

23/02/2014

1

לכבוד
 מר שוקי אמרני
 מנהל כללי (בפועל)
 יו"ר הוועדה לתשתיות לאומיות
 הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות
 משרד הפנים
 רח' יפו 232, ת"ד 36078, ירושלים 94383
 פקס: 02-5697997

שלום רב,

הנדון: תכנית תשתית לאומית תת"ל/38

"שדרוג כביש 65 בקטע גן שמואל - אורחן מגידו"

- התנגדות -

א. המתנגדים

- 1) נדים יונס, תושב כפר עארה
- 2) מהראן דעאיפה, תושב כפר עארה, חבר בתנועת הצעירים "פינא ח'יר"
- 3) אמיר הילאל, תושב כפר עארה, חבר בתנועת הצעירים "פינא ח'יר"
- 4) דר' השאם יונס, תושב ערערה, ארגון החקלאים בוואדי עארה
- 5) אחמד יונס, תושב ערערה
- 6) פאוזי מסעוד, תושב ערערה
- 7) עו"ד מוחמד יונס, תושב ערערה
- 8) דאר מולחם מלחם, תושב ערערה
- 9) גימיל בדוויה, תושב כפר קרע
- 10) עבד אל רחים מסאלחה, תושב כפר קרע
- 11) גאלב יחיה, תושב כפר קרע *
- 12) חאלד בדראן, תושב עין א-סהלה
- 13) ופאא קבהה, תושבת עין א-סהלה
- 14) אחמד ג'בארין, תושב עין אברהים
- 15) סולימאן אגבאריה, תושב עין אברהים
- 16) מוחמד אגבאריה, תושב עין אברהים
- 17) נאדרה אגבאריה, תושבת עין אברהים

18) רגיא ג'בארין, תושבת עין אברהים, חברה בוועד הנשים "סרחה"

19) רנדה פחמאווי, תושבת אום אל-פחם

20) מאג'ד אגבאריה, תושב מוסמוס

21) נאדל אגבאריה, תושב מוסמוס

22) ואיל ג'בארין, תושב מושריפה

23) אחמד ג'בארין, תושב מושריפה

24) מנוה מגאדלה, תושבת באקה אלגריביה

25) עמותת **בִּמְקוֹם - מתכננים למען זכויות תכנון** (ע"ר)

המתנגדים הם קבוצת תושבים מיישובים שונים בוואדי עארה, עובדים במקצועות חופשיים, שכירים, יזמים, פנסיונרים, סוחרים, חקלאיים, פעילים חברתיים או בעלי קרקעות. הם משתייכים לכל שכבות האוכלוסייה, ולכולם חשוב לשמור על האינטרס הציבורי של כלל תושבי ואדי עארה. דאגתם נובעת בעיקר מן הפער הקיים בין המציאות הפיזית ביישוביהם לבין הנחות היסוד והפטרונות המוצעים עבורם על ידי מוסדות התכנון בכלל ובמקרה של התכנית הנדונה בפרט.

חלק מהמתנגדים פעילים באופן קבוע בהתארגנויות מקומיות למען הקהילה, כמו למשל הנשים החברות בוועד הנשים "סרחה", וחברים בתנועת "פינא ח'יר". ועד נשים "סרחה" (צעקה), הינו ארגון שנולד בשנת 2010 בעקבות התפשטות מקרים של מחלת סרטן כתוצאה מריבוי התקנה של אנטנות סלולאריות בסביבה. החברות ב-"סרחה" לומדות שיטות לניהול מאבקים ציבוריים, פועלות בדרכים שונות מול הגורמים האחראיים על הצבת האנטנות וזוכות להערכה על פעילותן למען החברה. ועד "סרחה" מרחיב את הפעילות שלו בנושאים חברתיים וסביבתיים.

תנועת הצעירים "פינא ח'יר" (יש בנו טוב) הינה עמותה המבוססת על חברים מתנדבים אשר נוסדה על ידי קבוצת צעירים מכפר עארה וערערה בשנת 2012. שני היישובים בורכו בצעירים רבים בעלי מוטיבציה גובהה, אשר כל אחד מהם מרגיש אכפתיות, שייכות ואהבה גדולה לכפרו, לאנשים ולמשפחותיו שבמקום ולפינות החמד הרבות שבהם. אהבתם לכפרים בהם הם נולדו, גדלו וחיים, מתבטאת ברצונם לפעול למען עתיד טוב יותר. החברים בתנועת "פינא ח'יר" חולמים על איכות חיים ביישובים מתקדמים לשביעות רצון של תושביהם. יזם והתגבש לצורך ליווי שירותי שני הכפרים החברתיים, התרבותיים שיובילו את שני הכפרים לצמרת ולגרום לצמיחה מתמשכת. עמותת "פינא ח'יר" מקדמת פרויקטים שונים לתרומה לחברה, במטרה להטמיע את הרצון להתנדב אצל כלל הצעירים תושבי המקום. החזון של העמותה הינו להוביל את כפר עארה וערערה לפיתוח כלכלי, חברתי ותרבותי; וכן להטמיע בקרב צעירים את ערך ההתנדבות למען חברה טובה יותר.

עמותת **בִּמְקוֹם - מתכננים למען זכויות תכנון** (ע"ר), הינה עמותה רשומה אשר הוקמה בשנת 1999 על ידי קבוצה של מתכננים/ות ואדריכלים/ות, ששמו להם למטרה לחזק את הקשר בין זכויות אדם ומערכות התכנון במדינת ישראל. עמותת **בִּמְקוֹם** היא גוף מקצועי המקדם הליכי תכנון ומגמות תכנוניות לטובת הקהילה, אשר פועלת עם ולטובת אוכלוסיות וקהילות הנתונות בעמדת נחיתות מקצועית, כלכלית או אזרחית. **בִּמְקוֹם** פעילה ברחבי הארץ ומייצגת בעמדתה אינטרס ציבורי למען שקיפות בהליכי התכנון

והקצאת משאבים הוגנת ושוויונית בתחומי התכנון והפיתוח. במהלך שנות פעילותה, רכשה העמותה הערכה רבה הן בקרב הקהילות איתן היא עובדת, והן בקרב אנשי מקצוע וגורמים ממסדיים.

ההתנגדות לתכנית תת"ל/38 מוגשת מנקודת המבט של מי תושבי ואדי עארה, אשר יצטרכו להתמודד מדי יום עם ההשלכות הקשות שיישום התכנית להרחבת כביש 65 יגרום על אורך החכים שלהם ואפשרויות הפיתוח של יישוביהם, על הנוף המקומי, על המשך החקלאות בחלקים נרחבים של ואדי עארה, על אפשרויות התעסוקה לאורך הדרך, ועוד.

ב. התכנית המוצעת

מטרתה העיקרית של תכנית תת"ל/38 הינה הרחבה ושידרוג של כביש 65 שהוא דרך ראשית על פי תמ"א/3, בשני קטעים: הקטע הראשון באורך של כ-7.0 ק"מ, מצומת גן שמואל במערב ועד לכניסה לקיבוץ עין שמר ממזרח; והקטע השני באורך של כ-16.3 ק"מ, מהכניסה למחצבת ורד במערב ועד לאורחן מגידו במזרח. קטע הכביש באורך של כ-3.5 ק"מ, שמחבר בין שני הקטעים שבתחום תת"ל/38 ובו ישנם שלושה צמתים מרומזרים, אינו נכלל בתחום התכנית המופקדת.

כביש 65 הינו דרך ראשית כפי שזאת מוגדרת בהוראות תמ"א/3 והתיקונים שלה. כלומר, כביש ברוחב של 40 מ' עד 50 מ' עם קווי בניין שנעים בין 50 מ' ל-100 מ' לכל צד מציר הדרך, אשר שמחברת בין שני אזורים שונים במדינה ואוספת תנועה לאורכה. רצועת הכביש כוללת שני נתיבי נסיעה לפחות לכל כיוון עם הפרדה פיזית במרכזו, הכניסות והיציאות מנקודות יישוב או דרכים מקומיות הינן באמצעות מחלפים או צמתים. כביש 65 במתכונתו הנוכחית עונה על דרישות אלה.

השינויים המוצעים בתוואי כביש 65 ובדרכים שמתחברות אליו מתוך היישובים השונים בקטע שבין מחצבת ורד לאורחן מגידו, לצורך שדרוגו והרחבתו כוללים הוספת נתיב שלישי לכל כיוון, הקמת גשרים במקום הצמתים הקיימים, יישור עקומות במספר מקומות, עבודות פיתוח ועיצוב נוף בצידי הדרך, יצירת שני מעברים אקולוגיים וקביעת מגבלות בנייה חדשות לאורכו.

כל אלה מביאים לסטייה משמעותית מהתוואי הקיים שלא לצורך. שינויים אלה פוגעים באורח החיים של תושבי ואדי עארה במובנים רבים. יישומה של התכנית במתכונתה הנוכחית יפגע במרקם החיים של כלל תושבי ואדי עארה, אשר לא רואים בכביש 65 מוקד לתנועה עוברת החוצה את הוואדי, אלא עורק תחבורה מקומי שמשרת אותם בחיי היום-יום. מבחינתם של תושבי ואדי עארה, השידרוג המוצע בכביש 65 מהווה פגיעה משמעותית ביכולתם לנוע ממקום למקום בצורה נוחה ויעילה.

לפיכך, אנו מגישים בזאת התנגדות לתכנון המוצע בקטע שבין מחלף עירון במערב לאורחן מגידו במזרח, כמפורט להלן.

ג. הנימוקים להתנגדות

1. פגיעה במרקם החיים של תושבי ואדי עארה

באזור ואדי עארה מתגוררים כ-110,000 תושבים ערביים בתחומם של כ-15 יישובים שונים משמעותית בגודלם. היישוב הגדול ביותר הוא העיר אום אל-פחם עם אוכלוסייה של כ-50,000 תושבים; לצידה ישנם שלושה יישובים בסדר גודל בינוני: כפר קרע, כפר עארה וערעה אשר מונים בין 8,000 ל-17,000 תושבים; ולאחר מכן יישובים קטנים יותר כמו זלפה, ביאדה, מושריפה, מוסמוס, סאלם, עין אברהים, מועאויה, אל ביאר, אל עריאן, רובזת קיוואן, עין א-סהלה, ברטעה עם מספר תושבים שנע בין כמה מאות לאלפים בודדים.

מבחינה מוניציפאלית, יש בוואדי עארה חמש רשויות מקומיות: עיריית אום אל-פחם והמועצות המקומיות מעלה עירון, בסמ"ה, ערעה וכפר קרע. ישוב אחד מהווה וועד מקומי של המועצה אזורית מנשה. המספר הקטן של רשויות מקומיות נובע מכך שבמשך השנים אוחדו חלק מהיישובים כדי ליצור מועצות מקומיות בסדר גודל בינוני, או יישובים קטנים במיוחד צורפו לתחומם של רשויות מקומיות גדולות יותר.

תושבי ואדי עארה מקיימים אורח חיים דומה, חולקים מנהגים, תרבות והיסטוריה משותפת. כולם חוו אירועים מקומיים מכוננים במשך השנים שגיבשו את הזהות המקומית שלהם ואת מקומם בחברה. מבחינתם, הם חיים במרחב משותף, מתמודדים עם אותן בעיות בחיי היום יום שלהם, וסובלים באותה מידה מפגיעה בזכויותיהם כאזרחים מצד הממסד בכלל ומוסדות התכנון בפרט. אין צורך לפרט אודות האפליה ארוכת השנים בתחום התכנון והפיתוח המקומי שמתבטאת בתכניות מתאר מיושנות, תחומי שיפוט מצומצמים או העדר תשתיות ראויות ומחסור בשירותים נאותים. אמנם, בשנים האחרונות משרדי הממשלה מנסים לקדם תכניות פיתוח שונות במטרה לתקן את המצב, אך התוצאות אינן מספקות עדיין. כתוצאה מכל אלה תושבי ואדי עארה רואים את עצמם כקהילה מלוכדת אחת גדולה. הביטוי לכך נמצא במוכנותם להירתם למאבקים ציבוריים גם כאשר לא בהכרח נוגעים לאינטרסים האישיים של כל אחד.

עבור תושבי ואדי עארה כביש 65, בקטע שבין מחלף עירון לצומת מגידו, מהווה חלק מהמרחב המשותף שלהם והוא מעין כביש כניסה או דרך ראשית ממנה מסתעפות כניסות משנה ליישובים ולשכונות. זוהי דרך שמובילה אנשים מיישוב אחד למשנהו, ולכן מבחינה זאת מחברת בין היישובים ומאפשרת לתושבים להגיע מביתם לכל מקום אחר ביישובים השונים. ניתן לומר שזאת גם דרך מקומית וגם ציר תנועה אזורי שמחבר בין נקודות היישוב השונות שבמרחב ואדי עארה בינן לבין עצמן. בשני תפקידים אלה הכביש מפריד ומחבר בעת ובעונה אחת, התנועה בו דומה לשדרה מרכזית בתוך יישוב אחד גדול, שדרה שמאפשרת להגיע מהבית לבית הספר, למקום העבודה, או לצורך קבלת שירותי בריאות ושירותים אחרים בצורה יעילה. מבחינתם של תושבי ואדי עארה, תפקודים אלה של כביש 65 הינם החשובים ביותר.

רשויות המדינה ומוסדות התכנון בראשם, רואים בכביש 65 דרך ראשית כפי שזאת מוגדרת בתמ"א/3, ועקב כך ההצעה לשדרג את הכביש רואה בראש ובראשונה את הצורך ליצור דרך מהירה עבור התנועה שבין צומת מגידו למחלף עירון. לעומת זאת, תושבי ואדי עארה רואים בכביש 65 מקום בפני עצמו, דרך מקומית שמאפשרת גישה לביתם הפרטי, ציר תנועה אזורי שמחבר בין נקודות היישוב השונות שבמרחב

בינן לבין עצמן, דרך גישה לכל מקום במרחב אליו הם נדרשים להגיע, חלק ממרקם החיים שלהם וחלק בלתי נפרד ממערכת הדרכים המקומית המשרתת קהילה בת 110,000 תושבים.

