

26.5.2026
י" סיון תשפ"ו



לכבוד
הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה - מחוז ירושלים
באמצעות מזכירות הוועדה

הנדון: טענת סף בדבר בטלות סטטוטורית של החלטת ההפקדה מיום 1.1.2024, תכנית 101-1096924 (מנהרת גולומב-קוליץ)

מוגשת בזאת טענת סף שלפיה החלטת ההפקדה מיום 1.1.2024 בטלה סטטוטורית מכוח סעיף 86(ד) לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, וזאת משלא קוימו תנאי ההפקדה במועד הסטטוטורי שנקבע לכך, ומשלא הוארך המועד כדין. לפיכך, אין לקדם את התכנית מכוח החלטת ההפקדה האמורה.

טענת הסף מוגשת מטעם חברי ועד פעולה תחבורה, מלחה, רמת שרת ודניה, והמתנגדים, ובכללם: פרופ' שלי אלקיים, פרופ' אלדרגבע טליה, ד"ר הרוש שלומית, קולק עמוס, אלקלעי שמואל, מצליח שבו, זאיצ'יק נאווה, אליהו אילן ישראל, קולק אסנת שלו, קרל צור יניב, פרחיה שבו, אייל הררי, ברמן לונה, אלקלעי נרה, רוזנטל מיכל רמז.

יודגש כי טענת הסף בדבר בטלות החלטת ההפקדה מכוח סעיף 86(ד) לחוק הועלתה כבר במסגרת **תצהירי ההתנגדות** שהוגשו מטעם חברי ועד הפעולה והמתנגדים הנזכרים לעיל, אשר הצהירו כי בהתאם ליעוץ משפטי שקיבלו, החלטת ההפקדה פקעה ומשכך דינה בטלות. מסמך זה נועד להציג את הביסוס המשפטי, הנורמטיבי והעובדתי המלא לטענה מקדמית זו, אשר כבר **נכללה בתצהירי ההתנגדות** שהוגשו לוועדה.

תמצית

1. המסקנה המשפטית היא כי קיימת טענת סף חזקה שלפיה **החלטת ההפקדה מיום 1.1.2024 פקעה/בטלה מכוח סעיף 86(ד) לחוק התכנון והבניה**, משום שהתנאים להפקדה לא מולאו במועד הקבוע בחוק, ולא הוצגה החלטת הארכה תקפה לפי סעיף 86(ה).
2. לפי סעיף 86(ב), למגיש התכנית נתונים **שישה חודשים** למילוי התנאים. שלושים הימים הנוספים אינם תקופת חסד למגיש, אלא חלון זמן שבו **מוסד התכנון** רשאי להחליט לבצע בעצמו את הדרוש להפקדה, במקום ועל חשבון מגיש התכנית. אם מוסד התכנון אינו מקבל החלטה כזו, סעיף 86(ד) קובע כי יראו את החלטת ההפקדה כבטלה.
3. לכן, גם אם ההחלטה מיום 1.1.2024 נקבה ב"שבעה חודשים", אין בכך כדי להאריך את התקופה הנתונה למגיש התכנית מעבר לששת החודשים שבחוק. לכל היותר, שבעת החודשים משקפים את נקודת הבטלות הסופית: שישה חודשים למגיש ועוד שלושים ימים למוסד התכנון.

המסגרת הנורמטיבית בסעיף 86 לחוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965

סעיף 86(א): סמכות לדרוש שינויים או תנאים

4. סעיף 86(א) קובע כי לפני שמוסד התכנון יפקיד תכנית, הוא רשאי לדרוש ממגיש התכנית להכניס בה שינויים או למלא תנאים, כפי שיורה מוסד התכנון.
5. הוועדה המחוזית הייתה מוסמכת, עקרונית, להתנות את הפקדת התכנית בביצוע שינויים, תיקונים והשלמות, ובלבד שהדבר ייעשה במסגרת המועדים והמנגנונים הקבועים בסעיף 86 לחוק.
6. מרגע שהוועדה בחרה במסלול של הפקדה בתנאים, חלים עליה המועדים, הסמכויות והתוצאות הסטטוטוריות הקבועים בסעיפים 86(ב)–86(ה) לחוק.

סעיף 86(ב): שישה חודשים למגיש, ולא שבעה

7. סעיף 86(ב) קובע כי אם מוסד התכנון החליט להפקיד תכנית בתנאי שיוכנסו בה שינויים או ימולאו תנאים, והשינויים לא הוכנסו או התנאים לא מולאו **בתוך שישה חודשים** ממועד מסירת ההודעה למגיש התכנית, רשאי מוסד התכנון, בתוך שלושים ימים מתום התקופה, להחליט לבצע את הדרוש להפקדת התכנית במקומו ועל חשבונו של מגיש התכנית.
8. מכאן נובעות שתי מסקנות חשובות:
 - א.** התקופה הנתונה למגיש התכנית היא שישה חודשים בלבד.
 - ב.** שלושים הימים הנוספים אינם של המגיש, אלא של מוסד התכנון.
9. לכן, ככל שהוועדה המחוזית בהחלטתה מיום 1.1.2024 פורשה כמתן שבעה חודשים למגיש התכנית עצמו למילוי התנאים, פרשנות זו אינה מתיישבת עם המבנה הקבוע בסעיף 86(ב). החוק מקנה למגיש התכנית שישה חודשים בלבד; שלושים הימים שלאחר מכן נועדו להפעלת שיקול דעת של מוסד התכנון אם לבצע את הדרוש להפקדה בעצמו ועל חשבונו המגיש.

סעיף 86(ג): אם מוסד התכנון מחליט לבצע בעצמו, אזי יש לו עוד 30 ימים לביצוע

10. סעיף 86(ג) קובע כי ביצוע השינויים או מילוי התנאים על ידי מוסד התכנון, אם החליט לעשות כן לפי סעיף 86(ב), ייעשה בתוך שלושים ימים מיום קבלת ההחלטה.
11. כלומר, גם מוסד התכנון אינו מקבל זמן פתוח. אם הוא מחליט להיכנס בנעלי המגיש ולבצע את הדרוש להפקדה, עליו לבצע זאת בתוך שלושים ימים נוספים.
12. בענייננו לא הוצגה החלטה של מוסד התכנון, בתוך שלושים הימים שלאחר תום ששת החודשים, לבצע את הדרוש להפקדה בעצמו ועל חשבונו מגיש התכנית. בהיעדר החלטה כאמור, חל מנגנון הבטלות הקבוע בסעיף 86(ד) לחוק.

סעיף 86(ד): מנגנון הבטלות

13. סעיף 86(ד) קובע כי אם מוסד התכנון לא החליט לבצע את הדרוש להפקדת התכנית כאמור בסעיף 86(ב), יראו את החלטת מוסד התכנון על ההפקדה, בתום שלושים הימים האמורים, כבטלה.
14. זו הוראה בעלת לשון חד-משמעית: **"יראו את החלטת מוסד התכנון על ההפקדה... כבטלה"**.

15. זה אינו מנגנון של שיקול דעת. החוק אינו אומר "רשאי מוסד התכנון לבטל". הוא קובע תוצאה סטטוטורית: בהיעדר מילוי התנאים במועד, ובהיעדר החלטה של מוסד התכנון לבצע את הדרוש בעצמו, החלטת ההפקדה בטלה.

סעיף 86(ה): היעדר תשתית להפעלת חריג הארכה בעניינו

16. סעיף 86(ה) קובע כי יושב ראש מוסד התכנון רשאי להאריך כל אחד מהמועדים הקבועים בסעיף, אם ראה שיש הצדקה לכך, ובלבד ששוכנע כי לא יהיה בהארכת המועד כדי להביא לחריגה מהמועדים שנקבעו לאישור התכנית לפי סעיף 109א.

17. סעיף 86(ה) הוא החריג הסטטוטורי היחיד המאפשר הארכת מועדים במסגרת סעיף 86, אולם תחולתו מותנית בקיומם של תנאים מצטברים.

א. החלטה של יושב ראש מוסד התכנון דווקא.

ב. החלטה להאריך מועד לפי סעיף 86(ה).

ג. קביעה כי יש הצדקה להארכה.

ד. שכנוע מפורש כי ההארכה אינה גורמת לחריגה מהמועדים לפי סעיף 109א.

ה. תיעוד והנמקה, משום שמדובר בהפעלת סמכות חריגה שמטרתה למנוע את התגבשות הבטלות הסטטוטורית.

18. בעניינו לא הוצגה החלטה העונה לתנאי סעיף 86(ה). ההחלטה מיום 3.11.2025 אינה מנוסחת כהחלטה יו"ר הוועדה המחוזית להאריך מועד; אינה מפנה לסעיף 86(ה); אינה מפרטת טעמים המצדיקים הארכה, ואינה כוללת קביעה כי ההארכה אינה מביאה לחריגה מהמועדים לפי סעיף 109א. לפיכך, אין לראות בה הפעלה של סמכות ההארכה לפי סעיף 86(ה).

סעיף 109א כמגבלה על סמכות ההארכה לפי סעיף 86(ה)

19. סעיף 109א(ב)(1) קובע כי הוועדה המחוזית תחליט בתכנית שבסמכותה בתוך 18 חודשים ממועד הגשתה; הארכת התקופה נתונה ליושב ראש המועצה הארצית, לבקשת הוועדה המחוזית, ומטעמים שיירשמו.

20. מכאן שההפניה לסעיף 109א במסגרת סעיף 86(ה) אינה מהווה מקור סמכות עצמאי להארכת מועדים, אלא תנאי מגביל להפעלת סמכות ההארכה לפי סעיף 86(ה). לפיכך, יו"ר מוסד התכנון אינה מוסמכת להאריך את המועדים הקבועים בסעיף 86 אלא לאחר שבחנה והשתכנעה כי הארכת המועד אינה מביאה לחריגה ממסגרת הזמנים הכוללת שנקבעה לקידום ואישור התכנית לפי סעיף 109א לחוק.

21. סעיף 109א אינו מהווה מקור עצמאי להארכת המועדים לפי סעיף 86, אלא תנאי מגביל להפעלת סמכות ההארכה שבסעיף 86(ה). לפיכך, הפניה לסעיף 109א מחייבת בחינה פוזיטיבית של עמידת ההליך במסגרת המועדים הכוללת לאישור התכנית.

22. במקרה זה, ככל שהתכנית הוגשה בשנת 2023 או קודם לכן, וההחלטה להפקדה בתנאים התקבלה ביום 1.1.2024, הרי שהמשך קידום ההליך עד לפרסום להתנגדויות באפריל 2026 מעורר קושי ממשי ביחס למסגרת הזמנים הקבועה בסעיף 109א. מכל מקום, לא הוצג מסמך שבו יו"ר הוועדה המחוזית בחנה

את תחולת סעיף 109א כתנאי להפעלת סעיף 86(ה), ולא הוצגה החלטה מתאימה של הגורם המוסמך לפי סעיף 109א.

יישום לנסיבות התכנית

החלטת הוועדה המחוזית מיום 1.01.2024

23. בהחלטה מיום 1.1.2024 הוועדה קבעה 14 תנאים והשלמות. סעיף 14 להחלטה קבע כי בהתאם לסעיף 86 לחוק, ההחלטה תהיה בטלה בתום שבעה חודשים אם לא ימולאו התנאים. התצהיר שהוגש בהתנגדויות מצטט את סעיף 14 כך: "בהתאם לסעיף 86 לחוק, החלטה זו תהיה בטלה בתום שבעה חודשים מהמועד שנמסרה למגיש התכנית אם לא ימולאו התנאים הקבועים בה".

24. המשמעות המשפטית המדויקת היא זו:

אם ההודעה נמסרה סמוך לאחר ההחלטה מיום 1.1.2024, אזי למגישי התכנית היו שישה חודשים למלא את התנאים. לאחר מכן היו שלושים ימים שבהם מוסד התכנון יכול היה להחליט לבצע בעצמו את הדרוש. בתום אותם שלושים ימים, בהיעדר ביצוע או החלטת הארכה תקפה, החלטת ההפקדה בטלה לפי סעיף 86(ד).

25. לכן, גם בנקודת המבט הנוחה ביותר למגישי התכנית, סוף יולי 2024 הוא המועד האחרון לפני בטלות. עם זאת, יש להדגיש כי התקופה הנתונה למגישי התכנית עצמם לפי סעיף 86(ב) היא שישה חודשים בלבד; שלושים הימים הנוספים אינם תקופת השלמה נוספת למגישים, אלא תקופה הנתונה למוסד התכנון להפעלת סמכותו לפי סעיף 86(ב).

החלטת הוועדה המחוזית מיום 3.11.2025

26. ההחלטה מיום 3.11.2025 התקבלה זמן רב לאחר מועד הבטלות. היא דנה בתיקון ההחלטה מיום 1.1.2024, שינוי גבול התכנית, העברת חדרים טכניים, תוספת תאי שטח, תיקון מסמכי התכנית, פרסום והודעות.

27. אולם ההחלטה אינה כוללת את הקביעות המשפטיות הנדרשות לשם ריפוי הבטלות הסטטוטורית הנטענת:

- היא אינה קובעת כי ניתנה הארכה לפי סעיף 86(ה).
 - היא אינה קובעת כי יו"ר הוועדה המחוזית הפעיל סמכות הארכת מועד לפי סעיף 86(ה).
 - היא אינה מפרטת הצדקה להארכת מועד.
 - היא אינה קובעת כי ההארכה אינה חורגת מסעיף 109א.
 - היא אינה קובעת כי החלטת 1.1.2024 פקעה וכי מתקבלת החלטת הפקדה חדשה.
 - היא אינה מתמודדת עם השאלה כיצד ניתן לתקן החלטת הפקדה שכבר בטלה לפי סעיף 86(ד).
28. לכן, מבחינה משפטית, ההחלטה מיום 3.11.2025 אינה כוללת מנגנון מפורש לריפוי הבטלות הסטטוטורית שהתגבשה לפי סעיף 86(ד). לכל היותר ניתן לטעון כי מדובר בניסיון לקבל החלטה חדשה מכללא, אולם טענה זו מוקשית, בין היתר משום שההחלטה עצמה מנוסחת כתיקון להחלטה הקודמת ולא כהחלטת הפקדה חדשה.

משמעות העובדה שהמסמכים הוגשו רק לאחר ההחלטה מיום 3.11.2025

29. על פי המידע שנמסר ועל פי המסמכים שבתיק, מסמכי ההשלמה הסופיים נחתמו והוגשו רק חודשים לאחר ההחלטה מיום 3.11.2025, במהלך חודש מרץ 2026, ואילו הפרסום להתנגדויות נעשה, לפי החומר שבתיק, בחודש אפריל 2026. גם תצהירי ההתנגדות מתארים כי התכנית פורסמה באפריל 2026 לאחר תקופה ממושכת שבה הוצג לציבור מצג שלפיו התכנית אינה מקודמת.

30. לפיכך, גם אם תיטען הטענה כי ההחלטה מיום 3.11.2025 היא החלטה מתקנת או החלטה המאפשרת את המשך קידום התכנית, אין לראות בה אישור של מסמכי השלמה סופיים שהונחו בפני הוועדה עובר למועד קבלת ההחלטה. לכל היותר מדובר בהחלטה שניתנה בשלב שבו מסמכי התכנית טרם הושלמו בנוסחם הסופי.

31. מכאן שהפגם אינו מתמצה באי־עמידה במועד שנקבע לסוף יולי 2024. נוסף על כך, גם במועד הדיון המאוחר מיום 3.11.2025 טרם הונחה בפני הוועדה, לכאורה, התשתית המסמכית הסופית שעל יסודה פורסמה התכנית להתנגדויות. נסיבה זו מחזקת את המסקנה כי אין מדובר באיחור טכני גרידא, אלא בהמשך קידום הליך לאחר התגבשות הבטלות הסטטוטורית הנטענת.

השינוי המהותי במיקום החדרים הטכניים

32. המסמכים המאוחרים אינם רק **השלמות טכניות**. הם משקפים שינוי מהותי במיקום רכיבי תפעול, לרבות חדרי מכונות, חשמל ומילוט. ההחלטה מיום 3.11.2025 עצמה מתייחסת לשינוי גבול התכנית, העברת חדרים טכניים ותוספת תאי שטח.

33. תצהירי ההתנגדות שהגישו חברי ועד הפעולה מציינים כי בעקבות הדיון מיום 3.11.2025 נוספו לתכנית תאי שטח 400 ו-406 משני צדי רחוב השועל/קוליץ, וכי לפי הבנת המצהירים מדובר בשינוי שנועד לאפשר העתקת רכיבים תפעוליים, כגון חדרי מילוט וטרנספורמציה.

34. מבחינה משפטית, אין מדובר באיחור בהגשת מסמך טכני שנדרש מלכתחילה בלבד, אלא בשינוי תכנוני מהותי שבוצע לאחר חלוף המועד הקבוע בסעיף 86. שינוי כזה אינו יכול להיחשב כהשלמה טכנית להחלטת הפקדה שבטלותה כבר התגבשה, והוא מחייב החלטה חדשה, מפורשת ומנומקת.

אִיתחולת חריג ההארכה לפי סעיף 86(ה)

35. לחלופין, אף אם ייטען כי החלטת הוועדה המחוזית מיום 3.11.2025, מהווה, מכללא או בדיעבד, הארכת מועד לפי סעיף 86(ה) לחוק, הרי שאין בכך כדי לרפא את הבטלות הסטטוטורית שנוצרה עם חלוף המועד הקבוע בדיון. הארכת מועד לפי סעיף 86(ה) טעונה החלטה מפורשת, הפעלת שיקול דעת עצמאי, עמידה בתנאים הקבועים בחוק, ובכלל זה בחינה אם ההארכה עומדת במגבלות סעיף 109א לחוק. בענייננו, הארכה כאמור אינה עומדת במגבלות בסעיף 109א, ואינה יכולה לשמש בסיס להחייאת החלטת הפקדה שפקעה.

36. סעיף 86(ה) אינו חל מאליה ואינו מופעל במשתמע מעצם המשך קידום התכנית. הפעלתו מחייבת החלטה מנהלית מפורשת של יו"ר מוסד התכנון, הכוללת טעמים להארכה ובחינה של מגבלת סעיף 109א.

37. מעבר לכך, גם אם הייתה מתקבלת החלטת הארכה, היה עליה לעמוד בתנאי סעיף 109א. הוועדה הייתה צריכה להראות שהארכת מועד ההשלמות לא מביאה לחריגה מהמועד הכולל לאישור התכנית, ובמידת הצורך להראות שהתקבלה הארכה מתאימה לפי סעיף 109א. לא הוצג מסמך כזה.
38. לפיכך, בהיעדר החלטת הארכה מפורשת ומנומקת העומדת בדרישות סעיף 86(ה) לחוק, ובהיעדר עמידה במגבלות סעיף 109א לחוק, אין בהחלטת הוועדה המחוזית מיום 3.11.2025 כדי להכשיר את המשך קידום התכנית מכוח החלטת ההפקדה מיום 1.1.2024, אשר בטלותה הסטטוטורית התגבשה עם חלוף המועד הקבוע בדיון.

