

ע"מ 1489/13 - א'

ע"מ 1508/13 - א'

כב' הנשיא הש' גרוניס, הש' דנציגר והש' סולברג

המינהל הקהילתי לשכונת בית צפאפא  
ע"י ב"כ עוה"ד מוהנד גיבארה /או נאיל ראשד  
/או ג'ומעה חילאילה  
מרח' הלל 23, מגדל ירושלים, ת.ד 2485 ירושלים 91023  
טל. 02-6244008, פקס: 02-6244101



עלאא' סלמאן ו- 15 אח'  
ע"י ב"כ עוה"ד קייס נאסר  
גיאת נאסר משרד עורכי דין  
משד' פל"ים 7 (בית צים) חיפה  
טל. 04-8625111, פקס: 04-8621913

- נגד -

1. עיריית ירושלים
2. הוועדה המקומית לתכנון ולבניה ירושלים
3. רשות הרישוי ירושלים
- המשיבים 1 - 3 ע"י ב"כ אילנית מיכאלי /או אירנה טויב  
/או אח' מאגף הייעוץ המשפטי לעיריית ירושלים  
כיכר ספרא 8 ירושלים, טל: 02-6297859 פקס: 02-6297125
4. מוריה - החברה לפיתוח ירושלים בע"מ  
ע"י עו"ד מאיה אשכנזי /או הילי פרייס  
ממשרד וינשטוק - זקלר ושות', עורכי דין  
דרך מנחם בגין 132 תל אביב, 67025  
טל. 03-6968333, פקס. 03-6964222
5. משרד התחבורה
- ע"י ב"כ עו"ד ליאורה וייס בנסקי /או תדמור עציון /או אח'  
מפרקליטות המדינה
- 6-21. עלאא' סלמאן ו- 15 אח'  
ע"י ב"כ עוה"ד קייס נאסר

המשיבים בע"מ 1489/13

1. עיריית ירושלים
2. הוועדה המקומית לתכנון ולבניה ירושלים
3. רשות הרישוי ירושלים
4. מוריה - החברה לפיתוח ירושלים בע"מ
5. משרד התחבורה
6. המינהל הקהילתי לשכונת בית צפאפא

המשיבים בע"מ 1508/13

במקום - מתכננים למען זכויות תכנון  
ע"י ב"כ עו"ד שרון קרני - כהן  
רחוב עזה 36 ירושלים 92382  
טל. 02-5669655; פקס. 02-5660551

המבקשת להצטרף כ"ידיד בית המשפט"

## תגובת המשיבות 1 - 4 לתגובת המערערים לתגובה המשלימה מטעם המשיבים 1 - 5

בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד מיום 8.9.2013 מתכבדות בזאת המשיבות 1 - 4 בע"מ 1489/13 ובע"מ 1508/13 (להלן: "הערעורים" ו"המשיבות") להגיש את תגובתן לתגובות המערערים ועמותת "במקום" מיום 26.8.13 (להלן יחד: "תגובות המערערים") לתגובה משלימה מטעם המשיבים 1 - 5 שהוגשה ביום 25.7.13 (להלן: "תגובה המשלימה").

העתק תגובה זו מומצא לצדדים האחרים בד בבד עם המצאתה לבית המשפט הנכבד.

1. התגובה המשלימה שהגישו המשיבים 1 – 5 כללה את הפתרונות המספקים מענה להשגותיהם המעשיות של תושבי בית צפאפא, כפי שאלו פורטו על ידי המערערים ועל ידי עמותת "במקום", המבקשת להצטרף להליך (להלן: "עמותת במקום") במסגרת הערעורים ובקשת ההצטרפות.
2. ודוק: חלק לא מבוטל מן ההשגות המעשיות הללו הועלה, משום מה, רק בפני בית המשפט הנכבד, הדין בתיק זה כערכאה ערעורית, ולא בפני הערכאה הדיונית; וזאת למרות שלמערערים ניתנה הזדמנות רתבה ביותר להציג כל טענה שהיא בפני בית המשפט קמא, ואף עמותת במקום יכולה היתה לעשות כן, שהרי היתה מודעת להליך בפני בית המשפט קמא ומעורבת בו בזמן אמת (נציגי העמותה נכחו בדיון ואף סייעו למערערים בהכנת טענותיהם - ראו עמ' 3 ש' 5 - 7 לפרוטוקול הדיון מיום 23.1.13 בבית המשפט קמא).
3. בתגובה המשלימה הוצג המענה הקיים לכלל ההשגות המעשיות הללו - הן השגות שהועלו ונדונו בפני בית המשפט קמא והן השגות שעלו לראשונה בפני בית המשפט הנכבד. בנוסף לכך, המשיבים 1 – 5 מצאו לנכון לנצל את התגובה המשלימה על מנת להציג גם מספר פתרונות נוספים להשגותיהם של המערערים, אשר נמצאים בשלבים שונים של תכנון הנדסי או אישור (להלן: "הפתרונות הנוספים"). הפתרונות הנוספים הללו נולדו כתוצאה ממסקנות שאליהם הגיעו המשיבים תוך כדי ביצוע העבודות, כמו גם מהמשך הדיונים עם נציגי התושבים - דיונים שמתנהלים מזה שנים ארוכות ולא נפסקו גם לאחר פתיחת ההליכים דנא.
4. בעקבות תגובה משלימה זו הוגשו תגובות המערערים, אשר כללו טענות חדשות מרובות, המתייחסות לפגמים שנפלו כביכול בהסדרה הסטטוטורית של הכביש, לליקויים שקיימים לכאורה בתכנון ההנדסי, לנושא אורכו של הקירוי המלא ולהתנהלות המשיבים בכלל. כן הוצגו "המלצות" חדשות מטעם המערערים ועמותת במקום כיצד לדעתם יש לבצע את הכביש.
5. חלק גדול מהטענות החדשות הללו הן טענות שהעלתה עמותת במקום, אשר מתייחסות לפתרונות ותיקים ומוכרים שהוצגו עוד בבית המשפט קמא. כך הן, למשל, הטענות המתייחסות לראשונה לנושאים כמו: היתכנות הפיתוח הסביבתי על גבי הקירוי, אי ישימות הארכת הקירוי המלא והיתכנות סטטוטורית של כבישים 26 ו-27.
6. מכל מקום, בידי המשיבות 1 – 4 תשובות מספקות גם לטענות החדשות הללו, אותן היא תתכבד לפרט במסגרת תגובתה זו לתגובות המערערים. כן יעדכנו המשיבות 1 - 4 בתגובה זו אודות המגעים האחרונים שהתקיימו עם נציגי השכונה ופתרונות נוספים להסדרי תנועה פנים שכונתיים שנדונו בפגישות אלו, וכן אודות התקדמות העבודות. עם זאת, תגובה זו לא תכלול תזרה על עניינים שפורטו בתגובה המשלימה (אלא במידת הדרוש להבנת הדברים), ועל מנת להתרשם מכלל התשובות להשגותיהם המעשיות של המערערים יש לקרוא תגובה זו ואת התגובה המשלימה במאוחד.

## ב. התייחסות לטענות המערערים ועמותת במקום בתגובות המערערים

### 1. הטענות בנושא הקירוי המלא<sup>1</sup>

7. בפתח הדברים יודגש, כי כל טענות המשיבים בנושא הקירוי המלא פורטו עוד במסגרת ההליך שהתנהל בבית המשפט קמא וכן בסיכומי המשיבה 4 בהליך זה, ועל כן תמוה מדוע מצאה לנכון עמותת במקום להתייחס לטענות אלו לראשונה כעת, במסגרת תגובה לתגובה משלימה.

8. עם זאת, יש לדחות גם את הטענות החדשות שמועלות כנגד הקירוי המלא לאורך 180 מ', כפי שיפורט להלן. המשיבות יפנו לסעיפים 77 – 88 לתגובה המשלימה ויוסיפו ויבארו כך:

8.1. בכל הנוגע למיקום הקירוי המלא ולאורכו – אלו נבחרו על סמך שורה של שיקולים מקצועיים שפורטו בתגובה המשלימה ובכתבי בי-דין קודמים, ולא על סמך שיקול כלכלי בלבד כנטען בתגובת "במקום".

