

יום ראשון 24 מאי 2026

לכבוד :

ועדת המשנה להתנגדויות  
של הוועדה המחוזית לתכנון ובניה ירושלים

א.ג.נ,

**הנדון: התנגדות עצמית לתכנית מנהרת גולומב 101-1096924**

תכנית מנהרת גולומב 101-1096924 פורסמה להפקדה בתאריך 3/4/2026.

בתכנית הקו הסגול 101-0800771 המאושרת, בסעיף 6.12 ב, נרשם כי תנאי להפעלת הרכבת במקטע הקו הסגול בצומת גולומב/ קוליץ / שרת מותנית באישור תכנית הנוגעת להסדרת שיקוע/ הפרדה מפלסית בצומת ובבצוע ההפרדה המפלסית.

| 6.12 | תנאי להפעלה                                                                                                                                                                                                                        |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|      | א. הפעלה חלקית של הקו ו/או בשילוב עם קווים אחרים<br>אין בהוראות תכנית זו כדי לקבוע הנחיות או הוראות תפעול ביחס לרכבת הקלה לרבות ביחס להפעלה חלקית של קווים, שילוב עם קווים אחרים (לרבות קווים שנקבעו בתכניות אחרות) וכל כיוצא בזה. |
|      | ב. הפעלת הרכבת במקטע הקו הסגול בצומת גולומב/קוליץ/שרת מותנית באישור תכנית הנוגעת להסדרת שיקוע/הפרדה מפלסית בצומת ובבצוע ההפרדה המפלסית.                                                                                            |

אנו מבקשים לבטל את ההתנייה הזו שנרשמה בתכנית הקו הסגול כך שלא ידרש להפעלת הרכבת הקלה בקו הסגול אישור והקמה של תכנית מנהרת גולומב / קוליץ/שרת. זאת משום שבבדיקות תנועתיות מפורטות נוספות שנערכו בשנים האחרונות נראה שאין צורך מהותי בהתנייה זו וניתן לבטל אותה (ראו הסברים מצ"ב).

לשם כך אנו מציעים שבתקנון התוכנית, בסעיף 1.6 (יחס בין תוכניות), בהערה לטבלה יתווסף משפט כדלקמן: "התוכנית מבטלת את סעיף 6.12 בתכנית 101-0800771".

נבקש לזמן אותנו לדיון בהתנגדויות.

בברכה,

צחי ויטלזון  
תכנית אב לתחבורה ירושלים

#### העתקים:

שירה תלמי, יו"ר הוועדה המחוזית  
דן קינן, מתכנן מחוז ירושלים  
יואל אבן, מהנדס העיר ירושלים  
אמנון ארבל, אגף תכנון, עיריית ירושלים  
ישי טלאור, המפע"ת מחוזות ירושלים והדרום.  
איריס ערד, צתא"ל  
רועי שמידט, צתא"ל  
ערן רביד צתא"ל  
אביעד כהן, צתא"ל  
גדי רובין, עו"ד

## הסבר לעדכון העמדה ביחס להפרדה המפלסית גולומב-קוליץ במסגרת הקו הסגול

### רקע תכנוני

במהלך קידום תכנית הקו הסגול ובחינת ההתחדשות העירונית במרחב דרום-מערב ירושלים, קודמה גם חלופת ההפרדה המפלסית בצומת גולומב-קוליץ-שרת. המהלך נשען על בחינת ההשלכות התחבורתיות (בה"ת) שבוצעה בשנת 2019 עבור מנהלת ההתחדשות העירונית, ועל תפיסת התכנון התחבורתי שהייתה מקובלת באותה עת.

הבה"ת בחנה את השפעת תוספות הבינוי המשמעותיות במרחב על מערכת התחבורה, תוך התמקדות בתפקוד רשת הדרכים וברמות השירות בצירים ובצמתים המרכזיים. ממצאי העבודה הצביעו על עומסים משמעותיים בצומת גולומב-קוליץ ועל ירידה צפויה ברמת השירות לרכב פרטי. בהתאם לכך, נבחנו פתרונות של הגדלת קיבולת מערכת הדרכים, ובהם גם חלופת השיקוע. בעת הכנת הבה"ת, תפיסת התכנון המקובלת ברמה הארצית והמקומית ראתה בשיפור רמת השירות לרכב פרטי יעד מרכזי של מערכת התחבורה. בהתאם לכך, פתרונות המבוססים על הגדלת קיבולת, ובהם הרחבות דרך, תוספת נתיבים והפרדות מפלסיות, נתפסו ככלים מרכזיים להתמודדות עם גודש חזוי. בתוך מסגרת זו קודמה גם ההפרדה המפלסית בגולומב-קוליץ ואף שולבה כהתניה בתכנית הקו הסגול.

### שינוי מדיניות התחבורה

מאז הכנת הבה"ת חל שינוי משמעותי במדיניות משרד התחבורה, במדיניות עיריית ירושלים ובאופן שבו מוגדרים יעדיה של מערכת התחבורה העירונית. המדיניות התחבורתית העדכנית שמה דגש על שינוי פיצול הנסיעות, צמצום התלות ברכב פרטי, חיזוק מערכות הסעת המונים וקידום ניידות מקיימת. במסגרת זו, הצלחת מערכת התחבורה אינה נמדדת עוד בעיקר לפי רמת השירות לרכב פרטי, אלא לפי יכולתה לספק חלופות ניידות איכותיות, אמינות ונגישות עבור כלל המשתמשים.

גישה זו באה לידי ביטוי במדיניות משרד התחבורה לקידום תחבורה ציבורית עתירת נוסעים, בתכנון מוטה תחבורה ציבורית, וביעדי פיצול הנסיעות המטרופוליניים, המבקשים להגדיל את שיעור הנסיעות בתחבורה ציבורית, בהליכה וברכיבה כפי שבאים לידי ביטוי במסמך 'יעדי פיצול נסיעות לתנועה מקיימת ביישובים בישראל שפורסם ע"י משרד התחבורה במרץ 2022.

במקביל, גם בירושלים התגבשה תפיסה תכנונית חדשה הרואה במערכת המתע"ן את עמוד השדרה של הניידות העירונית. במסגרת זו מקודמות תכניות ניידות מרחביות, חיזוק מערך התחבורה הציבורית, שיפור הנגישות לרכבת הקלה, קידום נתיבי העדפה, פיתוח רשת הליכה ורכיבה ושיפור הקישוריות בין שכונות, מוקדי תעסוקה ומוסדות ציבור.

### המעבר מתכנון מבוסס קיבולת לתכנון מבוסס ניידות

השינוי המרכזי איננו רק שינוי בפתרונות התחבורתיים, אלא שינוי בהגדרת מטרות המערכת. בעבר, נקודת המוצא התכנונית הייתה כי ככל שרמת השירות לרכב פרטי יורדת, יש להגדיל את קיבולת מערכת הדרכים. בהתאם לכך, הצלחתה של מערכת התחבורה נבחנה בעיקר באמצעות מדדים של זרימת כלי רכב, עיכובים וזמני נסיעה. כיום, נקודת המוצא שונה. מטרת מערכת התחבורה היא לספק ניידות איכותית באמצעות מגוון אמצעי תחבורה, תוך צמצום התלות ברכב פרטי ושיפור הנגישות למערכת הסעת המונים. שינוי זה מוביל להעברת מרכז הכובד מהרחבת כבישים אל חיזוק התחבורה הציבורית, שיפור הנגישות למערכת המתע"ן, קידום הליכתיות ורכיבה ושיפור הקישוריות העירוניות.

גישה זו עולה בקנה אחד גם עם מגמות מדיניות רחבות יותר, ובהן התכנית להיערכות לשינויי אקלים וקידום אנרגיה מקיימת בעיר ירושלים 2030 והמדיניות הארצית להפחתת פליטות מתחבורה. בהתאם לכך, איכותה של מערכת התחבורה נבחנת כיום לא רק לפי מהירות נסיעת כלי הרכב, אלא לפי יכולתה לאפשר ניידות יעילה, אמינה ונגישה עבור כלל המשתמשים.

### הבחינה המחודשת של גולומב-קוליץ

לאור שינוי המדיניות בוצעו בשנים האחרונות בדיקות נוספות לצומת גולומב-קוליץ ולמערכת הדרכים במרחב. הבדיקות כללו מיקרוסימולציות, בחינת חלופות ללא שיקוע וניתוחים מערכתיים רחבים יותר.

ממצאי המיקרוסימולציה הראו כי חלופת השיקוע אכן משפרת את רמת השירות המקומית בצומת, אולם גם בחלופה ללא שיקוע מתקבל תפקוד סביר של המערכת, כאשר מיושמים השיפורים המשלימים. כלומר, השיקוע אינו תנאי הכרחי לתפקוד התחבורתי של המרחב, אלא פתרון אחד מתוך סל אפשרויות, שחלקן מתיישבות טוב יותר עם מדיניות הניידות העדכנית.

נוסף לכך, נמצא כי הרכבת הקלה אינה חוצה את צומת גולומב- קוליץ עצמו, ולכן ההפרדה המפלסית אינה תנאי ישיר להפעלת הקו הסגול. הקושי המרכזי אינו תנועת הרק"ל בצומת, אלא ניהול תנועת הרכב והתחבורה הציבורית במערכת הצמתים הסמוכה. לכן ניתן לתת מענה באמצעות ניהול רמזורים, העדפת תחבורה ציבורית, פיזור תנועות ושיפור החיבורים המקומיים.

לבסוף, הבחינה המערכתית העלתה כי השיקוע מטפל בצוואר בקבוק מקומי, אך אינו פותר את מגבלות הקיבולת הרחבות של הרשת. הגדלת הקיבולת בגולומב- קוליץ עלולה להזרים נפחי תנועה גדולים יותר אל מקטעים רוויים אחרים, כגון צירי הכניסה לעיר וצירי האורך המרכזיים. לכן ההמלצה המעודכנת היא להעדיף חלופה המבוססת על שיפורים תפעוליים, חיזוק התחבורה הציבורית, שיפור הנגישות לרק"ל ופיתוח תשתיות הליכה ורכיבה.

### התכנית המרחבית לדרום-מערב ירושלים

המסקנות שעלו מן הבחינה המחודשת של גולומב- קוליץ לא נבחנו במנותק, אלא כחלק משינוי רחב יותר באופן שבו מתוכנן כיום מרחב דרום- מערב ירושלים. במקביל לבדיקות המיקרוסימולציה ולבחינה המחודשת של ההפרדה המפלסית, גובשה גם התכנית המרחבית לדרום- מערב, אשר ביקשה לתת מענה כולל לביקושי הניידות העתידיים במרחב.

בעוד שהבה"ת המקורית נשענה בעיקר על הרחבת קיבולת מערכת הדרכים עבור רכב פרטי, התכנית המרחבית מבוססת על תפיסה שונה, שלפיה המענה המרכזי לגידול בביקושי הניידות צריך להינתן באמצעות חיזוק חלופות הנסיעה לרכב הפרטי. בהתאם לכך, התכנית מתמקדת בחיזוק הנגישות לרשת הרכבת הקלה, שיפור מערך התחבורה הציבורית וההזנה למתע"ן, קידום נתיבי העדפה, יצירת רציפות הליכתית ופיתוח רשת שבילי אופניים.