במילים אחרות, ניתן לומר שכביש 65 מתפקד כדרך ברמה מקומית, אזורית וארצית עבור קבוצות אוכלוסייה שונות בעת ובעונה אחת. מדובר בסוג של "פיצול אישיות" אשר מקשה ללא ספק על תפקודו של הכביש ועל ניהול התנועה לאורכו, אבל זאת לא סיבה מספקת כדי להעדיף את השירות ברמה הארצית על פני השירות ברמה המקומית והאזורית.

ריבוי התפקידים של הדרך מחייב את המתכננים להתייחס במשנה זהירות ובאופן פרטני לדרישות הייחודיות של כל קבוצת אוכלוסייה כדי לתת לה את המענה הדרוש מבלי לפגוע בצרכים של קבוצות אוכלוסייה אחרות. מבחינתם של תושבי ואדי עארה, תפקידו של כביש 65 כעורק תחבורה ארצי שחוצה את ואדי עארה, מחבר בין מרכז וצפון הארץ הינו שולי. בעבורם לא מדובר רק אמצעי להעברת תנועה ממקום למקום ולכן תפקידו במערכת הדרכים הארצית צריך להשתלב עם שני התפקידים המקומיים שלו ולהתאים עצמו אליהם.

לכן, על מנת לאפשר את המשך תפקודו היעיל של הכביש ברמה המקומית והאזורית, מבלי לפגוע במרקם החיים של תושבי ואדי עארה יש לשמור על אופיו המקומי, בעיקר בנקודות המגע בין הדרך הראשית ליישובים השונים. להבנתנו ניתן לעשות זאת על ידי הפרדת התנועה המקומית מהתנועה העוברת כפי שיוסבר בהמשך, תוך מתן עדיפות על הממשק הנכון בכל מקום, הן כאשר מדובר בכניסה ליישוב, והן כאשר מדובר במעבר ליד שדות מעובדים על ידי חקלאיים. יש להימנע מביצוע עבודות שפוגעות באורח החיים, בפרנסה ובזכויות הקניין של התושבים כאשר המטרה היחידה שלהן הינה מתן מענה לתנועה ברמה הארצית.

2. צורך בבחינה מחודשת של הנחות יסוד של התכנית

אנו סבורים שיש לבחון מחדש חלק מהנחות היסוד על פיהן עבדו עורכי התכנית, הן ברמת המקרו והן ברמת המיקרו. זאת, מכיוון שהפתרונות התכנוניים המוצעים במסגרת התכנית המופקדת אינם משרתים את הצרכים של תושבי ואדי עארה, אלא רק את הצרכים של מי שחוצים את הוואדי בדרכם מצומת מגידו לכיוון מחלף עירון. נציין כי בחינת חלופות ובחירת החלופה המועדפת לתכנית הינה חובתה של הוועדה לתשתיות לאומיות הן מכוח פסיקת בתי המשפט (בג"צ 9409/05 אדם, טבע ודין נ' הוועדה ארצית לתכנון ובנייה של תשתית לאומית, פורסם במאגר נבו) והן בהתאם להנחיות משרד הפנים שפורסמו בקובץ "נהלים והנחיות לקידום תכנית לתשתית לאומית" (יוני 2006, סעי' 2.7-2.3). בענייננו, הליך בחינת החלופות לא רק שחייב להיות חלק בלתי נפרד של תהליך התכנון, אלא שהוא חייב להיות שקוף והגון.

ראשית אנו דורשים להתייחס לחלופה תחבורתית אחרת, עבור מי שנוסעים ממרכז הארץ לצפון או להיפך: דרך הכבישים 6 ו-70 (ואדי מילק) שמתוכנן להפוך לחלק מכביש 6 בעתיד. להבנתנו, חלופה זאת יעילה לא פחות מחלופת הנסיעה דרך כביש 65. במידה ותידרש הרחבתו של כביש 6 לשלושה נתיבים לכל כיוון בקטע שבין מחלף עירון למחלף עין תות, ביצוע העבודות יהיה קל יותר ובתחום זכות דרך מאושרת.

הנחת עבודה אחרת שיש לבחון בכובד ראש הינה ביצוע החלק המזרחי ביותר של כביש 65 במנהרה ארוכה (כ-6.5 ק"מ), כפי שמוצע עבור קו הרכבת המתוכנן בהתאם לתיקון מס' 18 תכנית מתאר ארצית תמ"א/23 ותכנית המתאר המחוזית תמ"מ/6, ממזרח לאל ביאר ועד לאזור אורחן מגידו. גובה הקרקע בשני המקומות דומה יחסית (כ-200 מ' מעל פני הים), דבר אשר מקל על תכנון מסילת ברזל שלא צריכה להתגבר על הפרשי גבהים, אלא רק לייצר מעקף תת-קרקעי לקטע הכביש שעובר באזור אום אל פחם, עין אברהים, מוסמוס, מושריפה, ביאדה, שבו קיימת צפיפות גדולה של מגורים ושימושי קרקע אחרים. בדרך זאת ניתן יהיה ליצור כביש תת-קרקעי נוח ומהיר, כמעט ללא שיפועים, שמיועד לתנועה העוברת ללא יעד מקומי, ומצד שני כביש עם מאפיינים מקומיים/אזוריים מעל פני הקרקע עם כמות תנועה פחותה יחסית, אשר מיועד לתנועה מקומית בעיקרה. פתרון זה יכול לשרת את בצורה טובה יותר את הצרכים של האוכלוסייה המקומית, הן בכלי רכב והל של הולכי רגל. (ראו מפה מס' 1)

ניתן לבחון חלופה למינהרה הארוכה המוצעת לעיל באמצעות מינהרה קצרה יותר, שתתחיל באזור השכונה עראק אלשבאב באום אל-פחם ותסתיים ממזרח למושריפה. אורך מנהרה כזאת הינו כחמישה ק"מ ויתרונותיה זהות לאלה של המינהרה הארוכה: הפרדה מוחלטת בין התנועה העוברת והתנועה המקומית ויצירת נתיב תנועה מהיר עבור מי שיעד הנסיעה שלו אינו באזור יישובים אלה.

חלופה אחרת להפרדת בין התנועה המקומית לבין התנועה העוברת ללא יעד מקומי, ושלהבנתנו לא קיבלה התייחסות ומשקל ראויים במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה שהוכן במסגרת התכנית, הינה שיקוע של כביש 65 בקטעים הסמוכים לכניסה ליישובים על מנת לאפשר את המעבר מצד אחד של הכביש לשני בצורה נוחה ונגישה עבור התושבים. אנו סבורים שחלופת השיקוע בחלק מהמקומות עדיפה יותר עבור התנועה המקומית מאשר החלופה להקמת גשרים עליים שהם ניצבים לתוואי של כביש 65 מכיוון שהתנועה המקומית תהיה לא רק בטוחה, אלא גם נגישה ופשוטה יותר עבור תושבי המקום, כלי רכב והולכי רגל כאחד. הנחת היסוד של עורכי התכנית, לפיה יש ליישם פתרון תחבורתי אחיד לכול אורך הדרך הינה החלטה גורפת שאינה מתייחסת באופן פרטני למאפיינים הנקודתיים של כל מקום ומקום. אנו סבורים שיש למצוא את הפתרון המתאים לכל נקודת מפגש בין הכביש המהיר לבין השימושים שמסביבו, מבלי להיצמד לפתרון אחיד. כפי שיפורט בהמשך, פתרון של כביש משוקע יכול להתגלות כמתאים ביותר באזור הכניסה של אום אל-פחם, עין אברהים, מוסמוס.

כחלופה לפתרון של שיקוע כביש 65 ניתן לחשוב על הקמת גשרים אורכיים (Flyover) כפתרון תנועתית לחלק מהצמתים שלאורך התוואי. כפי שיפורט בהמשך, לאור המאפיינים הפיזיים של המקום, פתרון זה יכול להתאים בקטע המערבי של כביש 65 בתחום ואדי עארה, למשל באזור הכניסה של כפר עארה וערעה. יישום פתרון מסוג זה יביא אף הוא ליישום העיקרון של הפרדה בין התנועה העוברת לבין התנועה המקומית, תוך מתן עדיפות ליעילות וזרימת תנועה מרבית עבור התנועה המקומית, הן של כלי רכב והן של הולכי רגל.

להבנתנו, הנחת היסוד של עורכי התכנית צריכה להיות העדפה למתן שירות טוב ויעיל לתנועה המקומית על פני הנוחות של התנועה העוברת. בהתאם לכך ניתן יהיה לייצר אחדות בפתרונות הנקודתיים בכל מקום ומקום, כך שהכניסה והיציאה מהיישובים השונים תהנה במפלס הקרקע ואילו הכביש המהיר יהיה מנותק ממפלס הקרקע. מכל מקום, הפתרונות המוצעים לעיל מאפשרים שיפור ניכר בשירות התנועה העוברת תוך הימנעות מפגיעה משמעותית בתנועה המקומית.

הנחת יסוד נוספת שיש לבחון מחדש הינה ביחס לשולי הדרך. התכנית המופקדת קובעת שוליים רחבים למדי של כ-7.80 מ' בסך הכול במרכז הכביש ועוד כ-5.70 מ' בשני הצדדים לאורך כל תוואי הדרך ללא יוצא מן הכלל. פתרון זה גוזל שטח יקר ערך מבחינת תושבי ואדי עארה למרות שבמקרים רבים אינו בהכרח נחוץ וניתן להסתפק בשוליים צרים יותר ובקטעים מסוימים ניתן להסתפק בכביש ללא שוליים כלל. גם במקרה זה אנו סבורים שאין מקום להיצמד לפתרון אחד לכל תוואי הכביש וניתן למצוא פתרונות נקודתיים שהם מתאימים יותר לאינטנסיביות השימוש בכל מקום ומקום.

3. פגיעה בנגישות ליישובים ושכונות

התכנית המוצעת מרחיבה את כביש 65 משניים לשלושה נתיבים לכל כיוון וגם מסדירה ומשנה את הכניסה הראשית ביישובים הגדולים באמצעות מפרידני תנועה, אבל במקביל מבטלת או מסרבלת במידה בלתי סבירה את הכניסות ודרכי הגישה הקיימות לחלק מהשכונות והיישובים הקטנים יותר. בין היתר התכנית מבטלת את הכניסה המערבית לערעה, הכניסה הראשית לכפר עארה, הגישה לשכונות מנסורה (מאחורי משטרת עירון), אל עראיש, עין א-זיתונה, הגישה לשכונות המערביות של אום אל-פחם: אבו נופל, עראק אלשבאב, הכניסה למוסמוס.

אין זה סביר שהתכנית הנדונה תותיר חלקות או מגרשים כלשהם ללא גישה לרכב מכביש או רחוב ציבורי, על אחת כמה וכמה כאשר מדובר בשכונות מגורים מוסדרות עם דרכים מאושרות מבחינה סטטוטורית, אשר לא בוצעו משיקולים שונים. מובן מאליו כי הגישה לרכב אינה משרתת רק את דיירי החלקות הללו ברכביהם, אלא לכל סוג של כלי רכב, כגון רכב של נותן שירותים או רכב חירום במקרה הצורך. כפי שלא יעלה על הדעת שמוסד תכנון יאשר או אף יקדם תכנית של יזם פרטי אשר אינה נותנת גישה סבירה לכל מקום בתחום התכנית ולשטחים הסמוכים לה, וכפי שהדרישה להסדיר ו/או לאפשר גישה לחלקות ובוודאי לשכונות מגורים קיימות היא דרישה בסיסית ולגיטימית של מוסדות התכנון באופן שגרתני (ראה למשל עע"מ 6937/11 הועדה המקומית לתכנון ובניה דרום השרון נ' שטרית, פורסם בנבו, סעי' 6 וסעי' 21 לפה"ד), על אחת כמה וכמה אין זה סביר לאשר או אף לקדם תכנית שמטרתה לשדרג כביש ראשי אשר עושה זאת באמצעות ניתוק וחסמת הגישה לשכונות מגורים קיימות המאכלסות מאות תושבים. מן הראוי כי התכנית הנדונה תחייב את ביצוען של כל אותן דרכים פנימיות הנחוצות לצורך מתן גישה סבירה לכל בית שנותן מנותק לדרכי הגישה אליו, כתנאי לביטול או החסימה הצפויים של הכניסות הקיימות היום.

היות והתכנית המוצעת גורמת לניתוק דרכי הגישה לאותן שכונות, מן הראוי שבמסגרת עבודות הפיתוח תבוצענה הדרכים הפנימיות הנחוצות כדי לשרת את האוכלוסייה אשר תיוותר ללא דרכי גישה. לא סביר שתושבים בשכונות שחלקן הגדול מוסדרות מבחינה תכנונית ואחרות נמצאות בתהליך של הכרה והסדרה, יישארו ללא דרכי גישה עקב ביצוע העבודות לשדרוג כביש 65. כמו-כן, לא סביר שהרשויות המקומיות בוואדי עארה תצטרכנה לשאת לבדן, מתוך התקציבים המצומצמים שלהם, בעלויות הביצוע של אותן דרכים פנימיות, כאשר המימוש המידי של אותן דרכים ייכפה עליהן עקב קידומה של התכנית הנדונה, ככל שתאושר במתכונתה הנוכחית.

לפיכך, אנו דורשים לכלול בגבולות תכנית תת"ל/38 את התוואי של הדרכים הפנימיות הנדרשות עד להתחברות עם דרכים קיימות שתואמות את המערכת הדרכים המאושרת. על מנת להבטיח את ביצוען של

הדרכים הפנימיות בשכונות השונות, יש לתכנן את דרכים אלה כחלק בלתי נפרד מהתכנית הנדונה ולהתנות את מתן ההיתר לסלילת הכביש הראשי בביצוען של כל אותן דרכי גישה פנימיות.

