

09/01/2018

לכבוד
 הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות
 רחוב יפו 232, ת"ד 36078, ירושלים 9438315
ti-tashtiyot@iplan.gov.il
 באמצעות דוא"ל

הנדון: תכנית לתשתית לאומית מס' תת"ל/33
"מסילה רביעית באיילון, קטע ת"א מרכז - לוד"

- הערות והשגות לתכנית -

מגישת ההשגות

עמותת **במקום** - מתכננים למען זכויות תכנון, הוקמה בשנת 1999 על ידי קבוצה של מתכננים/ות ואדריכלים/ות, ששמו להם למטרה לחזק את הקשר בין זכויות אדם ומערכות התכנון במדינת ישראל. עמותת **במקום** היא גוף מקצועי המקדם הליכי תכנון ומגמות תכנוניות לטובת הקהילה, ואשר פועלת עם ולטובת אוכלוסיות וקהילות הנתונות בעמדת נחיתות מקצועית, כלכלית או אזרחית.

במקום פעילה ברחבי הארץ ומייצגת בעמדתה אינטרס ציבורי למען שוויון בתחומי התכנון והפיתוח המקומי, הקצאת משאבים הוגנת ושקיפות בהליכי התכנון. לאורך שמונה-עשרה שנות פעילותה, רכשה העמותה הערכה רבה, הן בקרב הקהילות איתן היא עובדת, והן בקרב אנשי מקצוע וגורמים ממסדיים.

עמותת **במקום** מוכרת כגוף מקצועי ציבורי הרשאי להגיש התנגדויות לפי סעיף 100(3) לחוק התכנון והבניה (התשכ"ה-1965).

התכנית המוצעת

התכנית לתשתית לאומית מס' 33 המופקדת הינה תכנית מתאר ארצית עם הוראות מפורטות, אשר מבקשת ליצור מסגרת תכנונית במטרה להוסיף מסילת ברזל שלישית ורביעית בין תחנת הרבכת בלוד לתחנת תל אביב מרכז, וכן כדי להרחיב את כביש מס' 1 בקטע שבין מחלף שפירים למחלף לה גוארדיה. הליך עריכתה הרשמי של תת"ל/33 החל בחודש יוני 2007 וכעבור חמש שנים בחודש אוגוסט 2012 פורסם עצם הכנתה בעיתונות. התכנית פורסמה להערות והשגות הציבור כעבור חמש שנים נוספות, בתאריך 10/11/2017. יוצא אפוא כי תת"ל/33 נמצאת בשלבי הכנה מזה 10 שנים ויותר.

על מנת להכפיל את תוואי המסילה בתחום העיר לוד, התכנית מבקשת להרחיב את הרצועה המיועדת היום למסילת ברזל, ובנוסף להגדיר שטח עם מגבלות בנייה ופיתוח בתוך העיר, בין היתר באזור שתי שכונות המאופיינות על ידי אוכלוסייה ערבית: שכונת הרכבת ושכונת כרם אלנקיב. חלק מהשטחים המוצעים עבור הרחבת המסילה והשימושים הנלווים שלה הינם ביעוד מגורים ברמה של תכנון מפורט, או שנמצאים בהליכי תכנון מתקדמים להסדרת שכונות המגורים הקיימות בשטח.

העיר לוד

בעיר לוד מתגוררת אוכלוסייה מעורבת (ערבית ויהודית) המונה כ-72,800 תושבים. העיר נמצאת באשכול חברתי-כלכלי מסי' 4 מתוך 10 ומדורגת במקום 93 מתוך כלל 255 הרשויות המקומיות במדינה¹.

למרות מרכזיותה של לוד בתקופת המנדט הבריטי כצומת דרכים במרכז הארץ, אחרי קום המדינה ירדו תדמיתה וחשיבותה בעיני הציבור והרשויות, וקבוצות אוכלוסייה גדולות עזבו ואחרות הגיעו אליה. בשנות ה-60 וה-70 של המאה העשרים נבנו בלוד שיכונים רבים שאוכלסו לרוב על ידי עולים חדשים, בעוד השכונות הערביות התפתחו באופן ספונטני וללא תכנון על קרקע בבעלות פרטית, לרוב בייעוד חקלאי. אחרי שנים של הזנחה, בשנות ה-90 עברו על לוד תהליכים מואצים של הרחבה ובניית שכונות חדשות, אך ללא יד מכוונת מבחינה תכנונית.

הקמתן ואכלוסן של שכונות שלמות במעטפת העיר נעשתה ללא מערכת כבישים מתאימה, בלי שטחים מספקים למבני ציבור ושטחים פתוחים. השכונות הערביות הממוקמות בלב המרקם העירוני, סבלו מצידן מהזנחה מתמשכת בכל ההיבטים מצד כלל הרשויות. שתי השכונות כרם אלנקיב והרכבת ממוקמות בקטע האחרון של מסילת הברזל לפני הגעתה לתחנת לוד מכיוון תל אביב (ראו מפה מס' 1). שתי השכונות שונות ודומות בבת אחת. המאפיין העיקרי שלהן הוא האוכלוסייה הערבית שמתגוררת בהן, אך מוצאה של האוכלוסייה בכל שכונה, כמו גם הדרך בה התאכלסו והתהוו כשכונות מגורים שונה. שתי השכונות דומות מבחינת הטיפול הלקוי של רשויות המדינה והרשות המקומית לאורך עשרות שנים שהביאו לחוסר תכנון, העדר תשתיות ובנייה בלתי מוסדרת וללא היתר, מתוך חוסר ברירה של תושביהן.

שכונת כרם אלנקיב

משפחת אלנקיב היא משפחה לודאית שורשית ומכובדת שמתגוררת בעיר מזה מאות שנים. אבות המשפחה היו חקלאיים, עבדו את האדמה ורכשו אותה בזיעת אפם במספר מוקדים מסביב ללוד. אחד מאותם מוקדים היה עד לפני קום המדינה במרחק של כקילומטר ממערב לגלעין ההיסטורי של העיר. התוואי של סילת הברזל בין יפו לירושלים שנחנך בשנת 1892 חצה את האדמות של משפחת אלנקיב ממערב ללוד לשניים, אבל בני המשפחה המשיכו להחזיק בקרקע, לעבד אותה ולהתפרנס ממנה.

הרחבת תחום השיפוט של לוד לכיוון מערב לאחר קום המדינה הביאה להכללת האדמות של משפחת אלנקיב בתוך העיר. המגבלות השונות שהטילה מדינת ישראל על האוכלוסייה הערבית גרמו לכך שבני משפחת אלנקיב המורחבת נאלצו, מתוך חוסר ברירה ולמרות הקרבה המיידית למסילת הברזל, לנצל את האדמות החקלאיות שברשותם כדי לבנות עליהם את בתיהם. כך באופן הדרגתי החקלאות פינתה את מקומה לצורכי המגורים של בני המשפחה. השינוי התרחש בהתאם לגידול הטבעי של המשפחה, אך ללא כל הליך תכנוני מסודר ובלי שיתאפשר להם לקבל היתר בנייה עבור בתיהם. בשנות ה-90 של המאה הקודמת הקרקעות של משפחת אלנקיב נחצו פעם נוספת על ידי סלילת שדרות מיכה ריסר, הכביש המחבר את שכונת גני אביב עם מרכז לוד בכיוון מערב-מזרח.

להבדיל משכונות ערביות אחרות בעיר, בהן התושבים הגיעו ממקומות שונים, האוכלוסייה בשכונת כרם אלנקיב הינה כולה חלק מהמשפחה המורחבת, אשר קיבלו את הקרקע בירושה מדור לדור והשתמשה בה

¹ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [הרשויות המקומיות בישראל 2015](#) (קובץ נתונים לעיבוד פורסם: 4/5/2017).

תחילה לפרנסתם, ובהמשך למגוריהם. בנות ובני משפחת אלנקיב ירשו באופן שוויוני את חלקם בקרקע וכולם בונים בה את בתיהם לאחר שנשאים ומקימים משפחה גרעינית משלהם. לכן, למרות שניתן למצוא בקרב תושבי שכונת כרם אלנקיב שמות משפחה שונים כגון אלעגיו, שאקלדי, חסונה ואחרים, כל תושבי השכונה הם בני משפחת אלנקיב המורחבת.

חלקה המערבי של כרם אלנקיב נכלל בהליכי התכנון של שכונת פרדס שניר לפי תכנית מס' לד/4/1300, אשר קיבלה תוקף בשנת 2014 לאחר הליך שנמשך מעל 15 שנים, ובעקבות כך נפתחה אפשרות מעשית להסדיר למטרות מגורים מחצית משטח השכונה שנמצא ממערב למסילת הברזל. כיום נמצאות בהכנה שתי תכניות מפורטות בסמכותה של הוועדה המקומית² שמטרתן להשלים את ההליך התכנוני ולאפשר הוצאתם של התרי בנייה כחוק עבור הבתים הקיימים בשטח וגם עבור כל בנייה עתידית. למרבה הצער, חלקה של שכונת כרם אלנקיב שממזרח לפסי הרכבת נותר עדיין ביעוד חקלאי מבחינת רמת התכנון המפורט, למרות שייעוד הקרקע ברמה המחוזית לפי תיקון מס' 29 לתכנית תמ"מ/3/21 שקיבלה תוקף בשנת 2015, הינו אזור לפיתוח עירוני. תכנית המתאר המקומית מס' לד/10000 המופקדת לא רק שמגדירה לראשונה את כל חלקי שכונת כרם אלנקיב לצרכי מגורים, אלא שמכירה בעובדה שמדובר בשכונת מגורים קיימת וקובעת שמדובר ב-"שטח להתחדשות עירונית" כמו שכונות רבות נוספות בעיר לוד.

