

24 פברואר 2008

לכבוד
גב' רות יוסף
יו"ר הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה
מחוז ירושלים
משרד הפנים

הנדון: התנגדות לתכנית מספר 4585 ו' – קטע מרכזי בכביש הטבעת המזרחי

א. מבוא

עמותת "במקום - מתכננים למען זכויות תכנון" (ע.ר. מס' 7-208-034-58) מגישה בזאת התנגדותה לתכנית הנדונה אשר הופקדה ביום 31 לדצמבר 2007.

עמותת "במקום - מתכננים למען זכויות תכנון" הוקמה באפריל 1999 על ידי מתכננות ומתכננים אדריכלים ואדריכליות במטרה לחזק את הקשר בין זכויות אדם ומערכות התכנון במדינת ישראל.

באפריל 2005, קבלה עמותת **במקום**, ממשרד הפנים מעמד של מתנגד ציבורי, המקנה לה את הזכות להתנגד לתכניות מתאר, על בסיס אינטרס ציבורי. שר הפנים דאז, מר אופיר פינס-פז, אישר בחתימתו את המינוי.

ב. כללי

תכנית כביש הטבעת המזרחי מס' 4585 ו' באה לתת מענה להתנגדויות שעלו בעת הפקדת התכניות המפורטות לקטע הכביש הזה בסוף 2002, ואשר הביאו לדחייתן על-ידי הוועדה המחוזית. חשוב לציין כבר בתחילת הדברים, כי הגרסא הנוכחית של כביש הטבעת המזרחי, בקטע המרכזי שלו, מבטאת שינוי לטובה לעומת התכניות שהופקדו לפניו. בתכנית הנדונה הוכנסו שינויים משמעותיים; הכביש הוסט מזרחה אל שולי השטח הבנוי, קטע הכביש המופקד נכלל כולו בשטח המוניציפאלי של ירושלים, ומספר הבתים המסומנים להריסה הצטמצם ביחס לתכניות שנדחו.

עם זאת, נושאים רבים עליהם הערנו בהתנגדות הקודמת - "התנגדות לתכנית כביש הטבעת המזרחי (תכניות מפורטות 4585/א, 4585/ב, 4585/ג, 4585/ד, 4585/ה)" - שהוגשה ע"י עמותת במקום ותושבים ממזרח ירושלים, לוועדה המחוזית בסוף 2002, נותרו ללא התייחסות וממשיכים להוות בעיה עבור התושבים.

הטענה המרכזית שלא זכתה להתייחסות במסגרת השינויים שנעשו בתכנית, עניינה בתפיסת כביש הטבעת המזרחי כצינור להעברת תנועה ולא כעורק חיים. זאת בניגוד למטרות שהוגדרו ע"י עיריית ירושלים בתחילת תהליך תכנון הכביש. בחוברת שפורסמה על-ידי עיריית ירושלים נכתב בין השאר 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. כביש הטבעת המזרחי, גם בגרסתו הנוכחית נמנע מליצור מערך חיים שלם סביבו, באופן שיתרום הן לאנשים הנוסעים עליו והן לשכונות הסמוכות לו. למעשה ההתעלמות מתושבי השכונות נמשכת ומהתכנית נעדר מבט רחב על האזור כמרחב תכנון שלם.

בנוסף, גם התוואי החדש, למרות שנעשה תוך התחשבות רבה יותר בסביבה ובתושביה, עודנו גורם לפגיעות מיותרות במרקם החיים של התושבים, שמחלקן ניתן להימנע בלי שיידרש שינוי מהפכני.

קטע כביש הטבעת המופקד כעת להתנגדויות, מתחיל בקצה הדרומי בשולי שכונת צור באהר ומסתיים בקצהו הצפוני סמוך לראס אל עמוד. חלקו המרכזי והעיקרי עובר בשכונת ערב א-סוואחרה.

אורך קטע הכביש כארבעה ק"מ ואליו מתחברים שני כבישי רוחב; אחד מהווה המשך לכביש הרכבת המגיע ממערב מאזור התעשייה תלפיות (כביש מס' 3) והשני הוא חיבור מקומי לכביש האמריקאי (כביש מס' 4). כמו כן, כוללת התכנית המופקדת שלושה כבישים נוספים; כביש חיבור בין כביש הרכבת לבין הכביש האמריקאי (כביש מס' 6), חיבור בין האחרון לבין הכפר שייח סעד (כביש מס' 5) וקטע מהכביש האמריקאי הנמצא בין שייח סעד לבין קונבר (כביש מס' 2).

