

ירושלים

אתגרים עירוניים והצעות תכנון

- הגבעה הצרפתית
- כביש 60
- העיר העתיקה
- גיא בן הינום
- אבו תור



העיר העתיקה

קו הגבול לפי הסכם ז'נבה (2003)

מקרא:

נספח זה עוסק באתגרי התכנון שייווצרו בירושלים בעקבות קביעתו של קו גבול מדיני בעיר. הנספח מציג אמצעי תכנון עירוניים שונים במטרה להבטיח שההחלטות הפוליטיות תיושמה לטובת שני החלקים של העיר. כל סעיף בנספח זה מדגיש אתגר שונה שיהא הכרח להתמודד עימו בעקבות קביעתו של קו הגבול בעיר, וכל פתרון מוצע מציג היבט שנמצא בו מענה לא רק לאזור הספציפי הנדון, אלא גם לאזורים אחרים בעלי מאפיינים דומים לאורך הגבול.

הגבעה הצרפתית

צומת מרכזי בין שתי הערים

צומת הגבעה הצרפתית ישמש כמוקד מעבר לשימושם של שני הצדדים, ויוקם בו מעבר גבול גדול. הצומת ישמש כבסיס לתנועה ישראלית ופלסטינית ערה, ויהווה מוקד למעבר בין המדינות בחלקה הצפוני של ירושלים.

כביש 60

כביש דו-לאומי ועורק ראשי לתשתיות

כביש 60, בהיותו תוואי עירוני מרכזי, יהפוך לאחר קביעתו של קו הגבול במרכזו, לכביש דו-לאומי. פרק זה מציג אסטרטגיות לשילובם של תשתיות תחבורה עירוניות ואמצעי ביטחון שיוכלו להתמודד עם שינוי הגבול המדיני, לרבות מעבר גבול רגלי המחבר שתי סביבות עירוניות.

העיר העתיקה

הסדרי כניסה מיוחדים לעיר העתיקה

פרק זה עוסק בעיר העתיקה מתוקף היותה אזור בעל הסדרים מיוחדים במסגרת הסכם הקבע הסופי. הפרק מתמקד במעבר רגלי ובמעבר כלי רכב דרך שערי החומות של העיר העתיקה תוך הפעלתה של מערכת ביטחון באזור רגיש זה, המתחשבת בשימור האדריכלי הנדרש באגן הקדוש.

גיא בן הינום

שטחים ירוקים ונופים היסטוריים

פרק זה מציג חלוקה של מרחב עירוני פתוח, ומציע נתיב לגבול במקום זה המבוסס על הטופוגרפיה המקומית והאלמנטים הקיימים באזור.

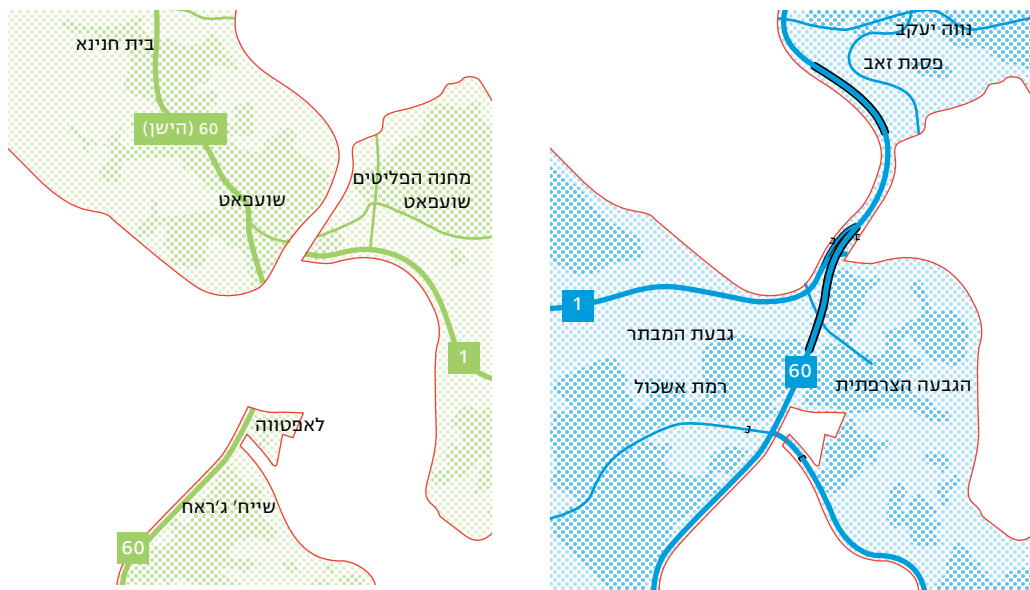
אבו תור

שכונת מגורים מעורבת וצפופה

פרק זה מציג את אתגר ההפרדה במסגרת שכונת מגורים מעורבת וצפופה. הפרק מציג אפשרויות להקמת גבול בין החלקים הפתוחים והבנויים שבשכונה לאור הפיזור הדמוגרפי הנוכחי, ובכלל זה גם אסטרטגיות ליישום ההפרדה תוך התחשבות באופי הבנייה המקומית.

