת בכללי המשפט המינהלי.

--- מצ"ב מכתב העותרים, המסומן כנספח 11

המתווה לפתיחת הכביש

34. בשאיפה להימנע מנקיטת הליך משפטי, יזמה החברה להגנת הטבע סיור מקצועי בשטח, אשר התקיים ביום 8.12.22, בהובלת מנכ"לית הארגון. אל הסיור התלוו, באדיבותם הרבה, מהנדס המועצה האזורית, נציג משרד התחבורה (המשיב 5), וכן נציג רשות הטבע והגנים (הוזמנו נציגי משיבים נוספים, שלא נכחו בסיור).

35. לאחר הסיור, העבירה החברה להגנת הטבע לראש המועצה מסמך המסכם את התובנות שעלו מטעמה בסיור, יחד עם מתווה מוצע לפתיחתו המחודשת של הכביש.

--- מצ"ב סיכום הסיור מיום 15.12.22, המסומן כנספח 12

36. המסקנות אותן הציגה החברה להגנת הטבע היו כדלקמן²:

1. יש אינטרס ציבורי בפתירת הכביש לתיירות ולמטיילים לאור זאת שהוא מהווה גישה יחידה למסלולי טיולים רבים ולפעילות חינוכית-סביבתית באזור. יש צורך בגיבוש פתרון מאוזן שיאפשר את פתיחת הכביש, תוך מתן מענה הולם לצרכי הבטיחות.
2. אין בנמצא נתונים סטטיסטיים המעידים על סיכון יוצא דופן בנסיעה בכביש (בדיקה בלמ"ס מלמדת כי מדובר במקרים ספורים של תאונות עם נפגעים לאורך שני עשורים). ההחלטה על סגירת הכביש התבססה אך רק על מצבו הבטיחותי וההנדסי של הכביש.
3. על פי הממצאים בשטח, הכביש עצמו אינו משובש באופן חריג, ונסיעה בו תוך שמירה על כללי הזהירות אינה מהווה סיכון יוצא דופן ביחס לכבישים אחרים במצב דומה, שאינם סגורים כיום. במרבית התוואי אין שיבושים פיזיים קשים, בורות וכדומה (חלק מן המפגעים תוקנו).
4. הבעיה הבטיחותית המרכזית בטווח המיידי, היא העדר מעקות בטיחות בשוליים, בנקודות מסוימות בהן יש הפרשי גובה ובשל שוליים צרים. על פי הערכה גסה, התקנת המעקות כרוכה בעלות נמוכה יחסית בסך של כ-2 מיליון ₪.
5. בעיות התחזוקה הנובעות ממבנה הכביש אינן מהוות בעיה בטיחותית אקוטית ברמה המיידית, אך לאורך זמן מצב הכביש צפוי להחמיר ללא ביצוע פעולות התחזוקה הנדרשות, בין היתר עקב התחתרות (ולכן נדרשת גם מעורבות רשות ניקוז). אין חולק כי בטווח הארוך אכן נדרש לבצע פעולות תחזוקה שעלותן מוערכת ב-30-50 מיליון ₪.

37. בהתאם לתובנות אלו, הוצעה החברה להגנת הטבע מתווה פעולה דו שלבי, במסגרתו יבוצעו באופן

מידי מספר פעולות תחזוקה, שעלותן נמוכה יחסית, באופן שיאפשר פתיחה מהירה של הכביש, וכי בשלב שני, יערך דיון מסודר באשר לפתרונות ארוכי הטווח. כל זאת, מבלי שהציבור ישמש כ"בן ערובה" במחלוקת זו. כך הוצגו הדברים, כמפורט בנספח 12:

"לעמדת החברה להגנת הטבע, מדובר במקרה בו האינטרס הציבורי "נופל בין הכיסאות". לעמדת משרד התחבורה, בהתאם לקריטריונים שנקבעו האחריות על הכביש מוטלת על המועצה, ואילו המועצה בדעה שעל המשתמשים בכביש (משרד הביטחון, משרד התיירות) להשתתף במימון, היות ומדובר בהוצאה בלתי סבירה עבור המועצה. בינתיים, הכביש נותר סגור, והציבור הוא שמשלם את המחיר.

לפיכך, אנו מציעים פעולה בשני שלבים –

- בשלב ראשון, לצורך פתיחת הכביש בטווח המיידי, יותקנו אמצעי זהירות "רכים" (שילוט אזהרה בולט לאורך התוואי בנקודות הבעייתיות, הגבלת תנועה בשעות החשכה, אמצעי האטה ("באמפרים") וכו'. תוך פרק זמן קצר יחסית ניתן גם להתקין מעקות בטיחות, בעלות סבירה, ולאפשר את הגישה למטיילים.
- במקביל, יש לקיים דיון בהשתתפות כלל הרשויות הרלוונטיות, בהתייחס לפתרונות מוסכמים לשדרוג בטיחותי של הכביש לטווח הארוך, ולאפשרויות סיוע מימוני."