שכונת הרכבת

שכונת הרכבת נוסדה בתקופת המנדט הבריטי בסמוך לתחנת הרכבת שהוקמה על ידם, על מנת לספק מגורים לעובדי רכבת בכירים. מיקום השכונה, כמו גם התכנון הפנימי שלה, תואמים תפיסה תכנונית שהייתה רווחת באותם ימים, ומכאן הקרבה המידית של בתי השכונה לפסי הרכבת עצמם. דיירי השכונה היו עובדים חיוניים לתפעול מערך הרכבות האנגלי והם קיבלו את הזכות להתגורר בשכונה ללא כל עלות עבורם. אנגלים, יהודים, ערביים (מוסלמים ונוצריים), כמו גם בני ארצות נוספות, עבדו והתגוררו יחד בשכונת טובה. בתחילת שנת 1948 החלו לעזוב התושבים הזרים את הארץ וחברת הרכבות האנגלית דאגה להביא לשכונת הרכבת בלוד עובדים מקומיים (ערבים ויהודים כאחד) שימלאו את תפקידם במקומם עד לסיום המנדט. עם הקמתה של מדינת ישראל וכניסתה של רכבת ישראל לנעליה של החברה הבריטית, החלו דיירי השכונה לשלם דמי שכירות סמליים לחברה. בסוף שנות ה-50 של המאה הקודמת החליטה רכבת ישראל להעביר את בתי השכונה לניהולה של חברת עמידר והתושבים נשארו במעמד של דיירים בדמי מפתח.

בתי שכונה היו איכותיים יחסית למלאי הדיור שהיה קיים בתחילת דרכה של מדינת ישראל, אבל מספר גורמים הביאו לכך שבמהלך השנים השכונה החלה להתדרדר מבחינה פיזית וחברתית. העדר תכנון ראוי של העיר לוד בכלל והשטחים שממערב למסילת הברזל בפרט, ובמיוחד חוסר הכוונה של האוכלוסייה הערבית שנשארה והגיעה ללוד אחרי הקמת המדינה והעדר כל אכיפה על המתרחש בשטחים החקלאיים שמסביב לשכונה, תרמו להפיכתם לאזורי מגורים לא מוסדרים שהתאכלסו באופן לא מבוקר. כתוצאה מכך התפתחו שכונות שוליים עם מערכת דרכים לקויה וללא כל תשתית ציבורית בלב השטח העירוני של לוד, מסביב לשכונת הרכבת ההיסטורית ולאורך מסילת הברזל בכלל, אשר שימשו מקום מגורים עבור אוכלוסייה ערבית ממקומות רבים, במיוחד מהנגב, שהגיעה למרכז הארץ בחיפוש אחר מקורות פרנסה בתהליך אכלוס מתמשך.

² תכנית מס' 406-0441667 מצפון לשדרות מיכה ריסר ותכנית מס' 406-0441675 מדרום להן.

באופן הדרגתי השטחים החקלאיים שמסביב לשכונת הרכבת כמו גם שכונת הרכבת עצמה הפכו לאחד המוקדים העיקריים בהם השתקעה האוכלוסייה הערבית שהגיעה ללוד שחיפשה בעיקר פתרונות מגורים זולים וידעה להסתפק במועט. שכונת הרכבת הוותיקה נותרה בטווח בין העיר לוד לבין השכונות הלא מוכרות ממערב למסילת הברזל ולכן הדרך הצרה והמפותלת שחיברה בינה לבין השטח הבנוי של לוד ממזרח למסילה הפכה לנתיב תנועה עיקרי עבור האוכלוסייה החדשה. חוסר האכיפה והעדר תחזוקה ראוי של הדרכים והתשתיות הציבוריות בשכונת הרכבת עצמה, גרמו לכך שבמהרה גם היא הפכה למוקד של בנייה לא מוסדרת וללא היתר שנועדה להרחיב את הבתים המקוריים כדי לתת מענה לאוכלוסייה שהלכה וגדלה.

מרבית האוכלוסייה החזקה יצאה משכונת הרכבת ובמקומה נכנסה אוכלוסייה חדשה ומכאן שחלו שינויים בהרכב האוכלוסייה המקורית ואל בתי השכונה נכנסו דיירים שלא היה להם כל קשר לתפעול הרכבת. חוסר התכנון והעדר אכיפה יצרו שכונה צפופה מאוד מבחינת מגורים על אף שניצול הקרקע אינו יעיל מבחינה עירונית. בתים חדשים נבנו בסמיכות רבה למסילות הברזל באופן מסוכן ולא מבוקר וללא מערכת דרכים סבירה. המדינה כשלה בתפקידה להפעיל את סמכויותיה ולאכוף את החוק, ובעקבות כך שכונת הרכבת התדרדרה לא רק מבחינה פיזית אלא גם מבחינה חברתית. דימוי השכונה ירד בעיני התושבים והרשויות כאחד.

על אף קרבתם של בתי השכונה המקוריים למסילת הברזל, הוחלט להסדיר את המקום ולהרחיב את השכונה על ידי הגדרת מגרשי מגורים, מבני ציבור ושטחים פתוחים באמצעות תכנית מפורטת מס' לד/713 שקיבלה תוקף בשנת 1979. לאחר מכן נערכו מספר תכניות מפורטות נוספות ששינו במקצת את יעודי הקרקע בשכונה אבל תמיד הותירו את יעוד המגורים בסמיכות למסילת הברזל.

רק בתים בודדים השתמרו באופן מלא במצבם המקורי. במקרים רבים נבנו תוספות בנייה צמודות למבנה המקורי, ובמקום הגדר החיה שהפרידה בין חצרות הבתים ואפיינה את השכונה מתקופת המנדט ועד לשנות ה-60, הוקמו סביב הבתים גדרות אבן וחומות בטון שמסתירות רבים מהמבנים ההיסטוריים.

הנימוקים להערות וההשגות

התכנית המוצעת אמורה לייעל, ברמת המקרו הכלל ארצית, את מערך התנועה של הרכבות בפרט ושל התחבורה הציבורית בכלל. אולם, ברמת המיקרו של שכונות כרם אלנקיב והרכבת שבעיר לוד, התכנית מבקשת להרוס מעל 50 מבנים, רובם בתי מגורים של תושבים ערבים בעיר, ובכך היא תגרום לנוק ישיר ובלתי הפיך לא רק לבעלי הבתים והדיירים הנפגעים, אלא גם לקהילות שנוצרו במשך שנים רבות של חיים משותפים בכל אחת משתי השכונות.

מסיבה זאת לא ניתן לומר שמדובר בתכנית שמקדמת אינטרס ציבורי שגובר על אינטרס הפרט, ועקב כך ייתכן ומוצדקת אישורה תוך פגיעה מידתית באינטרס הפרט. אינטרס הפרט במקרה הנוכחי מתבטא בפגיעה בקהילות שלמות. על כן אנו מגישים את ההשגות שלנו לתכנית מס' תת"ל/33 המוצעת מתוך דאגה לעתידה של האוכלוסייה הערבית שמתגוררת כיום בשכונות כרם אלנקיב והרכבת בעיר לוד, אשר מעוניינת לשמור על חיי הקהילה שלה, על צביונה הייחודי ועל סביבת המגורים בה היא מתגוררת.

להלן מפורטים הנימוקים להשגות לתכנית.

1. הריסת מבנים שלא לצורך

לפי "תשריט מצב מוצע" של התכנית המופקדת עולה כי רצועת הקרקע המיועדת עבור "מסילה מוצעת" כוללת בתחומה מעל 50 מבנים אשר על פי התכנית מיועדים להריסה. אישורה ויישומה של התכנית במתכונתה הנוכחית יביאו להריסתם של כ-15 מבנים בשכונת הרכבת ולמעלה מ-35 מבנים בשכונת כרם אלנקיב, רובם בתי מגורים וחלקם מבני עזר ועסקים.

למרות הסימון בתשריט, עיון בנספחים השונים של התכנית המופקדת³, ובחינה מקבילה של תצלומי אוויר של האזור (ראו מפות 2, 3 ו-4), מלמדים כי לא כל המבנים הקיימים בשטח הסמוך למסילת הברזל המתוכננת, אשר מסומנים להריסה לפי תשריט התכנית, אכן נדרשים להריסה לצורך סלילתה, אם בכלל. חלק מהמבנים נמצאים מחוץ לתוואי של מסילות הברזל המתוכננות ולפיכך אין זה ברור מדוע מבקשת התכנית המופקדת לכלול אותם בתחום הרצועה של "מסילה מוצעת".

יתרה מזאת, לפי אותם נספחים חלק מהמבנים נמצאים בכלל מחוץ ל"גבול רצועת רכבת מוצע"; ואילו חלק אחר מהמבנים המצויים בתוך רצועת המסילה, אינם מהווים הפרעה כלל עבור מסילות הברזל העתידיות מכיוון שאינם חודרים אל תוך "רצועת רכבת מוצעת" עצמה, אלא לתוואי של דרכי השירות שלאורכה וזאת באופן מזערי בלבד. אנו סבורים שניתן להתגבר על פגיעה מסוג זה בקלות יחסית מבלי להגדיר מבנים להריסה בגלל סיבה זאת.

בתחום שכונת הרכבת למשל, נראה שאין כל צורך להרחיב את "רצועת המסילה" לכיוון מערב. בכלל, מדובר כאמור במתחם היסטורי אשר מיועד לשימור ועל כן יש לנהוג בו על פי כללים אחרים, כמפורט בהמשך.