הגבעה הצרפתית

צומת מרכזי בין שתי הערים



אתגרי תכנון עיקריים

אתגרי התכנון באזור הגבעה הצרפתית נובעים מההכרח לשמור על השגרה העירונית היומיומית של תושבי העיר בכפוף לקביעתו של קו הגבול:

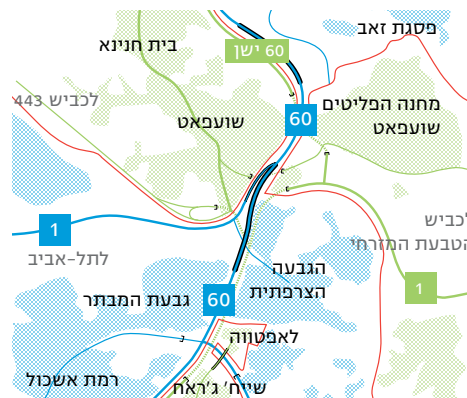
הצד הישראלי

- שמירה על מעבר בטוח ומהימן בין ירושלים המערבית לפסגת זאב.
- שמירה על מעבר בטוח ומהימן בין ירושלים המערבית ומעלה אדומים. בכפוף להסכם הקבע, צומת אשכול יהפוך לאמצעי הגישה היחיד לכביש המהיר למעלה אדומים. צומת זה ישמש גם את הפלסטינים ויחבר את שכונת שיח' ג'ראח והשכונה הקטנה לאפטווה השוכנת צפונית לה.

הצד הפלסטיני

- קישורם של מחנה הפליטים שועפאט ושל שכונת שועפאט (שכיום מופרדים זה מזו בעקבות התוואי של הכביש הישראלי המוביל לשכונת פסגת זאב) לשטחי הטריטוריה הפלסטיניים.
- קישורו של כביש 1 (המוביל לכביש הטבעת המזרחי) לכביש הפנימי 60 המוביל לשועפאט ולבית חנינא בצפון, ולעיר העתיקה בדרום.
- הבטחת קישורו של אזור שועפאט למרכז העירוני הפלסטיני בשיח' ג'ראח ולאזור העיר העתיקה.
- שמירת החיבור והגישה בין שכונת שיח' ג'ראח ושכונת לאפטווה, הממוקמת צפונית לצומת אשכול.

פתרונות שיבטיחו רציפות ותנועה אופטימאליות לשני הצדדים



בחלקו הצפוני של צומת הגבעה הצרפתית מוצע לבנות כביש פלסטיני בהתבסס על תוואי הכביש המזרחי הקיים, להמשיך את בנייתו במנהרה מתחת לגשר הישראלי הקיים (כביש 60 החדש), ולאחר מכן, לקבוע את המשך התוואי שלו על גשר שיוקם מערבית לכביש הישראלי.

לפתרון זה שני יתרונות בולטים: האחד הוא יצירתן של שתי מערכות כבישים נפרדות ועצמאיות בשני צידי הגבול. השני הוא הכוונת רוב התנועה הפלסטינית לכיוון צפון (שכיום עוברת ברחוב הראשי של שכונת שועפאט בכביש 60 הישן) באופן שיפחית את גודש התנועה ברחוב המרכזי והמסחרי ההומה של השכונה.

בצומת הגבעה הצרפתית מוצע לבנות כביש מנהרה פלסטיני מתחת לתוואי של כביש 60 הישראלי העובר דרומית לצומת. לכביש המנהרה הפלסטיני המוצע תהייה שתי נקודות יציאה בחלקה הצפוני והסופי: יציאה אחת לכביש 1 הפלסטיני (הפונה לכיוון מזרח), ויציאה שנייה לכיוון המרחב הפתוח שבצידו הצפון-מזרחי של הצומת (הפונה לכיוון צפון-מזרח), תוואי שיאפשר חיבור עתידי לכביש 443.

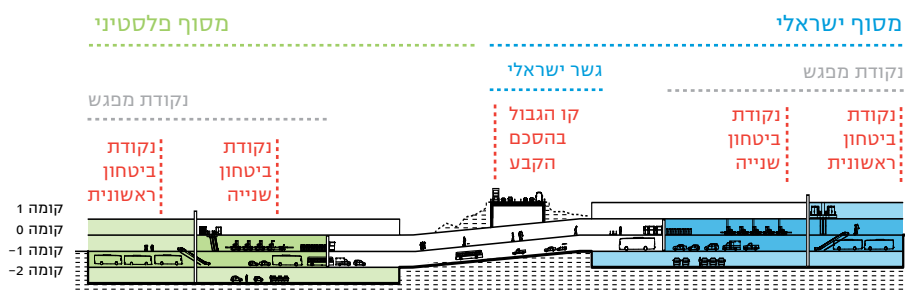
פתרון זה יעביר את רוב התנועה הפלסטינית לכיוון צפון (תנועה שכיום עוברת ברחוב הראשי של שכונת שועפאט בכביש 60 הישן) וכפועל יוצא יופחת גודש התנועה ברחוב המרכזי והמסחרי ההומה של השכונה. בנוסף, החיבור העתידי לכביש 443 יגדיל את רציפות התנועה הפלסטינית באזור.

בצומת אשכול מוצע שנקודת התחלתו הדרומית ביותר של כביש המנהרה הפלסטיני, שמוצע לבנותו מתחת לכביש 60 הישראלי, תהא בשכונת שייח' ג'ראח, דרומית לצומת רמת אשכול. הצומת עצמו ישמש כלי רכב ישראליים בלבד, ובמטרה לחבר בין שכונת לאפטווה לשכונת שייח' ג'ראח יש לבנות גשר לשימוש תושבי השכונות.

פתרון זה מבטיח גישה יעילה ובטוחה לישראלים בדרכם למעלה אדומים. הואיל והצומת ישמש כלי רכב ישראליים בלבד, התוואי היחיד למעלה אדומים יישאר כביש עורקי חופשי שיוביל אליה.