38. בעקבות זאת, ביום 26.12.22, פנה היועץ המקצועי של שרת התחבורה לגורמים הרלוונטיים, בזו

הלשון:

"בהמשך לדיון שהתקיים בנושא כביש 171, הנמצא באחריות המועצה האזורית רמת-הנגב, ובהמשך לפניית החברה להגנת הטבע בעניין, לטובת האינטרס הציבורי של כלל ציבור המטיילים והמטיילים ולאחר סיוור שטח של מפא"ת דרום, ישי טלאור המכותב להלן נמצא כי ניתן לייצר פתרון מידי באמצעות התקנת מעקות בטיחות בנקודות הסיכון המרכזיות לאורך הכביש, אשר יאפשר פתיחה עם תמרוך מתאים. לאור התקדמות זאת, ודיווח ראש המועצה על התקדמות גם עם מערכת הביטחון בעניין טיפול נוסף בכביש ומבלי שהדבר יהווה איזשהי התחייבות בדבר טיפול ו/או אחריות על הכביש בעתיד ולאורך הצורך הבטיחותי לטובת המטיילים לקראת האביב הקרוב הריני להנחות

² יודגש, כי הנתונים המצוינים כאן הינם בגדר הערכות גסות בלבד.

את חברת נתיבי ישראל לבצע באמצעות חטיבת האחזקה, תכנון והתקנת מעקות בטיחות בנקודות הקריטיות - בתיאום עם המפא"ת והמועצה האזורית. בעלויות שלא יחרגו מההערכה הראשונית של המפא"ת בסיוור-השטח. בברכה ובהערכה, ובתקווה כי הדבר ישרת את הציבור בהקדם – כבר לקראת אביב 2023."

39. כלומר, משרד התחבורה ראה לנכון לאמץ את המלצות החברה להגנת הטבע, ולבצע את פעולות האחזקה המיידיות שיאפשרו את פתיחת הכביש לציבור לקראת חג הפסח.

40. ואכן, ביום 28.12.22, השיבה שרת התחבורה לפניית החברה להגנת הטבע, כי נמצא הפתרון לסוגיה:

"אני שמחה לציין כי אני מאמינה שהפתרון לכביש 171 נמצא, והוא ייפתח בקרוב. כפי שציננת במכתבך, הנחיתי את גורמי המקצוע למצוא פתרון, ואכן המפא"ת קיים עמכן סיוור בשטח, ומצא פתרון זמני בטיחותי. בהנחייתי, ולפנים מהאחריות השוטפת, חברת נתיבי ישראל נרתמה לסייע בתכנון והתקנת מעקות הבטיחות שיאפשרו פתיחה של הכביש מחדש – וזאת בשיתוף פעולה עם המועצה האזורית. ראש המועצה האזורית אף רתם את משרד הביטחון לסייע, כך שהתוצאה המקווה – שיתוף פעולה בין כלל הגורמים – הושגה."

--- מצ"ב מכתב שרת התחבורה, המסומן כנספח 13

41. ראש המועצה התייחס אף הוא לעניין ב"אופטימיות זהירה", כדבריו, בהדגישו את חשיבות האזור לציבור המטיילים והתיירים, ואת מחויבות ואחריות המועצה לנושא:

"אני שמח לבשר כי משרד התחבורה הנחה את נת"י לבצע עבודות שיפוץ לכביש על מנת שניתן יהיה לפתוח את הכביש לכל המאוחר בפסח הקרוב... המועצה מחויבת להמשיך את הטיפול בכביש עד אשר מדינת ישראל תיקח אחריות מלאה על הכביש על מנת שנוכל להמשיך לטייל בבטחה במרחבים היפים של הר הנגב הגבוה."

--- מצ"ב "פוסט" מטעם ראש המועצה מיום 28.12.22, המסומן כנספח 14

למרות ההבטחות, אין התקדמות בשטח

42. על רקע הבטחות אלו, השהו העותרים את פנייתם לערכאות בנושא. ואולם, כחודשיים לאחר מכן, ביום 21.2.23, פרסם ראש המועצה האזורית הודעה לציבור, לפיה מצבו הבטיחותי של הכביש הוחמר עקב אירועי הגשמים, כך שפתיחתו לציבור בפסח תותנה בהסדרת אמצעי הבטיחות. כך ציין ראש המועצה:

"לצערנו בסיוורים שערכנו נמצאו, כנראה בעקבות אירועי הגשמים בחודש שעבר, ליקויים חמורים נוספים, קריסות שוליים ובורות בכביש כתוצאה מבעיות ניקוז. מאחר ומרבית הבעיות נגרמות כתוצאה מגורמי ניקוז, רשות ניקוז שקמה - בשור, בתיאום עם המועצה תכין תוכנית לטיפול בניקוז ולאחריה יבוצעו הסדרות נוספות. אנו עושים מאמצים רבים על מנת לפתוח את כביש 171 בחופשת פסח הקרובה אך נוכל לעשות כן רק במידה ויוסדרו עד אפריל אמצעי בטיחות מספקים"

--- מצ"ב הודעת ראש המועצה וסיכומי הסיוורים, המסומנים יחד כנספח 15

43. מבירורים שערכו העותרים בשבועות האחרונים, עלה הרושם הברור כי בפועל העניין שוב "נתקע" בגלגלי הברוקרטיה ובמחלוקות על מימון, וכי בשלב זה אין צפי לפתיחת הכביש בעתיד הנראה לעין:

שוב, לא ברור מי ייקח אחריות; שוב, לא ברור מתי יתאפשר לציבור לגשת לחבל הארץ המדובר, אם בכלל; שוב, נופלים הדברים "בין הכיסאות", וחג הפסח ממשמש ובא.

