

לכבוד
 הוועדה המחוזית לתכנון ובניה
 מחוז ירושלים
 רח' שלומציון המלכה 1
 באמצעות מייל : InbarGo@iplan.gov.il

הנדון: תכנית מס' 101-0379594: "פיתוח עירוני לאורך הכביש האמריקאי"

- התנגדות -

המתנגדים

1. מוגשת בזאת התנגדות לתכנית שבנדון בשם (ראו נספח 1 – תצהירים):

- תושבי השכונה:

- מוסא עבאסי
- מאזן שקיראת
- אוסאמה חמידאן
- מוחמד בשיר

- עמותת "במקום – מתכננים למען זכויות תכנון" (ע"ר). עמותת במקום עוסקת בזכויות אדם בתכנון המרחבי. העמותה היא מתנגדת ציבורית לפי סעיף 100(3) לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965, (ק"ת 7551, 7.9.2015, עמ' 1887). נציין כי עמותת במקום הינה עמותה שעיקר מקורות המימון שלה מתרומות מישויות מדיניות זרות.

פרק 1: רקע עובדתי

2. "הכביש האמריקאי" תוכנן ונפרץ באמצע שנות ה-60 של המאה ה-20 על-ידי חברה אמריקאית שעבדה עבור ממשלת ירדן - ומכאן שמו. הכביש נועד לחבר בין הכפרים שמדרום-מזרח לירושלים בשולי ואדי א-נאר – נחל קדרון - תוך יצירת ציר תנועה חלופי לדרך חברון שהייתה בצד הישראלי של הגבול. עם פרוץ המלחמה ב-1967, הופסקו עבודות הביצוע, חלקו הדרומי של הכביש כבר היה מוכשר ומוכן לסלילה - ואכן נסלל מאוחר יותר על-ידי עיריית ירושלים הישראלית - ואילו חלקו הצפוני רק נפרץ – ועד היום נותר כך בוחק בלובנו ומכונה "הדרך הלבנה".
3. מאז 1967 שימש הכביש האמריקאי את תושבי ירושלים המזרחית כעורק תנועה חשוב גם אם צר ובלתי מותאם לפיתוח שהתרחש לאורכו ומסביבו.
4. במסגרת תכנית 2683א' שנערכה לשכונת אס-סוואחרה באמצע שנות ה-90 (פורסמה ברשומות ב-1996) קיבל הכביש האמריקאי לראשונה הסדרה סטטוטורית כרצועת דרך ברוחב של כ-30 מ' ולצדה רצועות ביעוד "דרך ו/או פיתוח נופי" ושטחים פתוחים – כלומר, דרך נוף ולא רחוב עירוני. רוב השטח הפתוח הגדול שממזרח לכביש האמריקאי נקבע כ"שטח נוף פתוח", למעט שטח ("כתם") למגורים בקונבר. ממערב לכביש, נקבעו מספר אזורי מגורים, עם זכויות בניה המתאימות לאזור כפרי (37.5%).
5. ככלל, תכנית 2683א' לא סיפקה אופק לפיתוח עירוני עתידי באזור. עם השנים, ולאור הגידול הדמוגרפי לצד העדר עתודות פיתוח, התפתחה בשכונה מצוקת מגורים קשה. התושבים ניסו לשפר את מצבם על ידי קידום תכניות נקודתיות אך הניסיונות היו רצופים קשיים.
6. בעלי קרקעות אשר ביקשו לקדם תכניות לבנייה לאורך הכביש נתקלו, החל מסוף שנות ה-90, בדרישה להמתין להחלטת העירייה בנוגע לאופיו של הכביש – האם הוא דרך נוף ללא פיתוח או רחוב עירוני. תכנית הכביש האמריקאי מופקדת זו הופכת (באיחור של 20 שנה) את הכביש האמריקאי מדרך נוף לרחוב עירוני.
7. גם בשטח הנוף הפתוח שממזרח לכביש קידמו בעלי קרקעות כ-30 תכניות נקודתיות (כ-30) וחלקן אף אושרו. התכניות הללו שינו את ייעוד הקרקע משטח נוף פתוח לייעודי קרקע המאפשרים פיתוח ובנייה – מגורים, דרכים, מבני ציבור ושטחים ציבוריים פתוחים – אך תנופה זו נבלמה על ידי מדיניות ההמתנה להשלמת תכנית האב – ראו להלן.
8. רצועת הדרך הרחבה של הכביש האמריקאי (להלן גם "הכביש") לא פותחה במשך שנים, והדרך הקיימת נותרה צרה ומשובשת. בשלוש השנים האחרונות פועלת חברת מוריה בשטח ומבצעת את הכביש האמריקאי. הביצוע מחולק לשלושה מקטעים – דרום, מרכז וצפון¹ – המקטעים הדרומי

¹ המקטעים הצפוני והדרומי מורכבים יותר מהמרכזי וכוללים בניית גשרים ופריצת מנהרות. שני המקטעים האלה נקראים גם הם הכביש האמריקאי למרות שמבחינה היסטורית הם אינם חופפים לאותו כביש שפרצה החברה האמריקאית עבור ממשלת ירדן. הכבישים האלה הם למעשה מימוש חלקי של כביש הטבעת המזרחי. רק הכביש האמריקאי מרכז תוכנן ומבוצע על מסלול הכביש האמריקאי ההיסטורי.

והמרכזי נמצאים בביצוע והצפוני לפני תחילת ביצוע. המקטע האמצעי – כביש אמריקאי מרכז – חופף לתכנית המופקדת והוא הרלבנטי לדיון כאן. כשמסמכי התכנית המופקדת מציינים את הכביש הקיים הם מתייחסים לכביש המבוצע כעת, בהתנגדות זו אנו מכנים כביש זה "הכביש הזמני".

9. במקביל לעבודות הפיתוח, אשר עודן בעיצומן, קודמה התכנית המופקדת (להלן גם "התכנית") אשר מטרתה ליצור תשתית סטטוטורית לפיתוח עתידי לאורך הדפנות של הכביש האמריקאי, לאחר שיעבור שדרוג נוסף בעתיד. התכנית מציעה לנצל את מלוא התוואי שנשמר בתכניות קודמות כדי להעביר במרכז הכביש האמריקאי רכבת קלה. בנוסף, התכנית מציעה עירוב שימושים של מסחר, תעסוקה, מלונאות ומגורים לאורך המקטע המרכזי של הכביש.

10. בתחום התכנית המופקדת ישנם כ- 240 מבנים קיימים, רובם מבני מגורים (לפי ספירה על גבי תצלום אוויר עדכני). עוד עולה מהבדיקות שערכנו כי קיימות כיום בין 250 ל 300 יחידות דיור בתחום התכנית.² לפי ממוצע של 5.3 נפשות למשק בית³, ניתן לשער כי חיים בתחום התכנית כ-1,500 אנשים.

11. נציין כי התכנית כוללת זכויות בניה למגורים בין היתר במקומות שלא היו בהם זכויות במצב קיים. סך שטחי הבניה למגורים בתכנית הם כ- 20% משטחי הבניה בתכנית. התכנית גם מסמנת בתחומה 40 מבנים להריסה, מתוכם 23 מבני מגורים ומסגד אחד.

