

## כביש 4 דרום ומערך הדרכים המבחר את בית ספאפא

אפריל 2013

כתיבה: אביב טטרסקי, עיר עמים ושרי קרוניש, עמותת 'במקום'

העבודות לסלילת החלק הדרומי של כביש 4<sup>1</sup> בלב בית ספאפא-שרפאת (להלן בית ספאפא) התחילו בדצמבר 2012. עיריית ירושלים ומשרד התחבורה מנסות לצייר את מאבק התושבים נגד הכביש כפי שהוא מתוכנן כיום ואת דרישתם לסלילתו מתחת לפני הקרקע (במנהור על ידי קירוי) כמקרה של NIMBY<sup>2</sup>: שם גנאי שניתן לתופעה שבה בשל אינטרסים אגואיסטיים צרים, שכבות אוכלוסייה מבוססות וחזקות נלחמות להרחיק מאזור מגוריהן פרויקטים החיוניים לרווחת הציבור.

אלא שבמציאות, כביש 4 דרום הוא חלק מתופעה רחבה ולא מקרה מבודד. לפחות 5 כבישים נוספים (חלקם קיימים וחלקם מתוכננים), אשר נועדו לשמש בעיקר עורקי גישה מהירים לשכונות ישראליות בירושלים המזרחית<sup>3</sup> ולחברן למערב ירושלים, עוברים בשטח השכונה. כבישים אלו, החוצים את בית ספאפא והופכים אותה לפיסות מנותקות, באים על חשבון פיתוח השכונה וגורמים לה מפגעים סביבתיים וחברתיים קשים.

יש להדגיש שדי בנזקיו החמורים של כביש 4 דרום (אשר יפורטו בקצרה להלן) להבהיר שאין לסלול אותו במתכונתו הנוכחית. הרשויות אשר מסרבות לפתרון של מנהור/קירוי אינן מספקות תשובות כיצד ימנעו את נזקיו החמורים של הכביש. נייר זה נועד להציב את ההתעלמות של הרשויות מנזקיו הקשים של הכביש, בהקשר רחב של מדיניות מתמשכת של אפליה ושימוש בקרקע של בית ספאפא לצרכים עירוניים וארציים תוך אדישות לפגיעה בתושבים.

### תמצית הבעייתיות של כביש 4 דרום<sup>4</sup>

כביש 4 דרום עובר דרך השטחים הבנויים של בית ספאפא אולם לא נועד לשרת את השכונה. מדובר בכביש פרברי מהיר שיאריך את כביש 4 ויחבר אותו עם כביש 60 (כביש המנהרות) לכיוון גוש עציון. בכך יושלם חיבורם של גושי ההתנחלויות הגדולים שמסביב לירושלים<sup>5</sup> אל העיר באמצעות כבישים מהירים ללא רמזורים שכביש 4 מהווה את עמוד השדרה שלהם. הכביש בן 6 נתיבים וברוחב שמגיע עד ל-75 מטר יחצה את בית ספאפא לאורך כמעט שני ק"מ. כמו כן מתוכננים 2 מחלפים: מחלף אחד יאפשר חיבור אל רחוב דב יוסף מכיוון שרפאת והשני, גדול יותר, יתחבר אל כביש המנהרות המוביל אל גוש עציון (מחלף רוזמרון). הכביש גורם נזק רב למרקם החיים בבית ספאפא:

- תוואי הכביש מבחר את בית ספאפא למובלעות אשר קשרי הגומלין ביניהן יהיו מסורבלים עד בלתי אפשריים. קשרי משפחה כמו גם תרבות ההליכה ברגל והגישה לשירותים בסיסיים במרכז הכפר, ייפגעו אנושות. מדובר בחזרה על מה שעולל לכפר כביש דב יוסף (ראו להלן).
- תוואי הכביש עובר בצמוד לעשרות בתי מגורים וזאת במנוגד להוראות תוכנית המתאר הארצית לכבישים (תמ"א 3) המחייבת קבלת הקלה במקרה של בתי מגורים הממוקמים במרחק של 100 מטר ממרכזו של כביש מהיר וקובעת מרחק מינימלי של 50 מטר מהבתים אל מרכז הכביש. שבועות ספורים לפני תחילת העבודות על הכביש הדגישה נציגת לשכת

<sup>1</sup> כביש 4 מוכר גם ככביש 50 או דרך בגין

<sup>2</sup> Not In My Back Yard. בעברית כונתה תופעה זו "לא בחצר האחורית שלי".