הערה לעניין הפניות לפרוטוקול הדיון מיום 1.1.2024

למען הסדר הטוב יובהר כי ההפניות לפרוטוקול הדיון מיום 1.1.2024, כפי שהופיעו בתצהירי ההתנגדות, התייחסו למספור העמודים שהיה קיים בפרוטוקול לפני הדיון מיום 3.11.2025. לאחר צירוף חומרי הדיון המאוחר מיום 3.11.2025 עודכן מספור העמודים בפרוטוקול המאוחד, כך שהעמודים שעסקו בתכנית ואשר סומנו קודם לכן כעמודים 88–103, מופיעים כיום כעמודים 113–131. בהתאם לכך, ההפניות בתצהירים לעמודים 89, 90 ו-95 מתייחסות כיום לעמודים 114, 115 ו-120 בהתאמה. יודגש כי מדובר באותם קטעי פרוטוקול עצמם, כאשר השינוי הוא במספור העמודים בלבד.

נפקות הבטלות: הצורך בדיון חדש ובבחינה מחודשת על בסיס תשתית מלאה

39. קבלת טענת הבטלות אינה מתמצה בדחייה טכנית של ההליך בלבד, ואינה סעד טכני גרידא. משמעותה המעשית והמשפטית היא החזרת התכנית למסלול סטטוטורי תקין, שבו מוסד התכנון נדרש לקיים דיון חדש, על בסיס מלוא המסמכים המעודכנים, מלוא השינויים שנעשו לאחר ההחלטה מיום 1.1.2024 ומלוא טענות הציבור שהועלו מאז.
40. חשיבותו של דיון חדש מתחדדת בענייננו, משום שלפי טענות המתנגדים, במסגרת הדיון המקורי לא הוצגה לחברי הוועדה תמונה מלאה ביחס לשאלת הזיקה בין המנהרה לבין הקו הסגול של הרכבת הקלה. בתצהירי ההתנגדות נטען כי נציגי משרד התחבורה עצמם העלו שאלות במהלך הדיון ביחס להיגיון התכנוני של הקשר בין המנהרה לבין תפקוד הצומת והקו הסגול, וכי לא ניתנו להם תשובות ממצות וברורות.
41. בנסיבות אלה, אין לראות בביטול ההפקדה משום פעולה פורמלית בלבד. דיון חדש עשוי להשפיע על עצם שיקול הדעת התכנוני של חברי הוועדה, ובפרט של נציגי משרד התחבורה, אשר נדרשים לבחון האם המנהרה היא רכיב הכרחי לתפעול הקו הסגול, או שמא מדובר ברכיב כבישי נפרד אשר, לפי טענת המתנגדים, לא הוצגה לגביו תשתית מספקת המוכיחה נחיצות תפעולית הכרחית להפעלת הקו הסגול.
42. לכך מצטרפת העובדה שהדיון המקורי התקיים בהיוועדות חזותית. אין בכך כשלעצמו פגם אוטומטי, אך בתכנית מורכבת הכוללת תשריטים, חתכים, חלופות, פורטלים, שינויי תנועה, חדרים טכניים והשלכות מרחביות, קיים קושי מובנה לקיים בחינה תכנונית מלאה כאשר חברי הוועדה אינם רואים לפנייהם את כלל מסמכי התכנית באופן רציף, מלא ובר-השוואה. הצגת מסמך או תשריט נקודתי על גבי מסך אינה שקולה לעיון מקצועי מלא במכלול מסמכי התכנית, ואינה מאפשרת בהכרח לחבר ועדה לעקוב אחר היחס בין התשריטים, ההוראות, נספחי התנועה והמסמכים הסביבתיים.

43. קושי זה אינו תאורטי בלבד. בתכנית הנדונה נטען כי ועד הפעולה הכין סרטון המחשה שהציג את הפגיעה התכנונית הצפויה מן התכנית, לרבות ביטול הפנייה למלחה, העמסת תנועה על שכונות סמוכות, והפגיעה בתפקוד הצומת. לפי תצהירי ההתנגדות, הסרטון הוכן והופץ לציבור, אך ככל הידוע למתנגדים, לא הוצג כי הסרטון הונח בפני חברי הוועדה או בפני נציגי משרד התחבורה במועד שבו גובשה עמדתם.

44. למען הסר ספק, הטענות שהועלו בתצהירי ההתנגדות ביחס לאופן שבו קודמה המנהרה במסגרת התכנונית של הקו הסגול אינן מכוונות לייחס למתכננים, למשרד התחבורה או למי מחברי מוסדות התכנון מניע אישי פסול. עניינן של הטענות הוא במישור התכנוני והמוסדי: מן החומר שהוצג לציבור ולמתנגדים עולה, לפי הנטען, קושי אובייקטיבי בשאלת הזיקה התפעולית בין המנהרה לבין הקו הסגול, וכן בשאלה אם הוצגה בפני מוסד התכנון בחינה מלאה של חלוקת התועלות והנזקים בין הציבור שייחנה מן המנהרה לבין הציבור שעליו יוטלו עיקר ההשלכות התחבורתיות, הסביבתיות והמרחביות של התכנית.

45. לפיכך, אין הכרח להכריע בשאלת כוונותיהם של מקדמי התכנית. השאלה הטעונה בחינה היא אם הונחה בפני חברי הוועדה תשתית מקצועית מספקת המאפשרת לקבוע כי המנהרה נחוצה להפעלת הקו הסגול או לשיפור תפקודו, והאם נשקלו כדבעי חלופות התכנון, הפגיעה בציבור, והיחס בין התועלת התחבורתית הנטענת לבין המחיר התחבורתי והמרחבי המוטל על תושבי הסביבה.

46. מכאן שהתועלת בקבלת טענת הבטלות אינה מסתכמת בעיכוב ההליך. קבלת הטענה מחייבת את הוועדה לשוב ולבחון את התכנית באופן עצמאי, בלב פתוח ובנפש חפצה, על בסיס תשתית עובדתית ותכנונית מלאה, לרבות טענות הציבור, הסרטון שהוכן על ידי ועד הפעולה, השינוי במיקום החדרים הטכניים, שינוי גבול התכנית, והטענה להעדר קשר תפעולי הכרחי בין המנהרה לבין הקו הסגול.

47. אין להניח מראש כי דיון חדש יביא בהכרח לאותה תוצאה. מוסד תכנון הדין מחדש בתכנית לאחר בטלות החלטת הפקדה קודמת אינו רשאי להסתפק באישור מחדש של מסקנות עבר. עליו להפעיל שיקול דעת עדכני ועצמאי, לבחון את התכנית כפי שהיא עומדת בפניו כיום, ולהכריע בטענות הסף ובטענות המהותיות שהועלו בהתנגדויות.

48. לפיכך, גם אם הוועדה תוכל בעתיד להגיש או להפקיד את התכנית מחדש, אין בכך כדי לשלול את נפקות הבטלות. הסעד המבוקש אינו ביטול לשם ביטול, אלא מניעת המשך קידום התכנית מכוח החלטת הפקדה שבטלותה התגבשה, והבטחת קיומו של דיון חדש, מלא ומבוסס, שבו חברי הוועדה יקבלו את מלוא התמונה לפני קבלת החלטה חדשה.

49. במילים אחרות: הבטלות אינה עניין טכני בלבד, היא נועדה להחזיר את ההליך לנקודה שבה ניתן להפעיל שיקול דעת תכנוני אמיתי, לאחר שהמסמכים, השינויים, טענות הציבור והשלכות התכנית מונחים כולם בפני מוסד התכנון באופן מלא וברור.

השלכת ההתנגדויות והתצהירים

50. על פי תצהירי ההתנגדות שהוגשו על ידי ועד הפעולה, טענת בטלות סטטוטורית הועלתה כטענת סף מפורשת. התצהיר קובע כי החלטת ההפקדה פקעה מכוח סעיף 86(ד), וכי לפי עצה משפטית מדובר במנגנון בטלות סטטוטורית אוטומטית של החלטת ההפקדה.

51. משעה שהוגשו תצהירי התנגדות בנוסח זהה, הוועדה מחויבת לדון בטענת הסף במפורש. ככל שהוועדה תדחה את ההתנגדויות מבלי להכריע בטענת סעיף 86(ד), מבלי לדון בתחולת סעיף 86(ה), ומבלי לבחון את השלכת סעיף 109א, יהיה בכך פגם נוסף של היעדר הנמקה ואי-הכרעה בטענת סף מהותית.

מסקנה משפטית

52. מן המקובץ עולה המסקנה המשפטית הבאה:
- א. ההחלטה מיום 1.1.2024 הייתה החלטת הפקדה בתנאים לפי סעיף 86(א).
 - ב. לפי סעיף 86(ב), למגישי התכנית היו שישה חודשים בלבד למלא את התנאים.
 - ג. שלושים הימים הנוספים שבסעיף 86(ב) אינם שייכים למגישי התכנית, אלא למוסד התכנון, כדי להחליט אם לבצע בעצמו את הדרוש להפקדה.
 - ד. לא הוצגה החלטה של מוסד התכנון, בתוך אותם שלושים ימים, לבצע את הדרוש במקום מגישי התכנית.
 - ה. לכן, לפי סעיף 86(ד), החלטת ההפקדה הפכה לבטלה בתום התקופה.
 - ו. סעיף 86(ה) אינו חל, משום שלא הוצגה החלטת הארכה מפורשת של יו"ר מוסד התכנון, לא ניתנה הצדקה להארכה, ולא נערכה בדיקה ביחס למועדי סעיף 109א.
 - ז. ההחלטה מיום 3.11.2025 אינה מרפאת את הפגם, משום שהיא אינה החלטת הארכה לפי סעיף 86(ה), אינה החלטת הפקדה חדשה בלשונה, ואינה כוללת התייחסות מפורשת לתוצאה הסטטוטורית הקבועה בסעיף 86(ד), אשר לפי הנטען התגבשה קודם לכן.
 - ח. המסמכים המאוחרים והשינוי המהותי במיקום החדרים הטכניים מחזקים את המסקנה שאין מדובר בהשלמה טכנית אלא בהליך תכנוני המחייב החלטה חדשה ומפורשת, ולא הסתמכות על החלטת הפקדה קודמת שבטלותה הנטענת לא נבחנה ולא רופאה.
53. לפיכך, מתבקשת הוועדה המחוזית לקבוע כי החלטת ההפקדה מיום 1.1.2024 בטלה סטטוטורית מכוח סעיף 86(ד) לחוק התכנון והבניה, ולפיכך אין להמשיך בקידום התכנית מכוח אותה החלטה.
54. לחלופין, וככל שהוועדה תסבור כי יש מקום לקדם את התכנית, מתבקשת הוועדה לקבוע כי הדבר ייעשה רק בדרך של החלטת הפקדה חדשה, מפורשת ומנומקת, לאחר דיון מחודש בתכנית על בסיס מלוא המסמכים המעודכנים, השינויים התכנוניים, טענות המתנגדים והשלכות התכנית על הציבור.

בכבוד רב

יניב רז, עו"ד

רח' בן יהודה 2, ירושלים

מטעם חברי ועד הפעולה והמתנגדים

יניב רז, עו"ד
77716 ר.א.

עמוד 8 מתוך 8

תצהיר התנגדות משלים בתגובה להתנגדות העצמית של מגישי התכנית מס' 101-1096924 מנהרת גולומב-קוליץ

אני הח"מ, רחל שלי אלקיים ת"ז. 053641718 עושה תצהיר זה לאחר שהוזהרתי כי עליי לומר את האמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, אני תושבת שכונת מלחה ומתגוררת ברח' קדושי סטרומה 9, יו"ר ועד הפעולה תחבורה, מלחה רמת שרת ודניה, (להלן: "ועד הפעולה") נותנת את תצהירי זה כתצהיר התנגדות משלים בתגובה להתנגדות העצמית של מגישי התכנית מס' 101-1096924 מנהרת גולומב-קוליץ מצהירה בזאת כדלקמן:

א. הקדמה

1. ביום 27.05.2026 נתגלה לי כי מגישי התכנית צוות אב לתחבורה (להלן: "מגישי התוכנית") הגישו התנגדות עצמית לתכנית שהוכנה והוגשה על ידם להפקדה אצל הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה בירושלים.
2. במסגרת ההתנגדות העצמית מתבחר כי מגישי התכנית מבקשים לבטל את סעיף 6.12 לתכנית מאושרת 101-0800771 שהיא תכנית הקו הסגול לפי המובא בהתנגדות העצמית, נוסח הסעיף הוא כדלקמן:

6.12	תנאי להפעלה
	א. הפעלה חלקית של הקו ו/או בשילוב עם קווים אחרים 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 ובביצוע ההפרדה המפלסית.

"הפעלת הרכבת במקטע הקו הסגול בצומת גולומב/קוליץ/שרת מותנית באישור תכנית הנוגעת להסדרת שיקוע/הפרדה מפלסית בצומת ובביצוע ההפרדה המפלסית"

3. בהתנגדות העצמית נכתב, בין היתר על ידי מר צחי ויטלזון, כי תנאי זה "נרשם" בהוראות התכנית. לטעמי, אין לקבל את הצגת הדברים כאילו מדובר ברישום טכני, מקרי או ניטרלי. מר ויטלזון הוא מן הגורמים המרכזיים והבכירים מטעם מגישי התכנית, והוראות תכנית מאושרת אינן "נרשמות" מעצמן. התנאי האמור הוכנס להוראות התכנית כחלק ממערך תכנוני מודע, אשר יצר זיקה מפורשת בין הפעלת הקו הסגול לבין אישור וביצוע ההפרדה המפלסית.
4. אותה זיקה היא שאפשרה להציג את תכנית המנהרה כרכיב הכרוך בקו הסגול, ולא כתכנית כבישית עצמאית המחייבת בחינה נפרדת, תקציבית ותכנונית. במצב דברים זה, השימוש המאוחר בביטוי "נרשם" אינו מרכז את משמעות התנאי, אלא מדגיש את הקושי: תנאי מהותי שנכלל בהוראות התכנית

ושירת את קידום המנהרה, מוצג כעת כאילו ניתן להסירו מבלי לגרור אחריו את סילוק תכנית המנהרה עצמה.

5. כעת מבקשים מגישי התכנית לבטל את אותו תנאי, כלומר לנתק את הפעלת הקו הסגול מן ההפרדה המפלסית. ואולם באותה עת, תכנית המנהרה עצמה, שהיא אותה הפרדה מפלסית, ממשיכה להיות מונחת בפני הוועדה המחוזית כתכנית לקידום וביצוע.

6. מצב זה יוצר תמונה תכנונית קשה: הקשר לרק"ל נמחק כאשר הוא מכביד על הפעלת הקו הסגול, אך תכנית המנהרה ממשיכה לעמוד לקידום, לאחר שכבר הוטמעה ונכרכה במהלך התכנוני והתקציבי של הקו הסגול.

7. משמעות הדברים, לפי הבנתי, אינה רק ניתוק תפעולי בין הרק"ל לבין המנהרה. המשמעות המעשית היא הותרת תכנית המנהרה כתכנית עצמאית, לאחר שכבר נהנתה מהחיבור לקו הסגול ומהמסגרת התכנונית והתקציבית של פרויקט הרק"ל.

8. תצהיר זה אינו בא לחזור על תצהיר ההתנגדות שלי ושל חברי במקור, אלא להוסיף עליו בעקבות ההתנגדות העצמית. אין באמור בו כדי לגרוע, לצמצם, לוותר או לשנות מכל טענה, עובדה, נימוק, הסתייגות או זכות שפורטו בתצהיר ההתנגדות המקורי ובנספחיו. כל האמור בתצהיר ההתנגדות המקורי עומד בעינו במלואו, ותצהיר זה מצטרף אליו כחלק בלתי נפרד מן ההתנגדות לתכנית

ב. מדיניות משרד התחבורה הייתה ידועה מראש

9. לפי ההתנגדות העצמית, מגישי התכנית מסתמכים כיום על מדיניות משרד התחבורה משנת 2022, ובכלל זה על מסמך יעדי פיצול נסיעות לתנועה מקיימת, אשר מבטא העדפה לתחבורה ציבורית, הליכה, רכיבה ותנועה מקיימת, ולא לקידום תשתיות המעודדות תנועת רכב פרטי.

10. מדיניות זו קדמה להנחת תכנית המנהרה בפני מוסדות התכנון ביום 11.07.2023, לכן, מגישי התכנית ידעו עליה, ולמצער היו חייבים לדעת עליה, עוד לפני שהגישו וקידמו את תכנית המנהרה.

11. חרף זאת, מגישי התכנית הפקידו את תכנית המנהרה בפני הוועדה המחוזית ביום 11.07.2023, קידמו אותה בדיון מיום 1.1.2024, המשיכו לעסוק בה גם לאחר מכן, ובסופו של דבר הביאו לפרסום נוסח מעודכן של התכנית לציבור בשנת 2026.

12. בכך מתחדדת סתירה מהותית בהתנהלות מגישי התכנית הטוענים כיום כי אין מקום לקשור בין הפעלת הקו הסגול לבין ההפרדה המפלסית, בין היתר על רקע מדיניות תחבורה מקיימת. מצד שני, אותם מגישי תכנית קידמו במשך שנים תכנית מנהרה כבישית, שתכליתה המעשית היא קידום תנועת כלי רכב פרטיים מתחת לצומת.

13. הסתירה אינה טכנית ואינה ניסוחית. תכנית המנהרה לא הוגשה בחלל ריק, אלא לאחר שמדיניות משרד התחבורה כבר הייתה ידועה או אמורה הייתה להיות ידועה למגישי התכנית.

14. אותה מדיניות אינה יכולה לשמש את מגישי התכנית רק לצורך ביטול תלות הקו הסגול במנהרה, מבלי להביא גם לסילוק תכנית המנהרה עצמה מן המסגרת התכנונית והתקציבית של הקו הסגול.

15. אם מדיניות משרד התחבורה אינה מצדיקה התניה של הקו הסגול בביצוע מנהרה לרכב פרטי, אזי אותה מדיניות עצמה אינה מצדיקה את המשך קידום המנהרה כתכנית עצמאית, קל וחומר כאשר מדובר בתכנית הפוגעת בתושבים, משנה את הסדרי התנועה, מבטלת פניות קיימות ומחייבת עבודות תשתית כבדות.