12. הפיכת הכביש האמריקאי לרחוב עירוני תוסס המספק שירותים, מבני ציבור, מקומות מסחר ותעסוקה היא פעולה מבורכת. ירושלים המזרחית בכלל ואס-סוואחרה בפרט זקוקות למוקדי פעילות כאלה המחיים את המרחב הציבורי הערבי בעיר.

פרק 2: טענות מקדמיות

הודעות אישיות

13. בהחלטת ההפקדה בתנאים מיום 8.10.18 נקבע בין היתר כך:
- "16. בעת פרסום דבר הפקדת התכנית, ובנוסף לדרישות החוק, יש למסור הודעות בדבר הפקדת התכנית באמצעות הנחת הודעות בתיבות הדואר של הבניינים הקיימים בחלקות הכלולות בתחום התכנית ובחלקות מצרניות. הכל בהתאם להנחיות לשכת התכנון."
14. מהחלטה זו עולה כי הוועדה המחוזית ייחסה חשיבות ליידוע אפקטיבי של התושבים בדבר הפקדת התכנית, ושאפה לאפשר למי שעלולים להיפגע ממנה להשמיע את עמדתם ו/או הצעותיהם בנוגע לתכנית. זוהי החלטה ראויה, המגינה על זכות ההתנגדות של תושבים אשר ניתן לשער כי הסיכוי שייידעו על התכנית בדרך אחרת אינו גבוה.

² הבדיקות כללו: ספירת מיכלי מים, כניסות וחלונות בתצלום האוויר התלת מימדי שבאתר העירייה.
³ שנתון סטטיסטי, מכון ירושלים לחקר מדיניות, 2016, לוח ג/16

15. למיטב ידיעתנו, מסירת ההודעות על ידי יזם התכנית, הרשות לפיתוח ירושלים (הרל"י), הסתיימה בסביבות ה-25.7.19. בחלוף כמעט חודשיים ממועד זה, כל התושבים עמם עמדנו בקשר, סה"כ כ-50 אנשים שכולם צריכים היו לקבל הודעה אישית בדבר הפקדת התכנית לפי החלטת הוועדה, לא קיבלו הודעה כזו. מטבע הדברים, התושבים עמם שוחחנו לא נזקקו להודעה אישית, אך אפשר להניח שקיימים רבים אחרים שלא קיבלו הודעה ולא ידוע להם על התכנית וכיצד היא עתידה להשפיע עליהם.

16. על מנת ליישם בפועל את החלטת הוועדה לאפשר לכל תושב למצות את זכות ההתנגדות שלו, ככל שירצה בכך, ומבלי להטיל ספק בכוונותיה של הרל"י, **אנו מבקשים כי הוועדה תקבל את תיעוד משלוח ההודעות מידי היזם ובהתאם למידע שיימסר, תבחן את הצורך בהפקדה חוזרת עד לוודוא קבלת הודעות על ידי מירב האנשים.** אחרת זכות ההתנגדות תישלל הלכה למעשה מאותם אנשים שהוועדה עשתה מאמץ להגן על זכותם לכך.

17. כידוע, לפי דיני התכנון והבניה בישראל זכות ההתנגדות היא "זכות דיונית חשובה מאד, שיש לשמור עליה מכל משמר" (בג"צ 527/74 ח'לף נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז הצפון, 14.5.75). החובה לאפשר לבעלי עניין בתכנית את מיצוי זכות ההתנגדות השמורה להם היא חלק מחובת ההגינות של הרשות: "זכות זו להתנגדות שואבת כוחה מחובת ההגינות המוטלת על הרשות ומבטאת היא עקרון-יסוד ולפיו אין פוגעים בזכות או באינטרס לגיטימי של אדם בלא לשמוע אותו תחילה" (בג"צ 288/00 אדם, טבע ודין נ' שר הפנים ואח'; ר' גם עניין ע"א 2962/97 ועד אמנים חוכרים ביפו העתיקה נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה תל אביב, 19.5.98, פורסם בנבו, להלן: "ענין ועד אמנים"). באמצעות הגשת התנגדויות גם מובאים לידיעת מוסדות התכנון פרטי מידע אשר לעיתים לא היו מגיעים אליהם בדרך אחרת ובכך משפרים את איכות ההחלטה התכנונית (ר' עניין ועד אמנים). גישה זו, יחד עם החלטת הוועדה לעשות מאמץ מיוחד להביא את דבר הפקדת התכנית לידיעת התושבים, מצדיקים הפקדה מחדש עם מסירה קפדנית של הודעות אישיות לתושבים שלא הגישו התנגדות לתכנית, כך שהחלטת הוועדה בעניין זה לא תהיה לשווא (בין אם התושבים הללו היו מגישים התנגדות לתכנית ובין אם לאו). זאת בהתאם ובכפוף לקבלת מידע מפורט מידי הרל"י לגבי אופן מסירת ההודעות, כפי שהצענו.

התעלמות מן המצב הקיים

18. כאמור לעיל, בתחום התכנית המופקדת ישנם 250-300 מבנים שבהם חיים כ-1,500 אנשים. רוב הבתים מסומנים בתכנית המדידה שברקע התכנית וחלקם, אלה המצויים בתחום הדרך עצמה ואחדים המצויים בשטחים במיועדים לראשונה להפקעה לצרכי ציבור, מסומנים להריסה. מעבר לסימון בתים להריסה אין התייחסות ברורה אל יתר הבתים ומה יעלה בגורלם לפי התכנית. הבינוי המוצע בתכנית אינו מסתמך על מהבינוי הקיים ואף עומד בסתירה למצב בשטח.

19. התכנית, אם כן, מתעלמת מרוב הבינוי בשטח וכפי שנטען בהמשך, התכנית אינה מציעה פתרונות מעשיים לשיפור מצבם של האנשים החיים בתחומה. מכיוון שאנו מעריכים את הכוונות הטובות של עורכי התכנית אנו מצפים שהתכנון יותאם לאפשרויות העולות מהשטח הן ברמה המרחבים והן

הפקעת בתים

20. בתחום התכנית מצויים 23 מבני מגורים בשטחים המיועדים להפקעה לפי התכנית, בחלקם לצורכי ייעוד לדרך ובחלקם לצרכי ציבור אחרים כגון מוסדות חינוך או שצ"פ. בהתנגדות זו איננו מייצגים בעלי קרקע פרטיים, ולכן לא נתייחס בפירוט לכל מבנה ומבנה. עם זאת, אנו מבקשים להביא לתשומת לב הוועדה את המציאות של אותם אנשים המתגוררים בבתים שעתידים להיהרס מכוח התכנית. לאנשים אלה אין חלופה למגורים זולת בנייה עצמאית בקרקע שבבעלותם. קבלת היתר לצורך בניה זו היא משימה קשה עד בלתי אפשרית.⁴
21. תושבים אשר לרוע מזלם ביתם יופקע אינם יכולים לבחור בדיוור זול במקום אחר בעיר, וגם לא מחוץ לעיר, בין היתר בשל החשש לשלילת התושבות. בקרבת מקום לא קיים ולא היה מעולם היצע של דירות לקניה או השכרה. הברירה היחידה שעמדה בפני תושבים שבקשו לממש את זכות היסוד לקורת גג, הייתה בנייה על הקרקע שלהם. כעת הקרקע עומדת בפני הפקעה ובמספר מקרים מדובר בכל הקרקע של בעלים מסוים. החשש הוא כי בחלק מהמקרים התושבים לא יקבלו פיצוי על ביתם מכיוון שנבנה ללא היתר ו/או הפיצוי שיקבלו על אדמתם לא יספיק למציאת חלופת מגורים אחרת.
22. במקרים בהם מסומנים בתי מגורים להריסה בשטחים המיועדים לשצ"פ או למבנה ציבור – סה"כ 6 מבני מגורים כאלה בכל התכנית - נבקש מהוועדה לשקול להקטין את המגרשים הרלבנטיים או למצוא פתרון אחר המגן על הדיירים.
23. אנו מבקשים כי בעת אישור ההפקעות שבתכנית הוועדה תביא לתשומת ליבה מציאות זו. לדעתנו, לאור הנסיבות המיוחדות שתוארו לעיל, יש לפעול לפי רוח סעי' 194 לחוק התכנון והבניה, המורה על איתור דיוור חלוף במקרה של הפקעת בית מגורים, להתייחס אל בתים אלו כאל בתים מאושרים ולסייע במציאת דיוור חלופי לדירים בהם, טרם אישור ההפקעה.