<sup>3</sup> הכוונה לשכונות שנבנו על ידי מדינת ישראל בשטח שצורף לתחום המוניציפלי של ירושלים אחרי 1967.

<sup>4</sup> להרחבה על כביש 4 דרום, משמעותו התכנונית והמדינית, והטענות נגדו, ראו "ובליבה פצע", נייר העמדה של עיר עמים מדצמבר 2012, וגם את **חנות הדעת התכנונית של עמותת במקום** שהוגשה לבית המשפט העליון במרץ 2013, במסגרת בקשה להצטרף להליך הערעור המנהלי כ"ידיד בית המשפט". טרם ניתנה החלטה בבקשה ובערעור, שמספרו עע"מ 1508/13 סלמאן ואח' נ' עיריית ירושלים ואח'.

<sup>5</sup> גוש עציון בדרום, מעלה אדומים במזרח וגבעת זאב בצפון

התכנון במחוז ירושלים שסלילתו מחייבת קבלת הקלה מתמ"א 6<sup>3</sup>. למרות זאת, לא התקיים דיון ברשויות התכנון ולא אושרה ההקלה. כ-15 בתים בנויים ברדיוס של 150 מטר מקודקוד המחלפים המתוכננים (דב יוסף ורוזמרין), גם זאת בניגוד להוראות תמ"א 3 וללא אישור.

- הכביש יביא לביטולם של כבישים פנימיים חיוניים בבית ספאפא תוך חסימת הכניסה למספר בתי מגורים. בשל הסירוב לקרות חלק ניכר של הכביש המהיר כך שהכבישים הפנימיים הקיימים יוכלו לעבור מעליו, יהיה צורך לסלול כבישים פנימיים חדשים, ולשם כך צפויות הפקעות אדמה נוספות. כבישים פנימיים אלו לא נכללו בהיתרי הבנייה שניתנו, שלא כחוק, ולמהלך יידרשו היתרי בניה נוספים אשר למיטב ידיעתנו טרם הוכנו. מכיוון שכך, אין כל ערבון שהגשרים יבוצעו לפני שסלילת כביש 4 תסתיים ותביא לניתוק מוחלט של הגישה ל-200 דירות לערך.

מינהור הכביש באמצעות קירוי ימנע את מרבית הנזקים הצפויים ממנו: ביטול הכבישים הקיימים, ניתוק בין חלקי הכפר, מפגעי הרעש, מפגעי זיהום האוויר, והפקעת האדמות הנדרשת לגשרים ולכבישים הפנימיים החדשים. האדריכלית איילה רונאל אשר תכננה מספר תכניות בשטחי בית ספאפא הגובלים בכביש אומרת בפירוש:

*"נזקיו הצפויים של כביש 4 מחייבים קירוי של קטע כמה שיותר ארוך שלו. סלילת הכביש ללא קירוי באורך מספיק תנתק בין החלקים שמשני צידי הכביש ותפגע בתפקוד היומיומי של התושבים".*

על אף זאת, משרד התחבורה ועיריית ירושלים הסכימו לקרות רק קטע קצר מאוד של 180 מטר ולא נתנו נימוק משכנע מדוע לא יקורה חלק נכבד יותר של הכביש. יתר על כן החלק שהרשויות מתכוונות לקרות נמצא במיקום המעורר תמיהה (על כך בהמשך). מצב זה נמצא בניגוד חריף לתכנון של כביש 39, בפאתי שרפאת (אותו נתאר בחלק הבא) אשר הוחלט לתכננו במנהרה כדי לאפשר פיתוח של מלחה ולשמר את הנוף.