ג. יצירת תודעת כשל בצומת וקידום המנהרה והגשר במסגרת פרויקט הרק"ל

16. בדיון מיום 1.1.2024 הוצגה בפני הוועדה המחוזית תזה שלפיה קיים כשל תחבורתי בצומת גולומב קוליץ, וכי המנהרה היא פתרון נדרש להתמודדות עם אותו כשל.
17. תזה זו הייתה חיונית לקידום התכנית. בלעדיה קשה היה להצדיק מנהרה כבישית, עבודות מנהור, שינוי הסדרי תנועה, פגיעה בגשר הקיים, ביטול פניות קיימות, והעמסת תנועה על שכונות סמוכות.
18. תודעת הכשל שנבנתה סביב הצומת שימשה בפועל כמנוע לקידום המנהרה, וכבסיס להצגת ההפרדה המפלסית כחלק מן המהלך הכולל של הקו הסגול.
19. ההתנגדות העצמית חושפת את חולשתה של אותה תודעה. אם מגישי התכנית עצמם מבקשים כעת לבטל את הסעיף שקשר בין הפעלת הרק"ל לבין ביצוע ההפרדה המפלסית, הרי שהמנהרה לא הייתה תנאי הכרחי להפעלת הקו הסגול.
20. מכאן שהצגת המנהרה כפתרון שנלווה באופן טבעי להפעלת הקו הסגול יצרה תמונה חלקית ומטה לכיוון ביצוע המנהרה.
21. אותה תמונה אפשרה גם לקדם רכיבים נוספים, ובכלל זה הריסת הגשר הקיים ובניית גשר חדש תחתיו, אף שהצורך בהריסת הגשר אינו עומד בפני עצמו, אלא נגזר מן הבחירה לקדם את המנהרה ואת ההפרדה המפלסית.
22. במצב דברים זה, קידום הריסת הגשר ובניית גשר חדש אינו עומד לבדו. הוא חלק ממערך תכנוני הנובע מקידום המנהרה, כאשר תכנית המנהרה עצמה קודמה ונכרכה בזיקה לקו הסגול.
23. כאשר מבקשים כיום למחוק את הקשר הזה, אין מקום להותיר את תוצרי הקשר על כנם, לא את המנהרה, לא את התקצוב שנכרך בה, לא את הריסת הגשר, לא את בניית הגשר החדש תחתיו. ולא את ההפקעות הנלוות להם.

ד. עמימות תכנונית ביחס לגשר הקיים, לגשר החדש ולהפקעות הנלוות

24. מעיון במסמכי התכנית שהופקדו ביום 11.7.2023 עולה כי הגשר הקיים בצומת גולומב-קוליץ לא הוצג כאלמנט תשתיתי ניטרלי בלבד. במסמך הסביבתי יוחסו לו תכונות של "מחבר לא מוצלח", "תחושת ניתוק" ובעיות אורבניות שונות, באופן שהניח תשתית רעיונית ותכנונית להתערבות רחבת היקף בצומת.
25. ואולם, בנוסח הוראות התכנית שהופק ביום 26.3.2026 לא מצאתי הוראה מפורשת וברורה המבהירה כי מגישי התכנית הסתלקו מן הכוונה להרוס את הגשר הקיים, לבנות גשר חדש תחתיו, או לבצע הפקעות לצורך מעליות, גישות ומתקנים נלווים בקצות הגשר.
26. היעדר ההתייחסות המפורשת אינו יוצר ודאות אלא עמימות. אם בשנת 2023 הוצגה תפיסה תכנונית מפורטת ביחס לגשר ולצומת, והדברים אינם מופיעים עוד באופן ברור במסמכי 2026, אין בכך כדי ללמד שהרכיבים הללו בוטלו.
27. עמימות זו מקבלת משנה תוקף נוכח קיומם של תאי שטח והפקעות בקצות הגשר, וכן נוכח הוראות וסימונים בתכניות התחבורה החלות במרחב המתייחסים לגשרים ומעברים עיליים.

28. בנסיבות אלה לא ניתן לשלול אפשרות כי רכיבי הגשר, המעליות וההפקעות הנלוות ינסו להתממש בעתיד במסגרת הליך תכנוני אחר, שלב ביצוע אחר או מכוח מסגרת תכנונית קיימת.
29. ועד הפעולה ואני מתנגדים באופן נחרץ לכל מהלך כאמור. התנגדותנו אינה מוגבלת למנהרה בלבד, אלא חלה גם על הריסת הגשר הקיים, על הקמת גשר חדש תחתיו, על הקמת מעליות בקצותיו, על הפקעות לצורך רכיבים אלה, ועל כל שינוי בצומת גולומב-קוליץ הנגזר מן המנהרה או נועד לשרת אותה.
30. לפיכך, ככל שמגישי התכנית מבקשים לבטל את סעיף 6.12, עליהם להודיע באופן מפורש כי הם מסתלקים לא רק מתכנית המנהרה, אלא גם מכל רכיב תכנוני הנלווה לה, ובכלל זה גשר חדש, מעליות, הפקעות ותשתיות נלוות.

ה. המשמעות הציבורית, התחבורתית והכלכלית של התכנית

31. תכנית המנהרה מטילה על הציבור מחיר כבד, גם אם לא יוטל עליו תשלום ישיר.
32. המחיר כולל עבודות תשתית ממושכות, שיבושי תנועה, הארכת זמני נסיעה, פגיעה בגישה למלחה ולמלחה רבתי, העמסת תנועה על רמת שרת, רמת דניה, רחוב בוליביה ורחוב שטרן, פגיעה בעסקים, פגיעה בשגרת חיים ופגיעה באיכות החיים.
33. לכך מתווספת עלות ציבורית ישירה של תכנון, ניהול, ביצוע, פיקוח, העתקת תשתיות, הסדרי תנועה, הריסת גשר קיים, הקמת גשר חדש, תחזוקה עתידית וסיכוני ביצוע.
34. כאשר תכנית כזו אינה נדרשת להפעלת הקו הסגול, וכאשר היא אינה מתיישבת עם מדיניות התחבורה של משרד התחבורה כפי שמציגים אותה מגישי התכנית עצמם, אזי המשך קידומה הוא בזבוז של משאבים ציבוריים.
35. במיוחד אין הצדקה להרוס גשר קיים ומתפקד ולבנות גשר חדש תחתיו, כאשר עצם תכנית המנהרה איבדה את עוגן ההצדקה שלה.
36. אין הצדקה לייצר עבודות עפר, עבודות מנהור, שינויים בצומת, שינויי תנועה וגשר חדש, כאשר ניתן להשאיר את הצומת במתכונתו הקיימת, לשמר את הגשר הקיים, ולמקד את משאבי הציבור בקידום הקו הסגול עצמו.

ו. פגם בשלות ופגם בהנמקה התכנונית

37. תכנית המנהרה אינה בשלה להמשך קידום במתכונתה הנוכחית.
38. בשלות תכנונית אינה נמדדת רק בשאלה אם קיימים תשריט, הוראות ומסמכי רקע. בשלות תכנונית מחייבת הצדקה עדכנית, קוהרנטית ומבוססת לשאלה מדוע התכנית נחוצה.
39. בענייננו, ההצדקה המקורית נשענה על זיקה בין המנהרה לבין הקו הסגול ועל תודעת כשל בצומת. ההתנגדות העצמית מערערת את שני היסודות האלה.
40. לאחר ההתנגדות העצמית, לא ניתן להסתפק בהנמקה כללית של שיפור תפקוד הצומת. נדרשת הנמקה חדשה, עצמאית ומלאה, מדוע יש להמשיך לקדם מנהרה לרכב פרטי כאשר מגישי התכנית עצמם מסתמכים על מדיניות של תחבורה מקיימת.
41. בהיעדר הנמקה כזו, התכנית אינה בשלה להכרעה תכנונית. היא בוודאי אינה בשלה לאישור.

ז. השארת התכנית בחיים תסכל את משמעות ההתנגדות העצמית

42. אם סעיף 6.12 יבוטל, אך תכנית המנהרה תמשיך להתקיים, התוצאה תהיה בלתי מתקבלת על הדעת.

43. הקו הסגול ישוחרר מן התלות במנהרה, אך המנהרה תישאר כתכנית כבישית עצמאית, תקפה ומתוקצבת, אשר ניתן יהיה להוציא לפועל בשלב מאוחר יותר.

44. מצב כזה יעמיד את ההתנגדות העצמית בסתירה לתוצאה המבוקשת מכוחה. מחד גיסא מבקשים מגישי התכנית לבטל את הזיקה שבין הקו הסגול לבין המנהרה, ומאידך גיסא מבקשים להותיר על כנה את תכנית המנהרה, אשר קודמה מכוח אותה זיקה עצמה.

45. זו בדיוק התוצאה שיש למנוע. ביטול סעיף 6.12 אינו יכול להיות מהלך טכני שמנתק את התלות ברק"ל אך משאיר את המנהרה כפרויקט חי. אם הקשר בין הרק"ל לבין המנהרה מתבטל, אזי גם ההצדקה התקציבית והתכנונית למנהרה במסגרת הקו הסגול מתבטלת.

46. לכן ביטול סעיף 6.12 צריך להיות מלווה בהפרדת תקציבים ממשית, בסילוק תקציב המנהרה ממסגרת תקציב הקו הסגול, ובסילוק תכנית המנהרה עצמה מן ההליך הנוכחי שאם לא כן, ייווצר מצב שבו הזיקה ששימשה לקידום המנהרה ולהכללתה במסגרת פרויקט הקו הסגול תבוטל לצורך הפעלת הרק"ל, אך תיוותר על כנה לצורך המשך קידום המנהרה ורכיביה.

ח. עמדת ועד הפעולה ביחס לביטול סעיף 6.12

47. רק לאחר כל האמור, ולמען הבהירות, אבקש להבהיר את עמדת ועד הפעולה ביחס לביטול סעיף 6.12.

48. ועד הפעולה ואני איננו רואים קושי בביטול סעיף 6.12 כשלעצמו, ובלבד שביטולו ילווה בהסתלקות מלאה ומפורשת מתכנית המנהרה ומכל רכיביה הנלווים.

49. ואולם, אין לראות באי התנגדות זו הסכמה לכך שסעיף 6.12 יבוטל, ובמקביל תכנית המנהרה תמשיך להתקיים, להישאר מתוקצבת או להמתין לביצוע בעתיד.

50. עמדתנו היא כי כל הסכמה לביטול סעיף 6.12 מותנית בהודעת הסתלקות מפורשת, מלאה ובלתי מסויגת של מגישי התכנית מתכנית המנהרה, מן ההפרדה המפלסית, מן הריסת הגשר הקיים, מן הקמת גשר חדש תחתיו, מן המעליות, מן ההפקעות ומכל רכיב תכנוני או תקציבי הנלווה להם.

51. לא ניתן להסכים למהלך שבו הקו הסגול ישוחרר מן המנהרה, אך המנהרה תמשיך להתקיים כתכנית עצמאית שצמחה מתוך הקו הסגול ותמשיך ליהנות מפירותיו.

52. ביטול סעיף 6.12 אינו יכול לשמש כלי לשחרור מגישי התכנית מתלות ברק"ל, תוך שמירת התכנית והתקציב לביצוע המנהרה לשלב מאוחר יותר.

53. המשמעות הנכונה של ביטול סעיף 6.12 היא לא רק ביטול התלות של הקו הסגול במנהרה, אלא גם ביטול ההצדקה להמשך קידום המנהרה, ובכלל זה ביטול התקצוב וההיערכות לביצועה במסגרת פרויקט הקו הסגול.

54. התוצאה התכנונית המתאימה היא שהתכנית תרד משולחן הוועדה, או שמגישי התכנית יודיעו כי הם מסתלקים ממנה כליל.

ט. הבקשה התכנונית מהוועדה

55. הוועדה המחוזית אינה בית משפט, ואינני מבקשת ממנה סעד שיפוטי. אני מבקשת ממנה להפעיל את שיקול דעתה התכנוני והמינהלי לנוכח העובדה החדשה שנחשפה בהתנגדות העצמית.

56. לנוכח ההתנגדות העצמית של מגישי התכנית, מתבקשת הוועדה לקבוע כי אין עוד הצדקה להמשך קידום תכנית המנהרה במתכונתה הנוכחית.

57. ככל שמגוישי התכנית עומדים על המשך קידום התכנית, מתבקשת הוועדה לדרוש מהם להבהיר תחילה, במפורש ובכתב, כיצד הם מיישבים בין בקשתם לבטל את סעיף 6.12 לבין המשך קידום תכנית המנהרה.

58. כמו כן, מתבקשת הוועדה לדרוש ממגוישי התכנית להסביר כיצד תכנית מנהרה המקדמת תנועת כלי רכב מתיישבת עם מדיניות משרד התחבורה משנת 2022, שעליה הם עצמם מסתמכים בהתנגדות העצמית.

59. עד שלא תינתן הבהרה מלאה לשאלות אלה, אין מקום להמשיך את הדיון בתכנית, ואין מקום להתייחס אליה כאל תכנית בשלה לאישור.



י סיכום

60. הוועד מפנה לתשומת לב הוועדה את הסרטון שהוכן ב יולי 2024 לצפייה בקוד.
61. ההתנגדות המשלימה חושפת את הסתירה שבין קידום תכנית המנהרה במשך שנים לבין הטענה העדכנית שלפיה אין להתנות את הקו הסגול בהפרדה מפלסית, וכי מדיניות משרד התחבורה אינה תומכת בקידום תשתיות המעודדות תנועת כלי רכב פרטיים.
62. בנסיבות אלה, המשך קידום תכנית המנהרה יהיה בלתי סביר, בלתי מידתי, יקר, פוגעני, ומנותק מן ההצדקה שעליה נשען מלכתחילה.
63. הוועדה מתבקשת שלא לאפשר מצב שבו מגישי התכנית מבטלים את הזיקה שבין המנהרה לבין הקו הסגול לצורך קידום הרק"ל, אך במקביל מבקשים להותיר על כנה את תכנית המנהרה ואת רכיביה התכנוניים והתקציביים.
64. בנסיבות שנוצרו בעקבות ההתנגדות העצמית, אין עוד הצדקה להמשך קידום תכנית המנהרה. התוצאה התכנונית המתבקשת היא הסתלקות מגישי התכנית מן המנהרה, מן הגשר החדש, מן המעליות, מן ההפקעות הנלוות, והשארית הצומת והגשר הקיים על כנם.
65. כל האמור בתצהירי זה הוא אמת לפי ידיעתי האישית, לפי המסמכים שנחשפו בפניי, ולפי מיטב הבנתי. ולראיה באתי על החתום:

תאריך 2.06.2026

חתימת המצהיר

אישור עורך דין

אני הח"מ, עו"ד יניב רז, מ.ר. 77716, מאשר בזה כי ביום 2/6/26 הופיעה בפניי הגב' רחל שלי אלקיים ת"ז 053641718 ולאחר שהזהרתיה כי עליה להצהיר את האמת וכי תהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק אם לא תעשה כן, אישרה את נכונות תצהירה המשלים דלעיל וחתמה עליו בפניי.

תאריך 2.06.2026

יניב רז, עו"ד
רח' בן יהודה 2, ירושלים
מטעם חברי ועד הפעולה והמתנגדים

יניב רז, עו"ד
מ.ר. 77716
עמוד 6 מתוך 6

תצהיר התנגדות

אני הח"מ אסא אל-ח'לף ת.ז. 057848924 לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת וכי אהיה צפוי/ה לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, אני תושב/ת שכונת אל-ח'לף בירושלים ומתגורר/ת ברח' הא"י מס' 77 נותן/ת תצהירי זה כתצהיר **התנגדות לתוכנית מס' 101-1096924** מנהרת גולומב קוליץ, אשר הונחה על שולחנה של הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה ירושלים (להלן: **"התוכנית"** ו-"הוועדה")

בד בבד, תצהירי זה ניתן גם לתימוכין בטענתי המקדמית והמהותית שלפיה אין נפקות משפטית להמשך קידום התוכנית, הואיל והחלטת ההפקדה פקעה מכוח סעיף 86(ד) לחוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965 וזאת לאחר שלא מולאו התנאים שנקבעו בהחלטת הוועדה מיום 1.1.2024 כאמור וכן הפקיעה המפורשת של ההפקדה כמצוין בסעיף 14 **"החלטה תהייה בטלה בתום שבעה חודשים.... אם לא ימולאו התנאים הקבועים בה"**.

לפי עצה משפטית שקיבלתי, מדובר בהליך שתוקפו פקע כבר מיום 1.8.2024 שכן סעיף 86(ד) לחוק התכנון והבנייה הפעיל את מנגנון "ההשמדה העצמית" של החלטת ההפקדה. משכך, **הפקדת התוכנית בטלה ומבוטלת** ואין כל נפקות משפטית לניסיון להמשיך ולקדם את התוכנית מכוח אותה החלטה. משהחלטת ההפקדה פקעה אין ניתן להסתמך עוד על הדיון מיום 1.1.2024 על הפרוטוקול שנערך במסגרתו ועל ההחלטות שנתקבלו בו כאילו ההליך נותר בתוקף.

הדרך היחידה לקדם את התוכנית, ככל שהוועדה תהייה סבורה שיש מקום לכך, היא החזרת ההליך לנקודת המוצא וקיום דיון חדש כדין, פתיחה מחודשת של הפרוצדורה התכנונית, והצגת מלוא התשתית העובדתית והתכנונית בפני חברי הוועדה. הדברים נכונים במיוחד נוכח העובדה כי נציגי משרד התחבורה שהשתתפו בדיון שנעשה ב-**זום** לא קיבלו תמונה מלאה בדבר היעדר הזיקה ההכרחית בין המנהרה לבין יישום הקו הסגול של הרק"ל, ולא הובהרה להם כדבעי ההבחנה בין צורכי הרק"ל לבין קידום המנהרה כרכיב כבישי נפרד.

לחלופין ולשם הזהירות ככול שתדחה טענת הבטלות, ההתנגדות היא לתכנית שנכפתה והוצמדה באופן מלאכותי לתוכנית 101-0800771 הרק"ל, הרכבת הקלה במתווה הקו הסגול. אף שאין קשר פיזי או תפעולי הכרחי בינה לבין תפעול הקו הסגול, בפועל נעשה שימוש במסגרת תכנונית של פרויקט הרק"ל לצורך קידום רכיב כבישי נפרד שיעילותו מוטלת בספק ואשר יוצר פגיעה קשה בהסדרי התנועה הקיימים בצומת גולומב/קוליץ (להלן: **הצומת**). צומת שהיא **משאב ציבורי**, משאב המשרת את תושבי השכונות הסמוכות ולציבור המשתמש בו.

הצומת הינה משאב ציבורי וככזו חלים על השימוש בה עקרונות של שוויון, אך התכנית מתעלמת במפגיע מעקרונות השוויון, כאשר היא מדירה ממשאב ציבורי אוכלוסייה של אלפי תושבים ממלחה רבתי ומעמיסה אותם על צמתים בשכונת רמת שרת, רמת דניה ורחובות בוליביה ושטרן.

התכנית **משנה את הנורמה המשפטית** הקיימת בצומת בנורמה תכנונית חדשה, **תוך פגיעה בתכונותיה** של הצומת בביטול הפנייה שמאלה לשכ' מלחה ומלחה רבתי ובהדרת תושביהם.

א.ח'לף

הדרת האוכלוסייה כאמור לעיל הינה אפליה אסורה ומשמעה **פגיעה בעקרון חוקיות המעשה המנהלי** וכל דיון לקידום התכנית במתכונתה זו, הוא בהכרח **חריגה מסמכותה** של הוועדה.