מיקום מומלץ להקמת מעבר הגבול (צומת שועפאט והגבעה הצרפתית)

תמונת חתך של מעבר הגבול



בצומת שועפאט והגבעה הצרפתית מתאפשר הפתרון הטוב ביותר להקמתו ולתפעולו של מעבר גבול בין-מדיני. בראש ובראשונה, מיקומו בהצטלבותם של הכבישים העירוניים הפנימיים, הן הישראליים והן הפלסטיניים, מאפשר גישה נוחה משני צידי הגבול, כמו גם מירושלים ומחוצה לה. לאור זאת, יוכל מעבר הגבול בנקודה זו לשמש לא רק כמעבר גבול רגלי, אלא גם כמעבר גבול לכלי רכב, לתיירים ולאוטובוסים. שנית, לאור קרבתו לתוואי של כביש 60 הדו-לאומי, יוכל מעבר גבול זה לשמש את צרכיהם של תושבי אל-קודס הנוסעים באופן יומיומי למקום עבודתם בירושלים. שלישית, קירבתו לתחנת הרכבת הקלה תקשר אותו למערכות התחבורה המקומיות. ורביעית, פתרון זה טומן בחובו פוטנציאל רב מבחינה מוניציפלית, שכן מעבר הגבול יוכל לשמש לא רק כנקודת מעבר, אלא גם כמרכז עירוני משותף לתושבי ירושלים ולתושבי אל-קודס.

מעבר הגבול יוכל לשמש את שני הצדדים גם לצרכים ציבוריים. כך לדוגמה, ניתן יהיה לבנות ולהקים בו מרחבים מסחריים, מרחבים פתוחים, שטחים ירוקים ואולמות כנסים. כך שמעבר הגבול יוכל למלא תפקיד חשוב בחיים העירוניים גם בנקודת הגבול עצמה ולהפוך לצומת עירוני משותף לתושבי אל-קודס ולתושבי ירושלים.

המחשבה העומדת בבסיס הצעה זו היא ליצור שני מסופי גבול זהים ונפרדים בכל אחד מצידי הגבול. כל מסוף יהיה נגיש לתחבורה ציבורית ולכל אמצעי תחבורה אחר, ויספק מרחב ציבורי מרווח שישמש הן כנקודת כניסה למסוף והן כמרחב מסחרי.

מעצם היותו מעבר גבול בין שתי מדינות ריבוניות, ינוהל המסוף על-ידי שתי יחידות נפרדות של ביקורת גבולות, כל אחת במסגרת אחריותו של כל אחד מהצדדים. משכך, עתיד כל נוסע לעבור ביקורת גבולות פעמיים: בפעם הראשונה, בעת עזיבתו את המדינה ממנה הגיע, ובפעם השנייה, בעת כניסתו למדינה אליה הוא מבקש להיכנס. ההליך הכפול הוא למעשה העיקרון המנחה של התוכנית: שני מעברי גבול הצמודים זה לזה במעבר שבין ביקורת גבולות אחת לשנייה, ההופכים למסוף בין-לאומי.

במטרה לעודד שיתוף פעולה במעבר הגבול ולסייע לקידומו, תוכנן גם מרחב ביניים שישמש כקומת מפגש לעריכתם של כנסים ומפגשים בשטחי מעבר הגבול, מרחב שלא יחייב את הצדדים המזומנים לכנסים ולמפגשים הללו לעבור ביקורת גבולות מלאה הואיל והם אינם חוצים את הגבול.

כביש 60

כביש דו-לאומי ועורק ראשי לתשתיות

כביש 60 (המוכר גם בשם כביש עירוני 1) הוא אחד ממאפייניה המעניינים ביותר של ירושלים. התוואי שלו בעבר היה התוואי של הקו הירוק בשנים שבין 1949 ו-1967, והכביש מוכר גם בשם "קיר זכוכית" המסמן גבול בלתי-נראה בין חלקיה המערביים והמזרחיים של העיר. הכביש משמש כדרך מרכזית לשני חלקי העיר, וייתכן שבהקשר זה הוא הכביש היחידי מסוגו בעיר. לאור זאת, לשימוש שייעשה בו לאחר קביעת קו הגבול חשיבות מכרעת. מוצע להפוך את הכביש לכביש דו-לאומי. האתגרים שמציב שינוי זה ונבחנים בפרק זה כוללים את: מאפייניו של הכביש החדש, מעברי הגבול שלאורכו ומאפייניו הפיזיים של המחסום שבמרכזו.

המתאר העירוני

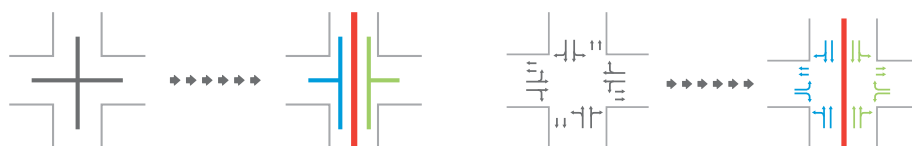
כביש 60 ממוקם במרכז של אזור התפר לאורך הקו הירוק ומשמש כמחיצה טבעית בין ירושלים המערבית וירושלים המזרחית. לאחר קביעת הגבול בין שתי המדינות, עתיד הכביש להפוך לקצה המזרחי של ירושלים המערבית וימשיך לשמש את הישראלים כבעבר. כיום משמש הכביש הן ככביש פנימי והן ככביש עירוני. הוא מחבר את השכונות הצפוניות למרכז העיר ולחלקה הדרומי של העיר, ודרכו נוסעים כלי רכב המגיעים לירושלים מכיוון צפון-מערב (מודיעין ותל-אביב) ומכיוון מזרח (עמק הירדן ומעלה אדומים). הכביש משמש בנוסף גם ככביש צפוני-דרומי המחבר בין התנחלויות גוש עציון בדרום וההתנחלויות הצפוניות שבאזור העיר רמאללה. ככל שנוגע הדבר לצד הפלסטיני, הרי שעם קביעת קו הגבול בין שתי המדינות, ימלא כביש 60 תפקיד מרכזי וחשוב ביותר. הכביש משמש כיום כגורם החיבור הרציף היחידי בין רמאללה ומזרח ירושלים (אל-קודס), והוא אחד הכבישים העיקריים המובילים גם לאזור העיר העתיקה. אף על פי שניתן להגיע לירושלים המזרחית גם ממזרח, כביש זה יוצר דרך רציפה מרמאללה לאזור המטרופולין הגדול שבמזרח ירושלים. כביש 60 יוכל, אם כן, למלא תפקיד מרכזי בבירה הפלסטינית.