הגנה על הבתים ברצועת הביניים

24. רצועת הביניים היא הרווח שבין הכביש האמריקאי כפי שהוא מבוצע בימים אלה ברוחב של 16 מ' לבין גבול הדרך הסטטוטורית ברוחבה המלא. ברצועה זו קיימים מספר מבנים אשר בהסכם שנערך בין התושבים לבין עיריית ירושלים זכו למעין "הגנה" מהריסה. על פי ההסכם, כל עוד "לא ידוע מועד הביצוע [של קטע כביש זה, הח"מ]" הבתים לא יהרסו – ראו הסכם עם אופיר מאי מנהל אגף רישוי ופיקוח בעיריית ירושלים מה- 8.2.2016 (נספח 2 – הסימונים באדום אינם במקור).
25. כפי שנפרט להלן, גם לאחר אישור התכנית המופקדת מועד ביצוע התוואי הרחב של הכביש ימשיך להיות לא ידוע למשך פרק זמן ארוך. על כן, אנו מבקשים מן הוועדה להמליץ לעיריית ירושלים על המשך ההיצמדות להסכם האמור לעיל ואף על החלתו על כל המבנים הקיימים ברצועת הביניים.

⁴ להרחבה בעניין ראו [בנייה במלכודת התכנון – מדיניות, תכנון ופיתוח בשכונות הפלסטיניות בירושלים המזרחית](#), עמותת במקום, 2014.

26. הסיכוי לביצוע התכנית המופקדת בעתיד הנראה לעין נמוכה. נסביר.
27. מדינת ישראל לא פתחה את הכביש האמריקאי מלבד גימור אספלט שהונח, בשלב כלשהו אחרי 1967, על גבי התשתית שהוכנה על-ידי החברה האמריקאית, ולמעט סתימת בורות קטנים מעת לעת. כעת משקיעה המדינה סכום לא מבוטל של 165 מיליון שקל⁵ בבניית מחצית הרחב של הכביש המתוכנן, עם קירות תמך שאינם נראים זמניים כלל, שכן הם מצופים אבן ירושלמית יפה. הסיכוי כי בעשורים הקרובים תשקיע המדינה סכום זהה ואף גדול ממנו, דווקא ברחוב זה, הוא נמוך ביותר.
28. בנוסף, תכנון וביצוע הקו החום של הרכבת הקלה לאורך הכביש האמריקאי יקודם רק לאחר שישולב היטב ברשת הרכבות ולאחר שברור יהיה כי ניתן לבצעו בקטעים נוספים שחלקם מורכבים וספק אם בכלל ניתנים לביצוע.
29. לפיכך, יש להמשיך ולהתייחס אל הרצועה הרחבה של הכביש האמריקאי כאל שריון עבור העתיד הרחוק ובהתאם לכך לצמצם את ההשפעה המידית של התכנית על התושבים ובתיהם.

שיתוף ציבור לוקה בחסר

30. במקביל לקבלת הסכמה לגבי ההגנה על הבתים ברצועת הביניים, כאמור לעיל, התקיים תהליך מסוים של שיתוף הציבור בתכנית – ראו סיכום פגישה מתאריך 24.2.2016 (נספח 3 – הסימונים באדום אינם במקור). בסיכום נכתב כי הישיבה התקיימה כ"חלק מהליך שיתוף הציבור לקידום התכנית...". ובהמשך צוין כי "יוחלט על ידי התושבים על נציג אחד... שיהיה בקשר עם צוות התכנון של הפרויקט." ידוע לנו כי אין דרך פשוטה ליישם "שיתוף ציבור" בכלל ובפרויקט מסובך שכזה בפרט. עם זאת, ההחלטה למנות נציג אחד בלבד לציבור המונה כ-1,500 תושבים, נראית מעט מוגזמת.
31. בכל השיחות שלנו עם תושבי השכונה, ביניהם תושבים שהשתתפו בפגישה הנ"ל, נאמר לנו שדרישות התושבים לא מצאו אוזן קשבת אצל נציגי העירייה ועם הזמן הפגישות הופסקו. לדוגמה, הבקשה להגדלת אחוזי הבנייה למגורים (ראו סעיף 1.2 לנספח 3) עלתה כבר אז והתושבים חזרו עליה בהזדמנויות נוספות. נתייחס בהרחבה לדרישה זו בפרק הבא.
32. על כל פנים, רוב התושבים עימם נפגשנו לא ידעו כלל את פרטי התכנית. **אנו מבקשים מהוועדה לשקול להורות על העירייה לעשות מאמץ נוסף להידברות עם בעלי הקרקע בתחום התכנית.**

⁵ תשובת משרד התחבורה לבקשת חופש מידע של האגודה לזכויות האזרח בנושא פיתוח תשתיות במזרח ירושלים, אפריל 2017.

פרק 3: טענות עיקריות

מדיניות של מיעוט זכויות בנייה למגורים

33. בשכונת אס-סוואחרה, כמו ברוב שכונות ירושלים המזרחית, ישנה כאמור מצוקת מגורים קשה. התכניות הסטטוטוריות החלות בשכונה מאפשרות בניה למגורים באופן מגביל ביותר. שילוב של תכניות מיושנות הכוללות מעט שטחים המיועדים למגורים עם זכויות בנייה מעטות באופן חריג (37.5% בנייה בלבד), הביא לכך שהתכניות אינן עונות על צרכי הדיור ההולכים וגדלים. כבר שנים שתושבי אס-סוואחרה מבקשים לקדם תכנון הולם לשכונתם - תכנון שיאפשר בנייה והתפתחות. כבר שנים שצעירים בשכונה דוחים את מועד חתונתם בשל מצוקת הדיור או שנאלצים להתגורר עם הוריהם באותה דירה לאחר הנישואין.

34. תכנית אב ערב אס-סוואחרה עשתה את הצעד הראשון בכיוון הנכון, גם אם לא הלכה עד הסוף ולא הציעה פיתוח המנצל באופן יעיל את הקרקע הפנויה בשכונה. תכנית האב מאפשרת בניית 2,500 יח"ד בלבד בשטח שיכול להכיל 6,000 ואף 7,000 יח"ד דיור. לו תכנית האב הייתה מציעה שימוש יעיל ואינטנסיבי בשטח היה הדבר מסייע, באופן משמעותי, לפתרון מצוקת הדיור בירושלים המזרחית. מדיניות בעייתית זו, שנקבעה בתכנית האב בשל לחצים פוליטיים, הכתיבה את מיעוט יח"ד המוצע כעת בתחום תכנית הכביש האמריקאי.