8.2. בכל הנוגע להתאמת הקירוי המלא לחלקים אחרים של הדרך, הרי שבניגוד לנטען בתגובת "במקום", לא מדובר בהתאמה לעבודות שנגדן כוון ההליך המשפטי, אלא בהתאמה לחלקים אחרים של תוואי בגין דרום שכבר הוקמו (למשל בקטע 2) ולעבודות מכינות להקמת הכביש שהושלמו זה מכבר (כגון בצומת גולומב). לכן לא מדובר ב"סיכון" שלקחו על עצמן המשיבות עת "המשיכו" בביצוע העבודות. בניגוד לטענת המינהל הקהילתי בתגובתו, שיקול ההתאמה לתשתית קיימת הינו רלבנטי מאוד, במיוחד לנוכח סכומי העתק שהושקעו בתשתית הקיימת והעיכוב החמור הצפוי בלוחות הזמנים עקב כך.

8.3. בהתייחס לפרטי הפיתוח הנופי על גבי הקירוי המלא, הרי שאלו לא צוינו בתגובה מאחר שטרם גובשו סופית, והכוונה היא לעשות זאת בשיתוף התושבים ותוך קשב מלא לצרכיהם. בכל מקרה, הכוונה המוצהרת של המשיבות 1 - 4 היא לנצל את הקירוי המלא לצורך יצירת ריאה ירוקה בשכונה ושימושים לתועלת הציבור, ומיקום הקירוי נבחר כך שיאפשר זאת במידה המירבית. פירוט השימושים הללו ממילא אינו מסוג הדברים שאמורים להיכלל בתוכנית מפורטת, ועל כן אין רבותא בעובדה שהוא לא נכלל בתוכנית כאמור.

8.4. בכל הנוגע למרחקי ההשתזרות יובהר, כי על פי בדיקות השתזרות שנעשו לפי שיטת HCM (Highway Capacity Manual) והנחיות AASHTO, ובהתבסס על תחזיות של נפחי תנועה לשנת 2020, נמצא, כי מרחק ההשתזרות המינימלי בין מולף הרכבת לבין ההתחברות לדרך דב יוסף (לשני כיווני הנסיעה) הינו כ- 500 מ' (רמת שירות C של הכביש). הארכת הקירוי תגרום צמצום

<sup>1</sup> סעיפים 11, 12, 25, 52, 53, 55 ו-59 לתגובת עמותת "במקום"; סעיפים 32 ו-36 לתגובת המינהל הקהילתי.

של מרחק ההשתזרות ובכך תפגע ברמת השירות שלו, תשפיע ישירות על רמת הבטיחות של הדרך ותגביר את הסיכון לתאונות ואף תקטין את קיבולת הדרך.

מצ"ב כנספח 1 לתגובה זו חוות דעת של מר סילבן רטוביץ, מהנדס תחבורה שמלווה את הפרוייקט מטעם המשיבה 4.

9. לאור האמור לעיל והאמור בתגובה המשלימה ובכל כתבי בי-הדין שהוגשו במסגרת הליכים אלו, לא ניתן לקבל את "המלצת" עמותת במקום להארכת הקירו המלא עד רחוב א-בוטמה או עד דרך דב יוסף בכיוון צפון מערב, או לכיוון דרום דוקא. כמו כן, לא ניתן לקבל את "הצעת" המינהל הקהילתי או להאריך את הקירו המלא ל- 360 מ' לכיוון צפון מערב.

## 2. הטענות בנושא צומת רוזמרין, רחוב דב יוסף והרחובות הקיימים בשכונה<sup>2</sup>

10. במענה לטענתה של עמותת "במקום" ביחס להסטת עומסי תנועה מצומת גולומב לצומת רוזמרין נפנה להתייחסות המשיבים בסעיפים 100 – 104 לתגובה המשלימה ונוסיף ונבהיר כדלקמן:

10.1. פתיחת דרך בגין דרום לתנועה צפויה להקטין משמעותית את עומסי התחבורה בדרך דב יוסף ובדרכים הפנימיות בשכונה (שממשות לא פעם ככביש עוקף לעומס של דב יוסף). לכן לא מדובר ב"הסטה" של עומס תנועה מצומת אחד (גולומב) לצומת אחר (רוזמרין) אלא בשינוי כולל של התנועה והעומסים לאורך תוואי הדרך.

10.2. עמותת במקום לא הציגה חוות דעת מקצועית הסותרת את עמדת המשיבים 1 – 5, שלפיה הפתרון המבוסס על צומת רוזמרין בשנים הקרובות הינו פתרון מספק, התואם קריטריונים תחבורתיים ואת נפחי התנועה הצפויים באזור בשנים הקרובות

11. במענה לטענה של העדפת שכונה עתידית על פני שכונה קיימת נפנה לסעיף 7 לתגובה המשלימה ונוסיף, כי אין שחר לטענה זו. דרך בגין דרום מיועדת לשרת הן את השכונות הדרומיות הקיימות (כמו גילה, בית צפאפא והר חומה) והן הרחבות מתוכננות בעתיד – וזאת מעבר לשיפור הכללי בתנועה בעיר כמפורט בתגובה המשלימה.

12. במענה לטענות לגבי העדר נגישות של התושבים לדרך דב יוסף נציין, כי דרך דב יוסף הוקמה לפני שנים רבות, בחלקה על גבי סוללה, עקב השטח התלול מחד והצורך בשמירה על שיפוע מתון של הדרך מאידך. עם זאת, דרך דב יוסף עוברת על סוללה רק בחלקה, ואילו חלקה האחר נגיש מצדדיו – במגבלות של חלקות

<sup>2</sup> סעיפים 16 – 22 לתגובת עמותת "במקום"; סעיף 27 לתגובת המינהל הקהילתי (המערער בע"מ 1489/13).

פרטיות. תושבי בית צפאפא צפויים ליהנות מהפיכת דרך דב יוסף מציר תחבורה ראשי לרחוב עירוני רגיל במספר היבטים:

12.1. בראש ובראשונה - הקטנת העומס התחבורתי בדב יוסף, שכרוך כיום הן בפקקי תנועה בדב יוסף עצמו והן בעומס על דרכים פנימיות בשכונה, המשמשות את תושבי השכונות הסמוכות כ"כביש עוקף דב יוסף".

12.2. יצירת פוטנציאל למעבר הרכבת הקלה בדב יוסף, אשר ממנה יהנו גם תושבי בית צפאפא (בניגוד לנטען בתגובת "במקום", בבית צפאפא קיימת תחבורה ציבורית, כולל קווי אוטובוס שעוברים בשכונה בתדירות גבוהה).

12.3. אפשרות לפתיחת חנויות של תושבי בית צפאפא לאורך דרך דב יוסף.

13. במענה לטענות בנושא מצבן הפיזי הרעוע של הכבישים הקיימים בכפר נפנה לסעיפים 18 – 22 לתגובה המשלימה ונציין עוד כדלקמן:

13.1. התוכנית המפורטת לכביש 2317 לא התיימרה מעולם להסדיר את כלל הכבישים בבית צפאפא ולא הוצגה כמיועדת לכך. אין כל קשר בין מידת הפירוט שבתוכנית 2317 בהתייחס לנושאים שאותם היא כן נועדה להסדיר לבין היקף הנושאים שמוסדרים בה.

13.2. עם זאת, דרך בגין דרום צפויה דוקא להקל על עומסי התנועה ששוררים בכבישים הקיימים בשכונה, כמפורט לעיל ובתגובה המשלימה.

13.3. מעבר לכך, עובדה היא שהכבישים החדשים שיבוצעו בשכונה מיועדים להיות ברמה גבוהה ומודרנית, כמקובל כיום, וגם בהקשר זה צפוי הפרוייקט בכללותו להניב יתרונות לתושבים (מעבר לשיפור הנגישות לצפון העיר, הקטנת עומסים וכדומה).

