

אריה קינג

מחזיק תיק איכות הסביבה, מועצת עיריית ירושלים



פארק המסילה – 5 ק"מ המשתרעים לאורך תוואי מסילת הרכבת הישנה בירושלים. בצילום: מקטע הפארק העובר בשכונת המושבה הגרמנית, משמש לפעילויות בילוי ופנאי | צילום: יעקב שקולניק

[תוכן זה הוא חלק מרב-שיח. לחצו כאן לדין המלא](#)

קידום קיימות עירונית במטרופולין ירושלים, החצוי בין שתי אוכלוסיות לאומיות במאבק

גיליון סתיו 2016 / כרך 7(3) / קיימות עירונית

זכותנו כמנהיגי העיר לדאוג שתושבי העיר כיום ובדורות הבאים יזכו לחיות בירושלים כעיר בריאה ובת-קיימא. לשם מימוש מטרה זו אנחנו פועלים במספר מישורים, והעיקריים שבהם מפורטים כאן.

שמירה על שטחי טבעיים

ירושלים היא העיר הגדולה בארץ ובעלת שיעור הילודה הגבוה ביותר מבין הערים הגדולות. את צורכי גידול האוכלוסייה יש לספק בתוך אזורי המגורים הקיימים. באזורים הללו ישנן די עתודות קרקע, שניתן לנצלן למתן פתרונות לצורכי המגורים ב-20 השנים הקרובות, באמצעות מיזמי פינוי-בינוי, תמ"א 38 והתחדשות עירונית. הצרה שלנו היא שתהליך אישור התכניות של אותן תב"אות אורך זמן רב מדי, דבר היוצר לחץ על ועדת התכנון המקומית לאשר תכניות בניין עיר (תב"עות) באזורים לא בנויים.

לשם מזעור הפגיעה בשטחים הפתוחים הגדירה העירייה שטחים, שלא יבוצע בהם פיתוח. הדבר חיוני בגלל השילוב בין גורמים בעלי עוצמה, שלא רואים בהמשך קיום השטחים הפתוחים (כגון היערות הסובבים את העיר) דבר חשוב או מובן מאליו, ורוצים לקדם חלופות לשימוש בקרקעות אלה, ובין היווצרות תהליך של ניכור בין שטחי היערות לאדם. לכן, מעבר להגדרות סטטוטוריות, הדרך לגונן על השטחים הללו היא יצירת קשר רגשי בין התושבים לשטחים הללו והנגשת הערך המוסף שיש לאותם שטחים לתושבי השכונות הסמוכות. הדבר נכון גם לנחלים ולנוף הטרסות התנ"כי, שהם ערכי טבע ותרבות חשובים. בתוך העיר הגדירה העירייה 'אזורי טבע עירוניים', שכל תכנון או טיפול בהם מחייב התייחסות לחוות דעת של האקולוגית העירונית.

בנייה ירוקה

כדי לקדם בנייה ירוקה, קודם כול על העירייה לתת דוגמה. לכן, כל מבני העירייה החדשים נבנים בבנייה ירוקה במידת האפשר. כמו כן, כוסו בפאנלים סולאריים כל גגות בתי הספר ומוסדות החינוך, ויש כוונה להרחיב את הכיסוי לכל המבנים העירוניים. אל מול היזמים במגזר הפרטי התחלנו בצעדי הסברה, מתוך הנחה שאחרי שיהיו כמה מבנים ירוקים בעיר, ניתן יהיה לשכנע אותם בישימות של בנייה זו, ובשלב הבא ייכללו קריטריונים של בנייה ירוקה בתנאי אישור תב"עות. לשם כך יש צורך בפעולות הסברה גם בקרב הגורמים המקצועיים בתוך העירייה.

הפחתת פליטות מזהמי אוויר

עיקר הפעילות מתמקדת בהפחתת פליטות מתחבורה במרכז העיר, בהתאם למודלים של משרד התחבורה. יש להקל על הציבור את השימוש בתחבורה ציבורית ולעודד נייודות עירונית לא מזהמת, כגון רכיבה באופניים, הליכה ברגל ואף נסיעה ברכבל. כמו כן, יש לצמצם זיהום אוויר מכלי תחבורה ציבורית ישנים ומזהמים, המשרתים בעיקר את המגזר החרדי והערבי.