35. תכנית האב לא קודמה במסלול סטטוטורי ולציבור לא ניתנה הזדמנות להתנגד לה. כך נפגעה זכות התושבים להגיב ולהתנגד למדיניות של מיעוט זכויות בנייה למגורים בתחומה. בהזדמנות זו, בה מופקד להתנגדויות קטע מתכנית האב, אנו מעלים את התנגדותנו למדיניות שנקבעה בתכנית האב כולה. תכנית מפורטת זו יכולה ואף צריכה להתחיל את התיקון הדרוש. **אנו דורשים כי המגבלה על כמות הדירות תשונה ותותאם מצד אחד לצורך הקיים בשטח לדירות למגורים ומצד שני למסגרות תכנון המקובלות במקומות אחרים בישראל.** המגבלה על כמות יח"ד היא להערכתנו הגורם לעיוותים נוספים בתכנית, כגון תמהיל שימושים מוטה תעסוקה ודרישה לדחיקת המגורים אל הקומות העליונות, כפי שיפורט להלן.

תמהיל שימושים מוטה תעסוקה על חשבון מגורים

36. התכנית לפיתוח עירוני לאורך הכביש האמריקאי יוצרת את הבסיס הסטטוטורי למימוש קטע מתכנית האב ערב א-סוואחרה. התכנית קובעת הוראות, זכויות בניה, הנחיות בינוי וגבולות מדויקים לרצועת בינוי ופיתוח לאורך הכביש האמריקאי. התכנית מציעה למעשה בינוי בערוב שימושים משני צדי הכביש.

37. במסגרת תכנית האב ערב אס-סוואחרה, שקדמה לתכנית זו, הוצע "לייצר ציר מסחרי ראשי ואינטנסיבי אשר יהווה את מרכז החיים ואת השלד המסחרי והתעסוקתי של שכונת המגורים" באס-סוואחרה. אך, כפי שנראה, ההגבלה הקיצונית על כמות הדירות לאורך הרחוב מחבלת

⁶ מתוך דברי ההסבר לתכנית.

באפשרות ליצור מרכז חיים של שכונת מגורים.

38. עירוב שימושים הוא צורך השעה בשכונות ירושלים המזרחית, וטוב שתכנית כזו מקודמת על-ידי עיריית ירושלים. ואולם, כדי להצליח בכך הלכה למעשה יש לקבוע תמהיל שימושים התומך בעירוניות איכותית וטובה. לצערנו, למרות ההצהרה החיובית, התכנית חוטאת למטרה זו כאשר נקבע בה כי רק 20% משטחי הבנייה ישמשו למגורים.

39. הגבלת הבנייה למגורים בתכנית יוצרת מצב לפיו לאורך למעלה מ-3 ק"מ של הכביש המתוכנן, לגובה של 8 קומות בנייה ומתוך כ-325 אלף מטרים רבועים של בנייה חדשה, תתאפשר בנייתן של 700 יח"ד בלבד⁷. בתחום התכנית כבר קיימות בפועל בין 250 ל-300 יח"ד.⁸ התכנית מציעה מספר מקסימלי שהוא פחות מכפל 3 (2.8 לפי ההערכה המצמצמת לפיה קיימות בפועל רק 250 יח"ד) של כמות הדירות הקיימות בשטח.

40. מימוש התכנית, כפי שיפורט בהמשך, מחייב את הריסתם של בתי המגורים ובנייה של מבנים חדשים במקומם – כלומר מעין "פינוי-בינוי" ללא ההטבות הנלוות. אך התכנית לא מספקת את המנוף הכלכלי שיעודד את בעלי הקרקע לפעול למימושה. מנוף כלכלי יכול להיות מוצר שיש לו ביקוש ושניתן למכור אותו ולהרוויח. לצערנו, במבנה הכלכלי הנוכחי לשטחי משרדים בירושלים המזרחית ישנו ביקוש דל ולכן לעת עתה רק דירות למגורים, שלהן ביקוש רב, יכולות להוות תמריץ כלכלי מספק. מקדם ציפוף של 2.8, כפי שמוצע בתכנית זו בנוגע למגורים בלבד, לא ייצר תמריץ כלכלי מספק אפילו באזור ביקוש, ובוודאי שלא בירושלים המזרחית וללא כל הקלות המס הניתנות בפרויקטים המוגדרים כהתחדשות עירונית..

41. מבט על תמהיל השימושים המוצע באזורים של ערוב שימושים בתכניות שנערכו בישראל בעשור האחרון מחזק את הטענה כי תמהיל השימושים המוצע בתכנית זו איננו מתאים. במסמך החלטות הוועדה המחוזית בירושלים, המכונה עדכון מדיניות הבינוי לאורך צירי רק"ל⁹, נקבעה בין השאר מדיניות תמהיל השימושים לאורך צירי הרק"ל יהיה כדלהלן:

34. במגרשים ששטחם מעל 1.5 דונם, 25% לפחות משטחי הבנייה מעל לקרקע בכל מתחם (ולא בהכרח מכל בניין) יהיו עבור שימושים שאינם למגורים כדוגמת תעסוקה משרדים, מלונאות, דיור מוגן, מעונות.

35. במגרשים ששטחם מעל 1.5 דונם בתחום המע"ר, בשל חשיבות חיזוק המע"ר תשאף הוועדה לחלוקת השטחים בין שטחי המגורים לבין שטחי התעסוקה בחלוקה שעולה על 50% לטובת התעסוקה...

⁷ 700 לפי טבלה 5 הקובעת ולא 713 כפי שמופיע בטבלת הנתונים הסטטיסטיים באתר מינהל התכנון.
⁸ לפי הערכת התושבים הנתון גבוה יותר ובשטח קיימות עוד כ-200 דירות. במסמך התכנית לא מצוין הנתון לגבי כמות יח"ד הקיימות בפועל בשטח. בטבלת הנתונים הסטטיסטיים באתר מינהל התכנון צוין כמות יח"ד המאושרות בתחום תכניות – 142 יח"ד.
⁹ מסמך החלטות ועדת מליאה מיום ה-08.04.19, הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה, מחוז ירושלים, עדכון מדיניות הבינוי לאורך צירי רק"ל.

הסעיף הראשון (34) עוסק באזור שאיננו מרכז-עסקים-ראשי (מע"ר) ולכן מנוסח על דרך הצמצום. 25% הם המינימום של שימושים שאינם מגורים בחזית עירונית עם עירוב שימושים. המינימום הזה נשמע סביר כשמדובר בהכנסת שימושים נוספים לשכונת מגורים – תמהיל שימושים שמטרתו הגברת הפעילות הכוללת בשכונה באמצעות הכנסת כמות מדודה של תעסוקה, מסחר, מלונאות ודיוור מיוחד. הסעיף השני (35) עוסק במע"ר ומציע שהחלק היחסי של שטחי המגורים במע"ר לא יעלה על 50%. במע"ר, על-פי המדיניות, ניתן להכניס עד 49% שטחי מגורים. וכאן, באס-סוואחרה, שאיננה מרכז עסקים ראשי אלא שכונת מגורים, הוגבלה כמות שטחי המגורים ל-20% בלבד.