### 3. הטענות בנושא ביטול קטע מכביש א-ספא והחלפתו בכביש 27<sup>3</sup>

14. בניגוד לנטען על ידי עמותת "במקום" בתגובתה, כביש 27 הסטטוטורי יתחבר לכבישים קיימים ולכביש 26 החדש ובכך תתאפשר הגישה לבתים כמקודם. בנוסף, יתרת כביש א-ספא אינה מבוטלת והמשך השימוש בה יתאפשר. כביש א-ספא יוסיף לשמש ככביש פנים שכונתי, המקשר בין דרום השכונה למרכזה, תוך קליטה ופיזור התנועה לשכונות ותתי השכונות לאורכו. כביש 27 הוסדר סטטוטורית לכל אורכו בתוכנית 2317.

<sup>3</sup> סעיפים 28 – 31 ו-47 לתגובת עמותת "במקום"; סעיף 34 לתגובת המינהל הקהילתי.

15. כביש 27 מיועד להשתלב במערכת הדרכים הקיימת בשכונה, המאפשרת מעבר כלי רכב (לרבות רכבי הצלה), ואין מדובר ב"מעקף". יש לציין, שהכוונה הייתה להפחית את הפגיעה בקרקעות של תושבי השכונה ולהימנע מהפקעות במידת האפשר.

16. עם זאת, כמפורט בסעיפים 132 – 136 לתגובה המשלימה, יש נכונות של המשיבות 1 – 4 לקדם גם תכנון סטטוטורי שיחסוך את ה"מעקף" (כהגדרת המערערים), ויכלול שינוי הייעוד הסטטוטורי של קטע מכביש א-ספא, מיייעוד של "שביל הולכי רגל" לייעוד של כביש. שינוי זה יצריך הפקעות בהיקף מצומצם. ככל שהתכנית האמורה תאושר סטטוטורית, בכונת המשיבה 1 לפעול למימושה של התכנית ולאחר לשם כך את מקורות המימון הדרושים.

17. בנוסף, וככל שהתושבים יביעו עניין בכך, תיבחן על ידי המשיבים האפשרות המשפטית להסדיר את השימוש לכביש בקטע החדש שיוקם, עוד בטרם אישור התוכנית (ובמקביל להגשתה לאישור), באמצעות היתר לשימוש חורג.

#### 4. הטענות בנושא ביטול חלק מכביש אל-קאש והחלפתו בכביש 26<sup>4</sup>

18. במענה לטענת עמותת "במקום" שלפיה כביש 26 חסר משמעות תפקודית ללא רחוב אל-קאש ולכן אינו מחליף אותו נפנה לסעיפים 31, 38 ו-63 לתגובה המשלימה ולמפות 2, 3 ו-8 שצורפה לה, ומהם מתחוורת חשיבותו התפקודית הברורה של כביש 26 במערך הדרכים בשכונה. בהקשר זה נוסף ונטען, שבניגוד לדרך בה מוצגים הדברים בסעיף 34 לתגובת "במקום", כביש 26 לא אמור להחליף את כל כביש אל-קאש (אלא רק קטע ממנו), ועל כן לא נדרש כלל לבחון את תפקודו "ללא" רחוב אל קאש בכללותו. כביש 26 הוסדר סטטוטורית לכל אורכו בתוכנית 2317.

19. במענה לטענת "במקום" השוללת את השימוש הזמני בשביל הולכי רגל קיים לשם מעבר בין שני צדי דרך בגין, וזאת עד להשלמת פתרון הקבע נפנה לסעיפים 37 - 44 לתגובה המשלימה ונוסיף ונבהיר כך:

19.1. החלק המבוטל מכביש אל-קאש יוחלף בעתיד על ידי כביש 26 וכביש 29, אשר יכללו מעבר להולכי רגל על גבי מדרכות. כמו כן, יתאפשר מעבר רגלי על גבי הקירוי המלא באורך 180 מ'.

19.2. עד להשלמת פתרון הקבע כמתואר לעיל, יתאפשר המעבר בין שני צדי דרך בגין הן דרך הסדר תנועה זמני, שתואר בסעיף 43 לתגובה המשלימה, והן דרך שביל הולכי רגל קיים, שתואר בסעיף 44 לתגובה המשלימה.

19.3. בניגוד לטענת "במקום", שביל הולכי הרגל, בחלקו החוצה את דרך בגין, אינו מהווה "מעבר הולכי רגל" סטטוטורי, אלא נכלל בשטח המיועד לדרך בגין על פי תוכנית 2317. לכן אין כל

<sup>4</sup> סעיפים 32 – 35 ו-54 לתגובת עמותת "במקום"; סעיף 35 לתגובת המינהל הקהילתי.

מניעה מפני סיום השימוש בשביל זה בעתיד. חלקים אחרים של השביל יתחברו לשביל הולכי הרגל שיבוצע לאורך דרך בגין.

19.4. כמתואר בתגובה המשלימה, אם תידרש חסימת שביל הולכי הרגל האמור לפרקי זמן קצרים של שבועות בודדים, לצורך ביצוע העבודות, יעשה מאמץ לבצע חסימה זו רק בימי חופשה של בתי הספר, וכן לאתר שביל חלופי לו על תקרת הקירוי. טענת עמותת "במקום" בתגובתה, כאילו מדובר חלילה בהבטחת סרק, אינה אלא ספקולציה גרידא, שיוצאת מהנחה (לא מבוססת) שהעבודות כולן יסתיימו עד חופשת הקיץ הבאה. בכל מקרה, באותם פרקי זמן יוכלו הולכי הרגל לעשות שימוש בהסדר התנועה הזמני המתואר בסעיף 43 לתגובה המשלימה.

#### 5. הטענות בנושא ביטול קטע מכביש א-בוטמה והחלפתו בכביש 29<sup>5</sup>

20. במענה לטענת עמותת "במקום" כאילו תפקודו של כביש 29 "תלוי" בדרכים הקיימות בשכונה נשיב, כי כביש 29 (כמו כבישים 26 ו-27) מתחבר לדרכים קיימות בבית צפאפא. כאמור בסעיף 13.1 לעיל, התוכנית המפורטת לכביש 2317 לא התיימרה מעולם להסדיר את כלל הכבישים בבית צפאפא ולא הוצגה כמיועדת לכך.

21. במענה לטענת "במקום", שלפיה החלק המיועד לביטול בכביש א-בוטמה הינו קטע כביש "סטטוטורי" משום שהוא עובר על דרך בגין (המיועדת לדרך בתוכנית 2317) נבהיר כי מדובר בטאוטולוגיה: המקרקעין שבהם עובר קטע זה של כביש א-בוטמה יועדו בתוכנית 2317 לשמש את דרך בגין (ולא את כביש א-בוטמה), ואילו לא יועדו לכך בתוכנית 2317 לא היה קטע זה של כביש א-בוטמה סטטוטורי. מעבר לכך, יעודי מקרקעין בתוכנית לדרך אינו מונע החלפת דרך אחת בדרך אחרת.

22. אין שחר גם לטענת "במקום", כאילו מערך הדרכים החדשות שיוקמו בשכונה מבטל את ההליכה ברגל לטובת נסיעה בכלי רכב פרטי. להיפך, לא זו בלבד שהקירוי המלא לאורך 180 מ' יאפשר תנועה חופשית של הולכי רגל על גביו, אלא שכל אחד מהכבישים החדשים שיוקמו בשכונה כמתואר בתגובה המשלימה יכלול מדרכות להולכי רגל, דבר המהווה שיפור ניכר לעומת הכבישים הנוכחים שאינם כוללים מדרכות כאמור.

#### 6. הטענות בנושא ניתוק שכונת א-ספח מדרך דב יוסף<sup>6</sup>

23. במענה לטענה זו יפנו המשיבות 1 – 4 לסעיפים 61 – 68 לתגובה המשלימה ולסעיפים 15 – 17 לעיל, ויוסיפו ויטענו כדלקמן:

<sup>5</sup> סעיפים 36 – 40 לתגובת עמותת "במקום".  
<sup>6</sup> סעיפים 41 – 43 לתגובת עמותת "במקום".

