

בבית המשפט העליון

בשבתו כבית משפט הגבוה לצדק

בג"ץ 609/16

בפני כב' השופטת ד' ברק-ארז

בעניין שבין:

המשיבה 16:

מרים חדד ת.ז. 06725745
מבוא ליבנה 38, קריית גת

המשיב 17:

אלעזר הלוי ת.ז. 01203660
יהושפט 93, קריית גת

שניהם באמצעות עו"ד יותם שלמה
הקליניקה לרגולציה סביבתית
הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת בר אילן, רמת גן, 529002
טל': 03-5318814; פקס: 03-6350955
דוא"ל: environmental.law@biu.ac.il

ובין:

העותרת:

עיריית קריית גת

ע"י ב"כ עוה"ד רון צין ו/או מרדכי גנדסקי ואח'
שביט בר-און גלאון ציון יגור ושות' – עורכי-דין
"מגדל סונול", דרך מנחם בגין 52, תל אביב, 67137
טל: 03-7912800; פקס: 03-7912801; דוא"ל: office@sbilaw.com

ובין:

המשיבים:

1. הוועד לתשתיות לאומיות
2. ממשלת ישראל
3. המועצה הארצית לתכנון ובנייה
4. הרשות לשירותים ציבוריים – חשמל
5. היועץ המשפטי לממשלה
באמצעות פרקליטות המדינה, מחלקת בג"צים
רח' צלאח א-דין 29 ירושלים, 91010
טל': 02-6466590; פקס: 02-6467011
6. רשות מקרקעי ישראל

באמצעות פרקליטת המדינה, מחלקת בג"צים

7. הוועדה המקומית לתכנון ובנייה מחוז דרום

באמצעות פרקליטות המדינה, מחלקת בג"צים

8. הוועדה המקומית לתכנון ובנייה קרית גת

רח' הקוממיות 97, קרית גת

9. עמותת אדם טבע ודין

אח' יהודה הלוי 48, תל אביב 6578202

10. "סביב הנגב" – הקליניקה לשלטון מקומי, תכנון

וסביבה ביה"ס למשפטים, המכללה האקדמית "ספיר"

ד.ג. חוף אשקלון 79165 (נמחקה)

11. תשתיות נפט ואנרגיה בע"מ 520027293

רחוב הסדנאות 3, הרצליה – 46728

טל': 09-9528501; פקס: 09-5943719 (נמחקה)

12. רכבת ישראל

תחנת תל אביב מרכז, ת.ד. – 18085, תל אביב-יפו – 61180

טל': 03-6937577; פקס: 03-6937988

13. חברת חשמל לישראל

נתיב האור 1, ת.ד. 10, חיפה-350851

14. צומת אנרגיה בע"מ

דרך מנחם בגין 7, רמת גן - 5268102

15. קיבוץ נתיב הל"ה – אגודה חקלאית שיתופית בע"מ 7-000761-57

ד.ג. האלה – 9985500

טל': 02-9900212; פקס: 02-9900600

תגובה מטעם המשיבים 16 ו-17

גב' מרים חדד ומר אלעזר הלוי, המשיבים 16 ו-17 בהתאמה, (להלן: "המשיבים") מתכבדים להגיש לכבוד בית המשפט את תגובתם לעתירה כמפורט להלן:

1. המשיבים מתכבדים להודיע כי הם תומכים בעמדת העותרת.

2. המשיבים יטענו כי ישנם נימוקים נוספים התומכים בעמדת העותרת שאינם מופיעים בעתירה. המשיבים מבקשים להצביע על מספר פגמים נוספים בהפעלת שיקול הדעת המנהלי של רשויות התכנון שלא צוינו בעתירה. העובדות המובאות בתגובה מבוססות על העובדות המפורטות בעתירה על נספחיה.