בתוך מסגרת זו, גם סוגיית גולומב- קוליץ נבחנה מחדש. במקום לראות בהפרדה המפלסית תנאי בסיסי לתפקוד המערכת, התכנון המרחבי רואה בצומת חלק ממערכת ניידות רחבה יותר, הנשענת על שיפור הקישוריות, פיזור תנועות, חיזוק התחבורה הציבורית וצמצום התלות ברכב פרטי. לכן, הפתרונות שנבחרו במסגרת התכנית המרחבית מבקשים לשפר את תפקוד המרחב כולו ולא רק להגדיל באופן נקודתי את קיבולת הרכב הפרטי בצומת מסוים.

### סיכום

הצוות שקידם בעבר את ההפרדה המפלסית עשה זאת בהתאם לתפיסת התכנון ולמדיניות המקצועית שהיו מקובלות באותה עת. עם זאת, מאז חלו שינויים משמעותיים במדיניות משרד התחבורה, ביעדי מערכת התחבורה, בתפיסת התכנון העירונית ובכלי הניתוח התחבורתיים.

הבדיקות המעודכנות מראות כי ההפרדה המפלסית אינה תנאי להפעלת הקו הסגול, כי ניתן לספק מענה ניידות איכותי גם ללא השיקוע, וכי המשך הרחבת מערכת הדרכים עבור רכב פרטי אינו מהווה פתרון מספק למערכת התחבורה במרחב. לפיכך, ההמלצה המקצועית כיום היא לבטל את ההתניה המחייבת את ביצוע ההפרדה המפלסית כתנאי להפעלת הקו הסגול, ולהמשיך לקדם פתרונות המבוססים על תחבורה ציבורית, הליכה, רכיבה וניידות מקיימת, בהתאם למדיניות התחבורתית העדכנית של משרד התחבורה ועיריית ירושלים.

ג' בסיוון תשפ"ו  
יום ג' 18.5.26

לכבוד:  
מנהל התכנון  
ועדת משנה להתנגדויות  
הועדה המחוזית לתכנון ובנייה  
מחוז ירושלים

הנדון: התנגדות לפי סעיף 100 לחוק התכנון והבניה  
לתוכנית - 101-1096924 גוש: 30455 חלקה: 64:

הנני הבעלים הרשום על דירת מגורים ברחוב חכם אברהם 4 המצויה בגוש 30455 חלקה: 64 ע"ש אברהם אהרן ת.ז. 066761503. הגוש והחלקה בהם מצויה דירתי נכללים בתחומי התכנית שבנדון וגם בהפקעה תלת מימד, הבית נמצא בקו ראשון של העבודות והמנהרה לכלי רכב והרכבת הקלה המתוכנן בתכנית. התכנית הנ"ל פוגעת פגיעה חמורה וקשה באיכות חיי וחיי בני משפחתי וזאת כמפורט להלן:

1. מיקום הנכס ביחס לתכנית:

הנכס שבבעלותי בגוש 30455 חלקה: 64 בו אנו מתגוררים אני ואשתי ו 5 ילדים גילאים 10-18 הינו בקו חזית ראשון לחפירת המנהרה והעבודות בר"ח קוליץ. מצ"ב סימון החלקה ביחס לתכנית כמסומן בצהוב:



## 2. שעות העבודה:

הובא לידיעתנו שהעבודות בחציבת המנהרה יהיו גם בשעות היום וגם בשעות הלילה דבר שיהיה בלתי נסבל ויוריד בצורה חדה מאוד את איכות החיים חוסר נוחות וחוסר שינה.

## 3. מפגעי רעש, זיהום אוויר וקרינה:

העבודות במנהרה יגרמו לכלוך אבק זיהום אוויר כבד גם מפליטת הגזים הרעילים CO<sub>2</sub> וכדומה ממשאיות וכלי העבודה השונים שיעסקו במלאכה ולא יאפשר לנו מינימום של אוויר צח וקיום חיים נורמליים בנכס זה. ממסמכי התכנית וממסמכי איכות הסביבה.

## 4. הסדרי תנועה, כניסה ויציאה לבית:

הסדרי תנועה וחסימות צירים בזמן העבודות לאורך כל שעות היום והלילה, דבר שלא יאפשר לנו תנועה סדירה ונורמאלית עם כלי רכב למקומות העבודה מוסדות החינוך קניות וכו... גם בכניסה וביציאה מהבית. עוד חשוב להבהיר שלא הבנו מהתכנית מה יהיו הסדרי החניה והתנועה בכניסה לרח' חכם אברהם האם יישארו החניות בצד שמאל והאם התנועה תמשיך להיות דו סטרית או חד סטרית כי אם התנועה תהינה חד סטרית הדבר יפגע בנו קשות לחופש התנועה ברחוב זה ולכניסה וליציאה וגישה לביתנו. כמו כן מה תהינה הכניסה לרח' חכם אברהם לאחר העבודות ומהיכן נוכל להתנייד ברכב ביציאה וכניסה לרחוב ולנכס. לבית יש כניסה גם מרחוב קוליץ, האם הכניסה תתאפר בזמן העבודות ואיך זה יראה לאחר העבודות? האם תוואי הכביש לא קטן כתוצאה מהתכנית?

## 5. מפגע אקולוגי:

בעת כריית המנהרה דבר שידוע לנו ונעשו על זה מחקרים מפרויקטים ובניות לעומק יגרום לחיים האקולוגיים במעמקי האדמה חיות כגון עכברים חולדות גוקים נחשים עקרבים וכדומה לצאת ממחבואם ולפלוש למקום ישוב, וכידוע הנכס שלנו נמצא בסמוך ובחזית העבודות בקומת קרקע מה שיצור אצלנו תופעה של מזיקים שונים בשטח כל הבית והגינה.

5. מה גם שבחציבת מנהרה בעומק האדמה נחשפים סוגים שונים של גזים ובתוכם גז "מתאן" מה שעלול לפגוע בבריאותנו קשות מפני מיקום הבית לעבודות.

6. כפי שקרה כבר ביוני 2021 במתחם שערי צדק שיכול להיבצר מצב של בולענים דבר שעלול בסיכון ממשי לפגוע אנושות במבנה ובקרקע הנכס מפני סמיכות הנכס לעבודות בקו ראשון.

7. במסמכים הסביבתיים המופעים כחלק מנספחי התכנית נאמר מפורשות שאיכות האוויר והרעש שיש כיום מהכביש הפעיל לא תהיה שונה ואף תחרוג מעל הרעש המותרת ממעט מהמצב כיום אבל לא כן הדברים מפני שיש שעות 4 שעות ביממה 2 שעות בבוקר בערך מ 7 בבוקר עד 9, ואחר הצהריים מ 3 עד 5 שהכביש עמוס ופקוק ואכן יש רעש וזיהום בשעות אלו אבל בזמן העבודות הן תהינה 24/6 !

## 6. מיקום חדר המכונות והאווירור:

חדרי המכונות והאווירור מתוכננים כ 60 מטרים מהנכס שלנו בקו אלכסוני בצומת השועלוקוליץ. דבר שיגרום לנו לרעש וזיהום אוויר כבד בלתי פוסק מפני שהם ממוקמים מערבית לנכס וידוע שרוב הרוח בשנה היא מערבית וכל הפליטות של הגזים ינשבו אלינו לנכס ולביתנו.

ידוע לנו שלאחר עבודות שכאלו **ממקמים אנטנות סלולריות** בסמוך או על חדרי מכונות ואווירור דבר שעוד לא נחשף לציבור מה שגם מסכן אותנו בגלל הקרינה הרבה שבהם.

## 7. רעשי התנועה במנהרה/תוואי הרכבת הקלה :

לאחר סיום העבודות נסבול גם בנוסף, מנפגעי רעש ולכלוך בתחום המנהרה, בתוואי הרכבת הקלה, רעשי הרכבת עצמה, מערכות הכריזה של הרכבת, מפגעי תאורה בלילה, מיקום חדר המכונות / האנטנות דבר שיוריד את איכות חיינו.

## סיכום:

א. לאור כל האמור לעיל אנו מתנגדים בתוקף לתוכנית באופן גורף להפוך את חיינו לבלתי נסבלים בשל

ירידה באיכות החיים ממשיית וחדה בזמן העבודות וגם לאחר העבודות.

ב. ירידת ערך ממשיית לנכס עקב העבודות וגם לאחר העבודות עקב מיקום חדרי המכונות בצומת

השועלוקוליץ ועקב פעילות המנהרה לכלי רכב והרכבת הקלה

ג. אנו מבקשים לבטל את תכנית

ד. במידה והתכנית כן תאושר נדרוש תשלום פיצויים בגין ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק /

פינוי בזמן העבודות .

- ה. אין בהתנגדות זו בכדי לפגוע או לגרוע מכל זכות או טענה ו/או תביעה ו/או סעד הקיימים לי ולמשפחתי לרבות תביעה לפיצויים לפי סעיף 197 לחוק התו"ב ו / או עפ"י חוק תכנון ובניה.
- ו. להתנגדות זו מצורף תצהיר עו"ד.

**תצהיר:**

אני הח"מ , אברהם אהרן ת.ז. 066761503 לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר את האמת בלבד ואת האמת כולה וכי אם לא אעשה כן, אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק מצהיר בזאת:

1. אני נותן תצהיר זה לפי סעיף 103 א' לחוק תכנון ובניה , תשכ"ה 1965 , לתמיכה להתנגדות לתכנית-101-1096924 שעניינה מנהרת גולומוב-קוליץ וחלק מתכנית של הקו הסגול של הרכבת הקלה בירושלים.
2. העובדות עליהן מסתמנת ההתנגדות אליה מצורף תצהיר זה הן נכונות למיטב ידיעתי ואמונתי , עפ"י מסמכים שעיינתי בהם ובכללם מסמכי תכנית 101-1096924 המופקדת.
3. אני מצהיר לעל כי זהו שמי , זו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.

  
חתימה:

**אישור עורך דין:**

אני, הח"מ מטה עו"ד גל סלע מס' רישוי 25566, מאשר כי ביום 24.5.2026 הופיע בפני מר אברהם אהרן ת.ז. 066761503 ולאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת בלבד, וכי יהיה צפוי לעונשים הצפויים בחוק אם לא יעשה כן, אישר את נכונות התצהיר דלעיל וחתם עליו בפני.