- 23.1. לא צפויה כל בעיית גישה כתוצאה משימוש בכבישים 26, 27 ו- 29 ובדרכים הקיימות בבית צפאפא, ויתאפשר מעבר לכלי רכב (לרבות רכבי הצלה).
- 23.2. התוכנית המפורטת לכביש 2317 לא התיימרה מעולם להסדיר את כלל הכבישים בבית צפאפא ולא הוצגה כמיועדת לכך.
- 23.3. ככל שיחפצו בכך התושבים, ניתן לפעול ליישום פתרון חלופי נוסף לשימוש במערך כבישים זה, כמתואר בסעיפים 15 - 17 לעיל.

#### 7. הטענות בנושא קטע הכביש המחבר בין כביש א-ספא ואל-קאש לכביש א-בוטמה<sup>7</sup>

24. בתגובתה טוענת עמותת "במקום", כי הפתרון הכולל הפיכת קטע כביש המחבר בין כביש א-ספא ואל-קאש לכביש א-בוטמה לרחוב ללא מוצא, תוך העברת התנועה דרך כביש 29 אינו ישים מסיבות שונות. במענה לכך יפנו המשיבות 1 - 4 לסעיפים 54 - 47 לתגובה המשלימה, ויוסיפו ויטענו כדלקמן:
- 24.1. אין בסיס לטענה כאילו כביש 29 אינו סטטוטורי בחלק המתחבר לקטע כביש זה, ואף לא לטענה כי פערי גובה לכאורה בין מפלסי שני הכבישים הללו ימנעו את חיבורם.
- 24.2. אין בסיס גם לטענה כאילו באותו מקום אמור לעבור קירוי אקוסטי חלקי של הכביש, אשר ימנע את השימוש בכביש 29.
- 24.3. הפיכת קטע כביש זה לדרך ללא מוצא לא צפויה לפגוע בתנועה בשכונה, עקב הסדרת פתרונות חליפיים לקטע כביש זה כמתואר בתגובה המשלימה.

#### 8. הטענות בנושא שביל הולכי הרגל לאורך דרך בגין<sup>8</sup>

25. בהתייחס לטענת המינהל הקהילתי בתגובתו, כי שביל הולכי הרגל שיוקם לאורך דרך בגין עלול לאפשר תצפית לחצרות הבתים ובכך לפגוע בפרטיות התושבים, יובהר כדלקמן:
- 25.1. שביל הולכי הרגל האמור נועד לשמש לטובת תושבי השכונה כולם, כאשר מדובר לכל היותר במספר קטן של בתים הסמוכים לשביל הולכי הרגל האמור.
- 25.2. ממילא ניתן לטשטש את המבט לחצרות בתים אלו באמצעות צמחיה או קירות, כפי שיוסכם על ידי בעלי הבתים הרלבנטיים ואדריכל הפרוייקט.

<sup>7</sup> סעיפים 44 - 45 לתגובת עמותת "במקום".  
<sup>8</sup> סעיפים 38 ו-41(ה) לתגובת המינהל הקהילתי.



26. בניגוד לטענת עמותת "במקום" בתגובתה, גשר הולכי הרגל יתחבר עם שטח המיועד בתוכנית 3802 לשביל הולכי רגל, ואינו מסתמך על אפשרות מעבר בחלקות פרטיות. על כן, הגישה לגשר תתאפשר באופן חופשי משני עברי הגשר, כמו גם דרך מסלולי הליכה וגישה שיוקמו לאורך דרך בגין (סעיף 71 לתגובה המשלימה).
27. בנוסף, בניגוד לנטען בתגובת "במקום", הובהר בסעיף 73 לתגובה המשלימה כי המועד להשלמת גשר הולכי הרגל הנ"ל הינו עד סוף חודש מרץ 2015.

10. הטענות בנושא מעבר הולכי הרגל מתחת לדרך דב יוסף<sup>10</sup>

28. במענה לטענת "במקום", שלפיה מעבר הולכי הרגל מתחת לדרך דב יוסף לא ייצור חיבור חדש בין בית צפאפא לבין שראפת, שכן מעבר בין שתי שכונות אלו קיים כבר היום יובהר, כי לא נטען שכיום יש נתק בין שתי השכונות, אלא שמעבר הולכי הרגל ייצור חיבור חדש נוסף ביניהן (סעיף 124 לתגובה המשלימה). חיבור זה יסדיר בין היתר את הליכת התלמידים לבתי הספר על גבי שביל ייעודי ולא על כבישים נטולי מדרכות.
29. עוד יצוין, במענה לסעיף 50 לתגובת "במקום", כי פתרון זה נכלל בפרק נפרד במסגרת התגובה המשלימה משום שהוא לא התייחס לאיזו שהיא השגה מעשית שהעלו המערערים - ולא משום שהיתה כוונה להציגו כ"בונוס" נוסף לתושבים. הנחת עמותת "במקום", בסעיף 46 לתגובתה, כאילו מעבר הולכי הרגל בדרך דב יוסף אינו מהווה התחייבות אלא רעיון בלבד, אינה מבוססת ואינה נתמכת במאומה. להיפך, בסעיפים 125 – 127 לתגובה המשלימה הובהר מפורשות, כי המעבר התקרקעי אושר בהיתרים זה מכבר. למעשה, כיום המעבר כבר מצוי בביצוע.

ג. עדכון אודות המשך המגעים עם נציגי השכונה ופתרונות נוספים שנדונים מולם

30. כאמור בפתח הדברים, במקביל לניהול הליכים משפטיים אלו נמשכים המגעים השוטפים בין המשיבות 1 – 4 לבין נציגי שכונת בית צפאפא, במסגרתם נבחנים פתרונות נוספים להסדרי תנועה פנים שכונתיים שמוצעים על ידי התושבים.
31. במסגרת מגעים אלו הוצגו לאחרונה מספר פתרונות נוספים להעברת התנועה בתוך הכפר – פתרונות שאותם יש נכונות מלאה מצד המשיבות 1 – 4 לבחון וליישם במידת האפשר, בכפוף להשגת הסכמת

<sup>9</sup> סעיפים 48 - 49 לתגובת עמותת "במקום".  
<sup>10</sup> סעיף 50 לתגובת עמותת "במקום".

התושבים הרלבנטיים לחלק מהפתרונות, ובמגבלות ההיתכנות ההנדסית, התכנון הסטטוטורי, המצב המשפטי ולוחות הזמנים להשלמת הקמת הכביש ופתיחתו לתנועה.

32. יובהר, כי מבדיקות ראשוניות עולה, שחלק מפתרונות אלו ניתנים ליישום מיידי ללא תלות במשתנה כלשהו; חלקם יצריכו תכנון סטטוטורי נוסף אך יוכלו להמתין עד לאישור תוכנית כאמור; וחלקם יצריכו תכנון סטטוטורי נוסף – אך לא יוכלו להמתין לכך (עקב אילוצים הנובעים מהתקדמות עבודות הקמת הכביש והצורך בשמירה על תפקוד נאות של התנועה בשכונה במהלך) - ולכן יחייבו קבלת היתר לשימוש חורג כבר כעת, ככל שהדבר ניתן על פי הוראות הדין. לאור זאת, ומעבר לצורך בהשלמת הבדיקות ההנדסיות, יישום פתרונות אלו כפוף בצורה מוחלטת גם להסכמת כל התושבים הרלבנטיים, לרבות בעלי החלקות שיועזו להפקעות ומתנגדים פוטנציאליים להיתרים לשימוש חורג או לתוכניות, כמו גם לבחינה משפטית. בנוסף נדרש אישור משרד התחבורה לכל הפתרונות הללו.

33. להלן תמצית הפתרונות החדשים שנדונו בישיבה שהתקיימה ביום 29.8.13:

33.1. **גשר א-בוטמה** – גשר דו-סטרי לכלי רכב ולהולכי רגל (על גבי מדרכות) שיעבור מעל דרך בגין, במקום הקטע המיועד לביטול של רחוב א-בוטמה. הקמת הגשר כפופה לתכנון סטטוטורי נוסף, הכולל בעיקרו שינוי ייעוד חלקות מ"אזור מגורים 5 מיוחד" ו"מעבר ציבורי להולכי רגל" לייעוד לדרך וכן הפקעות נוספות (שייעשה מאמץ לצמצמן ככל האפשר). בשלב הנוכחי יבוצעו עבודות הכנה שיקלו על ביצוע הגשר בעתיד, אולם הקמתו תידחה עד לאחר השלמת התכנון הסטטוטורי הנוסף וביצוע ההפקעות.