המסגרת העובדתית:

3. המשיבים, תושבי קריית גת, הגישו השגה על תכנית תשתית לאומית מספר 55 (להלן: "תת"ל 55" או "התכנית") אשר הוגשה על ידי המשיבה 14, חברת צומת אנרגיה בע"מ, (להלן: "היזם"). ההשגה

הוגשה באמצעות עו"ד מרב מירון גורן מ"סביב הנגב" – הקליניקה לשלטון מקומי, תכנון וסביבה ביה"ס למשפטים, המכללה האקדמית "ספיר" (נספח 32 לעתירה) (להלן: "ההשגה"). המשיבים השיגו כנגד מספר היבטים של הליך אישור התוכנית – ליקויים באופן בחינת החלופות, המשקל שניתן להיבטים בריאותיים ופגיעה בעקרונות של צדק חלוקתי וצדק סביבתי.

4. במהלך הדיונים בוועדה לתכנון תשתיות לאומיות (להלן: "הות"ל") נבחנו מספר חלופות להקמת התחנה. החוקר, עו"ד גדעון ויתקון (להלן: "החוקר"), אותו מינתה הות"ל לבחון את ההשגות לתוכנית, תמך באופן חד משמעי ועקבי בחלופה 2 – הקמת תחנת הכוח באזור התעשייה קריית גת. ובלשנו: "החלופה הנכונה לדעתי היא לא 3 ולא 5 אלא אזור התעשייה של קריית גת על פי המלצת הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה. זאת לדעתי ההמלצה הנכונה ועם זה היינו צרכים לצאת לדרך שמקימים תחנות כוח באזור תעשייה ולא על שום שטח חקלאי אחר ולא על שום הסדרים קנייניים כאלה ואחרים. אלא פשוט ללכת לאזור התעשייה, זה המקום של תחנת כוח. המקום התכנוני של תחנת כוח ועל זה אין שום חילוקי דעות עם אף אחד. אף אחד לא חולק על העניין שזה המקום הנכון." (נספח 36 לעתירה, עמ' 26). חלופה זו נדחתה בשל "חוסר ישימות" – קרי דרישה להקצאת הקרקע בחלופה 2 במכרז. הות"ל בחרה בחלופה 7א', החלופה בה ליזם יש זיקה קניינית. המשיבים מצטרפים לטענת העותרת כי מדובר בשיקול זר לשיקולים התכנוניים. לא יתכן שזה יהיה השיקול המכריע וודאי שלא השיקול היחיד לטובת החלופה הנבחרת. (סוגיה זו נסקרת באופן נרחב בעתירה, ראו סעיפים 179-206 ו-321-345. כמו כן, ראו דיון בוועדת המשנה להשגות שנסוב בחלקו הגדול סביב נושא זה, נספח 34 לעתירה. ראו גם סעיפים 89-72 להשגת המשיבים).

5. העותרת מונה מספר כשלים תכנוניים בחלופה 7א' שמצא החוקר – מדובר בשטח פתוח, שאינו צמוד דופן, בניגוד לתמ"א 35, בניגוד למגמת הפיתוח של העיר. (סעיף 178 לעתירה)

6. חלופה 7א' אף כרוכה בסיכונים בריאותיים וסביבתיים לתושבים. סיכונים אלו היו בבסיס ההסתייגויות של המשרד להגנת הסביבה ומשרד הבריאות להקמת התחנה בחלופה 7א'. (סעיפים 140-150 לעתירה, ונספחים 25 ו-26 בהתאמה)

7. ועדת המשנה להערות והשגות דנה בסוגיות הסביבתיות. בסופו של יום, ההשגות משיקולים סביבתיים נדחו על ידי הוועדה. דברי נאוה אלינסקי-רדעי, מנהלת אגף א' (תשתיות לאומיות) ות"ל – משרד הפנים: "אנחנו מציעים להיות בהמלצה שדוחה [את ההשגה בעניין בריאות, י.ש], אין מתודולוגיה סדורה, לא הוצגו נתונים." (נספח 34 לעתירה, עמ' 77. לדיון מקיף על הדיונים בסוגיות הסביבתיות שנערכו בוועדת המשנה להערות והשגות ראו סעיפים 105-87 לעתירה).

8. בנוסף לשיקולים הבריאותיים-סביבתיים, לא נשקלו שיקולים של פגיעה בערכים אקולוגיים בשטח חלופה 7א'. (ראו סעיף 70 בהשגה שהגישה אדם טבע ודין, נספח 31 לעתירה והמלצת החוקר בעמ' 27-28, נספח 35 לעתירה).