  
חתימה: גל סלע, עו"ד  
מ.ר. 25566

ג' בסיוון תשפ"ו  
יום ג' 18.5.26

לכבוד:  
מנהל התכנון  
ועדת משנה להתנגדויות  
הועדה המחוזית לתכנון ובנייה  
מחוז ירושלים

הנדון: התנגדות לפי סעיף 100 לחוק התכנון והבניה  
לתוכנית - 101-1096924 גוש: 30455 חלקה: 64:

הנני הבעלים הרשום על דירת מגורים ברחוב חכם אברהם 4 המצויה בגוש 30455 חלקה: 64 ע"ש אברהם אהרן ת.ז. 066761503. הגוש והחלקה בהם מצויה דירתי נכללים בתחומי התכנית שבנדון וגם בהפקעה תלת מימד, הבית נמצא בקו ראשון של העבודות והמנהרה לכלי רכב והרכבת הקלה המתוכנן בתכנית. התכנית הנ"ל פוגעת פגיעה חמורה וקשה באיכות חיי וחיי בני משפחתי וזאת כמפורט להלן:

1. מיקום הנכס ביחס לתכנית:

הנכס שבבעלותי בגוש 30455 חלקה: 64 בו אנו מתגוררים אני ואשתי ו 5 ילדים גילאים 10-18 הינו בקו חזית ראשון לחפירת המנהרה והעבודות בר"ח קוליץ. מצ"ב סימון החלקה ביחס לתכנית כמסומן בצהוב:



## 2. שעות העבודה:

הובא לידיעתנו שהעבודות בחציבת המנהרה יהיו גם בשעות היום וגם בשעות הלילה דבר שיהיה בלתי נסבל ויוריד בצורה חדה מאוד את איכות החיים חוסר נוחות וחוסר שינה.

## 3. מפגעי רעש, זיהום אוויר וקרינה:

העבודות במנהרה יגרמו לכלוך אבק זיהום אוויר כבד גם מפליטת הגזים הרעילים CO<sub>2</sub> וכדומה ממשאיות וכלי העבודה השונים שיעסקו במלאכה ולא יאפשר לנו מינימום של אוויר צח וקיום חיים נורמליים בנכס זה. ממסמכי התכנית וממסמכי איכות הסביבה.

## 4. הסדרי תנועה, כניסה ויציאה לבית:

הסדרי תנועה וחסימות צירים בזמן העבודות לאורך כל שעות היום והלילה, דבר שלא יאפשר לנו תנועה סדירה ונורמאלית עם כלי רכב למקומות העבודה מוסדות החינוך קניות וכו... גם בכניסה וביציאה מהבית. עוד חשוב להבהיר שלא הבנו מהתכנית מה יהיו הסדרי החניה והתנועה בכניסה לרח' חכם אברהם האם יישארו החניות בצד שמאל והאם התנועה תמשיך להיות דו סטרית או חד סטרית כי אם התנועה תהינה חד סטרית הדבר יפגע בנו קשות לחופש התנועה ברחוב זה ולכניסה וליציאה וגישה לביתנו. כמו כן מה תהינה הכניסה לרח' חכם אברהם לאחר העבודות ומהיכן נוכל להתנייד ברכב ביציאה וכניסה לרחוב ולנכס. לבית יש כניסה גם מרחוב קוליץ, האם הכניסה תתאפר בזמן העבודות ואיך זה יראה לאחר העבודות? האם תוואי הכביש לא קטן כתוצאה מהתכנית?

## 5. מפגע אקולוגי:

בעת כריית המנהרה דבר שידוע לנו ונעשו על זה מחקרים מפרויקטים ובניות לעומק יגרום לחיים האקולוגיים במעמקי האדמה חיות כגון עכברים חולדות גוקים נחשים עקרבים וכדומה לצאת ממחבואם ולפלוש למקום ישוב, וכידוע הנכס שלנו נמצא בסמוך ובחזית העבודות בקומת קרקע מה שיצור אצלנו תופעה של מזיקים שונים בשטח כל הבית והגינה.

5. מה גם שבחציבת מנהרה בעומק האדמה נחשפים סוגים שונים של גזים ובתוכם גז "מתאן" מה שעלול לפגוע בבריאותנו קשות מפני מיקום הבית לעבודות.

6. כפי שקרה כבר ביוני 2021 במתחם שערי צדק שיכול להיבצר מצב של בולענים דבר שעלול בסיכון ממשי לפגוע אנושות במבנה ובקרקע הנכס מפני סמיכות הנכס לעבודות בקו ראשון.

7. במסמכים הסביבתיים המופעים כחלק מנספחי התכנית נאמר מפורשות שאיכות האוויר והרעש שיש כיום מהכביש הפעיל לא תהיה שונה ואף תחרוג מעל הרעש המותרת ממעט מהמצב כיום אבל לא כן הדברים מפני שיש שעות 4 שעות ביממה 2 שעות בבוקר בערך מ 7 בבוקר עד 9, ואחר הצהריים מ 3 עד 5 שהכביש עמוס ופקוק ואכן יש רעש וזיהום בשעות אלו אבל בזמן העבודות הן תהינה 24/6 !

## 6. מיקום חדר המכונות והאווירור:

חדרי המכונות והאווירור מתוכננים כ 60 מטרים מהנכס שלנו בקו אלכסוני בצומת השועלוקוליץ. דבר שיגרום לנו לרעש וזיהום אוויר כבד בלתי פוסק מפני שהם ממוקמים מערבית לנכס וידוע שרוב הרוח בשנה היא מערבית וכל הפליטות של הגזים ינשבו אלינו לנכס ולביתנו.

ידוע לנו שלאחר עבודות שכאלו **ממקמים אנטנות סלולריות** בסמוך או על חדרי מכונות ואווירור דבר שעוד לא נחשף לציבור מה שגם מסכן אותנו בגלל הקרינה הרבה שבהם.

## 7. רעשי התנועה במנהרה/תוואי הרכבת הקלה :

לאחר סיום העבודות נסבול גם בנוסף, מנפגעי רעש ולכלוך בתחום המנהרה, בתוואי הרכבת הקלה, רעשי הרכבת עצמה, מערכות הכריזה של הרכבת, מפגעי תאורה בלילה, מיקום חדר המכונות / האנטנות דבר שיוריד את איכות חיינו.

## סיכום:

א. לאור כל האמור לעיל אנו מתנגדים בתוקף לתוכנית באופן גורף להפוך את חיינו לבלתי נסבלים בשל

ירידה באיכות החיים ממשיית וחדה בזמן העבודות וגם לאחר העבודות.

ב. ירידת ערך ממשיית לנכס עקב העבודות וגם לאחר העבודות עקב מיקום חדרי המכונות בצומת

השועלוקוליץ ועקב פעילות המנהרה לכלי רכב והרכבת הקלה

ג. אנו מבקשים לבטל את תכנית

ד. במידה והתכנית כן תאושר נדרוש תשלום פיצויים בגין ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק /

פינוי בזמן העבודות .

- ה. אין בהתנגדות זו בכדי לפגוע או לגרוע מכל זכות או טענה ו/או תביעה ו/או סעד הקיימים לי ולמשפחתי לרבות תביעה לפיצויים לפי סעיף 197 לחוק התו"ב ו / או עפ"י חוק תכנון ובניה.
- ו. להתנגדות זו מצורף תצהיר עו"ד.

**תצהיר:**

אני הח"מ , אברהם אהרן ת.ז. 066761503 לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר את האמת בלבד ואת האמת כולה וכי אם לא אעשה כן, אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק מצהיר בזאת:

1. אני נותן תצהיר זה לפי סעיף 103 א' לחוק תכנון ובניה , תשכ"ה 1965 , לתמיכה להתנגדות לתכנית 101-1096924 שעניינה מנהרת גולומוב-קוליץ וחלק מתכנית של הקו הסגול של הרכבת הקלה בירושלים.
2. העובדות עליהן מסתמנת ההתנגדות אליה מצורף תצהיר זה הן נכונות למיטב ידיעתי ואמונתי , עפ"י מסמכים שעיינתי בהם ובכללם מסמכי תכנית 101-1096924 המופקדת.
3. אני מצהיר לעל כי זהו שמי , זו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.

  
חתימה:

**אישור עורך דין:**

אני, הח"מ מטה עו"ד גל סלע מס' רישוי 25566, מאשר כי ביום 24.5.2026 הופיע בפני מר אברהם אהרן ת.ז. 066761503 ולאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת בלבד, וכי יהיה צפוי לעונשים הצפויים בחוק אם לא יעשה כן, אישר את נכונות התצהיר דלעיל וחתם עליו בפני.

  
חתימה: גל סלע, עו"ד  
מ.ר. 25566

ירושלים, יא סיון תשפ"ו, 27 במאי 2026

לכבוד  
הועדה המחוזית לתכנון ולבניה  
רח" שלומציון המלכה  
ירושלים

הנדון: תצהיר  
התנגדות לתכנית מס' 101-1096924 - מנהרת גולומב-קוליץ

אני, אהוד קפלן, ת"ז מס' 005025911 לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, אני תושב שכונת מלחה הישנה (הכפר מלחה), רח' עמשא 96, מגיש בזה את התנגדותי לתכנית שבנדון.

להלן נימוקי ההתנגדות:

- המנהרה שבנדון הינה פרויקט מיותר שבמקום לפתור בעיות תחבורה כביכול בצומת גולומב-שרת-קוליץ תיצור בעיות תחבורה קשות ביציאה מרמת שרת ובכניסה אליה שכן כל התחבורה למלחה הישנה והחדשה יאלצו להשתמש ברח' שרת דרך הצומת שתהיה עמוסה עוד יותר ובטח לאור הגידול של האוכלוסיה החדשה במגדלים הנבנים בקרית יובל.
- חפירת מנהרה כזו בסמוך לבתי מלחה הישנה יכולה לסכן בצורה חמורה את הבתים הסמוכים שכן אלו בתים עתיקים ללא ביסוס מודרני ובעלי רגישות גבוהה לרעדים ובודאי לפיצוצים
- אני מבין מהתוכנית שהתכנון הוא לנתיב אחד במנהרה לכל כיוון. מה יעשה אמבולנס או רכב חירום אחר שנוסע לכיוון הדסה או בכיוון ההפוך ויתקע בפקק במנהרה ללא אפשרות עקיפה?
- אני גר ברחוב עמשא שהוא סמטה צרה שאינה מאפשרת נסיעה ו/או חניה. לתושבים ברחוב ואלו שממגוררים ברח' מעלות הרב נוראל הסמוך (כולל מעון אלו"ט), אין חניה פרט למגרשון בכניסה לעמשא המכיל כ 10 מכוניות וכל השאר (כ 30 מכוניות) חונים (בהסכמת שבשתיקה, אולי, של העירייה) חצי על המדרכה בפניית הגישה לרח' עמשא על גולומב. שכן גם העירייה מבינה שכרגע אין פתרונות חניה אחרים במרחק מתקבל על הדעת. המנהרה והפורטלים יחמירו את הבעיה עשרות מונים ונדרש פתרון לכמות כזו של מכוניות.
- לסיכום, לא ברורה מטרת התוכנית ומדוע נבחרה דווקא חלופת המנהרה. לאור הפגיעה בתושבים הסמוכים למנהרה, באורחות ובאיכות חייהם, הוועדה הנכבדה מתבקשת לדחות את התוכנית הנ"ל

