

כתב התנגדות: תכניות 4585 א' – ה', כביש הטבעת המזרחי, ירושלים

א. מבוא

1. הרקע להתנגדות ומטרותיה
- 1.1 עמותת "במקום - מתכננים למען זכויות תכנון" (ע.ר. מס' 7-208-034-58) מגישה בזאת התנגדות לתכניות המפורטות להתוויית הדרך הידועה כ"כביש הטבעת המזרחי" בירושלים, שמספרן 4585 א', 4585 ב', 4585 ג', 4585 ד', 4585 ה'.
ההתנגדות עניינה השלכות התכניות ומימושן על האוכלוסיה המתגוררת בצידי הכביש. בהתאם לכך, ההתנגדות היא עבור ומטעם תושבים, בעלי קרקע, קהילות ושכונות שדרכם או בסמיכות אליהם עובר תוואי הכביש המתוכנן.
- 1.2 עמותת "במקום - מתכננים למען זכויות תכנון" הוקמה באפריל 1999 על ידי מתכננים/ות ואדריכלים/יות אשר שמו לעצמם מטרה לחזק את הקשר בין זכויות אדם ומערכות התכנון במדינת ישראל. **במקום** פועלת עם ועבור קהילות הנחשבות חלשות, מקופחות או שוליות במסגרות תכנון מסוגרות, על מנת לייצג את עמדתן כעמדה מקצועית ובשפה תכנונית מקובלת וידועה לממסד ובכך ליצור אפיק פעולה בעל עוצמה וישימות כאחד.
פעילי **במקום** וחברי הועד המנהל עובדים בהתנדבות למימוש מטרות אלה, מתוך תפיסה המקדמת והמחייבת את תרומתו של איש המקצוע לקהילה.
- 1.3 ההתנגדות נתמכת ע"י:
תצהיר מנכ"ל **במקום**, עו"ד אסתר סיון, המצורף לכתב ההתנגדות;
תצהירים של תושבים, המצורפים לכתב ההתנגדות;
התנגדויות של תושבים אשר הוגשו ע"י באי כוחם עו"ד חוסין ג'נאים ועו"ד מוהנד ג'אברה.
- 1.4 כביש הטבעת המזרחי הוא פרויקט עירוני רחב היקף ורב חשיבות. מסלולו חוצה את ירושלים מצפון לדרום ועובר דרך רבות משכונותיה המזרחיות של העיר, במיוחד אלה הבנויות לאורך השלוחות היורדות לעבר מדבר יהודה. מרבית השכונות הללו הן בתחתית הסולם העירוני מבחינה כלכלית ומבחינת ההשקעה העירונית בצרכי ציבור ובתשתיות, והתכנון בהן אינו עונה לצרכי האוכלוסיה בהווה ובעתיד. מימדיו של כביש הטבעת המזרחי שיחצה שכונות אלה מעידים על השלכותיו: אורכו המתוכנן לפי התכניות המפורטות הוא כ- 15 ק"מ, והכביש וייעודי קרקע נלווים משתרעים על לא פחות מ- 1,250 דונם (אלה רק הקטעים שבתחום שיפוטה של עיריית ירושלים). איפיון השכונות ביחד עם השלכות הכביש המתוכנן עליהן הניע את עמותת **במקום** להרתם ולהציג בפני מוסדות התכנון את הבעיות והליקויים הנובעים מהתכנון המפורט כפי שמוצע בתכניות המופקדות.

1.5 כביש הטבעת המזרחי תוכנן תוך התעלמות מהסביבה האנושית והמציאות התכנונית בה הוא עובר. בבחירת תחומי התכנית ניכר כי יוזמי התכנון והמתכננים ראו לפנייהם כנושא לתכנון אך ורק את רצועת הקרקע המיועדת לתוואי הכביש.

על פניו, התכנון נותן מענה לצרכים טכניים כמו נפח התחבורה, שיפועים ורדיוסים. כמו כן הוכן תסקיר השפעה על הסביבה שמרכיביו כוללים היבטים פיסיים של תוואי הכביש כגון: גאולוגיה, הידרולוגיה, זיהום אוויר, צומח וחי, ערכים חזותיים, ארכיאולוגיה, רעש צפוי, ניקוז, נתונים תנועתיים וכד'.

כביש הטבעת המזרחי יכול וצריך היה לשמש כחוט השדרה סביבו יתוכננו ויפותחו שכונות השיפולים המזרחיים של ירושלים. השכונות הללו מופרדות ביניהן בטופוגרפיה קשה, במיוחד בכיוון צפון-דרום, וכביש הטבעת הוא פתרון אפשרי למציאות הטופוגרפית. יתירה מכן: תכנון שיפולי מזרח העיר סובל מהעדר ראייה כללית ומפיגור מתמיד אחר המציאות הנוצרת בשטח ואחר הצרכים המתפתחים. תכנון כביש הטבעת מהווה הזדמנות ייחודית לא רק להסדרת ייעודי הקרקע אלא לגיבוש מדיניות תכנון עירונית כוללת לאזור זה ויישומה. תכנון כביש הטבעת המזרחי כאלמנט נפרד, מנוכר ומנותק מהסביבה בה הוא עובר הוא מחדל רבתי.

התנגדות זו אינה מתייחסת אם כן לעצם קיומו העתידי של פרויקט כביש הטבעת, אלא לאופן ולהיקף הכנתו, התייחסותו והשפעתו של התכנית המפורטות.

מבלי לגרוע מההערות הכלליות לעיל, התנגדות זו תתמקד בהמשך בעיקר בנקודות החיכוך הנוצרות בין הכביש לבין הסביבה האנושית בה הוא עובר.