אתגרי תכנון עיקריים

לאחר הסכם הקבע הסופי, עתיד כביש 60 לשמש את הצדדים באופן שונה מהשימוש הנוכחי בו. האתגרים המוצגים בסעיף זה מתמקדים בשימור השימוש שנעשה בו על-ידי הצדדים ושיפורו, אך כוללים גם:

- בנייתו של כביש דו-לאומי שיאפשר גישה ושימוש רציפים והולמים לשני הצדדים בהתאם לצרכיהם השונים.
- חיבורם של אמצעי התחבורה, התשתיות ומתקני הגבול שלאורך הכביש לאזורים העירוניים הסובבים לו ושילובם עימו.
- הקמת יסודות לכביש באופן שיפעל כעורק ראשי לתשתיות שבשני הצדדים.

כביש 60, ממערכת אחת לשתי מערכות



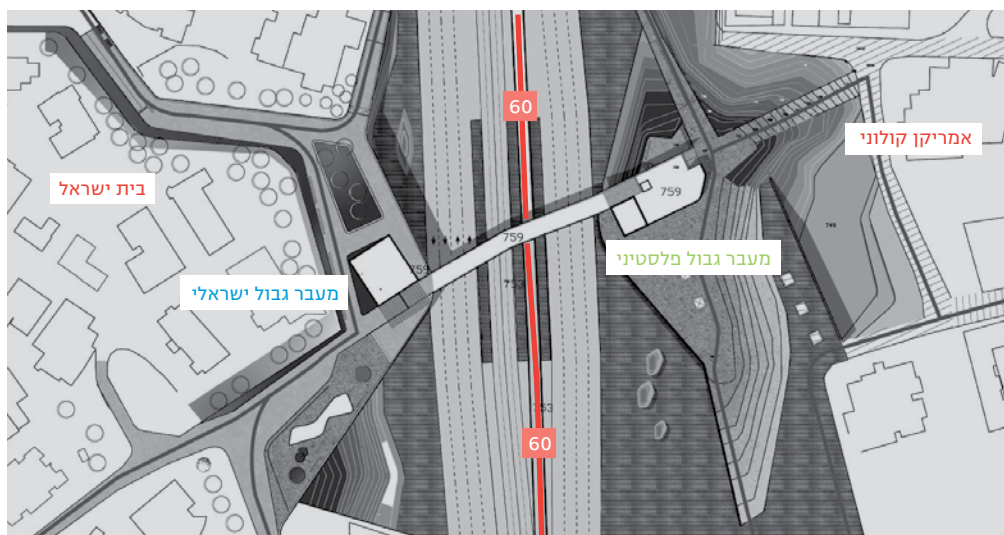
ההצעה מתמקדת בהפיכתו של כביש 60 לכביש דו-לאומי לאורך קו הגבול המוסכם, שינוי שמשמעותו הפיכתו של הכביש המשמש כיום את שני הצדדים לשני כבישים עצמאיים המקבילים זה לזה, בשעה שכל צד מפעיל את התשתית התחבורתית שלו.