בכבוד רב

אהוד קפלן

ולראיה באתי על החתום \_\_\_\_\_ ת"ז 005025911

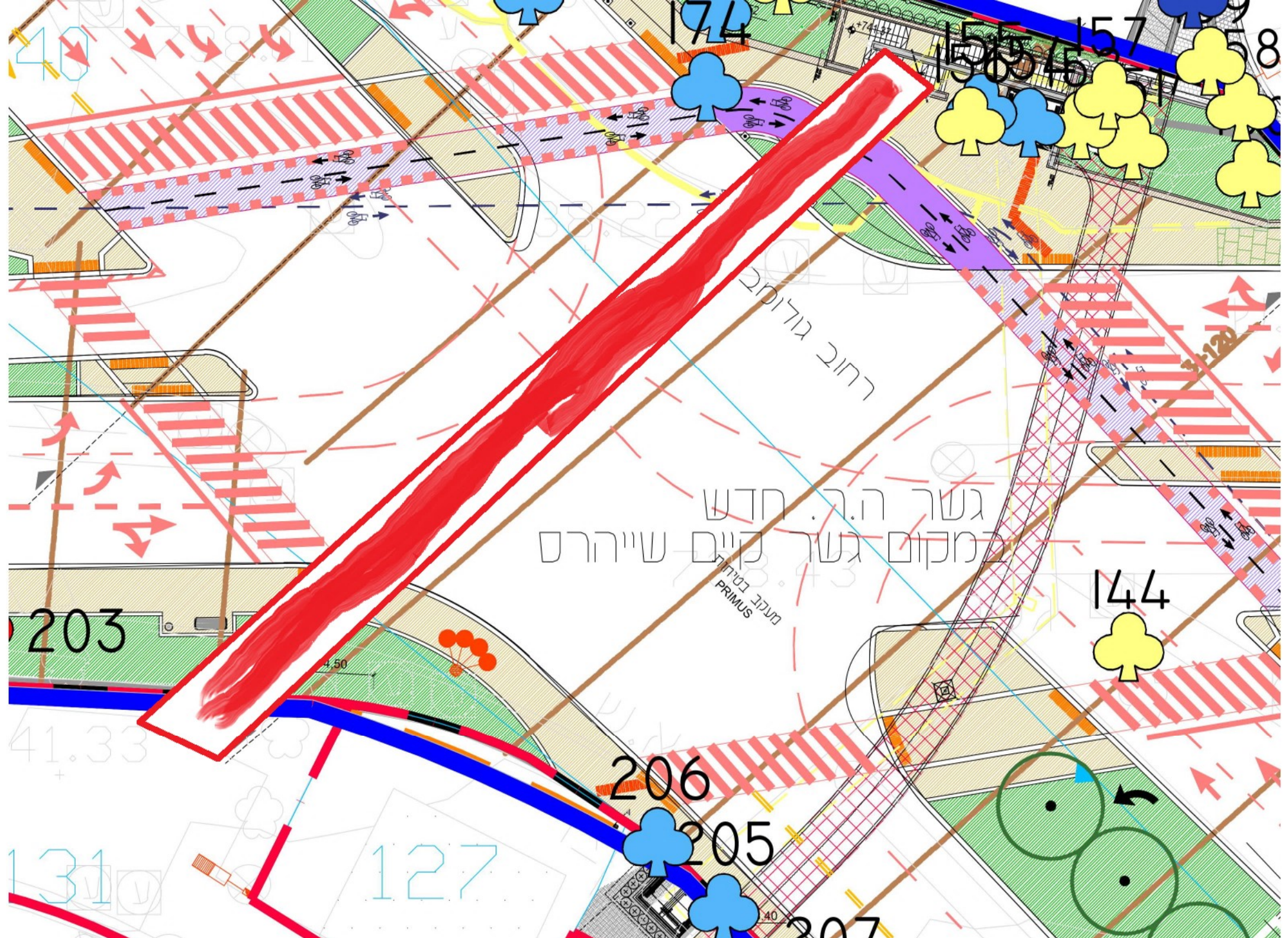
בתאריך 29.5.2026

בפני עו"ד עוזי עמית-כהן מס' רשיון 11080 אלא כי זה אלו קפאן,

המוכר לי א"ס, ה"י קפני ה"ו 29.5.26,  
ולאחר שהזהרתיו כי עליו להצהיר את האמת וכי יהיה צפוי לענשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן,  
אשרתי את נכונות התצהיר דלעיל וחתם עליו בפני.

תאריך 29/5/2026 חתימה וחותמת עו"ד

עוזי עמית-כהן, עורך-דין  
Uzi Amit-Kohn, Advocate  
רשיון License 11080



**טופס פירוט התנגדות לתכנית מפורטת שמספרה 101-1096924**

תאריך 03/05/26

שם : אסף מונפרד

הבעלים של השטח עליו קיימת משתלת אבי בצומת גולומב קוליץ (חכם אברהם 17) מגרש מסחרי מספר 128 בתשריט.

הריני להתנגד לתכנון המוצע בתכנית 101-1096924 מארבעה טעמים עיקריים.

1. הארכה משמעותית של משך הנסיעה למגיעים לשכונת מלחה הישנה ולעסק שלי מכיוון גולומב מזרח , גולומב מערב ומשה שרת בגלל ביטול הפניה הקיימת מגולומב לקוליץ.
2. יצירת קטסטרופה תעבורתית במבוא לשכונת מלחה הוותיקה בחיבור בין הרחובות חכם אברהם וקדושי סטרומה בעקבות צמצום מפרץ ההסתובבות היחידי בשכונה בעקבות התכנון של הגשר החדש.
3. פגיעה בכמות החניות בשכונה שבכל מקרה סובלת ממחסור חמור בחניה בגלל המיקום של הגשר החדש.
4. פגיעה אנושה ביכולת של העסק שלי לקבל סחורה בגלל התכנון של הגשר החדש .

רקע:

- התכנית מפרטת מנהרת רכבים מרחוב גולומב לפני צומת גולומב קוליץ עד יציאה ברחוב קוליץ תוך כדי "דילוג" מתחת לצומת גולומב קוליץ הקיימת היום ו"דילוג" על הפניה לרחוב חכם אברהם.
- בגלל המנהרה נותר הגשר הקיים "באוויר" ולשם כך תוכנן גשר חדש במסגרתו לאור התקנים החדשים יש לבצע מעליות נגישות בבסיס.
- לא בוצעה שום בדיקת שימוש בגשר כדי לוודא שעדיין יש בו צורך (על אחת כמה וכמה לא בוצעה בדיקת שימוש של תושבי מלחה הוותיקה למענם נבנה הגשר מתחילה)
- לא בוצע שום "שיתוף ציבור" של תושבי/סוחרי מלחה הוותיקה בשלב התכנון של התכנית.

פירוט :

1. **הארכת משך הנסיעה :** לקוחות וספקים אשר ינסו להגיע לעסק שלי מנסיעה מערבה על ציר גולומב ייאלצו לפנות ימינה לרחוב משה שרת הפקוק גם ככה רוב היום , לעשות פרסה במעלה הרחוב , לחצות את הצומת לקוליץ , לעשות שוב פרסה ורק אז להיכנס לרחוב חכם אברהם , מדובר בתוספת של 10-20 דקות נסיעה בתלות בפקקים לכל כניסה למלחה הוותיקה , גם של באי המשתלה וגם שאר המגיעים לשכונה.
2. **צמצום מפרץ ההסתובבות בין חכם אברהם לקדושי סטרומה :** בין הכניסה למשתלה לכניסה למספרה (מגרשים 127, 128) קיים מפרץ שמשמש גם כנקודת עצירה למשאיות לפריקת סחורה למשתלה , גם כחניה לארבעה רכבים וגם כנקודת ההסתובבות היחידה לרכבים לאורך כל השכונה שהיא ברובה רחוב חד סטרי צר אחד , כל משאית שמגיעה לשכונה להעברת דירות , לפריקת מוצרי חשמל , לאספקת סולר , לאספקת חומרי בניין , לאספקה לעסקים וכדומה משתמשת במפרץ הזה כדי לפרוק /או כדי להסתובב , בניית המעלית המתוכננת על חשבון חלק מהמפרץ תבטל אפשרות זו ותהפוך את כל השכונה לרחוב חד נתיבי (לרכבים גדולים אין אפשרות לעבור בחלקים העליונים של השכונה) וכל משאית שתיכנס תיאלץ לסגור את הכביש כדי לפרוק כשמאחוריה מצטברים כלי רכב ואז כדי לצאת כל השיירה תיאלץ לצאת ברוורס את כל הדרך , מהנדסת תנועה שמדרשה ע"י חברת הניהול לאשר כי לא תהיה פגיעה הציגה לבקשתה נתונים מעוותים (לכל הפחות) בניסיון

לטעון כי אין מניעה מהסתובבות משאית אך בפועל (כפי שהוצג לחברת הניהול) לא כך הדבר.

3. **צמצום כמות החניות :** גם היום קיימת בעיית חניה נוראית בשכונה במקטע שטח שבו חמישה עסקים פעילים עם כ 15 מכוניות של העובדים ועוד כ 30 בתי אב בתוספת הלקוחות ובאי גני הילדים הנאלצים להסתפק בכ 20 מקומות חניה , ביצוע מעליות הגשר ע"פ התכנון תבטל 3-4 מקומות חניה (גם אם לא מקומות מוסדרים) ותחמיר את הבעיה.
4. **מניעת פריקת סחורה :** ביצוע מעליות הגשר לפי התכנון תמנע באופן מוחלט את האפשרות לאספקת סחורה למשתלה במשאיות גדולות ובמשאיות מנוף שהן היחידות שמספקות סחורה למשתלות ותעצור את היכולת שלי להמשיך להשתמש בשטח המשתלה כמשתלה.

חלופות :

- ניתן במעט מאמץ לתכנן את המנהרה והצומת באופן שלא יאריך את הגישה לבאי שכונת מלחה הוותיקה.
- לווטר לחלוטין על בניית גשר חדש יקר שיעמוד כפיל לבן ללא שימוש , נכון להיום אין כמעט תנועה על הגשר ועל אחת כמה וכמה אין תנועה של תושבי מלחה הוותיקה שהם יהיו הניזוקים מבניית הגשר החדש להזכירם לא נעשה כל סקר שימוש בגשר ובצומת העתידית מתוכננים מעברי חציה כמו בכל צומת אחרת בעיר.
- ככל ונדרשת מסיבה עלומה הקמת גשר , ניתן להעביר את בסיס הגשר כ 25 מטר מערבה לרחבה שאינה בשימוש ממערב למגרש 127 (מצורפת סקיצה) וכך למנוע את כל הסבל הצפוי לתושבי השכונה ולקוחות העסקים.