## מערך הדרכים המבתר את בית ספאפא (ראו מפה מצורפת)

מהדברים שהבאנו עד כה עולה תמונה ברורה בדבר הפגיעה הקשה שכביש 4 יגרום הן לתושבי בית ספאפא והן למרקם של הקהילה כולה. להלן נפרט כבישים נוספים – מתוכננים וכאלו שכבר קיימים – אשר בדומה לכביש 4 דרום עוברים גם הם בבית ספאפא ובשוליה, מבתרים ותוחמים אותה, בעוד הם משרתים את השכונות הישראליות ולא את בית ספאפא. הנה כי כן, תכנון וביצוע הכבישים באזור נעשה על חשבון התפתחות השכונה וללא כל התחשבות בצרכים ובזכויות של תושביה.

### כבישים מתוכננים:

#### כביש 10

כביש זה מאושר סטטוטורית<sup>7</sup> אך טרם בוצע. הכביש נועד לחבר בין דרך חברון במזרח לרחוב דב יוסף במערב תוך שהוא חותך דרך בית ספאפא לאורך 1.7 ק"מ. סלילת הכביש תביא להריסת בית מאוכלס ומטעי זיתים הנמצאים על התוואי שלו. הכביש ישרת את תושבי הר חומה וגם את התושבים העתידיים של גבעת המטוס, המיועדת כשכונה ישראלית חדשה. הם יוכלו לחצות את בית ספאפא במהירות ולהמשיך אל גילה, קניון מלחה ודרום העיר.

במפגש של כביש 10 עם כביש 4, הסכים משרד התחבורה לקרות את כביש 4 לאורך 180 מטר כך שכביש 10, וכביש חדש נוסף, יוכלו לעבור מעל כביש 4. כפי שצוין לעיל, לא רק שאין די בקירוי קצר כל כך אלא שיש מקומות אחרים לאורך כביש 4 אשר קירוי היה מועיל בהם יותר על מנת לשמר דרכים קיימות. התעקשות הרשויות על קירוי דווקא במיקום זה נועדה לאפשר את סלילתו של כביש 10. הנה, אפילו כשמשרד התחבורה מציע פתרון חלקי ולא מספק לנזק שיגרם לבית ספאפא, הוא מונע על ידי אינטרסים אשר אין להם דבר עם טובת השכונה.

<sup>6</sup> לפי סיכום ישיבת צוות ההיגוי לתוכנית אב בית ספאפא, מתאריך 5.12.2012.

<sup>7</sup> לפי תוכניות 3488, 3802, 3801 לבית ספאפא (שאושרו ב-1987, 1992, 1993 בהתאמה) ותוכנית 5834 לגבעת המטוס (אושרה 2012).

## כביש 39

מדובר בכביש בין-עירוני מעמק האלה אשר עתיד להכנס לירושלים מדרום, באזור מלחה. מטרת הכביש לשפר את הקשר בין בית שמש לירושלים. תוואי הכביש מחולק לשני מקטעים, בתוך ירושלים ומחוצה לה, אשר מתוכננים בנפרד. המקטע הירושלמי מקודם כשינוי 29ב' לתמ"א 3<sup>8</sup> והוא טרם קיבל אישור סטטוטורי. הכביש תוכנן במקור כך שהוא היה אמור להשתלב בכביש יצחק מודעי במלחה ולהתחבר דרכו אל כביש 4 אבל עיריית ירושלים ביקשה להסיט את הכביש דרומה על מנת לאפשר פיתוח נרחב של אזור מלחה. ואמנם, ב-2011 קיבלה המועצה הארצית את בקשתה של עיריית ירושלים לתכנן תוואי חדש לכביש<sup>9</sup>. התוואי המוצע על ידי עיריית ירושלים יעבור בסמוך לשטחים אותם המינהל הקהילתי של בית ספאפא מעוניין ליעד למגורים במסגרת תוכנית האב החדשה לשכונה ובהתאם להרחבה המוצעת לשכונה בתוכנית המתאר המקומית ירושלים 2000<sup>10</sup>. הקירבה של התוואי החדש של הכביש המתוכנן תהווה מכשול בפני בניה למגורים באזור, בין היתר מכיוון שיחולו על השטח מגבלות בהתאם לתמ"א 3. הנה כי כן, הפיתוח של אזור מלחה עלול להתבצע על חשבון הפיתוח בבית ספאפא.