בתחום שכונת כרם אלנקיב מקודמות בימים אלה שתי תכניות מפורטות אשר עתידות לתת מענה תכנוני מוסכם למספר מבנים חריגים כפי שאלה מוגדרים במסגרת תכנית מס' לד/4/1300 המאושרת, והן מתייחסות בין היתר לצורך בהריסת מבנים שאינם נכללים בהגדרה זאת⁴. מכאן שאין כל סיבה לכך שהתכנית הנדונה כעת תגדיר להריסה מבנים שאינם פוגעים באופן חד-משמעי בתוואי המיועד עבור "מסילה מוצעת". בהקשר זה נציין גם שככל הנראה גבולותיו של תא שטח מס' 901 שבתשריט התכנית המופקדת, אינו תואם במדויק את התכנון המתגבש במסגרת תכנית מס' 406-0441675. מן הראוי שהתכנית הנדונה, תכנית מס' תת"ל/33, לא תייצר סתירה מיותרת עם תכניות מצרניות אשר ביכולתן לדייק באופן מיטבי את המציאות בתחומיהן.

2. חוסר מידתיות בקביעת מגבלות תכנון ופיתוח

בנוסף להרחבת הרצועה המיועדת להכפלת מסילת הברזל, התכנית המופקדת מגדירה רצועת שטח ברוחב כולל של כ-85 מ' (תא שטח 020) בתור "מגבלות בנייה ופיתוח" אשר מטילה מגבלות על השימוש, הבניה והפיתוח ומאפשרת גישה לכלי רכב כבד לצרכי עבודות הרכבת⁵ בקרקע הצמודה לרצועת הברזל, בעיקר בצידה המזרחי שלה. מגבלות אלה עלולות לפגוע ללא כל צורך באפשרות להכין ולקדם תכנית מפורטת

³ כמו למשל "נספח תנוחה על רקע תצ"א", "נספח נוף", "נספח חתך לאורך ותנוחה", "נספח אפיון תפעולי".

⁴ ראו סעיפים 6.1 "תנאים למתן היתר בניה" וגם 6.2 "גדר/מבנה/חריגות בניה להריסה" בהוראותיהן של תכניות 406-0441667 ו-406-0441675 (בהתאם לגרסאות שהופקו במועד 27/03/2017 ומוצגות בדפי תכניות אלה באתר מינהל התכנון).

⁵ לפי סעיף 4.6 "מגבלות בנייה ופיתוח" בהוראות התכנית המופקדת.

מתאימה בצד הצפון-מזרחי של שכונת כרם אלנקיב במטרה לתת פתרון תכנוני ראוי עבור קרוב ל-25 מבנים שממוקמים באזור זה, ועל ידי כך להשלים את ההסדרה התכנונית בכל שטחה של שכונת כרם אלנקיב בהתאם להוראות של תיקון מס' 29 לתכנית תמ"מ/3/21 ושל תכנית המתאר המקומית מס' לד/10000 (ראו מפה מס' 1).

במקום שרשויות התכנון תספקנה לתושבים בשכונת כרם אלנקיב פתרונות תכנוניים אשר ביכולתם לפתוח צוהר לעתיד טוב יותר מבחינת איכות המגורים שלהם, התכנית המוצעת מוסיפה מגבלות ומגבירה את החשש להזדקקות יתר ברשויות המדינה. יש לשים לב כי לאורך התוואי המיועד להכפלת מסילת הברזל ישנם מקומות בהם הרצועה עם מגבלות בנייה ופיתוח צרה יותר, או שנגרעו קטעים ממנה איכן שקיימת בנייה על מנת לא לפגוע בחיי היום-יום של משמחזיקים בקרקע (ראו מפה מס' 5).

נציין גם כי בתאריך 20/11/2017 הוועדה המחוזית מרכז בדיון שקיימה בעניין תת"ל/33 בהתאם לסעיף 76 לחוק התכנון והבנייה, הצביעה על חוסר המידתיות שבקביעת רצועה רחבה של מגבלות תכנון ופיתוח במיקום זה ולכן ביקשה לצמצם את תחום המגבלות המבוקשות "עד למינימום ההכרחי".

3. חשש למניעת גישה לבתי מגורים

תוואי המסילה המורחבת ודרכי השירות שלאורכה, כמו גם הרצועה של מגבלות בנייה ופיתוח, מעלים את החשש לכך שתחסמנה דרכי הגישה לבתי המגורים ושאר המבנים שבתחום הרצועה מבלי שהתכנית המופקדת תציעה דרכים חלופיות. מצב זה אינו רצוי כלל, שכן המקום מאוכלס על ידי משפחות רבות ודרכי השכונה אינן ערוכות לתנועה של כלי רכב כבד או תנועה עוברת ליד חצרות הבתים. מעבר להיבט הבטיחותי המידי, יש חשש לפגיעה בחיי היום יום של תושבי כרם אלנקיב עקב חסימת דרכים, וביכולת לשמור על צנעת הפרט שלהם.

אין מקום לאשר את התכנית הנדונה מבלי שהיא תיתן פתרון תכנוני ראוי ומקובל על האוכלוסייה המתגוררת במקום ביחס לדרכי גישה חלופיות. ניתוק דרכי הגישה יקשה גם על כלי רכב חירום להגיע אל הבתים השונים בעת הצורך ויקשה על תושבי השכונה בכלל ההיבטים של חיי היום יום שלהם. התכנית הנדונה מנציחה את התעלמותה של המערכת התכנונית מקיומן של שכונות שמתבססות על חיי קהילה ארוכות שנים ופוגעת בקשר הפיזי בין המרקמים המשפחתיים השונים. ניתוק הגישה הקיימת יפגע בלכידות הקהילתית של תושבי השכונה.

4. פגיעה בקהילות ערביות בעיר לוד

עורכי תסקיר השפעה על הסביבה שהוכן עבור התכנית מתעלמים מקיומה של אוכלוסייה ערבית שמתגוררת מזה עשרות שנים במספר שכונות לאורך מסילת הברזל, והתייחסותם הינה מזלזלת ומעליבה. בפרק העוסק ברגישות הנופית לאורך תוואי המסילה הקיימת נאמר כי במקטע של העיר לוד "שולי השכונות הקיימות מרוחקות מן התוואי, והנצפות מהן נמוכה"⁶. קשה לומר זאת כאשר שכונת הרכבת ההיסטורית לא חדלה מלתפקד כשכונת מגורים מאז הקמתה ואילו בתחום שכונת כרם אלנקיב נמצאות בהכנה שתי תכניות מפורטות בשטח כולל של כ-150 דונם, שמטרותן להסדיר מחציתה המערבית של השכונה ולאפשר פוטנציאל בינוי של כ-300 יח"ד ויותר מ-25,000 מ"ר של מבני ציבור⁷.

⁶ ראו תת"ל/33 - תסקיר השפעה על הסביבה, סעיף 1.7.4 "רגישות נופית" (ע' 173).

⁷ המתונים מתוך הוראותיהן של תכניות 406-0441667 ו-406-0441675 (בהתאם לגרסאות שהופקו במועד 27/03/2017 ומוצגות

דברים אלה מאפשרים לעורכי התכנית לסמן להריסה עשרות מבנים לאורך תוואי המסילה בתחום העיר לוד, גם כאשר אין צורך תכנוני ממשי לכך. עורכי התכנית אינם ערים לכך שאישורה יביא להריסתם של כ-50 מבנים בהם מתגוררים מאות תושבים ערביים בעיר לוד, ועל ידי כך תיגרם לא רק לפגיעה אישית ואובדן קורת גג עבור כל אחת מאותן משפחות שמאכלסות את הבתים, או פגיעה בפרנסתם של בעלי העסקים הפועלים מתוך חלק מהמבנים המיועדים להריסה, אלא גם לפגיעה בחיים הקהילתיים של כלל תושבי השכונות שהתגבשו בהן במשך עשרות שנים כמו במקרה של שכונת הרכבת, ואף מאות שנים כמו במקרה של שכונת כרם אלנקיב.

חשוב להבין כי לאור המחסור בפתרונות מגורים סבירים בתחום העיר לוד עבור האוכלוסייה הערבית, ובמיוחד בתחום שתי השכונות הנפגעות על ידי התכנית הנדונה, סביר מאוד שהתושבים שנפגעים באופן ישיר עקב יישומה של התכנית יאלצו לחפש לעצמם פתרון דיוור חלופי לא רק בשכונה אחרת, אלא ביישוב אחר, זר לחלוטין מבחינתם. בדרך זאת הם יצטרכו לוותר על הסביבה הקהילתית התומכת והמוכרת להם ולמשפחותיהם, שמהווה רשת ביטחון חברתית שכל אחת ואחד זקוקים וזכאים לה.

עקירה ממקום מגורים הינו אירוע משמעותי וכבד משקל בחיים של כל אדם, אך הוא נהיה משמעותי ודרמטי במיוחד עבור מי שמנהלים את חייהם במסגרת של קהילה קטנה ותומכת. עקירה ממקום מגורים במקרה כזה פירושה אובדן היכולת להסתמך על סביבה מוכרת אשר תומכת בכל ענייני היום-יום, כמו למשל קשרים משפחתיים, קשרי עבודה, מעמד חברתי, יחסי גומלין בין משפחות שכונות, ועוד.

אישורה ויישומה של התכנית המופקדת במתכונתה הנוכחית תגרום לתושבים בשכונות כרם אלנקיב והרכבת לחוש מחדש טראומות שחלקים גדולים מהאוכלוסייה הערבית בעיר לוד חוו בעבר, כאשר משפחות רבות נאלצו לעזוב את העיר לוד ולהגיע למקומות אחרים, או לחלופין משפחות אחרות נאלצו לעזוב את בתיהן ביישובים אחרים ולהתיישב במקום חדש ושונה מבחינתה, כמו העיר לוד. מדובר בתחושה קשה של הגליה כפויה באצטלה של תכנית לתשתית לאומית.