סיכום :

הקמת הגשר לפי התכנית והארכת מסלול הכניסה למלחה הוותיקה צפוי להוות מכת מוות על העסקים בשכונה בכלל ועל עסק המשתלה שלי בפרט , לא אוכל להמשיך להפעיל את העסק עם ביטול כמעט מוחלט של אופציית פריקת הסחורה ועם הירידה הדרסטית הצפויה בכמות הלקוחות בעקבות הארכת וסיבוך דרך ההגעה למשתלה וביטול דה פקטו של החניה באזור , להדגיש כי המשתלה קיימת כבר 45 שנים ומפרנסת מספר משפחות בכבוד .

אבקש להדגיש כי אין לי כוונה לוותר על מפעל חיי ומקור פרנסתי בגלל גאווה/עצלות תכנונית ללא מאבק במיוחד לאור העובדה שאין ענין מהותי בביצוע התכנית המדוברת , כל זאת כשבנוסף נפגעים העסקים הסמוכים ותושבי השכונה ללא תועלת כלשהי מהעניין על כן אבקשכם לתכנן מחדש את הצומת והגשר בצורה שלא תזיק לעסקים ולתושבים.

תצהיר עורך דין :

אני הח"מ עו"ד אריאל פרידמן מספר רישיון 62249 מאשר בזה כי ביום 04/05/26 הפיע בפני מר מונפרד אסף מספר ת.ז. 029326139 המוכר לי באופן אישי, ולאחר שהוזהר כי עליו להצהיר את האמת וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, אישר את נכונות ההצהרה וחתם עליה.

הריני לאשר בזה כי חתימתו של מר מונפרד אסף על המסמך לעיל היא אותנטית ונעשתה מרצונו החופשי.

ולראיה,

חתמתי על תצהיר זה היום, 04/05/26



101-1096924 תוכנית

מנהרת גולומב - קולייץ

מסמך התנגדות

כתב : זהר קפלן, תושב מלחה

zoharkaplan@gmail.com

052-6091542

ירושלים, יא סיון תשפ"ו, 27 במאי 2026

לכבוד

הועדה המחוזית לתכנון ולבניה

רח" שלומציון המלכה

ירושלים

הנדון: תצהיר

התנגדות לתכנית מס' 101-1096924 - מנהרת גולומב-קולייץ

אני, זהר קפלן, ת"ז מס' 011945672 תושב שכונת מלחה, לאחר שהיזהרתי כי עלי לומר את האמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מגיש בזה את התנגדותי לתכנית שבנדון.

להלן נימוקי ההתנגדות:

התנגדות זו אינה מבקשת להעיר על תכנית מנהרת קולייץ גולומב אלא דורשת לבטלה לגמרי. מהסיבות המובאות להלן:

#### תוכן עניינים

- 2.....פרשנות שגויה של הוראות תכנית הקו הסגול
- 2.....הגדרת הבעיה ובחינת החלופות
- 5.....חלופת מנהרה לעומת חלופת מודעי
- 6.....העדר התאמת המנהרה לאוטובוסים ומשאיות
- 6.....פתרון חנייה לתושבי רחובות עמשא והר נוראל
- 7.....הפקעות
- 8.....חציבה בגבהים נמוכים מ'13 מבתי עתיקים
- 8.....גמישות יתר בהזזת הפורטל

- 9..... אישור להחדרת עוגני קרקע ללא הגבלה
- 10..... ציר מרכזי לאמבולנסים אל בית החולים
- 10..... טעות בהגדרת הקולטנים – אין כתובות ומפה שגויה
- 12..... אזור התארגנות ופינוי עפר
- 14..... מספר מיקומים שונים לחדר הטכני
- 14..... כריתת עצים נוספת עבור החדר הטכני במיקומו החדש
- 15..... העדר מוסדות חינוך וציבור שהתכנית מתעלמת מהם
- 16..... שגיאה טכנית במסמך

## פרשנות שגויה של הוראות תכנית הקו הסגול

בהוראות תכנית הקו הסגול נדרשת כתנאי להפעלה "הפעלת הרכבת במקטע הקו הסגול בצומת גולומב/קוליץ/שרת מותנית באישור תכנית הנוגעת להסדרת שיקוע/הפרדה מפלסית בצומת ובבצוע ההפרדה המפלסית". המילים הפרדה מפלסית או שיקוע לא מופיעות בכל תכנית הקו הסגול מעבר לכך. אין מעבר לכך מידע במה מדובר, אין פירוט מדוע יש צורך בהפרדה מפלסית/שיקוע, אין הסבר מה הבעיה שהפתרון אמור לפתור. בזמן הפקדת ואישור תכנית הקו הסגול לא הופקדה תוכנית ההפרדה המפלסית הנוכחית. לפיכך, אין וודאות שהתכנית הנוכחית עונה על הדרישה המופיעה בהוראות תכנית הקו הסגול.

משכך, אני מבקש להציע כי ההפרדה המפלסית עליה מדובר בהוראות תכנית הקו הסגול בצימת גולומב/קוליץ/שרת הינה גשר הולכי הרגל המופרד ממפלס הכביש המשוקע ואשר כן נכללת כוונה לשנותו במסגרת תכנית הקו הסגול. זאת, בניגוד לתכנית מנהרת רכבים זו שלא מוזכרת כלל בתכנית הקו הסגול. לכן, אני מציע כי מבחינה פרוצדורלית הסדרה ואולי שינוי וחידוש גשר הולכי הרגל המופרד מפלסית מכביש גולומב/קוליץ/שרת המשוקע עונה על דרישות התב"ע המאושרת של הקו הסגול ואין דרישה לפרוייקט אחר נוסף כלשהו. ובוודאי ובוודאי כשמדובר על הוצאה עשרות מליוני ש"ח שלא לצורך.

| 6.12 | תנאי להפעלה                                                                                                                                                                                                                        |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|      | א. הפעלה חלקית של הקו ו/או בשילוב עם קווים אחרים<br>אין בהוראות תכנית זו כדי לקבוע הנחיות או הוראות תפעול ביחס לרכבת הקלה לרבות ביחס להפעלה חלקית של קווים, שילוב עם קווים אחרים (לרבות קווים שנקבעו בתכניות אחרות) וכל כיוצא בזה. |
|      | ב. הפעלת הרכבת במקטע הקו הסגול בצומת גולומב/קוליץ/שרת מותנית באישור תכנית הנוגעת להסדרת שיקוע/הפרדה מפלסית בצומת ובבצוע ההפרדה המפלסית.                                                                                            |

## הגדרת הבעיה ובחינת החלופות

מסמך איכות סביבה מגדיר את מטרת התכנית. מענה לבעיה שהוגדרה – "בזמן הפעלת הקו הסגול"..." יגרמו עומסי תנועה כבדים בצומת משה שרת/קוליץ/גולומב אשר יקשו על הגעת רכב פרטי ובעיקר על הגעת תחבורה ציבורית אל השכונות הדרומיות של העיר"

לפיכך על התכנית

1. לטפל בעומסי תנועה בצומת משה שרת/קוליץ/גולומב עבור רכב פרטי
2. לטפל בעומסי תנועה בצומת משה שרת/קוליץ/גולומב עבור תחבורה ציבורית

המסמך מציג חלופות שנבחנו:

1. ביטול חציית הצומת בין רמת שרת וקוליץ.
2. עקיפת מלחה מדרום
3. הפרדה מפלסית.

ומסכם – "תוצאות הסימולציה שנערכה הראו באופן חד משמעי כי ההפרדה המפלסית מאפשרת שינוי משמעותי בתנועה אל מול החלופות של השארת הצומת במפלס אחד."

"

## 2. חלופות תכנוניות

### 2.1. שיקולים להכנת התוכנית

בחינת תחזיות התנועה לזמן הפעלת הקו הסגול, העובר במקטע זה ובפרט בצומת הרחובות גולומב/קוליץ, הביאו לחשש כי יגרמו עומסי תנועה כבדים בצומת משה שרת/קוליץ/גולומב אשר יקשו על הגעת רכב פרטי ובעיקר על הגעת תחבורה ציבורית אל השכונות הדרומיות של העיר. לצורך ההקלה על העומסים נבחנו מספר חלופות כגון:

1. ביטול התנועות הנוסעות ישר בין רחובות קוליץ ושרת – החלופה הצריכה העברת תנועות דרך הרחובות אבל פן, דסקל וקדיש לזו המוסיפות נסיעה באורך של כ-1.2 ק"מ ברחובות מקומיים ומפותלים.

2. שדרוג ציר מודעי והפניית חלק מן התנועה אליו – הסימולציות הראו כי החלופה יוצרת עומס ביציאה מרחוב שטרן ותור בגישה מקוליץ ומשה שרת.

3. הפרדה מפלסית בצומת.

תוצאות הסימולציה שנערכה הראו באופן חד משמעי כי ההפרדה המפלסית מאפשרת שיפור משמעותי בתנועה אל מול החלופות של השארת הצומת במפלס אחד.

2

"

דעתי שניתוח חלופות זה שגוי מהסיבות הבאות:

1. בימים אלו מקודמת תכנית רחוב גאוני אשר יהווה יציאה מרחוב שטרן אל צומת קוליץ שולוב המייתרת צורך במעבר תושבי קריית יובל אשר יוצאים ברכב מרחוב שטרן ובוליביה לכיוון מזרח. רחוב זה יהפוך פופולרי יותר ככל והחלופה של מעבר בתחנת רכבת בוליביה תהיה אטרקטיבית פחות.
2. התכנית ממוקדת בצומת אך מתעלמת ממערך התנועה האזורי. לשכונת מלחה 3 כניסות ויציאות. רחוב האייל – אשר מתוכננת בצומת הכניסה 44 רכבות קלות בשעה, בנייה מסיבית של כל עמק מלחה ואירועים המוניים תכופים שסותמים את הצירים. רחובות השועל וחכם אברהם אשר משמשים לכניסה לשכונה חלופית לכניסה מהאייל שצפויה להפוך כמעט בלתי אפשרית. ספירת תנועה ממערכת תלתן

אשר התקיימה בצומת קוליץ השועל בתאריך 10.9.1999 מציגה כ-2000 רכבים שפונים אל תוך מלחה לשני רחובות אלו שמאלה ופרסה מצפון. בהיעדר אפשרות כניסה לשכונה מגולומב שמאלה, הגעה של חלק גדול מרכבים אלו לרחוב השועל תדרוש נסיעה לתוך רמת שרת, ביצוע פרסה ואז חציית צומת משה שרת-קוליץ לכיוון דרום. מדובר על 2000 רכבים נוספים ביממה שיפקקו את היציאה מרמת שרת ואם יתקעו שם יתקעו גם את הכניסה לרמת שרת. (על אחת כמה וכמה בשעות הבוקר והצהריים כשהורים מביאים את ילדיהם לביה"ס אלישר היושב על הצומת). כל הנושא הזה כלל לא נבחן בבחירת החלופות.