42. חיפשנו תכניות אחרות בהן מוצע ייעוד קרקע של "עירוני מעורב". חיפשנו תכניות בעלות מאפיינים דומים לתכנית המופקדת – תכניות לשכונות מגורים בהם נקבע ציר ראשי של עירוב שימושים, או אף כזה המשלב מסלול רק"ל. לא מצאנו בשום תכנית רחוב ראשי בשכונת מגורים בו מוצע ייחס כה חריג ומוטה לטובת תעסוקה. מהבדיקה עולה כי תמהיל השימושים המוצע נותן עדיפות למגורים בתכניות של שכונות מגורים שאינן מע"ר. בתכניות שבדקנו החלק היחסי של הבניה למגורים עומד על 49%-80 מנפח הבנייה הכולל (נתון התואם למדיניות הבינוי לאורך הרק"ל) ואילו שימושי המסחר והתעסוקה גם יחד תופסים 20%-50.

43. למשל, בתמ"ל 1001 לתל השומר, עומד החלק היחסי של המגורים בצירים הראשיים שנקבעו לעירוב שימושים לאורך רק"ל על 49%. בתמ"ל 1019 למתחם 2 בצריפין, שבמרכזו ציר עירוב שימושים מובהק עומד החלק היחסי של המגורים על 80%. מכאן אנו למדים כי ציר עירוב שימושים בשלב שכונת מגורים הוא קודם כל אזור מגורים ואילו אזורי המסחר והתעסוקה נוספים כתמיכה בשימוש המרכזי הזה.

רחוב רפאים בלילה

44. ישנה סיבה נוספת לחשיבות סוגיית התמהיל באזורים של עירוב שימושים. אזורים בהם יש ריבוי של משרדים הננטשים בשעות הערב והלילה הם אזורים המועדים לפשיעה ושימושים פוגעניים – ראו מקרה מתחם הבורסה ברמת גן. באזורים כאלה התנועה בשעות הלילה אינה נוחה ואף לא בטוחה, במיוחד עבור נשים.. ציר תנועה רחב, חשוך ושומם, עלול לגרום לתושבים המעטים שיוורשו להתגורר לאורכו להסתגר בביתם בשעות הערב והלילה. לא כך צריך להיראות ציר שנאמר לגביו כי יהיה "מרכז החיים" של השכונה.

45. **אנו דורשות כי תמהיל השימושים בתכנית ייקבע מחדש בהתאם למדיניות התכנון הנהוגה ברחבי הארץ ובירושלים ולא יחרוג מהטווח המקובל של 49%-80 למגורים. התמהיל הזה יקבע או כתוספת שטחים בייעוד מגורים לתכנית כולה, או באמצעות צמצום השטחים המיועדים לתעסוקה, או באמצעות מתן גמישות לבנייה בהתאם לצורך, או שילוב של כל שלושה.**

איסור גורף על מגורים בקומת הקרקע ובקומות הנמוכות

46. סעיף קטן ב(9) מאפשר את בניית דירות המגורים בקומות העליונות של המבנים בלבד, כלומר בקומות שבע ושמונה :

4.1.2 (ב/9) השימוש למגורים יתאפשר רק בקומות העליונות של המבנים בייעוד עירוני מעורב הממוקמים לאורך הכביש.

47. הרעיון כי השימוש למסחר יתרכז במפלס הרחוב ובקומה שמעליו הוא חיובי כשלעצמו. באופן זה ניתן להבטיח פעילות עירונית אינטנסיבית לאורך הרחוב. אך בעורף החנויות, מעל למפלס הרחוב, ובקומות המדורגות מתחת, יכולים השימושים להתערבב בהתאם לרצונות, לצרכים וליכולת של בעלי המבנים. אם ישנה כוונה כי תכנית זו תוביל לפיתוח, ואם המפתחים בפועל הם בעלי הקרקע במקום, אין מקום להתערבות כה בוטה בשיקולים שלהם. מה גם שקביעה מסוג זה איננה מוכרת משכונות מגורים אחרות.

48. חוסר הגמישות במיקום קומות המגורים עלול לגרום לכך שבעלי קרקע ימנעו מראש מכניסה לתהליך והפיתוח המוצע לא יתממש. אחרים, שיחליטו לנסות בכל זאת להסתכן, עלולים להגיע למצב בו אחרי שיהרסו את ביתם, יגלו שאין ביכולתם לממן את המשך הבנייה ויוותרו ללא דירת מגורים. הזכרנו כבר כי ישנו ספק גדול לגבי הביקוש למשרדים באזור אס-סוואחרה. הביקוש הזה, ייתכן שיגבר בעתיד אך עד שיקרה הדבר התושבים לאורך הכביש האמריקאי צריכים גם פתרונות מגורים.

49. בזמן שהצורך בשטחים למגורים הוא ברור וידוע ובזמן שהצורך בשטחים למשרדים איננו כה ברור, בעל קרקע שיבקש לבנות על פי התכנית יסכן את עצמו ואת משפחתו בהשקעה כספית עצומה ללא כיסוי. החובה למקם את המגורים בקומות הגבוהות מציבה סימן שאלה גדול על מימוש הפיתוח כולו. **דרישה זו חורגת מכל מבחן של סבירות, ודינה להתבטל.**

50. יש לציין כי בחלק מתאי השטח לאורך הצד המערבי של הכביש יש כבר זכויות בנייה קיימות, המאפשרות מגורים על הקרקע. במקרים אלה התכנית המופקדת פוגעת בזכויות קיימות במקום לשפרן.

תכנית הכביש האמריקאי היא תכנית פינוי-בינוי בפועל, ללא ההטבות הנלוות

51. תכנית הפיתוח לאורך הרחוב האמריקאי היא למעשה תכנית פינוי בינוי, לפיה יהרסו בין 250 ל-300 דירות ובמקומן ייבנו 700 בלבד וכן ייבנו שטחי מסחר וקומות תעסוקה. התכנית אינה מוגדרת כתכנית להתחדשות עירונית והקרקע לא הוכרזה ככזו, אך עיון במסמכים מעלה כי לא יתאפשר כל פיתוח בתאי השטח המיועדים לעירוני מעורב ללא הריסת המבנים הקיימים, אשר ברובם משמשים היום את בעלי הקרקע למגורים.