2. תיאור השכונות לאורך התוואי (מפה מס. 1)

תוואי כביש הטבעת מתחיל מצפון לשכונת עיסוויה וממשיך דרומה ועובר דרך השכונות: א-טור, ראס אל עמוד - ואדי קדום, ערב סוחרה - ג'בל מוכאבר וקומבאר, אום ליסון וצור באהר. על פי נתוני השנתון הסטטיסטי לירושלים מס' 18-2000 חיים בשכונות אלה כ - 61,500 תושבים, המהווים כ - 10% מכלל תושבי העיר, וכ- 30% מתושבי העיר הערבים. יתירה מכן, בשכונות אלה נמצאות עתודות הקרקע העיקריות לבניה לצרכי האוכלוסייה הערבית בירושלים. השכונות ערוכות בעיקר על גבי המדרונות היורדים מגב ההר בכיוון דרום-מזרח, והבניה היא בניה מפוזרת וצמודת קרקע. החיבורים לעיר הם בעיקר לאורך המדרונות לכיוון מערב. האזור מתאפיין ברמה נמוכה של פיתוח עירוני.

3. תיאור המצב התכנוני הקיים לאורך התוואי (מפה מס. 2)

הכפרים הערבים שבמזרח ירושלים צורפו לתחום השיפוט של ירושלים לאחר 1967, מכפר עקב בצפון ועד צור באהר בדרום, בשטח של כ- 70,000 דונם. עיריית ירושלים הכינה במהלך שנות ה-80 וה-90 תוכניות עבור שכונות אלה בהיקף של כ-29,700 דונם, מתוכם כ-40% מוגדרים כשטח נוף כפרי פתוח (בו אסור פיתוח כלשהו), כ-23% מיועדים לצורכי ציבור שונים, וכ-37% בלבד (כ-11,000 דונם) מיועדים למגורים (עפ"י מזרח ירושלים – מצב תכנוני, סקירה של תכניות המתאר במזרח ירושלים ומשטר התכנון השורר בה, עמותת עיר שלם – ירושלים 1996). הכפרים שהפכו לשכונות "מזרח העיר", מונים היום קרוב ל-61,000 תושבים עם משק בית ממוצע של כ-5.5 נפשות (עפ"י השנתון הסטטיסטי לירושלים, מס. 18-2000 ירושלים תשס"א). התכניות שהכינה עבורם העירייה מתאפיינות לרוב על ידי היקפי בניה נמוכים של 2 עד 3 קומות עם אחוזי בנייה הנעים בין 25% ל-50% בלבד.

השכונות במזרח ירושלים מוגבלות ביכולתן לנצל את הפוטנציאל העומד לרשותן לאור תכנון שאינו מתחשב בבעיות מבניות, כגון העדר רישום זמין לגבי הבעלות על הקרקע, חלקות גדולות המחייבות במקרים רבים ביצוע פעולות חלוקה, וגודל המשפחה הממוצעת במגזר הערבי המחייב יחידות דיור גדולות יחסית וכן חלוקת בעלויות. כמו-כן רמת הפיתוח של התשתיות ההנדסיות ובראשן התכנון והביצוע של הדרכים בתוך השכונות אינו מאפשר במקרים רבים לפתח אזורים חדשים לבנייה, גם כאשר אלה מאושרים לכך על פי תכניות בנות תוקף.

כביש הטבעת המזרחי מפקיע משכונות מזרח העיר שטחים ניכרים: כ-1,250 דונם (מתוך כמעט 1,670 דונם שבתחום תכניות א/4585 עד ה/4585) מיועדים לדרך או עיצוב נופי בשולי הדרך. תושבי מזרח העיר לא יקבלו תועלת ישירה מאישור ויישום התכניות הנדונות מכיוון שהכביש מיועד לתנועה עוברת בכיוון צפון-דרום עם רמת שירות נמוכה יחסית עבור האוכלוסייה שמתגוררת לאורך התוואי עצמו.

עם תחילת תהליך תכנונו של כביש הטבעת המזרחי הוגדרו מטרותיו בחוברת שפורסמה על-ידי עיריית ירושלים. בין השאר נכתב בחוברת כי "תכנון כביש אינו רק תכנון של ערוץ תחבורה, אלא תכנון של אזור שלם שהופך להיות נגיש, ומחייב ראייה כוללת של פיתוח עירוני" (מתוך: *כביש הטבעת המזרחי – ירושלים, עיריית ירושלים ואחרים, 1993*). ברצוננו להצביע על כך שמטרה זו אינה באה לידי ביטוי בתכניות המפורטות כפי שהופקדו.

לסיכום, מחובתה של הועדה המחוזית לחייב את עיריית ירושלים לנצל את המהלך התכנוני הנוכחי על מנת לקדם תכנון מושכל, מעודכן ומתחשב בבעיות ובצרכים המיוחדים של קבוצת אוכלוסייה המהווה קרוב ל-10% מכלל תושבי העיר. לכל הפחות יש לראות בתכנית כביש הטבעת מנוף לפיתוח השכונות שבמזרח העיר על ידי הכנת תכניות בינוי עיר אשר יקדמו ויעודדו יוזמות מקומיות הן לצרכי מגורים והן למטרות כלכליות אחרות.

על הועדה המחוזית לתפקד במקרה זה כגורם מכוון של התכנון לא רק על ידי בחינת התכנית עצמה, אלא הסביבה כולה בה היא נמצאת. עליה להתנות את אישורן של תכניות כביש הטבעת בכך שמערכת התכנון העירונית תחל במהלך תכנוני מקיף של כל השכונות לאורכן עובר התוואי ובהתייחס אליו.