5. חוסר שלמות של מסמכי התכנית

מסמכי התכנית המופקדת לוקים בחסר ואינם שלמים במספר היבטים, לכל הפחות במקטע שבין תחנת רכבת לוד לבין שכונת כרם אלנקיב, ובכך נפגעת אמינותה המקצועית של התכנית כולה.

חלק מהמסמכים, כמו למשל "נספח נוף" (גיליון 8), או "נספח שמירה על עצים בוגרים" (גיליון 3), לא מתייחסים כלל לקטע התכנית שבסמוך לתחנת הרכבת. אין ספק שקיים צורך להציג בפני הציבור, במסגרת התכנית המופקדת, את האופן בו היא מציעה להשלים את הפיתוח הנופי בקטע התכנית הסמוך לתחנת רכבת לוד. הממשק הנופי עם שכונת הרכבת ועם מבואות תחנת הרכבת ההיסטורית בלוד אינם נופלים בחשיבותם מאלה של קטעים אחרים בתוואי שאורכו 22 ק"מ, או של תחנות הרכבת גני אביב, כפר חבד, שפירים ותחנות תל אביב השונות.

באופן דומה יש להתייחס לסקר עצים בוגרים שנערך במסגרת תסקיר השפעה על הסביבה, אשר לא סקר כלל את מקטע התכנית שלפני תחנת הרכבת לוד וכך סקר העצים מוצג בנספחי התכנית המופקדים לעיון הציבור. זאת למרות קיומם של עצים בוגרים לא מעטים במקטע זה, בשני צידי המסילה (ראו מפה מס' 6), שחלקם מצויים במתחמים בהם התכנית המופקדת מציעה להרוס חלק מהמבנים הקיימים בהם. גם אם מדובר בעצים ללא ערך בוטני או נופי משמעותי והם מיועדים לכריתה, חובתו של יזם התכנית לפי סעיף

בדפי תכניות אלה באתר מינהל התכנון).

83.ג. לחוק התכנון והבניה⁸ לסמן את כל העצים שבתחומה של תכנית שניתן להוציא מכוחה היתרים (כמו התכנית הנדונה).

עוד יש לציין כי המבנים המיועדים להריסה בתחום שכונת הרכבת ההיסטורית בלוד נמצאים בתוך "מתחם לשימור" על פי התשריט של תכנית המתאר המקומית המופקדת לד/10000. לפי הוראות סעיף 6.5.1 בתכנית לד/10000, תנאי ראשוני להגשת תכנית מפורטת (כדוגמת התכנית הנדונה) בתחום "מתחם לשימור", הינו הכנת סקר שימור וקבלת חוות דעת של ועדת השימור העירונית. לעומת זאת, עורכי תסקיר ההשפעה על הסביבה מסתפקים באמירה לקונית לפיה "אין אתרי מורשת בתחום התכנית"⁹, ועל ידי כך מוחקים בהינף יד ערכי תרבות, אדריכלות ותכנון אורבני ייחודיים, היסטוריה אנושית וחברתית שהיא חלק בלתי נפרד מהעיר לוד.

תת"ל/33 המופקדת חלה ללא כל ספק על שטח המכיל ערכי שימור כדוגמת שכונת הרכבת, ולכן על עורכייה היה למלא אחר הוראות קפדניות ביחס להוראות הבינוי והפיתוח בתחומו וסביבתו המיידית, במיוחד כאשר התכנית המוצעת מבקשת להרוס חלק מהמבנים הקיימים במקום. ככל הנראה עורכי התכנית לא מילאו את חובתם לקיים את ההתייעצות המתחייבת עם הגורמים המקצועיים המוסמכים, כגון עיריית לוד והמועצה לשימור אתרים לפני שקיבלו את ההחלטה שניתן להרוס מספר מבנים בשכונת הרכבת, ככל הנראה ללא כל בסיס תכנוני סביר.

6. סתירה לתכנית המתאר הכוללנית לד/10000

כולם מסכימים כי העיר לוד על מגוון שכנותיה וקבוצות האוכלוסייה שלה, זקוקה למהפכה תכנונית שתצעיד אותה קדימה מתוך ראייה חברתית רחבה. על רקע זה נערכה בשנים האחרונות תכנית מתאר מקומית כוללנית חדשה של העיר לוד לשנת 2030, תכנית מס' לד/10000. תכנית זאת הופקדה לעיון הציבור בחודש מאי 2015 ובין החודשים אוקטובר 2015 ופברואר 2016 נדונו ההתנגדויות שהוגשו בעניינה. בין מטרותיה המרכזיות נמצא הצורך בהתחדשות מרכז העיר והשכונות הוותיקות, והפיכת העיר למוקד עירוני שמושך אליו תושבים ופעילויות שונות. אין חולק על כך שתכנית לד/10000 באה לעולם באיחור רב אחרי שתכנית המתאר הקודמת, תכנית מס' לד/1000, אשר אושרה למתן תוקף בשנת 1979 על פי עקרונות תכנוניים מלפני 40 שנה¹⁰, התיישנה.

בניגוד לכך, כוונתה של התכנית המוצעת להכפיל את מסילת הברזל בתוך העיר לוד על פני הקרקע, מנציחה את מצבו השסוע של המרקם הבנוי בגלל מערכות דרכים ומסילות ברזל ברמה ארצית. זאת אחת הסיבות לכך שלוד אינה מצליחה לייצר מרקם עירוני אחיד ורציף שיהיה בכוחו לסייע לה להתמודד עם בעיות התכנון, הבינוי והפיתוח הקשות שעומדות בפניה. במסגרת תסקיר השפעה על הסביבה של תת"ל/33 נבחנו חלופות לשקע את תוואי מסילת הברזל בקטע הסמוך לשכונת כרם אלנקיב ונמצא כי לכך תהיה השפעה חיובית מבחינת האפשרות לקרות קטע מהמסילה כדי לייצר פארק שכונתי מעליה ובצורה זאת לשפר לא רק את תפקודה של השכונה, אלא גם ליצור קשר בין החלקים השונים של העיר. אולם, למרות שסיכום ניתוח החלופות אינו חד-משמעי, הוחלט בסופו של דבר לפסול את חלופות השיקוע ולשמר את התוואי הקיים במפלס הקרקע מסיבות של תפעול, הנדסה ועלות ביצוע¹¹.

⁸ לפי תיקון מס' 85 לחוק משנת 2008.

⁹ ראו תת"ל/33 - תסקיר השפעה על הסביבה, סעיף 4.6 "ארכיאולוגיה ומורשת" (ע' 354).

¹⁰ תכנית לד/10000 הומלצה להפקדה על ידי הוועדה המקומית לוד כבר בשנת 1974.

¹¹ ראו תת"ל/33 - תסקיר השפעה על הסביבה, תקציר (ע' 20), וסעיף 2.2.4 "חלופות למקטע שמזרח לכביש 4" (ע' 246-256).

ראוי לזכור כי כבר בעת הכנתה של תת"ל/22 לטובת הכפלת ושדרוג המסילה המזרחית הקיימת עד נמל התעופה בן גוריון וההמשך שלה צפונה, עלתה השאלה האם לשקע את המסילה כדי ליצור סביבה עירונית נאותה יותר עבור העיר לוד ועבור תושבי השכונות ס"ח וכרם אלתיפאח הסמוכות למסילת הברזל המזרחית.

למרות האמירה שהושמעה לפיה הכפלת המסילה המזרחית על פני הקרקע תצמצם את מספר המבנים המיועדים להריסה, גם אז, כמו היום, המרכיבים העיקריים להכרעה היו סיבות של תפעול, הנדסה ועלויות הביצוע. היות ושדרוג המסילה המזרחית טרם יצאה לפועל, מן הראוי היה לנצל אף ההזדמנות לבחון את חלופת השיקוע כמערכת שלמה אשר יוצרת מציאות תכנונית חדשה בעלת הזדמנויות חיוביות רבות מבחינה עירונית, ולא כאילו מדובר במקטעים שונים שאינם מתחברים אחד עם השני.

עוד נציין כי לפי תכנית מס' לד/10000, שטחיהן של שתי השכונות כרם אלנקיב והרכבת מיועד לאזורי מגורים¹², בו מותרת בנייה בגובה עד 6 קומות¹³. תכנית לד/10000 מכירה בעובדה שמדובר שכונות קיימות ולכן בהוראותיה מצוין כי הינו "אזור המאופיין בחלקו בבנייה קיימת ללא תכנון"¹⁴, ולאחר אישורה תתאפשר בו "הסדרת המרחב הציבורי" וכן "שיפוץ, שיקום הבניינים הקיימים"¹⁵.

אישורה של תכנית תת"ל/33 במתכונתה המופקדת, אשר כוללת בין היתר הוראות להריסת מבנים מעבר לנדרש בסמיכות לתוואי הרכבת וגם מגבלות בנייה ופיתוח נוקשות כפי שצוין לעיל, תחסום את האפשרות לשקם ולשפץ את המבנים הקיימים וכן לאפשר בנייה חדשה הנחוצה לתושבי השכונות הערביות. תכנית תת"ל/33 הנדונה סותרת את עקרונות אלה ובכך תמנע את מימושם. גם אם תכנית לד/10000 אינה מושלמת ויש מקום לשפרה, אין כל סיבה תכנונית עניינית לסתור אותה כלל כפי שמבקשת תכנית מס' תת"ל/33. אישורה יפגע בתהליך של שיקום הבנייה הקיימת היום בשתי השכונות הרכבת וכרם אלנקיב ובפיתוח השטחים שטרם נבנו בתחומיהן.