44. לפיכך, ביום 13.3.23 שבה ופנתה מנכ"לית החברה להגנת הטבע לשרת התחבורה, וליתר הגורמים הרלוונטיים, בדרישה כי הנושא יבוא אל פתרונו, לאחר שמזה כחמישה חודשים נמנעת מהציבור הגישה לחבל הארץ הנדון:

"לאור המחאה הציבורית שקמה בעקבות סגירת הכביש, שמחנו על הודעת משרד התחבורה שבסימוכין, לפיה נמצא פתרון זמני שיאפשר את פתיחתו מחדש של הכביש, תוך רתימת חברת נתיבי ישראל, משרד הביטחון, בשיתוף פעולה עם המועצה האזורית רמת נגב. ואולם, למרות הרצון הטוב, הרי שלפי בירורים שערכנו נראה כי הטיפול בנושא "תקוע", וישנו חשש כבד כי כביש 171 ייוותר סגור גם בחג הפסח הקרוב, תוך פגיעה קשה בציבור המטיילים, בפעילות החינוכית החשובה המתקיימת באזור, ובפרנסת תיירני אזור פריפריאלי מרוחק זה. אנו סמוכים ובטוחים, כי את שותפה לעמדתנו לפיה אין זה מתקבל על הדעת שבמשך חודשים ארוכים נשללת גישה הציבור לחבל ארץ שלם, בשל חסמים בירוקרטיים שניתן למצוא להם פתרונות".

45. פניה זו טרם נענתה עובר למועד הגשת עתירה זו, ולפיכך לא נותר לעותרים אלא לפנות לכבוד בית המשפט לצורך קבלת סעד בעניין עגום זה.

46. לעניין עיתוי הגשת העתירה, נבקש להדגיש את הדברים הבאים:

1. כמפורט לעיל, העותרים שלחו למשיבים 3 מכתבי התראה טרם נקיטת הליכים, שהאחרון בהם הועבר ביום 15.12.22, ואף קיימו סיור בשטח עם המשיבים. במכתב אחרון זה, צוין כי ככל שלא יתקבל מענה כלשהו בתוך 14 ימים, יפנו העותרים לבית המשפט הנכבד.

2. בתגובה לפניות העותרים, הובטח כי נמצא פתרון וכי יינקטו הצעדים הנדרשים לפתיחת הכביש עד לחג הפסח.

3. בהסתמך על הצהרות המשיבים, השהו העותרים את פנייתם לבית המשפט הנכבד, מתוך תקווה כי ההבטחות יגובו גם במעשים בשטח.

4. מבלי לזלזל, חלילה, במאמצי הגורמים השונים לקדם את העניין, הרי שבפועל הכביש נותר סגור, ללא צפי לפתיחתו, ללא תכנית פעולה מוגדרת ומתוקצבת, וללא לוח זמנים לביצועה.

5. הותרת הכביש סגור בחג הפסח הקרוב תהווה פגיעה קשה נוספת באינטרס הציבורי ובפרנסתם של תיירני האזור, לאחר כ-5 חודשים שבהם היתה הגישה לאזור חסומה.

47. על רקע כל האמור, אין כל צל של ספק כי העותרים עשו כל שלל ידם בכדי למצות הליכים מול הרשויות הרלוונטיות, ובכדי לאפשר להן לפתור את העניין ללא צורך בהתערבות שיפוטית.

הטיעון המשפטי

48. להלן יוצג הטיעון המשפטי עליו מבוססת עתירה זו. העותרים יטענו, כי סגירת הכביש בנסיבות המתוארות מהווה חריגה מסמכות, וכן פעולה מינהלית שרירותית, בלתי סבירה ובלתי מידתית, אשר אינה עולה בקנה אחד עם כללי המשפט המינהלי.

המסגרת הנורמטיבית

1. "כביש ללא אבא" - התנערות הרשויות מאחריותן לאחזקת הכביש
49. בישראל ישנם כבישים באורך של מאות קילומטרים אשר נסללו בתחום המועצות האזוריות והוזנחו לאורך שנים, בהעדר גוף שייקח אחריות על תחזוקתם. תופעה זו כונתה במקומותינו "כבישים ללא אבא".

50. על רקע זה, בשנת 2013 פורסם על ידי משרד התחבורה מסמך שכותרתו "לוקחים אחריות על כבישי ישראל" (ראה נספח 4 לעיל). מטרתו של המסמך היתה להגדיר קריטריונים לקביעת האחריות על כבישי ישראל, ובהתאם לקריטריונים אלה, לחלק אחריות זו בין חברת "נתיבי ישראל" ובין השלטון המקומי. כתוצאה מכך, הועברו כ-1,600 ק"מ לאחריות נתיבי ישראל. חלוקה זו עוגנה במיפוי אשר פורסם ברשומות³. במסמך נקבעו בנוסף גם נוסחאות לחישוב שיעור ההשתתפות מצד המדינה במימון עלויות האחזקה לפי בקשת רשות מקומית.

51. בין יתר הקריטריונים, נקבע כי נתיבי ישראל לא תהא אחראית ל"קטע כביש המוביל רק ליעדים שאינם מוגדרים בגבול ישוב" ואף לא ל"קטע כביש שנאסרה בו תנועה אזורית, או שהיקף התנועה האזורית בו הינו זניח", וכן תהיה פטורה מאחזקת "דרכי יער ונוף".

52. בהתאם לכך, למיטב הבנת העותרים (ונראה כי עובדה זו אינה שנויה במחלוקת), הכביש מושא העתירה מצוי באחריותה של המועצה האזורית רמת נגב.

53. דהיינו, המועצה האזורית היא הגורם האחראי על תחזוקת הכביש באופן רשמי, אף שהשלטון המרכזי, כפי שהוצג לעיל, בכל זאת ראה לנכון להירתם ולסייע בעניין (לפנים משורת הדין, לשיטתו).