ג. עקרי הטענות

1. תוואי הכביש אינו מזרחי מספיק

תוואי הכביש המוצע כעת ממוקם בשוליים המזרחיים של השטח המבונה (שבתחומי ירושלים). באזורים מסוימים נצמד תוואי הכביש לגבול המוניציפלי של ירושלים וכך מתקרב גם לחומת ההפרדה. ישנם מקומות בהם תוואי הכביש מפסיק ללוות את הגבול העירוני והחומה ומתרחק מהם אל פנים השטח הירושלמי. במקומות אלה נוצרות מובלעות הכלואות בין הגדר/חומה לבין כביש הטבעת. תופעה זו היא בעייתית ביותר ויש להימנע ממנה, כפי שיוסבר להלן.

יצירת המובלעות המוצעות יגרמו לתושביהן סבל כפול: מצד אחד הם חסומים ע"י החומה וכל קשר כלפי מזרח נמנע מהם. מאידך התוואי המוצע יפריד אותם גם משכונתם הירושלמית. תושבי המובלעות האלה משתייכים במקרה אחד, באזור נחל קדרון, לשכונת ערב א-סאווארה ובמקרה אחר, באזור חר' בריכות ודיר אל-עמוד, לשכונת צור באהר. תושבי המובלעות מוצאים עצמם כלואים בין שני מיזמי ענק בעלי השפעות סביבתיות מרחיקות לכת.

בערב א-סאווארה פגיעה זו מקבלת משנה תוקף נוכח הכוונות של עיריית ירושלים ומשרד הפנים לאפשר פיתוח בשטח הירוק הגדול שממזרח לכביש האמריקאי. ההחלטה לפתח את השטח טובה ונכונה אך כעת נקבע לתחום הפיתוח גבול מזרחי חדש. גבול זה הוא כביש הטבעת אשר מותר ממזרח לו שכונות קטנות ומקבצי בתים ללא אופק תכנוני, וללא תקווה כי יוכלו אי פעם בעתיד להסדיר את בתיהם במסגרת של תכנית חוקית.

הצמדת תוואי הכביש, ככל האפשר, לגבול המוניציפאלי ולגדר/חומת ההפרדה באופן שלא ייווצרו שטחי הפקר בין שני המיזמים, תמנע הזנחתם של אזורים אלו והפקרתם של התושבים החיים שם. ותאפשר את פיתוח השטח לטובת האוכלוסייה.

2. הריסות בתים מיותרות

גם בתחום הריסות בתים הגרסא המופקדת כעת מבטאת שיפור, אך במאמץ נוסף הריסות בתים יכולה להימנע לחלוטין, כפי שיפורט להלן:

- בכביש החיבור לכביש הרכבת (כביש מספר 3), מצפון לו, מסומן להריסה חלק של בית ("בית עבלה זואהרא"). הבית עומד בשכונת אום ליסון בשטח המיועד למגורים לפי תכנית 2683 א' לערב א-סוואחרה. הבית נבנה בהיתר.

הקו הכחול של התכנית המופקדת (4585 ו') עובר על הבית באופן שחלק ממנו נמצא מחוץ לתכנית וחלק כלול בתכנית בשטח לדרך ו/או לטיפול נופי. במרחק 2 מטרים מדרום לבית מסומן קו הדיקור של הכביש ומיד אחריו מתוכנן קיר אקוסטי. הבית עצמו נמצא כולו מחוץ לקווים אלו כאמור בשטח לטיפול נופי.

במקרה אחר, במרחק של כ-150 מטרים מערבה, על אותו ציר, ישנו מצב דומה של בית הסמוך לתוואי הכביש, אלא ששם הקו הכחול סומן בדיוק על גבי קו הדיקור של הכביש, ובצמוד לקיר האקוסטי והבית הקיים נשאר מחוץ לתחום התכנית. אנו סבורים כי אין כל מניעה, לטפל ב"בית עבלה זואהרא" באופן דומה ולהימנע מהריסתו.

האפשרות המוצעת לעיל היא המינימליסטית. ישנה אפשרות עדיפה בהרבה והיא הסטת תוואי הכביש מספר מטרים דרומה עד לגבול ייעוד הקרקע למגורים. אנו סבורים כי בשכונה בה מעטים כל כך השטחים המיועדים לפיתוח ורבים השטחים של נוף פתוח, יש להקפיד להתוות כבישים עורקיים בשטחים הפתוחים ולא לגרוע אותם משטחים המיועדים למגורים. מה גם שבמקרה הזה אין כל מניעה תכנונית או אחרת לעשות זאת.