9. להחלטה על מיקום התחנה יש השלכות כלכליות. ההשלכות הכלכליות כוללות השפעות ישירות כגון הכנסות מארנונה והיטל השבחה, והשלכות עקיפות בעקבות השפעות על מחירי הדירות בשכונות סמוכות לחלופה 7א' או המתוכננות לקום בסמיכות, ואף ביטול יחידות דיור מתוכננות. העותרת מעריכה כי נזק זה יכול להגיע למיליארדי ש"ח. (סעיפים 279-283 לעתירה) נזק כלכלי זה יוטל על כלל

הציבור – הן תושבי קריית גת והן הציבור בכללותו שהוא הבעלים של הקרקע באמצעות רשות מקרקעי ישראל.

10. שיקולים של צדק חלוקתי וצדק סביבתי לא נשקלו על ידי החוקר ועל ידי הות"ל בקביעת החלופה הרצויה. החוקר המליץ לדחות את ההשגות בעניין צדק חלוקתי בטענה כי "סוגיות אלו על אף חשיבותן צריכות להיות נידונות במסגרות אחרות (ועדת גבולות, הסדרים לחלוקת הכנסות וכיו"ב)". ועדת המשנה להערות והשגות של הות"ל קיבלה את המלצת החוקר בעניין זה. (נספח 37, עמ' 3)

11. המשמעות של הקמת התחנה בחלופה 7 היא שינויי הייעוד של הקרקע – מקרקע חקלאית לשימוש תעשייתי מובהק, כאשר השיקול המרכזי למהלך הוא שיקול שאינו תכנוני. לעומתה, חלופה 2 מגשימה בצורה הטובה ביותר עקרונות תכנוניים, סביבתיים וחלוקתיים שכן היא ממוקמת באזור המיועד להיות אזור תעשייה בשטח קריית גת – הישוב הגדול הסמוך ביותר לכלל החלופות.

המסגרת המשפטית:

12. כאמור, המשיבים תומכים בעמדת העותרת. לפיכך, תגובת המשיבים מוסיפה על הטענות המשפטיות שנטענו בעתירה בנקודות מסוימות בלבד.

הועדה לתשתיות לאומיות:

13. ראשית, לגישת המשיבים, על הות"ל להפעיל את שיקול הדעת המנהלי במשנה זהירות.

14. הות"ל הינה מסגרת תכנונית החורגת מהליכי התכנון הרגילים. הות"ל הוקמה כדי לקדם הקמת תשתיות בעלות חשיבות לאומית בהליך מזורז. צמצום איזונים ובלמים הנמצאים בהליכי תכנון "הרגילים" מחייב נקיטת משנה זהירות באישור תכניות על ידי ות"ל. היות ומדובר בתשתיות משמעותיות מבחינת הגודל וההשפעה הסביבתית, יש לנקוט במשנה זהירות ונדרשת הקפדה יתרה על עקרונות היסוד של הליך מנהלי תקין תוך שקילה ראויה של שיקולים תכנוניים וסביבתיים. לעניין זה, יפים דבריו של כבוד השופט מישאל חשין:

"בלוח זמנים צפוף ודחוס זה יוקמו וייבנו שדות תעופה, נמלים, מאגרי מים, תחנות כוח, מתקני אחסון לגז ולדלק, קווים עיליים או תת-קרקעיים להובלה או להעברה של חשמל, מתקני מים, תשתיות ביוב, מאגרי נפט גולמי ועוד ועוד. כך תיכונה ותיוסדנה תשתיות שהמדינה נבנית עליהן. אמנם, כל מתקני תשתיות אלה לא יהיו "תשתיות לאומיות" לענייננו, אלא אם "ראש הממשלה, שר האוצר ושר הפנים הכריזו, על כל אחד מהם, כי הוא בעל חשיבות לאומית", ואולם די בהכרזה זו ותכנית לתשתית לאומית תפרוץ אל יעדה במהירות האור. ובפרקי-זמן אלה – פרקי-זמן של ימים – אמורים הליכים עקרוניים להחל ולהסתיים. האומנם? אין פלא בדבר כי כך נכתש ופורר לפירורים תסקיר השפעה על הסביבה דווקא בבנייתם של מתקני תשתית שהשפעתם על הסביבה היא הרבה ביותר."