54. ואולם, כפי שעולה מהתבטאויות ראש המועצה בהזדמנויות שונות, כמפורט בהרחבה לעיל, הרי שהמועצה האזורית סבורה כי הנטל שהוטל עליה, לתחזק את הכביש (וגם כבישים אחרים שבתחום

- שיפוטה), הינו נטל בלתי סביר ובלתי מוצדק. ראש המועצה אף מלין על כך שפנה שוב ושוב למשרד התחבורה על מנת שהאחריות תועבר לנתיבי ישראל, אך לטענתו, הוועדה הרלוונטית לא כונסה⁴.
55. בהקשר זה, אין אלא לומר את המובן מאליו: המועצה האזורית היתה ועודנה רשאית לבקש את השתתפות משרד התחבורה במימון עלויות אחזקת הכביש, לנקוט הליכים משפטיים כנגד יישום הקריטריונים שקבע משרד התחבורה, וכנגד הטלת האחריות לתחזוקת הכבישים דוגמת הכביש הנדון, בתחומה. ברם, משלא עשתה כן, העותרים יטענו כי אין היא רשאית להתנער מאחריותה על פי דין, ולהשתמש בציבור התיירנים והמטיילים כבני ערובה במאבקה זה.
56. ה"שורה התחתונה" היא, אפוא, כי המועצה האזורית מתנערת בפועל מאחריותה הנ"ל, בשל הנטל הבלתי מוצדק שהוטל עליה – לשיטתה – ולכן נקטה בצעד החריג והקיצוני של סגירת הכביש ומניעת גישת הציבור לחבל ארץ שלם, במקום לבצע את פעולות התחזוקה המינימליות הנדרשות שתאפשרנה נסיעה בכביש.
57. כאמור, אין בכוונת העותרים לנקוט עמדה בשאלת הדין הרצוי בסוגייה זו, שכן מבחינתם לא יתכן מצב שבו קיים "ואקום" באשר לאחריות הרשויות, כפי שציין כבוד בית המשפט בתא"מ 43308-07-12 הראל חברה לביטוח בע"מ נ' החברה לפיתוח קיסריה אדמונד בנימין דה רוטשילד בע"מ ואח'": כינויים של כבישים אלה כ"כבישים ללא אבא" אין משמעותו, כי אין מי שאחראי לתחזוקתם.
58. לכן, יבקשו העותרים להתמקד במבחן התוצאה, לפיו חבל ארץ שלם נסגר בפני הציבור למשך חודשים ארוכים – תוצאה שהינה בלתי סבירה בעליל בנסיבות העניין.
2. סמכותה של רשות תימרון מקומית לסגור כביש לתנועה
59. מבחינה משפטית, ענייננו בהחלטת רשות התימרון המקומית, להציב תמרון מס' 401 ("כביש סגור – בשני הכוונים - בפני כל רכב⁵") במקטע הדרך מושא העתירה של כביש 171.
60. חלוקת סמכויותיהן של רשות התימרון המקומית ורשות התימרון המרכזית, מוסדרת בסעיפים 17 ו-18 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: התקנות).
61. בסעיף 18(ב), נקבע כי רשות תימרון מרכזית רשאית לקבוע הסדר תנועה⁶, וזאת "בתחום שנקבע לה בידי רשות התימרון המרכזית בהודעה בכתב". למיטב ידיעת העותרים, למשיבה 2 נקבע מכח

⁴ בהקשר זה יש לציין כי ביום 18.7.22, נדחתה על ידי ועדה של משרד התחבורה בקשת המועצה המקומית מצפה רמון להעביר את כביש 171 (במקטע המצוי באחריותה ושאינו נוגע לעתירה זו למיטב ידיעת העותרים) לאחריות חברת נתיבי ישראל, מן הטעם ש"הכביש אינו עומד בקריטריונים".

⁵ ראה הודעת התעבורה (קביעת לוח תמרונים), תשע"א – 2010.

⁶ "הסדר תנועה", על פי התקנות, הינו "תמרון" וכל סימן או אות, או התקן בנוי, סלול או מוצב כדין בדרך או מופעל בה, לרבות כל עצם אחר המוצב בתחום הדרך, המיועד להסדיר את התנועה ואת אופן השימוש בדרך".

תקנה זו תחום כאמור⁷, כך שהנחת המוצא בהליך זה היא כי עצם הצבת התמרור מצויה בגדרי סמכותה של רשות התימרור המקומית.

62. על רקע זה, עלינו לבחון את תקינות הפעלת שיקול הדעת במקרה שלפנינו, הן מצד רשות התימרור המקומית והן מצד רשות התימרור המרכזית, על פי כללי המשפט המינהלי.

3. חובתיה של הרשות המקומית

63. ככלל, סמכותה של מועצה אזורית לתחזק את הדרכים הציבוריות בתחום שיפוטה נגזרת, בין היתר, מסמכויותיה הכלליות לפעול לפיתוח תחום המועצה ושיפורו (ראו סעיף 63 לצו המועצות המקומיות (מועצות אזוריות), תשי"ח-1958).