נזכיר כי על פי תכנית המתאר המקומית לד/10000 המוצעת, שכונת הרכבת מוגדרת כמתחם לשימור. ההצעה להרוס חלק מהמבנים ההיסטוריים ללא כל סיבה תכנונית הנראית לעין מהווה אף היא סתירה להוראות תכנית המתאר המקומית המופקדת. בהקשר זה צורמות במיוחד הוראות סעיף 6.1.2 ה בתכנית הנדונה, לפיהן לא ניתן יהיה לבטל בשום אופן את הריסתם של מבנים המסומנים לכך, גם אם הם מיועדים לשימור.

הפתרון המוצע

1. המענות מהריסת מבנים ובתי מגורים שלא לצורך

להבנתנו אין כל סיבה תכנונית להביא להריסתם של למעלה מ-50 מבנים ובתי מגורים בשכונות הרכבת וכרם אלנקיב בעיר לוד, היות ועל פי המסמכים השונים של התכנית, מערכת המסילות החדשה אינה פוגעת בהם. אנו סבורים כי בתחום שכונת הרכבת אין כל צורך בהריסת מבנים המשמשים למגורים, ואילו

מתוך פרק ב' - חלופות תכנוניות.

¹² לפי תשריט "מצב מוצע" המצורף לתכנית מס' לד/10000 המופקדת.

¹³ לפי נספח 1 מחייב "תבניות בנייה" המצורף לתכנית מס' לד/10000 המופקדת.

¹⁴ לפי סעיף 6.4. "תבניות בניה", תת סעיף ג. "בניינים עד 6 קומות", סעיף קטן 2 המצורף לתכנית מס' לד/10000 המופקדת.

¹⁵ לפי סעיף 6.4. "תבניות בניה", תת סעיף ג. "בניינים עד 6 קומות", סעיף קטן 3 המצורף לתכנית מס' לד/10000 המופקדת.

בשכונת כרם אלנקיב ניתן למנוע את הריסתם של חלק גדול מהמבנים המסומנים להריסה אשר אינם פוגעים באופן ממשי בתוואי המסילה החדשה.

על מנת להגדיר במדויק מה הם המבנים שלא נותרת כל ברירה לגבי הצורך בהריסתם, יש לערוך מיפוי ובחינה מפורטת וקפדנית של התכנית המוצעת, מתוך כוונה למצוא פתרונות נקודתיים שיאפשרו למנוע את הריסתם של מבנים שלא לצורך ולצמצם את מספר ההריסות למינימום ההכרחי.

במסגרת הבחינה יש למצוא פתרונות לשילוב דרכי השירות שלאורך מסילת הברזל עם תכניות הפיתוח המפורטות המקודמות היום עבור חלקה המערבי של שכונת כרם אלנקיב. במקביל, יש לבחון חלופות מתאימות עבור דרך השירות שבצד המזרחי של השכונה לפי תפיסת התכנון שמנחה את עריכתן היום של שתי התכניות שבצד המערבי שלה. כך ניתן יהיה להימנע מהריסתם של מבנים נוספים וגם לייעל את שימושי הקרקע לאורך תוואי המסילה.

עוד נדרש לבטל את סעיף 6.1.2.ה. בהוראות התכנית המופקדת, אשר עלול לפגוע בשיקול דעת נקי מאילוצים לא ענייניים בעת עריכה בחינה מחודשת של כלל המבנים המסומנים להריסה במסגרת תת"ל/33.

2. צמצום מגבלות בניה ופיתוח

עורכי התכנית המופקדת קבעו שטחים נרחבים בהם מגבלות תכנון ופיתוח על אף שאינן נדרשות כלל. כמו במקרה של המבנים המיועדים להריסה, יש צורך לבחון מחדש את נחיצותם של שטחים אלה ולצמצם אותם עד למינימום ההכרחי.

כאמור, דרישה זאת באה לידי ביטוי גם בהחלטתה של הוועדה המחוזית מרכז מחודש נובמבר 2017 בעניינה של התכנית המופקדת.

3. אבטחת הגישה לבתי מגורים

יש לערוך תכניות פיתוח לפי שלבי הביצוע השונים הצפויים בתאום מלא עם תושבי השכונות כרם אלנקיב והרכבת על מנת להבטיח שלאורך כל תקופה העבודה בשטח כמו גם לאחר סיומן, תשמר הגישה לכלל המבנים הקיימים תוך הקפדה של צנעת הפרט של כל התושבים בשתי השכונות.

הכנתן של תכניות פיתוח אלה יהיה תנאי לאישורה של תת"ל/33.

4. קביעת פתרונות דיור חלופיים

על מנת לשמר את המאפיינים הקהילתיים והחברתיים של כל אחת משכונות כרם אלנקיב והרכבת, יש לדאוג לכך שהתושבים שבתיהם יפגעו בגלל יישומה של תת"ל/33 יזכו לפתרון מגורים חלופי מוסכם, ראוי והולם, כל אחד מהם בתחום השכונה שלו. ניתן לעשות זאת על ידי צירוף קרקעות בבעלות מדינה שאינן מתוכננות או שיעודן הנוכחי הינו לצרכי ציבור, אשר נמצאות בקרבת מקום לבתים המיועדים להריסה והפיכתם לשטחי מגורים במסגרת התכנית המופקדת, כחלק בלתי נפרד ממרכיבי התכנית הנדונה.

באזור שכונת כרם אלנקיב למשל, ניתן לכלול בתחום תת"ל/33 שטחים שממערב לשכונה עצמה לכיוון תחנת הרכבת "גני אביב" ומשני הצדדים של תוואי המסילה (ראו מפה מס'...). מהלך מסוג זה כבר בשלב הנוכחי יאפשר לבצע שינויי יעוד של השטח למגורים, וכן הליך של החלפת קרקעות עם מי מבין דיירי

הבתים המיועדים להריסה שיהיו מעוניינים בכך, ללא צורך בהכנתה של תכנית חדשה שכל מטרתה יהיה להגדיר שטחים לצרכי מגורים עבור אותם תושבים. בצורה זאת ניתן יהיה להבטיח שכל מי יאלצו להתמודד עם הכאב של הריסת בתיהם יוכלו לזכות בקורת גג חדשה בטרם תבוצע ההריסה.

5. השלמת מסמכי התכנית המופקדת

יש לדרוש מיזם התכנית להשלים את כלל מסמכי התכנית החסרים ולהורות על הפקדתה מחדש של התכנית כדי שכל המרכיבים שלה יהיו נגישים לעיון של הציבור הרחב בהתאם להוראות החוק.

6. התאמה לעקרונות של תכנית המתאר לד/10000

תכנית המתאר המקומית הכוללת של העיר לוד לד/10000 קובעת הנחיות רבות עבור האזורים שמשיקים את מסילת הברזל, בין היתר בקשר לאפשרות להסדיר את הבנייה הקיימת בשכונת כרם אלנקיב, ביחס להגדרת שכונת הרכבת כמתחם לשימור וכן לצורך לקשר בין חלקי העיר באזור המפגש בין מסילות הברזל, בקטע שבין שכונת הרכבת ההיסטורית ושכונת כרם אלנקיב.

למרות שתכנית לד/10000 טרם השלימה את הליכי התכנון שלה ואושרה למתן תוקף, על תכנית תת"ל/33 המופקדת להתחשב בכלל ההנחיות שבתכנית המתאר המקומית כאילו מדובר בתכנית תקפה. אחרת עלול לקרות מצב בו תהיה סתירה בין שתי התכניות ודווקא תכנית שהגיעה מאוחר יותר לשלב מתקדם של הפקדה ודיון בהתנגדויות תהיה זאת שתכריע את גורלה של העיר לוד על אף שזאת אינה מטרתה העיקרית.