- בסמוך לצומת החיבור בין הכביש האמריקאי לכביש נחל זיתון (כביש מספר 5), בכניסה לשייח סעד, מסומנים שני בתים להריסה. בית אחד, שחציו מסומן להריסה, ממוקם מדרום-מערב לצומת ובית אחד, המסומן כולו להריסה, ממוקם מצפון לצומת. בקטע זה, עובר כביש הטבעת במנהרה מתחת לפני השטח (מנהרה דרומית קדרון), ואילו על פני השטח מתחברים שני כבישים שכונתיים. שני הבתים אינם מהווים כל הפרעה לכבישים השכונתיים שעל פני השטח ונראה כי הריסתם איננה נחוצה.

ע"פ נספח מספר 5 - חתכים נופיים - (חתך מספר 25), ניתן להבין כי המנהרה הדרומית, בכביש מס 1, תיעשה בשיטת החפירה, בניה וכיסוי, ולא באמצעות חציבה תת קרקעית. אין בידינו כלים לבחון האם שיטה זו הכרחית בשל מצב השטח, אך ניכר כי זו הסיבה לסימונם של שני הבתים להריסה. לפיכך, שינוי של שיטת החפירה, אם אפשרי מבחינה טכנית, גם אם משמעותו ייקור התהליך הינו הכרחי בכדי להציל שני בתים נוספים מהריסה.

- למרגלות גשר קדרון 1 מסומנים שני בתים להריסה. שני הבתים ממוקמים בשולי הדרך באזור הרצועה המיועדת לתחום דרך ו/או לטיפול נופי. גם אם ידוע כי מגורים למרגלות גשר הנושא כביש סואן אינם איכותיים יש להימנע מסימונם הבתים להריסה. לדיירי הבתים האלו אין חלופת מגורים נוספת ולפחות באחד מהם חיה משפחה בת 14 נפשות. הסיטואציה של שני הבתים האלו אינה שונה בהרבה מזו של הבתים הסמוכים אליהם.

בכול המקרים מדובר בבתיים שסמוך אליהם בגובה של כ-80 מטר מתוכננת לעבור אוטוסטראדה מזהמת ורועשת.

יש לציין כי בהמשך לטענתנו הבסיסית (סעיף 1 לעיל), הריסת בתים אלו הייתה נמנעת לחלוטין אילו תוואי הכביש היה עובר מזרחה, לאיזור הסמוך יותר לגבול המוניציפאלי של ירושלים ולגדר הפרדה. לו היה הדבר כך, שני הבתים הללו וכל הבתים הסמוכים אליהם היו נכללים בתכנית לפיתוח האיזור, המקודמת בימים אלה ע"י עיריית ירושלים ומשרד הפנים, ותושביהם במקום לאבד את ביתם היו נהנים מחיים מסודרים בבתיים מאושרים.

- אתר נוסף העתיד להיהרס בשל הכביש, למרות שאינו מסומן להריסה, הוא בית הקברות של בני משפחת אבו סירחאן, משבט עבדייה, תושבי שכונת אום ליסון. על פניו נראה כי מתכנני התכנית אינם מודעים לקיומו של בית הקברות אך זה קיים עוד משנות ה-1950 לפני החלת השלטון הישראלי באזור. במקרה הזה ניתן להציל את בית הקברות ע"י הסטת כביש מספר 3 מעט צפונה או הגבהתו באופן שיחלוף מעל הקברים מבלי לפגוע בהם.

3. גריעת שטחים משטחים המיועדים למגורים בתכנית מאושרת

בתכנית ישנם מספר מקומות בהם נעשה שינוי ייעוד ממגורים לדרך. הדבר נעשה בשוליים המזרחיים של צור באהר שם שתי פיסות קרקע קטנות נגרעו משטח המגורים ללא כל הצדקה. בדרום אום ליסון, נגרעת רצועת קרקע ברוחב ממוצע של 12 מטרים ובאורך של כמאתיים מ'. שם כפי שצוין לעיל קיים בית בהיתר שהתכנית מייעדת להריסה. הדבר קורה גם בדרום שכונת קונבאר, כשכביש החיבור בין הכביש האמריקאי לכביש הטבעת (כביש מספר 4) נוגס באופן משמעותי מהשטח המיועד למגורים. שם נגרעת רצועת קרקע ברוחב ממוצע של 25 מ' ובאורך של כ-250 מ'.