ב. בעיות עקרוניות של התכנית

1. היקף ההתייחסות של התכנית / החרפת המצב של העדר תכניות

פרויקט כמו כביש הטבעת המזרחי, העובר בלב שכונות מגורים, נותן הזדמנות להסדרת התכנון בשטחים אותם הוא חוצה. ראוי שעיריית ירושלים תנצל את ההזדמנות הנוכחית ותשלים את מאמץ התכנון רחב ההיקף על ידי בחינה מחודשת של התכניות התקפות לאורך התוואי של כביש הטבעת והתאמתן למציאות הקיימת בשטח, בו מתגוררים תושבים רבים ללא אפשרות לקבל את השירותים המינימליים של מים, ביוב, חשמל ומערכת דרכים סלולות שישרתו אותם בדומה לשירותים בשכונות מערב ירושלים. יתרה מזו, אנו מבקשים מגורמי התכנון העירוניים לראות בפרויקט כביש הטבעת המזרחי פוטנציאל ומנוף אפשרי לפיתוח עתידי של שכונות אלה על כל המשתמע מכך בנושאים כמו דרכים, תשתיות, אחוזי בניה ותכסית קרקע לבניה.

במספר מקרים לאורך התכנית הכביש משנה יעוד משטח למגורים לשטח לדרך. בהתחשב בכך שרוב שטחי השכונות במזרח ירושלים מוגדרים כשטח נוף פתוח ולא כשטח למגורים, זוהי פגיעה במעט עתודות הקרקע המותרות לבניה שנותרו לשכונות אלה.

אנו חושבים, אם כן, כי על הועדה המחוזית לשקול את תכנית הכביש בהקשר הרחב שלה, קרי בבחינה של המצב הקיים בשטח והתכניות התקפות בשכונות לאורך הכביש, באופן שיביא לפיתוח ושדרוג תכנוני של האזור כולו. בצורה כזו יוכלו התושבים בשכונות אותן חוצה הכביש ליהנות מהזדמנויות הפיתוח שהכביש יאפשר, ולא רק לסבול מהמפגעים השונים שהכביש מייצר.

פתרונות מוצעים:

1. הנחיית הועדה המקומית להכין תכניות פיתוח מעדכנות לשכונות לאורך תוואי הכביש.
2. מתן פיצוי הולם לאוכלוסייה המתגוררת בשכונות הסמוכות לתוואי בצורת ייעוד קרקע למגורים והגדלת הניצולת המותרת בשל אובדן עתודות הקרקע לבניה.

2. פגיעה במערך הדרכים הקיים (מפה מס' 3)

במקרים רבים, דרכי הגישה המתוכננות אל כביש הטבעת אינן מתחברות כראוי לדרכים הקיימות בשטח. במקרים אחרים חסרה התייחסות לחיבור כביש הטבעת אל מערכות דרכים מתוכננות ומאושרות, אשר אינן קיימות עדיין. בנוסף לכך ישנם מקומות בהם התכנית מנתקת את דרכי הגישה המאולתרות לבתים תוך הפקעת שטחים לצורך תוואי הכביש המוצע או לצורך טיפול נופי לאורכו, אך ללא מענה גישה אל הבתים שהגישה אליהם תנותק.

פתרונות מוצעים:

1. יש לדאוג במסגרת התכניות המפורטות לחיבור דרכי הגישה מכביש הטבעת אל הדרכים הקיימות בשכונות.

2. יש לכלול בתכניות המפורטות פתרונות גישה אל הבתים הקיימים אשר ינותקו מדרכי הגישה הנוכחיות בעקבות סלילת כביש הטבעת או כבישי הרחב.

3. יש לשמור על אפשרויות להתחברות בעתיד של הדרכים בתכניות המאושרות של הכפרים אל כביש הטבעת או אל כבישי הרחב שלו.

3. ניתוק בין חלקי שכונות קיימות וסיכון הולכי רגל (מפה מס' 4)

כביש בסדר גודל של כביש הטבעת (ברוחב מתוכנן המקביל בנפחו לשדרות בגין שבמערב העיר) ואשר חוצה מרקמים קיימים של שכונות מגורים, יוצר בעיה חמורה של ניתוק בין חלקי השכונות אותן הוא חוצה ומונע המשך ניהול קשרי משפחה וקהילה כפי שהיו עד כה. הניתוק בין חלקי הכפרים והשכונות ע"י עורק תחבורה ראשי יגרום גם לסכנות בטיחות לכל אחד מהתושבים המתגוררים במקום.

פתרון מוצע:

יש להתנות את אישורן של התכניות בהכנת נספח בטיחות שיבטיח הקמתם של גשרים ומעברים להלכי רגל במקומות המתאימים, בעיקר בהתחשב במיקומם של בתי ספר או מוסדות ציבור אחרים.

4. הריסת בתים וכריתת מטעים (מפה מס' 5)

לאורך תוואי הכביש ישנה פגיעה נרחבת בשטחי חקלאות מעובדים ובמטעי זיתים שחלקם בני מאות שנים ומהווים מקור פרנסה לרבים מהתושבים המתגוררים באזור. בנוסף לכך מחייב התוואי הריסת מספר רב של בתים קיימים ללא מתן כל מענה תכנוני לדייריהם. כאמור קיימת מצוקה חריפה בשטחים המותרים לבנייה בשכונות אלה וכל הריסת בית מחייבת מתן פתרון פרטני לבעליו.

פתרונות מוצעים:

1. מתן שקלול גבוה לפתרונות הממעטים בהריסות אף על חשבון פגיעה ברמת השירות של דרכי הגישה לתוואי הראשי.

2. מציאת פתרון פרטני לצרכי המשפחות שבתיהן ייהרסו.

3. בחינת חלופות שיפחיתו ככל האפשר פגיעה בשטחים חקלאיים מעובדים.

5. שינויים מהותיים בתוואי הכביש (מפה מס' 6)

התכנית המפורטת מציעה שינויים מהותיים בתוואי הכביש (תכנית 4585 ג' גליון 1) לעומת התכנית המתארית. השינוי המוצע כולל הסטת תוואי הכביש מערבה והקמתו של גשר באזור נחל קדרון. עורכי תסקיר ההשפעה על הסביבה טוענים כי התוואי החדש אומנם ממזער בצורה ניכרת את הפגיעה הנופית אך אין הם מתייחסים בתסקיר לפגיעה החברתית והאנושית הצפויה משינוי זה.