הפרדה וקשוריות באמצעות מעבר הגבול

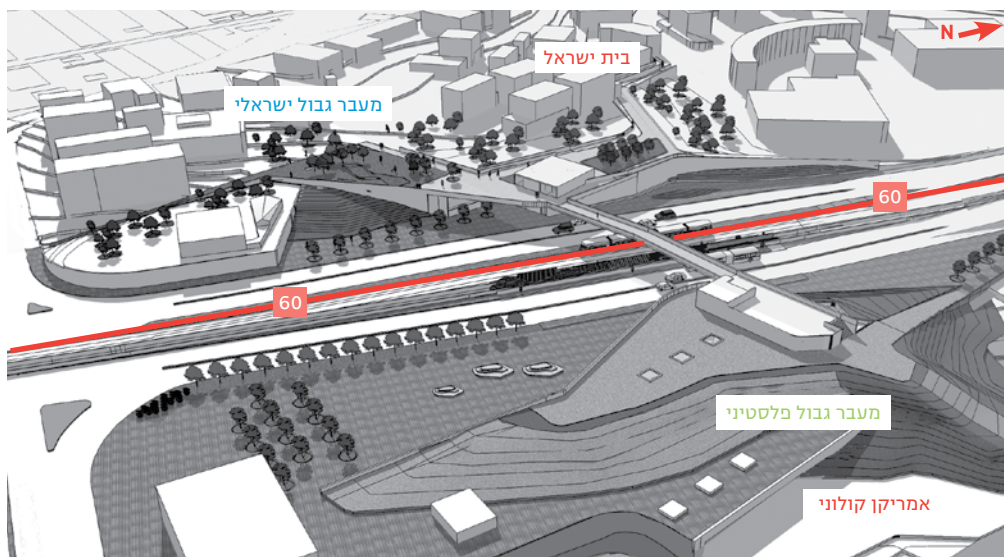


מוצע שמעבר גבול רגלי ימוקם לאורך הכביש, וישמש כגורם מקשר בין שני המרכזים של העיר. המיקום האופטימלי ביותר הוא צומת המושבה האמריקאית (אמריקן קולוני) הואיל ולצומת מספר יתרונות בולטים: בראש ובראשונה, יש במקום די שטח קרקע לבנייתו של מעבר גבול. שנית, הוא ממוקם במרכז העירוני של ירושלים המזרחית והוא יכול לתרום בעקבות כך לחיי המסחר והתיירות המקומיים. שלישית, הצומת יצור חיבור שלא היה קיים עד כה בין שני צידי העיר, דבר שיוכל לשמש לרווחתם של תושבי העיר ושל התיירים כאחד. הקמתו של ציר חיבור חדש בצורת גשר (כמופיע בתרשימים שלעיל) תהפוך את מרכזי העיר לנגישים הן לתיירים והן לתושבים של שני הצדדים.

הצעה למעבר גבול (תוכנית)



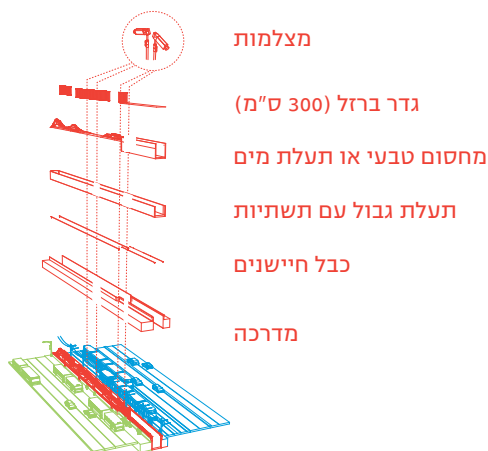
הצעה למעבר גבול (מבט על)



מאפיינים פיזיים של הגבול



מאפייני ביטחון הנכללים במחסום



חשוב למצוא את נקודת האיזון בין צרכי הביטחון מצד אחד ובין חזות המכשול המתוכנן מצד שני, ולהקטין למינימום האפשרי את השפעתו המאיימת. לשם כך, מוצע לעשות שימוש בגדר הפרדה במרכז הכביש. טכנולוגיות מעקב אלקטרוניות תוכלנה להתריע מבעוד מועד על אירועים חשודים ותאפשרנה למנוע חזות מבנית ביטחונית ומאיימת. בנוסף, המכשול עצמו יהא שילוב של תעלה, של גדר ברזל ושל מספר אלמנטים ירוקים. באופן הזה, במקום לעבות את "קיר הזכוכית" הקיים כיום, יסייעו אמצעים אלו להפיכתו של אזור התפר לעורק עירוני חי ותוסס המשותף לשני הצדדים.

העיר העתיקה

הסדרים מיוחדים לכניסה לעיר העתיקה

הסדרי גבול מדיניים כלליים

על-פי הסכם ז'נבה, שעריה של העיר העתיקה לא יישמשו כמעברי גבול לישראלים ופלסטינים המבקשים להיכנס לשטחיה של המדינה השכנה. לאור זאת, ישראלים ופלסטינים לא יורשו לצאת מהצד השני של העיר העתיקה, ויהיה עליהם לעשות זאת באמצעות מעברים אחרים (כדוגמת מעברי הגבול במושב האמריקאית בירושלים (אמריקן קולוני) או בגבעה הצרפתית).

משכך, מטרתם של שני מעברי הבידוק המוצעים בפרק זה היא להבטיח את ביטחונה של העיר העתיקה ולשלוט ביציאה ממנה לכיוון ירושלים המערבית ולכיוון ירושלים המזרחית. פיתוחם של שני השערים הפלסטיניים המקבילים עתידים להשלים את הדרישה להבטיח את יישומם של אותם ההסדרים בכל שעריה של העיר העתיקה.

שני השערים הישראליים יפעלו כמעברי בידוק משלימים זה לזה, בשעה שדרכם יכנסו אנשים למערב ירושלים או יצאו ממנה, וזאת, בכפוף לתנאים הבאים:

שער יפו: הואיל ושער יפו הוא שער בינלאומי באופיו, הממוקם בהצטלבות הרבעים של העיר העתיקה ובקרבה ישירה לירושלים המערבית, מתוכנן השער באופן שתתאפשר דרכו גישה להולכי רגל ולכלי רכב.

שער האשפות: הואיל ודרך שער האשפות מתאפשרת הגישה הישירה לרובע היהודי, לכותל המערבי, להר הבית / אל-חראם א-שריף ולסביבותיהם, מתוכנן השער באופן שתתאפשר דרכו גישה נוספת להולכי רגל ולאלה המבקשים לבקר במקומות הללו בדרכם לשער זה מירושלים המערבית.