33.2. **ביטול גשר הולכי רגל**: גשר א-בוטמה יחליף את גשר הולכי הרגל שתוכנן לקום 90 מטר מצפון לקטע המקורה בכביש והוא לא יבוצע.

33.3. **חיבור תנועתי בין רח' א-ספא לא-בוטמה והפקעת שטח לביצוע קטע מכביש 29**: השמשת הדרך הקיימת, הצמודה לדרך בגין, תוך הרחבתה במקום מסוים, שינוי ייעוד מ"דרך לביטול", "מעבר ציבורי להולכי רגל" ו"אזור מגורים 5 מיוחד" ל"דרך" והפקעות. פתרון זה יחייב תחילת ביצוע מיידי, ועל כן יישומו יצריך הוצאת היתר לשימוש חורג עד להשלמת התכנון הסטטוטורי כאמור (וזאת מעבר לשאר התנאים, כמו הפקעות והסכמת התושבים). יצוין, כי מבדיקה ראשונית שבוצעה עד כה עולה, שלא ניתן יהיה לאשר שימוש חורג בנסיבות המקרה, ולכן סיכוייה של ההצעה להתממש מזערניים.

33.4. **הותרת רחוב אל קאש במקומו**: המעבר בין שני צדי דרך בגין בחלק המקורה יתבצע בתוואי של רחוב אל קאש במקום בתוואי של כביש 26, וזאת בכפוף להסדרת צומת או מעגל תנועה במקום החיבור הסמוך לרחוב א-ספא ולדרך הצמודה לכביש 50 המוזכרת בסעיף 33.3 לעיל.

הביצוע כפוף לשינוי ייעוד סטטוטורי מ"שצ"פ", "מעבר ציבורי להולכי רגל" ו- "דרך לביטול" לדרך, והפקעות. גם פתרון זה יחייב תחילת ביצוע מיידית, ועל כן גם יישומו כפוף לכך, שמעבר לשאר התנאים - ניתן יהיה לקבל היתר לשימוש חורג עד להשלמת התכנון הסטטוטורי כאמור. בשל הקושי המשפטי לאשר שימוש חורג משצ"פ, גם סיכוייה של הצעה זו להתממש מועריים.

33.5. **כביש 10**: ביצעו של כביש זה יעשה בשיתוף עם הנהלת השכונה ולא כפעולה חד צדדית. לבקשת המינהל הקהילתי, כל עוד לא ייעשה שימוש בכביש, ניתן יהיה לעשות בחלק משטחו שימוש גם לחניה, גינון וכדומה, לפי תמהיל שימושים שיסוכם בין הצדדים (מבלי לשנות את ייעוד הקרקע מדרך).

33.6. **המשך כביש 27 על גבי קטע מכביש א-ספא המיועד למעבר הולכי רגל**: המשך הכביש מותנה באישור תכנון סטטוטורי שישנה את ייעוד הקטע מ"מעבר ציבורי להולכי רגל" לדרך, וכן שינוי של שטח מוערי מ"שטח נוף פתוח" לדרך. עד לאישור תכנון סטטוטורי כאמור תפעל המשיבה 1 לקבלת היתר לשימוש חורג בקטע הכביש, לפחות בחלק המוגדר כ"מעבר ציבורי להולכי רגל".

33.7. **הקירות האקוסטיים בסמיכות לצומת טנטור**: יבחנו פתרונות ישימים לריכוך הנוכחות של קירות אלה. אם יוותרו פערים, תובא המחלוקת להכרעת מהנדס העיר.

העתק סיכום הישיבה מיום 29.8.13 מצ"ב **כנספח 2** לתגובה זו.

34. בנוסף לכל אלו, ראוי לציין, שהמשיבה 1 ממשיכה לקדם בימים אלו את תוכנית האב של בית צפאפא, אשר אמורה לכלול תוספת משמעותית של יחידות דיור, תוספת מבני חינוך, שטחי ציבור ועוד. תוכנית זו מקודמת בשיתוף מלא של התושבים (באמצעות המינהל הקהילתי), לוקחת בחשבון את הכביש בהיבטים שונים ומיועדת להצעיד את השכונה קדימה. נעיר עוד, שקידום תוכנית האב לבית צפאפא נעשה במקביל לקידום תוכניות אב לשכונות רבות אחרות בעיר, יהודיות וערביות כאחת.

#### **ד. עדכון אודות סטטוס הבקשות להיתרים, מצב ביצוע העבודות ועמדת המשרד להגנת הסביבה**

35. המשיבות 1 – 4 מבקשות לעדכן, כי במהלך חודש אוגוסט 2013 הוגשו שתי הבקשות להיתרים משלימים כמפורט בתגובה המשלימה, אשר כוללות את כל העבודות שלא נכללו בהיתרים הקודמים, כגון קטע הדרך שבו מצויה כיום האולפנה (יד אשר) וקטע הדרך שחופף לרחוב א-בוטמה.

36. בנוסף, מאז הוגשה התגובה המשלימה בוצעו העבודות הבאות:

36.1. הושלמו כמעט במלואן עבודות העפר והקירות של רמפות העליה והירידה לכביש דב יוסף וקידוח הכלונסאות של שלב א' בגשר דב יוסף;

36.2. בוצעו חלק ניכר מכלונסאות המעבר המקורה ונוצקה תקרה לאורך של מספר עשרות מטרים. כמו כן, נוצקו קירות מול שכונת גילה. תמונה מיום 3.10.13 של יציאת החלק הראשון של הקירוי המלא בשכונה מצייב כנספת 3 לתגובה זו.

37. לבסוף יובהר, כי המשיבות 1 – 4 העבירו למשרד להגנת הסביבה את כל החומר הנוסף שביקש לקבל בנושא המיגון האקוסטי, הן לגבי המיגון במקור (קירות אקוסטיים) והן לגבי המיגון הדירתי. בהקשר זה יובהר, כי תכנון המיגון האקוסטי במקור והמיגון הדירתי נעשה בשלושה שלבים, כאשר נכון להיום הסתיים השלב הראשון הכולל תכנון מתרסי הרעש לאורך הדרך. השלב השני שעיקרו קביעת רשימת הדירות הזכאיות למיגון בוצע, ועובר עתה עידכון עקב שינויים מינוריים בתכנון במהלך הביצוע. השלב השלישי הכולל קביעת פרטי חבילת המיגון הדירתי בהתיחס לכל פתח ופתח מקודם בימים אלו. עם השלמת עידכון דו"ח השלב השני (הסקר האקוסטי אשר מגדיר את כל הדירות הזכאיות לקבלת המיגון), הוא יועבר למשרד להגייס כפי שהובטח, בהתאם לנוהל המקובל.

#### ה. סיכום

38. לאור האמור בתגובה זו, בתגובה המשלימה ובסיכומי המשיבים 1-5 מתבקש בית המשפט הנכבד לדחות את הערעורים שהוגשו בתיקים הללו ואת בקשת ההצטרפות להם, תוך חיוב המערערים ועמותת "במקום" בהוצאות המשיבים 1-4 בתוספת שכ"ט עו"ד ומע"מ כדין.

39. תגובה זו נתמכת בתצהיריהם של שלמה אשכול, מהנדס המשיבה 1, של יואל אבן, סמנכ"ל הנדסה של המשיבה 4, דורון שדה, מנהל הפרוייקט מטעם המשיבה 4.