פתרון מוצע:

הוספת פרק בתסקיר ההשפעה על הסביבה שיכלול השוואת שני התוואים והשפעותיהם על הסביבה האנושית הן בהיבט של מספר הבתים המוצעים להריסה והן בהיבט של מעבר הכביש בתוך מרקם בנוי קיים.

6. הפקעת קרקעות לצורך שולי הכביש (מפה מס' 7)

תוואי הכביש כולו עובר על גבי אדמות בבעלות פרטית אשר יופקעו לצורך סלילתו. שטחים נרחבים לאורכו מיועדים להפקעה לצורך טיפול נופי לעיתים ברוחב של 200 מ' ויותר (לדוגמא: חיבור כביש הטבעת לכביש מעלה אדומים בסמוך לכפר א-זעיים). רוחב זה מופרז בהתחשב בכך שהתכנית אינה מציעה כל פיצוי לתושבים במונחים של יכולתם לעשות שימוש בקרקע. יש לציין כי הדבר נכון גם עבור חלק מהדרכים המשלימות של המערכת להן רוחב תוואי צר למדי לעומת רצועות רחבות לטיפול נופי, ובשטחי הצמתים (במיוחד במסגרת התכנית המשלימה שבתחום איו"ש).

פתרונות מוצעים:

1. מציאת חלופות לתמיכת הכביש כגון קירות תומכים במקום שיפועי קרקע, דבר שיביא לצמצום ניכר בשולי הדרך המיועדים בשולי הדרך המיועדים לטיפול נופי.
2. צמצום תחום התכנית (הקו הכחול) לתחום הדרוש עבור קווי הדיקור בלבד.

7. העדר שימושים לצורכי הציבור בשולי הכביש וחוסר ניצול פוטנציאל כלכלי לאורך התוואי

מקומות רבים לאורך התוואי מוגדרים כשטחים לעיצוב נופי. בהתייחס למטרות המוצהרות של עיריית ירושלים בתכנון הכביש, ראוי להתייחס לשטחים אלה כאל שוליים של כביש ראשי, שיכולים לשמש כשטחים להשלמת צרכי ציבור לרווחת התושבים ו/או לקידום יוזמות כלכליות כגון מסחר ושירותי דרך.

פתרונות מוצעים:

1. בדיקת שימוש בשטחים המוגדרים לעיצוב נופי כשטחים ירוקים לרווחת התושבים.
2. בחינת אפשרויות לניצול תוואי הכביש המתוכנן לעידוד יוזמות כלכליות מקומיות.

8. העדר מסמכים בקטעי התכנית שבתחום יהודה ושומרון (מפה מס' 8)

בשל העדר מסמכים של תוואי הכביש בקטעי התכנית שבתחום יהודה ושומרון התכניות המופקדות שבסמכות לשכת התכנון המחוזית אינן מתחברות יחד ולא מציגות תמונה נאותה של תוואי הדרך. הדבר מונע כל אפשרות לבחון חלקים לא מבוטלים של התוואי המוצע.

פתרון מוצע:

יש להציג את קטעי התכנית שבתחום יהודה ושומרון (תכנית 976/2 ו- 976/3) ולאפשר עיון ודיון משולב בתוואי הכביש כולו והשלכותיו על האוכלוסיה.

9. אתרי שפיכת עפר בשטח התכנית (מפה מס' 9)

תכנית כביש הטבעת המזרחי מקצה שלושה אתרים לקליטת עודפי עפר (תכנית 4585/ג גליון 2, ותכניות 4585/ה, גליון 1 וגליון 2). האתרים גורמים להתרחבות הקו הכחול מעבר לדרוש לצורך ייצוב הכביש. באזור סוואחרה - קומבאר תגרום שפיכת עפר בסמיכות כה רבה לבתי תושבים לפגיעה באיכות חייהם. כמו כן נשאלת השאלה מה יהיה שימוש הקרקע לאחר תום העבודות?

פתרונות מוצעים:

1. יש לצרף לתכנית נספחי פיתוח מתאימים אשר ינחו את המבצעים אודות אופן הטיפול של אתרים אלה בסיום העבודות (כולל גבהים, מיקום קירות תמך, נטיעות וכד').

2. לאחר סיום סלילת הכביש תיבחן האפשרות לעשות בשטחים אלה שימוש מסחרי במידת האפשר מבחינת ביסוס (כגון תחנות תדלוק וכד') ובכל מקרה יש להפכם למוקדי פיתוח אשר יתרמו לסביבה הקרובה.

ג. הערות נקודתיות למסמכי התכנית - פירוט ההתנגדויות בחלוקה לפי שכונותכללי

1. יש לראות בחמש התכניות הנדונות (4585/א עד 4585/ה) תכנית אחת, כך שלא ניתן יהיה להתחיל בעבודות בשום קטע של התוואי עד שלא תאושרנה כל התכניות שמרכיבות את התוואי המוצע. אותו הדין לגבי תכניות 946/2 ו- 976/3 שבתחום יהודה ושומרון, אשר משלימות את תכנית 4585 בחלקים בהם זו חורגת מתחום השיפוט של ירושלים. שבע תכניות אלה מרכיבות מערכת אחת, ולכן יש לראותן כיחידת תכנון אחת שלא ניתנת לפיצול.

2. התשריטים לא ערוכים בצורה נוחה לצורך הסתכלות: מצב מאושר מוצפן כלפי מעלה ואילו מצב מוצע מוצפן לרוב ימינה, דבר המקשה על אדם לא מיומן להתמצא ולהבין את תוכנם. כמו-כן מפתח הקטעים/גיליונות בהם מחולקת התכנית אינו ברור.

3. תוואי הכביש המוצע מוצג תוך התעלמות מוחלטת מיעודי הקרקע הנמצאים בסמיכות, כך גם תשריטי מצב קיים ותרשים הסביבה. כמו כן חסרה הצגה של השכונות בהם עובר תוואי הכביש.