בג"ץ 4128/02 אדם טבע ודין נ' ראש הממשלה, פד"י נח (3) 503, 2004, עמ' 524.

15. לפיכך, בהליכי תכנון בות"ל עמדת החוקר, שנחשף ישירות לחומרים השונים, משמעותית במיוחד. במיוחד מדובר בהחלטות הות"ל שנקבעו בניגוד ישיר להכרעות פוזיטיביות של החוקר (במובחן מהחלטה לא לדון בנושא מסוים).

הפעלת שיקול הדעת המנהלי – החובה לשקול שיקולים של צדק חלוקתי וצדק סביבתי:

16. ניתן לחלק צדק סביבתי לשלושה היבטים – השתתפות בהליכי קבלת החלטות (המבוססת על צדק תהליכי), חלוקה צודקת של משאבים (המבוססת על צדק חלוקתי) וחלוקה צודקת של חשיפה להשפעות סביבתיות שליליות.

שיקולים תהליכיים:

17. אופי הדיונים בות"ל מעצים את החשש לפגיעה בנגישות של אוכלוסיות מוחלשות למוקדי השפעה בהליך המנהלי. חשש זה מחמיר לאור פגמים פרוצדורליים במקרה הנדון כגון העדר נציגי ציבור בדיון במליאת הות"ל (ראו פסקה 237 לעתירה).

18. לאלה, מתווספת התחושה לאורך ההליך, שבדירוג ובחינת החלופות, אותם ביצעע היזם – המטרה סומנה מסביב לחץ. בדבריה של גבי רותי שוורץ, הנציגה של ארגון הגג של הירוקים בתמלול הדיון מיום ה-25.06.2012: "אני גם מרגישה שהמטרה סומנה ואחר כך נבדקו החלופות". (נספח 16 לעתירה. ראו גם סעיף 15.2.4 וסעיפים 71-105 לעתירה).

שיקולים חלוקתיים וסביבתיים:

19. המשיבים יטענו כי החלטת החוקר והות"ל שלא לשקול שיקולים של צדק חלוקתי – שגויה ביסודה.

20. עם מתן פסק הדין בבג"ץ 244/00 עמותת שיח חדש נ' שר התשתיות הלאומיות, פד"י כ"ב (6) 2002 (להלן: "בג"ץ הקרקעות"), התבהרה החובה לשקול שיקולים של צדק חלוקתי בהחלטות הנוגעות לשימושי קרקע.

"החובה לשקול שיקולים של צדק חלוקתי היא חלק בלתי נפרד מסמכותה של רשות מנהלית, אשר בסמכותה להחליט על הקצאת משאבים מוגבלים.

... הערך של צדק חלוקתי הינו ערך כבד משקל, אשר כל רשות מנהלית חייבת לתת לו משקל ראוי בכל החלטה שלה בדבר חלוקת משאבים ציבוריים. לדברים אלה משקל מיוחד במקרה שבפנינו. מינהל מקרקעי ישראל הינו גוף המופקד על כלל מקרקעי ישראל. לא ניתן להפריז בחשיבותו של נכס זה, ובחשיבות שיש לחלוקתו והקצאתו באופן צודק וראוי."

כבוד השופט אור, בג"ץ הקרקעות, עמ' 66-64.

21. גישה זו באה לידי ביטוי גם בפסיקה מאוחרת יותר של בית המשפט העליון. במילותיו של כבוד השופט פוגלמן:

"אין חולק על חשיבותו של עקרון הצדק החלוקתי בהפעלת סמכותה של מועצת מקרקעי ישראל, כרשות המופקדת על התוויית המדיניות הקרקעית שעניינה הקצאת משאבי ציבור מוגבלים."