64. על פי הפסיקה, מדובר באופן עקרוני בסמכות שהיא בגדר "סמכות חובה" (ע"א 176/59 עיריית ת"א נ' ישראל ראש חודש):

"יושם לב, שהתפקיד הזה אין לראותו כסמכות אשר השימוש בה הוא בגדר "רשות" גרידא, כי אם הוא נמנה עם התפקידים שהוגדרו עלידי בית־משפט זה, מפי השופט זילברג, בתורת "תפקידים עיקריים, הכרחיים, אשר בל עיריה ועיריה מחוייבת למלאם, שאם לא כן לא יהיו חיים תקינים ליושבי המקום"...נוכח אפיון זה של התפקיד האמור, מחייב ההגיון לקבוע כי, מקום שקיימים שקע, בור או פגם אחר בכביש הציבורי שבתחומי העיריה, אשר מהווים סכנה למשתמשים בו, תהא העיריה חייבת כלפיהם לנקוט אמצעי זהירות סבירים, אשר בכוחם להסיר את הסכנה או לפחות להרחיקה, וזאת עלידי ביצוע תיקון נאות תוך זמן סביר, גידור המקום, הצבת תמרור-אזהרה בו או כיוצא באמצעים אלה".

65. עניין זה קיבל אף ביטוי בדו"ח מבקר המדינה, בנושא תחזוקת דרכים ציבוריות בידי רשויות מקומיות⁸:

על הרשויות המקומיות מוטלת החובה לדאוג כי הדרכים הציבוריות שבתחום שיפוטן יתוחזקו דרך קבע. על הרשויות המקומיות שנבדקו לקבוע, בראש ובראשונה, תכנון ארוך טווח על בסיס ניתוח כלכלי והנדסי וסולם עדיפויות שייגזר ממנו, באמצעות שימוש במדדים אובייקטיביים ומקובלים לתחזוקת הדרכים הציבוריות שבתחום שיפוטן. נוסף על כך, עליהן להקפיד על תחזוקה סדירה - שוטפת ומונעת - של הדרכים הציבוריות במועד הדרוש ולקיים מעקב בנושא. כך יתאפשר להגביר את בטיחותם של המשתמשים בדרכים מחד גיסא ולגרום להיסכון בהוצאות העתידיות של הרשות המקומית מאידך גיסא.

66. השאלה הנשאלת היא, אפוא, באילו נסיבות רשאית רשות מקומית, כחלק מחובתה לתחזק את הכבישים בתחום שיפוטה, לעשות שימוש בסמכות הקיצונית של סגירתו המוחלטת של כביש בפני הציבור, ובאילו תנאים?

67. לעמדת העותרים, כפי שיובהר להלן, אין בידי המועצה סמכות לסגור כביש עד להודעה חדשה, מבלי שגובשה תכנית קונקרטיית לתיקון הכביש והוצב לוח זמנים מוגדר לביצועה. הדבר אינו עולה בקנה אחד עם חובתה של הרשות למלא את חובתיה במהירות הראויה, בסבירות ובמידתיות, והכל תוך איזון הולם בין צרכי הבטיחות ובין זכות הציבור לחופש התנועה במרחב.

⁷ פורסם ב"פ התשע"ז, עמ' 3988 מס' - 7459, 28.02.2017

⁸ דוחות על הביקורת בשלטון המקומי לשנים 2011-2012, עמ' 224.

הצורך בהתערבות שיפוטית כאשר האינטרס הציבורי "נופל בין הכסאות": השימוש הפסול בציבור המטיילים והתיירנים ככלי מיקוח במחלוקת בין רשויות מהווה חריגה מסמכות

68. כאמור, ראש המועצה ציין במפורש במספר הזדמנויות, כי הסדרתו הבטיחותית ופתיחתו של כביש 171 לציבור, תלויה לשיטתו בכך שהמדינה תיטול את האחריות ותממן זאת. במקום לשכנע את הגורמים הרלוונטיים בצדקתו, או לפנות לערכאות משפטיות, בחרו המשיבים 1-3 בפתרון הקל, הכוחני והקיצוני, של סגירת הכביש תוך פגיעה בציבור התיירנים והמטיילים, ככלי מיקוח מול משרדי הממשלה.

69. משרדי הממשלה, מצדם, עומדים על כך שהנושא באחריותה הבלעדית של המועצה, אך התחייבו, לפני משורת הדין, לסייע במימון הנדרש לצורך פתיחת הכביש. ואולם, במבחן התוצאה, הכביש נותר סגור מזה חודשים ארוכים, ללא צפי מוגדר לפתיחתו.

70. לעמדת העותרים, בהנחה שאין ספק או מחלוקת בדבר חשיבות האינטרס הציבורי שבהנגשת חבל הארץ הנדון לציבור, הרי שאין לקבל מצב דברים בו הדבר נמנע, אך ורק בשל הטלת אחריות הדדית בין רשויות שונות.

71. כפי שפורט לעיל, ישנן פעולות מיידיות ויחסית זולות ופשוטות לביצוע, כגון התקנת מעקות בטיחות, ואמצעים אחרים, אשר יש בהן כדי להסיר את החשש הבטיחותי בטווח הקצר ולאפשר את פתיחת הכביש לאלתר. במקביל, ישנן פעולות נוספות שאולי נדרשות על מנת להבטיח את עמידות הכביש בטווח הארוך, אך אין כל סיבה שהמחלוקת ביחס אליהן תמנע את פתיחת הכביש כעת.

72. בנסיבות אלו, סבורים העותרים כי התנערות המועצה מאחריותה לפי דין בעניין זה, והתליית פתיחת הכביש בסיוע ממשלתי, הינה בגדר חריגה מסמכותה וחובתה החוקית ל"ביצוע תיקון נאות תוך זמן סביר", כפי שנקבע בע"א 176/59 הנזכר לעיל.

73. יפים לעניין זה דברי בית המשפט הנכבד ב"ת"א 15-06-16654 פלונים נ' עיריית אום אל פחם: לא יעלה על הדעת כי כביש יהפוך "ללא אבא" רק על שום כך שהרשות המקומית החליטה להתנער מחובותיה ומאחריותה לדאוג לתקינותו.