שכונות א – טור, הר הזיתים, ואדי קדום (תכנית 4585/ב')

א. בחלקה הצפוני של התכנית ישנן שתי דרכים המתפצלות לכיוון מערב ומתחברות אל מערכת הדרכים המאושרת על פי תכנית 3085 (שכונות א-שייח, א-טור). יש לבחון את נחיצותם של השטחים המיועדים לתכנון נופי לאורך שתי דרכים אלה, כולל האפשרות להקטין את רוחבם ו/או להסיט את תוואי הדרך עצמה על מנת להימנע מפגיעה אפשרית בבתיים הנמצאים לידן. התוואי המוצע לדרך לאל-חרדוב מנתק את הגישה לבית שממזרח לו (מפות 10א', 10ב').

ב. מנהרה צפונית - הר הזיתים: יש לבחון השפעת מנהרת הר הזיתים על יעודי הקרקע שמעליה – איזור מגורים ומוסדות, ולא רק כתוצאה מפעולת הכרייה. יש לכלול אמצעים למניעת רעש רעידות לאחר גמר הסלילה בנספח הביצוע האקוסטי וכן דו"ח תקופתי אשר יחייב עבודות ניטור תקופתיות בנושא של רעש ורעידות אשר יוגש למחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים.

ג. באזור ואדי קדום, מעל לפורטל הדרומי של מנהרת הר הזיתים ישנה התפצלות של דרך משנית שחיבורה לדרך הקיימת והמאושרת על פי תכנית 2668 (ראס אל עמוד) מתבטל על ידי כביש הטבעת. יש לתכנן ולבצע במסגרת תכנית 4585/ב' דרך זו באופן שתאפשר נגישות לתושבים ולא תסתיים בנקודה שרירותית. כמו כן יש לבטל קטע מתוך כביש מס' 10 בתכנית 2668 שאינו ישים עוד (מפות 11א', 11ב').

ד. באותו אזור קיימת "מובלעת" לא מתוכננת של בית אחד ("שטח לתכנון בעתיד") שסיבתה אינה ברורה. על עיריית ירושלים לנצל את ההזדמנות ולהשלים מלאכת התכנון בצורה ראויה (מפות 11א', 11ב').

ה. בחיבור בין כביש הטבעת לשכונת ואדי קדום, מסומנים כ- 15 בתים ומבנים להריסה, שרק שבעה מהם מצויים על התוואי הראשי (כביש הטבעת עצמו). השאר מצויים על גבי מערכת דרכים משניות ומקומיות. מכיוון שדרכים אלה משרתות את האוכלוסייה המתגוררת ממש ליד הכביש הראשי, יש לבחון מחדש את אופן התווייתן כך שלא יפגע מספר כה רב של בתים, גם אם על חשבון הורדת רמת השירות הצפויה (מפות 11א', 11ב').

ו. כמו כן קיימים באותו מקום כ- 13 בתים ומבנים הכלואים בין מספר כבישים (כביש הטבעת והכביש האמריקאי וכן כבישים מקומיים מתוכננים). ייעוד הקרקע שלהם הוא כהגדרתו טרם הכנת תכנית המתאר 4585 - שטח נוף פתוח. אנו מבקשים לנצל את העובדה שהבתים הללו מצויים בתוך תחום הקו הכחול של התכנית על מנת להסדיר את מעמדם במסגרת התכנית כאזור למגורים (מפות 11א', 11ב').

ז. סמוך ליציאה הצפונית של המנהרה המרכזית מתוכנן צומת עם שתי דרכי רוחב, אחת מובילה צפונה ואמורה להתחבר עם דרך יריחו דרך שכונת אל-עזריה, והשנייה מובילה דרומה. הדרך המובילה דרומה מסתיימת בלא כלום. יש ספק אם הדרך הזו נחוצה, בעיקר לאור השטח הרב המסומן לעיצוב נופי והמבנה המסומן להריסה בעטיו. לגבי הדרך המובילה צפונה (חיבור לדרך יריחו) יש לבחון מחדש את התוואי שהיה מתוכנן בעבר להתחברות עם דרך יריחו (כפי שניתן ללמוד מגיליון מס' 3 בתכנית המתארית 4585) לאור העובדה שבשכונת אל-עזריה, באזור שמחוץ לתחום השיפוט של

ירושלים קיימת היום בנייה צפופה ומכאן שהתחברות זו אינה ריאלית עוד. מסיבה זו אין צורך לייעד להריסה את הבניין הנמצא בתחום הדרך בקצה התכנית, וגם את הבתים שבאזור הצומת. (מפות 12א', 12ב').

שכונת ערב סוואחרה (תכנית 4585/ג')

במסגרת תכנית זו נמצא השינוי המהותי ביותר ביחס לתכנית 4585 המאושרת, והוא הסטת התוואי הראשי של כביש הטבעת כקילומטר מערבה. יש לבחון את מערכת השיקולים שעמדו בפני המתכננים לביצוע שינוי כה מהותי של התוואי ביחס לעובדה שכעת התכנון המוצע חוצה שכונות מגורים קיימות ומביא להריסת 8 בתי מגורים. האם הובאו בחשבון שיקולים חברתיים אל מול השיקולים ההנדסיים, הכלכליים והנופיים שכלל הנראה הביאו לשינוי זה?

שכונת סוואחרה, קומבר (תכנית 4585/ג', גיליון 1)

א. באזור הקצה המזרחי של גשר נחל קדרון ישנה יציאה מכביש הטבעת לעבר מקבצי בתים ממערב לתוואי. בהמשך ליציאה המתוכננת יש להסדיר מבחינה סטטוטורית את הדרך הקיימת כיום, לפחות בקטע שנמצא בתחום הקו הכחול של התכנית (מפה מס' 13).