למקדמי התוכנית "צוות אב לתחבורה" (להלן: "**המתכננים**", "**המגישים**") הובהרה הפגיעה ואף הועלה לצורך כך, סרטון במרשתת ואולם חרף זאת, בידיעה כי אינם נושאים באחריות למחדלי הנזיקים, כפי שעולה וכפי שגם יובהר פעלו המתכננים להגשת התכנית מבלי שנסקלו כל השיקולים הרלוונטיים.



הסרטון וקוד הצפייה המצורף הינו חלק בלתי נפרד מתצהירי זה.
<https://www.youtube.com/watch?v=xXNvnWhtVJU&t=2s>

ביום 25.11.2024 הורץ בוואטסאפ והועבר מסרון לוועד פעולה תחבורה מלחה רמת שרת ודניה (להלן: "**יועד הפעולה**"), כי התוכנית ירדה מן הפרק ובוטלה בפועל, בין היתר לכאורה על רקע ההבנה של "**המתכננים**" כי המנהרה במתכונתה הינה פוגענית ביותר. הדברים גם הועלו חצי שנה קודם לכן במסגרת שיח ציבורי בזום מקוון בנוכחות נציגי המינהל הקהילתי יובלים (להלן: "**המינהל הקהילתי**"), ונציגי הוועדים שהביעו את תרעומתם והתנגדותם לנרקם בתכנית. (לשם הבהירות, ועד הפעולה אינו וועדי השכונות, או הוועדים כמצוין בתצהיר)

ואולם, חרף ההודעה כי התוכנית ירדה מן הפרק, ולאחר שחלפו יותר משנתיים מאז הדיון מיום 1.1.2024 הוגשו בתחילת אפריל 2026 לוועדה "השלמות", ובעקבותיהן פורסמה התוכנית להתנגדויות. הדבר נעשה בהפתעה גמורה, לאחר תקופה ממושכת שבה נציגי הוועדים והתושבים הסתמכו על ההודעה, כי התוכנית אינה מקודמת עוד, ושקעו בענייניהם מתוך הבנה כי הגזירה הוסרה. בנסיבות אלה, קבלת "ההשלמות" לאחר שפרק הזמן שנקבע בהחלטת הוועדה חלף זה מכבר, ומבלי שניתנה החלטה חדשה כדן על-ידי הוועדה, **אין** מדובר בהמשך תקין של הליך הפקדה, אלא **ניסיון פסול** להחיות בדיעבד החלטת ההפקדה שכבר פקעה. כל זאת נעשה ללא הסבר משפטי מניח את הדעת, כיצד ניתן להמשיך ולקדם את התוכנית לאחר פקיעת תוקפה ובאופן שפגע בהסתמכות הציבור ובאמון התושבים בהליך התכנוני.

בעת עריכת תצהיר זה נתגלה לי כי ביום 3.11.2025 התקיים דיון נוסף בוועדה המחוזית, וכי יומיים לאחר מכן ביום 5.11.2025 נתקבלה החלטה להפקיד את התוכנית. לפי עצה משפטית שקיבלתי, **החלטה מאוחרת זו אינה מרפאת את הפגם שנפל בהליך**, ואינה מכשירה בדיעבד הפקדה שתוקפה פקע מכוח סעיף 86(ד) לחוק התכנון והבנייה. משהפקיעה כבר התרחשה, לא ניתן היה להחיות את ההליך באמצעות החלטה מאוחרת במסגרת אותו מסלול, אלא היה על הוועדה לפתוח הליך חדש כדן, לאחר בחינה מחודשת ומלאה של התוכנית, של נחיצותה ושל חלופותיה לרבות בחינת הפגיעה בציבור.

יהא זה אך צודק ונכון, שהוועדה תדחה את התוכנית על הסף מחמת פקיעת ההליך ובטלות ניסיון "החייאתה". לחלופין ככל שלא תעשה כן, אבקש כי תקבל את התנגדותי לגוף התוכנית, כמפורט בהתנגדות זו. אני מצהיר/ה כדלקמן:

א. זהות המצהיר/ה והמסגרת הציבורית

1. אני חבר/ה בוועד הפעולה שהוקם על ידי תושבים ונציגים משכונות מלחה, רמת שרת, רמת דניה ושכונות סמוכות, ועד שתכליתו עזרה קהילתית להסרת הפגיעה התכנונית הנרקמת בצומת גולומב קוליץ, בכריית מנהרה להפרדה זו מפלסית המהווה פגיעה אנושה בעשרות אלפי תושבים המשתמשים בצומת.

עמוד 2 מתוך 21

י.ע.פ.

2. תצהיר זה ניתן כתצהיר אישי שלי, כמי שמתגורר/ת באזור המושפע מן התוכנית. התצהיר פונה תחילה בבקשה להכרזה על בטלות התכנית המופקדת ובטלות הפקדת התוכנית בהיעדר נפקות להליך, לחלופין ולשם הזהירות, מגישה את התנגדותי הנחרצת לתוכנית זו.

ב. טענת סף - פקיעת החלטת ההפקדה והיעדר נפקות לתוכנית

3. ביום 1.1.2024 התקיים דיון בוועדה המחוזית בתוכנית, בהחלטת הוועדה נקבע כי מגישי התכנית יגישו השלמות ותיקונים וזאת עד סוף חודש יולי 2024.

4. בהחלטת הוועדה מיום 1.1.2024 הרצ"ב נקבע :

14. בהתאם לסעיף 86(ד) לחוק, החלטה זו תהיה בטלה בתום שבעה חודשים מהמועד שנמסרה למגיש התכנית אם לא ימולאו התנאים הקבועים בה.

5. לפי עצה משפטית שקיבלתי, מדובר בהוראה מהותית של **בטלות עצמית**, אם התנאים שנקבעו בהחלטת ההפקדה לא מולאו בתוך התקופה שנקבעה, ההחלטה תפקע מאליה. "החייאתה" בדיעבד באמצעות פרסום מאוחר, או באמצעות תיקונים טכניים, פגום ובניגוד לכללי מינהל תקין.

6. לפי ידיעתי ההשלמות המהותיות שנדרשו בהחלטה מ, לא הוגשו במועד שנקבע, קרי עד סוף חודש יולי 2024. בנסיבות אלה, החלטת ההפקדה לא רק שפקעה, אלא היא השמידה את עצמה מתוקף ולכן אין להליך הפרסום נפקות. ועל הוועדה להסירה לאלתר מדיון בה.

7. ועד הפעולה העלה סרטון הסברה לציבור באמצע חודש יולי 2024 להמחשת הפגיעות הצפויות מן התוכנית לרבות הפגיעה בהסדרי התנועה האופטימליים הקיימים, על ידי ביטול הפניה הישירה למלחה ולמלחה רבתי והעמסת התנועה על רמת שרת, רמת דניה ורחובות בוליביה ושטרן ועל תושביהן.



עמוד 3 מתוך 21

ע.ק.

8. לאחר פרסום הסרטון והחשיפה לעוצמת הפגיעה הצפויה מן התוכנית, נמסר לנציגי וועדי השכונות, מפי גורם הקשור למינהל הקהילתי, כי התוכנית ירדה מן הפרק ואינה מקודמת עוד. בנסיבות אלה נוצרה



הסתמכות סבירה וברורה אצל חברי הוועדים והתושבים, כי הפגיעה התכנונית הובנה על-ידי הגורמים המקצועיים וכי התוכנית הפוגענית נזנחה, זאת נוכח ההבהרה כי המנהרה אינה דרושה לתפעול הקו הסגול של הרכבת הקלה. ראו המסרון מ-25.11.2024 מהוואטסאפ של פורום אורבני שכונת מלחה.

9. חרף זאת, במהלך חודש אפריל 2026 ולהפתעת התושבים וחברי ועד הפעולה, פורסם דבר הפקדת התוכנית להגשת התנגדויות. הפרסום נעשה לאחר תקופה ממושכת שבה הציבור ונציגי הוועדים הוחזקו תחת הרושם כי התוכנית ירדה מן הפרק ואינה מקודמת עוד. בנסיבות אלו שקעו התושבים בענייניהם מתוך הסתמכות סבירה על מצג זה, ורק בדיעבד נחשפו לכך שהתוכנית הוחזרה לשולחן הוועדה מאחורי גבם. התנהלות זו פגעה בהסתמכות הציבור והחלישה את יכולת ההתארגנות של ועד הפעולה ויצרה מצג מטעה ביחס למעמדה של התוכנית.

10. יצוין כי "ההשלמות" נוגעות לנושא טכני, כגון חדר מילוט בסמיכות ומתחת לרח' השועל, אך ליבת הפגיעה נותרה בעינה. ממיקום הפורטל מתחת לגשר, ביטול הפנייה הישירה שמאלה למלחה, העמסת תנועה על שכונות סמוכות, הריסת הגשר והיעדר בחינת חלופות פחות פוגעניות.

ג. מהות התכנית והפגיעה המרכזית

11. התוכנית עיוורת לצורכי הציבור ונועדה לייצר ייתרון תנועתי לבאים מגבעת משואה לכביש גולומב וממנו, על חשבון תושבי שכונות מלחה, מלחה רבתי, רמת שרת, רמת דניה, רח' בולבייה ושטרן, מדובר בהתנהגות טרמפיסטית המנצלת את מסגרת התקציב של משרד התחבורה לקידום הרק"ל הקו הסגול אשר אין בינה לבין הקו הסגול קשרי גומלין, לא במישרין ולא בעקיפין.

12. ביעוץ תכנוני שקבלתי ניתן לקבוע מעבר לכל ספק, שאין קשר תפעולי הכרחי בין תנועת הרכבת הקלה לבין תנועת כלי הרכב במנהרה. המנהרה אינה נחוצה לרק"ל הקו הסגול, אלא נועדה לשרת את אוכלוסיית גבעת משואה.

13. בדברי ההסבר לתוכנית נכתב כי "המנהרה נועדה לסייע בפתרון עומס קיים ועתידי בצומת שרת/קוליץ/גולומב לאחר הפעלת הרכבת הקלה, הקו הסגול". קביעה זו מסלפת את המציאות התכנונית. המנהרה אינה רכיב הנדרש לתפעול הקו הסגול ואינה מקדמת את שירות הרק"ל לציבור המקומי. מדובר ברכיב כבישי נפרד, יקר ופוגעני, שהוצמד לפרויקט הרק"ל תוך הצדקתו בהצגת דוחות יועצים, מסמכי הסביבה ומסמכים עבי הכרס שצורפו לתוכנית, אינם משנים עובדה זו, אלא יוצרים מעטפת מקצועית כבדה ועמומה שמקשה על הציבור הנפגע להבין את מלוא הפגיעה ולהתמודד עמה. בפועל, הציבור נדרש לעמוד מול מערך מוסדי מתוקצב, הנשען על דוחות מוזמנים ומומחים מטעמו, בעוד שלתושבים אין יכולת תקציבית כלשהי להעמיד דוחות נגדיים ולחשוף בפני הוועדה את התמונה התכנונית האמיתית והמלאה. כך נוצר הליך בלתי מאוזן, שבו המנהרה מקודמת בכספי ציבור תחת שם הרק"ל, אף שאינה משרתת את תכלית הרכבת הקלה, ואילו הפגיעה בתושבים, בנגישותם בזמנם, בכיסם ובבטיחותם נדחקת לשוליים. האבסורד מתחדד כאשר שיקולים נקודתיים, כגון שימור עצים פולשניים, מקבלים משקל תכנוני, בעוד שטובת האוכלוסייה החיה סביב הצומת והשימוש השוויוני בצומת כמשאב ציבורי אינם מקבלים את המשקל הראוי.

14. הפגיעה המרכזית נובעת מהצבת פורטל (שער למנהרה) בסמוך לגשר הקיים, על חשבון שני נתיבי תנועה קיימים, באופן שמבטל את הפנייה הישירה הקיימת לכלי רכב המגיעים ממזרח ופונים שמאלה למלחה רבתי ומסיט אלפי כלי רכב בכל יום להעמסתם על צמתים מרוחקים.

15. ניכר כי הרחבה והחלקה שעליה ממוקמת האנדרטה לחללי נופלי מלחה, בסמוך לפורטל המתוכנן, צפויות להיפגע כתוצאה מבחירת מיקום הפורטל במקום פוגעני זה. פגיעה אפשרית במרחב האנדרטה ובסביבתה מחזקת את הצורך שלא לאפשר את ביצוע הפורטל במיקום שנבחר, ולבחון חלופה מרוחקת ופחות פוגענית.

א.ע.ל.

16. ביטול הפנייה בצומת שמאלה אינו שינוי טכני, הוא שולל מתושבי מלחה ומלחה רבתי את דרך הגישה הקצרה, הטבעית והאלמנטרית לביתם, ומאלץ אותם לבצע מעקפים דרך רמת שרת, רמת דניה או רח' בוליביה ושטרן.

17. זאת היא פגיעה לא רק בזכות הטבעית והקצרה של תושבים להגיע לנכסיהם במקרקעיהן, אלא גם פגיעה כלכלית בכיסם והשחתת זמנם בפקקים ובהגעה לצומת אחרת ורחוקה, כדי לעשות סיבובי פרסה.



18. התוצאה מכך גם פגיעה בתושבי רמת שרת, רמת דניה, רחובות בוליביה ושטרן, תוך העמסת תנועה על כבישים שכונתיים ועל צירים שאינם מיועדים לקלוט נפחי תנועה נוספים.

19. לפי מסמך ספירות תנועה מיום 28.11.2023, כפי שהוצג במצגת ועד הפעולה, בשעה אחת בלבד, בין 16:00-17:00, פונים בצומת ממזרח שמאלה לכיוון מלחה 675 כלי רכב, נפח תנועה היוצר, לפי החישוב שהוצג מטעם צוות אב לתחבורה, אורך תנועה מצטבר של יותר מ-3 ק"מ. מדובר בנתון הממחיש כי ביטול הפנייה הישירה אינו עניין שולי **אלא העברה של עומס** כבד ומתמשך לתוך השכונות.

20. הפגיעה היא יומיומית ומתמשכת: הארכת נסיעות, יצירת סיבובים מיותרים, העמסת פקקים על שכונות מגורים, פגיעה בבטיחות, הגדלת זיהום ורעש, הגדלת הוצאות נסיעה, ופגיעה ממשית באיכות החיים של תושבים רבים.

ד. כשל תכנוני אחר בהוספת צומת חדשה ודחיסת תנועה

21. התוכנית מוסיפה מיני-צומת כ-70 מטרים ממערב לגשר הקיים. צומת זו צפויה לפגוע בזרימת התנועה מצומת רמת דניה לכיוון מזרח ולייצר מוקד עומס נוסף בסמוך מאוד לצומת קיימת ועמוסה.

22. נוסף על כך, התוכנית יוצרת מצב שבו כלי רכב יאלצו להידחק לרצועת תנועה קצרה שאורכה 70 מ' כאמור ממערב לצומת הגשר, תוך חציית מסלול נגדי ומסילת רק"ל לכיוון כיכר חדשה באזור בוליביה/שטרן. זהו פתרון מסורבל, מסוכן ופוגעני, שאינו נדרש.

23. בפועל, התוכנית אינה פותרת עומס אלא מעבירה אותו מצומת אחת לצומת שנייה בכיוון נסיעה מזרחה. ובכיוון מערבה מהצומת אל שכונות המגורים רמת שרת, דניה, בוליביה ושטרן.



24. לא זו בלבד, אלא שיצירת יתרון תחבורתי באמצעות המנהרה לבאים מגבעת משואה, שעה שלתושבי גבעת משואה קיימת **דרך חלופית נוספת באמצעות דרך יצחק מודעי** בואכה לצומת גולומב/בגין, מחדדת את הפגיעה הבלתי מידתית בתושבים הסמוכים לצומת גולומב/קוליץ. התוכנית מעניקה עדיפות בלתי מוצדקת לבאים מגבעת משואה, תוך שהיא מטילה את המחיר התחבורתי על תושבי מלחה הנאלצים לספוג ביטול הפנייה שמאלה לשכונתם, וכן על תושבי רמת שרת, רמת דניה, בוליביה ושטרן. בכך אין מדובר בפתרון תחבורתי מאוזן, אלא בתוכנית המייצרת כשל תחבורתי חדש.

ה. חלופת הפורטל המזרחי, חלופה קיימת וסבירה שלא נבחנה כראוי

25. לכתחילה תוכנן פורטל בגולומב בסמיכות לרח' מיכאל בן חנן, כחלופה מס' 1, במרחק של כ-370 מ' ממזרח לגשר הקיים. דרישת ועד הפעולה היא להשיב את מיקום הפורטל לחלופה זו.

לכתחילה הפורטל בגולומב תוכנן בסמיכות לרח' בן חנן (לכאורה "קודם יורים אח"כ מסמנים את המטרה")

לכתחילה תוכנן הפורטל שבגולומב להיות ממוקם 370 מטר ממזרח לגשר הקיים, כחלופה ראשונה שקוטלגה כמספר אחד, כך היא לא רק החלופה הנכונה ביותר שהוצעה בהוראות התכנית בתרשים 31 ראו דף 57, אלא היא החלופה הפחות פוגענית בנסיבות העניין, היא אינה מאיימת על תפקוד הצומת במישור ה מפלס העילי, ואינה פוגעת בהסדרי התנועה הקיימים בצומת



26. החלופה במיקום הפורטל (שנדחתה) בסמוך ליציאה מרח' מיכאל בן חנן אל רח' גולומב, עשויה להפחית באופן משמעותי את הפגיעה בצומת, לשמר את הפנייה הישירה למלחה, לצמצם את העמסת התנועה על רמת שרת, רמת דניה ובוליביה, ולייתר חלק מן ההרס והעבודות הכבדות בצומת.

27. ממסמכי התכנית עולה כי החלופה לעיל לא נשללה בשל בחינה תכנונית אמיתית ושקופה, אלא נדחתה בטענה של עלות גבוהה, וגם בטענה הנוגעת למושג אדריכלי "תחום זכות הדרך". אין לקבל שלילת החלופה הזו, במיוחד שלא הומצא תסקיר חלופות מסודר, ממוקד ומנומק.

28. טבלת יתרונות וחסרונות כללית במסמכי התכנית אינה יכולה להחליף תסקיר חלופות אמיתי למיקום הפורטלים. השאלה הקריטית אינה רק האם לבצע הפרדה מפלסית, אלא היכן למקם את הפורטל כך שהפגיעה בתושבים תהיה מזערית.

29. לפיכך יש להורות על עריכת תסקיר חלופות ייעודי למיקום הפורטלים, ובמיוחד על בחינה מחודשת של חלופה מס' 1, לפורטל שבקרבת רח' מיכאל בן חנן.

ו. הריסת הגשר הקיים והפתרון הנכון לגשר חדש.

30. התוכנית מציעה הריסת הגשר הקיים ובניית גשר חדש במקומו, לרבות מעליות מצדיו. הגשר הקיים נועד מלכתחילה לשרת את תושבי מלחה לאחר שמפלס הכביש המקורי למלחה נותק והונמך בתחילת שנות השמונים.