יתרה מזאת, בעוד שישנה כוונה להעביר את רוב התוואי החדש במנהרה, דווקא בסמוך לבית ספאפא הוא ייחשף לפני הקרקע. דבריו של המתכנן ארי כהן, שהציג את התוואי החדש במועצה הארצית לתכנון ובניה מדברים בעד עצמם:

"...להותיר (את כביש יצחק מודעי) בעינו ... את כביש 39 לייצר דרומה ולקבור כמעט את כולו מתחת לפני הקרקע .. שכן צרכן שטח לא מבוטל, וכן כבישים כאלו אנחנו יודעים את התוצאה והנראות הסופית שלהם.... יוצרת מנהרה עד מורדות שראפת בתוך הקרקע ורק שם יוצאת מעל פני הקרקע..."<sup>11</sup>

מעבר לדברים ברורים אלו, מזכיר שוב את הסירוב להעביר את כביש 4 במנהרה לעומת ההחלטה למנהר את כביש 39 במקום להעביר אותו לאורך דרך קיימת (רחוב יצחק מודעי).

## כביש 34

כביש 34 מאושר סטטוטורית<sup>12</sup> ותוכנן כחיבור בין כביש פת לצומת אורנים, במקביל למסילת הברזל. במסגרת הקמפיין להקמת פארק המסילה<sup>13</sup> הושגה הבטחה שלטונית (שלא עוגנה בפעולה סטטוטורית) לכך שמרבית הכביש לא יבוצע. ההבטחה התייחסה רק לקטע העובר בסמוך לשכונת הישראליות (בין מקור חיים לגוננים) ולא כללה את הקטע בבית ספאפא, "הברך"<sup>14</sup>, בין צומת משה ברעם-פת לפנייה לכיוון סופרמרקט רמי לוי. סלילתו של כביש הברך תביא להריסת בית מגורים וכן את מטע הזיתים שלו. בעירייה כבר הוגשה בקשה להיתר בניה, עבור סלילת קטע כביש זה, כך שיש בהחלט כוונה לבצעו.

## כבישים קיימים:

### דרך דב יוסף

דרך דב יוסף, ברוחב של 4 נתיבים, הוא כביש הגישה לשכונת גילה מכיוון צומת פת. הכביש שאורכו כמעט 2 ק"מ נסלל בשנות ה-70 וניתק בין בית ספאפא לשרפאת. שני הכפרים מחוברים כיום במנהרה צרה יחידה העוברת מתחת לכביש דב יוסף ומשמשת להולכי רגל ולתנועת רכב כאחד, ללא

<sup>8</sup> המקטע מחוץ לירושלים מקודם כשינוי 29א לתמ"א 3

<sup>9</sup> ראו פרוטוקול דיון בתמ"א/3/29 של המועצה הארצית לתכנון ובניה מתאריך 5/7/11 <http://mavat.moin.gov.il/MavatPS/Forms/SV4.aspx?tid=4&pid=99003127>

<sup>10</sup> תוכנית מתאר ירושלים 2000 טרם הופקדה להתנגדויות הציבור. עתירה מנהלית בעניין זה הוגשה זה עתה על ידי עמותת במקום והאגודה לזכויות האזרח, עת"מ 13-04-36572 במקום והאגודה לזכויות האזרח נ' הועדה המחוזית לתכנון ובניה ואח'.