כאמור, אנו סבורים כי בשכונה בה מעטים כל כך השטחים המיועדים לפיתוח ורבים השטחים של נוף פתוח, יש להקפיד להתוות כבישים עורקיים בשטחים הפתוחים ולא לגרוע אותם משטחים המיועדים למגורים.

4. שטחים נרחבים למילוי עודפי עפר

תכנית 4585 ו' מקצה ארבעה אתרים לקליטת עודפי עפר: האחד בראש הוואדי בין כביש מספר 2 לבין כביש מספר 4 סמוך לשכונת קונבאר; השני במפגש הכבישים 5 ו-6 בין שכונת עבדייה לשכונת אל מדארס; השלישי מדרום-מזרח לאום ליסון סמוך למחלף הרכבת; והרביעי ממזרח לאותו מחלף. האתרים גורמים להתרחבות הקו הכחול מעבר לדרוש לצורך ייצוב הכביש.

באתר הראשון סמוך לקונבאר תגרום שפיכת עפר בסמיכות כה רבה לבתי תושבים לפגיעה באיכות חייהם. יש לצמצם את שטח המילוי ולהרחיקו מהבתים.

באתר השני מסומן שטח גדול במיוחד למילוי בעומק לא גדול (ע"פ חתך מס' 18 בנספח מס' 5). מצד אחד האתר תופס שטח נרחב ומאידך, בשל מבנהו השטוח, אינו עתיד לקלוט כמויות גדולות של עפר. האתר פוגע קשות בקניין הפרטי של תושבי השכונה, מאחר והוא בולע בתחומו חלקות קרקע פרטיות ומעובדות, בעוד שנחיצותו כאמור, מוטלת בספק. לפי תקנון התכנית פיתוח שטחי המילוי יהיה בגינון בלבד ואילו במקרה דנן בו עומק המילוי אינו רב, ראוי היה שהתכנית תאפשר גם שימושים אחרים. יש להבהיר ולהסדיר את עניין פיתוח השטחים המיועדים למילוי עפר באופן שבעלי הקרקע המקוריים יוכלו ליהנות מהם, לחקלאות, מסחר או אולי אף למגורים.

גם באתר השלישי שמדרום מזרח לאום ליסון המצב דומה. מדובר בשטח רחב ובו מילוי דק, כפי שעולה מחתך מספר 29, שניתן לפתחו לשימושים נוספים.

לגבי אתר מילוי עודפי העפר שממזרח למחלף הרכבת, מדובר בשטח גדול שהמידע לגביו, במסמכי התכנית דל. נספח מספר 5 אינו כולל חתך העובר דרכו.

ככלל, יש לצרף לתכנית נספחי פיתוח מתאימים, הכוללים את כל האתרים, אשר ינחו את המבצעים לגבי אופן הטיפול באתרים אלה בסיום העבודות (כולל גבהים, מיקום קירות תמך, נטיעות וכד'). כמו כן, לאחר סיום סלילת הכביש יש לבחון את האפשרות לעשות בשטחים אלה שימוש מסחרי במידת האפשר מבחינת ביסוס (כגון תחנות תדלוק וכד') ובכל מקרה יש להפכם למוקדי פיתוח אשר יתרמו לסביבה הקרובה.

5. קטיעת דרכים קיימות

יש לציין כי חל שיפור בהתייחסות התכנית לדרכים הקיימות בשטח, אך עדיין ישנם מקרים בהם דרכי הגישה המתוכננות אל כביש הטבעת אינן מתחברות כראוי לדרכים אלו. במקרים אחרים כביש הטבעת ורצועת הטיפול הנופי קוטעים דרכי עפר המשמשות את התושבים לחיבור בין מקבצי בתים לבין השכונה הסמוכה. 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.

סביב מחלף הרכבת ניכר המאמץ לשמור על דרכים מקומיות רבות. אך התוצאה היא שכל הדרכים מגיעות מזרחה לגדה הדרומית של נחל דרגה ואף לא אחת מהן חוצה את אפיק הוואדי לעבר הגדה הצפונית. הדרך הישירה המקשרת בין אום ליסון מזרחה לחרבת בריכות, שבגדה

הצפונית של נחל דרגה, נקטעת. כדי להגיע מזרחה יש צורך לצאת משכונת אום ליסון לכיוון מערב, להתחבר לכביש החיבור עם כביש הרכבת ולחזור איתו ולחצות את המחלף מזרחה.