ב. באזור עמודי הגשר מסומנים להריסה 8 בתים. אנו מבקשים לנצל את ההזדמנות שבתכנון הכביש כדי לפתור את הבעיות הפרטניות של התושבים שבתיהם מיועדים להריסה ולהציע פתרונות כגון הקצאת קרקע חלופית בשכונה שיעודה מגורים ועליה יוכלו בעלי בתים אלה לבנות בתים חדשים בצורה מסודרת, תוספת זכויות בניה, ניווד זכויות בניה וכד' (מפות 14א', 14ב').

ג. למרות הגשר, ניתן עדיין להסדיר את הגישה מהכביש האמריקאי לבתים שאינם נהרסים, וזאת במקום הדרכים האמורות להתבטל בשל הרחבת הכביש. אנו מבקשים לתכנן ולבצע במסגרת תכנית 4585 את הגישה אל בתים אלה (מפה 14ג').

ד. גם כאן ישנה "מובלעת" לא מתוכננת בתוך התכנית, אשר ראוי להסדירה במסגרת תכנית זו (מפה 14ב').

שכונות קומבר, ג'בל מוכבאר (תכנית 4585/ג', גיליון 2)

באזור זה כביש הטבעת מנתק בין השכונות הקיימות קומבר וג'בל מוכבאר, בהן קיים מרקם חברתי שכונתי ומשפחתי רציף.

א. בצומת הכניסה לשכונת קומבר, מתוכננת יציאה מהכביש הראשי, הנשענת על מערכת דרכים מתוכננת ומאושרת במסגרת תכנית 2683א. יש לתכנן את אזור ההתחברות לשכונה תוך התייחסות לכניסה המאושרת והקיימת עפ"י תכנית 2683א' (מפות 15א', 15ב'). בהסתעפות מערבה לשכונת ג'בל

מוכאבר, החיבור לדרך המאושרת אינו מתוכנן בשלמותו. כמו כן, יש להראות פתרון זמני לחיבור הדרכים הקיימות כרגע בשכונה לכביש (מפות 16א', 16ב').

ב. באזור צומת זו מיועדים להריסה שני בתים הממוקמים בשולי השטח לעיצוב נוף. אנו מבקשים למצוא את הפתרונות המתאימים שיאפשרו להימנע מהריסת מבנים אלה היות והם מרוחקים מציר הדרך, וזאת על ידי בניית קירות תומכים או כל פתרון אחר (מפות 16א', 16ב').

ג. בשטח שכונת ג'בל מוכאבר הסמוך לכביש האמריקאי (באזור הכניסה המתוכננת למנהרה הדרומית) ישנה גריעה של כ-12 דונם משטחים המיועדים למגורים כפי שמאושר בתכנית 2683א. לאור המצוקה בשטחים מאושרים לבנייה במזרח העיר יש לפצות באופן הולם וספציפי את הנפגעים. כמו כן אנו מבקשים להכשיר שטחים חלופיים לבניה בסדר גודל זהה שישמשו כעתודות קרקע של השכונה (מפות 15א', 15ב', 15ג').

ד. כמו כן מיועדים להריסה שלושה מבנים הממוקמים בשולי השטח לעיצוב נוף (בתים אלה בנויים על שטח שכיום מיועד למגורים). יש למצוא את הפתרונות המתאימים שיאפשרו להימנע מהריסת מבנים אלה המרוחקים מציר הדרך, וזאת על ידי בניית קירות תומכים או כל פתרון אחר (מפות 15א', 15ב').

ה. התוואי המתוכנן של הכביש האמריקאי באזור זה מקביל לתוואי הראשי של כביש הטבעת, יש לצמצם ככל האפשר את סך הרוחב המתוכנן עבור שתי הדרכים (מפות 16א', 16ב').

ו. בין השכונות קומבר וג'בל מוכאבר מתוכנן שטח לעיצוב נופי רחב ידיים של כ-16 דונם, המיועד לשפיכת עודפי עפר. יש לבחון את נחיצות של שטח זה למטרה זו על ידי בחינת חלופות אחרות לשפיכת עודפי עפר במקומות מרוחקים יותר מאזורי מגורים ובכך לצמצם את ממדיו ולהרחיקו מבתי המגורים הקיימים בשטח (מפות 15א', 15ב').

שכונת צור באהר- שיח סעיד, חירבת דיר אל עמוד (תכנית 4585/ד' תכנית 4585/ה' גליון 1 וגליון 2)

א. באזור הצומת המתוכנן בין התוואי הראשי של כביש הטבעת וכביש הרכבת, מצפון לשכונה הדרומית ביותר שבתחום תכנית ערב א-סוחרה (תכנית 2683/א) מוצעת הרחבה של תחום התכנית ביחס לתכנית המתארית. הרחבה זו עולה בחלקה על אזור מגורים מאושר בתכנית 2683/א של כ-5 דונם לערך. אנו מבקשים לקבוע במסגרת תכנית זו פתרונות נקודתיים בעקבות ההפקעה וצמצום השטח המיועד למגורים (מפות 17א', 17ב').

ב. בהמשך התוואי של כביש שפונה צפונה מאותו צומת, אשר לא ברור מהו המשכו, מוצע שטח לטיפול בשפכי עפר ברוחב של כ-80 מ'. מאחר ומדובר בשטח נרחב ראוי לבחון את השימוש שיעשה בשטח בתום סלילת הכביש ולייעדו לשימוש לרווחת התושבים (מפה 17ב').

ג. בתחום ההסתעפות הדרומית מהכביש האמריקאי מערכת הדרכים שמשלימה את כביש הטבעת מסתמכת על מערכת דרכים מאושרת על פי תכנית 2683/א. יש לכלול את כל אורך הדרך הזו בתחום תכנית 4585/ה (כ-280 מ') ולסלול אותה בשלמות ולא לטפל בה בשני קטעים נפרדים. כמו כן לא ברור מדוע רוחב דרך זו יהיה כ-30 מ' כפי שמסומן (מפות 18א', 18ב').