בג"ץ 446/12 האגודה לצד חלוקתי בע"מ נגד מועצת מקרקעי ישראל, (פורסם בנבו, 26.08.2012), פסקה 14 לפסק דינו של השופט פוגלמן.

22. השיקולים החלוקתיים-סביבתיים באים לידי ביטוי במתח בין קבוצת האוכלוסייה הנושאת בנטל הסביבתי, אוכלוסיית העיר קריית גת, לבין קבוצת האוכלוסייה הנהנת מהרווחים הכלכליים של הפעילות התעשייתית – קיבוץ נתיב הל"ה, היזם, והלקוחות העתידיים של היזם שיהנו מחשמל מוזל.

23. בעיר מתגוררים עשרות אלפי אנשים – חלק ניכר מהם מאוכלוסיות מוחלשות. העיר מדורגת באשכול 4 מתוך 10 בדירוג הכלכלי-חברתי של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. (סעיף 140 להשגת המשיבים) העיר נמצאת במרחק של 1.6 ק"מ ממיקום התחנה בחלופה א7.

24. המרחק של קיבוץ נתיב הל"ה, המשיב 15, מצומת פלוגות הוא 22 ק"מ בקו אווירי. כפי שמעידים נציגי היזם – מרחק זה היה בבסיס ההסכמה של הקיבוץ לשימוש בקרקע להקמת תחנת כוח. בלשונם, "הקיבוץ הסכים להתקשרות מטעם כלכלי ובשל ריחוקו הפיזי מהתחנה". (ראו ע' 32 לדוח החוקר, נספח 35 לעתירה).

25. לבחירת בחלופה א7 השלכות כלכליות על עיר קריית גת ותושביה, הכוללות: פגיעה באפשרויות לשווק דירות בשכונות החדשות, הכנסות מארנונה והיטל השבחה ופגיעה באפשרויות פיתוח של העיר.

26. חרף ההשלכות של החלטת הות"ל על סוגיות של צדק חלוקתי – משמעויות אלו כלל לא נדונו על ידי הות"ל.

27. כאמור לעיל, החוקר קבע שאין לדון במסגרת הליכי התכנון בשיקולים אלה, אלא שיש לדון בהם במסגרות אחרות כולל בוועדת הגבולות. עם זאת, החוקר מציין כי "קריית גת ביקשה להרחיב את הגבולות שלה באופן בלתי פוסק. והתשובה של ועדת הגבולות הייתה יש לכם מספיק, קודם כול תנצלו מה שיש לכם ואחר כך תתקדמו. ובאמת אני חושב שזאת אחת הרזרבות הגדולות ביותר." (עמ' 103 נספח 38)

28. החלטת הות"ל שקבעה כי לא ניתן להקים את התחנה בחלופה 2, קובעת כי הלכה למעשה לא ניתן להשתמש ברזרבות קרקע הנמצאות באזור התעשייה להקמת מתקני תשתיות הדורשות "זיקה קניינית" הקודמת למתן הרישיון המותנה.

29. משמעות נוספת של ההחלטה היא כי כלל לא ניתן להקצות קרקעות לפרויקטים מסוג זה באזורים בהם נדרש מכרז להקצאת הקרקע. עצם הקצאת הקרקע ללא מכרז היא בעלת משמעויות חלוקתיות. במובן זה, העובדה שהקרקע הוקצתה ליזם בחלופה א7 ללא מכרז אמורה להיות שיקול נגד חלופה זו מטעמים של צדק חלוקתי.

30. ההליך התכנוני והליך הקצאת הקרקע נושקים להפרטה. היזם מציע את התכנית, מציג את החלופות ומדרג אותן ובסוף היום מקבל קרקע חקלאית ללא מכרז לשימוש תעשייתי מובהק.

"שיקול משמעותי שחייב להנחות כל דיון בהפרטה הוא העובדה שהחלוקה הנוכחית של הזכויות במקרקעין הינה תולדה של מדיניות לא-שוויונית... קבוצת אוכלוסייה שראויות במיוחד להכרה ככאלה שלא נטלו חלק שווה בחלוקה הראשונית הן המיעוט הערבי והעולים מארצות המזרח שכוונו להתיישבות בעיירות הפיתוח."