כאילנית מיכאלי, עו"ד  
מאנה אשכנזי, עו"ד  
הילי פריגס-קרוה, עו"ד  
ב"כ המשיבות 1 – 3  
ב"כ המשיבה 4

ירושלים, 8.10.2013

100\23\586

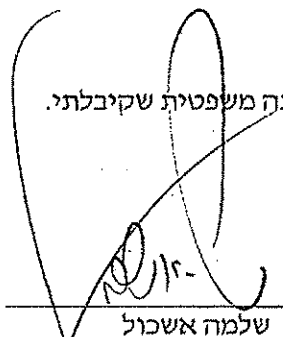
## תצהיר

אני הח"מ, שלמה אשכול, נושא ת.ז. מס 06934832 לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר את האמת, וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזה כדלקמן:

1. אני מכהן בתפקיד מהנדס העיר ירושלים ומוסמך לתת תצהיר זה בתוקף תפקידי.
2. העובדות המפורטות בתגובת המשיבות 1-4 לתגובות המערערים והמבקשת להצטרף כדיד בית משפט לתגובה המשלימה מטעם המשיבים 1-5 בעע"מ 1489/13 המינהל הקהילתי לשכונת בית צפאפא נ' עיריית ירושלים ואח' ובעע"מ 1508/13 עלא סלמאן ואח' נ' עיריית ירושלים ואח' (להלן: "התגובה"), ידועות לי מתוקף תפקידי ומתוך מסמכי העירייה, והן נכונות למיטב ידיעתי.

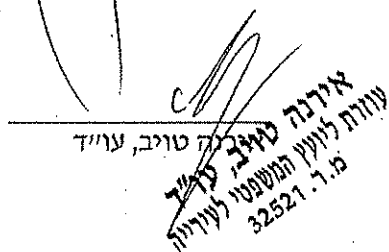
3. הטענות המשפטיות המפורטות בתגובה נכונות על פי עצה משפטית שקיבלתי.

4. זה שמי וזו תתימתי ותוכן תצהירי אמת.

  
שלמה אשכול

### אישור עו"ד

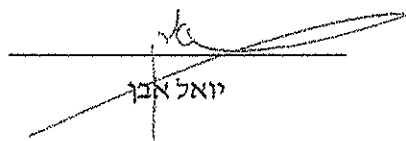
בפני, עו"ד אירנה טויב מעיריית ירושלים, הופיע היום 08.10.13, מר שלמה אשכול, המוכר לי באופן אישי, ולאחר שהוזהרתי אותי כדין, הצהיר ותתם בפני על תצהירו דלעיל.

  
אירנה טויב עו"ד  
עו"ד ליועץ המשפטי לעירייה  
מ.ר. 32521

תצהיר

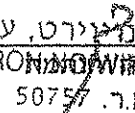
אני החתום מטה, יואל אבן, ת.ז. 025691429, לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזה לאמור:

1. אני משמש כסמנכ"ל ההנדסה של המשיבה 4 בע"מ 1489/13 וע"מ 1508/13, מורית - החברה לפיתוח ירושלים בע"מ.
2. תצהירי זה ניתן לתמיכה בתגובת המשיבות 1 - 4 לתגובת המערערים לתגובה המשלימה מטעם המשיבים 1 - 5 ולאומות האמור בה.
3. העובדות המפורטות בתגובה זו הן אמת למיטב ידיעתי ואמונתי. המקור לידיעתי ולאמונתי הוא תפקידי המוגדר לעיל, עיון בכתבי בי-הדין שהוגשו בתיק זה ובתיקי המשיבה 4 וייעוץ משפטי שקיבלתי.
4. אני מצהיר כי השם דלעיל הוא שמי, החתימה דלמטה היא חתימתי, וכי תוכן תצהירי זה אמת.

  
יואל אבן  
8/10/13  
תאריך

אישור

אני החתום/ה מטה, עו"ד דורון הנירס, מ.ר. 50757 מאשר/ת בזה כי ביום 8.10.13 הופיע בפני מר יואל אבן נושא ת.ז. 025691429, ולאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפני.

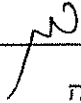
  
דורון הנירס, עו"ד  
DORON HINER, M.A.  
מ.ר. 50757

911231586

## תצהיר

אני הח"מ, מר דורון שדה, ת.ז. 024041964, לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזה לאמור:

1. אני עובד בחברת דוד אקרשטיין בע"מ חברה להנדסה ומשמש כמנהל הפרוייקט של כביש בגין דרום - קטע 3 עבור המשיבה 4 בעע"מ 1489/13 ועע"מ 1508/13, מזריחה התברה לפיתוח ירושלים בע"מ.
2. תצהירי זה ניתן לתמיכה בתגובת המשיבות 1-4 לתגובת המערערים לתגובה המשלימה מטעם המשיבים 1-5 ולאומות האמור בה.
3. העובדות המפורטות בתגובה זו הן אמת למיטב ידיעתי ואמונתי. המקור לידיעתי ולאמונתי הוא תפקידי המוגדר לעיל, עיון בכתבי בי-הדין שהוגשו בתיק זה ובתיקי המשיבה 4 וייעוץ משפטי שקיבלתי.
4. אני מצהיר כי השם דלעיל הוא שמי, החתימה דלמטה היא חתימתי, וכי תוכן תצהירי זה אמת.

  
דורון שדה

7/10/13  
תאריך

## אישור

אני החתום/ה מטה, עוייד עמית לוי, מ.ר. 23576 מאשר/ת בזה כי ביום 7.10.2013 הופיע בפני מר דורון שדה נושא ת.ז. 024041964, ולאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפני.

**עמית לוי עוייד**  
**מס' רשיון 23576**

חתימה וחותמת

92\23\586

# רשימת נספחים

שם נספח	מספר נספח
חוות דעת של מר סילבן רטוביץ, מהנדס תחבורה	נספח 1
סיכום ישיבה מיום 29.8.13	נספח 2
תמונה מיום 3.10.13	נספח 3

951231586



# נספח 1

חוות דעת של מר סילבן רטוביץ, מהנדס תחבורה

# סילבן רטוביץ' הנדסת תחבורה ותנועה (1993) בע"מ

ירושלים, 4 באוקטובר 2013

לכבוד  
מר דורון שדה  
משרד דוד אקרשטיין  
רח' גבעת שאול, 40  
ירושלים

א.ג.

**הנדון: כביש 50 – השתזרות בין מחלף מנהת (הרכבת) לבין מחלף בית צפאפא (דב יוסף)**

1. לבקשתך, להלן נתונים באשר להשתזרות בין מחלף מנחת לבין מחלף בית צפאפא.
2. השתזרות היא פעולה המאפשרת החלפת נתיבים תוך נסיעה חופשית. במקרה שלנו, מדובר על השתזרות נפחים הבאים מכביש 50 מצפון והמבקשים לצאת ברמפה של מחלף בית צפאפא וכן נפחים הבאים מהרמפה מכיוון רח' בנבנישתי והמבקשים להמשיך בכביש 50 לכיוון דרום.
3. על פי התכנון, מרחק ההשתזרות הוא כ- 500 מ'.
4. על פי הנחיות AASHTO המרק בין רמפות לא יפחת מ- 1600 ft (480 מ').
5. כמו כן, רמת השירות צריכה להיות C מחושבת על פי שיטת Highway - HCM Capacity Manual. שיטה זאת מספקת נתוני רמת שירות של תפקוד קטע הכביש וכן פרמטרים תנועתיים נוספים.
6. הנפחים הם תחזיות תנועה לשנת 2020 שנתקבלו מצוות תכנית אב לתחבורה.
7. הבדיקות נערכו עבור שעת שיא אחה"צ שבה הנפחים גבוהים מהנפחים בכל שעה אחרת.
8. מצורפות בדיקות עבור מרחק השתזרות 500 מ' (תכנון) ומרחק 350 מ' (המרחק המתקבל עם הארכת הקירול).
9. התוצאות:

ככל שקטן מרחק ההשתזרות, מורעת רמת השירות של הדרך מבחינה תנועתית. עובדה זאת משפיעה באופן ישיר על רמת הביטחון בדרך ומגבירה את הסיכון לתאונות. כמו כן, קיצור מרחק ההשתזרות מקטין את קיבולת הדרך.