ד. ההתחברות של הדרך המתוכננת מהתוואי הראשי של כביש הטבעת צפונה אל השכונה הדרומית של ערב א-סוחרה אינה מגיעה אל מערכת הדרכים המאושרת. יש לתכנן את ההתחברות אל מערכת הדרכים המאושרת לפי תכנית 2683א' ולבצע במסגרת כביש הטבעת (מפה 19א', 19ב').

ה. בסמיכות לדרך הגישה לצור באהר צפון מוצעת הרחבה ניכרת (תוספת של 26 דונם) של שטח המיועד לשפכי עפר. לעת סיום סלילת הכביש, יש לבחון שינוי יעודו לרווחת תושבי האזור (מפה 17ב').

ו. בין צור באהר צפון לצור באהר דרום מתוכנן גשר, שיבטל את הדרך הקיימת כיום בתוך הוואדי. ביטול הדרך יקטע את הגישה לשני הבתים הקיימים על גדת הוואדי. יש לתכנן גישה חלופית לבתים אלה (מפה.....)

תושבי צור באהר

כביש הטבעת המזרחי מתוכנן לעבור דרך שכונת צור באהר ויגרום לחצייתה לשניים. הכביש ינתק דרכים קיימות להולכי רגל ולרכב חקלאי, ויהווה מטרד ומפגע בטיחותי חמור לתושבי השכונה. כמו כן תוואי הכביש והשטחים המתוכננים לטיפול נופי בשוליו יגרמו להריסה נרחבת של מטעי זיתים מניבים (שחלקם בני מאות שנים) לכל אורך ואדי זייתון וסביבותיו. מטעים אלה הם מקור פרנסה חשוב לתושבי השכונה. תכנית הכביש אינה מציעה כל פיצוי לתושבי הכפר ששטחים נרחבים ממנו יופקעו לטובת הדרך. חלקות רבות באזור זה של כביש הטבעת נפגעות עקב ייעוד שטחים לטיפול נופי בכביש. יש לצמצם ככל האפשר שטחים אלה, על מנת למזער הפקעת שטחים חקלאיים מעובדים. כמו כן יש לבחון פתרונות פרטניים לגבי כל אחד מהנפגעים מתכנית הכביש.

טאהא אבו חאמד ת.ז. 8039293

תשריט 4585/ד' חלקה מסומנת 10 : כל החלקה מצוייה בתוך גבולות תכנית כביש הטבעת. יותר ממחציתה אמורה לשמש לדרך/טיפול נופי מאושר, והשאר – שטח ירוק פתוח. כל החלקה משמשת היום לצרכים חקלאיים. עם ביצוע התכנית יאבדו בעלי החלקה את האפשרות להשתמש באדמתם כמקור פרנסה (מפה מס. 20ב').

חסן אבו עסלה ת.ז. 8011738

תשריט 4585 ד' חלקה מסומנת 16 : כל החלקה מצויה בתוך גבולות תכנית כביש הטבעת. השטח משמש כיום לעיבוד חקלאי. רובה המוחלט של החלקה מיועד בתכנית כביש הטבעת לשמש כשטח פתוח ירוק, ואילו מה שנותר מיועד לדרך מוצעת המובילה למתקנים הנדסיים. דרך זו חופפת ברובה לדרך קיימת ולכן אין צורך להפקיע שטחים נוספים עבורה. באזור זה מצויים שני מעבירי מים החוצים את תוואי הדרך שנסללה לאחרונה, ואשר מנקזים את מי הנגר העילי ממדרונות שכונת תלפיות מזרח אל חטיבת הקרקע המעובדת של מר עסלה ושכניו. כמות המים הגדולה מציפה את החלקות וגורמת להרס הגידולים. יש לדאוג להעברת המים במובל תת קרקעי עד לאפיק הטבעי של הוואדי (מפה מס. 20ב').

גימיל אבו חאמד ת.ז. 98910803

תשריט 4585 ד' חלקה מסומנת 8 : חלק מהחלקה נמצא בתחום שטח לטיפול נופי בכביש הטבעת, המבטל שטח מאושר למגורים (לפי תכנית 2683 א'). יש לפצות את מר אבו חאמד על אבדן השטח המאושר למגורים על ידי תוספת זכויות בניה בשטח הנותר (מפה מס. 20 ד').

תשריט 4585 ד' חלקה מסומנת 9 : רובה המכריע של החלקה מצויה בתחום התכנית ומיועדת לשמש לדרך/שטח לטיפול נופי ושטח נוף פתוח. חלק מזערי מהחלקה נותר לבעליה אשר מימדיו אינם מאפשרים ניצול לצורך גידולים חקלאיים להם היא משמשת כיום (מפה מס. 20 ב').

תשריט 4585 ה' גליון 1 חלקה מסומנת 15 : כל החלקה מצויה בתוך גבולות תכנית כביש הטבעת. כשני שלישי מהחלקה מיועדים לשמש שטח פתוח ירוק, והשאר – שטח לדרך/טיפול נופי מאושר. כל החלקה משמשת היום לצרכים חקלאיים, ובעקבות סלילת מערכת הדרכים המשניות לכביש הטבעת, יאבד מר אבו חאמד כשליש מאדמתו החקלאית (מפה מס. 20 ג').

כמו כן יש לציין כי מר אבו חאמד הוא הבעלים של חלקה בגודל 7 דונם של מטעי זיתים מניבים שהופקעו בעבר במסגרת ביצוע כביש הרכבת בחלקו המערבי.

טאהא אלאטרש ת.ז. 80389819 ואיברהים סאלם אלאטרש ת.ז. 80734643

תשריט 4585 ה' גליון 1 חלקה מסומנת 5 : רובה מצויה בתחום תכנית כביש הטבעת. חלק מהחלקה מצוי בתחום שטח לטיפול נופי מאושר (מפה מס. 20 ג').