ככלל, יש לדאוג במסגרת התכניות המפורטות לחיבור דרכי הגישה מכביש הטבעת אל הדרכים הקיימות בשכונות. יש להציע פתרונות גישה אל הבתים הקיימים אשר ינותקו מדרכי הגישה הנוכחיות בעקבות סלילת כביש הטבעת או כבישי הרחב. לדעתנו לא ניתן לאשר תוכנית זו בהעדר פתרונות גישה לכל המבנים באיזור.

6. הפיכת הכביש האמריקאי לציר מסחרי

חלקו הדרומי של הכביש האמריקאי עובר בתכנית שינוי משמעותי ולמעשה מתפצל לשניים. חלקו הדרומי של הכביש המקורי הופך לכביש נפרד (כביש מספר 2), וחלקו הדרומי החדש מהווה המשך ישיר לכביש האמריקאי המגיע מצפון ומתחבר, תוך התעקלות מערבה, לכביש הרכבת.

שינוי זה, בנוסף לנוכחותו של כביש הטבעת המזרחי, שעתיד לנקז את התנועה העוברת באזור, גורם לכך שהכביש האמריקאי יורד במדרג הכבישים והופך לכביש שכונתי ראשי. בתור שכזה יש לפתחו כרחוב לכול דבר, ולא כפי שהוא מתוכנן בתכנית 4585 ו' הנידונה ככביש בעל שוליים רחבים עם שטחים לטיפול נופי.

לחיזוק הטענה, יש לציין, שכבר בתכנית המתאר המקומית ירושלים 2000, בגרסה הנידונה בימים אלה בוועדה המחוזית, נוספה רצועת פיתוח חדשה ממזרח לכביש האמריקאי, מה שהופך אותו לרחוב עירוני רגיל. גם מקומות המסחר הרבים הפועלים לאורכו באים לחזק את מגמת הפיתוח של הכביש האמריקאי כציר מסחרי שכונתי.

לצורך חיזוק המגמה יש לצמצם את רצועות הטיפול הנופי לאורך כביש מספר 2 ולאורך חלקו הצפוני של כביש מספר 6, יש להרחיב את רצועת הפיתוח ממזרח לכביש האמריקאי ולייעד אותה לשילוב של מסחר ומגורים. מאחר ורק חלק קטן מהכביש האמריקאי נכלל בתכנית זו, מגמת פיתוחו תבוא לידי ביטוי חלקי בלבד במסמכי תכנית 4585 ו' הנידונה ותקבל משנה תוקף בתכנית החדשה המקודמת על ידי הרשויות עבור ערב א-סוואחרה.

7. הפקעות קרקע נרחבות

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. רוחב זה מופרז בהתחשב בכך שהתכנית אינה מציעה כל פיצוי לתושבים ולא מספקת זכויות נוספות בקרקע הנותרת או מאפשרת שימוש מסחרי בקרקע שאיננה מיועדת לכביש. יש למצוא חלופות לתמיכת הכביש כגון קירות תומכים במקום שיפועי קרקע, דבר שיביא לצמצום ניכר בשולי הדרך המיועדים לטיפול נופי וכן לשקול מחדש מתן אפשרות להרחבת השימושים המותרים.

ד. סיכום

הריסת בתים ללא צורך, הפקעת קרקעות מופרזות, יצירת מובלעות קרקע ללא אופק תיכנוני ואי הסדרת הסביבה הרחבה בה עובר הכביש, הביאו אותנו להגשת התנגדות זו.

אנו סבורים כי ללא צמצום שטח התכנית למינימום הנדרש, הסטט הכביש בנקודות בו הוא מאיים על קיומם של בתי מגורים, התחשבות ברשת הדרכים הפעילות בשטח ומתן פיצוי הולם לרווחת התושבים, אין לאשר את התכנית.

לפיכך, אנו מבקשים מהוועדה המחוזית להורות למתכננים לתקן את כל המשגים שצוינו לעיל בטרם אישור התכנית.

אנו משאירים לעצמנו את הזכות להעלות נושאים נוספים בעת הדיון.

בכבוד רב

אדריכלית אפרת כהן בר

עמותת במקום – מתכננים למען זכויות תכנון

רח' עזה 36 ירושלים