מתאר עירוני

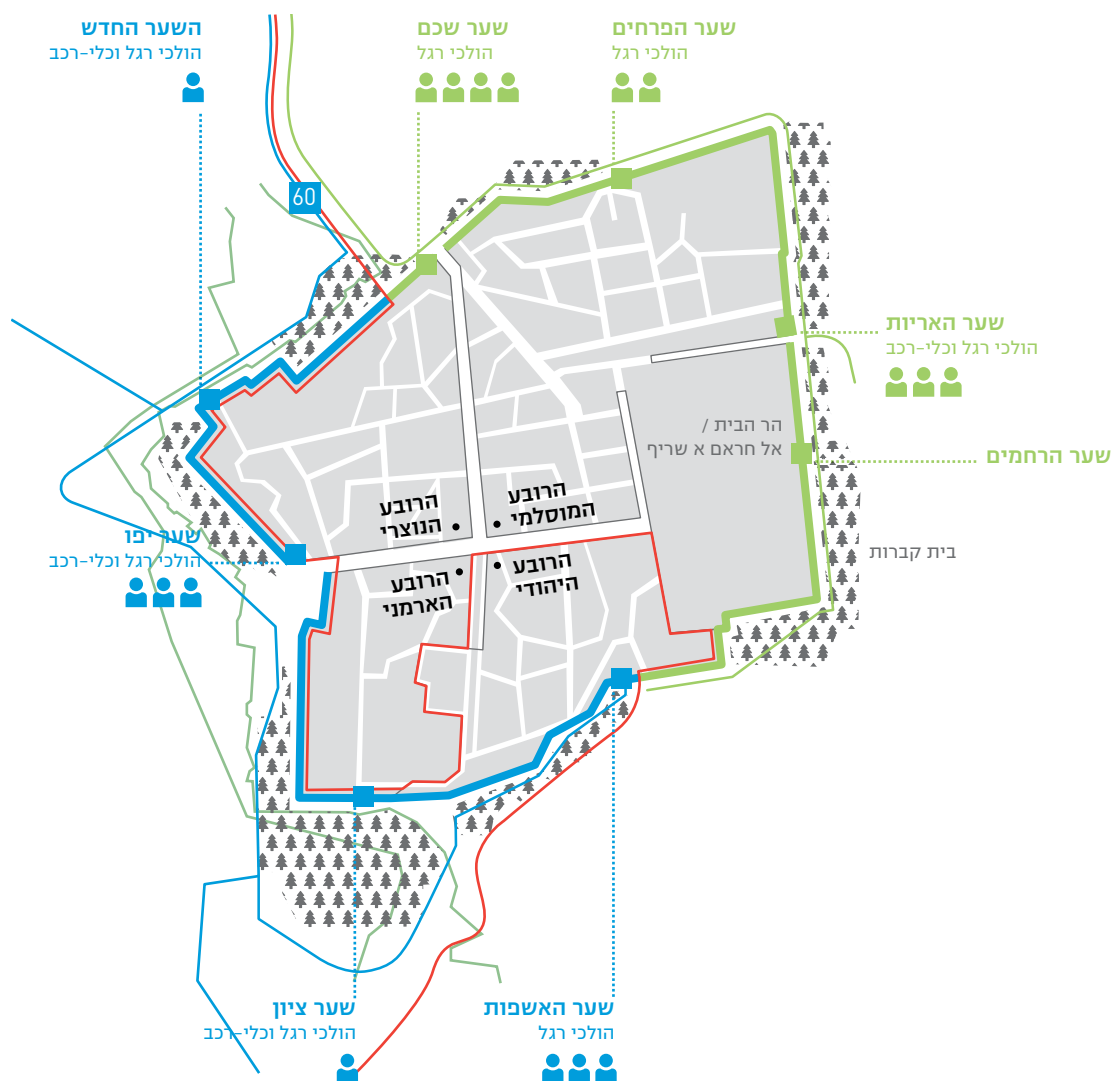
העיר העתיקה ממוקמת במרכז ירושלים, עובדה ההופכת אותה לגורם מרכזי וחשוב בכל הסכם קבע עתידי. על-פי המודל המוצע מומלץ שלא לחלק את העיר העתיקה מבחינה פיזית בין ירושלים המערבית וירושלים המזרחית. במקום זאת, יש להפכה ליישות ייחודית הממוקמת בין שתי מדינות ריבוניות ובה מעברי גבול, מעברי בידוק ונהלים ייחודיים.

אתגרי תכנון עיקריים

האתגר העיקרי בעיר העתיקה הוא לשמר אווירה עירונית חיה ותוססת לטובת שני הצדדים תוך שילובם של ההיבטים הביטחוניים הנגזרים מההסדרים המיוחדים המיושמים באגן הקדוש. הליכים אלה כוללים:

1. שימור תפקידה של העיר העתיקה כמוקד המחבר את שני הצדדים, ופיתוחה של העיר העתיקה כמרכז תרבותי עיקרי של שתי הבירות העתידיות.
2. הבטחת הנגישות למקומות הקדושים למאמיני כל שלוש הדתות.
3. בנייתם ושילובם של מעברי הגבול המוצעים תוך התחשבות בחזות העירונית ההיסטורית ובמרחב הדתי, תוך הקטנת חזותם ואופיים למינימום האפשרי.

שערי העיר העתיקה – כפוף לקביעת קו הגבול בהסכם הקבע



1,000–2,000 איש בשעה
750–1,000 איש בשעה
500–750 איש בשעה
100–500 איש בשעה

שטח ישראלי
שטח פלסטיני
שטח ירוק

קו הגבול לפי הסכם ז'נבה (2003)
הקו ירוק
כביש

שער יפו

מעבר להולכי רגל ורכבים



שער יפו הוא השער הראשי דרכו נכנסים הישראלים לעיר העתיקה ויוצאים ממנה, לאור מיקומו בחלקה המערבי של העיר העתיקה. אזור השער פועל כגשר בין תרבויות, דתות ועמים. השער ממוקם קרוב מאוד לנקודת המפגש של רבעי העיר העתיקה והוא משמש כאתר עירוני רב-חשיבות לכל המבקרים בה.