31. הריסת הגשר הקיים אינה הכרחית לצורך תפעול הקו הסגול והיא מיותרת לחלוטין. פירוק גשר קיים ומתפקד ובניית גשר אחר במקומו מהווים בזבוז מובהק של כספי ציבור, מטילים הכבדה קשה על התושבים, על משתמשי הגשר ועל משתמשי הצומת, ומאריכים ללא כל הצדקה את משך העבודות, שאינן נדרשות לצורך תפעול הרק"ל.

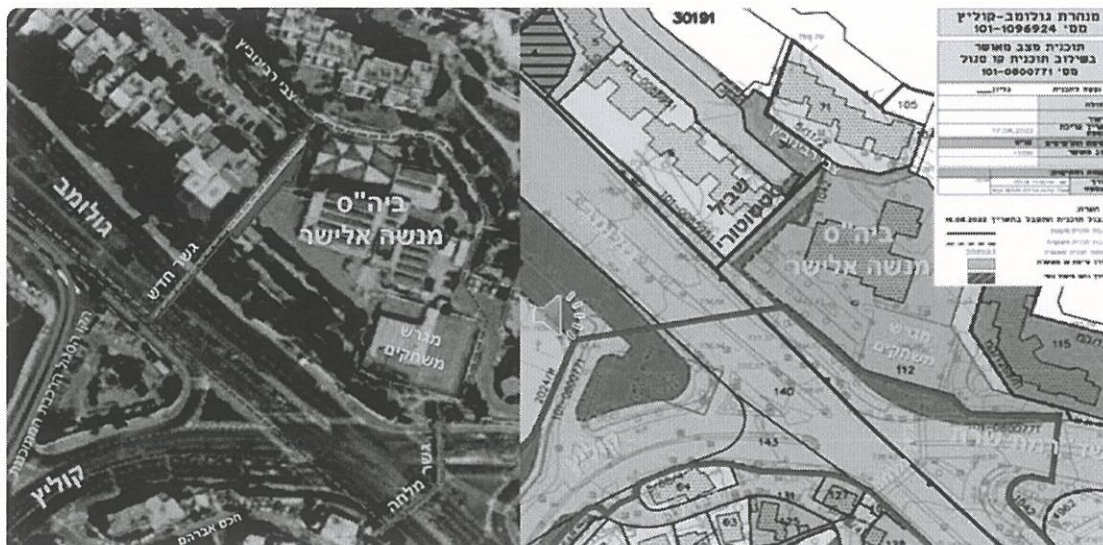
32. במסמך הסביבתי, בסעיף 1.6.1 בעמ' 49, נכתב כי הולכי הרגל המשתמשים בגשר הם מעטים, וכי הקשיים הנטענים ביחס לגשר נוגעים בעיקר להיעדר נגישות ממפלס הרחוב, לפרסומות שכיסו אותו, לתחושת ניכור ולהיעדר עצי רחוב באזור הצומת. נימוקים מסוג זה אינם יכולים להצדיק הריסה של גשר קיים ומתפקד ובניית גשר חדש תחתיו, ובוודאי שאינם מצדיקים הקמת מעליות בקצות הגשר על חשבון כספי ציבור. לא הורסים גשר ובונים מונומנט חדש מכספי ציבור על בסיס "תחושות" של ניכור או מראה חזותי, כאשר אותם ליקויים ניתנים לפתרון פשוט וזול באמצעות הסרת פרסומות, תאורה, צביעה ושיפור סביבתי נקודתי. העובדה שהפרסומות הוסרו מזה כבר, ממחישה כי אחד הנימוקים המרכזיים שהובאו כנגד הגשר היה פתיר ללא הריסה. יתרה מכך, כאשר המסמך עצמו מציין כי הולכי הרגל בגשר הם מעטים, אין בסיס תכנוני או ציבורי להשקעה במעליות הדורשות הפקעת שטח, הקמה, תחזוקה ותפעול שוטף, כאילו מדובר בצומת עתירת הולכי רגל. **הסתירה בין השימוש המועט המתואר במסמך לבין ההשקעה הציבורית הכבדה המוצעת מלמדת כי לא נשקלו כל השיקולים הרלוונטיים, וכי ההצדקה להריסת הגשר נשענת על שיקולים שאינם ממין העניין.**

33. הטענה כי יש להרוס את הגשר בשל עמוד תמך בצומת המפריע כביכול לחציית המנהרה, אינה עומדת במבחן תכנוני בסיסי. המרחק בין עמוד התמך לבין התמך שבצד מלחה עולה על 25 מטרים, ודי בו לצורך תכנון מעבר מנהרה ללא הריסת הגשר. יתרה מכך, בחירה בחלופה 1, הממקמת את הפורטל מזרחה, מייצרת מלכתחילה את הפגיעה בגשר ואת הצורך בהחרבת הצומת. לכן, אין מדובר באילוץ הנדסי אמיתי, אלא בתוצאה של בחירה תכנונית שגויה בחלופה 4. בחירה זו מביאה לפירוק צומת שתשתיותיו שופרו עד לאחרונה בהשקעה ציבורית ניכרת, ומטילה על הציבור עבודות מיותרות, עלויות כבדות ושיבושי תנועה ממושכים. ועד הפעולה הדגים בסרטון, לאחר בדיקה הנדסית, כי קיימת אפשרות לבצע את המנהרה ללא פגיעה בגשר וללא פגיעה כה קשה בתפקוד הצומת, וזאת מבלי לגרוע מעמדת ועד הפעולה ומעמדותי העקרונית כי המנהרה עצמה אינה נדרשת כלל.

34. בעצה תכנונית שקבלתי ובהתאם להתרשמותי הגשר הקיים הוא גשר מתפקד העומד בכל הדרישות התכנוניות הנדרשות לשימוש בו, לרבות קיום קשר עין בין הכביש לבין עוברים מעליו, כל שנדרש ככול שנדרש הוא שיפור נקודתי באמצעות תאורה וצביעה, ואין הצדקה תכנונית להריסת גשר קיים ומתפקד ולבניית גשר אחר במקומו.

35. אין בבניית גשר חדש במקום הקיים כדי להנגיש לתושבי רמת שרת קיצור דרך לתחנת הרק"ל.

36. למיטב הבנתי הפתרון התכנוני הנכון להנגשת תחנת הרק"ל לתושבי רמת שרת אינו בהריסת הגשר הקיים, אלא בבניית גשר חדש ונוסף ממערב לצומת, במיקום קצר, טבעי ואופטימלי ביחס לתחנת הרכבת הקלה. גשר זה ייתן מענה ישיר למאות משפחות מרמת שרת, לתלמידי ומורי בית הספר מנשה אלישר תוך שימוש במעבר הסטטוטורי הקיים הידוע כת.ב.ע. 30191 והשמשותו כחיבור טבעי, קצר ובטוח לתחנת הרק"ל.



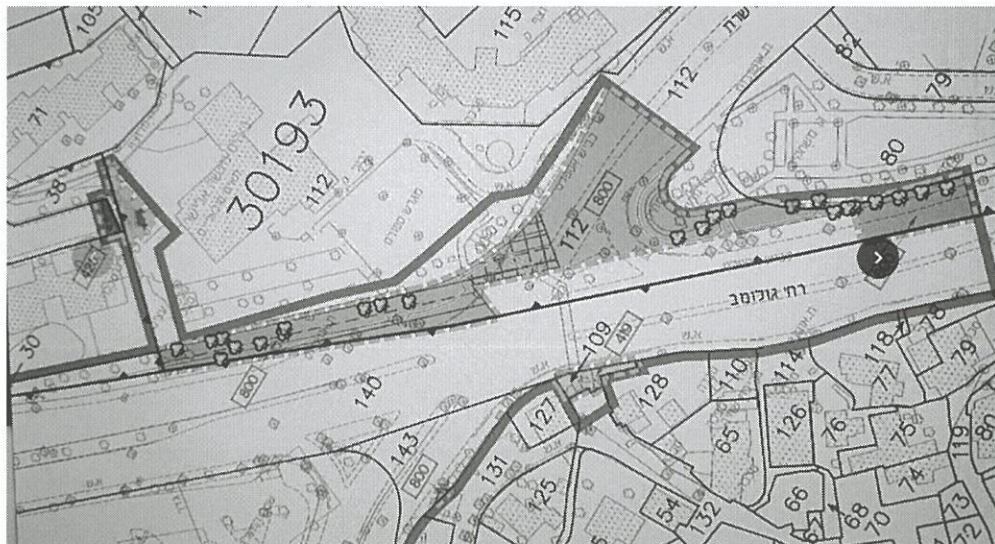
37. מעיון בתשריט שהוגש לוועדה ביום 26.03.2026, אשר נתגלה לי בעת עריכת תצהיר זה, עולה כי המעבר הסטטוטורי הקיים לפי ת.ב.ע. 30191 לא סומן ולא שולב בתשריט התוכנית. השמטה זו אינה עניין טכני,

אלא התעלמות מרכיב תכנוני מהותי שהיה עשוי לאפשר הנגשה קצרה, טבעית ובטוחה של תחנת הרק"ל לתושבי רמת שרת. התעלמות זו מחזקת את הטענה כי התוכנית אינה משרתת כראוי את טובת הציבור המקומי, וכי קיים ניתוק ממשי בין קידום הקו הסגול של הרק"ל, שהוא מטרת הפרויקט הציבורי, לבין המנהרה, שהיא רכיב כבישי נפרד ופוגעני שאינו משרת את תפעול הרק"ל.

38. הגשר החדש המוצע נסמך על הקמת מבנים לצורך התקנת מעליות, ולשם כך סומן בתשריט שטח להפקעה מדרום לגשר הקיים, המסומן כתאי שטח מס' 420, 422 ו-488, בין המשתלה לבין המסעדה/המספרה. הפקעה זו אינה מוצדקת, שכן לא הוצג סקר ממשי המלמד כי היקף המשתמשים בגשר מצדיק הקמת מעליות והשקעה ציבורית בהיקף זה. כמו כן, אין יסוד להניח שמאות משפחות מרמת שרת יעשו שימוש בגשר החדש המוצע לצורך הגעה לתחנת הרק"ל הסמוכה לצומת רמת דניה, כאשר הדרך כרוכה במרחק משמעותי ובחציית מספר מעברי חצייה.

39. המעבר הסטטוטורי שממערב לבית הספר מנשה אלישר הוזנח, ותחתיו מבקשת התוכנית להפנות את תושבי רמת שרת לתחנת הרק"ל הסמוכה לצומת רמת דניה באמצעות גשר חדש שייבנה במקום הגשר הקיים. פתרון זה מאריך את הדרך כחצי קילומטר, אינו צפוי להביא משתמשים ממשיים לתחנת הרק"ל דרך הגשר החלופי, ומתעלם מן הצורך בגשר נוסף בהמשך למעבר הסטטוטורי הקיים, אשר היה מאפשר לתושבי רמת שרת להגיע לתחנת הרק"ל בדרך קצרה, טבעית ויעילה. התעלמות זו היא אנטי-תכנון: במקום לחזק את הקשר העירוני בין השכונה לבין תחנת הרק"ל, התוכנית מייצרת פתרון דיסהרמוני, מרוחק ומנותק, שאינו תורם לחיזוק אורבני ואינו משרת את הציבור שאמור ליהנות מן הרכבת הקלה.

40. חלופה זו הובאה לידיעת המתכננים על ידי ועד הפעולה, ובכלל זה האפשרות לבנות גשר אפקטיבי ממערב לצומת, הנחזה כפתרון נכון, קצר ובטוח יותר, ואף בעלויות פחותות מן החלופה של הריסת הגשר הקיים ובניית גשר אחר תחתיו. אף שחלופה זו הייתה ידועה למתכננים ואף הוצגה למינהל הקהילתי, היא נזנחה ללא הסבר תכנוני מספק. התנהלות זו מעלה קושי ממשי ביחס לאופן שבו מנותבים תקציבי הרק"ל לקידום חלופה אחרת, יקרה ופוגענית יותר.



41. מן האמור עולה כי הריסת הגשר הקיים מיותרת; גשר חדש במקום הגשר הקיים אינו משרת את תושבי רמת שרת; קיימת חלופה מצד מערב טובה יותר; והמעבר הסטטוטורי הושמט מן התשריט העיקרי. התשריט שלעיל משמש ראיה לכך שהסרטון העלה למודעות המתכננים את קיומו של המעבר, אך המתכננים לא שילבו אותו בתכנון לטובת גישה קצרה לתחנת הרק"ל, המתוכננת להיבנות ממש ממול ומעבר לכביש הסמוך.

ז. תקציב משרד התחבורה והצורך בבדיקה ציבורית.

42. לפי הבנתי ומעצה משפטית שקבלתי, תקציב התוכנית מגיע ממשרד התחבורה במסגרת תקצוב רחב של פרויקט הרכבת הקלה והקו הסגול. דווקא משום שמדובר בכספי ציבור, היה על נציגי משרד התחבורה להצביע נגד הנחת התכנית על שולחן הוועדה, משעה שלא הובהר כי המנהרה חיונית לתפעול הרק"ל, או כי היא משרתת את מטרות הפרויקט. כנציגי הגוף המתקצב ושומרי הסף של הכספים הציבוריים בוועדה היה עליהם לנקוט עמדה נחרצת ביחס לתכנית ששודכה בצורה מלאכותית לפרויקט הרק"ל ללא הצדקה תכנונית מספקת, ומבלי שנשקלו כל השיקולים הרלוונטיים.

43. לפי התרשמותי מפרוטוקולי הוועדה מיום 1.1.2024 עולה כי נציגי משרד התחבורה לא קיבלו תמונה מלאה וברורה ביחס להיעדר הזיקה ההכרחית בין המנהרה לבין הקו הסגול, וכן ביחס להשלכות התכנית על עומסי התנועה והפגיעה הישירה בתושבים. כך לדוגמה, נציגת משרד התחבורה הגב' סאוסן שאלה בדף מס' 89 "ולמה אבל הוא משפיע על צורת התפקוד של צומת משה שרת עם קוליץ" בהמשך בדף מס' 90 "לא אני פשוט מבחינה הגיונית לא מצליחה להבין למה, למה זה מעמיס את הצומת" ובדף 95 "...אני חושבת שהחלופות שנתתם זה לא חלופות"

44. למיטב הבנתי כאמור לעיל, הדברים מעידים בעד עצמם ומלמדים כי גם במהלך הדיון עצמו נותרו סימני שאלה מהותיים ביחס להיגיון התכנוני של התוכנית, להשפעתה על הצומת, ולאופן בחינת החלופות. חרף זאת, התוכנית קודמה מבלי שניתן מענה ברור וממצה לשאלות אלה, ומבלי שהובהרה ההבחנה בין צורכי הקו הסגול של הרק"ל לבין קידום המנהרה כרכיב כביש למכוניות.

45. בנסיבות אלה נדרשת בדיקה מחודשת, שקופה ובלתי תלויה של נחיצות המנהרה, של מקורות התקציב, ושל ההצדקה התקציבית לתכנית, ובפרט של השאלה אם כספי תחבורה ציבורית שיועדו לקידום הרק"ל משמשים בפועל לקידום פתרון כבישי יקר ופוגעני שאינו חיוני לתפעול הקו הסגול ואינו משרת את מטרותיו.

ח. שיתוף ציבור פגום ומצג מטעה

46. ביום 3.4.2024 התקיימה היוועדות בזום עם המתכננים, המינהל הקהילתי יובלים וועדי השכונות, לראשונה ולמעשה גם הייתה האחרונה בנדון. הפגישה נערכה כשלושה חודשים לאחר שהתוכנית כבר הונחה על שולחן הוועדה, ובשלב שבו עקרונות התכנון כבר גובשו והוצגו כעמדה תכנונית מוגמרת. בנסיבות אלה, פגישת ההיוועדות לא התקיימה בלב פתוח ובנפש חפצה לבחינת מצוקת וועדי השכונות והתושבים הנפגעים ולא אפשרה השפעה אמיתית על ליבת התכנון, או על הפגיעה שיצרה התוכנית.

עמוד 11 מתוך 21

ל.ע.ק.

בפועל היה מדובר ביידוע מאוחר של ועדי השכונות על תכנון שכבר גובש, תוך יצירת מצג כאילו התקיימה ביקורת ציבורית. אף שהמתכננים הודיעו כי יתקיימו פגישות נוספות לצורך גישור על הפערים, לא התקיימה מאז כל פגישה נוספת. לכן, אין לראות בפגישת ההיוועדות בזום הליך אמיתי של שיתוף ציבור.

47. ביום 9.04.2024 נשלחה למתכננים בקשה לקבלת נתונים בדבר עלויות התוכנית, כדי לאפשר לוועד הפעולה וליועציו לבחון את יחס העלות מול התועלת הציבורית הצפויה ממנה, כפי שמתחייב משקיפות בסיסית בקידום עבודות ציבוריות. הדברים מקבלים משנה תוקף נוכח היקף העבודות המתוכננות, לרבות פגיעה בתפקוד הצומת, פירוק הגשר הקיים ובניית גשר אחר במקומו.

48. ואולם, בתשובה מיום 2.05.2024 התחמקו המתכננים ממתן אומדן כלשהו לעלויות הצפויות של התוכנית, ולא ניתן מענה ענייני לשאלת העלויות. התנהלות זו מלמדת כי לא התקיים שיתוף פעולה ממשי מצד המתכננים עם דרישת הציבור למידע בסיסי, וכי ההליך קודם מבלי שניתנה לתושבים אפשרות אמיתית לבחון את המשמעות הכלכלית והציבורית של התוכנית, הדברים מקבלים משנה תוקף ביחס לבחינת יחס העלות/תועלת של התוכנית אל מול הנזקים הצפויים לתושבים, לרבות משך העבודות, שיבושי התנועה, פירוק הגשר והפגיעה בתפקוד הצומת.

49. בדיון הוועדה מיום 1.1.2024 שעניינו קבלת התוכנית להפקדה, נוצר מצג כאילו עמדת הציבור נשמעה באמצעות המינהל הקהילתי. מצג זה אינו נכון לגופו, שכן הוא אינו משקף את עמדת ועדי השכונות הנפגעות בפועל ואינו משקף את עמדת ועד הפעולה. יתרה מכך, הקביעה שהוטמעה בהחלטת הוועדה שלפיה "התכנית צפויה לשפר באופן משמעותי את תפקוד הצומת" זו קביעה הרחוקה מלשקף את המציאות התכנונית העולה מן התוכנית עצמה: ביטול הפנייה הישירה למלחה, העמסת תנועה על שכונות סמוכות, יצירת צומת נוספת והריסת הגשר הקיים. בנסיבות אלה, מדובר בהצגה מוטית ומטעה של השפעת התוכנית על הצומת ועל הציבור המשתמש בה.