52. העובדה כי מדובר בפרויקט של פינוי-בינוי בפועל היא משמעותית. פרויקטים אלה דורשים תשומת לב מיוחדת לשלב הביצוע בפועל. מדובר בתהליך מורכב הכולל - יציאת הדיירים קיימים ומעבר לדיר זמני במקום אחר (היכן?) - הריסת המבנים הקיימים - בנייה של בניינים חדשים (כאשר ספק רב אם

יימצא בנק מלווה (בנסיבות). פעולה כזו כרוכה בסיכונים רבים ובחוסר ודאות גבוה וממושך. החקיקה העניפה בתחום ההתחדשות העירונית בשנים האחרונות מעידה על ניסיונות להתמודד עם כל המשמעויות הרבות והמורכבות של המיזמים הללו. כאמור, תכנית הכביש האמריקאי לא מוגדרת כתכנית להתחדשות עירונית ולכן ראשית היא אינה מזכה את בעלי הזכויות/היזם בהטבות הנלוות ושנית ניתן כנראה להניח כי היא לא נערכה בהתאם לתקן 21 ו/או לבדיקה שמאית אחרת. **אנו דורשים כי, כל עוד התכנית תבוסס על בינוי המחייב הריסת הקיים ובנייה חדשה שונה לגמרי, השימושים יקבעו בין השאר גם בהתייחסות לחישובים כאלה אשר יהוו חלק ממסמכי התכנית הטעונים פרסום להתנגדויות.**

53. פרויקטים של פינוי-בינוי, וגם פרויקט הכביש האמריקאי, מתבססים על פעולה של יזמים חזקים ויציבים המקבלים את אמון גופי המימון הגדולים. בירושלים המזרחית ישנם מעט מאוד יזמי נדל"ן גדולים וגם הם מתקשים לקבל את האשראי הנחוץ מהבנקים. לא נכון שהאפשרות היחידה למימוש התכנית היא באמצעות חיוב התושבים, שלפחות בחלקם אין עניינם ביזמות, להפוך ליזמי נדל"ן. אם הפרויקט המוצע מניח קיומו של יזם חיצוני שהוא גדול ויציב מספיק כדי להרים פרויקט מורכב כזה, יש לשאול האם הנחה זו נלקחה בחשבון בעת עריכת התכנית.

מה בין הכביש האמריקאי המבוצע כעת לבין הפיתוח המוצע בתכנית המופקדת

54. חברת מוריה מבצעת בימים אלה, כאמור, את הכביש האמריקאי מרכז – הכביש הזמני. הפרויקט הנוכחי כולל את הרחבת רצועת הדרך הקיימת היום עד לרוחב של 16 מ', בניית קירות תמך, בניית תשתיות, הסדרת מדרכות, מפרצי חניה, הוספת תאורה, ריהוט רחוב, נטיעת עצים ועוד. הפרויקט נעשה בהשקעה עצומה של עיריית ירושלים ומשרד התחבורה. כאמור, לפי משרד התחבורה הפרויקט תוקצב ב-165 מיליון שקל. הפרויקט המבוצע נחוץ עבור השכונה ומביא בשורה חדשה לאזור שהתפתח עד כה באופן לא פורמאלי.

55. מכיוון שרצועת הדרך מאושרת סטטוטורית (בתכנית 2683א') כבר קרוב ל-24 שנים, אין מניעה מלבצע אותה. ואולם, ביצוע הדרך בפועל על מחצית הרוחב, בזמן שהפיתוח המוצע בתכנית המופקדת מבוסס על דרך ברוחב מלא יוצר מצבים בעייתיים. במסמכי התכנית ישנן התייחסויות לשלב הביניים ולכך שרוחבו של הכביש הוא זמני, אך הן אינן מספקות כלל.

56. תוואי הכביש האמריקאי, אשר מהלכו הכללי הוא צפון דרום, יושב על מדרון תלול היורד ממערב למזרח. הנחת כביש רחב העובר בניצב לכיוון המדרון מחייבת פעולה של יצירת מעין מדרגה שעליה יונח הכביש. את המדרגה הזו יוצרים באמצעות חציבה מצד אחד ובניית קיר תמך המחזיק מילוי מצד שני. על פי היתר הבנייה¹⁰ לכביש הזמני המבוצע כעת ברוחב 16 מ' מדובר בקירות תמך המתנשאים לגובה משתנה שבשיאו מגיע לעשרה מטרים (ראו פריסת קירות 12, 16 ו-17 בהיתר הבנייה). מידה זו לא כוללת את מעקה הביטחון שנבנה בהמשך קירות התמך ומעל למפלס הכביש. מעקה זה מגביה את קירות התמך ב-1.2 מ' נוספים.

¹⁰ היתר בניה מספר 105314

57. קירות התמך ומעקה הביטחון של הכביש הזמני מצטרפים לתהום הטבעית שנפצרת מתחת למדרגה המלאכותית עליה הוא מונח. הקרקע הטבעית נשמטת למטה וככל שמתרחקים מהכביש הזמני פער הגבהים גדל. קירות התמך שיידרשו כדי להחזיק את הכביש ברוחבו המלא (32 מ') עשויים להגיע ל- 15 מ' ואף יותר.

58. נציין כי החתכים המופיעים במסמכי התכנית מטעים. קו הקרקע המופיע בהם הוא קו הקרקע הטבעי שבעצם כברר לא קיים בשטח. קו הקרקע הקיים היום לא מופיע בהם וגם קו הקרקע של הכביש הזמני חסר. חסר זה הקשה מאוד על קריאת המסמכים והבנת המורפולוגיה של התכנית המוצעת. (טעות נוספת היא בחתכים העוברים דרך המבנים העורפיים – שם מוצגים מבנים גבוהים יותר מהמוצע בהוראות התכנית).

59. כאמור, הבינוי המוצע במסגרת התכנית המופקדת מתייחס לכביש ברוחבו המלא - 32 מ'. לפי רוחב זה נקבעו קווי הבניין לבנייה החדשה במרחק הנע בין 0 ל-20! מ' מהכביש הזמני. וכך גם נקבע מפלס קומת הקרקע בהפרש הנע בין 0 ל-12 מ' מפני הקרקע הטבעית. סיטואציה כזו משמעותה היא שבחלק מתאי השטח נפער בור בין הכניסה למבנים החדשים לבין הרחוב הזמני, כפי שמוצג בחתך הסכמתי¹¹:



למעשה, מבין 30 תאי השטח המיועדים לבנייה בעירוב שימושים לאורך הכביש רק שניים (14 ו-25) צמודים לכביש ברוחבו הזמני וללא הפרש גובה משמעותי ממנו. יתר תאי השטח, כאמור, נמצאים

¹¹ החתך הסכימתי מבוסס על חתך 9 בגיליון "נספח מס' 2 – בינוי ופיתוח חתכים, גיליון 1" במסמכי התכנית המופקדת

במרחק ובהפרש גובה ממנו. המקרה הקיצוני ביותר הוא של תא שטח מספר 26 (חתכים 9 ו-10). שם קו הבניין נקבע במרחק של 20 מ' מהכביש הזמני ומפלס קומת הקרקע נקבע כמעט שלוש קומות מעל הקרקע הטבעית – בור ענק פעור בניהם. **ראו נספח 4 ומפה מספר 1.**

60. הבור הזה לא היה בעייתי לו נקבע כי רוחבו המלא של הכביש יבוצע תוך פרק זמן מוגדר וסביר. ואולם, התכנית מציינת זמן מימוש משוער בלבד ללא שלביות ברורה. למעשה, מה שחסר בתכנית היא חשיבה משמעותית לגבי שלבי הביצוע שלה ופתרונות לתקופת הביניים. על פניו נראה כי המצב הזמני עתיד ללוות את השכונה זמן רב.

פרק שלביות לקוי וחסר

61. פרק 7 בהוראות התכנית עוסק לכאורה בשלבי הביצוע. ואולם מלבד רשימה קצרה של מספר תנאים הוא לא פורס חזון או מציע מבט מפקח על שלבי הביצוע של התכנית, וממילא הוא לא בונה שלביות המחזקת את סיכויי המימוש. כפי שפרטנו לעיל, לתכנית דרושים פתרונות ביניים ושלביות ברורה אחרת לא ניתן יהיה לבצעה כלל.