סוגיית הכניסה לעיר העתיקה והיציאה ממנה מחייבת תכנון אופרטיבי מרחבי, יעיל ובטוח, ותכנון מעברים המכבד את המקום. על תוכנית שכזו להשתלב מטבע הדברים עם סביבתה תוך התערבות מינימלית ככל שניתן ברצף תנועתם של סחורות ואנשים, בין אם הם תושבי העיר העתיקה, אזרחים ישראלים, אזרחים פלסטיניים, עולי רגל או תיירים. מוצע שמעבר הבידוק של שער יפו ימוקם באזור הקרוב לו ביותר, הוא מתחם קרתא, המוכר גם בשם מתחם ממילא-אלרוב.

סקירה כללית על-אודות האתר, מעבר הגבול והסדרי התנועה

חלקו העליון של חניון קרתא הוא מעבר מקומר ארוך (ארקדה) עם חנויות משני צידיו (מתחם המוכר גם בשם מתחם ממילא-אלרוב). מוצע לעשות שימוש בחלקו הדרומי של המעבר המקומר לשם בנייתו של מעבר הבידוק. מיקומו של המעבר במקום זה יאפשר לאנשים העורכים קניות בשדרה להיכנס ישירות לעיר העתיקה, בה בשעה שהוא גם ישמר את הקשרים ההדוקים בין ירושלים המערבית לעיר העתיקה. הכניסה למעבר הבידוק והיציאה ממנו תהיינה נפרדות זו מזו, וכל הליך ייערך בקומה נפרדת.

התנועה במעבר תיערך בשתי קומות נפרדות. הכניסה לעיר העתיקה תיערך אך ורק דרך הקומה העליונה (הגג של המעבר המקומר), אליה ניתן יהיה להגיע באמצעות גשר, מדרגות או מעלית שיוקמו לשם כך. הקומה התחתונה של המעבר המקומר תשמש כשטח בקרה על האנשים היוצאים מן העיר העתיקה. מחזיקי אישורים מיוחדים (כדוגמת תושבי העיר העתיקה ועובדים יומיומיים) יעברו במעבר במהירות רבה יותר ולא יצטרכו לעבור בדיקה ביטחונית מלאה. כלי רכב יכנסו באותה הדרך שהם נכנסים בה כיום והם ייבדקו בשעת כניסתם לעיר העתיקה באמצעות רמפה.

שער האשפות

מעבר בידוק להולכי רגל



המרחב הפיזי בשער האשפות קטן ומוגבל. במרחק של שלושים מטרים מהשער בכיוון מערב, יש פתח צר בחומה. לאור השטח המצומצם במקום, ניתן להסתייע בפתח זה לשם פיתוחו של מעבר הבידוק הואיל והוא מקטין את הצורך לעשות שימוש אך ורק בשער האשפות. בנוסף, באזור שמסביב לשער טמון פוטנציאל רב לפיתוח עתידי בו ניתן יהיה לשלב את מעבר הבידוק.

בתוואי השיפוע שתחילתו באזור שער ציון והמשכו בכיוון שער האשפות קיימים, מחוץ לחומות, שרידים ארכיאולוגיים מאוד מעניינים, ובכלל זה, גם מסלול תיור המוביל לפני העיר העתיקה. אומנם השטח המצומצם מגביל את פיתוחו של מעבר הבידוק מחוץ לאזור השער, אך יחד עם זאת, הוא טומן בחובו את האפשרות להפוך לנקודת יציאה לתיירים במקום, בנוסף למיליון של דרישות הביטחון כמתחייב במעבר בידוק.

ניתן יהיה למקם את מעבר הבידוק בשטח הפתוח שמחוץ לשער, או ברחבת השוק העתיקה הממוקמת בקרבת החומות בחלקה הפנימי של העיר העתיקה. מעבר הבידוק המוצע בסעיף זה למטרות ביקורת הכניסה והיציאה של הולכי הרגל עושה שימוש גם בשטחים החיצוניים וגם בשטחים הפנימיים של העיר העתיקה. המעבר שדרכו יכנסו לעיר העתיקה ימוקם מחוץ לחומות העיר, והמעבר שדרכו יצאו ממנה ימוקם בחלקה הפנימי (רחבת השוק).

במרחק של שלושים מטרים מהשער בכיוון מערב, בפתח הצר בחומה, מוצע לבנות חלק ממעבר הבידוק במטרה לפקח על הולכי הרגל היוצאים מהעיר העתיקה. הולכי רגל הנכנסים משער האשפות יעשו זאת לאחר שעברו בדיקה ביטחונית ובדיקת דרכונים בכניסתם למעבר. לאחר מכן הם יורשו להיכנס לשער ולהגיע לרובע היהודי ולכותל המערבי. יציאתם של הולכי הרגל תיעשה מנקודת יציאה שתמוקם בחלקה הפנימי של העיר העתיקה. מסלולים מיוחדים ישמשו בעלי אישורים מיוחדים, ובכלל זה, גם מסלולים המאפשרים לתיירים לחצות את הגבול לפלסטין.