סיכום

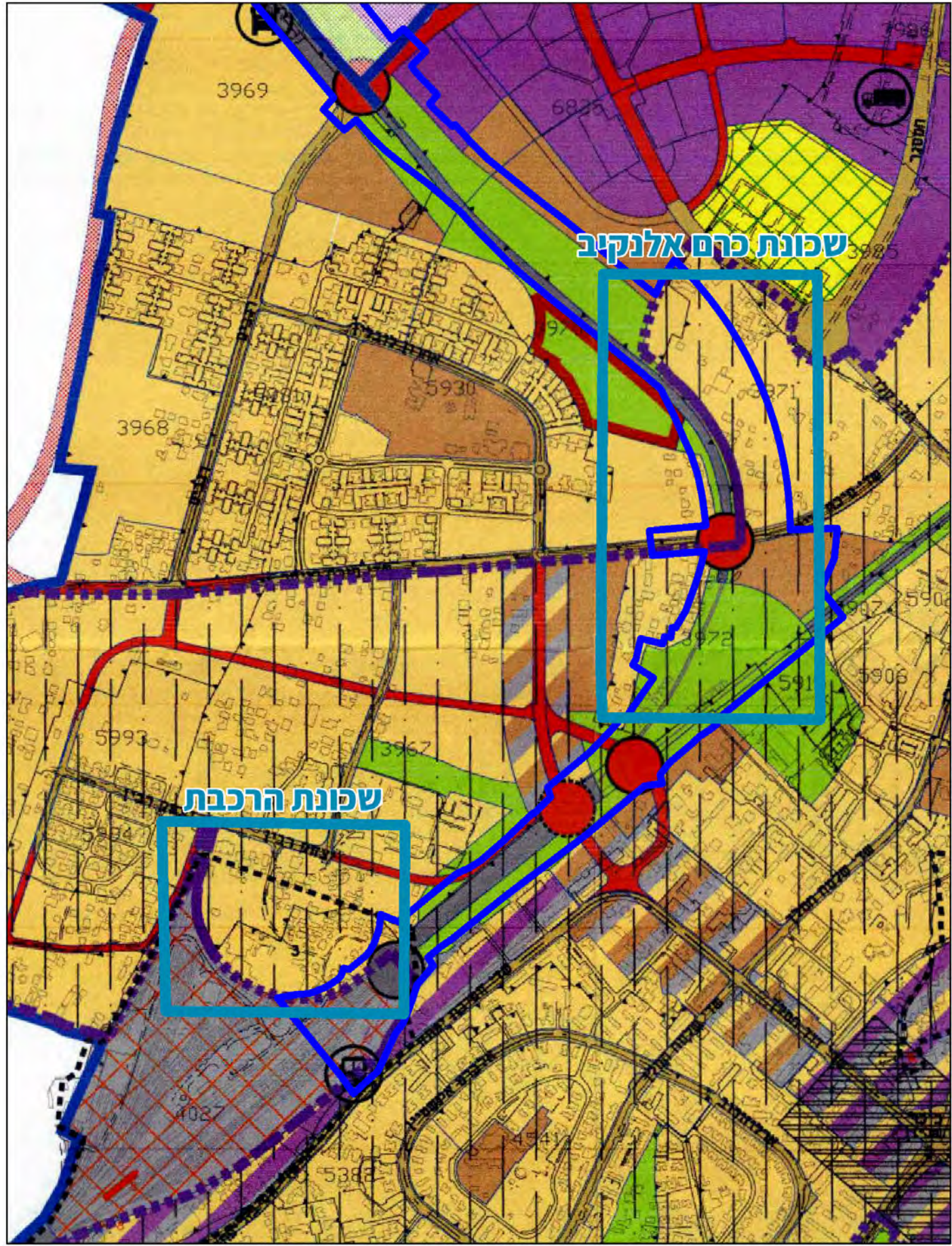
התכנית המוצעת פוגעת באופן ישיר בתושביהן של שתי השכונות הרכבת וכרם אלנקיב, אך לא פחות מכך היא פוגעת ביכולתה של העיר לוד לקדם את הפיתוח המיוחל בעיר כולה ובשכונות בהן מתגוררת אוכלוסייה ערבית בפרט אשר סובלות מזה עשרות שנים מהזנחה תכנונית.

יישומה של התכנית במתכונתה הנוכחית יהיה בגדר מכה נוספת במצבה העגום של האוכלוסייה בשתי השכונות ותנציח את השסע הפיזי במרקם הבנוי של העיר לוד. על מנת להביא לחיזוקה של לוד יש לדחות את התכנית המופקדת ולהורות על בחינה מחודשת של העקרונות המנחים שלה, בעיקר בכל הקשור להיקף המבנים הנדרשים להריסה והשטחים עליהם יחולו מגבלות בנייה ופיתוח.

אנו שומרים לעצמנו את הזכות לעלות נושאים נוספים או להגיש מסמכים משלימים בעת הדיון בהתנגדויות, וכן את האפשרות להסתייע במומחים שונים, ככל שנמצא לנכון.