מקרקעי ישראל בין ניהול ציבורי להפרטה: צדק חלוקתי בהליך המנהלי, דפנה ברק ארז, בתוך "צדק חלוקתי בישראל" עורך: מנחם מאוטנר, 2000, עמ' 214.

להרחבה על היבטים היסטוריים, אתניים ומעמדיים של מדיניות השימוש בקרקעות ראו: **הקרקעות החקלאיות בישראל לקראת סוף האלף: היבטים היסטוריים, משפטיים וחברתיים**, אלכסנדר (סנדי) קדר ואורן יפתחאל, בתוך "צדק חלוקתי בישראל" עורך: מנחם מאוטנר, 2000, עמ' 149.

31. בדומה לשיקולים חלוקתיים-כלכליים, ההכרה בחשיבותם של שיקולים סביבתיים בהליכי תכנון, על ההיבטים החברתיים שלהם, גוברת בעשורים האחרונים.

32. יפים לעניין דבריה של כבוד השופטת ד"ר מיכל אגמון-גונן:

"סבורני, כי הגיעה העת להכיר בזכות אדם לחיות בסביבה ראויה. רווחתו ואיכות חייו של הפרט תלויה במידה לא מבוטלת באיכות הסביבה בה הוא חי. ייתכן כי בחלק מהמקרים ניתן יהיה לראות בזכות לאיכות הסביבה זכות הנגזרת מהזכות לחיים, באחרים מהזכות לקיום מינימאלי בכבוד (רע"א 4905/98 גמזו נ' ישעיהו), [פורסם בנבו]. במקרים שאינם עולים כדי פגיעות אלו, עדיין ניתן להכיר בכך כזכות ברמה חוקית שאינה על חוקית, בפרשנות של חקיקה, כגון חוק התכנון והבנייה. על כן כאשר ממשכים בדיון, יש לזכור את זכותם של המערערים לחיים בסביבה ראויה ואת השאיפה לצדק סביבתי." [ההדגשה במקור, י.ש]

עמ"נ 318/07 טויטו נ' הוועדה המקומית לתכנון ובנייה בראשון לציון (פורסם בנבו, 16.08.2010)

33. שיקולים סביבתיים קשורים קשר הדוק לשיקולים החלוקתיים. מחקרים מראים כי אוכלוסיות מוחלשות מועדות להתגורר בסמיכות למפגעים סביבתיים. לפיכך, פערים חברתיים וכלכליים הם פעמים רבות מוקדים לחוסר צדק סביבתי. בדומה לחוסר צדק חלוקתי, פערים אלה חופפים לחוסר צדק כלכלי בחתך אתני ולאומי.

ראו: **של מי הפסולת הזאת לעזאזל?! סילוק פסולת וצדק סביבתי בישראל** יששכר רוזן-צבי, מחקרי משפט כג, תשס"ז-2007.

34. שיקולים של צדק סביבתי אינם רק משקללים את ההווה והעבר אלא אף צופים פני עתיד וכוללים צדק בין-דורי ושיקולים של פיתוח בר קיימא. להחלטות התכנוניות של היום השפעה מכרעת על המציאות הסביבתית של מחר. פרויקט תשתיות בהיקף של הקמת תחנת כוח אינו דבר של מה בכך – מדובר במהלך בלתי הפיך הסותר הליכי תכנון ארוכי טווח כגון שמירה על שטחים פתוחים בתמ"א 35.

35. ההחלטה להקצות עבור פרויקט תשתיות קרקע חקלאית ללא מכרז במקום קרקע באזור תעשייה וכל זאת בניגוד לעמדת רשות מקרקעי ישראל, הבעלים של הקרקע בשתי החלופות, היא אבסורדית במיוחד לאור העובדה שהבעלות הלאומית על קרקעות במדינה מוצדקת, בין היתר, בשמירה על שטחים פתוחים לטובת הדורות הבאים. ראו לעניין זה: **מי ימלל גבורות מקרקעי ישראל? בחינה של ההצדקות להמשך הבעלות הלאומית על המקרקעין**, רחל אלטרמן, עיוני משפט 21 (3) 1998, 535.