4. שינוי או ביטול הכניסה הראשית בחלק מהיישובים

הסדרי התנועה החדשים המוצעים במסגרת התכנית הנדונה יגרמו לשינוי מהותי בכניסה הראשית הקיימת מזה עשרות שנים בחלק מהיישובים כמו למשל בכפר קרע, כפר עארה, עין אברהים ומוסמוס. בכפר עארה ומוסמוס השינוי המוצע יביא לביטול מוחלט של הכניסה הקיימת ולהפניית התנועה לדרכים עוקפות, כך שיישומה של התכנית יביא להשלכות רחבות היקף על חיי היום יום של התושבים, על הרגלי המסחר במקום, ועוד.

נציין גם שניתוב התנועה הנכנסת והיוצאת אל ומאותם יישובים לנקודה אחת ויחידה בלבד, כמו למשל בערעה, כפר עארה, מוסמוס, עלול להביא לעומסי תנועה בלתי סבירים, דבר שלא יהיה תואם לרמת השירות שעורכי התכנית מנסים לשוות לכביש הראשי. אין זה סביר שתכנית שאמורה לשדרג את הכביש הראשי שמחבר בין היישובים השונים בוואדי עארה יתבטל כניסות במקום להציע כניסות חדשות, מתוך ראיית פני העתיד. אין ספק שגם בהקשר זה תהיה פגיעה בחיי היום-יום של התושבים אשר מתגוררים בסמוך לאזור הכניסה ליישובים, פגיעה בנגישות לאזורי המגורים ולמקומות תעסוקה. היקף הפגיעה יתעצם ככל שאוכלוסיית ואדי עארה תגדל.

בנוסף צפויה גם פגיעה באיכות החיים של מי שמתגוררים היום לאורך רחובות פנימיים צדדיים, שקטים יחסית וללא תנועה עוברת, אשר אזור המגורים שלהם יהפוך לפתע לכביש סואן. מצב זה צפוי בכפר עארה, לאור חסימתה של הכניסה המערבית והפניית כל התנועה אל הכניסה המזרחית של היישוב, וזאת באמצעות רמפות עליות כדי להשתלב עם הגשר המתוכנן במסגרת "מפרידן ערא-ערעה". גם בכפר מוסמוס צפויה בעיה דומה לאור הביטול המוצע של הגישות הישירות מהכביש הראשי אל שני חלקי הכפר והפניית כל התנועה אל דרכים פנימיות עוקפות.

אנו סבורים שיש לשמור מצד אחד על הכניסה הראשית המוכרת בכל יישוב וגם על מספר כניסות ויציאות כפי שקיים היום. זאת, כדי להבטיח לתושבי המקום להמשיך את שגרת החיים שלהם, כדי לאפשר לבעלי העסקים להמשיך להסתמך על התנועה המקומית שעוברת במקום מוכר, וגם כדי למנוע פגיעה באיכות החיים של מי שגרים כעת באזורים שקטים יחסית. להבנתנו, הדרך לעשות זאת הינה על ידי הפרדה פיזית בין התנועה העוברת בכביש לבין התנועה המקומית, תוך מתן המשקל הראוי לתנועה המקומית, הן של כלי רכב והן של הולכי רגל.

5. חוסר התייחסות למצב הקיים

התכנית הנדונה לשדרוג כביש 65 מתייחסת לדרכים מתוכננות שאינן קיימות בפועל כמו למשל בכפר קרע, כפר עארה, אל ביאר, עין אברהים, כאל דרכים קיימות. כתוצאה מכך התכנית המופקדת מסתמכת ונשענת על מערכת דרכים שאינה תואמת את המציאות בשטח, ולכן אין לה כל סיכוי לתפקד כמערכת תנועה ברמה מקומית לאחר ביצועה.

כמו במקרים בהם צפוי שינוי בכניסה הראשית של חלק מהישובים, יש לחייב את השלמת הליכי התכנון והביצוע של הדרכים הפנימיות במסגרת עבודות התכנון והפיתוח של כביש 65 כדי לאפשר גישה נאותה לכל מקום. בהקשר זה יש להתייחס אל הדרכים שבתוך היישובים והשכונות השונות, מרביתן מתוכננות ומאושרות וחלקן הליכי תכנון ואישור מקבילים, עד להתחברות שלהן עם דרכים פנימיות קיימות אשר תואמות את מערכות הדרכים המתוכננות באותו יישוב או שכונה.

כך ניתן יהיה להבטיח את המשך שגרת החיים של לתושבי ואדי עארה, תוך מתן הדגש הנכון לתנועה המקומית, לגישה לשכונות מגורים, לשדות חקלאיים, הן על ידי כלי רכב והן על ידי הולכי רגל.

6. פגיעה במקורות תעסוקה ופרנסה

התכנית המוצעת תפגע בתעסוקתם ובפרנסתם של רבים מקרב תושבי ואדי עארה, הן בתחום של מסחר ועסקים, והן בתחום של החקלאות המסורתית של צידי הדרך בפי שנפרט להלן.

כביש 65 מאפשר היום גישה למוקדי מסחר ועסקים אשר נשענים על התנועה העוברת במקום מדי יום ומפרנסים בכבוד משפחות רבות בוואדי עארה. מוקדי מסחר אלה כוללים חנויות מענפים רבים, אתרי בילוי ומסעדות רבות שמושכות אליהן את כלל האוכלוסייה.

יש מי שרואים בכך לא רק את טובת הכלכלה המקומית, אלא מעין גשר להידוק היחסים המורכבים בין האוכלוסייה הערבית לאוכלוסייה היהודית במדינת ישראל. הקהל היהודי חוזר בשנים האחרונות לערוך קניות ולבלות במסעדות ביישובים הערביים, בעיקר בסופי שבוע. התנועה של משפחות יהודיות שבאות לבלות במוקדי המסחר בוואדי עארה מאופיינת במיוחד על ידי מי שעוברים בכביש הראשי בדרכם לטיול או חזרה מיום עבודה ועוצרים לצורך עריכת קניות או כדי לאכול ולהתרענן בדרך. העצירה המזדמנת של הנוסעים לאורך כביש 65 מתאפשרת אודות הנוחות והפשטות שבדבר, על ידי מציאת עניין תוך כדי הנסיעה וקבלת החלטה של רגע.

אין ספק שסרבול וביטול הכניסות הקיימות בחלק מהישובים יפגע בהמשך התפתחותם של מוקדי המסחר ויוזמות עסקיות אחרות, ויגרום לקטיעת התהליך של חידוש האמון בין האוכלוסייה היהודית והערבית במדינה. מבחינה זאת, שדרוגו של כביש 65 יחתה את המטרה שלו כדרך שמחברת בין אוכלוסיות שונות. הרחבת הכביש תפגע בנגישות למוקדים אלה ותגרום לאובדן הכנסות של בעלי העסקים ולפיטורין של עובדים רבים. לכן יש לשמור על הגישה הישירה הקיימת מהכביש הראשי אל מוקדי התעסוקה ומסחר.

החקלאות מהווה מקור פרנסה מסורתי לתושבים רבים בוואדי עארה. אמנם, מעטים הם אותם תושבים שמתפרנסים היום אך ורק מחקלאות; אבל רבים מהתושבים, במיוחד מבוגרים, הם אלה שרואים בעיסוק בחקלאות המסורתית כדרך חיים, כשגרה יומית שנותנת להם סיבה לקום בבוקר ולמלא את היום בעשייה חיובית.

הרחבת הכביש, יישור העקומות במספר מקומות לאורכו כמו למשל בחלק המזרחי או באזור הכפר אל ביאר, הקמת שני גשרים אקולוגיים, הטיפול הנופי הנרחב ומגבלות הבנייה והפיתוח החדשות לצידי הדרך, צפויים לגזול שטחים נרחבים ויפגעו באופן אנוש בבעליהם של כל אותן חלקות חקלאיות הסמוכות לכביש

שנכללו בתחום התכנית. יישום התכנית להרחבת כביש 65 ימנע מבעלי החלקות את זכותם להמשיך לעבד את אדמתם הן לצרכי פרנסה והן לצורכי תעסוקה בלבד.

אנו סבורים שניתן לצמצם את ההרחבה או את יישור העקומות המוצעים בחלקים מסוימים של הכביש, או לכל הפחות להקטין את השוליים הרחבים ואת מגבלות הבנייה והפיתוח שבצידי הדרך. כל זאת במטרה להקטין את היקף השטחים בשולי הדרך שאינם נחוצים לטובת הכביש עצמו. (ראו מפות מס' 7 ו-10)

7. פגיעה בבעלי קרקעות

התכנית המוצעת מבקשת להפקיע קרקעות בהיקף נרחב ללא הצדקה סבירה לצורך מימושה. בחברה הערבית הקרקע הינה בעלת ערך מיוחד, והיא מסמלת את הקשר בין האדם למקום, היא מסמלת שייכות, מעמד חברתי ואף יכולת הקיום ותחושת הביטחון האישי של בעל הנכס ושל הדורות הבאים אחריו.

יש לציין גם כי חלק מאותן קרקעות שלאורך תוואי הדרך הן תוצאה של הליכים של החלפת קרקעות שבוצעו בזמנו, כלומר, קרקעות שנמסרו לתושבי ואדי עארה כפיצוי חלקי בגין קרקעות שהופקעו באזורים אחרים. בהליכים אלה התושבים נדרשו לשלם מחיר אישי ולקבל רק חלק קטן מהקרקעות שהיו ברשותם, ובכך התערערו תחושת הביטחון האישי ומעמדם בחברה. הליכים אלה היו קשים במיוחד עבור מי שעסק בחקלאות, היות ונדרש להתחיל מחדש בעבודות לטיוב השדה והתאמתו לאופי הגידולים להם היה רגיל.

יישומה של התכנית המוצעת יביא להפקעה נוספת לאלה שבוצעו בעבר, ללא תמורה הולמת מבחינת התועלת שהתכנית להרחבת כביש 65 מביעה לכלל תושבי ואדי עארה. על כן יש לבטל ככל האפשר את ההפקעות המוצעות על ידי צמצום רוחב השוליים של הכביש, צמצום השטחים המיועדים לעיצוב נופי ועל ידי ביטול השטחים המיועדים למגבלות בנייה ופיתוח. במקרים בהם לא נותרה ברירה והפקעת הקרקע נועדה כדי לשמור את בטיחות הנוסעים בכביש, אזי יש למצוא את האמצעית שיאפשרו מתן קרקע חלופית לא רק באותו סדר גודל מהקרקע המופקעת, אלא שגם בעלת ערך זהה לקרקע הקיימת.

8. פגיעה באיכות החיים, הנוף והסביבה

איכות החיים של כלל תושבי ואדי עארה תיפגע בעקבות יישום התכנית מכיוון שהמקום בו הם חיים ומתייחסים אליו כחלק מביתם ישתנה באופן ניכר רק מתוך מטרה להקל על התנועה העוברת לאורך כביש 65 ללא יעד מקומי.

איכות החיים של תושבי כפר קרע תיפגע באופן מיוחד עקב סלילת כביש שרות שמטרתו היחידה הינה לשרת את תנועת המשאיות הצפויה ממצבת ורד, אשר תתקזז לכניסה של היישוב שלהם. זאת אחת הדוגמאות הבולטות של חוסר ההתייחסות של התכנית אל איכות החיים של האוכלוסייה. העברת תנועה המשאיות של מצבת ורד והמפעלים המתוכננים בתחומה אל הכניסה ליישוב כפר קרע תגרום ללא ספק לפגיעה באיכות האוויר ובנוף המקומי ולא פחות מכך לפגיעה בבטיחות הנסיעה בכניסה ליישוב.

לאורך קטעים ארוכים של הכביש מתוכננים רמפות שמאפשרות גישה לגשרים הניצבים לתוואי הכביש הראשי, קירות אקוסטיים, חיסול שדות חקלאיות וביצוע נטיעות אחרות, ועוד. כל אלה יביאו לפגיעה קשה

בנוף המקומי ולביטול אופיו של המקום. הנוף המוכר של פיתולי הדרך אשר עוקבים אחרי תוואי הקרקע במעלה ואדי עארה למשל, ממזרח ליישובים מושריפה וביאדה, ייעלם מן העולם ותוחלף על ידי גשרים ענקיים על צלע ההר. להבנתנו אין כל הצדקה תכנונית לביצוע עבודות אלה.

אנו מבקשים לשמור על איכות החיים של תושבי ואדי עארה ולכבד את הנוף המוכר מזה דורות רבים שלאורך הדרך, שהיא עורק הצנועה המקשרת בין כלל התושבים בוואדי עארה.

9. שימוש לא חוקי בתכנית לקביעת מגבלות לבנייה ופיתוח

התכנית המופקדת עושה שימוש לא חוקי להבנתנו בהוראות המגדירות את יעוד הקרקע "מגבלות בנייה ופיתוח" כפי שאלה מפורטות בסעיף 4.3 בהוראות התכנית. יעודי קרקע זה נועד לסרב לא לצורך כל שימוש בקרקע שבשולי הכביש.

אין זה סביר לקבוע מגבלות בנייה ופיתוח בתחומה של תכנית שמטרתה להרחיב דרך, מעבר למגבלות שמטילים קווי הבניין של הדרך. הדרישה שבסעיף 4.3.1. להתנות כל פעולה המותרת בקרקע על פי תכנית תקפה באישור של מתכנתת הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות לאחר היוועצות עם חברת נתיבי ישראל, יוזמת התכנית, הינה מיותרת ומנוגדת לעקרונות החוק.