ההחלטה בדבר סגירת הכביש מבלי שזו תלווה בתכנית קונקרטית לתיקון הכביש ולו"ז מוגדר לביצועה היא החלטה פגומה מבחינה מינהלית העולה לכדי חוסר מידתיות וחוסר סבירות קיצוני

74. כאמור, המועצה האזורית, והעומד בראשה, התנערו באופן גלוי מאחריותם לפתיחת כביש 171, ובכך חרגו מסמכותם. לצד זאת, ההחלטה לסגור את הכביש עד להודעה חדשה, מבלי שתוכן תכנית לביצוע פעולות קונקרטיות להסדרת הכביש, תוך פרק זמן מוגדר, היא החלטה אשר אינה יכולה לעמוד מבחינת כללי המשפט המינהלי.

75. כפי שפסק בית המשפט הנכבד בבג"ץ 2624-97 ידיד רונאל עו"ד נ' ממשלת ישראל, סבירותה של

החלטה מינהלית נמדדת ביחס לתכליתו של החוק המסמיך:

"כל סמכות, של הממשלה כמו של הקטן באלפי הפקידים, בנושא גורלי כמו בעניין צנוע, סמכות רחבה כמו סמכות צרה, חייבת להיות מופעלת להשגת התכלית של החוק המסמיך על יסוד שיקולים עניינים ובאופן סביר. אך ההבדל בין סמכות לסמכות עשוי להשפיע על יישום הכללים, ובהתאם לכך גם על הביקורת השיפוטית המופעלת על-פי אותם כללים על סמכויות שונות. לדוגמה, ההבדל בין סמכות לסמכות במרחב השיקולים ובמיתחם הסבירות עשוי להשפיע על הרחב, על העומק ועל התוצאה של הביקורת השיפוטית".

76. כפי שמציין פרופ' זמיר, הרי שבמישור הסבירות, "כאשר בית המשפט פוסק כי החלטה מסוימת היא

בלתי סבירה, הוא אומר, על יסוד הפרשנות של החוק המסמיך ובכלל זה תכליות החוק, כי החוק לא

התכוון להסמיך את הרשות לקבל את החלטה שקיבלה" (יצחק זמיר, הסמכות המינהלית, כרך ה

– עילות הביקורת המשפטית (2020), עמ' 3854).

77. והנה, כפי שפורט לעיל, החוק, כפי שפורש על ידי בית המשפט העליון, מחייב את המועצה לתחזק

את הכבישים הציבוריים שבאחריותה, תוך זמן סביר, ואינו מתיר לה להתנער מאחריותה ולסגור כביש

עד להודעה חדשה, באופן שרירותי.

78. אין צורך להכביר במילים, על מנת להסביר מדוע סגירת הגישה הציבורית לחבל ארץ שלם, בו

מתקיימת פעילות חינוכית ותיירותית רבה, שעליה נסמכים גורמים שונים לפרנסתם, הינה החלטה

חריגה ביותר, הפוגעת במטה לחמם של בני אדם, בחופש התנועה המהווה זכות אזרח בסיסית⁹,

ובאינטרס הציבורי.

79. לאור חריגותה וקיצוניותה של החלטה כזו, ברי כי נדרשים נימוקים חריגים וכבדי משקל על מנת

לבססה, וכי פגיעתה חייבת להיות מידתית (בג"ץ 3477/95 בן-עטייה ואח' נ' שר החינוך, התרבות

והספורט):

"העילה בדבר מידתיות קובעת, כי החלטה שלטונית היא כדין רק אם האמצעי השלטוני אשר ננקט,

לשם הגשמת התכלית השלטונית, הוא במידה הראויה, ולא מעבר לנדרש. עילת המידתיות מתרכזת

אפוא ביחס שבין התכלית לבין האמצעים להגשמתה... בוחנת אם האמצעים שנקט השלטון לשם

הגשמת התכלית הראויה עומדים ביחס ראוי למטרה שאותה מבקשים להגשים. עילת המידתיות

קובעת כי האמצעים השלטוניים צריכים להתאים להגשמת המטרה, ולא מעבר למה שנדרש לשם

הגשמתה של המטרה. עקרון המידתיות נועד להגן על הפרט מפני השלטון. הוא נועד למנוע פגיעה

יתרה בחירותו של היחיד. הוא קובע כי האמצעי השלטוני צריך להיגדר בקפידה כדי להלום את

הגשמתה של התכלית. בכך בא לידי ביטוי עקרון שלטון החוק וחוקיות השלטון."

80. היות ואיש אינו חולק על חשיבותם של שיקולי הבטיחות בדרכים, ועל הצורך בשמירה על חיי אדם,

הרי שיש לבחון את היחסיות בין מידת הסיכון ובין אופן הפעלת הסמכות.

81. לצורך כך, יש להביא בחשבון את הנקודות הבאות, בנוגע לצד הסיכון:

⁹ בג"ץ 5016/96 חורב ואח' נ' שר התחבורה ואח'.