3. **ספירות התנועה** אשר מובאות בתכנית מסתכלות באחוזים אבל לא מציגות מספרים מוחלטים. ניתן לראות את החישובים בטבלה 15 סעיף 4.1.1 במסמך איכות הסביבה להלן:

#### 4. הערכה של ההשפעות הסביבתיות

##### 4.1. שינויים בתנועה

##### 4.1.1 שינויים בתנועה בשלב התפעול

תוספת המנהרה לא משנה את התכנון התנועתי ברחובות הסמוכים. להלן טבלה המציגה את ההפרשים בנפחי התנועה החוזיים בין תרחיש המצב המוצע לבין תרחיש חלופת ה-0.

טבלה 15 – שינויים חוזיים בנפחי התנועה בתרחיש מצב מוצע אל מול חלופת האפס

| שם הרחוב/המקטע       | חלופת האפס<br>נפח תנועה חזוי<br>בשנת 2040 עם<br>מערכת מתע"ן<br>פועלת – ללא השיקוע | מצב מוצע<br>נפח תנועה חזוי<br>בשנת 2040 עם<br>מערכת מתע"ן<br>פועלת – עם השיקוע | אחוז השינוי בנפח<br>התנועה במצב המוצע<br>ביחס למצב התנועה<br>בחלופת האפס |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| גולומב - ממזרח למערב | 2529                                                                              | 2573                                                                           | 1.7%                                                                     |
| גולומב - ממערב למזרח | 3422                                                                              | 3414                                                                           | -0.2%                                                                    |
| קוליץ - מצפון לדרום  | 1337                                                                              | 1319                                                                           | -1.3%                                                                    |
| קוליץ - מדרום לצפון  | 1136                                                                              | 1475                                                                           | 29.8%                                                                    |

מנהרת גולומב – מס' תוכנית 101-1096924

70

מסמך סביבתי



| שם הרחוב/המקטע        | חלופת האפס<br>נפח תנועה חזוי<br>בשנת 2040 עם<br>מערכת מתע"ן<br>פועלת – ללא השיקוע | מצב מוצע<br>נפח תנועה חזוי<br>בשנת 2040 עם<br>מערכת מתע"ן<br>פועלת – עם השיקוע | אחוז השינוי בנפח<br>התנועה במצב המוצע<br>ביחס למצב התנועה<br>בחלופת האפס |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| משה שרת - מצפון לדרום | 605                                                                               | 656                                                                            | 8.4%                                                                     |
| משה שרת - מדרום לצפון | 674                                                                               | 801                                                                            | 18.8%                                                                    |

ראו בנוסף את הנתונים בנספח מס' 4.

3

"

כדי להשלים את תמונת המצב האמיתית המלאה הוספנו לנתונים הקיימים את המספרים המוחלטים וסכימה בצהוב ובאדום.

| שם הרחוב/המקטע         | נפח תנועה חזוי בשנת 2040 עם מערכת מתע"ן פועלת - ללא השיקוע | נפח תנועה חזוי בשנת 2040 עם מערכת מתע"ן פועלת - עם השיקוע | מצב מוצע | אחוז השינוי בנפח התנועה במצב המוצע ביחס למצב התנועה במצב האפס | השינוי במספרים מוחלטים - רכבים בשיא בוקר |
|------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| גולומב - ממזרח למערב   | 2529                                                       | 2573                                                      |          | 1.74%                                                         | 44                                       |
| גולומב - ממערב למזרח   | 3422                                                       | 3414                                                      |          | -0.23%                                                        | -8                                       |
| קוליץ - מצפון לדרום    | 1337                                                       | 1319                                                      |          | -1.35%                                                        | -18                                      |
| קוליץ - מדרום לצפון    | 1136                                                       | 1475                                                      |          | 29.84%                                                        | 339                                      |
| משה שרת - מצפון לדרום  | 605                                                        | 656                                                       |          | 8.43%                                                         | 51                                       |
| משרה שרת - מדרום לצפון | 674                                                        | 801                                                       |          | 18.84%                                                        | 127                                      |
| סך הכל                 | 9703                                                       | 10238                                                     |          | 5.51%                                                         | 535                                      |

כפי שניתן להתרשם, על פי התכנון בהינתן ותבנה מנהרה, היתרון של המנהרה על חלופת האפס יהיה שיפור של 5% בלבד בקיבולת התנועה בצומת (!) 535 רכבים בלבד בשעת שיא בוקר. בנוסף, מדובר בשעות שיא, אם מסתכלים על שיפור התנועה כל היום אחוז השיפור בקיבולת הצומת כנראה עוד יקטן. 535 רכבים בשעות שיא בוקר הם כמות מזערית שלא בונים עבורה פרויקט אדיר מימדים מסוג זה, יקר מאוד ובעל השלכות שליליות על התושבים בסביבה הקרובה והיא לא פותרת את הבעיה שהתכנית מנסה להתמודד עימה.

4. לפי צפי התנועה העתידי במנהרה, המנהרה אינה מתאימה לתנועה של אוטובוסים ומשאיות. צפי התנועה של כלים אלו הוא 0%. פירוט בפרק נפרד במסמך זה.
5. בשום מקום במסמכי התוכנית לא מוצגים הנתונים של הטענה אודות בעיית תנועה לאוטובוסים או תחב"צ בכלל. לכן לא ניתן לבחון אותה. יתרה מכך, גם לא נמדד או נבחן בשום מקום שהפתרון שניתן פותר את בעיה של תנועת תחבורה ציבורית.

## חלופת מנהרה לעומת חלופת מודעי

חלופת מודעי עדיפה על חלופת המנהרה מהסיבות הבאות:

- מנהרת גולומב קוליץ משרתת תנועה חוצה שאינה של תושבי האזור. המנהרה היא 500 מ' אך המקטע אותו היא משרתת הוא מציר בגין ועד לצומת קוליץ שולוב.
- חפירת המנהרה מביאה תנועה בין אזורית חוצה אשר רוצה לחצות את האזור להכנס ליד בתי תושבים ובין שכונות במקום לעבור בשולי העיר דרך רחוב מודעי.
- רוחב המנהרה נתיב בודד לכל כיוון בעוד בחלופת מודעי ניתן כבר כיום לייצר במסעה הקיימת שני נתיבים לכיוון כמעט בכל המקטע.
- על מנת לבנות את המנהרה מרחיבים את כביש גולומב על חשבון אנדרטה ל18 חללי האצ"ל שנפלו במלחמת העצמאות על כיבוש מלחה, הורסים פארק, בונים מחדש גשר הולכי רגל, מוציאים משאבי כסף עצומים ורעש ומפגעים רבים לתושבי האזור במרחקים קרובים לבתים ובין שכונות מגורים כאשר יש חלופה וכאשר דברים אלו אינם נדרשים באמת עבור הרכבת הקלה (!)
- נסיעה מבגין לשולוב/קוליץ דרך המנהרה היא באורך 1700 מטר. נסיעה דרך מודעי גם היא 1700 מטר



מסלול מודעי



מסלול המנהרה

## העידר התאמת המנהרה לאוטובוסים ומשאיות

ממסמכי התכנית והצפי העתידי לתנועה עולה כי המתכננים צופים כי 0% מהנסיעות במנהרה יהיו של אוטובוסים או משאיות. אין התייחסות לנתון המפתיע הזה בתכנית כלל. לא ברור האם גודל המנהרה עצמו הוא מגבלה אך בנתונים כיום ישנן נסיעות אוטובוס ומשאיות בכל כיווני הצומת.

באם מדובר במנהרה שנבנית לכאורה עבור עידוד תחבורה ציבורית ולא תתאפשר בה נסיעה של אוטובוסים משמעות הדבר פגיעה בשירות ובתחבורה הציבורית והפתרון של מנהרה אינו מתאים לפתרון בעיות תחבורה ציבורית. ובמיוחד שבאזור ישנם בתי ספר, אולם כדורסל עירוני (אולם מלחה בשטרן), אתרי תיירות ברמה ארצית (גן החיות ואקווריום).

**גדרש – להבין מדוע צפי התנועה הוא 0% למשאיות ואוטובוסים. להבין האם יש מגבלה פיזית או חוקית כלשהי על נסיעה של כלים רכב כאלו במנהרה.**

נתוני תנועה מצב קיים

| מסלול  | גולומב מערב |        | משה שרת |        | גולומב מזרח |        | מסלול  |
|--------|-------------|--------|---------|--------|-------------|--------|--------|
|        | למערב       | למזרח  | למערב   | למזרח  | למערב       | למזרח  |        |
| 4      | 2           | 3      | 2       | 2      | 1           | 2      | מספר   |
| 2      | 2           | 2      | 2       | 2      | 2           | 2      | מספר   |
| 2      | 3           | 2      | 4       | 3      | 3           | 2      | מספר   |
| 50     | 50          | 50     | 50      | 50     | 50          | 50     | מספר   |
| 3.25   | 3.25        | 3.25   | 3.25    | 3.25   | 3.25        | 3.25   | מספר   |
| סעיף ג | סעיף ב      | סעיף ב | סעיף ג  | סעיף ג | סעיף ב      | סעיף ב | סעיף ג |
| 89.1%  | 90.6%       | 88.4%  | 86.9%   | 87.1%  | 88.1%       | 88.5%  | 88.7%  |
| 2.3%   | 2.1%        | 2.4%   | 2.7%    | 2.1%   | 2.2%        | 2.4%   | 2.4%   |
| 3.0%   | 2.3%        | 3.2%   | 3.2%    | 3.1%   | 3.0%        | 3.2%   | 2.9%   |
| 1.0%   | 1.6%        | 1.5%   | 2.2%    | 1.1%   | 1.1%        | 1.4%   | 1.5%   |
| 2.5%   | 1.6%        | 1.9%   | 2.2%    | 4.2%   | 3.3%        | 1.9%   | 1.7%   |
| 2.1%   | 1.9%        | 2.0%   | 2.8%    | 2.4%   | 2.3%        | 2.0%   | 2.7%   |