התניות אלה אינן סבירות או נחוצות כדי להבטיח את קיומה של רצועה לתכנון עתידי עבור מסילת ברזל שלאורך כביש 65 המוצעת בתיקון מס' 18 לתכנית מתאר ארצית תמ"א/23. חוק התכנון והבנייה קובע כלים ברורים כדי להימנע ממצב של העדר תאום בין תכניות שונות. מצד אחד, רצועה זאת מעוגנת על ידי תכנית מתאר ארצית ותכנית מתאר מחוזית. מצד שני, אם מוסדות התכנון מוצאות לנכון לקדם הליך של תכנון מפורט של מסילת הברזל, ניתן לנקוט בפרסום בהתאם לסעיפים 77 ו-78 לחוק התכנון והבנייה, לפיהם תתכנה מגבלות באופן השימוש בקרקע בשטח מסוים לפרק זמן מודר וגבל מראש.

המגבלות הקבועות בסעיפים 77 ו-78 לחוק התכנון והבנייה מגדירות תנאים מיוחדים להטלת מגבלות פיתוח בקרקע. מגבלות אלה קצובות לפרק זמן של 3 שנים אם אפשרות להאריך בתנאים מיוחדים. מטרת סעיפים אלה הינה להבטיח שהשטח לא ייתפס למטרות אחרות כל עוד מתקיים הליך תכנוני סביר. הפרסום בהתאם לסעיפים אלה אינו מחייב את המחזיק בקרקע להפסיק לעשות שימוש בה עד לאישורה של תכנית המפרטת את השינוי המוצע עבור אותו קרקע.

לעומת זאת, המגבלות שנקבעו במסגרת סעיף 4.3.1 של התכנית המופקדת תהנה תקפות לעד, גם אם מסילת הברזל לאורך כביש 65, או צרכים אחרים שמטרתם אינה ברורה, לא יתכנו ולא ימומשו לעולם. על כן, אין לאשר את התכנית המוצעת כל עוד יש בה הוראות המתנות את השימוש והפיתוח בקרקע באישורם של גורמים שאינם הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה המתאימה.

10. העדר שיתוף הציבור

תהליך עריכת התכנית לקה בחסר בכל הקשור לשיתוף הציבור בו. מזה זמן רב מקובלת הגישה לפיה שיתוף הציבור בתכנון ושקיפות התהליך התכנוני, מעבר להיותם עקרונות דמוקרטיים בעלי חשיבות, הנם

כלים המאפשרים תכנון טוב ויעיל יותר בשל יכולתם לצמצם התנגדויות וסכסוכים. אמנם, חוק התכנון והבנייה נותן מקום להשתתפות הציבור בתהליך התכנון, אך זאת רק בתור מתנגד או מגיש השגות לתכנית. מעצם טבעה, קביעה זו מנטרלת את מעורבותו הבונה של הציבור בתהליך החשיבה והופכת אותו לגורם שלילי ומעכב בתהליך. בשנים האחרונות הולכת וגוברת ההכרה בקרב גורמי התכנון כי יש לשתף את הציבור בהליך התכנון, מעבר לזכות ההתנגדות המוקנית לו בחוק, ובמקביל אנו עדים למעורבות הולכת וגדלה של הציבור בנושאים תכנוניים, לפעילות ציבורית בתחום ולהתארגנויות רבות של תושבים.

במקרים רבים נתקלים בשאלות כמו מי הוא הציבור שצריך לשתף בתהליך התכנון, או איך נבחרים נציגים של כלל הקבוצות באוכלוסייה. חוסר היכולת לענות על שאלות אלה באופן ברור וחד משמעי אינה פוטרת את רשויות המדינה ועורכי התכנית מלנסות להגיע אל כלל ציבור בעלי העניין באופן ישיר, להציג את התכנית המתגבשת, לשמוע הערות ולבחון אותן באופן ענייני.

אנו מאמינים כי ללא שקיפות בתהליך וללא שיתוף הציבור בו, לא ניתן לקדם שום תכנית, במיוחד כאשר מדובר בתכנית בעלת השפעה רבה כל כך על חייהם של למעלה מ-110,000 תושבים ומגוון רחב של יישובים כמו התכנית הנדונה. מן הראוי היה כי תהליך עריכתה של התכנית הנדונה היה מלווה בתהליך של שיתוף ציבור פעיל לאורך כל שלבי התכנון. למרות זאת, נעשה מאמץ מצומצם מאוד להגיע אל הציבור הרחב כדי לשמוע את דעתו, וזאת רק לאחר פניות שהגיעו אל עורכי התכנית ואל הוועדה לתשתיות לאומיות מן הציבור לקבלת מידע אודות ההליך התכנוני. עורכי התכנית הסתפקו בהצגת התכנית ושמיעת הערות מצד נציגים מהרשויות המקומיות והוועדות המקומיות ונציגים בודדים מקרב הציבור הרחב.

בעת קביעת עובדות תכנוניות עבור האוכלוסייה בכלל והאוכלוסייה הערבית בפרט יש להביאו בחשבון את זכותה של האוכלוסייה להביע את עמדתה בעניין כל מה שמתרחש בסביבת המגורים שלה. נושא שיתוף הציבור בהליכי התכנון עולה תדיר לדיון בקרב העוסקים במלאכת התכנון בשנים האחרונות. הדבר מקבל משנה תוקף במיוחד לאור הניסיון התכנוני המלמד כי הסכמה עקרונית היא שלב חשוב בקידום פתרונות תכנוניים. לצערנו, התכנית הנוכחית לא לוותה בהילך נכון של שיתוף הציבור, באמצעותו ניתן היה למצוא פתרונות מקובלים יותר לשדרוג כביש 65.

ד. זרישה לתיקון התכנית

על מנת לצמצם את הפגיעה הצפויה מיישומה של תכנית תת"ל/38 במתכונתה המופקדת באוכלוסייה ובאזרחות החיים של תושבי וואדי עארה, אנו דורשים כי התכנית תתוקן כך שיושם הדגש הנכון על התנועה המקומית והאזורית של כלי רכב והולכי רגל על פני הדגש שהושם כעת על התנועה העוברת ללא יעד מקומי. על כן, אנו מבקשים לתקן את התכנית כמפורט להלן, ולהשתמש בעקרונות אלה כהנחיה לבחינה מחודשת של כלל מסמכי התכנית. לשם הנוחות מפורטות הדרישות ממערב למזרח.

1. ביטול כביש השירות המיועד למחצבת ורד בלבד

הפתרון המוצע עבור מחצבות ורד הופך את הכניסה הראשית של כפר קרע לכיכר המרכזית של המחצבה. זאת, מכיוון שכל תנועת המשאיות אל המחצבה מכיוון מזרח וממנה לכיוון מערב, כמו גם זאת של אזור התעשייה העתיד לקום במקום לפי תכנית מס' מ/375/א המופקדת, צפויה לעשות את דרכה דרך כביש הגישה לכפר קרע. יישום פתרון זה יביא לתנועה מיותרת של משאיות בכניסה ליישוב, יגרום לעומסי תנועה מיותרים עלולה לסכן חיי אדם. אנו דורשים כי תנועת המשאית מהמחצבה לא תנותב אל הכניסה לכפר קרע.

אנו דורשים לבחון גם אפשרות להפנות את התנועה שמייצרת מחצבת ורד לכיוון מערב תוך השתלבות עם כביש 65 באזור צומת משמר הגבול, ממערב לכביש 6. לחלופין ניתן לבחון יצירתו של צומת מרומזרת ביציאה מהמחצבה, אשר ישתלב עם שני הצמתים המרומזרים מהיציאות מכביש 6 במחלף עירון מצפון לכיוון מזרח ומדרום לכיוון מערב וגם עם צומת משמר הגבול, שאף הוא מרומזר. בצורה זאת יהיה קטע כביש באורך של כשני קילומטר בו ארבעה צמתים מרומזרים.

פתרון אפשרי אחר שאנחנו דורשים לבחון באופן ראוי הינו יצירת פנייה אל כביש השירות המתוכנן מצפון לכביש 65 במחצית הדרך שבין הכניסה למחצבה לבין הכניסה לכפר קרע. אמנם, המרחק התקני בין סוף של רמפת השתזרות לתחילתה של רמפה נוספת הינו 750 מ', אך ישנם מספר נקודות במסגרת התכנית בהן לא נשמר כלל זה, כמו למשל בין מפרידן ברטעה לתחנת דלק "סונול" שבצד הדרומי של כביש 65 (מרחק של כ-120 מ' בלבד); מהיציאה החדשה המוצעת מכפר קרע דרך מפרידן ברטעה לכניסה הנוכחית של כפר קרע בצד הצפוני של כביש 65 (מרחק של כ-480 מ' בנתיב תנועה משותף עם הכניסה והיציאה לתחנת דלק "פז"); בין היציאה מתחנת דלק "סונול" למפרידן ערערה בצד הדרומי של כביש 65 (מרחק של כ-390 מ'); בין היציאה תחנת המשטרה עירון לרמפת הגישה למפרידן ערערה בצד הצפוני של כביש 65 (גם מרחק של כ-390 מ').

בין היציאה מנוכחית מכפר קרע ועד להשתזרות לכביש 6 קיים מרחק של כ-1,050 מ'. להבנתנו, לאור המקרים הרבים בהם לא נשמר המרחק התקני בין רמפות כניסה ויציאה מהכביש הראשי, מדובר במרחק סביר כדי ליצור התחברות ייחודית למחצבת ורד בצד הצפוני של הכביש, שתהיה מנותקת מהכניסה לכפר קרע. היות ומדובר בקטע כביש ישר בשטח מישורי תורמת לביצוע החיבור הדרוש. (ראו מפה מס' 2)

2. שמירת מעמדה של הכניסה הראשית של כפר קרע

התכנית מציעה ליצור כניסה חדשה לכפר קרע במשולב עם "מפרידן ברטעה", ממזרח לכניסה הראשית הנוכחית של כפר קרע. אין אנו מתנגדים ליצירת כניסה נוספת ליישוב, אבל יחד עם זאת יש להבטיח שהכניסה הקיימת תמשיך לשמש ככניסה ראשית של היישוב והמסחר לאורך הרחוב הראשי לא יפגע. בנוסף, ועל מנת לאפשר התחברות נאותה של כפר קרע עם הכניסה החדשה, יש לוודא שבמסגרת עבודות הפיתוח של תכנית תת"ל/38 המוצעת יבוצעו גם הדרכים הפנימיות המאושרות בהתאם לתכנית מפורטת ענ/731.ד. רק לאחר ביצוע דרכים אלה ניתן יהיה להגיע לתפקוד ראוי של מערך הכניסה הנוספת של כפר קרע במשולב עם הכניסה הקיימת. (ראו מפה מס' 3)

3. הסדרת הכניסה המערבית של ערערה

אנו מבקשים להסדיר את הכניסה הקיימת בפועל אשר מתחברת לדרך מס' 2 שבתכנית המתאר המקומית של ערערה, תכנית מס' ענ/124.

להבנתנו ניתן לשלב את הכניסה לערערה יחד עם הגישה לתחנת הדלק הסמוכה למקום ולאפשר גם יציאה מהיישוב לכיוון מזרח במשולב עם היציאה של תחנת הדלק. (ראו מפה מס' 4)

4. שמירה על הכניסה הראשית של כפר עארה

אנו מבקשים לשמר את הכניסה הקיימת ולשדרג את הקשר שבין כפר עארה על ידי הוספת אפשרויות לעבור מישוב אחד לשני, המהווים חלק מאותה מועצה מקומית. לשם כך יש לנקז את התנועה העוברת במקום לשני נתיבים במרכז כביש 65 ולכוון אותה לכביש משוקע במרכז הדרך או לחילופין לגשר עילי לאורך הכביש (Flyover). זאת, בניגוד לתכנית המוצעת אשר מבקשת להקים גשר אחד בלבד לחיבור בי שני היישובים לרוחב כביש 65. אנו סבורים שכך ניתן יהיה מצד אחד להפריד בין התנועה המקומית לבין התנועה העוברת, וגם ליצור מעברים נגישים עבור האוכלוסייה בין שני היישובים.

את התנועה המקומית אשר נכנסת ויוצאת לשני היישובים יש להשאיר במפלס הקרקע. פתרון זה יקל גם על חציית הכביש על ידי הולכי רגל במפלס הקרקע, בו תהיה תנועה מקומית בלבד, במקום החצייה המסורבלת המוצעת באמצעות גשר שלא יהיה נגיש עבור אוכלוסייה מבוגרת למשל. שיקוע של כביש 65, או ביצוע גשר אורכי עילי במרכז כביש 65 יאפשרו גם ליצור חיבור תנועתי חדש בין כפר עארה לערערה אשר אינו קיים היום, על ידי חיבור דרך מס' 33 בתכנית ענ/124 עם דרך מס' 4 בתכנית המתאר המקומית של כפר עארה, תכנית מס' ענ/119. (ראו מפה מס' 4)

5. הסדרת הכניסה הראשית של ערערה

כמו במקרה של הכניסה הראשית הנוכחית לכפר עארה, המאפיינים הפיזיים של אזור הכניסה לערערה מאפשרים להבנתנו לבצע את מפררדן עארה-ערערה באופן הפוך מהמתוכנן. שתי החלופות שהוצגו לעיל מתאימות לביצוע גם במקרה של מפררדן עארה-ערערה לטובת התנועה העוברת במקום: הקמתו של גשר אורכי במרכז התוואי של כביש 65 או לחילופין יצירתו של כביש משוקע. מטרתן של חלופות אלה הינה זהה, והיא השארת התנועה המקומית בין שני היישובים במפלס הקרקע.