בברכה,  
סילבן רטוביץ'

Z:\9311\שטוף\לדורון שדה מחלף בנבנישתי לבין מחף דב יוסף 04.10.2013.doc

FREEWAY WEAVING WORKSHEET									
General Information					Site Information				
Analyst					Freeway/Dir of Travel				
Agency/Company					Weaving Seg Location				
Date Performed					Jurisdiction				
Analysis Time Period					Analysis Year				
25/11/2012					50 South southward				
PM Peak					Benvenisti - Dov Yossef				
2020									
Inputs									
Freeway free-flow speed, $S_{FF}$ (km/h)					Weaving type				
Weaving number of lanes, N					Volume ratio, VR				
Weaving seg length, L (m)					Weaving ratio, R				
Terrain									
80					B				
4					0.43				
500					0.41				
Grade									
Conversions to pc/h Under Base Conditions									
(pc/h)	V	PHF	Truck %	RV %	$E_T$	$E_R$	$f_{HV}$	$f_p$	v
$V_{o1}$	2039	0.85	0	0	5.0	6.0	1.000	1.00	2398
$V_{o2}$	391	0.85	0	0	5.0	6.0	1.000	1.00	459
$V_{w1}$	1059	0.85	0	0	5.0	6.0	1.000	1.00	1245
$V_{w2}$	750	0.85	0	0	5.0	6.0	1.000	1.00	882
$V_w$				2127	$V_{nw}$				2857
V									4984
Weaving and Non-Weaving Speeds									
	Unconstrained				Constrained				
	Weaving (i = w)		Non-Weaving (i = nw)		Weaving (i = w)		Non-Weaving (= nw)		
a (Exhibit 24-6)	0.08		0.00						
b (Exhibit 24-6)	2.20		6.00						
c (Exhibit 24-6)	0.70		1.00						
d (Exhibit 24-6)	0.50		0.50						
Weaving intensity factor, WI	0.63		0.52						
Weaving and non-weaving speeds, $S_i$ (km/h)	63.17		66.13						
Number of lanes required for unconstrained operation, $N_w$					1.98				
Maximum number of lanes, $N_w$ (max)					3.50				
$\varnothing$ If $N_w < N_w(max)$ unconstrained operation					$\varnothing$ if $N_w > N_w(max)$ constrained operation				
Weaving Segment Speed, Density, Level of Service, and Capacity									
Weaving segment speed, S (km/h)					64.83				
Weaving segment density, D (pc/km/ln)					19.22				
Level of service, LOS					C				
Capacity of base condition, $c_b$ (pc/h)					7109				
Capacity as a 15-minute flow rate, c (veh/h)					7109				
Capacity as a full-hour volume, $c_h$ (veh/h)					6043				
Notes									
a. Weaving segments longer than 750 m are treated as isolated merge and diverge areas using the procedures of Chapter 25, "Ramps and Ramp Junctions". b. Capacity constrained by basic freeway capacity. c. Capacity occurs under constrained operating conditions. d. Three-lane Type A segments do not operate well at volume ratios greater than 0.45. Poor operations and some local queuing are expected in such cases. e. Four-lane Type A segments do not operate well at volume ratios greater than 0.35. Poor operations and some local queuing are expected in such cases. f. Capacity constrained by maximum allowable weaving flow rate: 2,800 pc/h (Type A), 4,000 (Type B), 3,500 (Type C). g. Five-lane Type A segments do not operate well at volume ratios greater than 0.20. Poor operations and some local queuing are expected in such cases. h. Type B weaving segments do not operate well at volume ratios greater than 0.80. Poor operations and some local queuing are expected in such cases. i. Type C weaving segments do not operate well at volume ratios greater than 0.50. Poor operations and some local queuing are expected in such cases.									

FREEWAY WEAVING WORKSHEET									
General Information					Site Information				
Analyst					Freeway/Dir of Travel				
Agency/Company					Weaving Seg Location				
Date Performed					Jurisdiction				
Analysis Time Period					Analysis Year				
25/11/2012					50 South southward				
PM Peak					Benvenisti - Dov Yossef				
2020									
Inputs									
Freeway free-flow speed, $S_{FF}$ (km/h)					Weaving type				
Weaving number of lanes, N					Volume ratio, VR				
Weaving seg length, L (m)					Weaving ratio, R				
Terrain									
80					B				
4					0.43				
350					0.41				
Grade									
Conversions to pc/h Under Base Conditions									
(pc/h)	V	PHF	Truck %	RV %	$E_T$	$E_R$	$f_{HV}$	$f_p$	v
$V_{o1}$	2039	0.85	0	0	5.0	6.0	1.000	1.00	2398
$V_{o2}$	391	0.85	0	0	5.0	6.0	1.000	1.00	459
$V_{w1}$	1059	0.85	0	0	5.0	6.0	1.000	1.00	1245
$V_{w2}$	750	0.85	0	0	5.0	6.0	1.000	1.00	882
$V_w$				2127	$V_{nw}$				2857
V									4984
Weaving and Non-Weaving Speeds									
	Unconstrained				Constrained				
	Weaving (i = w)		Non-Weaving (i = nw)		Weaving (i = w)		Non-Weaving (= nw)		
a (Exhibit 24-6)	0.08		0.00						
b (Exhibit 24-6)	2.20		6.00						
c (Exhibit 24-6)	0.70		1.00						
d (Exhibit 24-6)	0.50		0.50						
Weaving intensity factor, $W_i$	0.76		0.62						
Weaving and non-weaving speeds, $S_i$ (km/h)	60.41		63.50						
Number of lanes required for unconstrained operation, $N_w$	2.22								
Maximum number of lanes, $N_w$ (max)	3.50								
$\varnothing$ If $N_w < N_w(max)$ unconstrained operation					$\varnothing$ if $N_w > N_w(max)$ constrained operation				
Weaving Segment Speed, Density, Level of Service, and Capacity									
Weaving segment speed, S (km/h)					62.14				
Weaving segment density, D (pc/km/ln)					20.05				
Level of service, LOS					D				
Capacity of base condition, $c_b$ (pc/h)					6818				
Capacity as a 15-minute flow rate, c (veh/h)					6818				
Capacity as a full-hour volume, $c_p$ (veh/h)					5795				
Notes									
a. Weaving segments longer than 750 m are treated as isolated merge and diverge areas using the procedures of Chapter 25, "Ramps and Ramp Junctions". b. Capacity constrained by basic freeway capacity. c. Capacity occurs under constrained operating conditions. d. Three-lane Type A segments do not operate well at volume ratios greater than 0.45. Poor operations and some local queuing are expected in such cases. e. Four-lane Type A segments do not operate well at volume ratios greater than 0.35. Poor operations and some local queuing are expected in such cases. f. Capacity constrained by maximum allowable weaving flow rate: 2,800 pc/h (Type A), 4,000 (Type B), 3,500 (Type C). g. Five-lane Type A segments do not operate well at volume ratios greater than 0.20. Poor operations and some local queuing are expected in such cases. h. Type B weaving segments do not operate well at volume ratios greater than 0.60. Poor operations and some local queuing are expected in such cases. i. Type C weaving segments do not operate well at volume ratios greater than 0.50. Poor operations and some local queuing are expected in such cases.									