תשריט 4585 ד' חלקה מסומנת 13 : חלק ממנה מיועד לשטחים לטיפול נופי/דרך מוצעת. יש לצמצם ככל האפשר את מידות השטחים המיועדים לטיפול נופי על מנת למזער את הפגיעה בשטחים חקלאיים מעובדים (מפה מס. 20 א').

מוסא עיד ת.ז. 80708720 ומחמוד אלאטרש ת.ז. 80899966

תשריט 4585 ה' גליון 1 חלקה מסומנת 6 : מחציתה בתחום תכנית כביש הטבעת, בשטחים המיועדים לדרך/טיפול נופי מוצע ומאושר. כל השטח מעובד כיום וכשליש ממנו צפוי להיגרע כתוצאה מהפקעות (מפה מס. 20 ג').

תשריט 4585 ד' חלקה מסומנת 7 : כל החלקה מצויה בתחום תכנית כביש הטבעת, בין שתי דרכים : כביש הרכבת ודרך מקומית. מחציתה מיועדת לשטח לטיפול נופי/דרך מאושרת בעוד שחצייה השני שטח פתוח ומגורים. כלל השטח מנוצל כיום לצרכי מגורים וחקלאות. לאור ההפקעה הנרחבת הצפויה (יותר ממחצית החלקה) יש לפצות את הבעלים על ידי הגדלת זכויות הבניה בשטח המועט המאושר למגורים שנות. (מפה מס. 20 א').

מוחמד צאלח אבו עסלה ת.ז. 80155112

תשריט 4585 ה' גליון 1 חלקות מסומנות 1 ו-4.

חלקה מסומנת מס' 1 נמצאת בתחום תכנית כביש הטבעת, חציה בתחום דרך מוצעת וחציה השני בתחום דרך/שטח לטיפול נופי מאושר. החלקה מעובדת כולה ותופקע בשלמותה לצורך הכביש.

חלקה מסומנת מס' 4 בשלמותה נמצאת בתחום דרך/שטח לטיפול נופי מאושר. החלקה משמשת אף היא לצרכים חקלאיים ואף היא תופקע כולה לצורך הכביש.

בעליהן של שתי החלקות הנ"ל יפסיד חלק חשוב מאדמותיו החקלאיות בשל תכנית כביש הטבעת (מפה מס. 20ג').

מוסא צאלח אבו עסלה ת.ז. 8538283

תשריט 4585 ה' גליון 1 חלקה מסומנת 2 : כמחצית משטח החלקה מצוי בתחום תכנית כביש הטבעת ומיועד לדרך/טיפול נופי מוצע. החלקה משמשת לצרכים חקלאיים וחלק גדול ממנה יופקע (מפה מס. 20ג').

עלי חאמד אלאטראש ת.ז. 80390891

תשריט 4585 ה' גליון 1 חלקה מסומנת 3 : כל החלקה מצויה בתחום תכנית כביש הטבעת. יותר ממחצית החלקה מיועד לדרך/טיפול נופי מוצע והשאר לדרך/טיפול נופי מאושר. החלקה משמשת לצרכים חקלאיים ומיועדת להיות מופקעת בשלמותה (מפה מס. 20ג').

יאסין אבו חאמד ת.ז. 80392954

תשריט 4585 ה' גליון 1 חלקה מסומנת 11 : כל החלקה מצויה בתחום תכנית כביש הטבעת. כשני-שלישים ממנה מיועדים לצרכי דרך/טיפול נופי מאושר וטיפול נופי מוצע, והשליש הנותר – לדרך מוצעת. החלקה משמשת היום לצרכים חקלאיים ומיועדת להיות מופקעת בשלמותה (מפה מס. 20ד'). תשריט 4585 ה' גליון 2 חלקה מסומנת 12 : כל החלקה מצויה בגבולות תכנית כביש הטבעת. כשני שלישים ממנה מיועדים לשטח פתוח ירוק, ואילו השליש הנותר – לדרך/טיפול נופי מאושר (מפה מס. 20ה').

שתי חלקות מעובדות באזורים שונים יופקעו ממר אבו חאמד לטובת הכביש.

פראס מוסטפה אלאטרש ת.ז. 086915857

תשריט 4585 ה' גליון 1 חלקה מסומנת 14 : רובה המוחלט של החלקה מצוי בתחום תכנית כביש הטבעת. מתוך זה, יותר ממחצית השטח מיועד לשטח נוף פתוח ואילו השאר מיועד לצרכי דרך/טיפול נופי מאושר. חלק קטן של החלקה מיועד לצרכי טיפול נופי מוצע. כל החלקה היא שטח חקלאי מעובד. כשליש ממנה מיועד להפקעה לטובת הכביש (גליון 20ג').

סיכום

ההתנגדות לעיל מצביעה על שלוש רמות של התייחסות נדרשת:

1. שינוי התפיסה התכנונית הכוללת באופן שכביש הטבעת המזרחי ישמש כמנוף לתכנון ולפיתוח שכונות המגורים ויעודי קרקע אחרים לאורכו.
2. תיקון התכניות המפורטות בהתאם לנקודות שהועלו בגוף ההתנגדות.
3. התייחסות פרטנית להתנגדות של כל אחד מבעלי הקרקע הנפגעים. עמותת **במקום** – מתכננים למען זכויות תכנון סבורה שמן הראוי לחייב את יזמי התכנון לקיים משא

ומתן פרטני עם כל בעל קרקע ו/או נכס, על מנת להתאים לכל אחד את הפתרון המתאים לו. דרך זו, הנראית במבט ראשון כארוכה, היא הדרך הצודקת ביותר אך גם היעילה ביותר לקידום ביצוע הכביש.

אין באמור לעיל כדי לפגוע בזכויות **במקום** להעלות טענות ונושאים נוספים בעת הדיונים בפני הועדה.

בכבוד רב,

בנימין הימן, עו"ד

ב"כ המתנגדת