50. השיתוף נציגים של המינהל הקהילתי בדיון לעיל שנעשה בזום, בה בעת שוועדי השכונות לא יודעו ולא עודכנו בזמן אמת ואף לא בדיעבד בדבר מהות ההפקדה והתכנון הנרקם, ואינם יודעים את מלוא השלכותיו, אינה יכולה לשמש תחליף לשיתוף ציבור. הרושם שנוצר **כאילו המינהל הקהילתי שימש פה לציבור מהווה פגם בהליך**, שכן התושבים והוועדים שנפגעים בפועל לא קיבלו הזדמנות אמיתית להבין את המשמעויות התכנוניות והתחברותיות של התוכנית, להתייחס אליהן ולהשפיע עליהן. בנסיבות אלה, המינהל הקהילתי לא מילא את תפקידו כגורם שאמור להבין את עמדת התושבים ולגשר בינה לבין גורמי התכנון.

1. א

**הנדון: בקשת שרון נידם יו"ר ועד מלחה רבתי לקבלת נתונים בהקשר תכנית מס' 101-1096924
הפרדה מפלסית בצומת גולומב קוליץ (המנהרה)**

1. בבקשה זאת מתוקף היותי אזרח, תושב וכיו"ר הוועד, אשר לו הזכות לקבל מידע מעיריית ירושלים שלעניין זה הגדרתה כרשות ציבורית המחויבת לכך עפ"י חוק חופש המידע תשנ"ח 1988.
2. הבקשה נסמכת בין היתר עפ"י סעי' 11 לחוק זה, בבחינת מידע הניתן לגלותו ללא הקצאת משאבים בלתי סבירה, או הכבדה ניכרת על פעולתה של הרשות.
3. המידע המתבקש להלן:
4. מהי עלות ביצוע המנהרה (480 מ.א. עפ"י התוכנית)?
5. מהן עלויות ביצוע הכורטל הצפוני והפורטל הדרומי?
6. מהי עלות הריסת גשר מלחה הקיים?
7. מהי עלות ובניית גשר חדש חלופי?
8. מהי עלות בניית מתקנים לשתי מעליות בצדי הגשר?
9. מהי עלות התאמת הצומת לאחר כרסום שטח משצ"פ מצבת הזיכרון לאצ"ל שבצומת?
10. מהן עלויות שחזור והתאמת התשתיות שבצומת לעיל בשל:
- א. תאי ביוב.
- ב. צנרת מים ראשית, כולל מגוף כיבוי אש.
- ג. העתקת כבלי חשמל.
- ד. תאי דואר ותקשורת.
- ה. תשתית רמזורים חדשה והתאמתה להסדרי התנועה החדשים.
- ו. עלויות תיקונים כולל שכבת אספלט חדשה.
- ז. בניה של אבני שפה, איי תנועה, מעברי חצייה כולל עבודות סימונים.
11. מהי כמות הרכבים העוברים בצומת ביום רגיל למלחה וממנה לרמת שרת וממנה, לרמת דניה וממנה לרחוב בוליביה ושרון ומהם.
12. מהי כמות הרכבים העוברים בצומת ביום רגיל המגיעים מרח' טהון ואליו, לנבעת משואה ואליה.
13. מה מספר התושבים המתגוררים בשכונת מלחה רבתי, רמת שרת, רמת דניה רח' בוליביה ורח' שרון. הידועים בעת הגשת התזכיר המחייב בזמן הגשת הת.ב.ע. לוועדה המחוזית ובדיון ב-1.1.2024.
- כאמור הזכות לקבלת המידע עפ"י סעי' 7, הינה לא יאוחזר מ-30 ימים.

בברכה,
שרון נידם

העתקים:

51. במסמך ההחלטה מיום 5.11.2025, בעקבות הדיון שהתקיים ביום 3.11.2025 ואשר נתגלה לי בעת עריכת תצהיר זה, עולה כי נוספו לתוכנית תאי שטח מס' 400 ו-406 משני צדי רחוב השועל/קוליץ. לפי הבנתי, מדובר בשינוי שנועד לאפשר העתקת רכיבים תפעוליים, כגון חדרי מילוט וטרנספורמציה, לאחר שקודם לכן מוקמו בצדו השני של צומת קוליץ/השועל, לצד השטח הירוק. עובדה זו ממחישה כי כאשר מופעלים לחצים מצד גורמים בעלי כוח והשפעה, המתכננים נשמעים להתאים את התוכנית ולשנותה. מנגד, כאשר וועדי השכונות והתושבים, שהם הצד החלש מול המערכת התכנונית, העלו טענות ענייניות לפתרונות פחות פוגעניים, טענותיהם נזנחו ללא מענה תכנוני ממשי. בכך נפגע עקרון השוויון בהליך התכנוני, ונוצר הרושם כי משקלן של טענות אינו נקבע לפי צדקתן התכנונית, אלא לפי כוחו של הגורם העומד מאחוריהן.

עמוד 13 מתוך 21

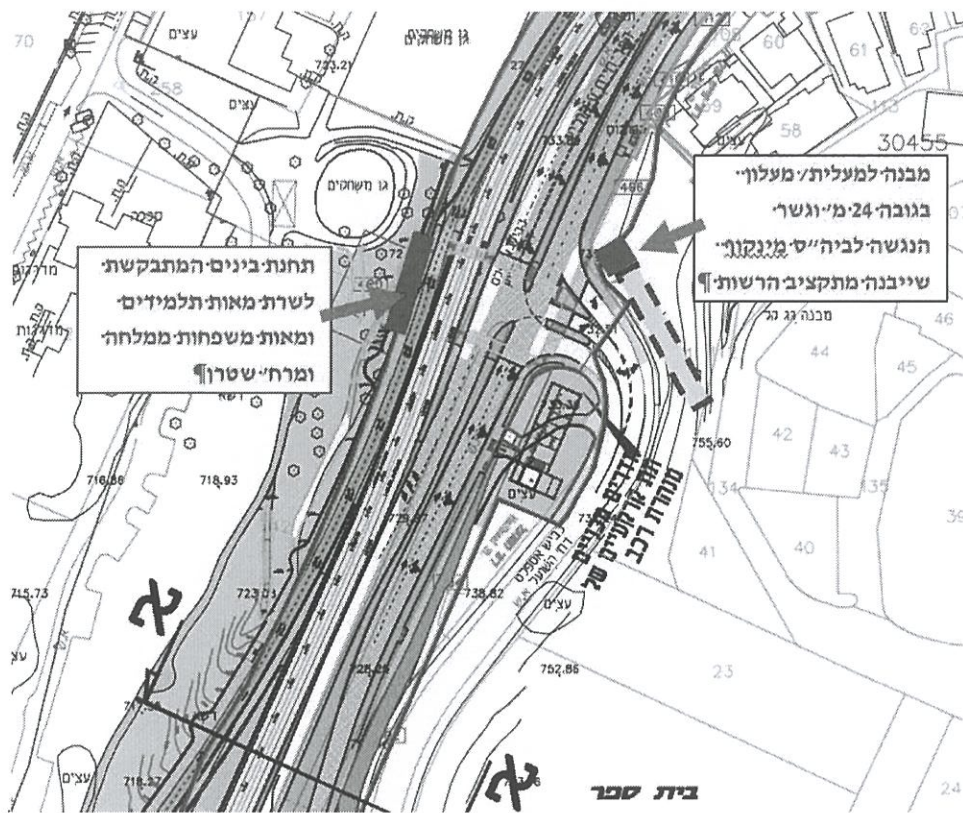
י.ע.ל.

52. כאשר וועדי השכונות ביקשו שתתוכנן הצבת תחנת ביניים של הקו הסגול בסמוך לצומת השועל/קוליץ, כדי לשרת למעלה מ-600 תלמידים המגיעים לחטיבת הביניים אורט מינקוף, וכן כדי לקצר את הדרך לתושבי מלחה המקורית ולתושבי רח' שטרן, נדחתה האפשרות בטענה כי המרחק של כ-250 מ' מתחנת רמת דניה אינו מצדיק תחנה נוספת. טענה זו אינה מניחה את הדעת. תחנת ביניים במקום זה תשרת צורך תחבורתי קיים, תפחית הסעות תלמידים ברכבים פרטיים, ותצמצם עומסי תנועה ברחובות קוליץ, השועל והאייל.

53. הדברים מקבלים משנה תוקף נוכח העובדה כי העירייה, המעורבת בקידום התוכנית, מקדמת לפי ידיעתי הקמת מבנה למעלית (להלן: **מעלון**) בגובה של כ-24 מ' מתקציבה, להעלאת תלמידים מצומת רח' השועל/קוליץ אל אורט מינקוף ובחזרה, בסמיכות ממשית לתא שטח מס' 400 שהופקע. דווקא מיקום זה, שבו מתוכנן המעלון, מחזק את ההצדקה להקמת תחנת ביניים בצדו שממול לצומת זו. במקום להרחיק תלמידים ותושבים עד לתחנת הרק"ל בצומת רמת דניה, תוך אילוצם לעבור דרך של מאות מטרים ובחציית מעברי חצייה מיותרים ובחשיפה לסיכונים תחבורתיים מיותרים. אם הקו הסגול של הרק"ל אינו נותן מענה לבעיות נגישות ידועות מראש במרחב זה, הרי שבכך מוחמצת התכלית הציבורית שלשמה הוא מקודם.

54. אף שפרויקט המעלון אינו חלק ישיר מן התוכנית, הוא מוכיח קיומה של מצוקת נגישות ממשית באזור. העירייה עצמה מקצה תקציב לפתרון נגישות לבית הספר, בדיוק במרחב שבו מתבקש שתמוקם תחנת ביניים של הקו הסגול. לכן על הוועדה לומר את דברה בנדון, כדי שתיבנה ממול לצומת השועל/קוליץ תחנת ביניים כחלק מן התכנון הכולל, במקום לקדם מנהרה כבישית פוגענית שאינה משרתת את קהלי היעד הזקוקים בפועל לרק"ל..

55. בדיון מיום 3.11.2025 נכח יו"ר הוועדה המקומית, אשר היה מודע או אמור להיות מודע לקידום המעלון על-ידי העירייה ולצורך הנגישותי שביסודו. דווקא משום כך היה מצופה כי הוא יעלה בדיון את הצורך בתחנת ביניים בסמוך לצומת השועל/קוליץ, במקום שבו העירייה עצמה פועלת להעלות ולהוריד תלמידים אל ומבית הספר. הזנחת תכנון תחנת ביניים באותו מרחב ממש מחדדת את הפער בין צורכי הציבור המקומי לבין התכנון המקודם, ומעידה על חשיבה תכנונית חלקית שאינה רואה את המרחב התחבורתי כמכלול. לפיכך מתבקשת הוועדה להורות על בחינה מחודשת של הקמת תחנת ביניים בקו הסגול בסמוך לצומת השועל/קוליץ, אשר תשרת את תלמידי אורט מינקוף, את תושבי מלחה המקורית ואת מאות המשפחות באזור שטרן.



56. ככל שתידחה בקשת הוועדים להוספת תחנת ביניים בסמוך לצומת השועל/קוליץ בטענה שMIKUM התחנה נמצא מחוץ לקו הכחול של התוכנית, יהיה בכך כדי לחשוף את הסתירה הפנימית שבתוכנית. כאשר התושבים ביקשו תחנה שתשרת בפועל את הקו הסגול, את תלמידי אורט מינקוף, את תושבי מלחה ואת תושבי רח' שטרון, התעלמו המתכננים מן הבקשה; ואולם כאשר מדובר בקידום מנהרה כבישית נפרדת, יקרה ופוגענית, שאינה חיונית לתפעול הרק"ל, כן נמצא לה מקום. בכך נפרמת הטענה כי המנהרה נחוצה לקו הסגול "וכי צפויה לשפר....", מתברר כי נעשה שימוש בשם הרק"ל לקידום רכיב כבישי מיותר, שאינו משרת את תכלית הרכבת הקלה ואינו נותן מענה לצורכי הציבור המקומי.

ט. הפגיעה בזכויות התושבים

57. התוכנית במתכונתה הנוכחית פוגעת פגיעה בלתי מידתית בתושבים הסמוכים לצומת: בזכות הגישה לביתם, באיכות החיים, בבריאות, בזמן, בכיס, בקניין, וביכולת לקיים שגרת תחבורה סבירה.

58. התוכנית מפלה בפועל בין קבוצות תושבים: היא מעניקה יתרון תנועתי לתושבי גבעת משואה בציר גולומב/קוליץ, תוך הטלת המחר התחבורתי, הכלכלי והסביבתי על תושבי מלחה, רמת שרת, רמת דניה ובוליביה.

59. הענקת יתרון תחבורתי לקבוצת משתמשים אחת, באמצעות מנהרה שנועדה לאפשר עקיפת הצומת פוגעת בעקרון השוויון בשימוש בצומת כמשאב ציבורי. התוכנית מטילה את המחר התחבורתי, הכלכלי והסביבתי על תושבי השכונות הסמוכות לצומת ומעדיפה את נוחותם של משתמשים מסוימים

עמוד 15 מתוך 21

ל.ע.ה.

ורחוקים, על פני זכותם של התושבים לנגישות סבירה ובטוחה לביתם. בכך מדובר בתכנון אורבני בלתי מאוזן, המייצר עיוות תכנוני במקום פתרון תחבורתי הוגן.

60. מיקום פורטל שנבחר בסמיכות לגשר, הוא החלופה הפוגענית ביותר, ביטול הפנייה שמאלה למלחה אינו תוצאה הכרחית, אלא תולדה של בחירה תכנונית להציב את הפורטל במקום הגורע שני נתיבי תנועה קיימים ושל העדפת חיסכון במופע רמזור על פני זכותם של תושבי מלחה לגישה ישירה לביתם. חיסכון בזמן המתנה ברמזור אינו יכול להצדיק שלילת גישה ישירה לשכונה, הארכת דרכם של התושבים והעמסת תנועה על שכונות סמוכות. בכך טמון הכשל המהותי ביותר בתוכנית, ואין לקבלו.

61. מתבקש כי הוועדה המחוזית תקבל את טענת הסף ותקבע כי החלטת ההפקדה פקעה וכי אין להפקדה במתכונתה נפקות. לחלופין, מתבקשת הוועדה לבטל את ההפקדה ולהחזיר את התוכנית לבחינה מחודשת, תוך שקילת כל השיקולים הרלוונטיים ובחינת חלופות פחות פוגעניות, לרבות אלה שהוצגו בסרטון ועד הפעולה ובפניות בכתב למר אולג פורר, הממונה על התכנון הסטטוטורי לדרכים ותנועה בעיריית ירושלים, ולצוות אב לתחבורה, וכן חלופות נוספות שיועלו במסגרת ההתנגדויות.

14:00 3/12/24
תכנית אב לתחבורה
רח' יפו 97, בניין כלל, קומה 1
ת.ד. 28034, י-ם 928001

אילן סלוי א"ח
3.19.24

לכב' עיריית ירושלים

2 בדצמבר 2024

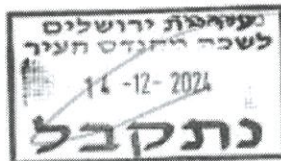
אל: מר יואל אבן / מהנדס העיר

אל: מר אולג מורד / ממונה על תכנון סטטוטורי לדרכים ותנועה

אל: מר צחי ויסלזון / מנהל צוות אב לתחבורה

כיכר ספרא 1 ירושלים.

נכבדים,



הנדון: חשיבה מחדשת לכריית מנהרה לקידום התנועה לדרום מערב העיר ירושלים

- ועד הפעולה מבקש להציע רעיון למנהור תת קרקעי לקידום התנועה התחבורתית אל השכונות בדרום מערב העיר וממנה זאת, לאחר שהוכח כלמי כולי עלמא, שתוכנית 101-1096924 פוגעת בצומת גולומב קוליץ (להלן: **הצומת**) כמשאב ציבורי באופן המדיר את אוכלוסיית התושבים של מלחה ובאפליה אסורה שמשמעה מגיעה בעקרון השוויון.
- בבדיקה תכנונית, הנדסית, ומשפטית מצאנו, שניתן לשפר את הצומת לדורות הבאים באופן שייעל את התנועה לכל התושבים.
- מקסום התועלות מהצומת יתאפשר בהירתמותכם כבעלי תפקידים בלב מתוח ובנפש חפצה לקדם מנהרה שתביא להאצת הפיתוח בשכונות דרום מערב העיר לטובת כלל הציבור.
- אנו פונים אליכם באופן אישי, נוכח יכולות המינוף המוקנית לכם מעצם תפקידיכם ואחריותכם הציבורית, ובתקווה שכל אחד מכם יתייחס למנהרה כאלו היא זה מיום שהגיתם בעצמכם.
- מדובר במנהרה ישירה מצומת בסמוך לביה"ס מנשה אלישר (להלן: **פורטל דרום**) עד היציאה ממנהרות בבניש 16 בסמוך לרח' שמואל בייט (להלן: **פורטל צפון**).
- המנהרה באורך של 1350 מ' כאשר יותר מ- 90% מאורכה ממוקמים מתחת לכביש ושטחים ציבוריים בעומקים של עשרות מטרים. סכמת פורטל דרום ותוואי המנהרה מצ"ב.
- יציין שפחות מ- 9% מתוואי המנהרה באורך עד 100 מ', מצוי במקטעים, שעוברים תחת שטחים בבעלות משתנה.
- אם חלקי המקטעים של כ- 9% יהיו מקור להתנגדויות, יהיה ניתן להתגבר על כך, כפי שנמצאה הסוגיה במנהרות הכרמל בהפקעת שטח תת קרקעי ראוי ע"א 119-01 **פרץ אקוס נ' ימדינת ישראל**.
- אין חולק שנחוצה ומתבקשת כריית מנהרה המוצגת בזה **כפתרון האולטימטיבי** לגודש התנועה הנצפה ותשחרר חלק ניכר משימסי התנועה בהמשך על כביש בגין דרום ותקדם את הפיתוח בשכונות דרום מערב, באמצעות הפורטל הדרומי שישדרג את צומת גולומב/קוליץ וימנף את כלכלת האזור לרווחת התושבים.
- כריית המנהרה אינה כרוכה בעלויות נוספות, בפגיעה בתשתיות ואינה משבשת את תנועת התושבים.
- היא מהווה פתרון לזרימת תנועת התחבורה לקריית היובל, לגבעת משואה ולשכונות הסמוכות על הצומת. והגם שמשרד התחבורה יירתם להקצאת תקציב מותאים.
- מתן קדימות לתוכנית המנהרה המוצגת בזה הינו מהלך שמתבקש לשיפור כלכלת האזור.
- בתודה מראש לטימולכם ולתשובה על דעתכם האישית.