אנו סבורים שבדרך זאת ניתן יהיה לא רק להפריד בין התנועה המקומית לבין התנועה העוברת, אלא גם לצמצם את הרוחב הכולל של רצועת הדרך, אשר כוללת שוליים רחבים ורמפות ארוכות על מנת לאפשר גישה לגשר שניצב לתוואי הכביש הראשי. כמו כן, פתרון זה יאפשר ליצור מעברים להולכי רגל וכלי רכב נגישים ונוחים יותר עבור האוכלוסייה של שני היישובים. (ראו מפה מס' 4)

6. הסדרת הכניסה לשכונת מנסורה (מאחורי משטרת עירון)

ביצוע התכנית המוצעת יביא לניתוק מוחלט של שכונת מנסורה ללא שניתן עבור תושבי המקום פתרון כלשהו. אנו מבקשים להסדיר את הכניסה לשכונה במשולב עם הגישה למתחם של משטרת עירון. לחלופין ניתן לבצע גשר לחציית כביש 65 בתוואי חלקות דרך 43 ו-44 בגוש 12154. (ראו מפה מס' 5)

7. הסדרת הגישה לכפרים אל ביאר ורובת קיוואן

יישומה של התכנית המוצעת יביא לניתוק כליל של הגישה הקיימת לחלקו הצפוני של הכפר אל ביאר, שבתחום השיפוט של עיריית אום אל-פחם. זאת מכיוון שהגישה הקיימת היום תיחסם והתנועה אל הכפר תופנה דרך מפרידן מי-עמי, אך מבלי שהתכנית להרחבת כביש 65 מקבלת על העצמה את האחריות להשלמת הדרך המחברת בין המפרידן לכפר. התכנית המוצעת מסתפקת בסימון כוונות להתחברות עם דרך מס' 1 שבמסגרת תכנית מפורטת מס' ענ/299 המאושרת, מבלי להתייחס לעובדה שדרך זאת אינה קיימת בפועל. לא ייתכן מצב לפיו שכונה שלמה תישאר ללא התחברות אל הכביש הראשי מכיוון שאורי התכנית מסתמכים על דרכים מתוכננות אבל שאינן קיימות במציאות.

מבחינת החלק הדרומי של הכפר אל ביאר, שבתחום השיפוט של המועצה המקומית ערעה, כמו גם של הכפר רובת קיוואן, שבתחום השיפוט של עיריית אום אל-פחם, התכנית המוצעת אמנם מסתמכת על מערכת דרכים קיימת שאינה תואמת את הדרכים המאושרות במסגרת תכנית מפורטת מס' ענ/1184 המאושרת.

אנו דורשים כי במסגרת תכנית תת"ל/38 יושלם התכנון המפורט של הדרך המחברת בין כביש 65 לבין חלקו הצפוני של הכפר אל ביאר. כמו-כן, אנו מבקשים כי במסגרת תת"ל/38 תבוצע הדרך המקומית המקבילה מדרום לכביש 65 ומעגל התנועה המחבר בינה לבין כביש 65. (ראו מפה מס' 6)

8. הסדרת הגישה לשכונות עין זיתונה ואל עראיש

התכנית המוצעת מנתקת כליל את שתי השכונות ממערכת הדרכים המקומית, אשר כיום יש להן גישה ישירה מכביש 65.

אנו מבקשים לכלול בתחום התכנית המוצעת את הדרכים הפנימיות המובילות אליהן כפי שאלה נקבעו בתכנית מס' ענ/283 המאושרת ולבצע אותן כחלק בלתי נפרד מעבודות הפיתוח של הכביש. בנוסף, ניתן לבחון אפשרות של הקמת גשר מעל כביש 65 במטרה לאפשר קשר ישיר בין שתי השכונות. (ראו מפה מס' 7)

9. שמירה והסדרת הכניסה לשכונות המערביות של אום אל-פחם

השכונות המערביות של אום אל-פחם, אבו נופל ועראק אלשבאב, הוסדרו מבחינה תכנונית במסגרת תכנית ענ/424. יישום התכנית המוצעת להרחבת כביש 65 יביא לניתוק הגישות הקיימות היום מהכביש הראשי מבלי שנסללו הדרכים הפנימיות המאושרות לפי תכנית מס' ענ/424, בעיקר דרכים מס' 40 ו-43, כהמשך

ישיר מדרך הגישה לשכונת אל עראיש. דרכים אלה מתחברות אל מערכת הדרכים הפנימיות שבתכנית מפורטת מס' ענ/238 ומכאן אל מפרידן מי-עמי. יצויין כי קיים חוסר תאום בין מערכות הדרכים שבשתי התכניות לבין הדרך הקיימת בשטח.

על כן, אנו דורשים כי במסגרת עבודות התכנון והפיתוח של תת"ל/38 ייערך תאום בין מערכות הדרכים הפנימיות, יושלם התכנון המפורט של אותן דרכים הנחוצות כדי לתת גישה נאותה לשכונות אל עראיש ואבו נופל, והדרכים תבוצענה כחלק בלתי נפרד מתכנית תת"ל/38. (ראו מפה מס' 7)

10. הסדרת הכניסה הראשית של אום אל-פחם ועין אברהים

כפי שצוין לעיל, אנו דורשים לבחון מחדש את הפתרון המוצע בכניסה המשולבת של אום אל-פחם ועין אברהים ולבצע אותה כך שתהיה הפרדה בין התנועה העוברת לבין התנועה המקומית, כאשר התנועה המקומית תשאר על פני הקרקע ואילו התנועה העוברת תהיה באמצעות מנהרה או כביש משוקע. כפי שנאמר בתסקיר השפעה על הסביבה של התכנית, פתרון זה הינו בעל מאפיינים אורבניים מובהקים יותר ויכול להשתלב בצורה טובה יותר עם הסביבה הבנויה באופן אינטנסיבי שבמקום.

שיקוע או מינהור של כביש 65 בקטע זה ושמירה על התנועה המקומית במפלס הקרקע בתחום של הכביש הקיים היום, יאפשרו לתת גישה נוחה לכלל הקרקעות שסובבות את הצומת. זאת, בניגוד למה שצפוי במידה ויבוצע הפתרון המוצע כעת בתכנית המופקדת, כאשר שני מתחמים שלמים בשטח כולל של כ-17 דונם אשר מיועדים בתכנית מס' ענ/129 התקפה לפיתוח מקומי של מגורים ועסקים נותרו ללא פתרון תחבורתי נאות ולא ניתן יהיה לממשם עקב כך. בנוסף, הורדת הצומת לגובה פני הקרקע יאפשר ליזום בעתיד תכניות לפיתוח השטחים שנותרו כלואים בין הרמפות וכביש השירות השונים וליצור מקומות עבודה חדשים. (ראו מפה מס' 8)

11. שמירה על הכניסה למוסמוס

הכפר מוסמוס סובל כבר היום מהפיצול בהיותו ממוקם משני צדי כביש 65. במקום להציע פתרונות להידוק הקשר בין שני חלקי הכפר, התכנית המופקדת מציעה לבטל כליל את הדרכים המחברות בין שני חלקי הכפר ואף לחסום את הכניסות הקיימות אליו מהכביש הראשי ולכוון את התנועה אליו רק דרך הכניסה הראשית לאום אל-פחם. אנו סבורים שאין כל הגיון תכנוני ותחבורתי בפתרון המוצע. מצד אחד, ביצוע התכנית המוצעת יביא לכך שהכפר מוסמוס יפורק לשני חלקים באופן סופי, היות והקשר המוצע באמצעות גשר חדש מעל כביש 65 מרוחק ממרכז הכפר ואינו יכול להיות פתרון ראוי למשל, עבור ילדים שגרים בחלקו הצפון-מערבי של מוסמוס וצריכים להגיע לבית הספר בחלקו הדרום-מזרחי. מצד שני, הסדרי התנועה המוצעים דרך הכניסה הראשית של אום אל-פחם יכבידו על הכניסה הראשית של העיר ללא צורך ועלולים להביא לכך שתושבי הכפר יאבדו את הזהות המקומית שלהם ככפר עצמאי ויהפכו להיות לשכונה של אום אל-פחם. על מנת לשמור על קשר רציף בין שני חלקי הכפר אנו מבקשים כי התנועה המקומית תתנהל במפלס הקרקע ואילו התנועה העוברת תנותב לכביש משוקע או למנהרה. פתרון מסוג זה יאפשר גם חצייה יותר סבירה של הכביש על ידי הולכי רגל, בעיקר ילדים ומבוגרים שמתקשים בהליכה

ארוכה או בעלייה במדרגות למעברים עליים. כמו-כן, יש למצוא פתרון תכנוני שיאפשר לשמור על הכניסות ויציאות מהכפר יישר לכביש 65 כפי שקיים היום. אנו סבורים שניתן לצמצם את השוליים הרחבים של כביש 65 ולהסדיר במקומם דרך שרות שיש לו גישה ישירה אל הכביש הראשי. (ראו מפה מס' 9)

12. ביטול היישור המוצע בקטע המזרחי

התכנית המופקדת מבקשת ליישר את העקומות שבקצה המזרחי של ועדי עארה, ממזרח ליישובים ביאדה ומושריפה. כתוצאה מכך, הנוף המוכר של פיתולי הדרך אשר עוקבים אחרי תוואי הקרקע במעלה הוואדי ייעלם מן העולם ותוחלף על ידי גשרים ענקיים, כרסום שדות חקלאיות, ויצירת נוף מלאכותי לטובת גשר אקולוגי באזור.

להבנתנו אין כל הצדקה תכנונית לביצוע עבודות אלה. ניתן לשמור על התוואי הקיים תוך ביצוע תיקונים קטנים בלבד בחלק מהעקומות הקיימות במטרה לשפר את בטיחות הנסיעה בכביש, מבלי לבצע שינוי משמעותי של הנוף המקומי ובלי לפגוע בחקלאיים ובעלי הקרקעות. אנו מבקשים לשקול מחדש את הצורך ליישר את העקומות כפי שמוצע בתכנית המופקדת לטובת שמירת הנוף והאופי המיוחדים של המקום. (ראו מפה מס' 10)

ה. סיכום

יישומה של תכנית תת"ל/38 לשדרוג והרחבת כביש 65 במתכונתה הנוכחית תפגע בחיי היום יום של תושבי ואדי עארה. התכנית תסרב ל את הכניסה לחלק מהיישובים, תבטל כניסות לשכונות ויישובים קטנים, תפגע בבעלי עסקים, בחקלאים, בבעלי קרקעות ובכלל ציבור התושבים באזור.

במילים אחרות, השדרוג המוצע עבור כביש 65 אינו עונה על המטרה הבסיסית של הדרך כאמצעי שמחבר בין אוכלוסיות ומקומות שונים. על כן, אנו מבקשים **לדחות את התכנית במתכונתה הנוכחית ולהורות על הכנתה מחדש כך שתיתן מענה לטענות המפורטות לעיל.**

אנו שומרים לעצמנו את הזכות להוסיף, לפרט או להרחיב את הטענות נגד התכנית המופקדת, ואף לעלות נושאים נוספים או להסתייע במומחים בעת הדיון בהתנגדויות, ככל שנמצא לנכון. לאור חשיבותה של התכנית, ועל מנת להקל על כלל המתנגדים מקרב תושבי ואדי עארה להגיע לדיון ולהשמיע את דבריהם, **נבקש כי הדיון בהתנגדויות יתקיים באזור ואדי עארה ולא במשרדי הוועדה הארצית לתכנון ולבניה לתשתיות לאומיות בירושלים, או במשרדי הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה בחיפה.**

בכבוד רב,

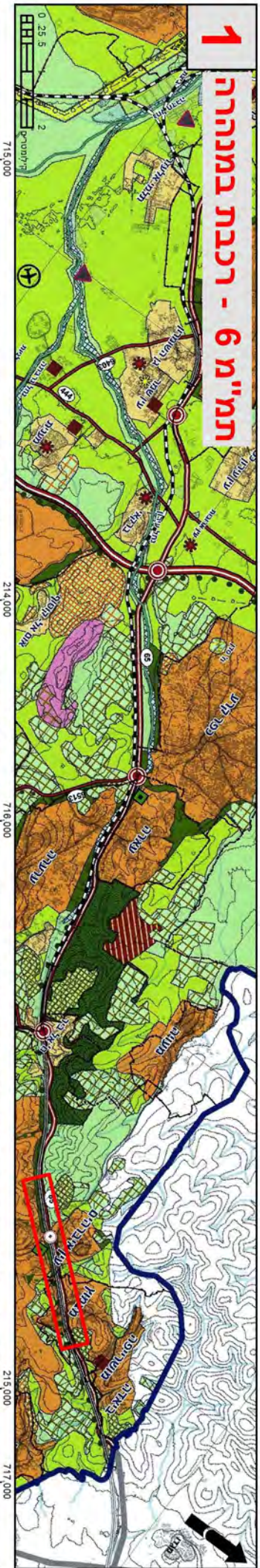
נאוה שיר, מתכנתת תחבורה
עמותת במקום

סזאר יהודקין, מתכנן ערים
עמותת במקום

רשימת מפות

1. הפרדת תנועה מקומית מתנועה עוברת : עין אברהים, אום אל-פחם, מוסמוס
2. ביטול כביש השירות המיועד למחצבת ורד בלבד : כפר קרע, מחצבת ורד
3. שינוי הכניסה הראשית : כפר קרע, כפר עארה
4. שינוי הכניסה הראשית : כפר עארה, ערעה
5. הסדרת הכניסה לשכונת מנסורה
6. חוסר התייחסות למצב קיים : אל ביאר, רובזת קיוואן, מפרדן מי-עמי
7. חסימת כניסות קיימות ופגיעה בחקלאות : עין א-זיתונה, אבו נופל, אל עראיש
8. הפרדת תנועה מקומית מתנועה עוברת : עין אברהים, אום אל-פחם
9. הפרדת תנועה מקומית מתנועה עוברת : מוסמוס
10. פגיעה בחקלאות ובנוף : ביאדה, מושריפה