62. השלב הראשון בשלבי הביצוע המוצעים - 7.1 (1) - הוא למעשה תנאי למתן היתר בנייה **שלא** מופיע בסעיף שעניינו הוראות בדבר תנאים להיתר בנייה - סעיף 14.1. השלב הזה מוסיף ש"תנאי למתן היתר בנייה הוא מימוש דרכי הגישה למבנים המבוקשים"¹². כדי שתנאי כזה יהפוך לסעיף משמעותי של שלבי הביצוע על התכנית להבהיר מספר עניינים: מה הן דרכי הגישה האלה? האם מדובר בכביש האמריקאי עצמו, בכבישים עורפיים המוצעים בתכנית או בדרכים זמניות היוצרות גישה למבנים? וגם, מי אמור לבצע אותן? במקרה בו, לפי התכנית, הגישה אל מבנה מסוים נעשית ישירות מהכביש האמריקאי בגרסתו המלאה והרחבה – שזהו המצב של הרוב הגדול של המבנים המוצעים בתכנית - האם המשמעות היא שהתושב שמבקש להקים בניין צריך לבנות בעצמו פרוסה צרה של הכביש? זו שנצבת בינו לבין הכביש הזמני? כולל קיר התמך והמילוי? עניינים אלה לא מקבלים מענה מספק בסעיף שלבי הביצוע.

63. השלבים השני והרביעי - 7.1 (2) ו-(4) - הם חזרה על תנאים המפורטים בסעיף 14.1 שעניינו, כאמור, הוראות בדבר תנאים להיתר בנייה. שלב 2 בפרק 7 זהה למעשה לתנאי הראשון - 14.1 (1) - בנוגע להיתר בנייה ראשון המחייב אישור תכנית בינוי כוללת לכל תא השטח. משמעות תנאי זה בצירוף לתנאי הבא - 14.1 (2) - המחייב את הסכמת כלל בעלי העניין בתא השטח, היא כי בפועל מחייבת התכנית את השותפים לתא שטח לעבוד יחד לשם קידום תכנית בינוי מוסכמת. כפי שידוע ודאי לוועדה, פעולת התארגנות של תושבים הינה מסובכת ולא תמיד מובילה לתוצאות המיוחלות. גמישות בקביעת תאי השטח המחייבים לעבודה משותפת יכולה לסייע בזה.

64. גמישות כזו יכולה למשל להיות, קביעת מסלול הריסה ובנייה, כפי שמוצע בתכנית, כמסלול המעניק את זכויות הבנייה המרביות (תמריץ) ובמקביל להציע מסלול נוסף הכולל הסדרת הבינוי הקיים עם

¹² בשטח התכנית יש כיום כ-30 דרכי גישה קיימים, עם חיבורים לכביש הקיים/זמני, הצפויים להתבטל. במקרים ספורים בלבד ניתן מענה חלופי במסגרת התכנית המופקדת.

זכויות בנייה נוספות בכמות מוגבלת. בעלי הקרקע, בהתאם למצבם והאפשרויות העומדות לרשותם יוכלו לבחור בין שני המסלולים. ייתכן שניתן אפילו להציע מסלולים נוספים.

65. שלב 4 בפרק 7 תואם לסעיף 14.1(8) - "תנאי להיתר בניה מעל ל-50 יח"ד במצטבר מהיתרי הבניה שהוצאו מתוקף תכנית זו (הוא) השלמת ביצוע פתרון ביוב". אם כן, **התכנית כולה, למעט 50 הדירות הראשונות – תלויה בהקמה בפועל של מט"ש**. הרי ידוע לכל העוסקים בדבר כי למרות עיסוק ארוך שנים טרם נמצא פתרון ביוב, טרם החלה בנייתו ובטח שאין אנו מתקרבים להשלמת הקמתו. סעיף זה עלול לטרפד את הפרויקט כולו. על סמך סעיף זה ועל ההערכה כי לא יוקם מט"ש בקרוב, עולה כי התכנית מיועדת להקמת 50 דירות בלבד. כבר היום, מתוקף תכניות תקפות ניתן לבנות יותר (142 דירות).

66. אל מול ההוראות בדבר תנאים למתן היתר בנייה שנכללו בפרק השלבויות, ואשר אין עניינם שלביות, ישנם סעיפי שלביות מובהקים שלא נכללו בו והם נמצאים בתוך סעיפים אחרים. לדוגמא, בסעיף 6.14 (4) מצוינת "תכנית למצב ביניים" שלפי המשתמע מהסעיף עוסקת בפיתוח רצועת הביניים. תכנית זו לא הופקדה עם יתר מסמכי התכנית ולא ברור מה תוכנה. ייתכן שבתכנית זו טמונה התשובה בנוגע לשלבויות הביצוע.

67. דוגמא נוספת נמצאת בסעיף 6.16. בו נכתב כי "תותר הקמת שטחי התארגנות לטובת הקמת קו הרק"ל בכל המגרשים הציבוריים המוצעים בתכנית. "הקצאת השטחים המיועדים למבני ציבור כשטחים להתארגנות עבור הרק"ל מעידה על שלבויות נוספת – שטחי הציבור לא ייבנו עד שתושלם הקמת הרק"ל. האם זו השלבויות המתוכננת? אם כך הדבר, ומימוש המגרשים הציבוריים מתוכנן לשלב מאוחר, רק לאחר ביצוע הכביש ברוחבו המלא, אזי התכנית אינה מביאה איתה בשורה בעניין ההקלה במצוקת שטחי הציבור באזור בשנים הקרובות.

68. **שלביות ברורה נחוצה לתכנית, הן לגבי התחייבות העירייה לבצע את המוטל עליה והן על מנת להבהיר את האפשרויות המעשיות העומדות בפני התושבים. בהיעדר שלבויות ברורה, התכנית חוטאת למטרתה והיא עלולה לגרום להמשך הקפאת הפיתוח במקום לתנופת פיתוח.**

עתידם של בתי המגורים הקיימים

69. התכנית כוללת שתי התייחסויות לעובדה שבשטח קיימים בתים: פעם אחת בסעיף 14.1(6) לפיו **"התכנית אינה מכשירה בינוי קיים בתחום התכנית** ללא היתר ו/או בסטייה מהיתר. יש להוציא היתר כדין לכל מבנה". ופעם שניה בסעיף קטן (9) בהמשך המתיר **"שילוב בניינים קיימים בנינוי המוצע... בתנאי שהבינוי תואם את הוראות התכנית בכל הוראות הבינוי... לרבות קווי בניין, גובה קומות, אורך חזית, חזית מסחרית וכו'".** מעבר לניסוח המעגלי של סעיף זה המפנה אל עצמו, הרי מספיק מבט אחד בשטח כדי להבין שאין ולו בניין אחד בשטח העומד בהוראות התכנית שבמרכזן חזית מסחרית במפלס הרחוב ומגורים אי-שם למעלה. משמעות הדבר היא כי **לא ניתן יהיה להוציא היתר בניה להסדרת מבנים קיימים בתחום התכנית.**

70. הבינוי הקיים בשטח אינו תואם להוראות הבינוי של התכנית. התכנית גם לא מציעה דרכים ליצור התאמה בניהם אלא מציעה בינוי חדש שאינו קשור כלל לזה הקיים בשטח. המשמעות היא כפי שצינו פיננסי-בינוי בפועל, ללא כלים למימוש, ללא תמריצים וללא מנופים כלכליים.