4

מסמך איכות סביבה חלק 3 עמוד 83 נתוני תנועה מצב קיים<sup>4</sup>





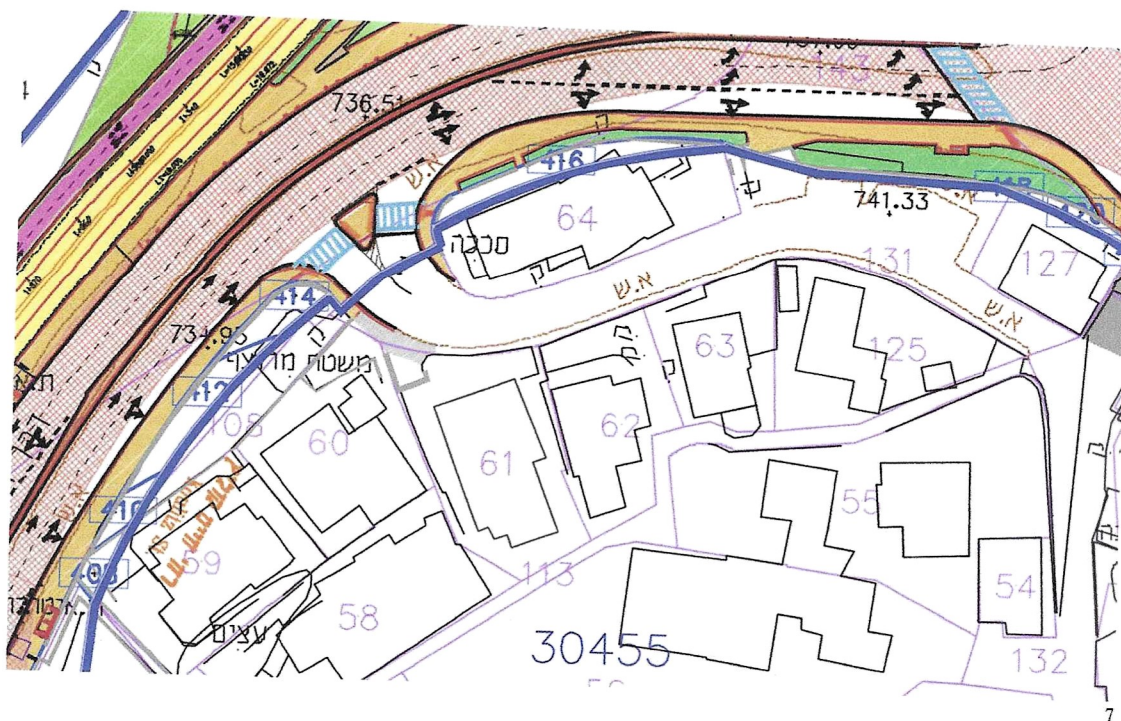
6

## הפקעות

התכנית מראה כי מבנים במלחה הישנה רחוב חכם אברהם/קולייץ נמצאים בתוך הקו כחול של התכנית ולכאורה מצריכים הליכי הפקעות. אין לכך התייחסות כלשהי במסמכי התכנית. מדובר במבנים שנמצאים 13 מטר ומטה ממפלס המנהרה (!)

**נדרש – התייחסות לנושא ההפקעות הנדרשו תעבור המנהרה ומדוע לא ניתן להימנע מהן.**

צילום של אזור החנייה לאורך גולומב ורחובות עמשא והר צבי נוריאל הלא נגישים<sup>6</sup>



### חציבה בגבהים נמוכים מ 13 מ' מבתים עתיקים

במסגרת התכנית נחצבת המנהרה בצמוד לבתי מלחה הישנה. מדובר בבתי ישנים בשכונה אשר מיועדת לשימור. חלק גדול מהמבנים בני למעלה מ 100 שנים. אין לנושא זה כל התייחסות בתכנית.

**נדרש - בחינה של כל המבנים במלחה הישנה בטווח 100 מ' מהתכנית ובחינה של השפעת הבנייה עליהם.**

### גמישות יתר בהזזת הפורטל

בהוראות התכנית נכתב כי " 2. לעת מתן היתר הבניה ניתן יהיה להזיז את מיקום הפורטל עד ל 20 מ' לכל כיוון ממקום סימונו במסמכי התכנית, ובלבד שיהיה בתחום יעוד לדרך או לדרך ו/או טיפול נופי". המנהרה עוברת כבר כעת קרוב מאוד לבתי מגורים.

**נדרש - אנו מבקשים לצמצם את האפשרות להזזת הפורטל/המנהרה למקסימום של 5 מטרים בלבד.**

| 4.2.2 | הוראות                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| א     | <p><b>בינוי ו/או פיתוח</b></p> <p>1. עיצוב הפורטל, לרבות פיתוח השטח סביבו, קירות התמך והממשק עם הסביבה, יתואם עם אדריכל העיר ואגף שפ"ע של עיריית ירושלים.</p> <p>2. לעת מתן היתר הבניה ניתן יהיה להזיז את מיקום הפורטל עד ל 20 מ' לכל כיוון ממקום סימונו במסמכי התכנית, ובלבד שיהיה בתחום יעוד לדרך או לדרך ו/או טיפול נופי. הגדלת טווח הגמישות מעבר לאמור לעיל תהווה סטיה ניכרת מהתכנית.</p> <p>3. סימון מהתשריט מנהרה/מעבר תחת: ברצועה המסומנת בתשריט כמנהרה /מעבר תחת, תוקם מנהרה עבור כלי רכב וכן יוקמו כל האמצעים הנחוצים להפעלת המנהרה, כולל תאורה, ניקוז, איורור, שיחרור עשן, שילוט, אמצעי מילוט, תקשורת וכיוצ"ב.</p> <p>תותר גמישות אנכית במיקום המנהרה לעת מתן היתר הבניה, ובלבד שלא תחרוג מתחום המנהרה המסומן בתשריט.</p> <p>4. בתחום רצועת המתע"ן המסומנת בתכנית יחולו ההוראות הקבועות בתכנית 101-800771.</p> |

מועד הפקה: 23/03/2026 17:30 - עמוד 12 מתוך 17 - מונה תדפיס הוראות: 22

8

## אישור להחזרת עוגני קרקע ללא הגבלה

הוראות התכנית "2. יסודות ואמצעים לביסוס הקרקע, החזרת עוגני קרקע זמניים בזמן הקמת המנהרה."

| 4.4   | יעוד עפ"י תכנית מאושרת אחרת                                            |
|-------|------------------------------------------------------------------------|
| 4.4.1 | שימושים                                                                |
| 1     | שימושים בהתאם לתכניות מאושרות אחרות.                                   |
| 2     | יסודות ואמצעים לביסוס הקרקע, החזרת עוגני קרקע זמניים בזמן הקמת המנהרה. |

9

וגם "עוגני קרקע זמניים: בכל תחום התכנית ניתן יהיה להחזיר לקרקע עוגני קרקע זמניים לחלקות גובלות. לא תותר פגיעה או הסרה של עוגני הקרקע הזמניים ללא אישור יזם התכנית כל עוד לא הסתיימה הקמת המנהרה במלואה"

| 6.2 | הוראות בדבר ביסוס                                                                                                                                                                                                       |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     | <p>עוגני קרקע זמניים:</p> <p>בכל תחום התכנית ניתן יהיה להחזיר לקרקע עוגני קרקע זמניים לחלקות גובלות.</p> <p>לא תותר פגיעה או הסרה של עוגני הקרקע הזמניים ללא אישור יזם התכנית כל עוד לא הסתיימה הקמת המנהרה במלואה.</p> |

10

חדירה לחלקות סמוכות כאשר אלו הם בתי מגורים ישנים שהוקמו שנים רבות לפני קום המדינה עלולה לייצר, רעש, רעידות ואף עלולה במקרים מסוימים לסכן את הבתים ודייריהם.

נדרש - להגביל את האפשרות של היזם לחפור ולקבוע עוגנים תחת בתי תושבים בחלקות סמוכות.

## ציר מרכזי לאמבולנסים אל בית החולים

בית החולים הדסה עין כרם הינו גורם מרכזי במרחב המושך תנועה רבה. בהינתן הכונת התנועה החוצה מצומת בגין/גולומב < קוליץ/שולו אל מנהרה חד נתיבית עם קיר הפרדה, במידה ורכב חירום (אמבולנסים או כיבוי אש)

<sup>8</sup> הוראות התכנית עמוד 12

<sup>9</sup> הוראות התכנית עמוד 13

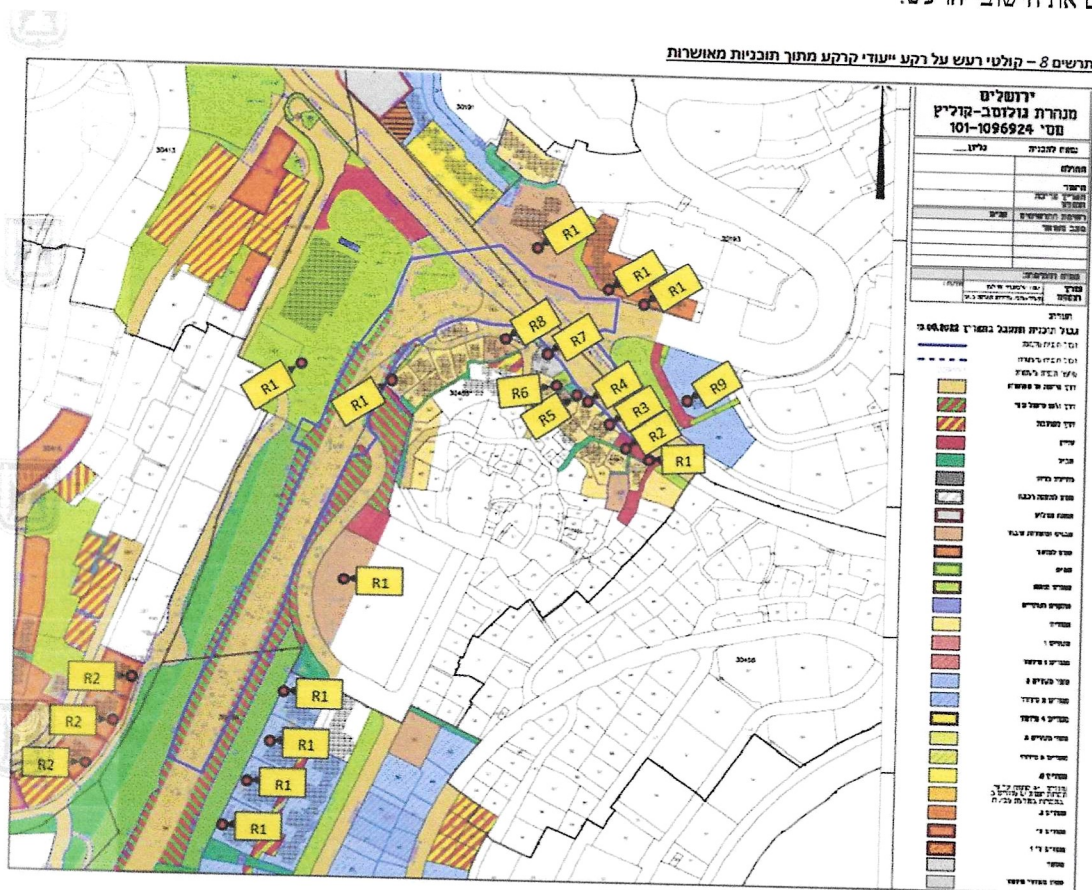
<sup>10</sup> הוראות התכנית עמוד 16

נכנס למנהרה הוא אינו יכול לעקוף רכבים מלפניו. זאת לאורך של 500 מ' מנהרה ועוד עשרות עד מאות מטרים נוספים של פורטלים ומפרדות. במקרה של פקק עיכוב של רכב חירום שתקוע במנהרה חד נתיבית שכזו עלול להיות מסכן חיים (!).