סזאר יהודקין

מתכנן ערים

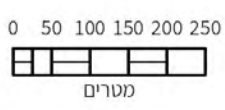


שכונת כרם אלנקיב

שכונת הרכבת

על רקע תכנית המתאר
דל/1000 מופקדת

1:10,000



תת"ל 33

מסילה רביעית באיילון

מפת התמצאות

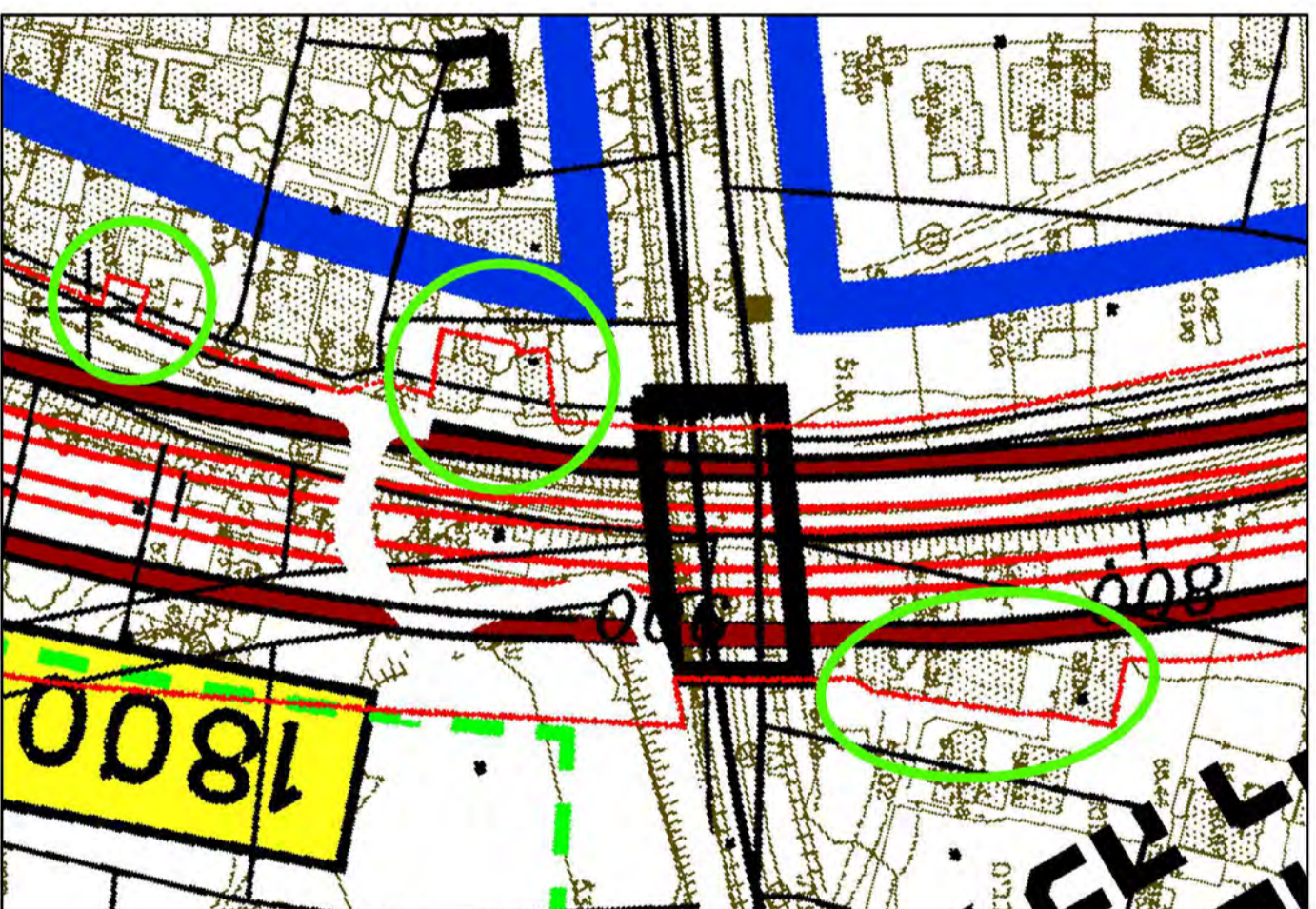
מפה 1



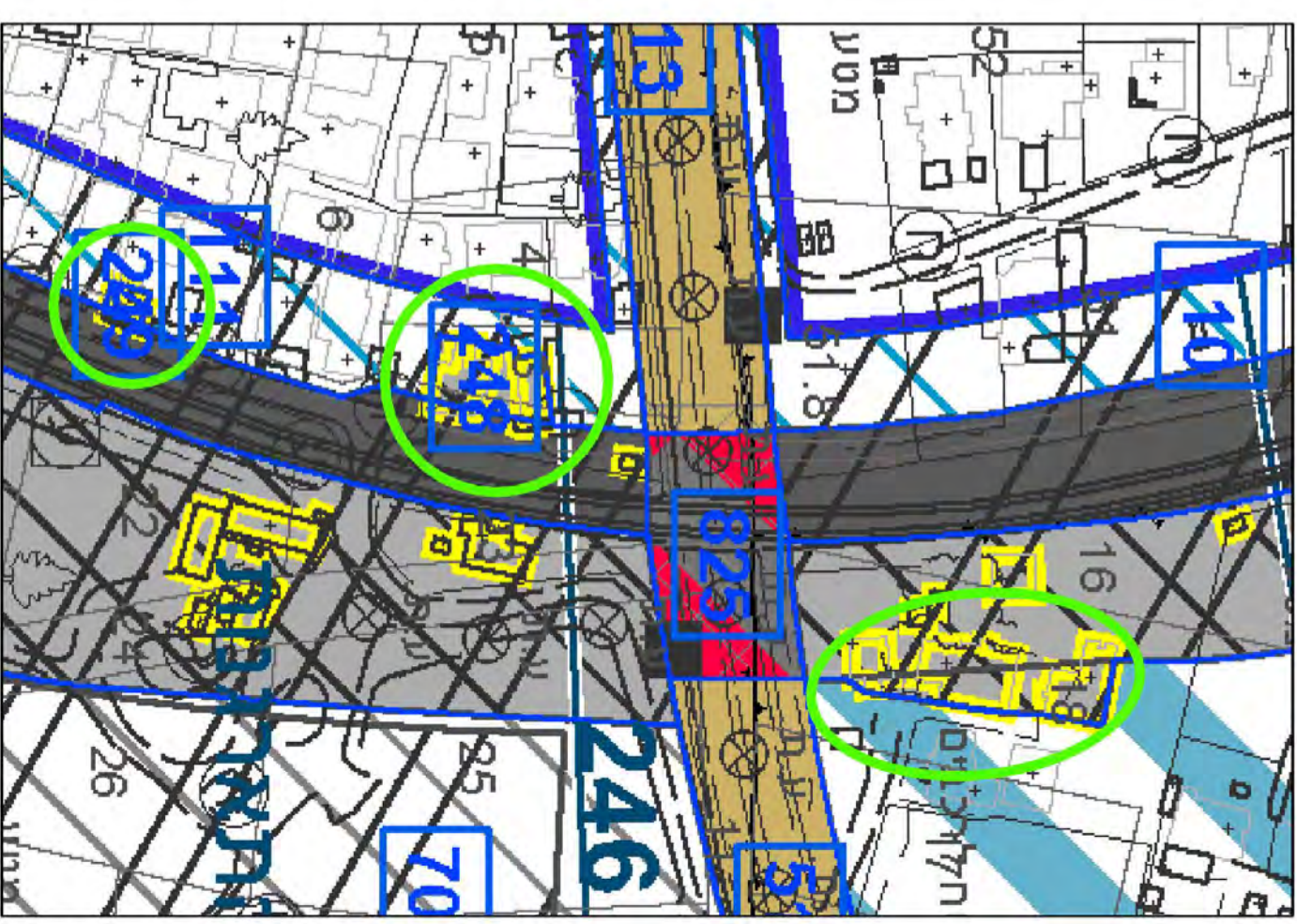
תצלום אוויר



נספח תנוחה



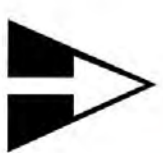
תשריט מצב מוצע



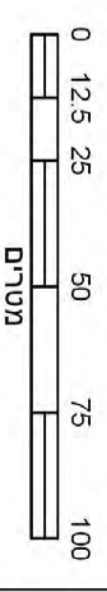
תת"ל 33 מסילה רביעית באילון

שכונת כרם אלנקיב
(מתחם דרומי)