71. **ניתן לעשות את הדבר אחרת.** ניתן להציע פיתוח הלוקח בחשבון את מצב הדברים בשטח. פיתוח כזה יהיה מגוון יותר וגם בר מימוש. לפי הצעה זו הבינוי המוצע יהיה תקף במקרים בהם נעשית בנייה חדשה בשטח פנוי ובמקומות בהם קיימות דירות מגורים אחדות בתוך תאי שטח גדולים ופנויים ברובם. עבור תאי השטח הבנויים בצפיפות, אנו מציעות כי התכנית תאפשר צמיחה אורגנית במנות קטנות תוך הכשרת הבנייה הקיימת לפי הצורך והרצון.

72. ההנחה היא כי תא שטח בו קיימות היום 20-30 ואף 40 דירות לא יוכל להתקדם לכיוון הבינוי המוצע היום בתכנית. ישנם מספר תאי שטח כאלה בתכנית והם דורשים חשיבה אחרת. באופן כללי, יש להימנע מהצעה אחת גורפת שלא יכולה להתאים לכל המצבים. **עדיף להציע סל של פתרונות שיוכלו לתת מענה לסיטואציות השונות.**

חתיך הרחוב

73. **אנו מבקשות להציע חשיבה אחרת על חתיך הרחוב:** מכיוון שמדובר ברחוב רחב המונח על גבי מדרון תלול, ניתן לבצעו בשני מפלסים ובכך לקרב את חלקיו השונים אל הקרקע. לפי הצעה זו נתיבי הנסיעה מצפון לדרום יהיו ממוקמים בגובה הנוכחי של הכביש הזמני ונתיבי הנסיעה מדרום לצפון ימוקמו במפלס נמוך יותר. הרק"ל העתידית יכולה להשתלב באחד המפלסים, לאו דווקא באמצע. הצעה זו איננה פשוטה אך היא ראויה לבדיקה ואם תצליח היא תסייע בהתגברות על פערי הגובה ותגדיל את אפשרויות המימוש בשלב הביניים.

פרק 4: התייחסויות פרטניות

תוספת לתא שטח 106 - כביש 3

74. בימים אלה נמצאת על שולחנה של הוועדה המחוזית תכנית מס' 101-0477943 המקודמת בהסכמה על ידי קבוצה של בעלי קרקע, נציג הקבוצה חתום על התנגדות זו. התושבים החלו לקדם את התכנית לפני למעלה מעשור אך נדרשו לחכות להשלמת תכנית האב.

75. כעת עומדת תכנית התושבים בכל התנאים שהוצבו בהחלטת הוועדה לאימוץ תכנית האב, לרבות גודל מתחם, צמידות דופן, חיבור לכביש האמריקאי והפרשות נוספות לצרכי ציבור – שלושה מגרשים למבני ציבור ומגרש לשצ"פ. למרות שתכנית התושבים מציעה חיבור לכביש האמריקאי מבקשת הוועדה המקומית חיבור נוסף איכותי יותר. חיבור כזה נמצא מחוץ להישג ידם של התושבים מאחר והקרקע שם אינה בבעלותם.

76. תכנית מופקדת זו הינה הזדמנות ליצור את החיבור הנדרש כדי שתכנית התושבים תקודם. התכנית מתחילה בהסדרה של הקטע הראשון של הדרך הנחוצה (כביש 3 לפי נספח הדרכים גיליון(1)) וכל מה שדרוש כדי לשחרר את תכנית התושבים הוא הארכה של תא שטח 106 בעוד 200-300 מטר – ראו מפה מספר 2- מסומן באדום. נציין כי קטע קצר וצר של אותה הדרך הוסדר כבר במסגרת תכנית 9155 (משנת 2005).

77. התכנית המופקדת עוסקת בהסדרת דרכים צדדיות והיא אף מסדירה דרכים ארוכות יותר ברחבי התכנית (כמו למשל תא שטח מספר 113 – ראו להלן). על פניו, אין סיבה לא להסדיר גם את קטע הדרך בהמשך לתא שטח 106 באופן שיאפשר המשך מימוש מסונכרן של תכנית האב באמצעות תכנית התושבים ותכניות נוספות.

תיקון תא שטח מספר 113 למניעת פגיעה במסגד

78. בתכנית המופקדת מוצעת דרך פנימית חדשה (תא שטח מספר 113 או כביש 4 לפי נספח הדרכים) שתחבר בין שתי דרכים מאושרות. בקצה הדרומי של הדרך המוצעת מסומן חלק מבנה להריסה. המבנה משמש מסגד. מומלץ לבחון את האפשרות לשנות מעט את תנוחת הדרך המוצעת על מנת למנוע את הפגיעה במסגד.

79. בנוסף, אותה דרך עוברת בתוך שטח נוף פתוח מבונה הצמוד לשטחי מגורים מאושרים. מומלץ לתת זכויות בניה בשטח זה במסגרת התכנית המופקדת. הבתים ממערב לדרך שייכים לאותה משפחה אשר חלק מבתיה מסומנים להריסה בתאי שטח 17 ו-20. הוספת זכויות הבניה למגורים משני צדי תא שטח מספר 113 יכולה להוות פיצוי מסוים על הריסות אלו.

80. פעולה כזו ניתן לעשות במקומות נוספים בהם מסומנים בתים להריסה. אנו ממליצים לוועדה לפעול לפנים משורת הדין ולברר מול בעלי הבתים שבתיהם מסומנים להריסה היכן יש להם קרקע נוספת שאפשר לתת להם בה זכויות בניה גם אם הדבר דורש הוספת שטחים לתחום התכנית המופקדת.

סיכום ודרישות

- כפי שתיארנו לעיל באופן מפורט, התכנית המופקדת מציעה חזון עתידי שמימושו במתכונת המוצעת אינה אפשרית. אנו ממליצות לוועדה לפעול לצמצום הפער בין החזון למציאות, ולבצע את הדברים הבאים:
- ביטול סעיף קטן ב(9) בפרק 4.1.2 להוראות התכנית המציע לאסור מגורים בקומת הקרקע.
 - קביעת תמהיל שימושים חדש באמצעות התאמת כמות יחידות הדיור בתכנית לצורך הקיים ולמסגרות תכנון מקובלות.
 - גיבוש סל של פתרונות מגוונים בתאי שטח שונים, בהתאם למצב בשטח.
 - בחינה חוזרת של חתך הרחוב.
 - עריכה מחדש של פרק השלבויות בהוראות התכנית.
 - הוספת הוראה בתכנית ביחס לבתי מגורים המיועדים להפקעה, בהקשר של פיצוי או לפחות איתור דיור חלוף טרם ההפקעה.
 - המלצה לעיריית ירושלים על המשך הפעלת הסכם הקפאת האכיפה ביחס למבנים ברצועת הביניים.
 - בחינת הצורך בהפקדה חוזרת עד לוודוא קבלת הודעות על ידי מירב בעלי העניין.
 - הסדרת עוד 200-300 מטר של כביש 3 (תא שטח 106) במסגרת התכנית המופקדת.
 - תיקון התנוחה של כביש 4 (תא שטח 113) על מנת למנוע פגיעה במסגד.

בכבוד רב,

אפרת כהן-בר, אדריכלית,
עמותת במקום
efrat@bimkom.org

שרי קרוניש, אדריכלית,
עמותת במקום
sari@bimkom.org

נספח 1 : (6) תצהירים