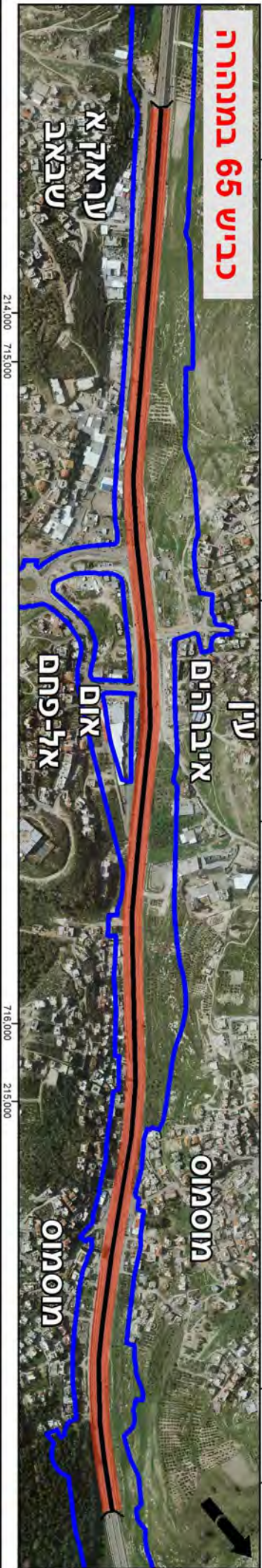
1 תמ"מ 6 - רכבת במנהרה



כביש 65 משולע



כביש 65 במנהרה



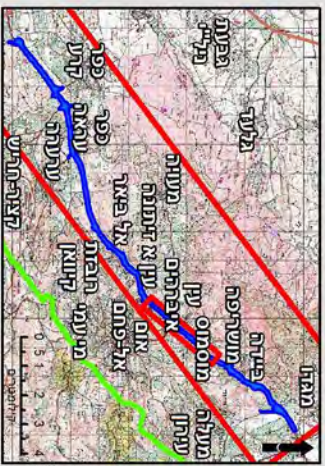
- גבול תכנית תת"ל/38
- תנועה מקומית במפליס הזקוק
- תנועה עוברת בכביש משולע
- תנועה עוברת במנהרה

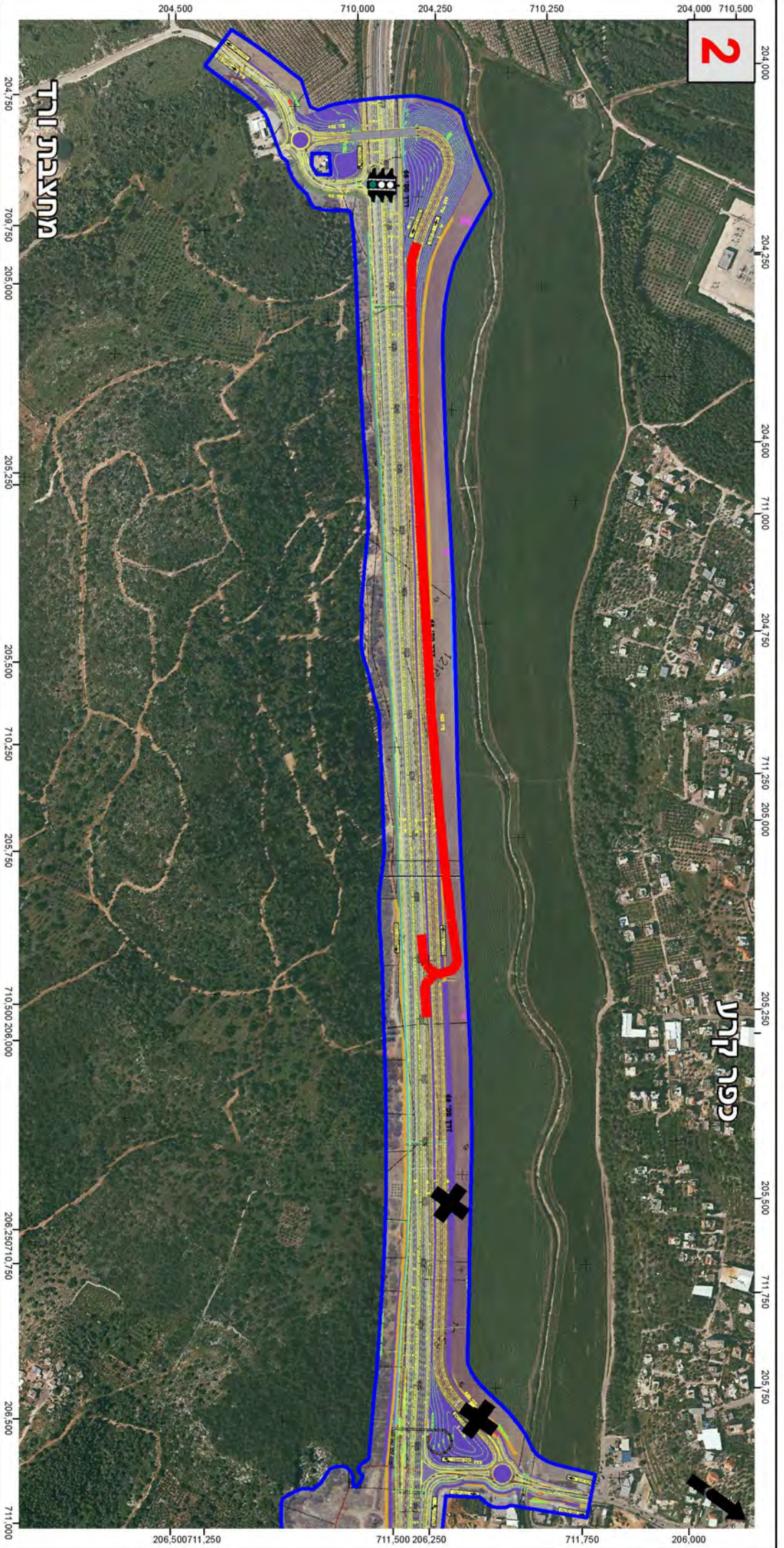


התנגדות לשדרוג כביש 65 (תת"ל/38)

הפרדת תנועה מקומית מתנועה עוברת

עין איברהים, אום אל-פחם, מושמים





2

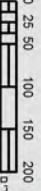
מתחבת ורד

כפר קרע

- גבול תכנית תת"ל/38
- דרך מוצעת לביטול
- תלוטות לגישה למתחבת ורד

פניות ימינה/ימינה בלבד

אומת מרומזרת

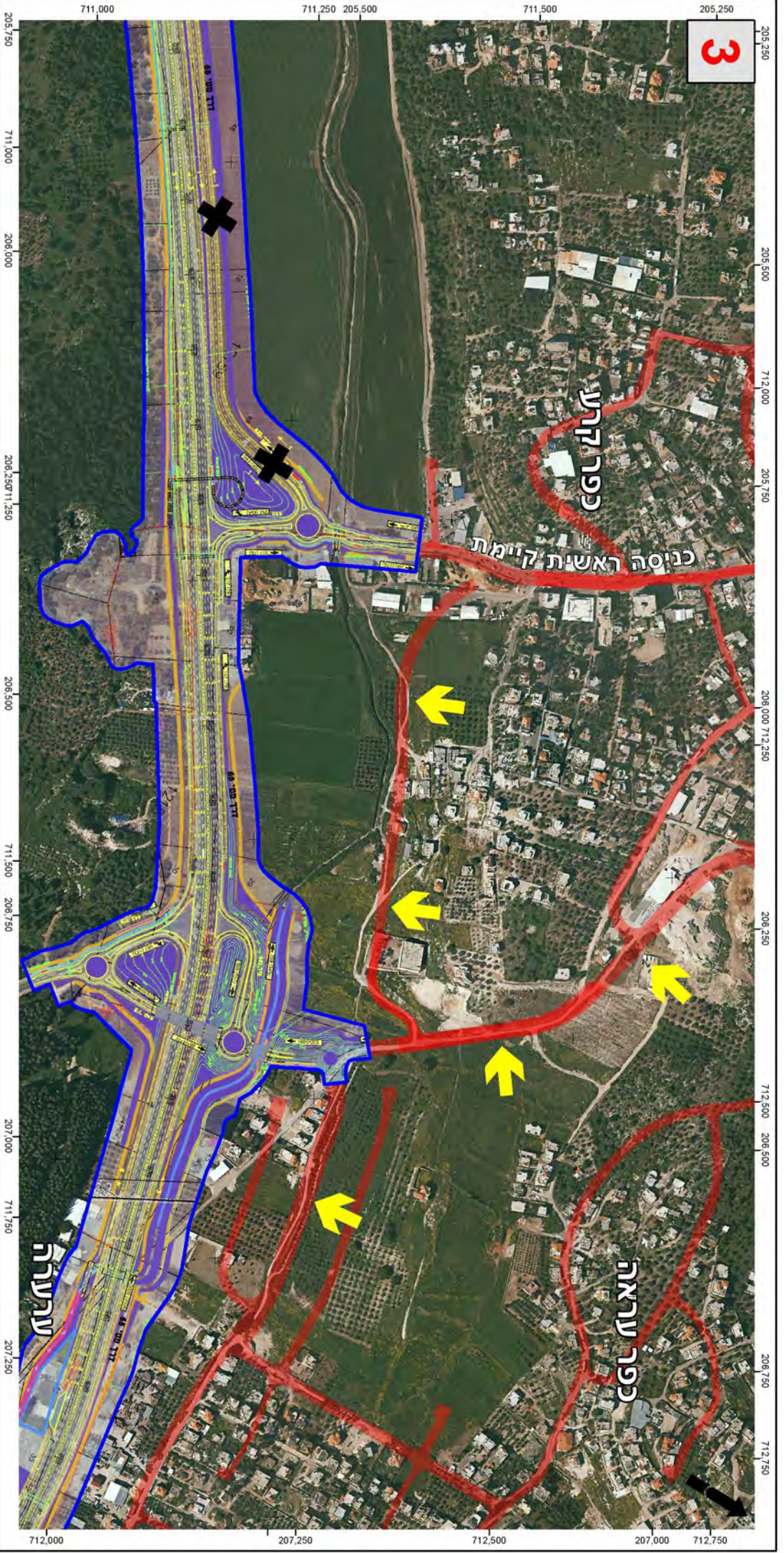


התנגדות לשדרוג כביש 65 (תת"ל/38) ביטול כביש השירות המיועד למתחבת ורד בלבד

כפר קרע, מתחבת ורד



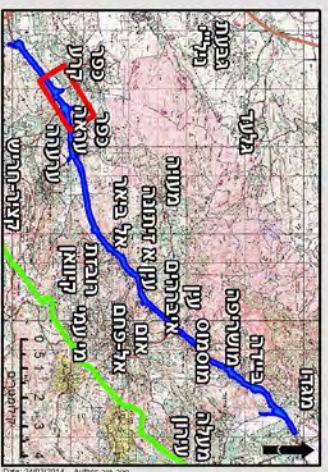
- גבול תכנית תת"ל 38/4
- דרך מאושרת
- דרך מאושרת לביטול
- ✕ דרך מאושרת/מתוכננת לביצוע כחלק מהתכנית
- ➔ לביצוע כחלק מהתכנית

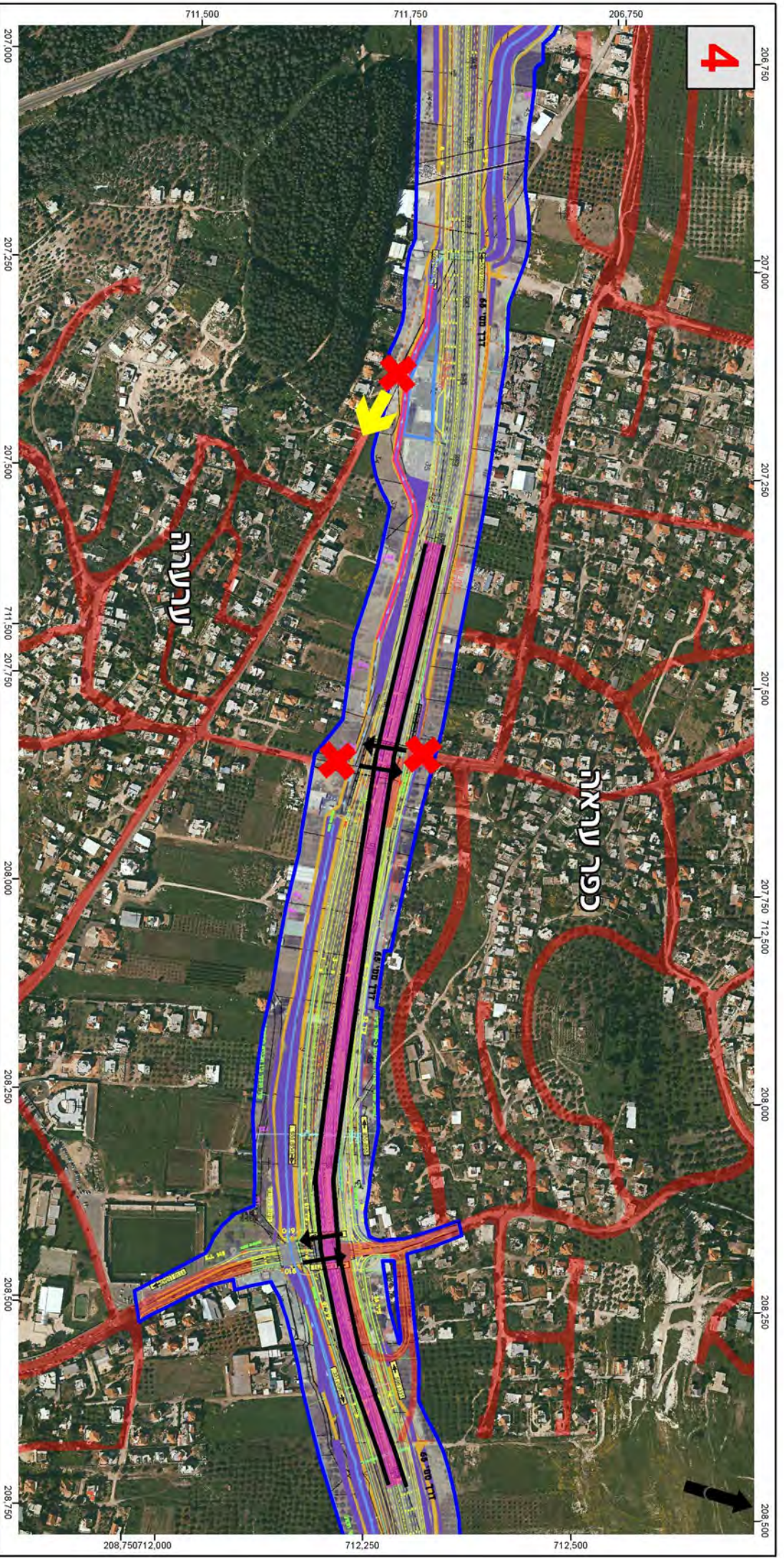


התנגדות לשדרוג כביש 65 (תת"ל 38/4)