לעומת זאת, כביש מודעי ושולוב יכול להכיל שני נתיבים לאורך כל הדרך, להיות ללא מפרדה קשיחה בלתי ניתנת לעקיפה ולאפשר לארכב חירום גמישות בתנועה.

## טעות בהגדרת הקולטנים – אין כתובות ומפה שגויה

מפורטים שמות הקולטנים – ישנה טעות במסמך הרבה קולטנים עם שם דומה R\2R1. לא ניתן לדעת לאיזה קולטנים הוצבו, האם הוצבו במקומות רלוונטים כגון מוסדות החינוך הרבים במקום ובהתאם לא ניתן להבין בדפים הסמוכים את חישובי הרעש.



11

בטבלה 7 בעמוד 24 אין כתובות כך שלא ניתן להעזר באף פריט מידע להבין את מיקום הקולטנים ואופן החישובים.

11 מסמך איכות סביבה חלק 1 עמוד 25 תרשים 8

11

**טבלה 7 – פרטי קולטי הרעש שהתנו למחל**

| מס' קולט (R) | סוג מבנה    | מרחק מהפורטל הקרוב (מ') | רום הקרקע מעל הים (מ') | גובה קולט מעל לקרקע (מ') |
|--------------|-------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| 1            | מגורים      | 108                     | 736                    | 1                        |
| 2            | מגורים      | 88                      | 745                    | 11                       |
| 3            | מגורים      | 56                      | 745                    | 7                        |
| 4            | מגורים      | 37                      | 747                    | 8                        |
| 5            | מבנה ציבור  | 34                      | 748                    | 3                        |
| 6            | מגורים      | 39                      | 752                    | 7                        |
| 7            | מסחר        | 45                      | 748                    | 2                        |
| 8            | מבנה ציבור  | 92                      | 749                    | 4                        |
| 9            | מגורים      | 103                     | 745                    | 8                        |
| 10           | מגורים      | 88                      | 757                    | 11                       |
| 11           | מגורים      | 73                      | 758                    | 16                       |
| 12           | מוסד ציבורי | 140                     | 763                    | 15                       |
| 13           | מגורים      | 180                     | 744                    | 11                       |
| 14           | ספורט/פנאי  | 230                     | 730                    | 3                        |
| 15           | מוסד ציבורי | 94                      | 760                    | 12                       |
| 16           | מגורים      | 87                      | 745                    | 15                       |
| 17           | מגורים      | 127                     | 745                    | 15                       |
| 18           | מגורים      | 164                     | 745                    | 15                       |
| 19           | מגורים      | 200                     | 745                    | 15                       |
| 20           | מגורים      | 142                     | 739                    | 27                       |
| 21           | מגורים      | 170                     | 735                    | 27                       |
| 22           | מגורים      | 210                     | 741                    | 27                       |

12

**4.4.3.2. תוצאות חישוב רעש מצלול גוף**

להלן טבלה המציגה את תוצאות החישובים שבוצעו להערכת מפלסי רעש מצלול גוף בזמן העבודות. הנוסחאות לחישוב עוצמת הרעידות ומהירות תאוצת הקרקע בקולט נלקחו מתוך מסמך ה-FTA, נוסחאות 7.2, 7.3 כאשר המספרים והתוצאות הומח מפיט ואינצ' למטרס וס"מ.

**טבלה 23 – תוצאות חישובי מפלסי ה-GBN הצפויים**

| מס' קולט (R) | סוג מבנה    | מרחק מינימלי למנהרה (מ') | פטיש הידראולי GBN פטיש dB(A) | מכרסמת GBN dB(A) |
|--------------|-------------|--------------------------|------------------------------|------------------|
| 1            | מגורים      | 108                      | 12.25                        | ל"ר              |
| 2            | מגורים      | 90                       | 14.62                        | ל"ר              |
| 3            | מגורים      | 58                       | 20.35                        | ל"ר              |
| 4            | מגורים      | 38                       | 25.86                        | 13.86            |
| 5            | מבנה ציבור  | 33                       | 27.70                        | 15.70            |
| 6            | מגורים      | 36                       | 26.56                        | 14.56            |
| 7            | מסחר        | 25                       | 31.31                        | 19.31            |
| 8            | מבנה ציבור  | 35                       | 26.93                        | ל"ר              |
| 9            | מגורים      | 104                      | 12.74                        | ל"ר              |
| 10           | מגורים      | 90                       | 14.62                        | ל"ר              |
| 11           | מגורים      | 70                       | 17.90                        | ל"ר              |
| 12           | מוסד ציבורי | 65                       | 18.86                        | ל"ר              |
| 13           | מגורים      | 15                       | 37.97                        | 25.97            |
| 14           | ספורט/פנאי  | 75                       | 17.00                        | ל"ר              |
| 15           | מוסד ציבורי | 57                       | 20.58                        | ל"ר              |
| 16           | מגורים      | 87                       | 15.07                        | ל"ר              |
| 17           | מגורים      | 127                      | 10.14                        | ל"ר              |
| 18           | מגורים      | 164                      | ל"ר                          | ל"ר              |
| 19           | מגורים      | 200                      | ל"ר                          | ל"ר              |
| 20           | מגורים      | 142                      | ל"ר                          | ל"ר              |

13

**אזור התארגנות ופינוי עפר**

אזורי התארגנות. במסמך לא מצוינים אזורי התארגנות. נכתב כי "טרם נקבעו סופית מיקומי אתרי ההתארגנות". מדובר בכריית מנהרה באורך 500 מטר עם השפעות פינוי פסולת כרייה משמעותיות. לא יתכן שהדבר לא מתוכנן מראש. הזלזול בתכנון מתבטא בהצעת רעיון לא רלוונטי כמו אזור ההתארגנות המערבי של כריית המנהרה של הקו

<sup>12</sup> מסמך איכות סביבה חלק 1 עמוד 27 טבלה 7

<sup>13</sup> מסמך איכות סביבה חלק 3 עמוד 35

הסגול. בעוד המיקום הגיאוגרפי סמוך, מדובר על מקום שנמצא כ-20 מטר באוויר מעל הצומת צמוד לבניין של 8 קומות. אין שום דרך גישה למקום זה ממיקום המנהרה.

אנו דורשים: להגדיר בשלב התכנון את אזור ההתארגנות של הקבלן, היכן יערמו כל עודפי העפר מהחציבה ומה יהיה אופן הטיפול בהם כולל איסור על הצבת מכונת ריסוק סלעים.

### 3.3.2. אתרי התארגנות

טרם נקבעו סופית מיקומי אתרי ההתארגנות, מחנות הקבלן ודרכי הגישה שישמשו להקמת המנהרה ובשלב זה הוצע להשתמש באתרי ההתארגנות שישמשו לצורך הקמת מנהרת הרק"ל של הקו סגול - בסמיכות לצומת

מנהרת גולומב - מס' תוכנית 101-1096924

68

מסמך סביבתי



גט"י ובסמיכות לפורטל המערבי (ראו בתרשים להלן את מיקום האתרים המוצעים) עם עדיפות בהיבטים סביבתיים לאתר המוצע בסמיכות לצומת גט"י בשל ריחוקו היחסי משימושים רגישים.

14

תרשים 40 - מיקום אתרי התארגנות אפשריים



מנהרת גולומב - מס' תוכנית 101-1096924

15

מסמך סביבתי

<sup>14</sup> 10-11 מסמך איכות סביבה חלק 3 עמוד

<sup>15</sup> 10-11 מסמך איכות סביבה חלק 3 עמוד

הפרוייקט לא בודק בכלל את המענה לצורך – לכאורה אמור לשרת תחב"צ אבל מודד רק יעילות בהנעה של רכבים. וגם במדידה של מעבר רכבים לא מוצגים מספרים מוחלטים אלא אחוזים בלבד כפי שמופיע בצילום המסך להן. עלול להווצר הרושם שהמנהרה מספקת שיפור משמעותי של התנועה בצומת.

### מספר מיקומים שונים לחדר הטכני

החדר הטכני מופיע במסמכים המופקדים בכמה מיקומים שונים. מובן כי המיקום הסופי הוא המזרחי הקרוב למלחה אבל לאורך כל מסמכי איכות הסביבה הוא מופיע במיקום אחר. לא ניתן לדעת מתוך המסמכים לאיזה מהמיקומים מתייחסים כאשר מדובר על ההשפעות הסביבתיות בין היתר בנושאי רעידות, רעש, קרינה ועוד.

**נדרש- לעדכן את כל מסמכי התכנית כך שמיקום חדר המזרחי יופיע בהם לרבות כל ההשפעות הסביבתיות.**

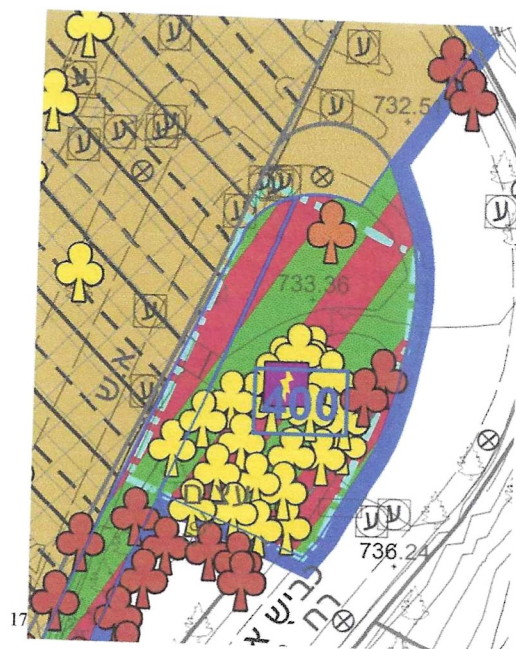
### כריתת עצים נוספת עבור החדר הטכני במיקומו החדש

בעקבות שינוי מיקום חדר המכונות, המיקום החדש דורש כריתה של עשרות עצי ברוש וארזים וותיקים. הכריתה לא תוכננה בתכנית הקודמת ולא ברור אילו תהליכי אישורים עברה כריתה של עצים בוגרים אלו.

**נדרש- להציג שישנו אישור לכריתה של כל כמות העצים במיקום הספציפי החדש של חדר המכונות.**



החורשה שנוספה לתכנית כמתוכננת לכריתה מתוך עיריית ירושלים GIS<sup>16</sup>



### העדר מוסדות חינוך וציבור שהתכנית מתעלמת מהם

מסמך איכות סביבה חלק 1 עמוד 14 תצלום אוויר שימושים בטווח 100 מטר חסרים:

1. מתחם גני ילדים ומועדון לקשישי בצמוד למגרש הכדורגל בפארק שטרן
2. גן ילדים ברחוב עמשא 98
3. אולפנה ברחוב הדישון 21
4. בית הספר אלישר מעל הצומת שרת/קוליץ

<sup>17</sup> מתוך מסמך תשריט מצב מוצע חתום ע"י מודד



  
זהר קפלן

14.10

11080

29/5/2026

אורי עמית כהן, עורך  
Amir-Kohn, Advocate  
ס' 11080