חשתיקים: שי והבי מינהל קהילתי ויבילים, חברי ועד הפעולה ותחבורה

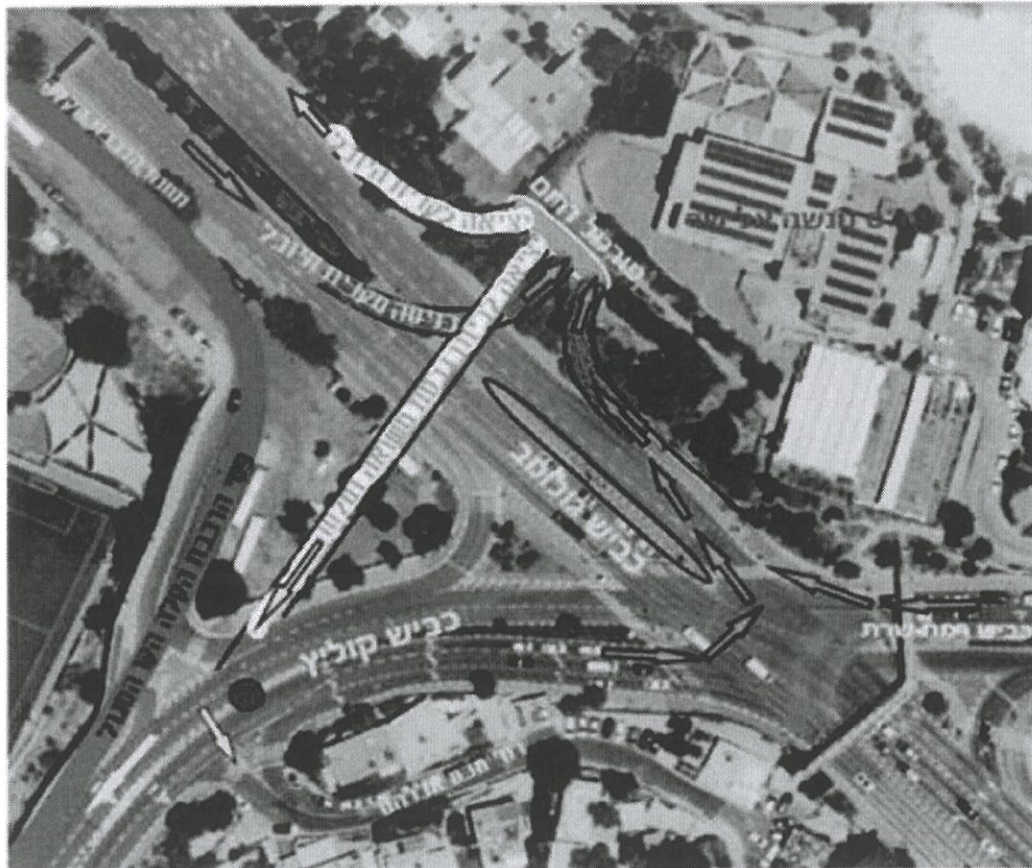
ד"ר של אלקיים

יו"ר ועד הפעולה ותחבורה
shelleyelkayim@gmail.com
נייד: 052-4576129

עמוד 1 מתוך 3

עמוד 17 מתוך 21

א.ע.ק.



תרשים סכמתי של מורטל דרום המורטל מאפשר חיבור עורקי תחבורה ממרכז העיר ומהיציאה של כביש 16 לתרשים מדמה : יציאה מס' 1 לקריית היוכל ולשכונות רמת דניה ורח' בוליבית.

יציאה מס' 2 למלחה רבתי למלחה, לגבעת משואה ולכיוון ביה"ח הדסה .

כניסה מס' 1 מקריית היוכל , מרמת דניה ומרח' בוליבית.

כניסה מס' 2 מרמת שרת, ממלחה רבתי, ממלחה, ומגבעת משואה וכו'.

יש להדגיש שהטופוגרפיה מאפשר את ביצוע המנהרה מבלי להנמיך את מפלסי הכבישים ומבלי לפגוע בתשתיות קיימות, כמו גם ביצוע של כל המיזם מבלי לשבש את זרימת התנועה בצומת לכל התושבים.

יש להרחיב את כביש קוליץ באזור המשולש שבין גולומב קוליץ ופסי הרק"ל ולבנות כיכר (סובה) ממול הכניסה לרח' חכם אברהם כדי לאפשר לנסעים בנתיב היציאה 2 אפשרות להסתובב בסובה חזרה לרמת שרת וגם לאלה הנכנסים לרח' חכם אברהם , מבלי להיזקק להמשך הנסיעה עד לצומת השועל כדי לעשות פרסה.

יש לשלב לאחר ביצוע המנהרה בניית גשר בהמשך למעבר הסטטוטורי ממערב לביה"ס מנשה אלישר .

הגשר החדש יחצה את כביש גולומב ויקרב את אוכלוסיית רמת שרת לתחנת הרק"ל.

עמוד 2 מתוך 3

עמוד 18 מתוך 21

א.ע.ק.



תרשים תוואי המנהרה בקו האדום לאורך 1350 מטר מתחילת מורטל דרום עד כיכר הכוכב בשדרת רמת שרת 220 מ' ומשם עד מורטל צמון 1130 מ' בקו ישר העובר מתחת לרח' משה זילברג ומתחת לבריכת המים בבית וגן. יוטר מ- 90 אחוזים מאורך המנהרה עובר בכביש ובשטח ציבור.

עמוד 3 מתוך 3

עמוד 19 מתוך 21

ה.ע.ה.

62. בסופו של דבר, התוכנית כולה נשענת על מראית עין של בחינת חלופות, ולא על בחינה תכנונית אמיתית. הטענה כאילו חלופה מס' 1 באזור רח' מיכאל בן חנן, נבחרה אינה משקפת בחינה ממשית, אלא דחיקה של חלופה מס' 1 הצדה באמצעות טענת עלות כללית ובלתי מבוססת. לא נערך אומדן השוואתי מלא בין עלות חלופה זו לבין העלויות הישירות והעקיפות של החלופה שנבחרה: הריסת הצומת, פגיעה בתשתיות קיימות, הקמת תשתיות חדשות, הריסת הגשר, הפקעות, שיבושי תנועה ממושכים, אובדן שעות עבודה, הארכת זמני נסיעה ופגיעה קשה בחיי היום יום של הציבור המשתמש בצומת. הצגת חלופה מס' 1 כחלופה יקרה, מבלי לכמת את המחיר הציבורי, הכלכלי והתנועתי של החלופה שנבחרה, היא עיוות של המציאות התכנונית. העובדה שוועד הפעולה ביקש אומדן עלויות ולא קיבל מענה ענייני, מחזקת את המסקנה כי לא נערכה השוואה אמיתית של עלות מול תועלת.

63. ניסיון העבר מלמד כי גם הפרדה מפלסית פשוטה יחסית, כדוגמת העבודות בצומת פת, עלולה להימשך שנים ולשבש את חיי הציבור לאורך זמן רב. בעניינינו, מדובר בצומת חיונית לתושבי השכונות הסמוכות, ואין הציבור יכול לשאת פגיעה כה קשה בשל בחירה תכנונית שאינה נדרשת לקידום הרק"ל. לכן אין לקבל את הטענה כי חלופה מס' 1 נבחרה כדבעי. מדובר בבחינה למראית עין, שנועדה לסמן במסמכי התוכנית כאילו התקיימה בדיקה, בעוד שבפועל נדחקה הצדה חלופה מס' 1 שהיא הפחות פוגענית.

64. מעבר לכך, גם ארבע החלופות שהוצגו אינן ממצות את מרחב הבחינה התכנונית הנדרש. קיימת חלופה נכונה יותר, שעלתה במכתב המפורט מטעם ועד הפעולה, ולפיה יש לבחון מנהרה ישירה שתיתן מענה תחבורתי רחב לכל אזור דרום ירושלים באמצעות חיבור יעיל לכביש 16. חלופה כזו, ככל שתיבחן ברצינות, עשויה לתת פתרון מערכתי אמיתי, במקום מנהרה מקומית, יקרה ופוגענית, שאינה משרתת את תפעול הקו הסגול ואינה נותנת מענה לצורכי הציבור המקומי. התעלמות מחלופה מערכתית כזו, לצד דחיקת חלופה מס' 1 ולצד קידום חלופה 4 הפוגענית, מלמדת כי התוכנית אינה נשענת על בחינת חלופות אמיתית, אינה מבוססת על שקילת כלל השיקולים הרלוונטיים, ומקדמת רכיב כבישי מיותר בשם הרק"ל, אף שאינו משרת את תכליתה של הרכבת הקלה.

65. בנסיבות אלה, אין מדובר בתוכנית תחבורתית מאוזנת, אלא בתוכנית שנבנתה סביב פתרון שנבחר מראש, כאשר החלופות נדחקו לשוליים, העלויות האמיתיות לא נפרסו, והציבור נדרש לשאת במחיר התכנוני, הכלכלי והתחבורתי של החלטה שאינה משרתת את הרק"ל ואינה משרתת את טובת הציבור. ההתנגדות עומדת על כך שהריסת הגשר הקיים לא הוצדקה, שהחלופה לגשר חדש ממערב לצומת לא נבחרה כנדרש, וששיתוף הציבור נעשה בדיעבד ולא בלב פתוח ובנפש חפצה. די בפגמים אלה, לצד יתר הפגמים שפורטו לעיל, כדי לחייב את קבלת ההתנגדות, ביטול ההפקדה, ולמצער החזרת התוכנית לבחינה מחודשת מן היסוד.

סיכום: ההתנגדות היא לפגיעה בצומת, בהסדרי התנועה בה, לביטול הפנייה שמאלה למלחה, להריסת הגשר הקיים בה ולכרסום משטח פארק אנדרטת נופלי מלחה בצומת.

66. ככול שתידחה התנגדותי הנחרצת, מתבקשת כבי' יו"ר הוועדה לקבוע בגוף ההחלטה כי ניתנת רשות לערור בפני המועצה הארצית לתכנון ולבנייה, בהתאם לסעיף 110 לחוק התכנון והבנייה..

67. כל האמור בתצהירי זה הוא אמת לפי ידיעתי האישית ולפי מיטב הבנתי כמי שעלולה להיפגע מן התוכנית.

68. נשמרת בזה כל זכות להוסיף ולהרחיב על הטענות וזאת בדיון שיתקיים בפני הוועדה .

69. הוועדה מתבקשת להזמין את הח"מ לדיון שיקבע.



ולראיה באתי על החתום.

חתימת המצהיר

14/5/26
תאריך

אישור

אני הח"מ, מנחם סג"ל מ.ר. 11381 מאשרת בזה כי ביום 14.5.26 ⁵⁻⁸ הופיעה בפניי מר/ גב', אסתר יסל קלין ת.ז. 057848921 ולאחר שהזהרתיו/ה כי עליו/ה להצהיר את האמת וכי יהיה/תהיה צפוי/ה לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה/תעשה כן, אישר/ה את נכונות תצהירו/ה דלעיל וחתם/ה עליו בפניי.

מנחם סג"ל
חתימה וחתימת עו"ד

14.5.26
תאריך

זהבה לייב, עו"ד
מ.ר. 11381

לכבוד
הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה ירושלים
בנין ג'נרלי
רח' שלומציון המלכה 1
ירושלים

26.5.2026

וועדה נכבדה,

הנדון: התנגדות לתוכנית מס' 101-1096924 (מנהרת גולומב-קוליץ)

מוגשת בזאת התנגדות לתוכנית מס' 101-1096924 (מנהרת גולומב-קוליץ) (להלן - "התוכנית")
שדבר הפקדתה להתנגדויות הציבור פורסם בעיתון "מעריב ערב" ובעיתון "אל סינארה" ביום
3.4.2026 ובילקוט פרסומים מס' 14412 עמוד 5073 (מיום 29.3.2026).

פרטי המתנגד: שם: עוזי עמית-כהן, עו"ד (ת.ז. 3-1741387)
כתובת: רח' הנמר 2 (שהוא גם רח' הדישון) 1, ירושלים.
טלפון: 02-6490690; 052-8430743; פקס: 02-6788022
דוא"ל: amitkohn@bezeqint.net

המתנגד הינו (ביחד עם אשתו) בעלי זכויות הבעלות בקוטג' ברח' הנמר 2 (שהוא גם מוכר כרח'
הדישון 1), מלחה ירושלים (המוכר גם כחלקה 15 תת חלקה 1 בגוש 30454).

ואלה נימוקי ההתנגדות:

א. כללי:

1. ראשית נציין, כי בהתנגדות הכתובה, הח"מ מביא בכתב התנגדות זה בתמצית רק את עיקרי
נימוקי ההתנגדות. כב' הוועדה מתבקשת להזמין את הח"מ לדיון בעל פה שתקיים כב'
הוועדה המחוזית בהתנגדויות ולאפשר לו להציג שם ביתר הרחבה את הנימוקים המובאים
כאן בתמצות.

ב. טענת סף – בטלות ההפקדה של התכנית המוצעת:

2. לח"מ הוצגה טענת סף מטעם חברי ועד הפעולה תחבורה מלחה, רמת שרת ורמת דניה
והמתנגדים, שהוגשה במסגרת התנגדותם לתכנית המוצעת. ע"פ טענת הסף, הפקדת התכנית

המוצעת בטלה, החל 7 חודשים לאחר ההחלטה המקורית מיום 1.1.2024 להפקדת התכנית בתנאים (לאמור – החל מיום

1.8.2024 או בסמוך לכך), זאת עקב אי קיום התנאים שנקבעו להפקדה כחלק מהחלטת האישור להפקדה, במועד הסטטוטורי הקבוע לכך ובלי שהמועד לכך הוארך כדין (וכאשר סמכות כב' יו"ר הוועדה להאריך את המועד פקעה 18 חודשים לאחר החלטת ההפקדה בהתאם להוראות סעיף 109א(ב)(1) לחוק התכנון והבניה), כל זה לפי סעיף 86(ד) לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה – 1965.

3. הח"מ מצטרף לטענת הסף ולנימוקיה, מבלי לחזור כאן על כל 8 עמודי ההנמקה. הח"מ יטען שההפקדה המקורית בטלה, בטלות שאינה ניתנת לריפוי ושלא רופאה, ועל-כן ככל שמגיש התכנית המוצעת מעוניין באישורה, עליו להגיש את התכנית מחדש, ומן הדין שכבר יקיים מראש את התנאים שהוטלו בהחלטת ההפקדה בתנאים מיום 1.1.2024.

4. יודגש שזו אינה טענה טכנית או פורמאלית. מדובר בפגם היורד לשורשו של עניין, באופייתם של שלטון החוק והמנהל התקין. התנאים שנקבעו בהחלטה מיום 1.1.2024 לא נקבעו סתם או באופן שרירותי. הם תנאים הבאים לשרת אינטרסים ציבוריים, להגן על איכות הסביבה ולשמור על עקרונות תכנון, ואי קיומם במועד מהווה זלזול בוטה בהליכי התכנון והבניה, במוסדות התכנון והבניה, בציבור, במתנגדים הפוטנציאליים ובשלטון החוק. הסנקציה שנקבעה ע"י המחוקק היא בטלות ההפקדה, ויש לכבד את הוראות המחוקק.

ג. צרכי התחבורה והשימוש הנוכחי בצומת:

5. הצומת הקיימת היום בפינת רחובות גולומב/קוליץ, מזין אחת משתי הכניסות לשכונת מלחה החדשה. שתי הכניסות האמורות (אחת, הכניסה המזרחית, מול קניון מלחה בפינה של דרך אגודת ספורט הפועל ורחוב האייל והשנייה, הכניסה המערבית, בפינת רחוב קוליץ/השועל). שתי כניסות אלו משרתות שכונה בת יותר מ- 1,100 יחידות דיור (לא כולל שכונת מורדות מלחה), ושלושה מרכזים מסחריים, בית ספר יסודי (בית ספר השלום) וחטיבת ביניים (אורט מינקוף) ומספר גני ילדים, הן פרטיים והן של עיריית ירושלים, כל זאת נוסף על שכונת מלחה הותיקה (גרעין כפר מלחה) המונה יותר מ- 140 יחידות דיור. מהיכרות עם השכונה, רובן המכריע של יחידות הדיור מאוכלסות ע"י משפחות עם יותר ממכונת אחת למשפחה, בדרך כלל שתיים ולפעמים יותר כאשר ילד בוגר מתגורר בבית הוריו. בנוסף, העובדים במרכזים המסחריים, בבתי הספר ובגני הילדים מגיעים לעבודה ל רוב ברכבים פרטיים, והורים מחוץ לשכונה מביאים בדרך כלל ברכבים פרטיים את ילדיהם לגן או לבית ספר, חלקם (יש להניח- כמחציתם) דרך הכניסה המערבית של השכונה (רחוב השועל/קוליץ). החנויות והמסעדות במרכזי המסחר מקבלים סחורה מדי יום או מדי כמה ימים במשאיות הנכנסות לשכונה, חלקן דרך הכניסה המערבית. בנוסף מספר קווי אוטובוס ציבוריים עוברים בשכונת מלחה החדשה וחלקם נכנסים דרך צומת גולומב/קוליץ.

6. כבר עכשיו, חלק גדול של התנועה הנכנסת לשכונת מלחה בא דרך צומת זה, בפנייה שמאלה מרחוב גולומב לתוך רחוב קוליץ, ומשם בפנייה שמאלה לתוך רחוב השועל. יש זמנים שצומת זה קולט חלק יותר גדול מהתנועה הנכנסת למלחה, כגון כשנערך משחק כדורגל באצטדיון טדי והמשטרה מציבה מחסום משטרתי בכניסה המזרחית לשכונה דרך רחוב האייל. תושבי השכונה מורשים לעבור את המחסום, אך היווצרות פקקי התנועה גורמת לרבים להעדיף את הכניסה המערבית. כל זה – היום, לפני הפעלת הרכבת הקלה בקו הירוק ובקו הכחול, הפעלה שתפגע עוד יותר ביכולת השימוש הכניסה המזרחית לשכונה.

7. כבר היום החפירות שנעשו לצורך תשתיות הרכבת הקלה מפריעות לשימוש בכניסה המזרחית לשכונה. כשתתחיל התנועה ברכבת הקלה בקו הירוק ובקו הכחול, ששניהם יעברו מול הכניסה המזרחית לשכונת מלחה (רחוב האייל/אגודת ספורט הפועל), תיחסם התנועה בכניסה המזרחית לשכונה כל פעם שעוברת במקום רכבת. לנוכח מציאות חדשה זאת (הקו הירוק אמור להתחיל לעבוד בנהלך השנים 2026 ו-2027; הקו הכחול – עד שנת 2029), ברור שיעלה השימוש בכניסה המערבית לשכונה שהיא האלטרנטיבה היחידה הנותרת לכל מי שיעדיף לא לעשות שימוש בכניסה המזרחית, עקב ההפרעה הנוספת של הרכבות הקלות העוברות במקום וחוסמות את הכניסה המזרחית לשכונה כל פעם שהן עוברות.