שינוי הכניסה הראשית

כפר קרע / כפר עארה





4

במקום במקום BIMKOM

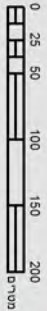
פירוט לתוכנית עראה וערעה:

- תנועה מקומית במפליס הקרקע
- תנועה עוברת בכביש משוקע
- תנועה מקומית החוצה את הכביש במפליס הקרקע
- דרך מאושרת/מתוכננת לביצוע כחלק מהתכנית
- גבול תכנית 38/ל"ת
- דרך מאושרת
- חסימה של דרך או כניסה קיימת

התנגדות לשדרוג כביש 65 (תת"ל/38) שינוי הכניסה הראשית

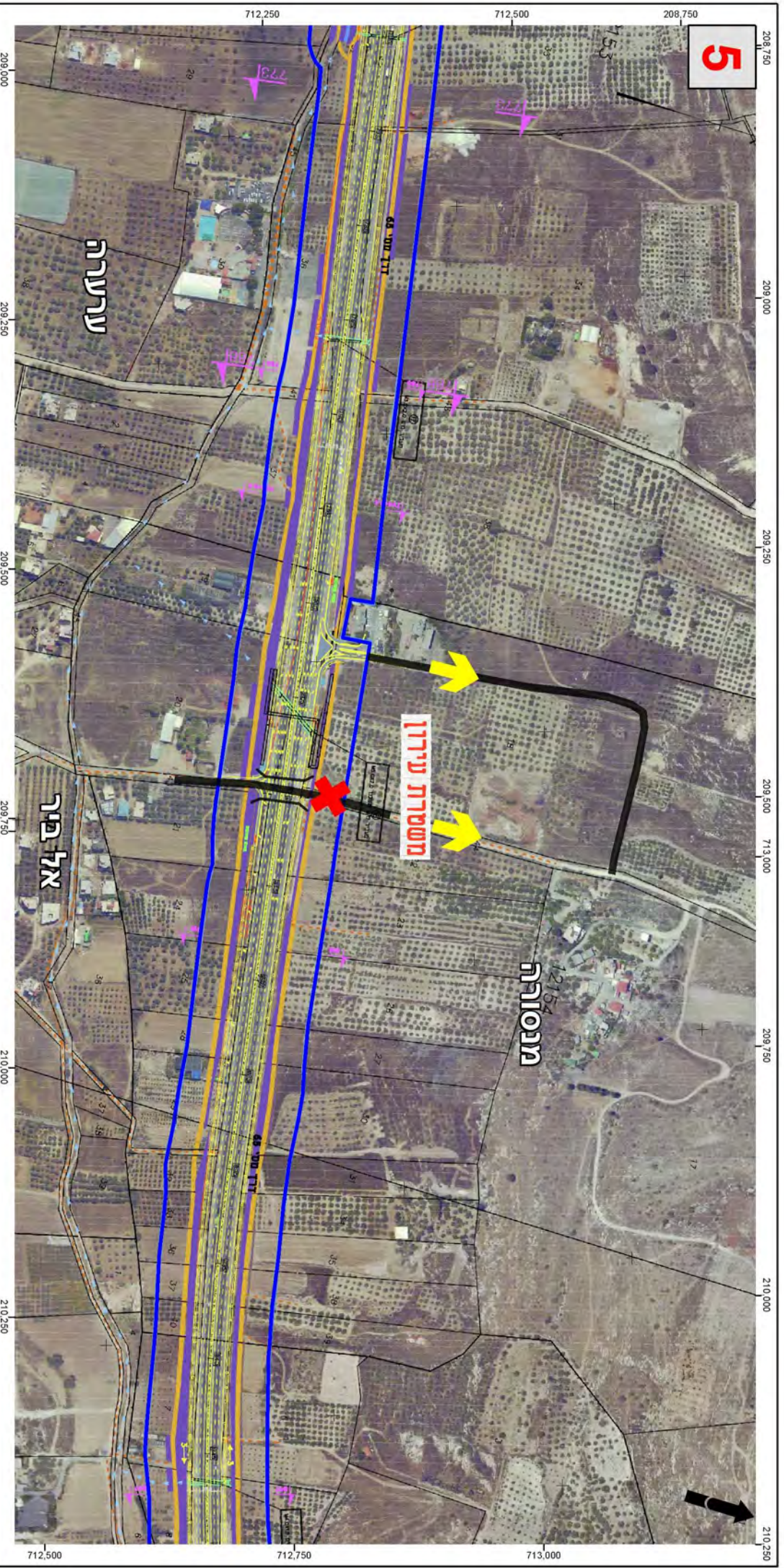
כפר עראה וערעה





- גבול תכנית תת"ל 38/ל
- דרך מוצעת לתנועה מקומית
- לביצוע כחלק מהתכנית
- חסימה של דרך
- או כניסה קיימת





התנגדות לשדרוג כביש 65 (תת"ל 38/ל) הסדרת הכניסה לשכונת מנסורה מנסורה

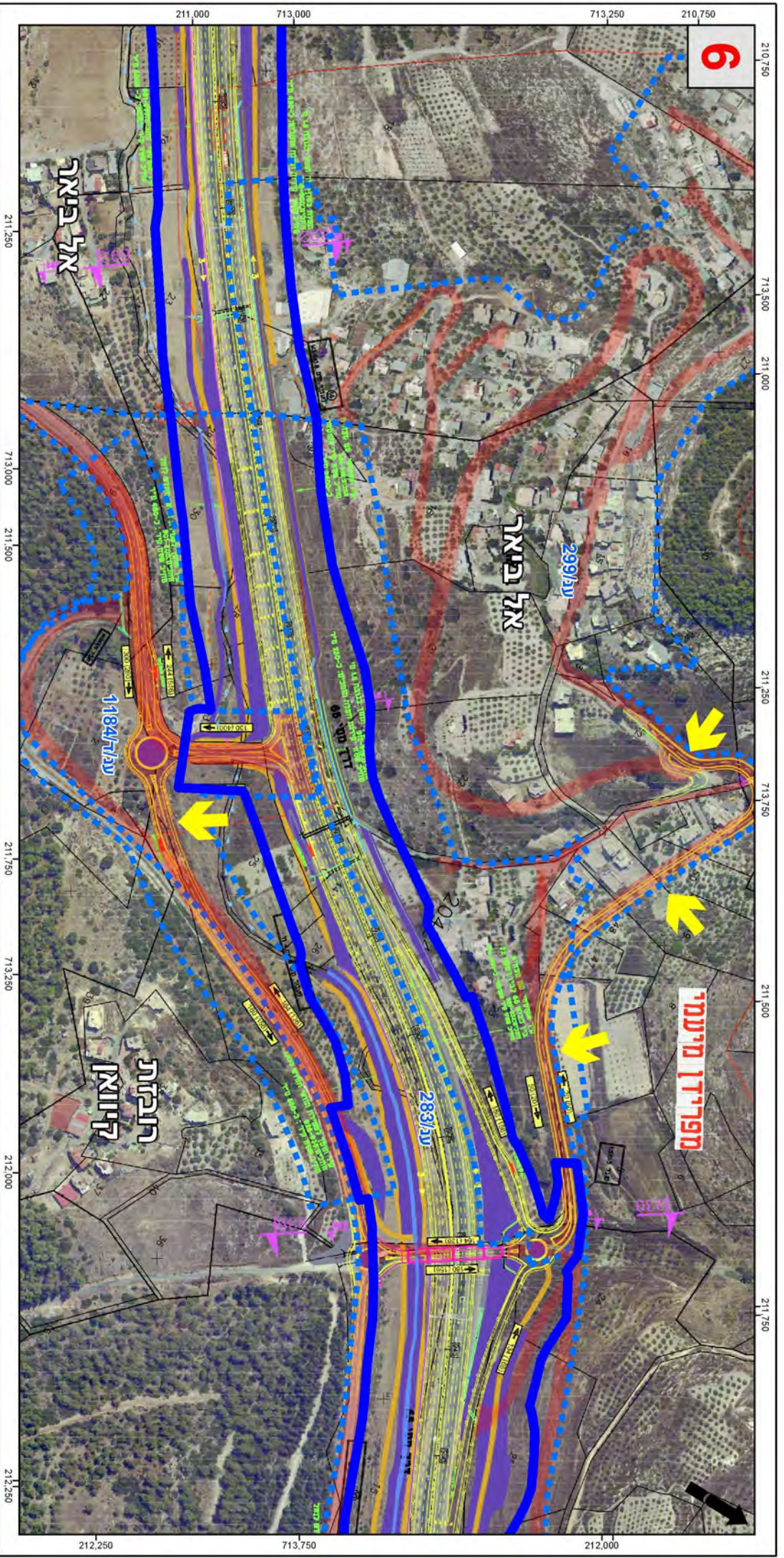


5





-  גבול תכנית תת"ל 38/4
-  תכניות גבולות
-  דרך מאשרת
-  דרך מאשרת/מתוכננת לביצוע כחלק מהתכנית

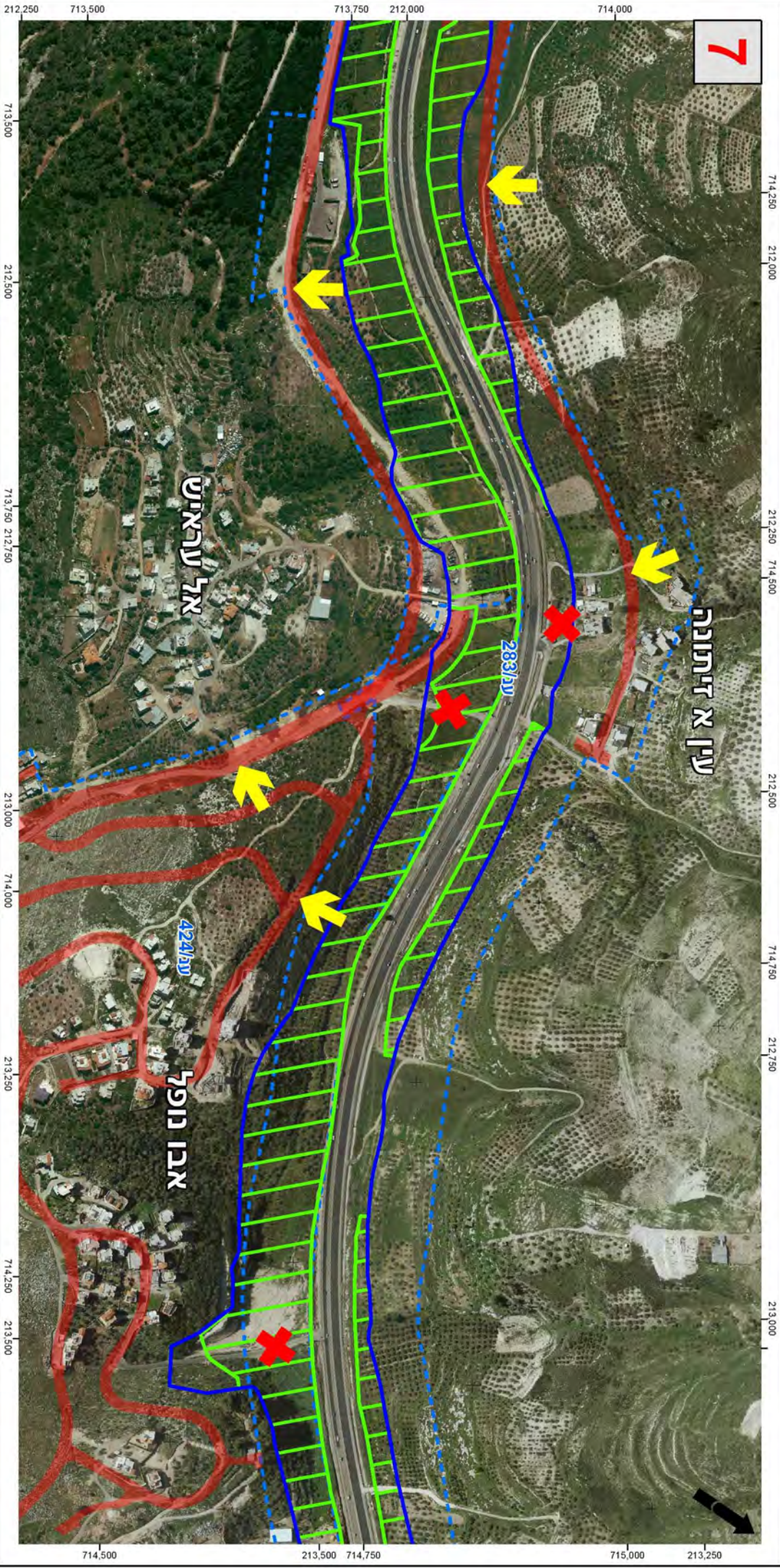


התנגדות לשדרוג כביש 65 (תת"ל 38/4)

חוסר התייחסות למצב הקיים

אל ביאר ורובדת קיוואן, מפרידן מיעמי

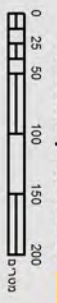




7

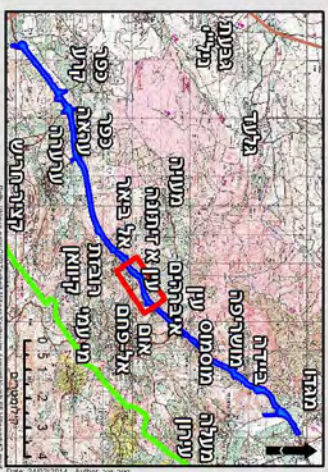
במקום במקום BIMKOM

- גבול תכנית תת"ל/38/1
- פגיעה בחקלאות ובנוף
- תכניות גובלות
- דרך מאושרת
- חסימה של דרך או כניסה קיימת
- דרך מאושרת/מתוכננת לביצוע כחלק מהתכנית