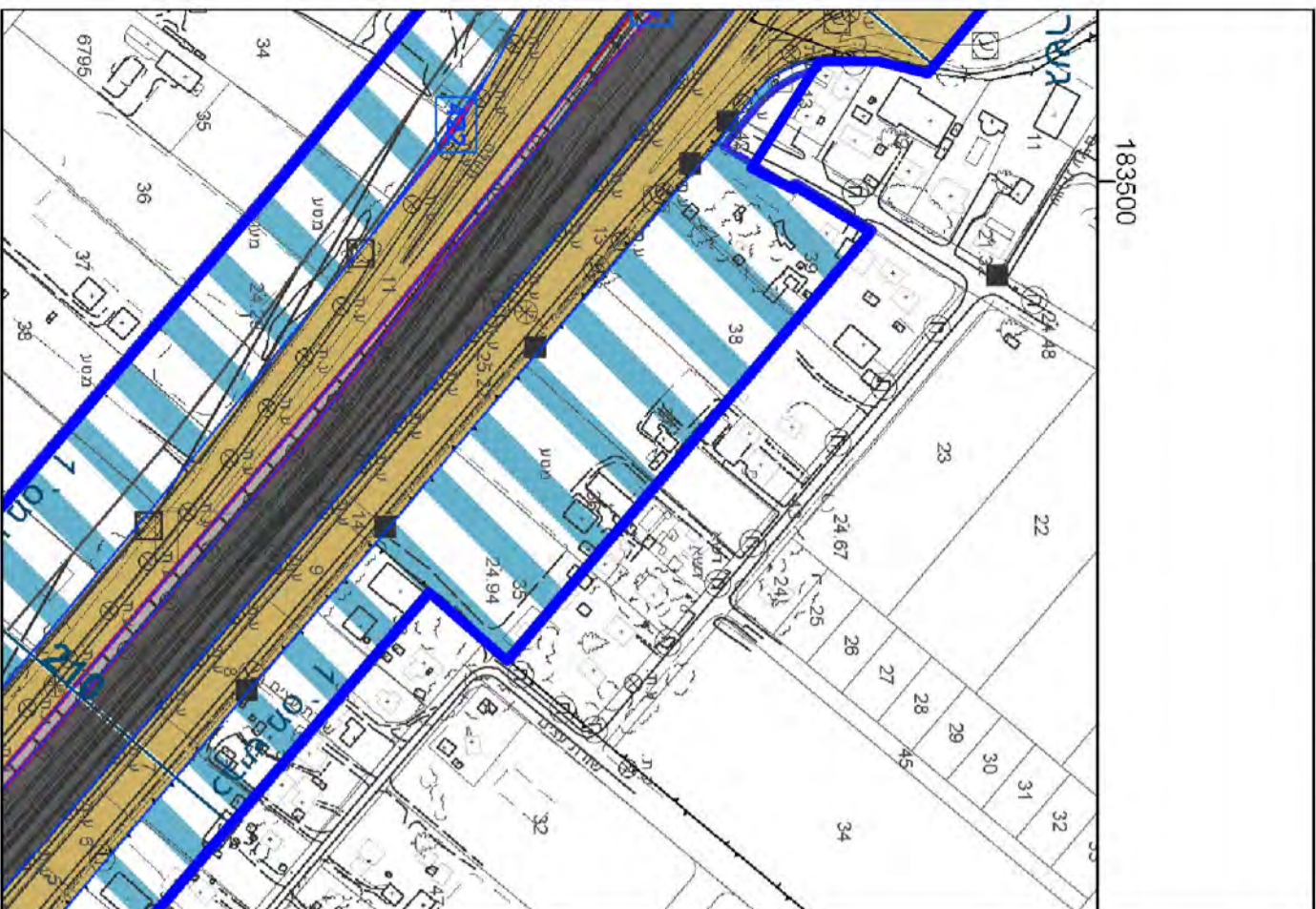
מפר 3



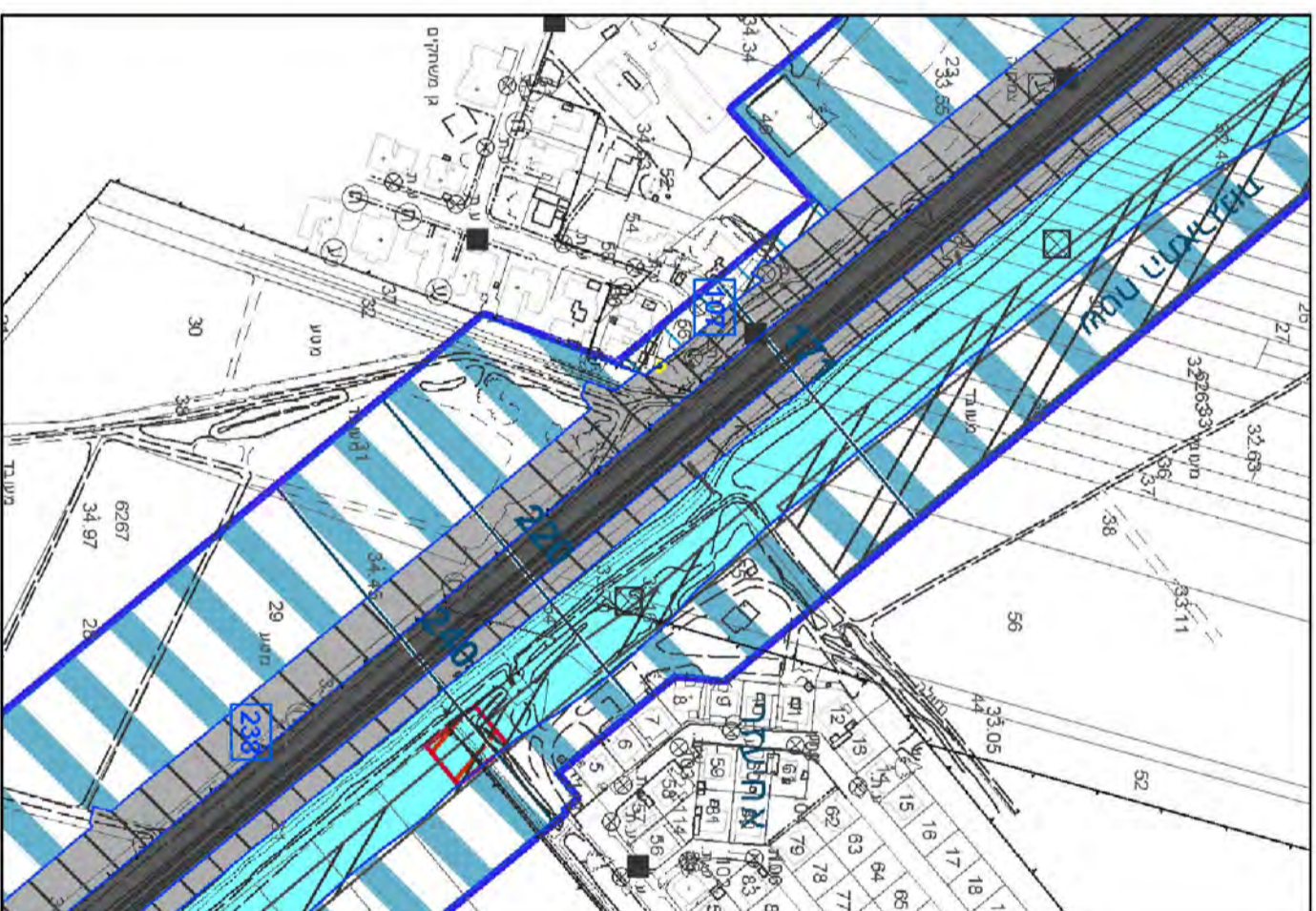
1:1,500



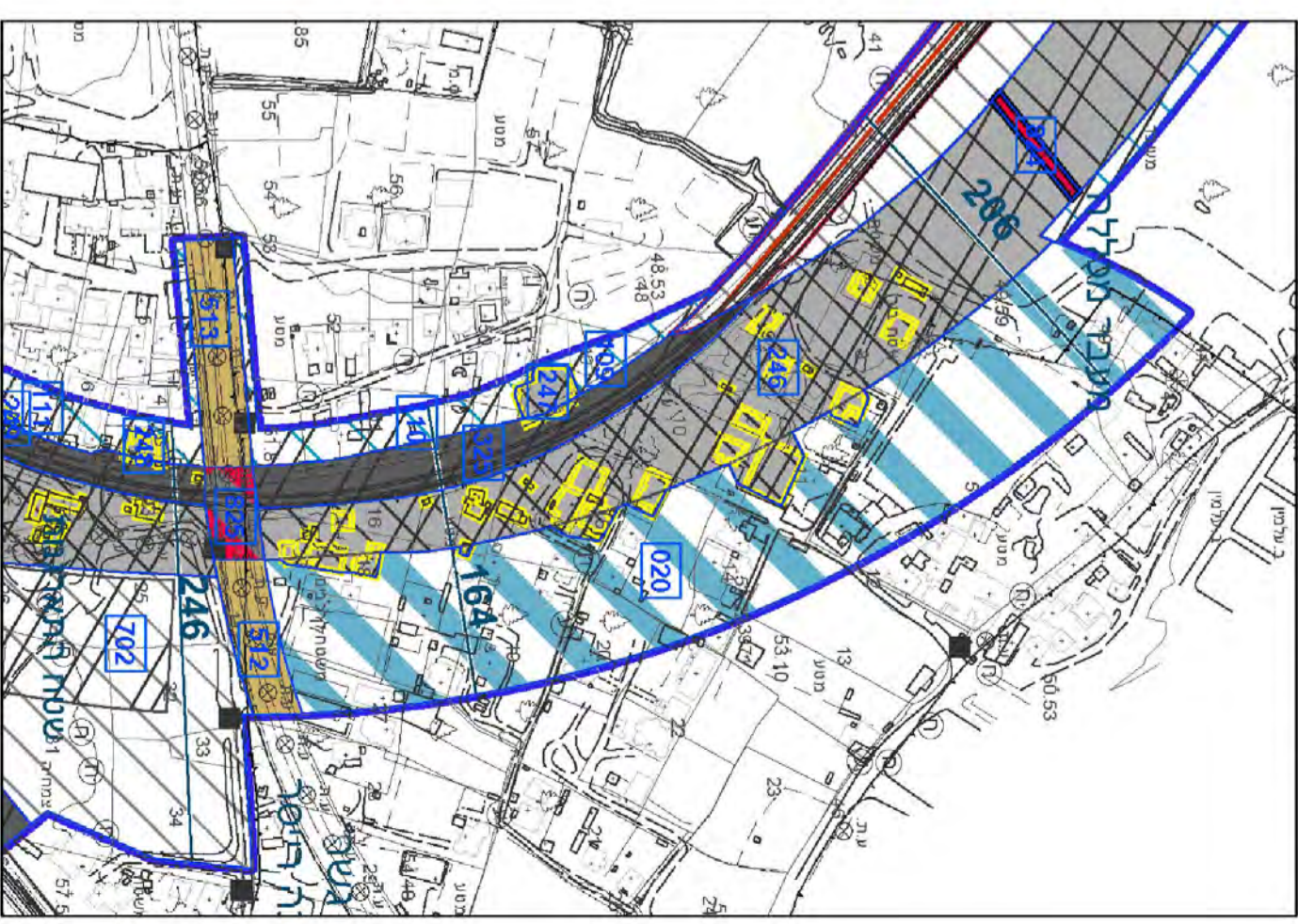
תשריט מצב מואע - גנות



תשריט מצב מואע - אחיעוד

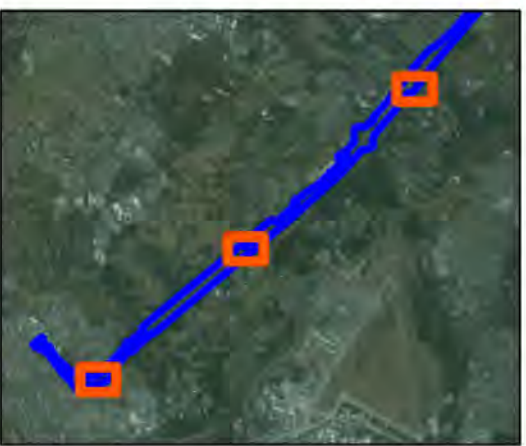


תשריט מצב מואע - כרם אללקיב

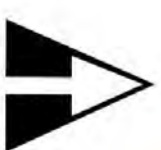


תתיל 33 מסילה רביעית באיילון

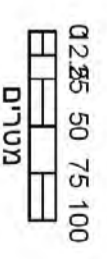
מגבלויות בנייה

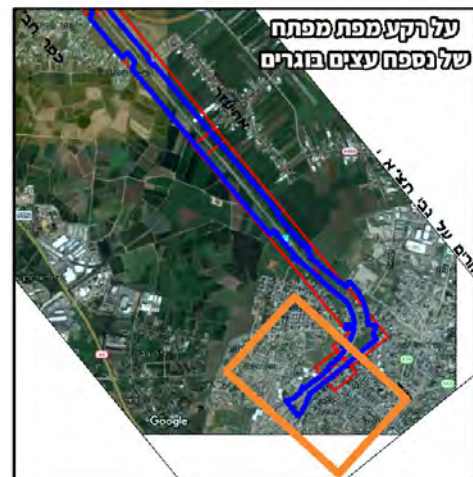
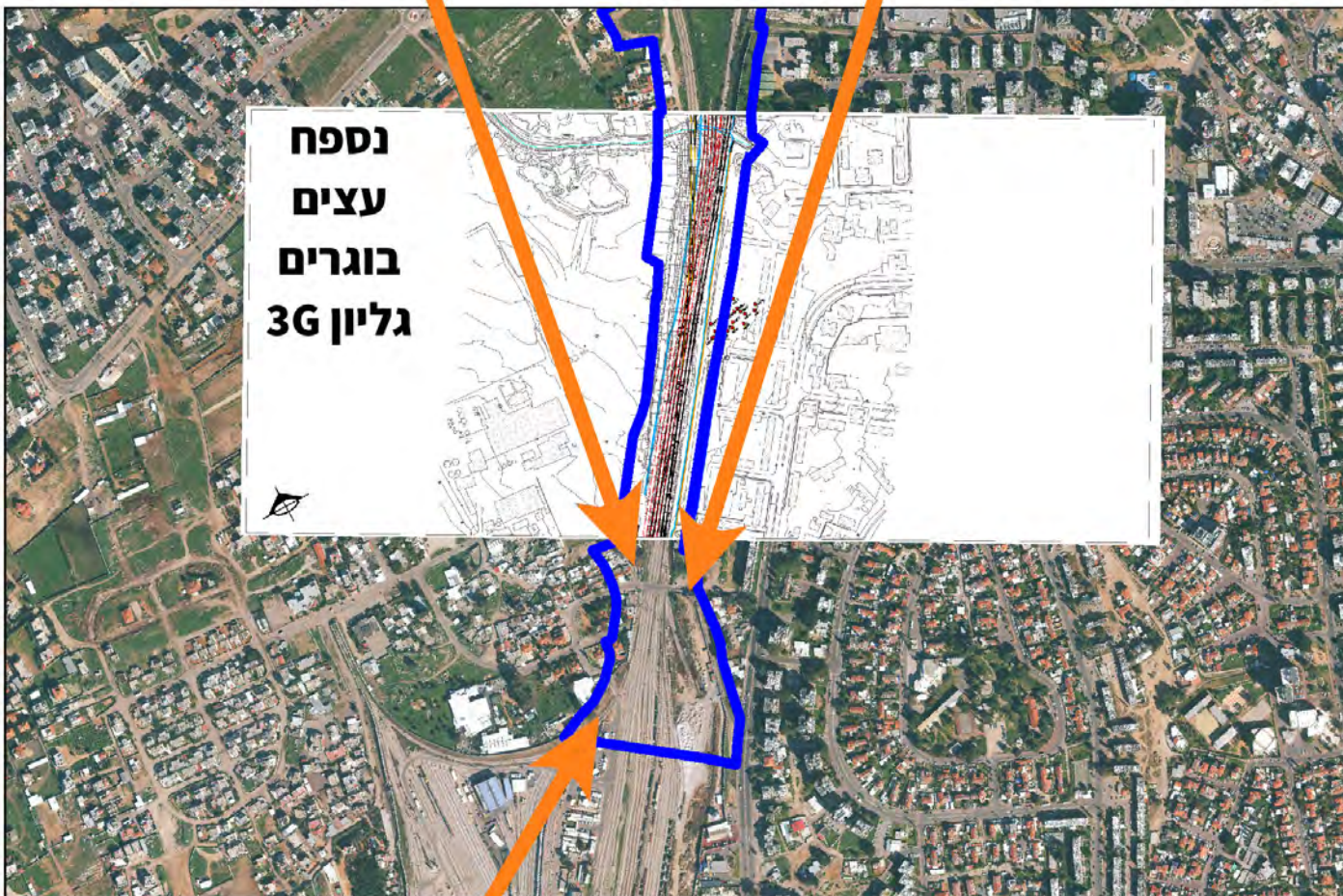


מפרט 5



1:4,000





תת"ל 33
מסילה רביעית באיילון
עצים בוגרים

מפה 6

1:10,000