8. ע"פ התכנית המוצעת, כל מי שיבוא ממזרח למערב ברחוב גולומב וירצה לפנות שמאלה לתוך רחוב קוליץ כדי להיכנס למלחה דרך הכניסה המערבית, לא יוכל לעשות זאת. המנהרה המתוכננת תנתב אותו למקום שממנו אין פנייה לתוך מלחה. לכן, על מנת להיכנס למלחה דרך הכניסה המערבית, כל הנהגים (אני מעריך שמדובר באלפי רכבים מדי יום) יצטרכו לעשות סיבוב פרסה, או במעגל התנועה ברחוב משה שרת בשכונת רמת שרת, או בכניסה לשכונת רמת דניה או אפילו בכניסה לשכונת גבעת משואה. נוסף על הפגיעה בכל באי מלחה, (בעלי נכסים, תושבים, עובדים ואורחים), תפגע התכנית המוצעת גם בשכונות האמורות שתיאלצנה – שלא לטובתן – לקלוט תנועה רבה ומיותרת של מכוניות הנכנסות אליהן לצורך ביצוע סיבוב פרסה בלבד, כדי לחזור ולהיכנס לכניסה המערבית של מלחה מהצד השני.

9. לנוכח הקשיים האלה וההכבדות האלה על כל כך הרבה נהגים ושכונות, צפוי היה כי תיערך בה"ת מקצועית כדי להביא את נתוני האמת והערכות מקצועיות של ההשפעות התחבורתיות של התכנית בפני כב' הוועדה. בנסיבות אלו, אי-עריכת בה"ת מהווה פגם יסודי ומהותי, היורד לשורשו של עניין והשולל מכב' הוועדה את האפשרות לקבל החלטה עניינית ומושכלת על בסיס בדיקת כל השפעות התכנית המוצעת, הן על מלחה והן על השכונות השכונות רמת שרת ורמת דניה.

10. נוסף על הפגם המהותי הכרוך באי עריכת בה"ת, הרי גם לגופו של עניין, אל נוכח הנוקם הקשים שיגרם הביטול של הפנייה שמאלה מרחוב גולומב לתוך רחוב קוליץ באופן המאפשר כניסה לשכונת מלחה דרך כניסתה המערבית, יש לדחות את התכנית המוצעת גם לגופו של עניין.

ד. ביטול הגשר להולכי רגל בין מלחה לרמת שרת:

11. התכנית הפוגעת מבטלת גשר קיים ויציב להולכי-רגל מעל לרחוב גולומב, והמחבר בין השכונות מלחה העתיקה (הידועה בשמה "גרעין כפר מלחה – כפר לשימור") לבין רמת שרת. (ותיקי המקום כינו את הגשר "גשר הסטקיה" עקב סטקיה שהייתה פעם בקצה הדרומי של הגשר). המיקום של הגשר הינו בכניסה ההיסטורית לגרעין כפר מלחה, וכיום גשר זה משמש הולכי רגל משתי השכונות, ובמיוחד ילדים הלומדים בבית הספר היסודי מנשה אלישר ברחוב משה שרת בשכונת רמת שרת וילדים מרמת שרת, מרמת דניה ומשכונות אחרות הלומדים באורט מינקוף. ביטול גשר הולכי הרגל, מבלי לדאוג לחלופה בטוחה להולכי הרגל – ובמיוחד לילדים – יוצר מפגע בטיחותי ומעמיד בסכנה ילדי השכונות ותלמידי בתי הספר אלישר ואורט מינקוף.

12. אילו נערכה בה"ת, אז היה נושא זה, מן הסתם, זוכה להתייחסות ואולי היה מוצע פתרון. משלא נערכה בה"ת ולא נכללה חלופה בטיחותית בתכנית המוצעת, כדי לאפשר מעבר בטיחותי של הולכי רגל, כולל ילדים, בין שתי השכונות, אין לאשר את התכנית.

ג. פגיעה באנדרטה ללוחמי האצ"ל שנפלו בקרב לשחרור מלחה במלחמת השחרור:

13. ככל שהח"מ מצליח להבין את התכנית המוצעת, יש בה פגיעה (de facto) באנדרטה להנצחת 18 לוחמי האצ"ל שנפלו בקרב על שחרור הכפר מלחה במלחמת השחרור, בימים ה-14 וה-15 לחודש יולי, 1948, במהלך קרבות 10 הימים. האנדרטה ממוקמת בפינת רחוב משה שרת/גולומב, וברחבה שלה נערכים טקסים (כולל טקסי זיכרון), ומעת לעת מגיעות למקום קבוצות סיור, חיילים ותלמידים.

14. יש בכרסום פארק האנדרטה ללוחמי מלחה, פגיעה בזכר הלוחמים הנופלים ובמשפחותיהם, במורשת הקרב של מדינת ישראל, ובעיקרון הבסיסי שמדינת ישראל מנציחה ומכבדת את זכר הנופלים על הגנת המולדת.

15. אין לאשר את התכנית המוצעת, בלי לשנות אותה באופן שימנע כל פגיעה בפארק האנדרטה ללוחמי מלחה, ברחבה של האנדרטה או באפשרות הגישה אליה.

16. ואלה שמות הלוחמים הנופלים שנפלו חלל על שחרור הכפר מלחה, והמונצחים באנדרטה שהתכנית המוצעת מכרסמת בפארק שלה ופוגעת ברחבה שלה:

טוראי בנימין שרעבי ז"ל;

טוראי אברהם זר ז"ל;

טוראי ציון ברסקה ברוזה ז"ל;

טוראי יהודה (יוני) אוספיץ ז"ל;

טוראי משה שמואלי ז"ל;

טוראי יוסף עואדי ז"ל;

טוראי נתנאל (נתי) קשמן ז"ל;
טוראי אברהם-שלמה סימון ז"ל;
טוראי ראובן זכריה ז"ל;
טוראי רצון בעדני ז"ל;
טוראי שמואל סוקולוב ז"ל;
טוראי יוסף-עבוד מזרחי ז"ל;
טוראי אליהו אלישר ז"ל;
טוראי אליהו טיליוב ז"ל;
טוראי יחזקאל-חיים נחום ז"ל;
טוראי אפרים צדוק ז"ל;
טוראי יהודה (יודקה) סלוניםסקי ז"ל;
טוראי דניאל עוזיאל ז"ל.

יהי זכרם ברוך.

17. אנחנו בישראל חיים היום במציאות שבה כל שבוע ולפעמים כל יום נופל לנו חלל צה"ל נוסף ומצטרפת משפחה נוספת למעגל השכול. מה תגידו להוריהם ולאלמנותיהם של הנופלים החדשים? שבעוד כמה שנים תבוא תכנית בניין עיר ותמחק את האנדרטה לזכר יקיריהם? אל לנו לאפשר דבר כזה.

ד. סיכום:

18. סיכומי של דבר, מתבקשת כב' הוועדה המחוזית שלא לאשר את התוכנית המוצעת כפי שהיא. יש לדחות את התכנית לגמרי, תחילה מסיבת טענת הסף שהפקדתה של התכנית המוצעת בטלה, ולחילופין – לגופו של עניין. לחילופין, יש לאשר את התכנית רק בכפוף לשינויים שימנעו את הבעיות שעמדנו עליהן לעיל.

19. מצ"ב תצהיר.

בכבוד רב,
עוזי עמית-כהן, עו"ד

מצ"ב:

תצהיר

העתק:

הוועדה המקומית לתכנון ולבניה ירושלים
עיריית ירושלים
כיכר ספרא 1
ירושלים

תצהיר

אני החתום מטה, עוזי עמית-כהן, נושא ת.ז. מס' 017413873 לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת בלבד ואת האמת כולה, וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהיר בזה לאמר:

1. אני נותן תצהיר זה לפי סעיף 103א לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 לתמיכה בהתנגדות שלי לתוכנית 101-1096924 (מנהרת גולומב-קוליץ).
2. העובדות עליהן מסתמכת ההתנגדות אליה מצורף תצהיר זה הן נכונות למיטב ידיעתי ואמונתי, על פי מסמכים שעיינתי בהם, ובכללם מסמכי תכנית 101-1096924 המופקדת, ועל פי ייעוץ תכנוני ומשפטי שניתן לי.
3. אני מצהיר כי השם לעיל הוא שמי, החתימה למטה היא חתימתי, וכי תוכן תצהירי אמת.


עוזי עמית-כהן

אישור עורך דין

אני החתום מטה, עו"ד שלמה אמסלם, מבית הנציב, דרך חברון 101 א, ירושלים, מאשר כי ביום 26.5.2026 הופיע בפני מר עוזי עמית-כהן, המוכר לי אישית, ולאחר שהזהרתיו כי עליו לומר את האמת בלבד ואת האמת כולה, וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר את נכונות תצהירו דלעיל וחתמה עליו בפני.


עו"ד שלמה אמסלם
רשיון מס' 14575
חתימה וחותמת

הערות	כתובת מגורים	אמייל	שם פרטי ושם משפחה	חוזמות זמן
לא מצליחה להבין למה כדי לבנות מהנורה צריך לנרות כל כך הרבה עצים. באמת אין דרך לתכנן כך שלא יהיה צורך לנרות עצים? נראה שלא משקיעים בזה מספיק מאמץ	גואטמלה 2, ירושלים	ariesjer@gmail.com	אריה סיקסן	24/05/2026 20:42:37
	מעלות דפנה 129 ירושלים	Doritazar@gmail.com	דורית אזר	24/05/2026 21:12:28
	וולטה עילית ירושלים	roniya@gmail.com	רונת מושל	24/05/2026 21:15:13
	וולטה העלית 5	Yosef.yeshaya@gmail.cc	יוסף ישעיה	24/05/2026 21:19:42
	טשרניחובסקי 26, ירושלים 8'	amiserri@gmail.co.il	עמיחי סרי-מנקס	24/05/2026 21:22:00
ירושלמית לשעבר שכואב לה הלב על מה שעושים לעיר	ירושלים	daph_s@walla.com	דפנה סחייק	24/05/2026 21:41:13
	קרית יובל	yiftahl@hotmail.com	יפתח לזין	24/05/2026 21:47:04
	קובובי 6 דירה 4	Milode@mail.huji.ac.il	עודד מילוא	24/05/2026 22:33:27
	ירושלים	Tidhar4u@gmail.com	תדרה-שירה כהנים	24/05/2026 22:51:19
	רותם 14 רעות	Sshuss@gmail.com	שרה זורמן	24/05/2026 23:34:10
אין כבר ריק בירושלים!!!	הציגות 9	Dgrodan@walla.co.il	דנה גרודן	24/05/2026 23:38:32
	מוצקין אריה 3 ירושלים	talsha77@gmail.com	טל שני	24/05/2026 23:49:46
	יעקב גאון 9 ירושלים	pradler1@gmail.com	נרית רוסלר	24/05/2026 23:50:37
	קרית יובל	michalochayon@gmail.c	מיכל א	25/05/2026 06:21:44
	אורגואי 31 ירושלים	goldshmidrotem@gmail.	רותם גולדשמיד	25/05/2026 07:38:17
הבזק של כריתת העצים עצום, האטימות של תוכנית הבניה בלתי נתפסת	הלילך 11א, ירושלים	ratsabl2@bezeqint.net	מרים רבני	25/05/2026 08:01:40
	הנטקה 72 קרית היובל ירושל	litamibk@gmail.com	ליתר י	25/05/2026 08:17:31
	וולטה העלית 7	dan18music@gmail.com	דן יעקבי	25/05/2026 08:25:37
	בורכב	R_33@walla.co.il	רונת נהרן	25/05/2026 09:05:26
	י.ג. אפשטיין קרית היובל	rben64@gmail.com	רבקה בן-ששון	25/05/2026 09:18:58
כריתת עצים אינה קשורה לרחוב או אחר. הצל והחמצן שהעצים תותנים משפיעים על כל הסביבה.	תד 9459 ירושלים	Dnleigh@gmail.com	דן י	25/05/2026 09:24:35
	וולטה עלית קרית יובל	bztalia@gmail.com	טליה ברקוביץ זהבי	25/05/2026 10:30:27
	גואטמלה 4 קרית היובל ירוש	mp11995511@gmail.com	מיקי פקלמן	25/05/2026 11:41:44
	הרשש 26 אליצין	m0524154253@gmail.cc	מירה מרייה מיטאן	25/05/2026 11:53:56
	בת ים	rumniki@netvision.net.il	סמדר ספקטור	25/05/2026 13:52:52
אין לי שמץ ספק בליבשך שמלת בטון ומלט עדיין שולט ו עדיין זכר עברו 70 שנה הגיע זמן לטבע שלנו	Pardes-Hanna, ISRAEL	darya88@outlook.co.il	Darya Vidal	25/05/2026 13:59:47
	הר הצופים 11 רחובות	moran.berger.yaniv@gmail.com	מורן ברגר	25/05/2026 14:07:32
	התקוה 21 פרדס חנה	ayalialma@gmail.com	איילי מורד	25/05/2026 14:10:16
	פרדס חנה	Yafittn@walla.co.il	יפית טורר כהן	25/05/2026 14:13:37
	שערי תקווה	rachel.eliya@gmail.com	רחל אליה	25/05/2026 14:17:25
כל פיתוח צורך להתחשב ולאפשר מינימום פגיעה בטבע, ובעצים בפרט	שער השומרון	artrose69@gmail.com	תמר חרמץ	25/05/2026 14:18:41
	גבעתיים	mayan90.mk@gmail.com	מען קופיט	25/05/2026 14:36:50
	שילך 8,ירושלים	elisheva.rigbi@mail.huji.ac.il	אלישבע ריבני-שפירי	25/05/2026 16:50:23
	רמת גן	alon.afik@gmail.com	אלון אפיק	25/05/2026 16:52:42
עצים הם המכשיר בה"א הידיעה למלחמה במשבר האקלים וההתחממות הגלובלית. לפיכך עצים אינם לקוסוס וגם לא "רק" קישוט-אלא צורך קיומי! לנרות עצים בגורים במסגרת התכנית היא פגיעה ישירה בעתיד ילדינו!	רחוב הדישון 5 דירה 8 מלחמה	Malka.rosenfeld@gmail.com	מלכה רוזנפלד	25/05/2026 19:00:14
	הרשש 26 אליצין	m0524154253@gmail.cc	מירה מיטאן	25/05/2026 19:55:39
	ההגנה 1 רמת השרון	ilansapir1@gmail.com	אילן ספיר	25/05/2026 21:44:53
	בר יוחאי 3 ירושלים	mayastrauss60@gmail.c	מיה שטראוס	25/05/2026 22:37:23
	איסלנד 28 א ירושלים	nitzananana@gmail.com	ניצנה קציר	25/05/2026 23:15:24
אני חושש שלא הושקעה מספיק מחשבה בשמירה על העצים בפרויקט הזה.	גן זכאי 30 ירושלים	carpool.katamon@gmail.com	אורי פינטוך	25/05/2026 23:30:44
	19/44 Avraham Shtern St	lnlguide@gmail.com	Laura Nelson-Levy	25/05/2026 23:36:54
	יעקב גאון קרית יובל	Neta230766@gmail.com	נטע שחר	25/05/2026 23:37:27
	אברהם שטרן 7	rozette7@walla.com	רוזט בן ישי	26/05/2026 05:23:47
	יעקב גאון 4	domingo42@gmail.com	אילה מזרחי	26/05/2026 05:50:27
לא חושבים לפני. הורסים את הירוק למען הבטון	יעקב גאון 4 ירושלים	58mizrahil@gmail.com	דומינגו מזרחי	26/05/2026 05:53:19
	שטרן אברהם 23/23 ירושלי	tbfastman@gmail.com	טל פסטמן	26/05/2026 07:48:19
חטסר איכפתיות				
הפארק שלנו, כולל הנעים שבו, הוא פינה ירוקה! פהפיהיי יחידה באזור צפוף, ואסור להרוס אותו.				

הערות	כתובת מגורים	אמייל	שם פרטי ושם משפחה	חומת זמן
התנגדות למהלך הגרוע הזה				
אברהם שטרן 7	tlmichal67@gmail.com	מיכל זילברמן	26/05/2026 07:51:29	
רח. הראשנים 16 פרדס חנה	miri1950@012.com.il	מירי שוורץ	26/05/2026 08:09:12	
הזית 1 ג' חיים	Noamnaor575@gmail.cc	נעם נאור	26/05/2026 08:22:32	
שטרן אברהם 5	1984sarith@gmail.com	שרית חפנדי	26/05/2026 08:35:01	לא מוכנה בשום פנים ואופן להוריד עצים זה מה ששומר על יופייה של השכונה!!!
שדי תרומות 212	nasa17349@gmail.com	רחל סעדיה	26/05/2026 14:40:52	העצים חשובים מבחינה אקולוגית. ניתן להעביר למקום אחר במקום לנרות

26.5.26

תכנית בנייה 101-1096924 – מנהרת גולומב-קוליצ' נימוקי ההתנגדות

התנגדות זו מוגשת בשם נאמני האילנות בירושלים. אנו מתנגדים לתכנית כיוון שהיא כרוכה בעקירה עצים רבים, ובכך היא מוסיפה על הנזק העצום שנגרמו לעצי העיר בגלל הפרויקטים של הרק"ל ברחבי העיר. אלפי עצים נכרתו עד כה בקריית היובל, בשדרות הרצל, בגבעת רם, ברחובות קרן היסוד, המלך ג'ורג' ועמק רפאים, ועוד ועוד. רבים מאוד מהעצים רבי-ערך, כגון אורנים גדולים מאוד ברחוב הנטקה, איקליפטוסים עצומים וברושים עתיקים ברחוב עמק רפאים, חרובים ענקיים ברחובות קרן היסוד והמלך ג'ורג'.

בתכנית זו ספציפית מדובר בעקירה של 186 עצי 265 עצים ותיקים ורבי-ערך לאורך התוואי: מ-195 העצים האלה, הרוב המכריע, 179 ייכרתו, ועוד 12 יועתקו. עוד 48 עצים לא בוגרים ייכרתו.

העצים הוותיקים הם ממגוון מינים: אורנים לסוגיהם: הגלעין, ירושלים, קפריסאי; אלונים; אלות; ברושים; בוקיצות; מילה; זית; ועוד ועוד. הם נותני צל, מקררים את הסביבה בימות הקיץ הלוהטים, מספקים חמצן וסופחים מזהמים, וגם מבודדים מרעש ומרוחות. גם תרומתם הנופית רבה, ואין לתאר את הסביבה בלעדיהם. למותר לציין שיש עתה משבר אקלים כלל-עולמי, שבו כל עץ, ודאי שוותיק וגדול ממדים, חיוני מאוד, ודאי וודאי בישראל השחונה והחמה.

נדגיש שערכיות 116 מהעצים לכריתה מדורגת כגבוהה ואף גבוהה מאוד, לדוגמה, ברושים צריפיים מס' 219, 221, 222, 581, 582, 663, 664, 914, 915, 976, שערכיותם 17 ומעלה, גבוהה מאוד, וחלקם גוברים למעלה מ-12 מ'. כך גם אורנים, אלונים, מכנף נאה, מילה, פנסית, זית, ועוד.

הזילות של העצים שרובם הגדול רבי-ערך, והם ממגוון מינים, משוועת ממש. אנו קוראים למצוא חלופה ולהימנע מלכרות אותם.

להתנגדות מצורפת רשימת חתימות של מצטרפים.

ר'ט וולין - פ'ין