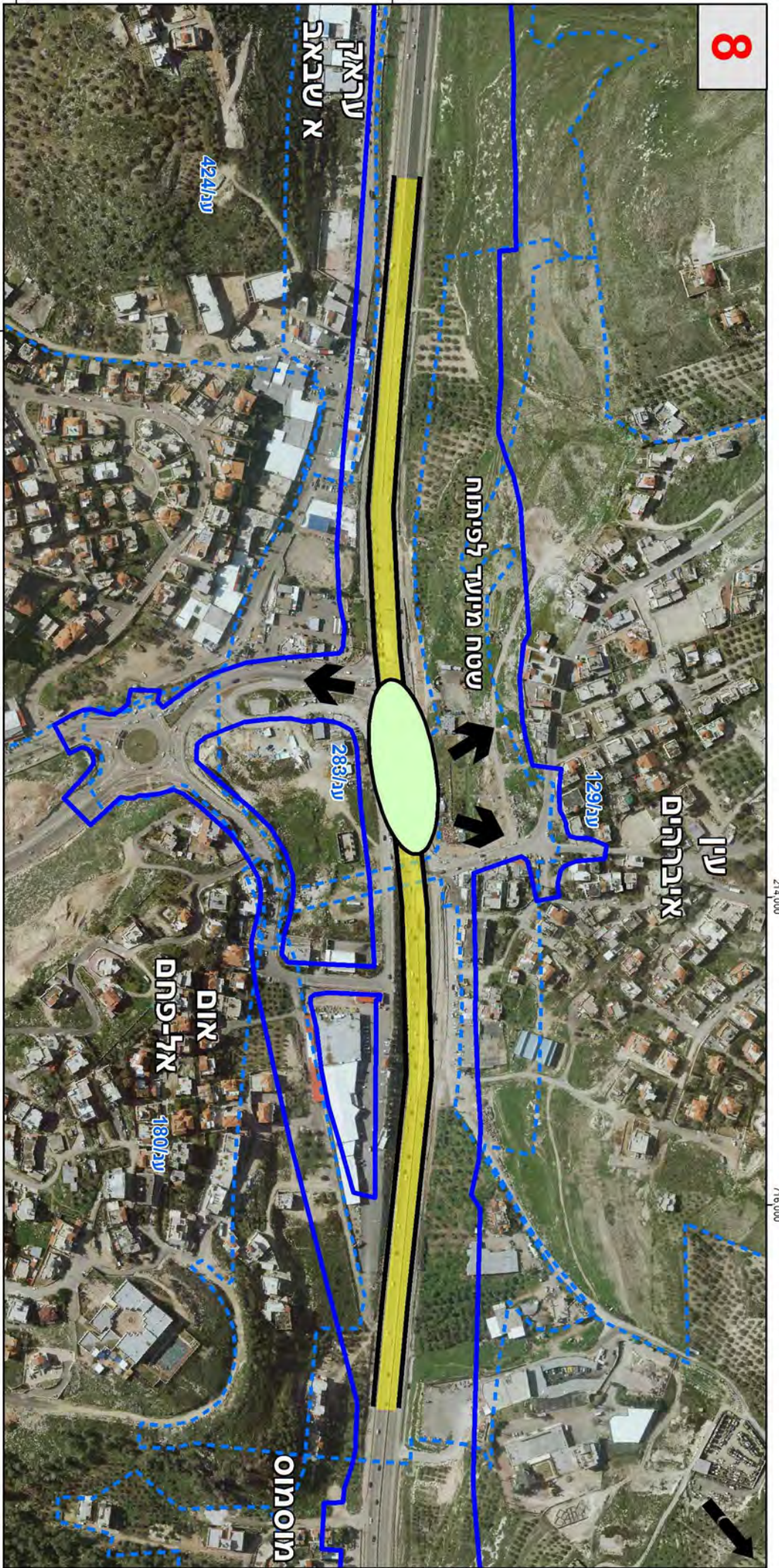
התנגדות לשדרוג כביש 65 (תת"ל/38/1) חסימת הכניסות הקיימות ופגיעה בחקלאות

עין א זיתונה, אבו נפול ואל עראיש



גבול תכנית תת"ל 38/4
 תכניות גובלות
 תנועה מקומית במפלס הקרקע
 תנועה עוברת בכביש משוקע
 תנועה מקומית החוצה את הכביש במפלס הקרקע

**התנגדות לשדרוג כביש 65 (תת"ל 38/4)
 הפרדה תנועה מקומית מתנועה עוברת
 עין איברהיים ואום אל-פחם**



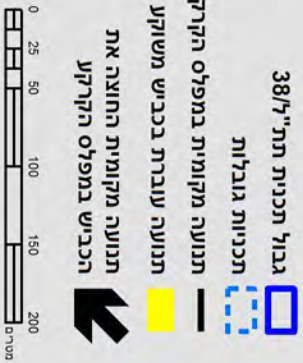
715,000

214,000

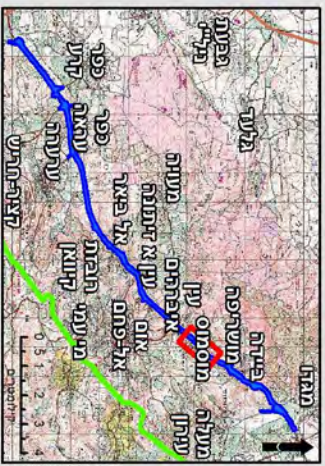
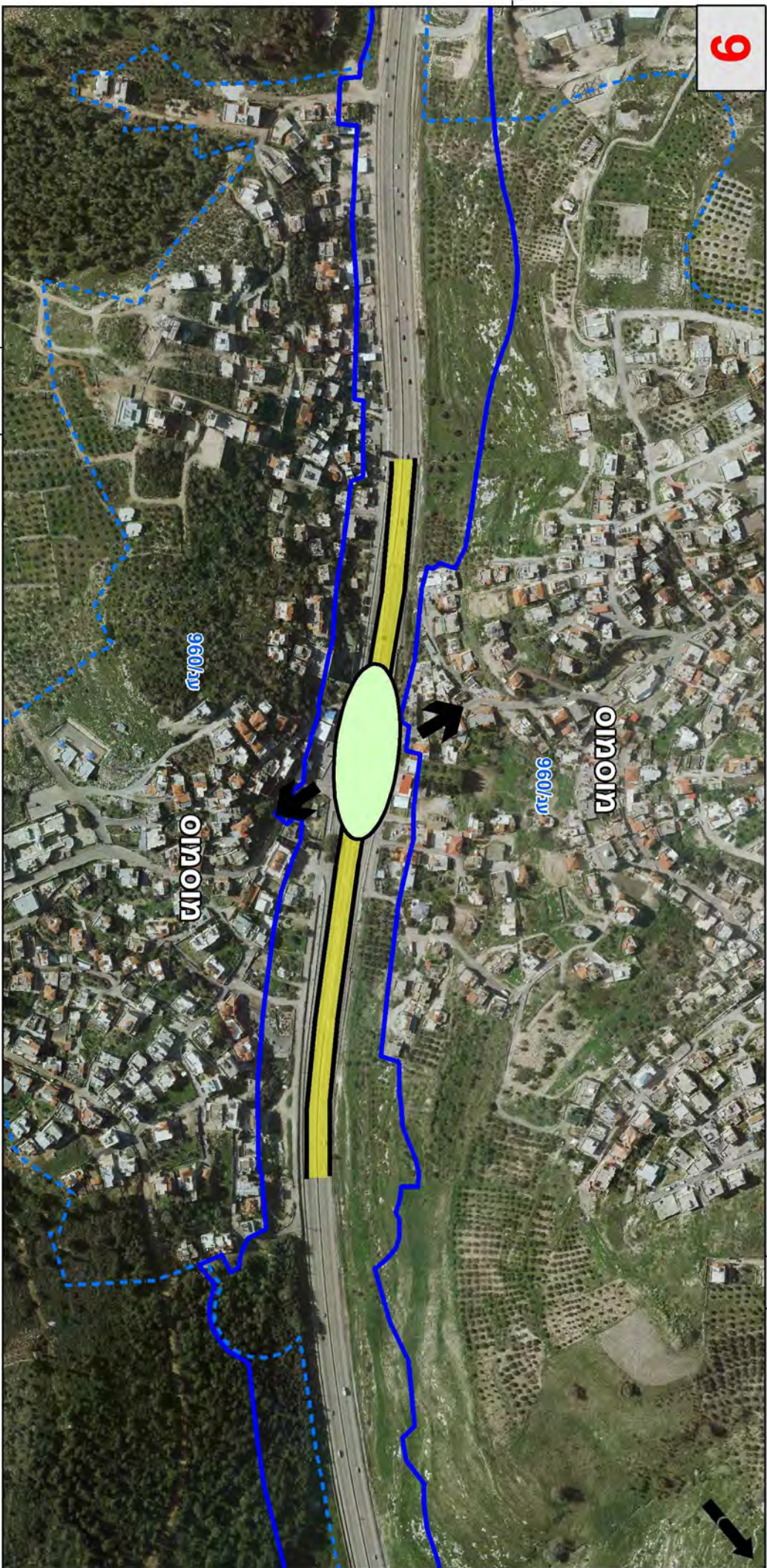
716,000

716,000





התנגדות לשדרוג כביש 65 (תת"ל/38) הפרדה תנועה מקומית מתנועה עוברת מוסמוס



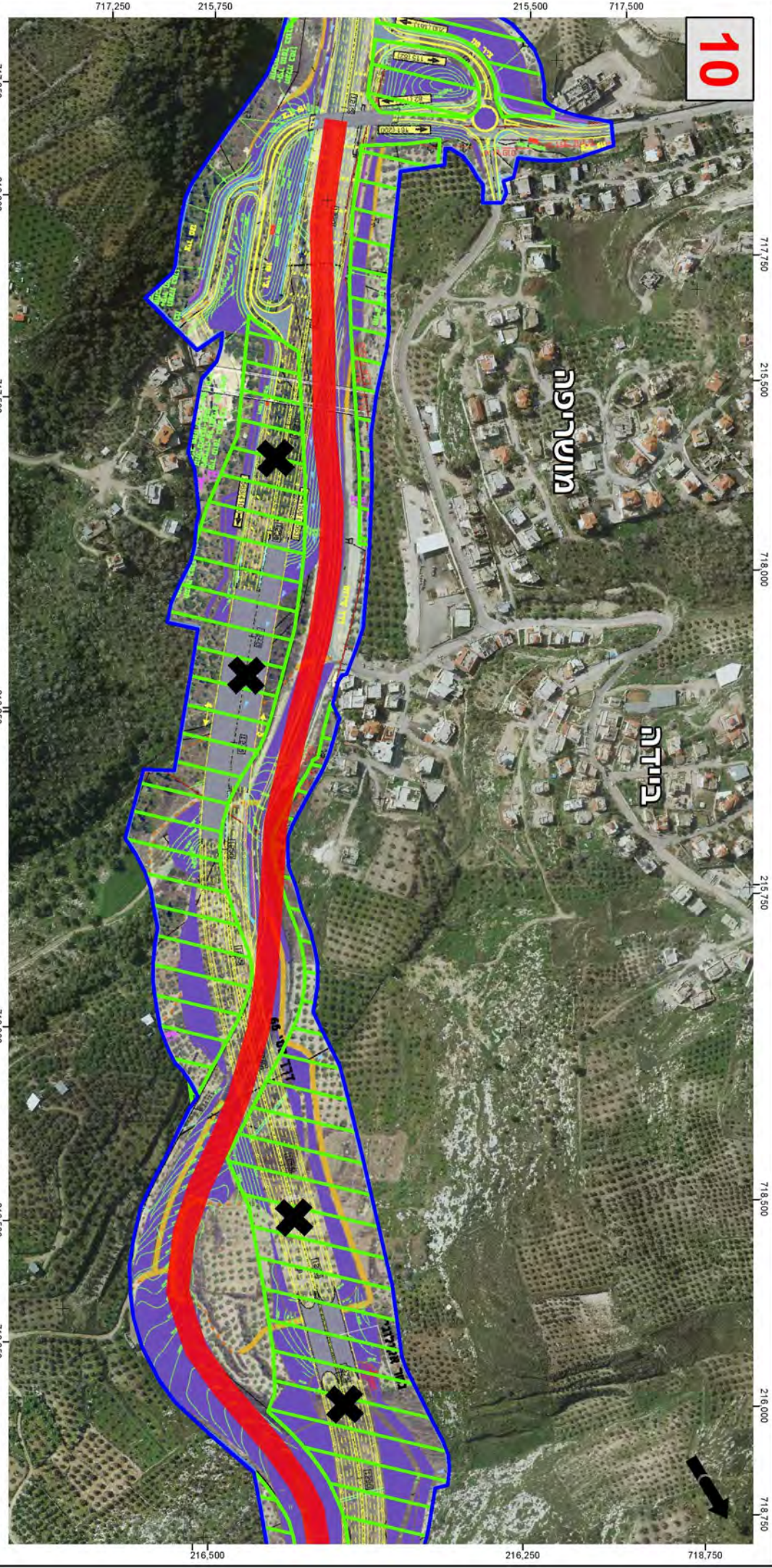
716,000

215,000

716,000

215,000 717,000

717,000







גבול תכנית תת"ל/38

שמירת תוואי הדרך הקיימת

פגיעה בחקלאות ובנוף

דרך מצעעת לביטול

0 25 50 100 150 200 מטרים

התנגדות לשדרוג כביש 65 (תת"ל/38)

פגיעה בחקלאות ובנוף

ביידה ומושיריפה