36. עמדנו לעיל על החשיבות של רשות מקרקעי ישראל, הבעלים של 93% מהקרקעות בישראל בניהול קרקעות המדינה, רובן קרקעות חקלאיות באופן המגשים צדק חלוקתי. שיקולים אלו יפים להצדקת תפקיד מרכזי של הרשות בניהול בר-קיימא של הקרקעות.

"העיקרון של פיתוח בר קיימא מחייב שהמנהל יעמוד בחזית המאבק בהפשרה לא מושכלת של קרקע חקלאית. קרקע זו היא לא רק אמצעי ייצור חקלאי, אלא גם נכס סביבתי ומשאב הדרוש לדורות הבאים."

תכנון במקרקעי ישראל: לקראת פיתוח בר-קיימא, דפנה ברק ארז ואורן פרוז, משפט וממשל ז', תשס"ה 867, עמ' 904-903.

37. החשיבות הרבה שמיוחסת לאופן בו רשות מקרקעי ישראל נדרשת לנהל את קרקעות המדינה תוך התחשבות בשיקולים חלוקתיים נוגעת לעניינו בשתי נקודות:

37.1. ראשית, מה שנכון עבור מועצת מקרקעי ישראל, נכון במידה לא פחותה ביחס לגופי התכנון.

37.2. שנית, היה מקום לשקול ביתר זהירות את המקום של רשות מקרקעי ישראל בדיוני הות"ל. לא זו בלבד שנציג רשות מקרקעי ישראל לא השתתף בדיון במליאת הות"ל, המליאה החליטה שלא להמתין שבועיים נוספים לקבלת הבהרות מהרשות בעניין הישימות של החלופות השונות – בניגוד לעמדת וועדת המשנה להערות והשגות.

סיכום:

38. הליך קבלת ההחלטה נשוא העתירה פגום והתוצאה הסופית אינה סבירה.

39. הליך קבלת ההחלטה כלל פגמים פרוצדורליים ובמהלכו לא נשקלו כל השיקולים הנדרשים ובראשם שיקולי צדק סביבתי – צדק חלוקתי ופיתוח בר קיימא בניגוד לעקרונות שנקבעו בפסיקה.

40. כמו כן, התוצאה הסופית לוקה בחוסר סבירות קיצוני. רוב רובם של המעורבים בהליך הכירו בחלופה 2, הקמת התחנה באזור התעשייה קריית גת, כחלופה המיטבית מבחינה תכנונית וסביבתית. בכלל זה ניתן למנות את מוסדות התכנון (הועדה המחוזית לתכנון ובנייה מחוז דרום והועדה המקומית לתכנון ובנייה קריית גת), החוקר המקצועי שמינתה הות"ל, עיריית קריית גת (המושפעת העיקרית מהתחנה) המשרד להגנת הסביבה, משרד הבריאות, קרן קיימת לישראל ורשות מקרקעי ישראל (הבעלים של הקרקעות בשתי החלופות). עם זאת, נבחרה חלופה פחות מיטבית. הדעת אינה סובלת מצב בו הליך מכרז שנועד להבטיח הקצאה שוויונית של הקרקע הוא הגורם לכך שהקרקע תוקצה באופן שלא רק

שהוא לא שוויוני, הוא אף סותר את ההיגיון התכנוני והסביבתי. נוסף על הטענות הרבות שטענה העותרת, שיקולים של צדק חלוקתי וסביבתי אף הם מחזקים את הטענה יש לקדם את חלופה 2 – החלופה ההגיונית מבחינה תכנונית וסביבתית בה הפיצוי הכלכלי ההולם ביותר לאוכלוסייה הנפגעת בהתחשב בשיקולים חברתיים-כלכליים בהווה, בנסיבות היסטוריות ובאיזון בין צרכי שימור לצרכי פיתוח לטובת כלל הציבור, האוכלוסייה המקומית והדורות הבאים.

41. לאור זאת, עמדת המשיבים היא כי יש לקבל את העתירה.

יותם שלמה, עו"ד
בא כוח המבקשים