<sup>11</sup> תמליל דיון המועצה הארצית לתכנון ובניה בתמ"א/3/29, תאריך 5/7/11

<sup>12</sup> תוכנית 1953א אושרה בשנת 1977

<sup>13</sup> קמפיין מוצלח של "יועד התושבים למען פארק המסילה" – הפארק נחנך לאחרונה.

<sup>14</sup> הקטע נקרא כך בשל פניה בתוואי אשר משווה לו צורה של ברך

מדרכות או סימון נתיבים. כביש דב יוסף נבנה על גבי סוללה המגביהה אותו מעל פני הקרקע כך שמבית ספאפא כמעט ואין גישה אל הכביש על אף שהוא עובר על אדמותיו.

### **דרך משה ברעם**

דרך משה ברעם, שנועדה לחבר בין שכונת הקטמונים לאזור התעשייה תלפיות ודרך חברון, עוברת במזרח בית ספאפא ומנתקת ממנה שטח של כ-40 דונם בו נמצאים כ-4 בתי מגורים. אורכו של הכביש (מדרך חברון ועד לחיבור עם כביש פת) כ-1.3 ק"מ כאשר כחצי מהתוואי עובר בצמוד לבית ספאפא אך במפלס מורם מעליה. הגישה מהכביש לכפר מתאפשרת רק בנקודה אחת וזאת רק בכיוון נסיעה אחד.

### **סיכום**

סקירה זו אינה מהווה תמונה שלמה – ישנם כבישים נוספים המתוכננים על חשבון פיתוח בית ספאפא ורווחתם של תושביה (כפי שניתן לראות במפה המצורפת). הסקירה גם אינה כוללת את ההיסטוריה של הפקעת אדמות בית ספאפא להקמתן של שכונות ישראליות והקפת בית ספאפא בשכונות אלו באופן אשר מנתק אותה משכונות פלסטיניות סמוכות ואינו מאפשר לה להתרחב. אולם די בסקירה קצרה זו על מנת להבהיר שכביש 4 דרום הוא חלק מדפוס מתמשך של מדיניות תכנון מפלה כלפי בית ספאפא. שטחי הכפר יועדו לטובת עוד ועוד עורקי תחבורה ראשיים אשר –

- נועדו עבור האוכלוסיה הישראלית ולא עבור תושבי בית ספאפא
  - פוגעים באיכות החיים ובזכויות של תושבי בית ספאפא ומביאים עימם שלל מפגעים חברתיים וסביבתיים
  - משמשים להחלשת הקהילה ולמניעת ההתפתחות של הכפר
- אפליה שכזו אשר נמשכת עשרות שנים, פוגעת קשות בתושבי השכונה ובקהילה כמכלול והשלכותיה רק הולכות ומחריפות עם השנים.

### **להלן מספר המלצות למניעת המשך החרפת המצב:**

- סלילתו של כביש 4 נסמכת על תוכנית שאושרה לפני 20 שנה, והוכנה לפני כמעט 30 שנה. לאור השינויים הרבים שחלו מאז, בתחום התכנון העירוני והתחבורתי בכלל ובפיתוח של בית ספאפא בפרט, ראוי לשקול מחדש את עצם נחיצותו של הכביש. ובכל מקרה, **יש למנהר את כביש 4 דרום, את כולו או לפחות את רובו, באמצעות שיטת הקירוי, כדי לתת מענה מיטבי לפגיעות הנובעות ממנו.** על גבי הקירוי יש לתת עדיפות לשמירה של תוואי הדרכים הקיימות. נזכיר שוב את ההחלטה המסתמנת למנהר את כביש 39 כדי לאפשר את הפיתוח של אזור מלחה.
- אין כל צורך בכביש 10, עדיף לבטלו ולהשקיע בשיפור המערכת הדרכים הקיימת בבית ספאפא.
- את כביש 39 יש לתכנן כך שלא יגביל פיתוח עתידי של בית ספאפא.
- את כביש 34 יש לתכנן ולבצע כך שלא יהיה צורך להרוס את הבית אשר נמצא על התוואי.

### **המפה המצורפת**