נספח 2

סיכום ישיבה מיום 29.8.13



כ"ח אלול, תשע"ג  
03 ספטמבר 2013  
2013-0181-201

**סיכום ישיבה שהתקיימה בלשכת מהנדס העיר בתאריך 29.8.13  
בנושא: שינוי תכנון כבישים והסדרי תנועה בשכונת בית צפאפא בסמיכות לכביש 50**

השתתפו:

אדרי שלמה אשכול- מהנדס העיר  
מר זיו איילון- משנה למנכ"ל העירייה  
מר קובי ברטוב- מנהל אגף תושי"ה  
מר רפי סיטון- מנהל מח' דרכים  
מר דוד קורן- יועץ ראש העיר  
מר יואל אבן- מהנדס חבי מוריה  
מר יאיר סינגר- מהנדס ביצוע, חבי מוריה  
מר עליאן מחמד- יו"ר מינהלת בית צפאפא  
מר עלי איוב- מנהל המינהל הקהילתי  
מר עווד איסמעיל- חבר הנהלת המינהל הקהילתי  
מר עליאן כליל- חבר הנהלת המינהל הקהילתי  
מר חסן חטב - חבר הנהלת המינהל הקהילתי  
מר דורון שדה- חבי דוד אקרשטיין  
מר גולן לוי- מנה"פ, דוד אקרשטיין  
גב' אורה קמל- עוזרת מהנדס העיר

**להלן הסיכומים שהושגו בדיון:**

**(1) גשר אל בוטמה:** העירייה תקדם באופן מיידי תכנון וביצוע גשר לרכב ברח' אל בוטמה – מעל כביש 50. הגשר יהיה דו סטרי ויכלול מדרכה להולכי רגל ותאורה. **ההליך מחייב שינוי תב"ע והפקעות בהתאם למידות הגשר על-פי התכנון.** העירייה מתחייבת כי התכנון ייעשה כך שיהיה כרוך בהפקעות קטנות ככל האפשר. הנהלת הכפר תפעל ככל יכולתה ובמהירות כדי להביא את הסכמת התושבים ובעלי הקרקע הרלבנטיים בכלל ומבעלי המבנים הסמוכים לקצוות הגשר בפרט. תהליך התכנון יעשה בשיתוף עם נציגות הנהלת הכפר. הגשר יבוצע בפועל עם סיום הליכי התכנון והרישוי ותפיסת החזקה בקרקעות.

**(2) חבור תנועתי בין רח' א-ספא לאל בוטמה והפקעת שטח לביצוע קטע מכביש 29:**

לשם קיום החיבור הני"ל, ניתן להשמיש את הדרך הקיימת, הצמודה לכביש 50. אולם, עם התקדמות הביצוע בכביש 50, לא יוותר די רוחב למעבר רכבים. לשם כך יהיה צורך להשיג רוחב נדרש לכל אורך קטע כביש זה, תוך דגש על החלקה הגובלת ברח' אל בוטמה. זאת ועוד, כשיבוצע גשר אל בוטמה, יהיה צורך בפתרון לחיבור הדרך הצמודה לכביש 50 אל רח' אל בוטמה תוך יצירת צומת עם התנועה שתגיע

מינהל תכנון ותשתיות, מהנדס העיר

כיכר ספרא 1, ת.ד. 755, ירושלים 91007, טל' 02-6297680/51 פקס 02-6296453

Sfira square 1 P.O.B. 775, Jerusalem 91007, Israel. Tel 02-6297680/51 Fax 02-6296453

אל/מהגשר. מאידך, אפשר שלאחר בניית גשר אל בוטמה, ניתן יהיה למצוא פתרונות תנועתיים אשר ייתרו את הצורך בחיבור והדרך הצמודה לכביש 50 תוכל להפוך לדרך ללא מוצא, עם כניסה ויציאה מכיוון רח' א-ספא.

הצדדים מסכימים כי אם יהיה צורך ביצירת דרך מקשרת בין א-ספא לאל בוטמה ומניעה משפטית או תכנונית התכנון או התנגדות התושבים או בעלי הקרקע הרלבנטיים לא יאפשרו את החיבור בתוואי הצמוד לכביש 50. או אז תמומש ההפקעה של קטע כביש 29 המחבר בין הרחובות הנ"ל ויבוצע קטע כביש זה על פי התכנון הקיים כיום. לצורך כך ימומשו הליכי התכנון, הפקעה, ותפיסת החזקה.

**נציגי חב' מוריה הבהירו כי על בדיקות ההיתכנות ההנדסית מצד אחד וקבלת הסכמת התושבים ובעלי הקרקעות הרלבנטיים מצד שני, להסתיים עד ינואר 2014 כדי שהתכנון יהיה מסונכרן עם לוי"ז ביצוע כביש 50. הבהרה זו מתייחסת לסעיפים 1-2 לעיל.**

**(3) ביטול גשר הולכי רגל:** לאור האמור לעיל, הוסכם כי גשר אל בוטמה מייתר את הצורך בהקמת גשר הולכי הרגל שתוכנן לקום 90 מטר מצפון לקטע המקורה בכביש והוא לא יבוצע.

**(4) רח' אל קאש:** בקשת הנהלת הכפר, להשארת תוואי רח' אל קאש, כך שיעבור מעל הקירוי – התקבלה. לאור ההסכמה, לא יבוצע קטע כביש 26 שתוכנן לעבור על הקירוי. עם זאת, ביצוע תוואי אל קאש יחייב הסדרת צומת או מעגל תנועה במקום החיבור הסמוך לרח' א-ספא ולדרך הצמודה לכביש 50 המוזכרת בסעיף 2 לעיל. תכנון מפגש הדרכים יבוצע עם נציגי הנהלת השכונה ויצריך את הסכמת התושבים ובעלי הקרקע הרלבנטיים. הביצוע כפוף להסדרת המסגרת הסטטוטורית לכך.

**(5) כביש 10:** נציגי הנהלת השכונה שבו והביעו את החשש שביצוע כביש זה יביא לתנועה חוצה בשכונה בין דרך חברון לרח' דב יוסף. העירייה שבה ומסרה את שהודיעה בעבר, כי ביצועו של כביש זה, יעשה בשיתוף עם הנהלת השכונה ולא כפעולה חד צדדית. כמו כן, אין העירייה רואה הכרח בשלב זה בביצוע הכביש בקטע שתוכנן לביצוע מעל הקירוי ולפיכך הוא לא יבוצע ככביש. לבקשת הנהלת השכונה, ייועדו השטחים שלא יבוצעו, לחניה, לגינון וכדו'. סיכום התמהיל, יערך במסגרת המפגש המתוכנן לימים הקרובים בעניין "תכנית אב בית צפאפא".



6) קטע מרח' א-ספא שאינו מוגדר כדרך לרכב: קטע הדרך האמור, ישאר פתוח ותנועת הרכבים תתאפשר בו כבעבר. העירייה תפעל באופן מיידי ליצירת המסגרת הסטטוטורית שתגדיר את הקטע האמור כדרך לרכב, בכפוף להיעדר התנגדויות לכך מצד התושבים או בעלי הקרקע הרלבנטיים.

7) הקירות האקוסטיים בסמיכות לצומת טנטור: בזמן הקרוב תערך פגישה בין נציגי הנהלת הכפר לחבי מוריה בנסיון למצוא פתרונות ישימים לריכוך הנוכחות של קירות אלה. אם יוותרו פערים, תובא המחלוקת להכרעת מהנדס העיר.

8) עוד העירייה הבהירה כי תביא את ההסכמות המפורטות בסיכום זה לאישור משרד התחבורה וכי תעשה כל מאמץ לאפשר ביצוע הפתרונות הללו, בכפוף להחלטות מוסדות התכנון בהתאם לדין. ובכפוף להסכמות התושבים ובעלי הקרקע, טרם אישור וכניסה לתוקף של התוכניות הרלבנטיות - על יסוד היתרים לשימוש תורג - אולם הדבר כפוף לבחינה משפטית. ככל האתרים האחרים המוזכרים בסיכום זה, בהם אין מניעה סטטוטורית או שאלת בעלויות קרקע, תפעל חברת מוריה לביצוע מיידי כך שישתלבו בלוי"ז עבודות כביש

.50

רשם: זיו אילון

משנה למנכ"ל העירייה

העתק:

משתתפים

מר עוזי יצחקי - מנכ"ל משרד התחבורה

גבי קרן טרנר - סמנכ"ל תשתיות, משרד התחבורה

מר יוסי היימן - מנכ"ל העירייה

מר דורון נויורט - מנכ"ל חבי מוריה

עו"ד אמנון מרחב - היועץ המשפטי לעירייה

עו"ד אילנית מיכאלי - סגנית היוע"מ לענייני תכנון ובנייה

עו"ד מאיה אשכנזי - יעוץ משפטי לחבי מוריה

מינהל תכנון ותשתיות, מהנדס העיר

כיכר ספרא 1, ת.ד. 755, ירושלים 91007. טל' 02-6297680/51 פקס 02-6296453

Sfra square 1 P.O.B. 775, Jerusalem 91007, Israel. Tel 02-6297680/51 Fax 02-6296453



תמונה מיום 3.10.13