- אין חולק כי מדובר בכביש שיש בו שיבושים, אך אלו אינם חריגים בהכרח ביחס לכבישים אחרים בארץ ואף במרחב הר הנגב, הנותרים פתוחים.
- כמו כן, כאמור, מבחינה סטטיסטית לא התרחשה ולו תאונה קטלנית אחת בכביש זה בעשורים האחרונים, ויש תיעוד בדבר שתי תאונות קשות בלבד, שגם הן לא בהכרח נבעו ממצבו הפיזי של הכביש.
- אינדיקציה ברורה בעניין זה, היא העובדה האבסורדית שהתנועה בכביש נאסרה רק על גורמים אזרחיים, בעוד שחיילי צה"ל ממשיכים לעשות שימוש בכביש, כאילו היו חייבים ושלמות גופם של החיילים בעלי חשיבות מדרגה שנייה. העותרים מרשים לעצמם להניח, כי לו היה הכביש כה מסוכן, עד כדי שיש צורך בסגירתו, אזי לא היתה מתאפשרת בכביש כל תנועה, אזרחית, או ביטחונית, עד לתיקונו (או, שמערכת הביטחון היתה ממהרת לממן את התיקונים בעצמה, לשם הגנה על החיילים).
- כמו כן, וזו אולי הנקודה החשובה ביותר - אין חולק כי ניתן להסדיר, לפחות את הליקויים הבטיחותיים המיידיים בכביש, בטווח הקצר, בעלות סבירה.

82. ברקע כל האמור לעיל, המועצה האזורית קיבלה החלטה לסגור את הכביש עד להודעה חדשה, וזוהי בבירור ההחלטה הקיצונית והמחמירה ביותר על ה"סקאלה" שניתן היה לקבל בנסיבות העניין. זאת, בעוד שהחלטה מסוג זה אמורה להיות ה-Last resort - המוצא האחרון - ואלה אינם פני הדברים בענייננו.

83. לעמדת העותרים, אין ספק כי החלטה זו אינה עומדת במבחן המידתיות, שכן ניתן היה להשיג את תכלית ההחלטה, של שמירה על בטיחות הנוסעים בכביש, באורח שפגיעתו בזכויות ובאינטרסים הרלוונטיים היתה פחותה:

- אפשרות אחת, שפגיעתה המינימלית ביותר, היא הותרת הכביש פתוח, תוך התקנת אמצעי אזהרה ובטיחות (הגבלת מהירות הנסיעה, שילוט אזהרה בדבר היות הכביש משובש, התקנת "באמפרים" להאטת הנסיעה וכיו"ב – כפי שנעשה באופן חלקי בסוכות 2022).
- אפשרות לגיטימית נוספת, היא החלטה על סגירה זמנית של הכביש, הכפופה לביצוע של פעולות תיקון קונקרטיות שעליהן היתה מחליטה המועצה, בלוח זמנים מוגדר.

84. ברם, לא כך פעלה המועצה, כאמור, אלא סגרה את הכביש לחלוטין, ללא כוונה לממש את אחריותה לתיקון הכביש, וללא הגבלת זמן. כל זאת, עד שהלחץ הציבורי אולי "יכניע" את משרד התחבורה ויגרום לו ליטול את האחריות במקומה של המועצה. על כך נוסף, כי מאחר שהדברים הללו נאמרו במפורש על ידי ראש המועצה, הרי שניתן לומר שנשקלו בענייננו גם שיקולים זרים, אשר עצם שקילתם מצדיק את קבלת העתירה.

85. על כך יעידו דברי ראש המועצה, המדברים בעד עצמם:

"בנת"י אמרו שכדי שהם יתחילו לטפל בזה, צריך קודם שרשות הניקוז תפתור את בעיות הניקוז. ברשות הניקוז עובדים על זה, אבל אלה תהליכים שלוקחים הרבה זמן. כדי לא לחכות פנינו בינתיים לנתיבי ישראל וביקשנו ששימו פלסטר לחג – כמה מעקות שיאפשרו לאנשים לנסוע בכביש באופן בטוח. אחר כך יהיה זמן ל"אורנים גדול". "הבעיה היא שמה שיש לנו ממשד התחבורה זה בעיקר התחייבות בעל פה שניתנה על ידי שרת התחבורה הקודמת. אני מקווה שזה לא ישתנה רק בגלל שהיו חילופי שלטון. מבחינתנו, אנחנו מנסים לעשות הכול. אנחנו מאוד רוצים שהציבור הישראלי יבוא לבקר ולטייל באזור".

--- מצ"ב כתבה מיום 15.3.23, המסומנת כנספח 16

<https://www.zman.co.il/380111/popup/>

86. כלומר, לשיטת ראש המועצה ניתן מבחינה מעשית "לשים פלסטר לחג", כלומר, להציב מעקות בטיחות שיאפשרו את פתיחת הכביש, ולמנוע את הפגיעה בציבור. השאלה הנשאלת, אם כך, היא פשוטה למדי: מדוע שלא תעשה כן המועצה האזורית בעצמה לאלתר, בהתאם לסמכותה וחובתה על פי דין? במקביל, יש להפנות שאלה זו גם כלפי משרד התחבורה, לאחר שהובטח על ידו לסייע בדבר, אך בפועל הבטחה זו אינה מגובה במעשים בשטח. כן יש לתמוה מדוע משרד התיירות ומשרד הביטחון, המייצגים את עיקר משתמשי הכביש, אינם נותנים יד לפתרון עניין זה.

87. לאור הדברים הללו, ברי כי מדובר במצב בו האינטרס הציבורי "נופל בין הכיסאות" במסגרת מאבק בירוקרטי מיותר, ולכן יש מקום וצורך מידי בהתערבות שיפוטית.

88. לפיכך, עמדת העותרים היא כי דין ההחלטה להיפסל, וכי יש להורות כמבוקש בראש העתירה, על בחירה בין אחת משתי החלופות המוצעות לעיל, אשר מקיימות הן את דרישת הסבירות והן את דרישת המידתיות.