גיא בן הינום

שטחים ירוקים ונופים היסטוריים

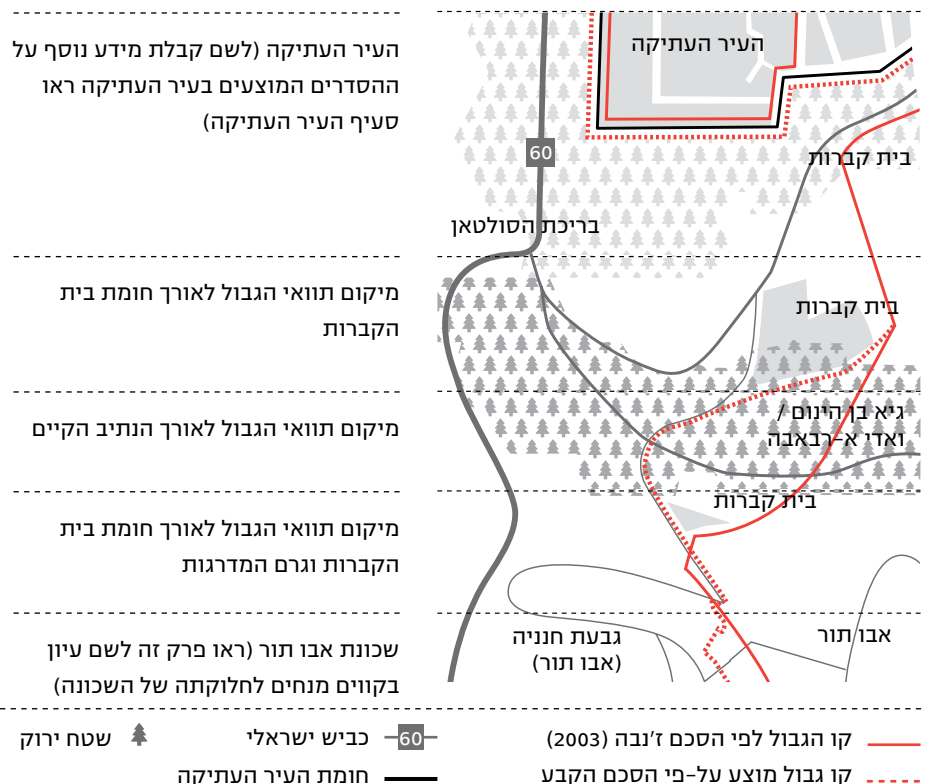
מתאר עירוני

גיא בן הינום ממוקם בין העיר העתיקה בצפון ובין שכונת אבו תור ושכונת סילוואן בדרום. לגיא מספר מאפיינים בעלי טבע ואופי השונים זה מזה. מיקום הגבול במרכזו של הגיא יכול להדגיש את השוני הזה אך גם יטמון בחובו את האפשרות לניהול הדדי משותף שלו כיחידה אחת.

אתגרי תכנון עיקריים

- שימורו של הגיא כשטח ירוק - הן בגבולותיו והן כחלק משרשרת שטחים ירוקים ופיתוחים לאורך הגבול.
- שילוב מחסום החלוקה בגיא - ניתן יהיה לחלק את הגיא באופן לא מורגש כמעט, אם ייעשה לשם כך שימוש בשיפוע הטבעי שלו ובאלמנטים הנופיים הקיימים. קו הגבול ומתקני הביטחון יוכלו להשתלב בתוך הנוף.
- שימורה של השלמות החזותית של הגיא - במטרה לשמור על שטחיו הייחודיים של הגיא, ניתן יהיה לקבוע את קו הגבול תוך התחשבות במאפייניו.

הצעה למיקום מעבר הגבול



אבו תור

שכונת מגורים מעורבת וצפופה



מתאר עירוני

שכונת אבו תור שוכנת בשיפוע היורד מכיוון מערב לכיוון מזרח בין שכונת סילוואן (במזרח), גיא בן הינום/ואדי א-רבאבה (בצפון) ויער השלום (בדרום). עד למלחמת ששת הימים חצה הקו הירוק את השכונה תוך יצירתו של שטח הפקר במקום. לאחר מלחמת ששת הימים, החלה אוכלוסיית השכונה להיות יותר ויותר מעורבת מבחינה דמוגרפית. כיום, רוב האוכלוסייה בחלקה המערבי של השכונה הוא ישראלי (גבעת חנניה/אבו תור) ואמיד באופן יחסי, ורוב האוכלוסייה בחלקה המזרחי הוא פלסטיני ועני באופן יחסי (אבו תור).

אתגרי תכנון עיקריים

יישום קו הגבול המדיני, לרבות מעבר גבול על כל מתקניו, באזור מאוכלס כדוגמת שכונה זו, מעמיד אתגר מיוחד במינו הואיל והתכנון כרוך בהתחשבות בבתים פרטיים וברחובות צרים, להבדיל מתכנון באזור בעל שטחים פתוחים. לאור זאת, על הפתרון לגלות את הרגישות הנדרשת במטרה להקטין למינימום האפשרי את הנזק לסביבה הבנויה, לקשרים הקהילתיים ולחיי השגרה היומיומיים.

משכך, מטרות התכנון כוללות:

- יצירתו של תוואי גבול המתחשב בסביבתו.
- בנייתו של מחסום המתחשב בסביבתו.
- עריכתם של קווי תכנון מנחים ליישום ההפרדה וליצירת קשרים בשכונה עצמה.

קו הגבול המוצע

קו הגבול המוצע מבוסס על המרחב הדמוגרפי הקיים. אף על פי שתכנון זה עתיד ליצור קשיי תנועה לשני הצדדים, מספק התוואי מתאם כמעט מושלם בין התוואי המוצע לבין המרחב הדמוגרפי הקיים. רק עשר משפחות ערביות וחמש משפחות יהודיות תצטרכנה להעתיק את מקום מגוריהם.

תושבים ישראליים

תושבים פלסטיניים

הקו הירוק

קו הגבול לפי הסכם הקבע

אדריכלים:

סאיה - יהודה גרינפלד-גילת, קרן לי בר-סיני, קובי רוטנברג וכן פרקש; בשיתוף עם עומר קייסל, חנה גאוול ומישל סאלמה.