הרכבת הקלה היא הצלחה אדירה מכל בחינה. בעקבות פעולתה נמצא מספר המשתמשים בתחבורה הציבורית בגידול מתמיד, והציר המרכזי של רחוב יפו, שזיהום האוויר בו היה החמור ביותר, נעשה הנקי ביותר. לאחרונה אישרה העירייה את הארכת הקו הקיים ובניית קווים נוספים. עם זאת, יש צורך באמצעים משלימים כדי לעשות את הרכבת הקלה ליעילה עוד יותר, כגון מתן אפשרות להעלות אופניים לרכבת והפעלת היסעים (שאטלים) מתחנות הרכבת לאזורי התעסוקה הגדולים.

מטרופולין חצוי בין שתי אוכלוסיות לאומיות הנמצאות במאבק

מכיוון שמבחינה מטרופולינית ומבחינה סביבתית לא נכון לנתק בין מערב ירושלים למזרחה, נוצר אתגר שאנחנו לא מצליחים לתת לו מענה ראוי. סמלו של האתגר (וכישלוננו) הוא השפכים המוזרמים לנחל קדרון ומזהמים אותו. בגלל הסכסוך המדיני טרם נקבעו הישות שתשלטו בטיפול בשפכים וזהות הנהנים מהמים המושבים. לדעתי, הטיפול צריך להתבצע על-ידי מנגנון מרכזי באחריות ישראל, שלאחריו יוזרמו מים מושבים אל הרשויות המקומיות ברשות הפלסטינית, בכמות זהה לכמות השפכים שלהן, לטובת השימוש המועדף עליהן.

הקשיים המדיניים מכשילים גם פתרון תחבורתי מקיף לנוסעים לערי הלוויין ביהודה ובשומרון. אילולא הייתה בעיית ביטחון אישי, לא היה מתקיים האבסורד של ערבים העולים על אוטובוס בשער שכם, ויהודים שעולים על אוטובוס אחר בתחנה המרכזית, וכולם נוסעים ליעדים צמודים (למשל, חברון וקריית ארבע, רמאללה ועפרה, או יריחו ומעלה אדומים).

קשה לעזור לסביבה בלי גיבוי מלמעלה

דוגמה לחוסר תשומת הלב מצד קובעי המדיניות של העיר לאיכות החיים והסביבה של תושביה היא המטמנה שהעירייה מקדמת ברום אגן הניקוז של נחל אוג. מדובר במקרה קיצוני וחסר תקדים של הקמת מטמנת עפר וחומרי בניין, בהיקף שאין כדוגמתו בתחומי שטח שיפוט של עיר בישראל. האתר המזהם מתוכנן לפעול 20 שנה, ויגרם זיהום אוויר רציני ומתמשך שישפיע על כ-100,000 איש. הוא מוקף בשכונות מגורים (הגבעה הצרפתית, צמרת הבירה, עיסאווייה, ענאתא, שכונת השלום ומחנה הפליטים שועפאט), ונמצא בקרבת בית החולים הדסה הר הצופים.

מדובר גם במפגע נופי בכניסה המזרחית לעיר הבירה, על כביש מספר 1, שם ייערם במשך עשרות שנים הר של טינופת ואבק שיקבל את פני העולים לעיר הקודש. הפגיעה הצפויה אינה רק בתושבים, בבעלי החיים ובצמחייה הייחודית לאזור גב ההר, אלא גם בנחל עצמו.

מהכוונה להקים מטמנה יצא דבר טוב אחד – הציבור הערבי והיהודי משתפים פעולה במאבק למען איכות חייהם ועתיד הדורות הבאים בעיר.

לצערי, 'רוח המפקד' בעיריית ירושלים אינה נושבת לכיוון של הצבת ערכי סביבה במקום גבוה בסדרי העדיפויות העירוניים. מהלכים שכן מבוצעים, נובעים ממניעים שטחיים ולא כתוצאה מהבנה מעמיקה של ערכי קיימות. כך נוצר מצב שחיסכון כלכלי הוא המניע העיקרי לשינויים סביבתיים בעיר, ומי שמוביל מהלכים סביבתיים בעיר הם לא דווקא אנשי הסביבה.

מקרה המטמנה הוא דוגמה טובה להמחשת סדר העדיפויות של קובעי המדיניות בעיר, סדר עדיפויות שבגללו אני נותר

בקואליציית העירייה במטרה להשפיע מתוכה, כי אין כיום "חסידי איכות סביבה" שזו אחת מהמטרות שלהם ביום-יום בעבודת העירייה.