הפרת החובה לפעול במהירות הראויה

89. כידוע, בסעיף 11 לחוק הפרשנות, תשמ"א-1981, נקבע כי "הסמכה או חיוב לעשות דבר, בלי קביעת זמן לעשייתו – משמעם שיש סמכות או חובה לעשותו במהירות הראויה ולחזור ולעשותו מזמן לזמן ככל הנדרש לפי הנסיבות". כפי שצוין לעיל, על פי ההלכה הפסוקה חלה חובה על המועצה לבצע "תיקון נאות תוך זמן סביר".

90. בעניין זה פסק בית המשפט הנכבד, כי "מצד אחד, החובה לפעול במהירות הראויה לקיום חובה ציבורית היא ממושכלת היסוד של מינהל תקין (י' זמיר הסמכות המינהלית (תשנ"ו, כרך ב) 717; סעיף 11 לחוק הפרשנות, התשמ"א-1981). מצד שני, המהירות הראויה תלויה במהות הסמכות ובכלל נסיבות העניין. המהירות הראויה היא המהירות הסבירה, התלויה בנסיבות כל מקרה (בג"ץ 10026/01 עדאלה - המרכז המשפטי לזכויות המיעוט הערבי נ' ראש ממשלת ישראל, פד"י (3) 31, 42). עמידה בלוח זמנים סביר נתונה, היא עצמה, לביקורת שיפוטית (בג"ץ 6300/93 המכון להכשרת

טוענות בית דין נ' השר לענייני דתות, פד"י מח(4) 451, 441; בג"ץ 1715/97 לשכת מנהלי ההשקעות בישראל נ' שר האוצר.)

91. אם ניישם עקרונות אלה בעניינו, הרי שכמתואר לעיל, כבר באוגוסט 2022 הצהיר ראש המועצה על כוונתו לסגור את כביש 171 בשל ליקויי בטיחות. מכאן נובע, כי מזה 8 חודשים ואף יותר, לא נעשו התיקונים הנדרשים לדעת המועצה בכביש, כאשר הכביש נותר סגור לתקופה בלתי מתקבלת על הדעת המתקרבת למחצית השנה.

92. כאמור, במהלך תקופה זו, במקום לפעול לתיקון הכביש, הופנו מאמצי המועצה להפעלת לחצים על השלטון המרכזי, בתקווה כי הוא יבוא לישועתה.

93. ויודגש, כי גם אם נניח, לצורך העניין, כי יש צדק בדרישתו זו של ראש המועצה, הרי שהדבר לא נתן בידו את הרשות לעכב את תיקון הכביש. חובת המועצה בעניין זה עומדת בפני עצמה מכח הדין, ולכן היה על המועצה לכל הפחות לבצע את התיקונים שיאפשרו את פתיחת הכביש בטווח הקצר בעצמה ("לשים פלסטר", כדברי ראש המועצה), ולאחר מכן יכולה היתה לדרוש השתתפות בכיסוי העלויות מצד השלטון המרכזי.

94. כפי שמציין פרופ' זמיר, חובתה של רשות מינהלית להפעיל את סמכותה, נוגעת לא רק בעצם קבלת ההחלטה, אלא גם לחובת ביצועה:

"ביצוע ההחלטה על ידי הרשות, ככל שנדרש בנסיבות המקרה, הוא חלק מן החובה להפעיל את הסמכות. בהתאם לכך, עתירה... יכולה להיות מופנית לא רק נגד מחדל בקבלת החלטה אלא גם נגד מחדל בביצוע ההחלטה". (יצחק זמיר, הסמכות המינהלית, כרך ה – עילות הביקורת המשפטית (2020), עמ' 3353).

95. דהיינו, גם אם נאמר שהמשיבים כבר הראו נכונות כללית להסדיר את הכביש לצורך פתיחתו, ואף הבטיחו לעשות כן, ואולי אף החלו לקדם את העניין, הרי שבפועל הדברים אינם מתבצעים, ואינם צפויים להתבצע בעתיד הנראה לעין. בכך, לעמדת העותרים, יש הפרה של החובה לפעול במהירות הראויה מצד המשיבים. יש לשים סוף לפגיעה המתמשכת והבלתי נסבלת בציבור, המתקיימת מזה חודשים ארוכים, כאשר הפתרון הינו פשוט, מעשי ובר ביצוע.

סוף דבר

96. לאור כל האמור לעיל, מן הדין ומן הצדק לקבל את העתירה וליתן את הסעדים המבוקשים בראשה.

עתירה זו מלווה בתצהיר לאימות העובדות המצוינות בה.

היום: 3.23

אסף רוזנבלום, עו"ד

ב"כ העותרים

תצהיר

אני הח"מ איריס האן ת.ז. _____ לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת בלבד ואת האמת כולה, וכי אהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהירה בזאת כדלקמן:

1. אני משמשת כמנכ"לית החברה להגנת הטבע ומוסמכת ליתן תצהיר זה מטעמה.
2. כל העובדות המצויינות בעתירה נכונות למיטב ידיעתי מתוקף תפקידי ובהתאם למסמכים והנתונים העומדים לרשותי.
3. אני מצהירה כי זהו שמי, זו חתימתי, ותוכן תצהירי אמת.

אישור

אני הח"מ _____ מספר רישיון _____ מאשר כי ביום _____ התייצבה בפני איריס האן, המוכרת לי באופן אישי, ולאחר שהוזהרתי כי עליה לומר את האמת בלבד ואת האמת כולה, וכי אם לא תעשה כן תהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק, אישרה את נכונות הצהרתה וחתמה עליה בפני.
